

# Дневник

(стенографски)

на

## XIX<sup>то</sup> обикновено Народно събрание

Втора редовна сесия

61. заседание, понеделник, 13 март 1922 г.

(Открито от подпредседателя Г. Марков, в 3 ч. 45 м. след пладне)

**Председателстващ Г. Марков:** (Звъни) Моля г. секретаря да провери присъстващите г. г. народни представители.

**Зам.-секретар Ю. Вълков** (з): (Прочита списъка. От заседанието съответствували следните народни представители: Димитър Анастасов, Иван Ангелов, Мустафа Ризабеев, Юсуф Бергански, Константин Бозвелиев, Александър Ботев, Асен Вълканов, Иван Ганев, Делю Георгиев, Христо Данев, Димитър Дерлипански, Георги Димитров, Иван Димитров, Славчо Дреновски, Илия Енчов, Али-ходжа Ибраимов, Константин Караджов, Иван Ковачев, Васил Коларов, Петър Кораков, Теню Коргански, Стефан Лафчиев, Монн Личев, Жико Лишков, Радко Маджаров, Александър Малинов, Атанас Малолов, Еню Марковски, Георги Минев, Неделчо Михалев, Нух Мустанов, Георги Недков, Стефан Обрейков, Петко Палиев, Горан Петков, Тодор Петров, Георги Попов, Димитър Попов, Стоян Радев, Никола Салунджиев, Коста Сидеров, Щилиян Сокуров, Борис х. Сотиров, Митйо Станев, Иван Стойнов, Йордан Урумов, Петър Филев, Димитър Христов, Стойчо Христов, Коста Ципоранов, Станко Цъстов, Александър Чапрашиков, Крум Чапрашиков, Георги Юрданов, Георги Юртов и Ангел Янев)

**Председателстващ Г. Марков:** (Звъни) От 216 души народни представители присъствуват 85. Има законното число народни представители.

Обявявам заседанието за открито.

Съобщавам на народното представителство, че е разрешен отпуск на следните г. г. народни представители:

- На г. Иван Ганев — 1 ден;
- На г. Асен Вацдаров — 1 ден;
- На г. Георги Ганев — 4 дни;
- На г. Костадин Караджов — 4 дни;
- На г. Ангел Кундалев — 3 дни;
- На г. Димитър Анастасов — 3 дни;
- На г. Борис х. Сотиров — 6 дни;
- На г. Стойчо Христов — 6 дни.

Народния представител г. Георги Юрданов иска 6-дневен отпуск. Понеже се е ползвал досега с 15 дни отпуск, ще питам народното представителство. Които съгласни

да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народния представител г. Иван Стойнов иска да му се разреши поради болест в семейството му 6-дневен отпуск. Понеже се е ползвал досега с 24 дни отпуск, ще питам народното представителство. Които съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народния представител г. Коста Канев иска да му се разреши 5-дневен отпуск. Понеже се е ползвал досега с 23 дни отпуск, ще питам народното представителство. Които съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народния представител г. Еню Марковски иска 5 дни отпуск. Понеже се е ползвал досега с 30 дни отпуск, ще питам народното представителство. Които съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народния представител г. Станко Цъстов иска да му се разреши 8-дневен отпуск. Понеже се е ползвал досега с 21 ден отпуск, ще питам народното представителство. Които съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Постъпило е заявление от парламентарната група на Комунистическата партия, в което се казва: (Чете) „Понеже членът от нашата парламентарна група в бюджетарната комисия — Еню Марковски, не може редовно да посещава заседанията на същата, моли да бъде заменен с Никола Габровски, като сезирате за случая Народното събрание“. Които съгласни съже заявлението на комунистическата парламентарна група, щото народния представител г. Еню Марковски да се замени в бюджетарната комисия с г. Никола Габровски, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Постъпило е писане от народния представител г. Иван Гетов до г. министра на вътрешните работи и народното здраве, в което се казва: (Чете) „На 11 ч. м., в 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ч. след обед, е експлодирала бомба в Американската легация, която се помещава в зданието на жъла на ул. „Раковска“ и „Славянска“. Питам г. министра, известен ли му е този

факт, и ако му е известен, на какво се дължи той, какви мерки е взел о правителството за издирване виновниците, които са хвърлили бомбата, какви мерки е взел о правителството за охраната както на помещенията на чуждите легации, така и на самите представители?"

Г. министърът е готов да отговори.  
Г. Гетов! Имате думата.

**И. Гетов (з):** Г. г. народни представители! Отправлям едно питане до г. министъра на вътрешните работи за следното. На 11 т. м., в събота, около 7¼ ч. вечерта, биде извършен един печуван скандал досега в страната ни. Някое си непознато или познато лице е хвърлило ръчна бомба в една от тукашните легации, а именно американската, и то в тази легация, представлявана от г. Уилсон, оизи, н. ч. когато българското правителство и българския народ трябва да изкажат само своите благодарности. Г. г. народни представители! Сметам, че е извършено печувано престъпление, е извършен акт се убива престъжна на българския народ пред общоевропейския демократичен народ в този момент, когато той проточа ръка за защита. И затуй отправям едно питане до г. министъра на вътрешните работи за следното:

Първо, известно ли му е за този факт, че на 11 т. м., в 7¼ ч. вечерта, е хвърлена бомба?

Второ, какви мерки взема правителството, респективно министъра на вътрешните работи, за залавяне атентатора и неговото наказание?

И трето, какви мерки взема за охраната на чуждите легации, респективно на техните представители, на мисистрите, които представляват другите страни?

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата г. министъра на вътрешните работи и народното здраве.

**Министър д-р Р. Даскалов:** Г. г. народни представители! Бързам да отговоря на питането на народния представител г. Гетов, защото сметам, че трябва да дам нужните обяснения на народното представителство и защото сметам, че трябва по некакъв си начин по-осезателно да се перифраза едно престъпление, което за пръв път, зорам, се случва в нашата страна и което, нема съмнение, хвърля едно незаслужено петно както на страната ни, така и на самото правителство.

От весниците ви е известно, че в събота, в 7¼ ч. след обед, едно непознато лице е хвърлило една бомба в американската легация. От разпита, който се направи по този повод на лицата, които са били наблизо около местото, където е станал атентатът, се установи, че едно лице, младо, без брада, на възраст от 20 до 30 години, е излезло от двора, от градината на американската легация, отдалечило се е по направление към тротуара на „Славянска беседа“ и ст там безименно, с револвер в ръка, е преминало ул. „Раковска“ и в тъмнината се е изгубило по направление към Народния театър. Шом лицето е излезло из двора, из градината на американската легация и е стигнало до гълка на „Славянска беседа“ и „Раковска“, в това време, когато вече е преминавало ул. „Раковска“, избухва един силен трясък в помещението на американската легация.

По всичко се вижда, че лицето, което е извършило този атентат, не е целнило да извърши убийство, защото в това време в легацията не е имало хора или те са били на свършено противоположната страна, и че там, където е хвърлена бомбата, е било неосветлено и, за частие, не са се намидали никакви лица. Лицето е целело да извърши една провокация, за да може по некакъв си начин да се повреди не толкова на самата легация, колкото на България и на нейното положение като страна на реда и на мира. Защото известно е на народното представителство, че нема нищо по за осъждане от това, в една страна, където са дошли представители на чужди народи, за да ги представляват, които са, тъй да се каже, гости на нашата страна, да се посегне върху тех, върху техните жилища. Лицето е целело именно да може да се опорочи българската власт и да помислят в света, извън България, където това дело ще се разнесе, че в България нема ред, че в България не са гарантирани дори и представителите на чужди държави, на великите народи, в своите собствени жилища, които се ползват с екстериториалност. И лицето е постигнало своята замисъл. Защото, казвам, нема съмнение, което би могло по-силно, по-чувствително да опорочи държавата ни, по-чувствително да удари, да засегне нашата страна, отколкото това деяние. Не мога да допусна, като виждам самото

престъпление, че то е извършено от българин, от човек, в жините на когото тече българска кръв, защото не мога да допусна, че в нашата страна може да има човек, който да бъде такъв един враг на народа си, на племето си, на отечеството си, от каквото и течение да бъде той — не мога да допусна това нещо. Защото какво може да иска един българин от жилището, от неприкосновеното жилище на американската легация или на американските представители? Кой българин какво зло е видел от този народ или от неговите представители? Никакво. Напротив, всички в тази страна, както и политическо убеждение да имат, амаме признателност към американския народ, който не един път се е застъпвал за нашия многозстрадал народ и който, уверени сме, че и за в бъдеще ще ни даде своята мощна подкрепа. (Ръкопляскане от земеделците) Американският народ винаги е подпомагал народите, които са заличвали, които са били несправедливо наказвани. Та, казвам, удар на българското правителство, българския народ е едно престъпление, което ще предизвика у всички най-дълбока скръб и най-големо съжаление. Не може да бъде това дело на българин.

Какво направил правителството за издирване на атентатора? Още в същия момент, когато избухна бомбата, четири минути по-късно, на местопроизшествието се явява полиция и то в едно внушително число стража. Значоха се диренето, както на лицето, така и да се установят причините на извършеното престъпление. Причините се установиха твърде бързо. В 8 ч. в събота ние тук напуснахме Народното събрание. Идвали тук да ме тжреят и понеже съм излезъл, в къщи ме намериха да ми съобщят за самото престъпление и още в същия този час бие установено, че това престъпление не е, както се предпологаха в първия момент, вследствие изкуването на някой котел на парното отопление в легацията, а е дело на атентат, на хвърлена бомба. Не са могли да проследят лицето, защото е било тъмно и в тъмнината е успело да скрие своите следи. Още същата вечер наредих да се изкажат от името на правителството пред американския представител нашите съжаления за станалото, както и нашите поздравления, че не са дадени човешки жертви. Наредих същевременно до всички органи, полицейски и административни, тук, в София, и в провинцията, да се вземат всички мерки за издирването на лицето. Наредих да се отпусне една сума от 50 хиляди лева на оизи, който успее да открие атентатора или да даде достатъчно данни, с които може да се залови престъпника. Нема по-голям въпрос за чест на българската държава да може да се залови престъпника. Това е, преди всичко, въпрос на част, въпрос на престъпник, да се установи кой може да бъде този злодей. И казвам: никакви жертви нема да бъдат отказани, за да се залови лицето. Необходимо е, обаче, да се иска съдействието на българското общество. Нема си го признаем, че нашата полиция не стои на онай висота, н. каквато всички желаем да стои. Това се дължи, може би, на самите наши политически условия, че твърде често се менят у нас административните, полицейските органи, личностите се менят, а да менят често полицейския орган, то е почти все сжщото да турнем некоя на една хирургическа операция и да махнем лекари, който върши тази операция, а да вземем човек от улицата да извърши тази операция върху лежания болен — защото да бъдеш полицай, това е не по-малко сложна, деликатна работа, отколкото работата на един хирург. Да, тя е деликатна служба. Та, казвам, като не стричам това нещо — че полицията в България вобщие, не само при днешното правителство, но и при всички правителства, не е могла да достигне онай висота, на която се желас да бъде, не може да се отрече и друг един факт — че тази полиция е недостатъчна. Ние немаме достатъчно полиция, самата стража не е достатъчна за постове, които са оставени; райони, който се дава на един полицай да охранява, е толкова голем, че той не може всекога и във всеко време да бъде на всеко място. Но освен туй ще трябва да признаем, че това престъпление може да се случи не само у нас, но и във всека държава и в най-добре уредената във всеко отношение страна. Даме да допуснем, че американската легация беше охранявана не с един, а с няколко полицейски постове, това престъпление пак можеше да се извърши, защото то е едно обществено учреждение, в него влизат всекакви лица и мъчно ли е на един злодей в праскътването даже на полицай да хвърли един камък или една бомба, както е в случая, в самото помещение? Това е възможно, това е допустимо и в най-добре уредената страна. Въпреки това, обаче, ние сме длъжни да вземем всички мерки за охрана на чуждите представи-

телства, представителствата на чуждите нации, както и техните личности, защото това е въпрос на чест, въпрос на престиж, въпрос на международно право и на дълг човешки, и защото личностите на чуждите представители във всички времена на народите сж сметани като неприкосновени личности: тех не ги засегат законите на страната, даже и за най-тежките престъпления, и т. н. Та, казвам, мерки трябва да се вземат, и правителството взема мерки, за да не се случва никог в страната едно подобно престъпление, което уронва, извънредно много уронва престижа на страната ни. Взети сж всички мерки, за да се издират агентатора, но необходимо нужно е, правителството да отпрати, и аз, като министър на вътрешните работи, отпратих своя апел към гражданите в тая страна, да се притекат на помощ на правителството, за да се издират винсвника. И ако ние имаме съзнателно общество, което разбира интересите на народа си и което иска да помогне на отечеството си, то трябва именно в този момент да даде всички подозрителни данни, които има, към лицето, за да може то да бъде открито. Правителството изказа своите съболезнования към представителя на великата американска нация за това злодеяние, което се извърши. Американският представител е уверен, че това не може да бъде дело на човек от българския народ. Ние същевременно изказахме и своите поздравления, че нема други последици, освен материални: в цветарницата и ступване на прозорци. Но аз мисля, че и народното представителство тук, без разлика на политически течения, ще трябва да изкаже своето дълбоко възмущение срещу агентата, извършен в легацията на един велик народ, и своето порицание към лицата или лицето, което е извършило това деяние. Това е една абсолютна необходимост за честта на нацията ни, за честта на Парламента, и аз моля народното представителство, без дебати, да приеме това предложение, за да се намали шо-годе тежкото и незаслужено към народа ни и към правителството престъпление, което се извърши на 11 март, в 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> часа вечерта, в американската легация. (Ръкоплескание от земеделците)

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата народния представител г. Иван Гетов, за да каже, доволен ли е от отговора на г. министра.

**И. Гетов (з):** Доволен съм.

**Председателстващ Г. Марков:** Понеже, съгласно § 60 алинея трета от правилника, не се допушат никакви разисквания по питането, г. министра прави предложения, без възможни разисквания, общо Народното събрание да се произнесе, одобрява ли да се изкажат съболезнования на американския представител по този повод.

**А. Ляпчев (д):** Искам думата.

**М. Маджаров (о):** Искам две думи да кажа по предложението. Щом искате вот от народните представители, трябва да дадете думата.

**Председателстващ Г. Марков:** Добре, само ще се ограничите по предложението.

Има думата народния представител г. Андрей Ляпчев.

**А. Ляпчев (д):** Г. г. народни представители! Напълно споделям разбирането на правилника, което дава г. председателя, но аз поисквах думата в момента, когато г. министра на вътрешните работи се отнесе с един апел към целото народно представителство, и струва ми се, че ще бъде един отговор от наша страна на този апел, ако ние по този нежелателен случай изкажем разбирането си.

Случи се, аз да бъда първия човек, който попадна в легацията след инцидента и можах да бъда свидетел на изненадата у самия г. Уилсон и да споделя с българите наоколо възмущението против тоя инцидент. Считам за дълг да отбележа от разговора си с двама-трима българи измежду събравшите се, с които можах да разменя няколко думи, преди да влеза в легацията, че има едно мнение: това не може да бъде дело на българин.

**Н. Атанасов (з):** Верно е!

**А. Ляпчев (д):** И аз напълно споделям казаното от г. министра, и обичам да вервам, че не ще да се намери българин нито в тази Камара, нито извън нея, който да не осъди тоя инцидент. Ние ще се надеваме, обаче, че Министерството на вътрешните работи по тоя случай ще бъде по-щастливо, отколкото при други подобни случаи, а именно, че то ще улови престъпника. Не ще съмнение,

обществото трябва да помогне, но и властта трябва да упражни всичките законни средства, за да може поне с този инцидент да се тури едно друго начало, което ще свидетелствува, че майстна сме правова държава. Могат подобни инциденти и всекакви други от тоя характер да се случат във всяка страна, но онова, което различава добре уредените държави от лошо управляваните, то е, че при лошо управляваните не се намират престъпниците, а при добре управляваните, те се намират и се наказват. Аз ще се надевам, че по този случай г. министра на полицията ще има по-добър успех.

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата народния представител г. Михаил Маджаров.

**М. Маджаров (о):** Г. г. народни представители! Нашата група се присъединява безрезервно към възмущението, което се изказа преди малко. Считам, че този акт е един акт на голямо варварство, на голяма безразсъдност и на просто необясними причини, и ние, разбира се, ще гласуваме всеко едно предложение, което ще изкажи това наше възмущение. Само че аз бих помолил правителството за в бъдеще, след този ужасен акт, който вдъхва само отвращение, да вземе по-строги и по-разумни мерки, за да се открие извършеното злодеяние. Нема да говоря по този въпрос — това е въпрос, който може би, е други път ще се постави; сега аз оставям този въпрос, за да не повреда на тази идея, която всички трябва да имаме днес — най-остро осъждане на това жестоко и злодейско престъпление.

**Председателстващ Г. Марков:** Понеже нема други записани, ще подложка на гласуване. Които г. г. народни представители призмат отговора на г. министра, направените разпоредения, както и изказаното съжаление по тоя случай и поздравлението до американския представител, поради отбегването на нещастния случай, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраието приема. Абсолютно мнозинство. (Ръкоплескание от земеделците)

**От земеделците:** Единодушно призма.

**Председателстващ Г. Марков:** Минаваме по-нататък — към първата точка от дневния ред: второ четене законопроекта за разходите на Главната дирекция на пощите, телеграфите и телефоните за 1922/1923 г.

Има думата г. министра на железниците.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. г. народни представители! Преди да се започнат дебатите по бюджетопроекта на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, аз искам да направя едно предложение за начина на дебатирането.

Помнете, че при разглеждането на бюджетопроектите миналата и по-миналата години бехме усвоили една практика: при разглеждане бюджетопроектите на всеко министерство на второ четене да говори един човек от всека група по началните параграфи един час време.

**С. Манов (к):** Колко много настоявахме ние за това.

**Министър Х. Т. Манолов:** Менз ми се струва, че ако се възприеме тази практика, ще бъде по-изгодно и за г. министра на финансите, който бърза по-скоро да се приемат бюджетите, ще бъде по-удобно и за господата от разните партийни групи, които ще говорят по бюджетопроектите.

**Р. Маджаров (д):** По параграфите пак ще се говори.

**Министър Х. Т. Манолов:** По целия бюджет, г. Маджаров! Вие помнете много добре практиката; тя е пресна в паметта на всички. Аз, като се позовавам на тази практика, която даде много добри резултати миналата и по-миналата години, моля народното представителство да се съгласи по бюджетопроекта на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, именно по оня на двете дирекции заедно, . . .

**Председателстващ Г. Марков:** Поотделно.

**Министър Х. Т. Манолов:** . . . по бюджетопроекта на Дирекцията на железниците и пристанищата и по бюджетопроекта на Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните всека група да си определи по един оратор, който да говори по един час по началните параграфи и с това да се изчерпи правото на всека група да говори. Моля това мое предложение да се гласува.

**Д-р А. Гиргинов (д):** Това предложение не може да се гласува; то е противно на правилника.

**Министър Х. Т. Манолов:** Друг път, г. Гиргинов, сте били на друго мнение и сами сте предлагали да се гласува. То е въпрос на съгласие на Парламента, въпрос на тълкуване.

**С. Костурков (р):** Искам думата по предложението на г. министъра.

**Председателстващ Г. Марков:** Имате думата.

**С. Костурков (р):** Г. г. народни представители! Предложението, което прави г. министъра на железниците, пощите и телеграфите, не е нещо ново — то е една практика на Народното събрание, усвоена от последното и упражнявана досега. Тъй трябва да бъде и занаят да се продължава този ред, защото той е единствено най-правилният и най-добрият.

Но аз не разбирам предложението на г. министъра в този смисъл, че, като се говори по първия параграф, изобщо по бюджета на дадено министерство, по-нататък по отделните параграфи да се не взема думата. Такова нещо не разбирам, защото това би било отрицание . . .

**Министър Х. Т. Манолов:** А практиката разбира именно това нещо, което предлагам.

**С. Костурков (р):** В практиката няма такова нещо, г. министре!

**Министър Х. Т. Манолов:** Така беше миналата и поминалата години при разглеждането на бюджета.

**С. Костурков (р):** Не е верно това. Направете справка в дневниците и ще видите, че не е така. Практиката е сто каква: по повод на бюджета на дадено министерство, понеже въпросът е за политиката на това министерство, по началния параграф се говори един час; а когато се захване втория, 3-я, 53-я или 103-я параграф и ако има некой да каже нещо по тях, взема думата и, съгласно правилника, говори 20 минути. Такаж е редът, а не както Вие го разбирате. Вие го погрешно разбирате.

**Министър Х. Т. Манолов:** Вие сте забравили реда.

**С. Костурков (р):** Друго-яче не би било съгласно с правилника. Как можете по отделните параграфи да отнемате правото на известен народен представител да говори?

**Д. Нейков (с):** Когато има да се правят конкретни предложения.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. Костурков! Вие помните много добре, че в началото на всеки бюджет се говореше по един час, а по отделните параграфи се правеха конкретни писмени предложения.

**С. Костурков (р):** Трябва да се обоснова.

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата г. Пенев.

**Н. Пенев (к):** Бюджетопроекта на Дирекцията на железниците и пристанищата и този на Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните са два съвършено различни бюджетопроекти и разискванията по тях два бюджетопроекта не могат да се смесят в смисъл, че има право да говори само един човек. Може би човека да не се е приготвил по другия. Това ще бъде несправедливо. Така че аз мисля, че г. министъра ще се съгласи, какво това не бива да става. По-нататък какво ще правите, то е друг въпрос, но ние настояваме по двата бюджетопроекта да говорят от всеки група по двама различни оратори, ако те намират това за необходимо, защото, както е случая с нашата група, ние сме приготвили два отделни народни представители да говорят.

**С. Костурков (р):** Те са две различни дирекции.

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата г. Рашко Маджаров.

**Р. Маджаров (д):** Г. г. народни представители! Освен че има общи дебати по всеки бюджет, което е предвидено в уважителен член на правилника, но съгласно същия пра-

вилник, бюджетите се гласуват параграф по параграф и всеки един параграф е отделен обект на обсъждане от народното представителство и отделно гласуване. По него могат да се правят не само отделни предложения, но могат да се правят и бележки, защото не е необходимо по параграфа да се правят само предложения, а — както възражихме това в бюджетарната комисия — може да се обрече внимание на правителството, както правят англичаните, как трябва да се направи бюджета за идущата година. Ето защо, аз настоявам, заедно с другите господ, освен по общите дебати, да се дава думата и по параграфите.

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата народния представител г. Христо Тодоров.

**Х. Тодоров (о):** Аз искам да припомня каква е практиката. Сам г. министъра на железниците беше подпредседател и той въпреки една хубава практика: когато имаше да се разглежда бюджетопроекта на едно министерство, даваше се да се говори един час при общите дебати по бюджетопроекта. В този един час всяка група ще се изкаже по политиката на Министерството на железниците, а по всеки параграф може да се говори по 20 минути. И тази практика беше хубава. Г. Атанасов завчера я промени, като направи времето от 20 на 40 минути. Най-добре е да се върнем към по-раншната практика.

**Н. Атанасов (з):** Аз го направих със съгласието на народното представителство.

**Х. Тодоров (о):** Идеята на г. министъра на железниците е много добра, само че той отбива думата по другите параграфи. Трябва по този параграф да се говори един час, а по другите по 20 минути.

**Председателстващ Г. Марков:** Г. г. народни представители! Председателстващият ще констатира един факт, че когато се е почнало разглеждането на бюджетопроектите, ние не сме били свидетели на дълги дебати от страна на опозицията. И заради туй, като се надевам, че г. г. депутатите ще запазят и за в бъдеще същото поведение, аз моля г. министъра да не настоява, а да се съгласи да се даде по § 1 да се говори един час, ако господата искат да съкратят, още по-добре. Моля народните представители по отделните параграфи да се ограничат само с конкретни предложения.

Има думата г. министъра на железниците.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. г. народни представители! Аз поясних какво беше моето първоначално предложение. То беше: в началото ще се говори по един час от всеки оратор на отделните парламентарни групи общо по двете части от бюджетопроекта на Министерството на железниците, пощите и телеграфите и по-нататък по всеки параграф ще се правят конкретни предложения с кратко обсъждане, с кратко мотивиране. Но като се съгласявам на тая втора отстъпка, . . .

**Д-р Й. Фаденхехт (р):** Нема отстъпка.

**Министър Х. Т. Манолов:** Аз правя отстъпка от своето собствено предложение. — . . . аз също ще апелирам към г. г. народните представители да бъдат кратки, както в своята критика, която ще има да правят върху бюджета, така и в своите възражения, защото бюджета на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, както сте го разгледали много добре и сте го проучили, е един обемист бюджет и ако по всеки параграф започнем да се заядаме, ще отиде работата със седмици и само за него не може да стигне времето до 28 т. м.

**Председателстващ Г. Марков:** Моля г. докладчика да докладва.

**Докладчик Ю. Вжков (з):** (Чете) „Главна дирекция на железниците и пристанищата“.

**От левицата:** Първа точка от дневния ред е бюджетопроекта на Главната дирекция на пощите, телеграфите и телефоните.

**Докладчик Ю. Вжков (з):** Той не е готов. Поправките на комисията не са нанесени.

**Председателстващ Г. Марков:** Понеже не сж наменени отделните изменения и не сж направени общите оборове по бюджетопроекта на Главната дирекция на пощите, телеграфите и телефоните . . .

**Некои от левицата:** Требваше тая работа да стане по-рано.

**Председателстващ Г. Марков:** . . . ще минем, докато се приготвят, на втората точка от дневния ред — второ четене бюджетопроекта за разходите на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1922/1923 финансова година.

**Докладчик Ю. Вълков (з):** Г. г. народни представители! Вервам, че всички от вас имате бюджетопроекта на ръка и сте го прочели и мисли, че най-уместно е да се докладват само ония параграфи, в които сж станали изменения в цифрите.

**Председателстващ Г. Марков:** Когато дойдат тогава; сега докладвайте § 1.

**Докладчик Ю. Вълков (з):** (Чете)

**„Главна дирекция на железниците и пристанищата.**

**Глава I.**

**Централно управление.**

„§ 1. Заплата на личния състав (вкл. обяснителната таблица на стр. 1831) — 4.131.990 л.“

**С. Костурков (р):** Г. председателю! Една молба имам да отправя към г. министъра на железниците, преди да дадете думата за дебатиране.

**Председателстващ Г. Марков:** Имате думата.

**С. Костурков (р):** Както чухте, г. г. народни представители, поправките в този бюджетопроект сж извънредно много. Сега ще го разискваме тѣй, за да не губим време, но, както се научавам от членовете на бюджетарната комисиия, и поправките на бюджетопроекта на Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните сж били също така многобройни. Моля г. министъра да разпорежи, както той намери за сходно, да ни се дадат един ден по-рано ония поправки, които сж внесени в този бюджетопроект, за да имаме пред себе си сѣщинския бюджетопроект, защото сега го немаме. Ние имаме първоначалния бюджетопроект, а той, който се е получил, като е излезал от комисиията, е съвсем друг. За да имаме истинско представление за бюджетопроекта на Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните, ще моля поправките на този бюджетопроект да ни се дадат. Как ще се направят те, на един лист ли, на два ли, то е подробност, върху която не искам да говоря, но да ни се дадат, за да имаме пълно представление за работата, защото иначе сме в извѣдение.

**Председателстващ Г. Марков:** Има думата г. министъра на железниците.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. г. народни представители! Искането на г. Костуркова би било наистина основателно, ако и бюджетопроекта на Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните беше проширен с толкова много промени и то чувствителни, както е проширен бюджетопроекта на Дирекцията на железниците и пристанищата. Но дължа да заявя тук, че ако сж станали някои промени в бюджетопроекта на Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните, тѣ сж от естество само на разместване на персонала, а не сж някои чувствителни бюджетни промени. В кръга на първоначалната сума, която се отпуска за Дирекцията на пощите, телеграфите и телефоните, около 112 милиона и неколко стотин хиляди лева, стана едно разместване на длѣжностите.

**С. Костурков (р):** И него трябва да знаем, г. министре.

**Министър Х. Т. Манолов:** Ще видите, че от един телефонист в една станция сж станали двама, а в друга станция от двама станал един. Това сж дребни промени,

които не се отразяват върху цифрите, върху сумата, която е вписана в бюджетопроекта.

**С. Костурков (р):** Но се отразяват върху службата. Ние искаме да знаем защо сж правени тия промени.

**Председателстващ Г. Марков:** Докладчика ще ги докладва.

**С. Костурков (р):** Както сега. Нищо нема да разберем. Един час чете тук.

**Министър Х. Т. Манолов:** Ако ще можем да разгледаме сега бюджетопроекта на Дирекцията на железниците и пристанищата, при толкова много корекции, мене ми се струва, че оня бюджетопроект още по-лесно ще можем да разгледаме.

**С. Костурков (р):** Тоя ще разгледаме по необходимост.

**Министър Х. Т. Манолов:** Но преди да вземат г. г. народните представители от опозицията думата по бюджетопроекта на Дирекцията на железниците и пристанищата, аз считам за свой дълг в много малко минути тук да ви съобщя някои цифрови данни, които ще ви интересуват, когато започнете вашите критики върху тоя бюджетопроект.

Поради късото време, с което разполагахме от дагата или по-рано от часа, когато бюджетопроекта мина през комисиията, до тоя час, когато той е сложен на разискване, не можяха да се разработят в подробности всичките цифрови данни, които требват на народното представителство тук, напр. по отношение числото на чиновничеството, по отношение на заплатите или разпределението на категории, сумите на разхода и т. п., но туй, което можа да се получи с повече усилия от страна на моите подведомствени чиновници, мога да ви го съобщя, за да служи за база на господата, които ще говорят по бюджетопроекта и ще го критикуват.

Преди всичко няколко цифрови данни за разходите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата. По глава I — централно управление — имаме: за заплати — 4.131.990 л.; за веществени разходи — 749.000 л.; всичко — 4.880.990 л. По глава II — железници — имаме: за заплати — 121.310.805 л.; за веществени разходи — 185.008.000 л.; всичко — 306.318.805 л. По глава III — пристанища — имаме: за заплати — 3.717.190 л.; за веществени разходи — 3.025.000 л.; всичко — 6.742.190 л. По глава IV — общи разходи за железниците и пристанищата — имаме: за веществени разходи — 23.929.705 л.; всичко — 23.929.705 л. По глава V — крайбрежна полицейска служба — имаме: за заплати — 1.901.660 л.; за веществени разходи — 3.731.500 л.; всичко — 5.633.160 л. По глава VI — железопътно училище, една новопридадена формация към Министерството на железниците, пощите и телеграфите — имаме: за заплати — 600.220 л.; за веществени разходи — 2.051.000 л. По глава VII — механико-телеграфопощенско училище, пак една нова формация към Министерството — имаме: за заплати — 762.380 л.; за веществени разходи — 2.971.000 л.; всичко 3.733.380 л. По глава VIII — флотско училище — имаме: за заплати 839.340 л.; за веществени разходи — 3.761.000 л.; всичко — 4.600.340 л. За добавъчно възнаграждение и пр. се предполага, че ще се изразходва сумата 49.475.000 л. или всичко по бюджетопроекта се разпределя по пера така: заплати — 133.263.548 л.; веществени разходи — 274.701.205 л., или по Дирекцията на железниците и пристанищата и придадените към нея нови формации, именно крайбрежно-полицейска служба, железопътно училище, механо-телеграфопощенско училище, флотско училище, всичко 407.964.790 л. А разходния бюджет на целото министерство, заедно с разходите, които има да се направят за поддръжане на пощенската администрация и телеграфопощенската служба изобщо в стрната, надхвърля една сума от 520.000.000 л.

От де евентуално биха се покрили тези разходи? Тук ще ви прочета един кратък доклад, който ще може, ако бжде изслушан с внимание, сам по себе си да ви убеди на какви приходи разчитаме ние, с които да посрещнем тези разходи, които ще се правят за поддръжане личния състав и движението по железниците. Предвидени сж в бюджета приходи от железниците и пристанищата за бюджетната 1922/1923 г. една сума от 524.000.000 л. досегашните приходи само по железниците се развиват както следва:

## Приходи от стоки:

|  |               |
|--|---------------|
| През I и II тримесечие на финансовата 1921/1922 г. сж постъпили . . . . .                      | 80.421.000 л. |
| През I и II тримесечие на финансовата 1920/1921 г. сж постъпили . . . . .                      | 74.635.484 „  |
| Постъпили през финансовата 1921/1922 г. в повече . . . . .                                     | 5.785.000 л.  |
| Което при еднакви превозни такси дава едно увеличение на сточния трафик за 1921/1922 г. от 8%. |               |
| През октомврий, ноемврий, декемврий 1921 г. и януарий 1922 г. сж постъпили от стоки . . . . .  | 72.757.000 л. |
| През октомврий, ноемврий, декемврий 1920 г. и януарий 1921 г. сж постъпили от стоки . . . . .  | 45.155.000 „  |
| Постъпили в повече през 1921/1922 г. . . . .   | 27.602.000 л. |
| Което дава увеличение от 60%.  |               |

От това увеличение 40% се дължат на увеличенията с толкоз от 1 октомврий 1921 г. сточни превозни цени — то се обяснява с това, че се увеличавали таксите за превоз на стоки — а остатъкът от 20% на увеличения в сточния трафик.

Следователно, сточния трафик се е увеличил през финансовата 1921/1922 г. сж средно около 13% в сравнение с 1920/1921 г., въпреки увеличението в цените.

## Приходи от пътници:

|   |                |
|---|----------------|
| През април и май 1921 г. сж постъпили от пътници . . . . .  | 25.788.800 л.  |
| През април и май 1920 г. сж постъпили от пътници . . . . .  | 17.206.000 „   |
| Постъпили в повече през 1921 г. . . . .   | 8.582.000 л.   |
| При същите превозни цени, което дава едно увеличение от 47% на пътничкия трафик през тези месеци.                             |                |
| През юний, юлий август, септемврий, октомврий, ноемврий и декемврий 1921 г. и януарий 1922 г. постъпили от пътници . . . . .  | 127.161.668 л. |
| През юний, юлий, август, септемврий, октомврий, ноемврий и декемврий 1920 г. и януарий 1921 г. постъпили от пътници . . . . . | 86.264.020 „   |
| Постъпили през 1921/1922 г. в повече . . . . .  | 40.897.648 „   |
| Което дава едно увеличение от 48%.  |                |

От това увеличение 30% се дължат на увеличенията от 1 юний 1921 г. пътнички цени, а остатъкът от 18% — на увеличението в пътничкия трафик. Следователно, средно увеличение за 1921/1922 г. на пътничкия трафик е от около 20%, въпреки увеличението на цените. Общия приход през октомврий, ноемврий и декемврий 1921 г. и януарий 1922 г. е 136.886.500 л. Тези месеци октомврий, който е доходен, и януарий, който е най-малодоходен, взети сж средно, за да се види в една част от годината какъв е приходът и да може по-точно да се разчита, че и през съответната част от следващата година може да се получи същия приход. И ако сждим по тех при сега действащите цени, този приход би бил 410.660.000 л.

Като се има пред вид, че новите превозни цени, които ще влезат в сила вероятно от 1 април 1922 г., ще бждат с едно средно увеличение от около 35% на сегашните такива, то вероятния приход за 1922/1923 г. ще бжде 554.310.000 л., без да се взема пред вид увеличението на трафика, което сжгласно изчисленията на отвъдната страница е средно за пътници и стоки около 16%. Ако дойде за идната финансова година едно увеличение на трафика от 15%, то вероятния приход за бюджетната 1922/1923 г. би стигнал сумата 650 милиона лева кржгло.

Освен тези таблици, г. г. народни представители, които ви прочетох, не считам за излишно да ги допълня с още известни тоже цифрови данни за състава на чиновничеството по българските държавни железници. Треба да ви кажа предварително, че числеността на това чиновничество претърпе известна промена. В стремежа да намаляваме числото на чиновниците, което се явява като едно естествено последствие от възприетия принцип при създаването на закона за чиновниците — по-малко чиновници, по високи заплати — . . . . .

**Д. Коджейнов (к):** Просешки заплати.

**Министър Х. Т. Манолов:** . . . в този стремеж да намаляваме чиновниците, което нещо тоже е продуктувано от това, че ние, българското правителство и Парламента, не сме единствения фактор, който може да определя размера на държавния бюджет, а има друг един фактор над нас,

правителството и над нас, Народното събрание, именно Репарационната комисия, която всеки момент може да каже своето вето, на всеко едно правителствено финансово мероприятие; тези, значи, две съображения: принципа, легнал в закона за уреждане положението на чиновниците и Репарационната комисия, която има право на вето, както ви казах, на всеко едно финансово мероприятие на правителството и на Парламента, наложиха едно намаление на числото на чиновниците.

Тези сведения, които ще ви прочета, се състоят от четири графа. Първата сждържа числото на чиновниците по категории през 1921/1922 г., т. е. от текущото финансово бюджетно управление; втората графа сждържа числото на исканите чиновници по категории за 1922/1923 г., третата графа сждържа предвиденото число на чиновниците по самата Дрекция на железниците в сжгласие с министра на финансите и четвъртата графа сждържа числото на чиновниците такова, каквото то е поместено в бюджета, тжй както той е претърпел известни сжкращения в бюджетарната комисия за идната бюджетна година от 1 април 1922 г.

Според тази таблица ние имаме:

| № по ред | Наименование на службите                                     | 1921/1922 г. | Искано за 1922/1923 г. | Предвидено 1922/1923 г. | Дадено от бюджетарната комисия | Намаление с | Увеличение с |
|----------|--|--------------|------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------|--------------|
| 1        | Инженери . . . . .   | 123          | 110                    | 95                      | 102                            | 21          | —            |
| 2        | Лекари . . . . .   | 19           | 22                     | 22                      | 22                             | —           | 3            |
| 3        | Централно управление . . . . .                               | 504          | 488                    | 402                     | 413                            | 91          | —            |
| 4        | Машинисти . . . . .  | 559          | 558                    | 531                     | 541                            | 18          | —            |
| 5        | Огняри . . . . .   | 585          | 574                    | 519                     | 534                            | 51          | —            |
| 6        | Началници влакове . . . . .                                  | 266          | 275                    | 251                     | 268                            | —           | 2            |
| 7        | Кондуктори . . . . .   | 224          | 220                    | 208                     | 220                            | 4           | —            |
| 8        | Спирачи . . . . .  | 1.293        | 1.272                  | 1.171                   | 1.252                          | 41          | —            |
| 9        | Маневристи . . . . .   | 128          | 132                    | 116                     | 128                            | —           | —            |
| 10       | Стрелочници . . . . .  | 945          | 979                    | 814                     | 934                            | 11          | —            |
| 11       | Преносвачи . . . . .   | 462          | 548                    | 360                     | 415                            | 47          | —            |
| 12       | Чиновници по движението и чиновници по влагалищата . . . . . | 1.041        | 1.061                  | 867                     | 965                            | 76          | —            |
| 13       | Работници специалисти по ж. п. работилници и депа . . . . .  | 2.632        | 2.674                  | 2.615                   | 2.615                          | 17          | —            |
| 14       | Общи работници по ж. п. работилници и депа . . . . .         | 1.305        | 1.224                  | 1.047                   | 1.047                          | 258         | —            |
| 15       | Пикйори . . . . .  | 87           | 85                     | 84                      | 84                             | 3           | —            |
| 16       | Старши работници по поддържането . . . . .                   | 382          | 398                    | 361                     | 381                            | 1           | —            |
| 17       | Сбщи работници по поддържането . . . . .                     | 3.081        | 3.304                  | 2.952                   | 2.952                          | 129         | —            |
| 18       | Майстори занаятчии и специалисти . . . . .                   | 429          | 514                    | 447                     | 447                            | —           | 18           |
| 19       | Кантонери . . . . .  | 746          | 718                    | 757                     | 767                            | —           | 21           |
| 20       | Вжншна служба (разни)  | 2.739        | 2.568                  | 2.294                   | 2.527                          | 212         | —            |
|          | Всичко . . . . .   | 17.550       | 17.731                 | 15.913                  | 16.614                         | 980         | 44           |

Това сж, г-да, данните, които сметнах за нужно да ви дам за сведение, когато ще се започнат дебатите по бюджетопоекта на министерството. Самото намаление казах ви с какво се оправдава: нуждата на държавата да прави повече икономии и необходимостта пжк да се подобри малко положението на чиновничеството, което остава на служба, за сметка на това, че ще се закрие една част от местата на тях, които ще се уволнят.

Това сж думите, които исках да ви кажа като встъпление, като си запазвам, разбира се, правото по-нататжк да говоря повече, когато му дойде времето, по бюджета на министерството, на което аз имам честта да бжда шеф.

**Председателствуващ Г. Марнов:** Има думата народния представител г. Никола Пенев.

**Н. Пенев (к):** (От трибуната) Г. г. народни представители! Винаги, когато е ставало дума от това место за железниците, отговаряло ни се е от тази страна, какво че днес железниците сж несравнено по-добре, откождкото това е било в миналото; кражбите сж премахнати, всичките „хайлази“, сж уволнени, има в това отношение известно старание да се подобри положението изобщо на железниците, с

една дума настоява се на това, че в миналото железниците сж били лошо обезбедени, лошо поставени, а днес се туря начало на техното обновление и в това отношение сж били постигнати значителни резултати. Е добре, г. г. народни представители, ще трябва да се знае едно нещо — че по железниците може да има едно по-добро положение, отколкото е било то в миналото, че тия железници могат да се поставят на една по-добра основа, само в случай ако персонала по тия железници е увеличен, защото при техническото положение на нашите железници, такива, каквито те сж днес, персонала ще трябва да бжде увеличен, за да имате една по-смислена работа, за да имате една по-целескообразна работа, от друга страна да имате един отморен персонал, който по-добре ще ви служи. Вие ще трябва да увеличите заплатите на този персонал, за да нема корупция в железниците, за да бжде спокоен този персонал при вършене на своята работа, за да може той освободен от грижите за утрешния ден, да се предаде на дневната си работа. По-нататък ще трябва, експлоатацията върху този персонал, тжй чрезмерна, да бжде намалена. Г. министъра сега прочете едни много хубави цифри; той се похвали, че идущата година, значи сега настъпващата бюджетна година, железниците ще дадат един приход от близо 600 милиона лева, даже и 50 милиона отгоре. Е добре, ще трябва да се знае, че тия 650 милиона лева, които ще се получат сега приход от железниците, ще бждат за сметка и на гжрба на персонала едно, и за сметка на увеличението скжнотията в нашия живот, защото ония високи такси, които сж предвидени сега по железниците, впоследствие ще паднат върху консоматорите, върху широките трудящи се маси. Е добре, значи от тези такси по железниците и от обирането на широките работни маси по пътя на косвените данъци, една част от които сж увеличението таксите по железниците, ще се съберат тези 650 милиона лева. При това положение не си правете илюзии, когато ще намалявате персонала, когато ще намалявате заплати, когато ще оставяте технически нашите железници на туй положение, в каквото сж били преди 34 години, не се надевайте, че ще имате една уредба на железниците и едно стабилизиране изобщо на нашето железнопътнo стопанство.

Аз нема да приказвам голеи приказки, защото те твърде малко могат да убедят некого; аз ще си послужа с езика на цифрите и сжм дължен да заявя предварително, че всичките цифри, които имам, сж официални. Да видим най-напред какво е намалението на персонала. Според бюджетно-проекта, такжв, какжвто и се представи на първо четене, се представяше напр. следната картина: имаме през 1921/1922 г. общо по железниците и пристанищата 17.991 човека, а праз 1922/1923 г. — 17.240; значи с едно намаление — като се прави сравнение между тазгодишния и миналогодишния бюджети — от 751 души. Значи, на глед не е големо намалението по железниците. Обаче, като се има пред вид, че пристанищата служба в тазгодишния бюджет е увеличена, създават се нови отделения, създава се жандармерийска служба и т. н., като се изключи това увеличение и се вземе пред вид само които сж железничари, ще излезе, че докато през 1921/1922 г. общо по железниците е имало един персонал от 17.499 души, то според бюджетно-проекта, тжй, както, казвам, ни се представи на първо четене, имаме един персонал от 15.865 души, или излиза едно намаление от 1.634 души.

(Председателското место заема подпредседателя К. Малев)

Обаче, когато се изтъкнаха в бюджетарната комисия зачестилите катастрофи по железниците, че положението по железниците е твърде скандално, че твърде скандално е намалението на персонала, че твърде скандални сж икономните, управляющите бежа припудени щат не щат да се постреснат и требаше от немай къде да направят едно увеличение на персонала. Но вжв всеки случай вие имаме и днес следното положение: докато през 1921/1922 г. имаме 17.499 души персонал, сега, според тези нови допълнения, които ви прочете г. министъра, вие ще имаме по железниците един персонал от 16.550 души, или едно намаление по железниците от 949 души. Това намаление — вземам по-важните служби — разпределено по служби, е следното: стрелочници от 945 души в 1921/1922 г., сега сж останали 934 души, т. е. едно намаление от 11 души сравнително миналата година; спирачи от 1.293, намалени сж на 1.252 — едно намаление от 41 човека; машинисти от 559, намалени сж на 531 — едно намаление от 28 души; огняри от 585, намалени сж на 519 — едно намаление от 66 души; чинов-

ници по движението от 1.041, намалени сж на 965 — едно намаление от 76 души; преносвачи от 462, намалени сж на 415 — едно намаление от 47 души; общи работници в работилниците от 1.305, намалени сж на 1.047 — едно намаление от 258 души; общи работници по поддржане четите, които поддржат пътищата, от 3.081, намалени сж на 2.952 — едно намаление от 129 души.

Е добре, пита се: достатъчен ли е бил персонала през миналата година, за да може да се направи заключение, че той е бил достатъчен, че той е бил даже предостатъчен и че следователно би могло сега, през настоящите години, да се съжрати, за да се направят тия съжращения? Аз вземам един елементарен пример, вземам, тжй да се каже, най-неквалифицираната служба по железниците — преносвачите, които може произволно да се увеличават или намаляват, тжй като, казва се, че тая работа по железниците е твърде простичка. Е добре, само в Горноореховската гара сж се събрали по некой път по 68 вагона омнибуси, значи вагони натовзрени с различни пратки, и сж стоели неразтоварени по липса на преносвачи. Вие не правите ли тая сметка какво ви това струва? Собствено вие правите следната: скжпи стъ на триците, евтими сте на брашното — правите икономии от преносвачите, за да ви стоят 68 вагона в бездействие. Сметнете от денгубите, които плащате на тия вагони, вие ще платите сума и сумата пъти труда на тия преносвачи. Значи една такава наглед нищожна службица ви е дала такива именно голеи денгубия на вагоните.

Сега в бюджетарната комисия се прие, че в бждаще за всички ония пратки, които минават по железниците, ще се събира от търговците хамалие и вследствие на туй, казвате, ще се увеличи числото на преносвачите т, е. от това, хамалие ще се плащат бждащите преносвачи, които ще се назначават. Хамалието сжщо така не е нищо друго освен един косвен данък, който в последна сметка ще падне пак върху гжрба на онези широки маси, които ще проконсомират ония продукти, които търговците ще превозват: то ще се плаща пак от широките народни маси. Но то сжщо така не е от естество да подобри положението по железниците. Може-би ще си позволите „лукса“ да плащате от хамалието, понеже по този начин ще се събират грамадни суми: в миналото, след като се плащаше на преносвачите от това хамалие, се посрещаша и всевъзможни други разходи по железниците, от това хамалие може би ще дадете по-големи заплати, отколкото сж ония, които сж по бюджета, но това ще докара недоволство в ония, които по бюджета ще получават по-малки заплати от онези, които ще получават заплатите си от хамалието. Вжв всеки случай това ново хамалие не е от естество да подобри положението на тая малка маса дребни служащи.

Поради съжращението днес имаме следното положение: в станции, които сж в големи напаторница, които имат една неспирна депоношна служба, които сж твърде опасни за движението, които би требвало да имат един достатъчен персонал, който да работи съобразно трудността на пътя, съобразно трудността на тия станции, съобразно трудността на службата в тия опасни станции, които да работи нормално, да не се преуморява, вие имате първоначално в бюджетно-проекта едно нечувано досега намаление. Напр. в станции, като Захарната фабрика, като Горна-бана, като Владай, Драгичево, кждето се превозват вжглища, кждето има по 14 чифта влакове, вие имате следното положение: оставен един началник, един чиновник, един ученик и двама стрелочници. Само пред преспективата, че в бждаще тези станции ще се обжрнат по този начин на едни станции на постоянни катастрофи, требваше да се увеличи от немай къде техния персонал и бюджетарната комисия беше толкова „шедра“, че остави тези станции с един началник, двама чиновника, един ученик и четирма стрелочника. Като се вземе пред вид, че началникът има работа по отчитане на станцията, често да завежда влаглищната служба, че той дежури сжщевременно преди обед, като се има пред вид, че ученика, неизпитан, не може да се остави на самостоятелно дежурство и не може да му се повери една отговорна работа, че той по-скоро работи на апарата, то ще останат за дежурство и за по-светна работа в тези станции само двама чиновника при тази колосална работа. Но има още по-лошо положение: станции по балканската линия, като Змейово, като Поповци даже, които сж пред едно страшно напаторнище, оставили сте ги с по един началник, едни чиновник и двама стрелочници. Като се има пред вид, че началникът има своя работа в станцията по отчитане, водене на всичките ѝ сметки, този

човек ще трябва да дежури същевременно по 24 часа със своя чиновник. А едно 24-часово дежуство не е нищо друго, освен залог за съживяване на този персонал, за изтощение на този персонал и залог за бъдещи катастрофи в тези станции. Вие имате даже още по-лошо положение при станциите по дековилките. Ще ми кажете, че там движението е слабо. Но вие имате станции като Бобошево, Крива-ливада, Свети-врач, Бобов-дол и пр. и пр., оставени само с по един началник и един стрелочник на вечно дежуство, защото те не могат да мръднат, защото всеки момент може да ги викат по апарата — може да има специален влак и т. н. и, ако не се отзоват, може да ги теглят под съд. Ще кажете, че като замине влака, той е свободен. Не, той не е свободен. Ако искате да се изпълняват правилниците по нашите железници, той ще трябва да бъде на своята гара и на всеки повикване да се отзовава. Тези станции вие ги оставяте с един началник и един стрелочник на вечно дежуство, без да могат те да го изпълнят и те без да искат създават свои „престъпления“, а може-би и катастрофи, за които ще ги теглите под углавна отговорност.

По железниците изобщо е възможно едно намаление на персонала, но то е възможно в железници, които са технически усъвършенствувани. Вие може да съкратите, напр., стрелочниците, но може да ги съкратите в една гара, където стрелките са със централно управление, там, където един стрелочник от една централна будка може да управлява двата крайща на стрелките, и по този начин няма нужда за два влака, които ще правят кръгосване, да изпращате на двата края стрелочници. Един чиновник и един стрелочник в станция са централно управление на стрелките и предпазителните сигнали ще могат да управляват светофорите и всички предпазителни сигнали в и вън от гарата. Но у нас подобно нещо няма. Нашите железници в техническо отношение са на същото ниво, което бяха и преди 34 години при своето основаване. Ни едно значително подобрение в тези железници няма. Некои са наклонни да обвинят тогоз или оногоз, но преди всичко ще трябва да се обвинява онази политика на онези партии, които по-рано са управлявали нашата страна, които и сега управляват чрез вас, които изобщо твърде неохотно са давали средства за техническото подобрение на нашите железници, за подобрение положението на персонала, сметайки, че железниците са най-добре уредени, когато по-малко персонал има, а повече работа се върши и по-големи суми от експлоатацията на персонала се скъбят. И благодарение на тази политика на всички партии, включително и вас, „земледелците“, които сте управлявали и управлявате, благодарение на това ваше скъперничество за сметка на персонала, нашите железници са на туй ниво, на каквото са били и при своето построяване.

**Д-р Н. Консулов (з):** Ти ни похвали.

**Н. Пенев (к):** Ти мълчи там. Ти най-малко имаш право да приказваш за железниците, защото не разбираш даже и своята собствена специалност, а камо ли и службата по железниците.

**Д-р Н. Консулов (з):** Аз ги разбирам толкова, колкото ги разбираш и ти. Достатъчно е, че признаваш, че правим икономии.

**Н. Пенев (к):** Ще видим докъде ще закарате железниците със своите икономии за сметка на персонала. Даже у нас имате следното положение. Докато всички администрации след войната в страни, които пострадваха твърде много от войната — вземете Германия, вземете Австрия, на която подвижния железопътен материал беше обран от чехи, от хървати, от сърби или от унгарци — бързат да възстановят своите железници и да ги докарват до онуй техническо положение, в каквото бяха преди преди войната и във войната, ние у нас не можем нищо да възстановим. Вземам един най-очевиден пример: ние не можем да възстановим даже нашата Хардиева спирачка, една спирачка, която да се управлява направо от машиниста, и сме принудени да караме пълнишки влакове, на които даваме, според състоянието на нашите пълнишки, доста чувствителна бързина, с ръчна спирачка, без да се зареждаме, без да сме дали ни светим за привладяване в действително нашата проста Хардиева спирачка, с каквато си служехме преди войните. И, напр., вие сте свидетели на Телишката катастрофа, по която г. министър е готов да обвини тогоз или оногоз. Е добре, аз

ви казвам, че тази катастрофа щеше да бъде избегната, ако машинистът имаше в своята ръка Хардиевата спирачка, ако можеше да бъде господар на спирателното влак. Машинистът е длъжен по силата на правилниците да поддържа една бързина по пътя, даже и близо до гарата, и той не е виновен, ако неговите сигнали не са били изпълнени и бързината на влака не е била намалена. Не са виновни и никакви спирачки изобщо, защото с ръчната спирачка се действа бавно, тя не е пригодна за пълнишки влак. Аз по-после ще ви кажа какво е положението на превозната служба. Та, казвам, не е виноват онези спирачки, които без всякаква почивка или без достатъчна почивка се е качил на един влак, за да обслужва този влак, но за да не чуе и да няма възможност навреме да изпълни сигналите на машиниста.

Какво е положението в другите администрации се вижда от следния факт. По нашите железници няма даже едно свестно осветление, даже се правят икономии и за осветлението и вие ще видите маса станции неосветлени. Където стига газта, която наши дружбанки началници станции крадат, то ако поискате, по-нататък мога да се поспра и на този факт. Но във всеки случай имате следното положение: докато всички станции на запад в големото си число се осветляват от електрическа енергия, от електрическа светлина и голема част от техните технически приспособления се докарват в движение чрез електрическа енергия, у нас даже, както ви казах, едно свестно газово осветление няма. В Швейцария, напр., имате следното положение: от 732 станции — 432 са със централно управление на стрелките; от 732 станции 682 са снабдени с електрическа енергия за осветление и за двигателна сила. Обаче у нас, както ви казах, нашите железници стоят на същото си положение, на което бяха и през 1888 г., при своето построяване.

С колко персонал — едно по-интересно сравнение — една дадена работа се върши у нас и другите страни? През 1914 г. са извършени 186 милиона ос километри у нас, с един персонал от 56 души на 1 милион ос километра; през 1920/1921 г. са извършени по нашите железници 298 милиона ос километра, с един персонал от 60 души на 1 милион ос километра; през 1921/1922 г., докато ос километрите от 290 се качват на 320, персонала от 60 пада на 54; през 1922/1923 г. приблизително по нашите линии ще се направят 350 милиона ос километра, а при съкращенията, които сега стават, персонала от 54 ще падне на около 48 души на 1 милион ос километра. Вие виждате как работата се увеличава и как числото на персонала постепенно пада. В странство, както ви казах, при несъмнено по-добре развити технически железопътни линии, където могат да си позволят, ако вървяха по вашата логика, думка да съкратят персонала, вие виждате една тенденция за увеличаване на персонала. Вие имате, г-да, следното положение: на 1 милион ос километра през 1919 г. в Швейцария се е надал 56 души персонал, в Прусия 55 души, в Бавария 54 души, Вюртемберг 63, в Саксония 80, във Франция 63 души. Значи станало е едно увеличаване на персонала през 1919 г., сравнително 1918 г. в Швейцария близо с 13%, Саксония — 18%, Франция — 30%, Бавария — 34%, Вюртемберг 35%, а в България за същото време персонала пада с 10%, близо 11%. Аз ви казах последствията от това: имате уморен персонал и вследствие на туй и последните са твърде лоши. Само поради недостатъчен персонал, персонал, който е бил принуден вследствие на умората да почива и да не се явява на служба, вие имате само в Софийското депо на 27 февруарий неявили се на работа, вследствие на преумора, вследствие на недостатъчна почивка, вследствие на туй, че този персонал не е искал да се яви на работа, за да не върши катастрофи, имате неявили се на работа 6 машинисти и 8 огняри. През този ден са закъснели по тази причина около 11 влака. На 23 февруарий не са се явили 3 машиниста и 5 огняри; на 26 февруарий — 4 машиниста и 15 огняри. В този ден са забавили около 4 влака по тази причина. На 28 февруарий не са се явили 5 огняри. Поради недостатъчността изобщо на подвижния материал и по гореизложените причини, вие сте имали — да вземем само 2 дни — на 17 февруарий влак 360 и 362 са замиснати с 20 минути закъснение, влак 366 е закъснел с 96 минути, влак 408 — със 120 минути; на 18 февруарий имате влак 402 закъснел със 16 минути, влак 374 — с 30 минути, влак 416 — със 107 минути, влак 362 — със 160 минути и т. н. Като се вземе, тъй да се каже, най-бедната цифра на най-недостатъчния персонал, според пресметането спрямо тия пропътувани ос километра, които ви прочетох по-рано, необходим е —



според най-икономичното пресметане — за нашите железници един персонал от 21.000 души. А срещу туй имате, както ви казах, един персонал, според новото увеличаване на бюджетарната комисия, от 16.550 души.

Какво е било увеличението на работата изобщо по нашата железопътна мрежа? За да имаме една представа за туй, каква колосална рбота е легнала върху този и тъй намален персонал, ще прочета следните цифри: през 1914 г. ние сме имали 220 спирки и гари; през 1919 г. числото на спирките и гарите се качва на 329; през 1920/1921 г. числото се качва на 350; през 1921/1922 г. се качва на 363 спирки и гари. През 1914 г. сж превозени 570.317 пътници, през 1919/1920 г. — 359.832, през 1920/1921 г. — 526.512, а през 1921/1922 г. сж превозени 846.036 пътници. Допълнителни билети: през 1920/1921 г. сж издадени 5.422; през 1921/1922 г. — 12.516. Каларирани разписки: през 1920/1921 г. сж издадени 51.942; през 1921/1922 г. сж издадени вече 86.388. Превозени сж пътници през 1914 г. 4.184.651; през 1920/1921 г. сж превозени вече 8.465.406.

**Министър Х. Т. Манолов:** Може-би имате грешка в тая цифра, г. Пенев. По моите официални сведения сж отбележани по-малко пътници — около 6 милиона.

**Н. Пенев (к):** Може. — През една станция сж минали средно пътници през 1914 г. 394; през 1919/1920 г. сж преминали 515; през 1921/1922 г. около 700 пътника приблизително. Такава колосална е била работата в станциите.

По поддържането, вие знаете, по време на войната се направи твърде малко поради липса на материали и т. н. за заздравяването на нашите железопътни линии: немаше траверси, изобщо ред причини имаше, за да не могат тези железопътни линии да се поставят на нужната висота. След войните би трябвало тази служба да бъде усилена, с оглед да бъде този път заздравен. Вие имате случаи на дерайлиране на пътнически влакове даже, вследствие на разширение на линиите. Тази работа може да бъде избегната, ако имаше едно съответно увеличение на персонала по поддържането, ако изобщо се направеше всичко възможно за заздравяването на този железопътен път. Напротив, в поддържането се правеха икономии, от една страна, и, от друга страна, понеже персонала по поддържането беше непосредствено до вашите села, до вас, и вие бехте най-близки до него, вие, за сметка на поддържането, вършехте най-широка и най-безогледна, да не казвам, най-безобразна, партизанщина. Почти целият опитен персонал в това поддържане, който е стоял с години и добил известна опитност, вие го сменяхте, поставихте съвсем неопитни хора, вие поставихте в това поддържане хора, които предварително трябваше да ви дадат декларация, че сж земеделци, за да ги поставите на една подобна отговорна работа. И заради туй, макар че давате маса средства за траверси, все пак сте свидетели на това положение — не искам да се позовавам на официалните данни — че сравнително 1919 г. твърде малко сте напреднали по отношение заздравяването на железопътния път.

Тракията. — туй, което е гръбнака на железопътната служба. Е добре, вие в този момент имате туй положение, което беше и подир войните. Ако отидете зад работилницата в София, ще видите една гора от локомотивни кумини на локомотиви, които сж излезли вжн от строя. Кога ще се поправят? Господ знае. Е добре, тия 200—250 локомотиви сж споят в туй окаяно положение. Вие имате в Илинци, Надежда и вжв всички големи гари, дето има по-свободни линии, задръстени сж тия линии с негодни, с разрушени вагони. Те стоят и днес на сжщото си положение. Вие имате даже следните факти: негн вагони от чужди администрации, на които се плаща наем, но които стоят неизползувани, вследствие на туй, че не могат да се поправят. Вие имате туй положение, заради това, защото правите чрезмерни икономии в това отделение. Вие и там партизанствувате, и там не давате достатъчни надбавки и по тая причина имате едно намаляване на персонала по железопътните работилници и бегане на всички оня персонал, който може да намери от вжн по-добра заплата, по-добро заплащане на своя труд, бега той от железопътните работилници, и вие имате там, особено в деня много важни, оставен неопитен персонал и с ремонта не може да се пасмогне.

За да видите какво е увеличението на работата на онзи традиционен персонал, който пътува — машинисти и огъари — само поради една причина, поради лошотата на вжглищата, аз ще ви привода няколко цифри. Вие твърде много се хвалите, когато станз вжпрос за миналата

„Перник“, и твърде много приказвате, че настанало там едно големо „производство“. Е добре, миналата „Перник“ произвежда твърде много, обаче аз няколко пъти сжм ви го заявявал, ще ви го заявя и сега, че миналата собствено не товари вжглища, а товари всичко каквото и се изпречи пред нея черно, но — камък ли ще бъде, земя ли ще бъде, черно ли е, натоварват го на вагоните. Ама че то не е вжглища, че то е пръст, че то е камък, че то обременява само с превозване железниците, вие пет пари не давате за тая работа. И аз сжм благодарен, че г. министър на железниците признава това нещо и некои от вашите народни представители сжщо го признават. Вие сте свидетели на това положение, което вчера г. Стоян Радев каза: „Увеличихме премияте, да се товарят не вжглища, но камъци“ и т. н. Да, това положение е сжщото, каквото правеше един луд господия по време на войната, поставен за командант на миналата. За да се похвали пред главнокомандующия, че вадн твърде много вжглища, товаринте всевъзможен боклук и този боклук ние бехме принудени по липса на вжглища да го разкарваме от „Перник“ в Драма, при оная липса и на вагони тогава, за да закараме там некакви си камъци или пръст, които стоваряхме около депото. Сжщото положение е и днеска. Вие имате, напр., следното положение — да го илюстрирам по-добре. До Плевен и обратно по-рано локомотиви тип „900“ сж харчили 12 тона вжглища, а сега се харчат 18 тона поради негодността на вжглищата; локомотиви тип „800“ сж харчили 9 тона, а сега харчат 16 тона. До Сарамбей и обратно локомотиви тип „900“ сж харчили по-рано 7 тона, а сега харчат 11 тона; локомотиви тип „800“ по-рано сж харчили 6 тона, а сега харчат 10 тона и т. н. Само заради тази служба, собствено поради негодността на вжглищата, вие виждате, какво колосално увеличение става на работата на локомотивния персонал.

**Д-р Н. Сахаров (к):** Значи от 50 на 100% повече вжглища.

**Н. Ковачев (з):** Това сж тия машини, които стачкуваха.

**Н. Пенев (к):** Ще дойда за стачките по-нататък, по-трай, не приказвай глупости.

Какво е положението вжв железопътната работилница? Аз слушам, че се казва следното нещо: и там заздравихме работата. Ние даже имаме, особено след като вжвдохме премияте, едно засилване на производството, и ни се наведат следните цифри: преди, казва, ние имаше 4½ локомотиви месечно производство, а сега имаме 6; преди, казва, имаше 350 вагони производство, а сега имаме 430. Прекрасно. Обаче факта си е този: вие имате, вследствие на туй процентно възнаграждение в работилниците, един прибрзан ремонт, вие имате едно стремление да се изкара, да се изхвърли машината, да излезе от работилницата, но какъв ще бъде нейния ремонт, е друг вжпрос. Вие можете по тоя начин да увеличите производството, обаче машината с този ремонт, който вие сега произвеждате, при туй процентно възнаграждение, пътува много по-малко, отколжото, когато се върши един ремонт спокойно и обмислено.

**С. Манов (к):** Качеството на работата, значи, е влошено.

**Н. Пенев (к):** И особено качеството на работата, както се изрази моя другар Манов, е по-лошо. И не може друго-ляче да бъде. По този начин, вие имате едно изтощаване на работниците и, вследствие на туй, едно влошаване на качеството на работата. Вие имате, напр., следното положение: докато през есента на 1920 г. се изкарваха месечно около 5½ локомотиви, през пролетта на 1921 г. производството се качва на 6 локомотиви. През втората половина на 1921 г. производството се качва на 6½ локомотиви месечно, а за януарий и февруарий 1922 г. производството спада вече на 4½ локомотиви. Има случаи даже, изкарани локомотиви от работилницата, ще трябва да се вжрнат, както сж се и връщали обратно сега, поради негодност на ремонта, им. Ще ми разправяте, че е вжвлошало управлението на работилницата, или че е вжновал персонала. Толкова може да работи той, при вашите заплати и при изтощението на коете е подложен.

**Н. Ковачев (з):** Туй го учите вие.

**Н. Пенев (к):** Това правите вие. Това е вашата политика и вие, вжпреки всички ваши напъвания, вжпреки

всички ваши мероприятия, имате, напр., по отношение локомотивния парк следното положение: докато на 15 август 1920 г. Софийското железопътно депо е имало готови изправни машини, които са могли веднага да заминат на път, 45 локомотиви, на 10 октомври с. г., Софийското депо разполага вече с един парк от един машини, изправни за този ден, на брой 35; на 20 с. м. това число спада на 33; на 23 март 1921 г., Софийското депо е разполагало с 34 изправни локомотиви; на 11 ноември миналата 1921 г., Софийското депо е имало 31 изправни локомотиви; на 1 януарий т. г. — 33 локомотива; на 23 януарий — 36 локомотиви; на 11 февруарий 28 локомотиви; на 21 февруарий те падат на 33 локомотиви; т. е. средно за трите месеца от края на ноември до края на февруарий вие имате едно средно производство на изправни локомотиви в Софийското железопътно депо, което се е движило на около 33 локомотива. Вие имате това положение през 1920 г., това положение го имате и днес, през 1922 г. Но вие трябва да имате пред вид и друго едно нещо: че когато аз ви цитирам тези последни цифри, напаста железопътната администрация е разполагала вече и с 25 нови локомотиви. Значи, ако не беха тези 25 нови локомотиви, вие щехте да имате едно несравнено по-лошо положение. С какво си обяснявате вие туй? Вие имате нови машини достатъчно, хвалите се, че „увеличавате производството“, а вместо това имате едно спадане, едно влошаване на вашия локомотивен парк.

**К. Ковачев (з):** Това се дължи на недобросъвестността на работниците и на техните учители.

**Н. Пенев (к):** Аз ще дойда по-нататък, кое изобщо насърчава тази „недобросъвестност“.

**К. Ковачев (з):** Когато ви ужили нещо, тогава скачате.

**Д-р К. Консулов (з):** Премакнете работническата диктатура в железниците.

**Н. Пенев (к):** Чакайте малко. В Софийската железопътна работилница средното дневно производство на вагони се движат между 7 и 9 вагона. Вие ми разправяте, че причината на туй е корумпирането изобщо на работниците в Железопътната работилница. Е добре; аз ви казвам: намалението числото на тези работници, слобите технически усъвършенствания на тази служба, благодарение на теснотата, благодарение на вашата скъпопция, на недостатъчната заплата и бегането на персонала, изтощаването на този персонал докарва това влошаване. Вие имате напр., следната официална телеграма, — за да ви отворя още повече очите — която ясно говори за това какво е положението на персонала, напр., в Дуница. Областният инженер, телеграфира до тракционното отделение: (Чете) „Котляра в депо Дуница от четири дни работи денонощно и ще се изтощи. Затова моля бързото изпращане на опитен котляр; иначе, е рисковано спирането на движението, по немане такъв за поправката на локомотивите“.

**Некой от комунистите: (Към К. Ковачев)** Е, чу ли сегга?

**Н. Пенев (к):** Когато вие имате туй положение, един котляр да ви работи четири денонощия под ред, как ще искате от него съвестна работа? Не обвинява ли това вас и вашето партизанстване с това ведомство по железниците?

**К. Ковачев (з):** Тази телеграма за вас ли е?

**Ю. Пенев (к):** Не, за вашите дебелни очи е! Да видим какво е положението на превозния персонал — тези, които обслужват влаковете във време на движението: спирачи, кондуктори, началници-вълкове. Е добре, вземам превозната служба в София. В София има 75 бригади твърде недостатъчни, защото ние имаме случаи началник-влак, след като е пътувал 175 или 200 км., с една почивка само от 2—3 часа, е принуден на нова сметка да се качи на влака и да пътува. Вие имате такива случаи: пращате бригада в Цариброд с редовен влак, но вместо да почине там, той ще трябва да ходи до Сливница, ще трябва да ходи до Драломан. Да обслужва специални влакове. Вие имате, напр., следния случай: в София ежедневно се назначават 20 спирачи за резерва денем и други 20 нощем; значи, 40 души на 24 часа. Не е имало досега случаи тези хора да не опитват, да не заминат

на път, поради туй, че персоналот от спирачи, поради преумора, не може да се яви на работа, а пък влака трябва да замине. Вие имате случаи, че на влаковъ, които могат да вземат товар до нормата на машината, не се дава този товар до нормата, защото няма спирача да обслужват този влак. Значи, вършите една необмислена икономия. Изобщо ред подобни случаи има. Това е то положението по превозната служба и няма нищо чудно в това, че такъв един преуморен персонал, особено при една нощна работа, не може да бъде тъй внимателен, както би требвало да бъде. Е добре, последствията от туй аз ви казвам: тъй намастен персонал и тъй увеличена работата, тъй преуморен персонал не може да докара нищо друго освен катастрофи. През 1914 г. имаме дерайлиране и сблъсквания 147 случая; през 1919/1920 г. имаме вече 233 катастрофи; през 1920 г. имаме 269 катастрофи. Виждале как се увеличават тези катастрофи. Повреди на локомотиви и вагони, вследствие на тези катастрофи, през 1919/1920 г. е имало 373 парчета, а през 1920 г. — 465 парчета. Във Швейцария — вземам пример — при едно движение шест пъти по-големо от нашето, е имало само 55 случая на дерайлиране, на катастрофи изобщо.

**К. Ковачев (з):** Швейцарските железничари не са като нашите да ги учите на шарлатания; вие повечето ги учите на нечестна работа.

**Н. Пенев (к):** Аз ще дойда по-нататък и до швейцарските железничари, а сега ви казвам следното нещо: докато нашия персонал го намалявате, швейцарския се увеличава. Аз по-нататък ще ви кажа, че докато вие намалявате заплатата на нашите железничари, т. е. швейцарските се увеличават, и ще ви кажа в какви размери се увеличават. Е добре, железници, управлявани от швейцарците, които не са късогледни, които управляват по-добре, отколкото вие знаете да управлявате, които не правят икономия за сметка на персонала, които не правят изобщо глупави съращения на персонала, имат този резултат — по-малко катастрофи, а железници, които се управляват тъй, както вие ги управлявате, вие ще имате този резултат, който ви го казвам аз — повече катастрофи.

**Некой от земеделците:** Защо ние да ги управляваме? Управляват ги тези, които са ордия на вашата демагогия.

**Н. Пенев (к):** Давотии разправяш. Какви грижи имате вие за персонала изобщо? Вземам, напр., медицинската служба. Защото аз бех зрител в бюджетарната комисия, как вашето болшинство за тази служба, тъй необходимата, медицинската в железниците, където има маса случаи — аз имам тук тези сведения и не искам да ви цитирам колко е голем процента на стомашните заболявания, колко е голем процента на белодробните заболявания, колко е голем процента на параназалните и т. н. — за тази служба, казвам, тъй необходимата за персонала, аз бех свидетел, как във вашата бюджетарна комисия за най-дребния служащ, за един лаборант, за един фелдшер, за един лекар се прави такава една опозиция, като че-ли въпроса се касае за кой знае за каква голема икономия за нашата страна. Вие имате случаи, когато рецепти са се отказвали на персонала, поради туй, че няма нужните лекарства в аптеката. Вие имате изобщо ред други случаи от подобно естество. Тогава, когато самата железопътна администрация настояваше за едно увеличение на лекарите, в бюджетарната комисия се казва: защо е на железничарите такъв салтанат? Когато вие намалявате тази медицинска служба, когато даже ще давате една елементарна помощ на този персонал, много естествено е, че е право когато се казва, че твърде малко грижи се употребяват за този персонал. Вземам друг пример: помещанията, резервните стаи, в които ноцува персонала, след като е пътувал твърде дълго време, след като се е преуморил. Всички тези резервни стаи, особено за превозния и тракционен персонал, са сведени тъй да се каже, до една мизерия. За да не бъде голословен, ще ви кажа, напр., за мобилите и за креватите за тези резервни стаи вие искате само 300.000 л., тогава, когато нито спалници, нито чаршафи, нито препирания, нито нищо немаат тези стаи. Изобщо резервните стаи, дето ноцува персонала, са сведени до едно положение да бъдат един извор на мизерия, един извор на зарази и т. н. Това е положението.

Формено облекло, или изобщо облекло на персонала, не се дава никак редовно. Аз оставам настрана туй, което правят другите администрации. Зимно време на своя

персонал, особено на своя превозен персонал, спирачи и т. н., които сж излъжени твърде често на простудявания, вследствие на туй, че сж на открити спирачки, или пък сж на спирачки неогорчени, хората им дават кожуси, дават им валънки, изобщо дават им всичката възможност, за да не простиват и т. н. За железничарския персонал у нас нищо подобно нема.

Е добре, намалявате персонала, а увеличавате работата. Какво заплащате срещу туй на персонала? Да видим и тази работа. През 1914 г. средната годишна заплата в нашата администрация е била 1.343 л., т. е. средната годишна заплата е била 3'68 л. През 1920/1921 г. средната годишна заплата е била 8.382 л., или средната годишна заплата е била 23 л. Обърнете това в продукти и ще имате: докато с 3'68 л. през 1914 г. е могло да се купят 5 хлеба и 2 кгр. месо, днес с 23 л. може да се купи само един хлеб и 750 гр. месо. Това е фактическата заплата, която се дава днес на персонала. Докато заплатата на персонала от 1914 г. се е увеличила около седем пъти, през това същото време животът е поскъпнал 33 пъти. След прокарването на този нов щат, който се прие, и след като се прокарат вашите съкращения на заплатите, изобщо на държавните служаци, вие ще имате следното положение: на един служащ от V категория с 15-годишна служба, сже четири деца, който сега получава 924 л., а от 1 април, според вашия щат, и според туй, което се предвижда в закона за бюджета, ще получава 804 л.; т. е. едно намаление от 120 л., наместо увеличение. Тогава, когато животът има тенденция да поскъпва, когато живота, както казах, днес е 33 пъти по-скъп, отколкото през 1914 г., вие му давате една заплата сравнително миналата му заплата, сже 120 л. по-малко. По-нататък. Вие имате, напр., един огляр от V категория, 7 клас, без деца, който сега получава 868 л., а от 1 април ще получава 798 л.; значи, минус 70 л.; един чиновник от движението сже четири деца, IV категория, 4 клас, сега получава 1.470 л., а в бъдеще ще получава 1.176 л.; минус 294 л. Началник на гара ще получава с 293 л. по-малко, машинист с 328 л. по-малко, майстор-специалист с 386 л. по-малко и т. н. Единствения, на който повишавате заплатата, то е на вашия министър; от 6.300 л. месечно, заплатата му се качва на 7.620 л.; т. е. 1.320 л. повече.

Оттатък (Сочи земеделците) един господин казваше, че в Швейцария имало по-малко катастрофи, защото швейцарските железничари си гледали по-сжвестно работата. Е добре, да видим защо си гледат по-сжвестно работата. През 1914 г. един швейцарски железничар е получавал средно годишно 2.132 л., а един наш железничар през туй време е получавал 1.343 л.; през 1919 г. швейцарския железничар е получавал 4.792 швейцарски франка годишно, французкият е получавал 6.466 французки франка, а нашия получава 7.351 л.; т. е. докато французкия железничар е получавал една заплата равна, обрната в наши левове, на 32.390 л., нашият е получавал 7.351 л. През 1920 г. швейцарския железничар е получавал годишно 5.324 швейцарски франка, а нашият е получавал 8.382 л.; т. е. за тази година швейцарския железничар е получавал една заплата 19 пъти по-голема, отколкото нашия железничар. При туй положение, естествено е, че швейцарския железничар ще си гледа работата.

**Некой от земеделците:** Ама вие сравнявате България сже Швейцария.

**Н. Пенев (к):** Вие искате един гладен стомах да ви върши работа ли? Я накарай твоя добитък гладен да оре, оре ли? Можеш да пиша с остена кожкото щеп, нема да оре. Само когато го нахраниш, тогава ще оре. Е добре, имайте пред вид, че живота в Швейцария и Франция е несравнено по-евтин, отколкото у нас. Докато има тази заплата в Швейцария при омаз евтиния, вие тук имате мизерни заплати при тая наша скъпотия. Но вие даже и тази заплата не му оставате.

Глобите по железниците днес сж докарани до такия колосални размери, каквито в миналото не сж познати. Само за януарий от персонала на Софийското железопътно депо сж събрали 8.869 л. глоби. Имате, напр., следния курьозен случай: машиниста — даже цитирам му името — Захарий Ковачев получава 380 л. месечна заплата, глобили сте го с 320 л. — почти целата заплата сте му взели. Огяра Д. Митов получава 290 л. месечна заплата, глобили сте го 252 л. И с право персонал казва: „Ние се чудим, защо тия хора си халят хартията да пишат всевъзможни заповеди, да ги печатат, за да събират глоби. Чисто и просто нека в месечната ведомост пишат, че се одържат,

напримор, 20% за пенсия, 12% за некакви налози и да прибавят още към това и 50% за глоби, та да се свърши историята“. До туй положение сте смъкнали този персонал. Много естествено е, че този персонал, тъй зле платен, тъй огорбен; ще прибегва до престъпления. Туй, което е честно, туй, което се падева на своя труд, не иска да злоупотребява, иска да се бори, за да подобри по честен път положението си. Туй, което е неспособно, което е измет, ще намери случай по време на стачка да постъпи на работа и ще удари по пътя на кражби, злоупотребления и подкупи, за да подобри своето положение, защото то не верва на своите сили; то не вижда спасението си в една открития и честна борба, не мисли, че чрез нея може да подобри положението си. То мисли, че чрез кражби и корупция ще може да го подобри. Когато вие сте смъкнали до туй дередже заплатите на персонала, вие не се свелите насила да го карате да записва облигации за народния заем. Вие не облагате там, където може да се облага, но облагате там, където съпротивления е най-слабо, там, където можеш да одържиш от заплатите, без да може да се кришка. Ето туй е, което вие изобщо правите за този персонал.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Насилствено одържате, а от друга страна излъчате заповед, с която благодарите за поержтуванията.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. Сакаров! Дали в момента да Ви отговоря. Мене ми се съобща, че в Бургаз на сила сж заставили железничарите да записват делове от лародния заем. Назначил сж специално изследване по случая и на виновния не ще му постеля. Вероятно тази афера ще се свърши с една глоба, за която г. Пенев ще оплаква новопострадалия, че сме го глобили.

**Н. Пенев (к):** О, не; такъв „патриот“, който насилва първи одржки от заплатите на персонала, не го съжалявам.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Нали има една заповед, напечатана в две страници, за сума около два милиона кражго, записана в облигации?

**Министър Х. Т. Манолов:** Това прави чест на железничарите.

**В. Мулетаров (к):** Но това е насила.

**Н. Пенев (к):** Преди малко г. министърът отричаше, че има насила, а сега благодари, че два милиона сж събрани насила!

**Д-р Н. Максимов (к):** От началниците за подчинените нема ли заповед?

**Министър Х. Т. Манолов:** Нема заповед, а апел до всички железничари.

**Д-р Н. Максимов (к):** Има заповед до всички железничари без изключение; даже в училищата заставиха децата от отделенията да купуват облигации. Аз имам ученичка на 8 години, която дохожда и ми разправя това. Ето вашия „патриотизъм“.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. Максимов! Има известно пристрастие към Вашия край.

**Н. Пенев (к):** Отдеве г. министъра четете много хубави цифри, за да докаже, че нашите железници вървят блестящо и че те му дават добри приходи; но я да видим, отде всичко туй се събира и, което е по-интересно, дали в края на крайщата всички тия приходи водят към заздравяване на нашето железнопътно стопанство, дали това не е едно безобразно изсмукване на туй стопанство, без да се направи нещо за заздравяването му; без да се държи сметка за последствията от това. Увеличението на превозите тукси от стоки и животици, сравнително от 1914 г., е станало осем пъти повече или сже 48% е повече, отколкото миналата година; цените на пътниците билети сравнително миналата година сж увеличени с 35%; от 1 април т. г. се предвижда едно ново увеличение на превозните такси от 30%. И вследствие увеличението на тия такси вие имате следната картина. През 1914 г. нашите железници — да не чета всички цифри — сж дали един излишък от 12.476.127 л.; през 1916 г. излишъкът от нашите железници се качва

на 13.652.167 л.; през 1918 г. излишъкът е 7.000.000 л.; през 1919/1920 г. излишъкът е 2.402.736 л. Това се дължи на туй, че тогава бяхме принудени да купуваме железнопътни материали; за да заместим изхабените такова от войната. През 1921/1922 г. вероятно прихода ще бъде над 400 милиона лева и нашите железници ще дадат един излишък от 98 милиона лева. Според бюджетопоекта на държавата, за 1922/1923 г., тъй както финансовия министър го е сметнал, ще реализират железниците един приход от 524.000.000 л., срещу един разход от 391.000.000 л., или ще дадат един излишък от 132.922.400 л. Даже, както ни каза г. министър на железниците, смело може да се предполага, че този приход от железниците през идущата година ще може да се качи на 650.000.000 л. Е добре, всичко това се дължи на чрезмерното намаление на персонала, всички тия милиони, които се реализират, се дължат вследствие чрезмерното намаление заплатите на персонала и увеличението на работата му. Докато железнопътните администрации на всички държави, особено след войната, свършват с дефицит, защото бързат да заздравят своето железнопътно стопанство, в нашите железници има, тъй да се каже, един курйоз — има граматични излишъци. Напр., Франция през 1918 г. има един дефицит от 24 милиона франка; през 1919 г. този дефицит се качва на 82 милиона франка — увеличен е дефицита сравнително миналото с 240%; докато Германия през 1918 г. е имала един дефицит от 1.341.000.000 марки, през 1919 г. дефицита се качва на 3.810.000.000 марки; в Швейцария дефицита през 1918 г. е бил 31 милиона швейцарски франка; през 1919 г. се качва на 32 милиона. При същото това положение България ви дава един излишък, както ви казах, плод на прекомерно изтощение, на прекомерната експлоатация на българските железничари. Е добре, в състояние ли е всичко туй да заздравя нашите железници? Не. Тия цифри, които ви дадох, за състоянието на нашия подвижен материал, тия цифри, които ви дадох за състоянието на катастрофите, за нашето лошо положение изобщо, показват, че прокарваните от вас мерки в нашата железнопътна политика не целят нищо друго, освен съживяване на това железнопътно стопанство.

Партизанщината, развалата е достигнала до размери, каквито железниците по-рано не познават. Приказват за катастрофи. Напр., преди една година в Мездра станала една катастрофа — сблъскване на два влака в гарата, където се унищожиха два нови локомотива и маса други вагони. Това се дължи на един ваш стрелочник от стаяката, който е поставен на работа тогава, когато не разбира нищо от работата. Да вземем най-пресната катастрофа в Телиш. Г. министър по този повод е издал телеграма, в която се приказва за „нехайството и безгрижието спремо службата от страна на персонала“, приказва се за „класическа небрежност“ на този персонал, за „едно пренебрежение към живота на пътниците, нечувано досега“. Е добре, един от главните виновници на тази катастрофа е дежурния чиновник в Телиш, за когото г. министър казва следното нещо: (Чете) „Един дежурен чиновник, който изолира телеграфния апарат, за да си гледа спойките си и се сеца за неправилно обхрната стрелка чак когато влакът навлиза в гарата му, е проявил една класическа небрежност към службата и едно пренебрежение към живота на пътниците, нечувано досега“. Е добре, този чиновник е вал, назначен по време на стаяката, един негодник, който е сметал, че за да може да стои на служба, трябва му диплом, издадена от Телишката дружба, и тия го крепи тъй, както дружбите изобщо крепят партизаните ви на служба, както и в Мездра при оная големата железнопътна катастрофа околни земеделски групи от Мездра тероризират персонала и, крепейки на служба своите негодни партизани, най-сетне осъждат до знаменитата Мездренска катастрофа. Тъй също и в Телиш имате един чиновник, за когото тъй красноречиво се изразява г. министър на железниците, който се крепи благодарение решението на Телишката дружба.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Това верно ли е, г. министре?

**Министър Х. Т. Манолов:** аз не зная на кого се крепи, но зная, че той има дълг и трябва да го изпълнява добре известно. Мене ми се струва, че г. Пенев трябва да отпрати похвала на нас, че не се церемоним с нашите хора.

**Н. Пенев (к):** Тия катастрофи не ви хвалят, а ви позорят. Г. министър на железниците се оплаква от следуюния факт: един дружба, телеграфопощенски чиновник, не е

издържал изпита, защото е направил маса грешки при изпита — на телеграма от 30 думи погрешил 28 и му пишат ругателно писмо затуй, че той е благоволил да среже или да уволни този чиновник, заради туй, че не издържал изпита, тогаз, когато „и той и баща му били земеделци“. (Смех) И се оплаква г. министър че му пишат подобно ругателно „не другарско“ писмо.

**Министър Х. Т. Манолов:** То би било интересно да го кажете.

**Н. Пенев (к):** Вашия персонал се падева не на своите способности, а на това, дали е член на некоя земеделска дружба или не е. В Горна-Ореховица имате този скандал: 50% от персонала в течение на една година е бил сменен поради партизански давлениа, било че е местен, или е нанушад поради недостатъчната заплата.

Е добре, г. г. народни представители, в туй време, когато вие правите тези икономии, вие създавате нови служби в Дирекцията на железниците. Г. министър казва, че Репарационната комисия е над главата ни. Но вие правите следните работи. Напр., в бюджетопоекта едно отделение свършено ненужно, едно партизанско бюро, каквото е административното отделение в дирекцията, беше зачеркнато твърде справедливо, а вие го възстановихте, защото чувствувате, че чрез него най-добре можете да бъркате в това министерство. Създадохте инспектори лично подчинени на г. министър на железниците, каквито досега нямаше. Те ще ходят да изследват и да дават нему отчет, когато имате инспектори на тракционното отделение, на движението и т. н., които прекрасно могат да изпълняват, както досега се изпълнявали, тази работа и които, понеже познават службата и хората си, ще могат да направят по-безпристрастни и верни донесения. Но вие взят от тех създавате и други пет инспектори, лично подчинени на г. министър. Не искам да визирам кои ще бъдат лицата, но във всеки случай те ще бъдат от вашата партия, без да разбират нещо от службата по движението и изобщо от другите служби по железниците, ще ходят да ревизират и наказват персонала тъй както те си знаят.

**Председателстващ К. Малев:** Имате ли още да говорите?

**Н. Пенев (к):** Свършвам. — Е добре, г-да, при туй положение вие ще крачите и по-нататък към опрощаване на нашето железнопътно стопанство. Железнопътното стопанство и железниците могат да се заздравят, когато имате добре платен персонал, когато имате достатъчен персонал, и когато си правите добре сметката, какво могат да дадат вашите железници, какво можете по-нататък да вземете от тех, когато имате едно рационално използване на стопанството. Вие, които говорите, че ще да защитавате интересите на широките работни маси и занятите в държавните стопанства работници, вие вършите политиката на всички наши партии, които се управлявали досега, вие вършите политиката на българската буржоазия и ще продължавате тогава да влошавате положението на персонала, ще влошавате неговата експлоатация, докато този персонал един ден се стресне и ви каже: е добре, тези железници, изобщо всички държавни стопанства, се крепят благодарение на моя труд, аз ги крепи и аз имам правото да ги управлявам и нареждам тъй, както моите собствени интереси диктуват. (Ръкоплескане от комунистите)

**Председателстващ К. Малев:** Има думата народния представител г. Никола Ковачев

**Обаждат се:** Нема го.

**П. Паскалев (д):** Искам думата.

**Председателстващ К. Малев:** Имате думата.

**П. Паскалев (д):** (От трибуната) Г. г. народни представители! аз нема да се занимавам много с тези въпроси, с които се занимаваше преждеговорившия. Изглежда, че по въпроса за персонала и за експлоатацията на железниците той има повече данни, отколкото мога да имам аз. аз ще зачекна набързо няколко въпроса отгосно управлението на железниците и да видим, дали нашите държавни железници не биха могли в своята експлоатация и в своите приходи и в услугата, която трябва да вършат на

пътници и търговци, да се подобрят. Условието, на което трябва да отговарят едни железници, за да могат да изпълняват правилно функцията, която им възлага една държава, е да способствуват за развитието на търговията и на индустрията и да улесняват движението — много сж тези условия. Успехът или правилното развитие на железнопътното дело и правилната експлоатация зависи най-напред от върховното управление. Нашите железници всички сж държавни, управлението им е напълно в ръцете на държавата и надлежното министерство. Аз не зная, дали във върховното управление на железниците не би трябвало да има и други елементи, дали не трябва да се представят и самите консоматори, самите заинтересовани търговци и пътници — вътре в управлението на самите железници; дали не трябва да има представител и от самото работничество, което в най-голема степен е заето с експлоатацията на железниците. Ако обкрнем внимание на експлоатацията на железниците в Швейцария, откато тези железници отчасти станаха държавни, ние можем там да намерим една поука и за управлението на нашите държавни железници. Аз имах случай преди една година да прочета една книга на френски от един женевски професор Мило „La marche au socialisme“, в която той разглежда въпроса за експлоатацията на швейцарските железници, и той намира, че откато железниците в Швейцария сж станали държавни, има едно съществено подобрене в експлоатацията на железниците: пушат се повече тренове, движението става по-бързо, построяват се повече сгради, жилища за чиновниците и работниците, персоналът е по-добре платен и приходът от държавните железници на Швейцария е увеличен. Не зная дали това се дължи на качеството на швейцарския народ, на добросъвестността на управниците, на самите чиновници по железниците, но там има едно централно управление, в което имат представителство и самите консоматори по железниците, ако мога да кажа — търговци и пътници — имат във върховния съвет, който управлява железниците на Швейцария свой член, и там те постоянно сж в съприкосновение със самата държава и с държавното управление, като посочват нуждите, на които трябва да отговарят железниците, за да задоволят исканията на пътниците и търговците. Има представителство в този висш съвет и на работниците по железниците. Може-би и на тази по-голема автономност в управлението на железниците се дължи този успех. Бюджета на държавните швейцарски железници е свършено отделен от държавния бюджет; той бюджет с прихода и разхода сам си служи и сам се покрива и, ако има известни печалби, приходи в бюджета, те отиват за подобрене на железнопътното дело, за разширение на това дело. Безспорно, в такъв случай се явява и стремеж в това автономно управително тело на държавните железници в Швейцария, да може да се стреме приходите да отговарят на разходите, да се направят възможни икономии, възможни подобрения, за да може прихода да се увеличи и да може бюджета да се свърши без дефицит. Самото управление и целия персонал на държавните железници в Швейцария сж заинтересовани с участие при известен процент в чистите печалби на държавните железници. Та, възможно е, казвам, на това автономно управление на железниците в Швейцария да се дължи това подобрене, откато те сж преминали в ръцете на държавата. Държавата изобщо минава за лош стопанин, но в Швейцария, по сведенията на Мило, . . .

**Д-р Н. Сакаров (к):** Това беше доказано и в Прусия, Германия.

**П. Паскалев (д):** . . . при такова автономно управление на железниците, държавата като-че-ли е най-добрия стопанин, по-добър стопанин отколкото е частния капитал по отношение на железниците. Сжщата сметка прави Мило и за експлоатацията на трамваите и електрическото осветление в Женева, където от трамваите и електричеството се покрива половината от бюджета на гр. Женева при една евтница от 4 ст. на хектоват час и 40 ст. на киловат час. Безспорно, ние нямаме тук тази организация, но аз сметам, че това е един въпрос, върху който ние трябва да се спрем — ако не днешното правителство, изобщо ние, управниците — настоящето или бъдещето правителство трябва да се спрат: не може ли в управлението на железниците да стане реорганизация в смисъл да има по-заинтересовано управление в железниците и следователно по-добри приходи.

Самия персонал на държавните железници, г. г. народни представители, е от голямо значение за тяхното правилно експлоатиране. Трябва всички да признаем, без да влизам в детайли, подробности, че персонала по железниците днес не е добре възнаграден, той изнемогва. И аз сжм имал случай, когато сжм пътувал, да говоря с много железничари, които пътуват отъ Червен-брег до София да си купят продоволствие — те имат право да пътуват безплатно два пъти в седмицата — да казват: „Аз не мога да стоя като чиновник защото получавам на ден некакви си 20 л. и баща ми дава 20 л.“ — туй говореше един чиновник от станцията Карлуково — „и само така мога да живея — с помощта, която баща ми дава“.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Благодарение поне, че баща му има, а той иначе нема да стои, а повечето нема откъде да получават.

**П. Паскалев (д):** И, както научавам, много добри чиновници, добри работници напускат, отиват си, щом намерят частна работа. Каквото щем да правим, чиновника, работника в железниците, не е такъв чиновник, както чиновниците по другите ведомства. Държавата тук изпълнява функцията на един стопанин, експлоататор на известно предприятие, и това предприятие трябва да бъде наредено тъй, както се нарежда едно индустриално предприятие; чиновниците, служащите по железниците, работниците от най-висшия до най-низшия, трябва да бъдат платени тъй добре, както се плаща на служащите, на работниците-техници в другите частни предприятия, каквато цена те намират за своя труд на пазара, инак всички тези добри техници, добри работници в тракциите и другаде, ще напуснат, ще оглядат в частни работилници; ще останат некадърни или на местото им ще дойдат партизани, които могат да стоят само защото имат възможност да допълнят своята заплата с всевъзможни злоупотребления и манкирания по службата. Тъй гледано на персонала по железниците, аз сметам, че всички трябва да се съгласим, че той трябва да бъде по-добре платен, заинтересован в самото предприятие с добра заплата и с процентно участие в чистите печалби на самото предприятие; за да може то да преуспева като стопанско предприятие, където държавата случайно за общото добро на народа е станала експлоататор, е станала предприемач, е станала стопанин.

Трето. За да може нашите железници да имат по-малък разход, по-низки тарифи в превоза и да получават повече приходи, да може да се развият по-правилно, безспорно е, че е нужно самата мрежа да се попълни, съществуващата да се подобри, като се направят нужните поправки и се достави необходимия подвижен материал. Всички трябва да признаем, че нашия подвижен материал — вагони и локомотиви — е разстроен от войната, че ние не можем редовно и бързо да го подобряваме, да го попълваме, както беше преди войната и че всички наши железници в релси и траверси също сж разстроени и имат нужда от сериозна поправка. Поправка става, но изглежда, че не може да върви с този темп, какъвто времето налага. Доставка на траверси става много трудно и коства скъпо, затова трябва един по-голям разход, един по-голям бюджет. Също нови вагони и локомотиви се поръчват, но като-че-ли те още не сж попълнили нуждата, която се чувствува. За всичко туй трябва много повече пари, отколкото порано. Аз виждам, че г. министър на железниците прави в туй отношение всичко възможно, за да може да снабди нашите железници с достатъчно вагони — особено товарни — достатъчно машини, но разходите сж тъй големи, та изглежда, че държавния бюджет не може да спомогне и да отпусне тези разходи, които сж нужни, за да можем да купим необходимите вагони и локомотиви. Големите поръчки, които имат в Европа чуждите фабрики в разни държави, бавно се изпълняват и те като-че-ли в голема степен забавят доставката на нашите вагони и локомотиви. Но, г. г. народни представители, каквито и щат да бъдат мъжотините, аз сметам, че в това трябва да насочим главните си усилия. Докато ние нямаме достатъчно подвижен материал — вагони и локомотиви — и докато сега съществуващите линии не ги поправим, не ги направим тъй както трябва да бъдат, за да могат да се движат треновете с по-голема скорост, аз сметам, че ние нищо сериозно не можем да правим, бюджета по железниците едва ще може да свърже двата края и ние ще бъдем принудени да увеличаваме тарифите, таксите за превоза на стоки и пътници — нещо, което се отразява върху носещиянето

на самия живот — За да може железниците да посрещат своите разходи.

Ние имаме маса вагони, които сж повредени от войната — главно товарни. Мене ми се чини, че ние, с едно по-големо усилие бихме можали да поправим много от тези вагони, особено товарни, ако разширим работилниците, които имаме за поправка на такива вагони; може да се създадат даже специални работилници, специални фабрики, ако искате, държавни или частни, за поправка на повредени вагони. Аз слушам да говорят, че след войната в Германия сж организирани около 1.040 работилници и фабрики за поправка на стари вагони. Там след войната се разви една нова индустрия — за вагони и локомотиви. Германците с бързо и големо развитие на тия работилници изглеждат, че ще могат да успеят да поправят грамадна част от своя подвижен материал, и без да купуват нов ще могат да подобрят железниците и да ги поставят в това положение, в каквото беха преди войната.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Обаче с много мизерни заплати.

**П. Паскалев (д):** Ние като нямаме в България фабрики за приготвяне на нови вагони и локомотиви, имаме още по-голям интерес да развием нашите работилници и да имаме специални работилници; даже може да се построят работилници и по частна инициатива и на тех да се отдават поправките, стига само правителството да желае или стига на този капитал, който иска да спечели, да се осигури печалба, за да може да се поправят тия вагони, които стоят по гарите, по полетата, особено товарните, и да попълнят в най-скоро време липсата на вагони.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Държавата може да направи сама това, стига да разбере задачата си — нема нужда от частна инициатива.

**П. Паскалев (д):** Г. г. народни представители! Нема да изтъквам, понеже на всички ви сж известни, постоянните оплаквания, които се получават особено от търговци за превоза по железниците. Даже и тези вагони, които могат да се натоварят и прикачват на треновете не могат да достигнат в късо време своето предназначение. Оплакат се търговци, че един вагон натоварен от Варна и тръгнал за София с машината и с трена ще стигне в София след 25—30 дни, а често пъти и повече. Това не се дължи на липсата на вагони, а вероятно се дължи на неуредица в движението на тези товарни тренове и в не добре изпълняваните длъжности на самия персонал, за да може един натоварен вагон да се движи един месец от Варна до София. Треба да се употребят всички възможни усилия та поне натоварените вагони да могат да пристигат навреме и треновете по-правилно да се движат в това отношение. Дали сж верни всичките тези подобрения, които се хвърлят на част от персонала за закжснението на тези вагони и за откачването им тук-таме, не знам, но г. министъра във всеки случай треба да обърне особено внимание на това. Защото то пречи извънредно много на нашата търговия. Търговеца не може да оферира стока, когато не знае кога ще дойде вагона, а това се отразява върху търговската размена.

**Министър Х. Т. Манолов:** Г. Паскалев! Желателно е таква търговия, които сж пострадали от забавяне на превоза, да сжобщават. Аз имам един случай на подобно оплакване от един търговец за натоварен вагон с вино в гара Пазарджик на 21 януарий, на 25 януарий иде този търговец да ми се оплаква, че вагонът още го нема от Пазарджик. Цело следствие направих за това и установих причината: дошъл вагона на Баня-Костенец, имало претоварване на други две три неща и този вагон, като не спешна стока, се откачва. На това се дължи закжснението. Друго оплакване не сжм имали. Може-би зимас, когато имаше заснежаване, на Горна-Ореховица имашме маса вагони, които чакаха да се открие линията, за да може да отидат до предназначението си. Тогава, ако е станала тая работа може, но друго оплакване освен онова, което ви казах, не зная.

**П. Паскалев (д):** Изглежда, че нашите търговци вече сж се преситили да оплакват, та сж престанали. Мнозина не си правят труд да дохождат само в дирекцията или в самото министерство. Без да има таква оплакване формулирано, аз сметам, че не може да се отрече този факт

за постоянното закжснение и губене на вагони по разните гари и по разните места.

Г. г. народни представители! Изглежда, че разхода на нашите държавни железници расте не само от поскжпването на всички материали, които сж нужни на железниците, но и от увеличаване на персонала, от развитието, което ние правим на нашите гари и станции. Всека нова станция предизвиква нов голем разход било за постройка на ново здание, било за нов персонал.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Сега повечето спирки се откриват.

**П. Паскалев (д):** Повечето от спирките след това стават станции, защото поискват отсетне непременно и бърз влак да се спира, защото на спирките не спира. Не отричам добротото, което такива спирки и станции принасят, желателно е, наистина, на всеко място, където се поиска, да има спирки или станции — но чини ми се, че не треба да развиваме дейност само в това направление: то е един разход, който много малко полза допринася даже и на местното население. Този разход за развитието на станции и спирки, а заедно с това и за увеличаване на неподвижния персонал, може да се рентирира и да не бъде тжй тежък, ако вървеше паралелно с развитието на самата железница в смисъл да имаме подвижен материал — локомотиви и да имаме пущане на повече тренове отколкото сега, защото сжщия този персонал по железниците може да пусне и два трена може да пусне и десет трена — с два и десет трена той еднакво е зает. Та, казвам, треба да върви паралелно развитието на нашите железници — не само да увеличаваме спирките и станциите, а заедно с това подвижния материал, за да може с това да увеличаваме и числото на самите влакове, което е свързано с увеличаване на подвижния персонал; инак предизвикват се много повече разходи и много по-малко развитие на нашето железнопътно дело. Мене ми се чини, че от партиен интерес, само от интерес да задоволим искането на наши партизани не треба да бъдем отстъпчиви и по всеко искаме да правим станция или гара, където треба и където не треба. Не сж сега времената за такива извънредни разходи, които могат да се сметнат като лукс, отколкото като необходимост за поддржжката на нашето железнопътно дело.

Г. г. народни представители! Аз сметам, че паралелно с развитието на нашите железници треба да върви и развитието на нашето параходно дело. Дирекцията има наръдче управлението на нашето единствено параходно дружество на Черно-море. Това дружество по причини зависящи и независящи от нас изглежда, като че-ли не се развива много добре и положението му не е много розово днес.

**С. Манов (к):** В 1894 г. получаваха само субсидия.

**П. Паскалев (д):** Субсидията, която дава държавата ще треба да се продължи и аз днес виждам, че тя се увеличава от 400.000 л. на 1.000.000 л. В това отношение държавата треба да подпомага нашето параходно дружество на Черно-море и не треба да ни се свиди, когато даваме субсидия, за да го поддржжаме.

**Министър Х. Т. Манолов:** Неговите акционери сж се позабравили малко, г. Паскалев.

**П. Паскалев (д):** Г. министъра треба да иска от неговите акционери да изпълнят своите задължения и да управляват правилно параходното дружество.

**Д-р Н. Сакаров (к):** Вашия градоначалник на София Друдкин, г. министре, е там, той разбира тия работи.

**Министър Х. Т. Манолов:** Той е командант на парахода „Фердинанд“.

**П. Паскалев (д):** Правителството има контрола там, държи представител, който нарежда и бюджета и участвува в управлението на дружеството. Аз сметам, че и самото параходно дружество добре ще функционира.

Но треба да помислим да създадем и на Дунава търговска флота. Въпроса се вече подема от самото общество, и аз сметам, че правителството, което е сждействувало да се създаде черноморското параходно дружество, има дълг да спомогне, да сждействува на частната инициатива,

за да може да се създаде една наша търговска флота по самия Дунав. Ние нямаме нито шлепове, нито най-обикновени параходчета, които ще могат да пренасят по Дунава нашите храни, да извършват даже само една каботажна служба, да обслужват само нашия брег, а не да отиват нагоре-надолу. Пренасянето само на нашите храни по Дунава, което е почти най-големата част от нашия превоз, само то е достатъчно да можем да създадем нашата бдждаща флота. Аз би желал новия министър на железниците да го видим да вземе инициатива или да окаже съдействие в това направление, за да можем да турим основа на една дунавска търговска флота. Тя ще съдействува и на нашите железници, защото тя ще бъде в свързка с превоза по тях железници, тя ще улеснява самите железници, ще увеличи и самия превоз и ще принесе големи печалби и доходи на българския капитал и на българското стопанство.

Г. г. народни представители! Аз виждам в обяснителните бележки на приходния бюджет на държавата, перспективата да се увеличат още повече превозните такси и тарифи по нашите железници с 30%. Мене ми се чини, че ние трябва да спрем увеличението на пътниците тарифи и на таксите по превозване на стоки. 7—8 пъти вече увеличението — и с още 30% и да дойдем до десет пъти, то ще се отрази зле върху нашата търговия, ако искате и върху нашата индустрия, при всичко че за нея има известни отстъпки в превозването по железниците. Ако числото на пътниците расте — както показват тези обяснителни бележки в приходния бюджет на държавата — даже при тези увеличени тарифи, търговските превози не растат; днес ние нямаме този превоз на стоки, на храни, на сурови материали, който имаме преди войната, днес превоза на храни и стоки е много по-малък за внос и износ, отколкото по-рано. Тия прекалено високи тарифи и такси, се отразяват и върху нашия живот и го поскъпват. Ние не бива да употребяваме таксите по железниците и тарифите за превоза, като едно доходно перо на държавата. Че нашите железници трябва да покриват своите разходи иди че е желателно да ги покриват, това е, безспорно, един идеал, към който ние трябва да се стремим; ако могат да рентират вложения капитал, това е добре; но преди всичко нашите железници затуй сж държавни, за да могат да обслужват нашето стопанство, да могат да насочват нашата икономическа политика в съгласие с нуждите и изискванията на българския народ, за да може да се насърчат и търговията и индустрията. Ние не трябва да обръщаме нашите железници на едно частно, спекулативно или индустриално предприятие, което да иска непременно да се рентира добре и да има печалби; достатъчно е само да нямаме дефицит и да покриваме разходите. Може от другаде държавата да увеличава своите приходи, но по железниците не трябва да се отива до безкрайност в увеличаване на таксите и тарифите. Аз сметам, че ние трябва да спрем вече това увеличение. Западна Европа почна да намалява тарифите.

**Министър Х. Т. Манолов:** А Германия ги увеличава.

**П. Паскалев (д):** Верно е, г. министре, че Германия ги увеличава, обаче Франция ги намалява. Германците напоследък имаха ниска тарифа и аз четох една статия, където доскоро държавните железници в Германия сж имали дефицит от 13 милиарда марки — един колосален, невероятен дефицит — сжс цел да подпомогнат развитието на германската индустрия и да улесняват германския износ. Такава силна протекция даваха германците на своята индустрия, щото самите французи, които се интересуват за германските платежи, обрънаха внимание на Германия, че тя дава една премия от 13 милиарда марки годишно на своята индустрия. Имаше политика у германците, и изглежда, че от техно гледище тази политика е правилна. Напоследък германците увеличават своите тарифи, вероятно, защото тези грамадни дефицити не могат всекога да продължават да стоят, защото германската марка пада и защото германската индустрия днес има толкова много поръчки, че не е в състояние за шест месеца да ги изпълни. Тя е ангажираа цялото си производство или по-големата част от своите фабрики, тя увеличава и цените на всички свои фабrikати, всеки ден мени цените и отгоре на това обявява даже, че иска да ѝ се плащат търговските стоки в чужда валута, а не в германски марки. Това увеличение изглежда, че е естествено и правилно. Германците сега го почват. Но у нас аз сметам, трябва вече да спрем това увеличение на такси и тарифи по нашите железници.

Г. г. народни представители! Във свързка с бюджета на Главната дирекция на железниците, аз сметам, че бдждащата политика трябва да бъде: разширение на нашата железнопътна мрежа. Ние строим тесни линии, проектираме да строим и нормални линии, за да попълним нашата железнопътна мрежа; но строеж трябва да правим до-толкова, доколкото можем. Мене ми се чини, че въпроса за постройката на нормални линии или на тесни линии трябва принципно да го сложим на разрешение.

**Н. Атанасов (з):** Специален законопроект ще има и това ще говорим.

**П. Паскалев (д):** Има мнения от компетентни хора, че прекомерния строеж само на тесни линии не е добър строеж, и по възможност там, където можем да строим широки линии, трябва да ги строим, а тесните трябва да бъдат по-малко, защото те имат маса неудобства и не могат да улесняват, както широките железници. Безспорно, че и въпроса: кои линии да се построят най-напред, кои сж по-нужни или не, ще се сложи специално за разглеждане, както каза г. Неделко Атанасов, тогава, когато ще има проект за строежа на тези линии. Не ще съмнение, че трябва да се построят онези линии, които сж най-важни не само в отношение да улесняват пътуването на пътниците, но и да минат през крайща, които сж богати със земеделско производство или които сж богати с минерални и горски богатства, за да могат да съдействуват за развитието на тези богатства, минерални и горски, а също и да улеснят износа на хранителните продукти там, където ги има. Политиката за бдждащия строеж и допълването на нашата железнопътна мрежа не трябва да се влияе от партизански съображения и не трябва да изразходваме българската пара за строеж на железница до този град или до това село, за да се задоволят некои силни на деня; строежа на нашите железници трябва да бъде в свързка с развитието на нашата земеделска, на нашата икономическа, на нашата стопанска политика, трябва да съдействува за повдигане на страната, а не да бъде лукс в известна степен.

Това е, г. г. народни представители, което аз исках да кажа в общи линии за политиката по нашите железници.

Аз ще свърша, като ще обрна вниманието на г. министра, че от некое време насам, за насърчение на работниците в нашите работилници, за да усилят поправката на машините и вагоните, се дава премия, според изработената работа и според времето, за което е изработена. И аз виждам, че в § 30: „За изплащане премий на персонала . . .“ и пр. се предвижда една сума от 3.500.000 л.

**Министър Х. Т. Манолов:** Корегирана е на 5.500.000 л.

**П. Паскалев (д):** Толкоз по-добре. — Нямам нищо против даването на премии за насърчаване работата и старанието на работниците, но, както говорят, начина за даване тази премия, като-че-ли не достига своята цел. Не зная в детайли как е тя, но мене ми говорят, че тази премия се давала на целия персонал от целата работилница, от най-висшия до най-низшия. И при това положение, ми говорят работници или шефове на група работници, не може да се наблюдава работата на една група или на един работник и той да се насърчава: понеже премията се дава на целия персонал, който е грамаден, и на висши и на низши, като-че-ли всеки недобросъвестен работи пак недобросъвестно, добросъвестния работи добросъвестно и работата върви по старому, защото всеки е сигурен, че ще получи премия. Ако раздаването става поотделно на група работници, където може по-добре да се види тази група работници и този главатар или подглаватар на работническата група какво съдействува и каква работа се извършва, ще бъде по-полезно, отколкото ако премията се дава на целия персонал: тогава групата от 5—10—20 работници ще употреби повече усилия и изработената работа видна, ще се възнаградя, и мързеливия, недобросъвестния нема да се сървива зад големото число работници — 1.000—2.000 — и на гърба на трудолюбивите, на добросъвестните да взема премия. Така разсждават самите работници в работилницата. И аз мисля, че г. министъра на железниците трябва да обръне внимание на този начин за раздаване на премията и сжс своите вещи хора да намери модус, щото премията да отива именно там, където е употребено по-големо старание, труд и работа — да служи като истински стимул за насърчение на по-добрите работници и старанието на трудолюбивите, а не да се дава така почти безцелно, да я получават и този, който работи, и онзи, който не работи.

С тези бележки аз свършвам относително това, което исках да кажа по нашите държавни железници. Не се съмнявам, че г. министър на железниците ще се вслуша в критиката, която се прави тук и ще направи нужното от него, за да може при тези мъчности, при които България живее, при тези големи задължения, които тя има да посреще, да подобри във възможно най-скоро време нашите железници и да разшири нашата железнопътна мрежа. Аз сметам, че в този стремеж на България да подобри движението на железниците, да усилва техната превозоспособност и да увеличи с това и техните приходи ние няма да срещнем спънки и от заинтересованите в нашето икономическо развитие и от онези, които по силата на договора имат известен контрол върху нашия бюджет, стига да желаем, стига да искаме, стига да умеем как да постъпваме. Сметам, че ще имаме съдействието, за да можем да развием по-правилно нашето железнопътни дело, като направим онези разходи, които действително сж необходими, за да можем да го поставим на едно становище по-добро, отколкото е сега.

**Х. Хасанов (к):** Нема кворум. 60 души има само, г. председателю!

**Председателстващ К. Малев:** Часът е 8.

Съобщавам на г. г. народните представители, че г. министър на финансите е внесъл законодателно предложение за одобрение споразумението, станало през м. август 1921 г. между българското правителство и „Банк де Пари е де Пен ба“, Париж, досежно изплащането авансите от 1912/1913 г. срещу сжкровищни бонове възлизащи на сума 74.500.000 франка.

Сжщо съобщавам на г. г. народните представители, че народните представители Георги Юртов, д-р Тодор Гатев,

Иван Ангелов, Иван Цанков и Методи Хранов сж се конституирали в парламентарна група, наречена национал-либерална. (Веселост)

**Д-р К. Консулов (з):** Браво!

**Н. Атанасов (з):** Обединение!

**Министър Х. Т. Манолов:** Ощастливи се нашия Парламент с реставрацията на най-старата група.

**Некой от центъра:** Нема ги за да им честитим.

**Председателстващ К. Малев:** Постъпило е едно питане от народния представител г. Христо Пенчев, на което бюрото ще отговори, след като се осведоми.

**Н. Пждарев (д):** Какво е това питане?

**Министър Х. Т. Манолов:** Предлагам утре — вторник, да има заседание.

**Председателстващ К. Малев:** Г. министър на железниците, в сжгласие с бюрото, прави предложение, утре да имаме заседание. Ще дам на гласуване това предложение.

**От левицата и крайната левица:** Нема кворум.

**Председателстващ К. Малев:** Които приемат това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Сжбра-нието приема.

Заседанието се вдига за утре с продължение на сжщия дневен ред.

(Вдигнато в 8 ч. 5 м. вечерта)

Подпредседатели: { **Г. МАРКОВ.**  
**К. МАЛЕВ.**

Зам.-секретар: **Й. ВЖЛКОВ.**

Началник на Стенографското отделение: **Т. ГЖЛЖБОВ.**



## Обяснителна таблица

за разходите за личния състав по Министерството на железниците, пощите и телеграфите — за 1922/1923  
финансова година. — Главна дирекция на железниците и пристанищата.

| Параграф  | Брой на служителите                                       | Наименование на службите и длжностите  | Категория и пореден №  | Годишна заплата едному |         | Допълнителна заплата за длжността | Разрешени кредити за 1921/1922 г. | Искат се кредити за 1922/1923 г. |         |
|---|---|--|--|------------------------|---------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------|
|   |   |  |  | от лева                | до лева |                                   |                                   |                                  |         |
| 1   | <b>Министерство на железниците, пощите и телеграфите.</b> |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
|   | <b>Глава I.</b>   |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
|   | <b>Централно управление.</b>                              |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
|   | <b>Заплата на личния състав.</b>                          |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
|   | 1   | 1                                      | Министър . . . . .   | —                      |         | 72.000                            |                                   |                                  | 72.000  |
|   |   |  | Нему представителни . . . . .                                  | —                      |         | 36.000                            |                                   |                                  | 36.000  |
|   | 1   | 1                                      | Юриисконсулт . . . . .   | I— 57                  | 10.800  | 16.200                            | 6.000                             |                                  | 22.200  |
|   | 5   | 5                                      | Инспектори (ревизори) . . . . .                                | II—III и VI—186        | 9.000   | 12.240                            | 1.800                             |                                  | 57.600  |
|   |   |  |  |                        | 6.600   | 9.840                             | 1.500                             |                                  |         |
|   |   | 7                                      |  |                        |         |                                   |                                   | 99.600                           | 187.800 |
|   | <b>Главна дирекция на железниците и пристанищата.</b>     |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
|   | 1   | 1                                      | Главен директор-инженер . . . . .                              | I— 92                  | 10.800  | 16.200                            | 8.400                             |                                  | 24.600  |
|   | 1   | 1                                      | Помощник-юриисконсулт . . . . .                                | II—193                 | 9.000   | 12.400                            | 2.400                             |                                  | 14.640  |
|   | 1   | 1                                      | Контролйор по отчетността за класиране и гаранциите . . . . .  | IV—147                 | 6.600   | 9.840                             | 1.500                             |                                  | 9.540   |
|   | 1   | 1                                      | Писар по иностранната кореспонденция . . . . .                 | V— 3                   | 5.400   | 7.920                             | 240                               |                                  | 7.560   |
|   |   |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  | 56.340  |
|   | <b>I. Експлоатационен отдел.</b>                          |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
|   | 1   | 1                                      | Поддиректор, зав. отдела и експлоат. на пристанищата . . . . . | I— 76                  | 10.800  | 16.200                            | 7.200                             |                                  | 23.400  |
|   | 1   | 1                                      | Деловодител на пос. съвет и центр. управление . . . . .        | IV— 70                 | 6.600   | 9.840                             | 600                               |                                  | 8.280   |
|   | 1   | 1                                      | Библиотекар . . . . .  | IV— 30                 | 6.600   | 9.120                             | —                                 |                                  | 7.320   |
|   | 1   | 1                                      | Контролйор по търговската част на пристанищата . . . . .       | IV—186                 | 6.600   | 9.840                             | 1.500                             |                                  | 9.900   |
| 1   | 1   | Книгководител по заповеди . . . . .    | V— 15  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 6.120                            |         |
|   |   |  |  |                        |         |                                   |                                   | 55.020                           |         |
| <b>Административно отделение.</b>                   |   |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
| 1   | 1   | Ничалник . . . . .                     | I— 37  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 19.200                           |         |
| 7   | 7   | Деловодители . . . . .                 | IV— 70   | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 57.960                           |         |
| 11  | 11  | Книгководители . . . . .               | V— 15  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 77.400                           |         |
| 1   | 1   | Архивар . . . . .                      | V— 50  | 5.400                  | 8.640   | 360—720                           |                                   | 6.480                            |         |
| 1   | 1   | Регистратор . . . . .                  | V— 4   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 6.120                            |         |
| 2   | 2   | Експедитори . . . . .                  | V— 1   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 11.520                           |         |
| 4   | 4   | Телефонисти . . . . .                  | V— 51  | 5.400                  | 8.640   | —                                 |                                   | 21.600                           |         |
| 13  | 13  | Писари . . . . .                       | V— 1   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 95.040                           |         |
| 1   | 1   | Шофйор на министра . . . . .           | V— 36  | 5.400                  | 8.640   | 600                               |                                   | 6.620                            |         |
| 1   | 1   | Колар . . . . .                        | VI— 5  | 4.800                  | 6.600   | —                                 |                                   | 6.600                            |         |
| 35  | 35  | Прислужници . . . . .                  | VI— 1  | 4.800                  | 6.600   | —                                 |                                   | 210.000                          |         |
| 12  | 12  | Чистачки . . . . .                     | VI Заб.  | —                      | 3.000   | —                                 |                                   | 36.000                           |         |
|   | 89  |  |  |                        |         |                                   | 424.880                           | 554.540                          |         |
| <b>Отделение движение.</b>                          |   |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
| 1   | 1   | Началник отделение . . . . .           | I— 66  | 10.800                 | 16.200  | 6.000                             |                                   | 18.000                           |         |
| 1   | 1   | Помощник-началник . . . . .            | II—111   | 9.000                  | 12.240  | 1.800                             |                                   | 14.240                           |         |
| 1   | 1   | Инспектор-инженер . . . . .            | I— 36  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 15.600                           |         |
| 1   | 1   | Главен контролйор по превоза . . . . . | IV—186   | 6.600                  | 9.840   | 1.500                             |                                   | 11.400                           |         |
| 1   | 1   | Деловодител . . . . .                  | IV— 70   | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 9.840                            |         |
| 1   | 1   | Книгководител . . . . .                | V— 15  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 7.920                            |         |
| 1   | 1   | Архивар . . . . .                      | V— 50  | 5.400                  | 8.640   | 720                               |                                   | 7.920                            |         |
| 1   | 1   | Писар . . . . .                        | V— 1   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 5.400                            |         |
|   |   |  |  |                        |         |                                   | 75.600                            | 90.320                           |         |
| <b>Бюро за контрола по движението и распанията.</b> |   |  |  |                        |         |                                   |                                   |                                  |         |
| 1   | 1   | Началник на бюрото . . . . .           | II—109   | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 12.720                           |         |
| 2   | 2   | Контролйори по движението . . . . .    | IV—186   | 6.600                  | 9.840   | 1.500                             |                                   | 22.680                           |         |
| 2   | 2   | Книгководители . . . . .               | V— 15  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 13.390                           |         |
|   | 5   |  |  |                        |         |                                   | 59.640                            | 48.790                           |         |

| Параграф | Брой на служители | Наименование на службите и длжностите  | Категория и пореден № | Годишна заплата едному |         | Допълнителна заплата за длжността | Разрешени кредити за 1921/1922 г. | Искат се кредити за 1922/1923 г. |
|----------|-------------------|--|-----------------------|------------------------|---------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
|          |                   |  |                       | от лева                | до лева |                                   |                                   |                                  |
|          |                   | <b>Вагоноразпределително бюро.</b>   |                       |                        |         |                                   |                                   |                                  |
| 1        |                   | Началник на бюрото . . . . .   | II-109                | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 12.360                           |
| 4        |                   | Контролйори . . . . .  | IV-186                | 6.600                  | 9.840   | 1.500                             |                                   | 38.520                           |
| 6        |                   | Телеграфисти . . . . .   | IV-141                | 6.600                  | 9.840   | 720                               |                                   | 47.160                           |
| 11       |                   | <b>Бюро за контрола на вагоните.</b>   |                       |                        |         |                                   | 84.240                            | 98.040                           |
| 1        |                   | Началник на бюрото . . . . .   | II-109                | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 13.440                           |
| 2        |                   | Контролйори . . . . .  | IV-185                | 6.600                  | 9.840   | 1.500                             |                                   | 22.680                           |
| 1        |                   | Проверител на приходи . . . . .  | IV-68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 9.120                            |
| 4        |                   | <b>Телеграфно бюро.</b>  |                       |                        |         |                                   | 45.600                            | 45.240                           |
| 1        |                   | Началник на бюрото . . . . .   | II-109                | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 13.880                           |
| 3        |                   | Телеграфни техници . . . . .   | IV-117                | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 29.520                           |
| 2        |                   | Механици часовникари . . . . .   | IV-82                 | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 17.160                           |
| 2        |                   | Ученици . . . . .  | IV-117                | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 1.560                            |
| 36       |                   |  |                       |                        |         |                                   | 56.640                            | 62.120                           |
|          |                   | <b>Всичко за отделение движение . . . . .</b>  |                       |                        |         |                                   | 321.780                           | 344.510                          |
|          |                   | <b>Търговоко-тарифно отделение.</b>  |                       |                        |         |                                   |                                   |                                  |
| 1        |                   | Началник на отделение . . . . .  | I-37                  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 19.200                           |
| 2        |                   | Подначалници на отделението . . . . .  | II-111                | 9.000                  | 12.240  | 1.800                             |                                   | 27.360                           |
| 2        |                   | Чиновници тарифйори . . . . .  | IV-183                | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 16.080                           |
| 2        |                   | Секретар по чужда кореспонденция . . . . .   | III-12                | 7.800                  | 11.040  | —                                 |                                   | 9.600                            |
| 1        |                   | Деловодител . . . . .  | IV-70                 | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 9.720                            |
| 1        |                   | Архивар . . . . .  | V-50                  | 5.400                  | 8.640   | 600                               |                                   | 6.720                            |
| 1        |                   | Регистратор . . . . .  | V-4                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 5.400                            |
| 1        |                   | Пресметач на тарифни цени . . . . .  | V-14                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 7.560                            |
| 1        |                   | Писар на чужди езици . . . . .   | V-3                   | 5.400                  | 7.920   | 240                               |                                   | 6.720                            |
| 2        |                   | Писари . . . . .   | V-1                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 11.160                           |
| 13       |                   | <b>Бюро за рекламационна служба.</b>   |                       |                        |         |                                   | 95.860                            | 119.520                          |
| 1        |                   | Началник . . . . .   | II-109                | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 10.920                           |
| 1        |                   | Контролйор по рекламации-юрист . . . . .   | II-16                 | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 10.200                           |
| 4        |                   | Контролйори-чиновници за разследване и разглеждане рекламации за обезщетения . . . . . | IV-186                | 6.600                  | 9.840   | 1.500                             |                                   | 40.680                           |
| 1        |                   | Проверител . . . . .   | IV-68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 9.480                            |
| 1        |                   | Книговодител . . . . .   | V-15                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 7.200                            |
| 8        |                   | <b>Бюро за статистика.</b>   |                       |                        |         |                                   | 65.020                            | 78.480                           |
| 1        |                   | Началник . . . . .   | II-109                | 9.000                  | 12.240  | 1.200                             |                                   | 11.640                           |
| 1        |                   | Статистически техник (докладчик) . . . . .   | III-17                | 7.800                  | 11.040  | —                                 |                                   | 9.960                            |
| 8        |                   | Проверители . . . . .  | IV-68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 66.840                           |
| 8        |                   | Статистици . . . . .   | V-14                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 51.840                           |
| 1        |                   | Писар . . . . .  | V-1                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 7.920                            |
| 19       |                   |  |                       |                        |         |                                   | 96.120                            | 148.200                          |
| 40       |                   | <b>Всичко за търговско-тарифно отделение . . . . .</b>                                 |                       |                        |         |                                   | 257.000                           | 346.160                          |
|          |                   | <b>Отделение поддржане.</b>  |                       |                        |         |                                   |                                   |                                  |
| 1        |                   | Началник на отделение-инженер . . . . .  | I-66                  | 10.800                 | 16.200  | 6.000                             |                                   | 18.600                           |
| 1        |                   | Негов помощник инженер-инспектор . . . . .   | I-36                  | 10.800                 | 16.200  | 4.000                             |                                   | 18.600                           |
| 1        |                   | Инженер-инспектор . . . . .  | I-36                  | 10.800                 | 16.200  | 4.000                             |                                   | 15.600                           |
| 1        |                   | Чертежник-конструктор-планопазач . . . . .   | IV-63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 9.000                            |
| 1        |                   | Деловодител . . . . .  | IV-70                 | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 9.840                            |
| 1        |                   | Книговодител . . . . .   | V-15                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 5.400                            |
| 1        |                   | Архивар . . . . .  | V-50                  | 5.400                  | 8.640   | 360—720                           |                                   | 7.200                            |
| 2        |                   | Писари . . . . .   | V-1                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 10.800                           |
| 9        |                   | <b>Домакинско бюро.</b>  |                       |                        |         |                                   | 78.660                            | 95.040                           |
| 1        |                   | Началник на бюро, инженер . . . . .  | II-212                | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 15.360                           |
| 2        |                   | Проверители . . . . .  | IV-68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 18.600                           |
| 1        |                   | Книговодител . . . . .   | V-15                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 7.200                            |
| 4        |                   | <b>Техническо бюро.</b>  |                       |                        |         |                                   | 33.000                            | 41.160                           |
| 1        |                   | Началник бюро, инженер . . . . .   | II-212                | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 15.360                           |
| 1        |                   | Инженер . . . . .  | II-73                 | 9.000                  | 12.240  | 1.800—2.400                       |                                   | 10.800                           |
| 1        |                   | Технически кондуктор . . . . .   | IV-123                | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 7.080                            |
| 1        |                   | Чертежник конструктор . . . . .  | IV-63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 9.720                            |
| 1        |                   | Проверител пресметач . . . . .   | IV-68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 6.960                            |
| 5        |                   |  |                       |                        |         |                                   | 53.760                            | 49.920                           |

| Параграф | Брой на служители | Наименование на службите и длжностите   | Категория и пореден № | Годишна заплата едному |         | Допълнителна заплата за длжността | Разрешени кредити за 1921/1922 г. | Искат се кредити за 1922/1923 г. |
|----------|-------------------|---|-----------------------|------------------------|---------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
|          |                   |   |                       | от лева                | до лева |                                   |                                   |                                  |
|          |                   | Бюро за подобрене ж.-п. мрежа, водоснабдяване и канализация.                    |                       |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|          | 1                 | Началник бюро, инженер . . . . .  | II—212                | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 15.000                           |
|          | 1                 | Старши инженер . . . . .  | II—162                | 9.000                  | 12.240  | 3.000                             |                                   | 12.840                           |
|          | 1                 | Технически кондуктор . . . . .  | IV—127                | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 7.080                            |
|          | 2                 | Чертежници конструктори . . . . .   | IV— 63                | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 15.480                           |
|          | 5                 |   |                       |                        |         |                                   | 46.560                            | 50.400                           |
|          | 23                | Всичко за отделение поддржане . . . . .   | —                     | —                      | —       | —                                 | 211.980                           | 236.520                          |
|          |                   | <b>Тракционно отделение.</b>  |                       |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|          | 1                 | Началник отделение, инженер . . . . .   | I— 66                 | 10.800                 | 16.200  | 6.000                             |                                   | 21.600                           |
|          | 1                 | Негов помощник, инженер . . . . .   | II—228                | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 15.600                           |
|          | 1                 | Инженер инспектор . . . . .   | I— 36                 | 10.000                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 21.000                           |
|          | 1                 | Старши инженер . . . . .  | II—162                | 9.000                  | 12.240  | 3.000                             |                                   | 15.240                           |
|          | 1                 | Инженер асистент . . . . .  | III— 18               | 7.800                  | 11.040  | —                                 |                                   | 10.680                           |
|          | 1                 | Чертожник . . . . .   | V— 82                 | 5.400                  | 8.640   | 360                               |                                   | 7.200                            |
|          | 1                 | Контролйор по машините . . . . .  | IV—184                | 6.600                  | 9.840   | 900—1200                          |                                   | 11.040                           |
|          | 1                 | Чиновник по иностранна кореспонденция . . . . .                                 | III— 12               | 7.800                  | 11.040  | —                                 |                                   | 9.960                            |
|          | 1                 | Деловодител . . . . .   | IV— 70                | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 9.840                            |
|          | 1                 | Архивар . . . . .   | V— 50                 | 5.400                  | 8.640   | 360—720                           |                                   | 9.360                            |
|          | 1                 | Регистратор . . . . .   | V— 4                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 6.480                            |
|          | 6                 | Книгководители по иконом. премии . . . . .                                      | IV— 31                | 6.600                  | 9.120   | —                                 |                                   | 55.560                           |
|          | 3                 | Книгководители . . . . .  | V— 15                 | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 18.720                           |
|          | 2                 | Писари . . . . .  | V— 1                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 11.520                           |
|          | 22                | Материално бюро   |                       |                        |         |                                   | 166.440                           | 223.800                          |
|          | 1                 | Началник бюро, инженер . . . . .  | II—212                | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 15.000                           |
|          | 1                 | Инженер . . . . .   | II— 73                | 9.000                  | 12.240  | 2.400                             |                                   | 15.240                           |
|          | 1                 | Инженер химик . . . . .   | II— 73                | 9.000                  | 12.240  | 2.400                             |                                   | 14.160                           |
|          | 2                 | Инженери асистенти . . . . .  | III— 18               | 7.800                  | 11.040  | —                                 |                                   | 20.640                           |
|          | 3                 | Проверители . . . . .   | IV— 68                | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 28.240                           |
|          | 1                 | Деловодител . . . . .   | IV— 70                | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 9.360                            |
|          | 1                 | Книгководител . . . . .   | V— 15                 | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 7.200                            |
|          | 1                 | Домакин . . . . .   | IV— 96                | 5.400                  | 7.920   | 360—600                           |                                   | 9.480                            |
|          | 1                 | Архивар . . . . .   | V— 50                 | 5.400                  | 8.640   | 720                               |                                   | 7.200                            |
|          | 1                 | Регистратор . . . . .   | V— 4                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 5.400                            |
|          | 3                 | Писари . . . . .  | V— 1                  | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 16.200                           |
|          | 16                | Печатница, хелиография и литография при материалното бюро                       |                       |                        |         |                                   | 139.380                           | 148.120                          |
|          | 1                 | Словослагател . . . . .   | IV— 73                | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 9.480                            |
|          | 1                 | Машинист за машините по печат. билети . . . . .                                 | IV— 73                | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 8.040                            |
|          | 1                 | Машинист на машината . . . . .  | V— 73                 | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 8.760                            |
|          | 6                 | Словослагатели . . . . .  | IV— 73                | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 54.000                           |
|          | 1                 | Книговезец за опаковане и броене билети . . . . .                               | IV— 73                | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 8.040                            |
|          | 2                 | Подавачи . . . . .  | V— 32                 | 5.400                  | 8.640   | —                                 |                                   | 10.800                           |
|          | 2                 | Приемачи . . . . .  | V— 32                 | 5.400                  | 8.640   | —                                 |                                   | 17.280                           |
|          | 2                 | Хелиографчици . . . . .   | VI— 42                | 4.800                  | 8.040   | 240                               |                                   | 13.200                           |
|          | 1                 | Литографчик . . . . .   | VI— 42                | 4.800                  | 8.040   | 240                               |                                   | 8.280                            |
|          | 17                | Бюро за веществен отчетност   |                       |                        |         |                                   | 79.200                            | 137.880                          |
|          | 1                 | Началник-счетоводител по веществ. отчетност. . . . .                            | II—190                | 9.000                  | 12.240  | 3.000                             |                                   | 13.480                           |
|          | 2                 | Контролйор по отчетн. с тжрг. образование. . . . .                              | IV—147                | 6.600                  | 9.840   | 1.500                             |                                   | 17.040                           |
|          | 5                 | Книгководители . . . . .  | IV— 31                | 6.600                  | 9.120   | —                                 |                                   | 40.200                           |
|          | 1                 | Ревизор по веществената отчетност . . . . .                                     | IV—184                | 6.600                  | 9.840   | 900—1.200                         |                                   | 10.320                           |
|          | 9                 |   |                       |                        |         |                                   | 33.840                            | 81.040                           |
|          | 64                | Всичко за тракционното отделение . . . . .                                      | —                     | —                      | —       | —                                 | 418.860                           | 590.840                          |
|          |                   | <b>Отделение за крайбрежна и пристанищна полицейска служба и морски училища</b> |                       |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|          | 1                 | Началник . . . . .  | I— 58                 | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 21.000                           |
|          | 1                 | Секретар . . . . .  | III— 30               | 7.800                  | 10.320  | 1.200                             |                                   | 10.920                           |
|          | 1                 | Деловодител . . . . .   | IV— 70                | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 9.720                            |
|          |                   |   |                       |                        |         |                                   | 60.720                            | 41.640                           |

| Параграф                     | Брой на служителите | Наименование на службите и длжностите  | Категория и пореден. № | Годишна заплата едному |         | Допълнителна заплата за длжността | Разрешени кредити за 1921/1922 г. | Искат се кредити за 1922/1923 г. |
|------------------------------|---------------------|--|------------------------|------------------------|---------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
|                              |                     |  |                        | от лева                | до лева |                                   |                                   |                                  |
| <b>II. Строителен отдел.</b> |                     |  |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 1                   | Поддиректор, завеждащ отдела . . . . .   | I— 76                  | 10.800                 | 16.200  | 7.200                             |                                   | 23.400                           |
|                              | 2                   | Инженери-инспектори по арбитража с главни предприятия . . . . .                          | I— 36                  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 42.000                           |
|                              | 1                   | Технически кондуктор . . . . .   | IV—127                 | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 7.440                            |
|                              | 2                   | Писари . . . . .   | V— 1                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 11.870                           |
|                              | 6                   | <b>Отделение за изучаване и постройка на железници: държавни, местни и индустриални.</b> |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 1                   | Началник на отделението, инженер . . . . .   | I— 66                  | 10.800                 | 16.200  | 6.000                             |                                   | 22.200                           |
|                              | 1                   | Негов помощник-инженер-инспектор . . . . .   | I— 36                  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 21.000                           |
|                              | 1                   | Старши тех. кондук. завеждащ работилницата и складовете . . . . .                        | IV—132                 | 6.600                  | 9.840   | 1.200                             |                                   | 8.160                            |
|                              | 1                   | Магазинер на складовете . . . . .  | V— 92                  | 5.400                  | 8.640   | 360—720                           |                                   | 7.200                            |
|                              | 1                   | Уредник на плановете и геодезическите инструменти, чертежник-конструктор . . . . .       | IV— 63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 8.640                            |
|                              | 1                   | Проверител . . . . .   | IV— 68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 8.040                            |
|                              | 1                   | Помощник библиотекар, сжция и писар на чужди езици . . . . .                             | IV— 8                  | 6.600                  | 8.400   | —                                 |                                   | 9.360                            |
|                              | 1                   | Деловодител . . . . .  | IV— 70                 | 6.600                  | 9.840   | 600                               |                                   | 7.200                            |
|                              | 1                   | Архивар . . . . .  | V— 50                  | 5.400                  | 8.640   | 360—720                           |                                   | 9.360                            |
|                              | 1                   | Регистратор . . . . .  | V— 4                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 6.840                            |
|                              | 3                   | Писари . . . . .   | V— 1                   | 5.400                  | 7.920   | —                                 |                                   | 16.200                           |
|                              | 2                   | Майстори специалисти . . . . .   | IV— 81                 | 6.600                  | 9.840   | —                                 |                                   | 14.640                           |
|                              | 1                   | Раздавач на материяли . . . . .  | VI— 40                 | 4.800                  | 8.040   | —                                 |                                   | 6.240                            |
|                              | 2                   | Дневни и нощни пазачи . . . . .  | VI— 39                 | 4.800                  | 8.040   | 480                               |                                   | 14.160                           |
|                              | 18                  | <b>Архитектурна служба.</b>  |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 1                   | Архитект-инспектор . . . . .   | I— 36                  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 21.000                           |
|                              | 4                   | Старши архитекти . . . . .   | II—162                 | 9.000                  | 12.240  | 3.000                             |                                   | 55.560                           |
|                              | 3                   | Архитекти . . . . .  | II— 73                 | 9.000                  | 12.240  | 1.800                             |                                   | 34.560                           |
|                              | 2                   | Технически конструктори . . . . .  | IV—127                 | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 15.240                           |
|                              | 1                   | Чертежник-кондуктор . . . . .  | IV— 63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 10.080                           |
|                              | 1                   | Копист . . . . .   | V— 5                   | 5.400                  | 7.920   | 240                               |                                   | 5.760                            |
|                              | 1                   | Проверител . . . . .   | IV— 68                 | 6.600                  | 9.840   | 360                               |                                   | 7.680                            |
|                              | 13                  | <b>Изучаване на железниците.</b>   |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 1                   | Инженер-инспектор по изучаванията . . . . .  | I— 36                  | 10.800                 | 16.200  | 4.800                             |                                   | 21.000                           |
|                              | 3                   | Бригадни инженери . . . . .  | II—207                 | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 46.800                           |
|                              | 3                   | Помощници бригадни инженери . . . . .  | II— 77                 | 9.000                  | 12.240  | 2.400                             |                                   | 34.680                           |
|                              | 3                   | Оператори . . . . .  | IV—165                 | 6.600                  | 9.840   | 900                               |                                   | 26.820                           |
|                              | 3                   | Технически кондуктори . . . . .  | IV—127                 | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 22.120                           |
|                              | 3                   | Чертежници-конструктори . . . . .  | IV— 63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 26.640                           |
|                              | 1                   | Чертежник . . . . .  | V— 82                  | 5.400                  | 8.640   | 360                               |                                   | 6.480                            |
|                              | 3                   | Кописти . . . . .  | V— 5                   | 5.400                  | 7.920   | 240                               |                                   | 16.920                           |
|                              | 3                   | Карнетисти профиланти . . . . .  | VI— 49                 | 4.800                  | 8.040   | 240                               |                                   | 14.400                           |
|                              | 23                  | <b>Строително бюро.</b>  |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 1                   | Началник-бюро, инженер . . . . .   | II—212                 | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 15.360                           |
|                              | 1                   | Старши инженер . . . . .   | II—162                 | 9.000                  | 12.240  | 3.000                             |                                   | 12.720                           |
|                              | 1                   | Инженер . . . . .  | II— 73                 | 9.000                  | 12.240  | 1.800                             |                                   | 11.160                           |
|                              | 1                   | Оператор . . . . .   | IV—165                 | 6.600                  | 9.840   | 900                               |                                   | 10.020                           |
|                              | 2                   | Чертежници-конструктори . . . . .  | IV— 63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 17.280                           |
|                              | 2                   | Чертежници . . . . .   | V— 82                  | 5.400                  | 7.920   | 360                               |                                   | 12.720                           |
|                              | 8                   | <b>Бюро за отчужденията по ж. п. линии.</b>  |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 1                   | Началник на бюро, инженер . . . . .  | II—212                 | 9.000                  | 12.240  | 4.200                             |                                   | 16.400                           |
|                              | 1                   | Технически кондуктор . . . . .   | IV—127                 | 6.600                  | 9.840   | 480                               |                                   | 8.520                            |
|                              | 1                   | Чертежник-конструктор . . . . .  | IV— 63                 | 6.600                  | 9.840   | 240                               |                                   | 8.640                            |
|                              | 1                   | Копист . . . . .   | V— 5                   | 5.400                  | 7.920   | 240                               |                                   | 6.120                            |
|                              | 4                   |  |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 4                   |  |                        |                        |         |                                   |                                   |                                  |
|                              | 66                  | Всичко за отд. изуч. и пост. на ж. п. линии . . . . .                                    | —                      | —                      | —       | —                                 | 478.180                           | 643.960                          |

| Параграф | Брой на слу-<br>жателите | На менованне на службите и длжжностите   | Категория и<br>поредел № | Годишна<br>заплата едному |                   | Допжл-<br>нителна<br>заплата<br>за длжж-<br>ността | Разрешение<br>кредити за<br>1921/1922 г. | Искат се<br>кредити за<br>1922, 1923 г. |
|----------|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------|-------------------|--|--|---|
|          |                          |  |                          | от лева                   | до лева           |  |  |   |
|          |                          | <b>Пристанищно отделение.</b>  |                          |                           |                   |  |  |   |
|          | 1                        | Началник на отделението, инженер . . . . .   | I— 66                    | 10.800                    | 16.200            | 6.000  |  | 22.200                                  |
|          | 1                        | Негов помощник, инженер-инспектор . . . . .  | I— 36                    | 10.800                    | 16.200            | 4.800  |  | 21.000                                  |
|          | 1                        | Старши инженер . . . . .   | II—162                   | 9.000                     | 12.240            | 3.000  |  | 15.240                                  |
|          | 2                        | Чертежници-конструктори . . . . .  | IV—182                   | 6.600                     | 9.840             | 240  |  | 16.560                                  |
|          | 1                        | Деловодител . . . . .  | IV— 70                   | 6.600                     | 9.840             | 600  |  | 9.720                                   |
|          | 1                        | Архивар . . . . .  | V— 50                    | 5.400                     | 8.640             | 360—720  |  | 7.920                                   |
|          | 1                        | Писар . . . . .  | V— 1                     | 5.400                     | 7.920             | —  |  | 5.400                                   |
|          | 1                        | Делозодител по експлоатацията . . . . .  | IV— 70                   | 6.600                     | 9.800             | 600  |  | 10.440                                  |
|          | 9                        | Всичко за пристанищно отделение . . . . .  | —                        | —                         | —                 | —  | 131.220                                  | 108.480                                 |
|          |                          | <b>III. Контролен отдел.</b>   |                          |                           |                   |  |  |   |
|          |                          | <b>Бюджетно-контролно отделение</b>  |                          |                           |                   |  |  |   |
|          | 1                        | Началник на отделението . . . . .  | I— 55                    | 10.800                    | 16.200            | 6.000  |  | 18.000                                  |
|          |                          | <b>а) Контрола по разходите.</b>   |                          |                           |                   |  |  |   |
|          | 1                        | Помощник на началн., контролйор по отчет-<br>ността заведващ службата по разходите . . . . .   | II—152                   | 9.000                     | 12.240            | 2.400  |  | 14.640                                  |
|          | 5                        | Контролйори по отчетността . . . . .   | { II—148<br>IV—147       | { 9.000<br>6.600          | { 12.240<br>9.840 | { 1.500  |  | 39.620                                  |
|          | 1                        | Контролйор по отчетността за сметководст-<br>вото и фондовете . . . . .  | IV—147                   | 6.600                     | 9.840             | 1.500  |  | 9.540                                   |
|          | 1                        | Касиер-платец . . . . .  | IV— 94                   | 6.600                     | 9.840             | 300—600  |  | 9.720                                   |
|          | 4                        | Книговодители . . . . .  | IV— 31                   | 6.600                     | 9.120             | —  |  | 31.020                                  |
|          | 1                        | Архивар . . . . .  | V— 50                    | 5.400                     | 8.640             | 360—720  |  | 8.640                                   |
|          | 2                        | Помощник-архивари . . . . .  | V— 49                    | 5.400                     | 8.640             | —  |  | 11.880                                  |
|          | 3                        | Писари . . . . .   | V— 1                     | 5.400                     | 7.920             | —  |  | 16.200                                  |
|          | 19                       | <b>б) Контрола и сметководство на приходите</b>  |                          |                           |                   |  | 126.780                                  | 159.260                                 |
|          | 1                        | Главен контролйор по приходите и отчетите,<br>началник на контролата . . . . .   | I— 18                    | 10.800                    | 16.200            | 3.600  |  | 15.000                                  |
|          | 1                        | Началник-бюро . . . . .  | II—109                   | 9.000                     | 12.240            | 1.200  |  | 13.000                                  |
|          | 4                        | Контролйори по отчетността за ревизиране<br>станции и влагалищата . . . . .  | IV—186                   | 6.600                     | 9.840             | 1.500  |  | 42.480                                  |
|          | 30                       | Контролйори по отчетността за проверка при-<br>ходите и отчетите на железниците, от които<br>едни по сметките със чуждата ж. п. админ.<br>Контролйор по отчетността за проверка на<br>пристанищата . . . . . | { IV—186<br>II— 16       | { 6.600<br>9.000          | { 9.840<br>12.240 | { 1.500<br>1.200                                   |  | 276.960                                 |
|          | 1                        | Контролйор по отчетността за отдаване под<br>наем ж. п. и пристанищни имоти . . . . .  | IV—147—186               | 6.600                     | 9.840             | 1.500  |  | 10.620                                  |
|          | 1                        | Контролйор по отчетността за сметководството<br>за приход, от железниците и пристанищата<br>Книговодител с търговско образование . . . . .   | IV—147—186<br>IV— 31     | { 6.600<br>6.600          | { 9.840<br>9.840  | { 1.500<br>—                                       |  | 11.340<br>6.060                         |
|          | 2                        | Контролйори по отчетността . . . . .   | IV—186                   | 6.600                     | 9.840             | 1.500  |  | 16.200                                  |
|          | 14                       | Проверители . . . . .  | IV— 68                   | 6.600                     | 9.840             | 360  |  | 116.880                                 |
|          | 1                        | Проверител за издаване абонаментни билети<br>Деловодител . . . . .   | IV— 68<br>IV— 70         | { 6.600<br>6.600          | { 9.840<br>9.840  | { 360<br>600                                       |  | 7.680<br>9.720                          |
|          | 1                        | Архивар . . . . .  | V— 50                    | 5.400                     | 8.640             | 360—720  |  | 7.560                                   |
|          | 1                        | Помощник-архивар . . . . .   | V— 49                    | 5.400                     | 8.640             | —  |  | 6.120                                   |
|          | 10                       | Сортировачи . . . . .  | VI— 40                   | 4.800                     | 8.040             | —  |  | 62.280                                  |
|          | 2                        | Писари . . . . .   | V— 1                     | 5.400                     | 7.920             | —  |  | 11.400                                  |
|          | 72                       |  |                          |                           |                   |  | 421.690                                  | 622.200                                 |
|          | 91                       | Всичко за Б. к. отделение . . . . .  | —                        | —                         | —                 | —  | 548.470                                  | 781.460                                 |
|          |                          | За повишение през годината . . . . .   | —                        | —                         | —                 | —  | 75.320                                   | 100.000                                 |
|          | 443                      | Всичко за личен състав при централ. управ-<br>ление по § 1 . . . . .   | —                        | —                         | —                 | —  | 3.140.490                                | 4.131.990                               |