

Николай Янев

ЧЕРНАТА КНИГА НА БЪЛГАРСКАТА КОРУПЦИЯ

СБОРНИК СЛУЧАИ

София, 2014

Всички права запазени. Нито една част от тази книга не може да бъде размножавана или предавана по какъвто и да било начин без изричното съгласие на автора и на издателство „Изток-Запад“.

© Николай Янев, автор, 2014

© Издателство „Изток-Запад“, 2014

ISBN 978-619-152-491-4

НИКОЛАЙ ЯНЕВ

ЧЕРНАТА КНИГА НА
БЪЛГАРСКАТА
КОРУПЦИЯ

СБОРНИК СЛУЧАИ



Книгата се издава със съдействието на



TRUST FOR CIVIL SOCIETY
IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

СЪДЪРЖАНИЕ

ИЗКУСИТЕЛКАТА:	
уводни думи.....	7
„ГНИЛИТЕ ВАГОНИ“:	
XX век започва	11
„ШАРЛ И ЖАН“:	
в очакване на Голямата война.....	37
ДУЕЛЪТ:	
Де Клозие срещу „Дисконто Гезелшафт“	53
ДЖОБНА НЕФТЕНА КОНЦЕСИЯ:	
монопол върху петрола.....	75
ПРОТОТИПЪТ:	
„Тексим“	83
ПОТЪВАНЕТО НА АТЛАНТИДА:	
„Културно-историческо наследство“	105
СЛЕДИТЕ НЕ ОСТАВАТ:	
последната декада на социализма.....	121
РАЗПАДАНЕТО НА ОГЛЕДАЛНИТЕ ОБРАЗИ:	
ИНКО	153
ЮГОСЛАВСКОТО ЕМБАРГО:	
скритата печалба от международните санкции	173
ОБЪРНАТО ЕМБАРГО:	
„Петролгейт“	195
ПАРАДОКСИ НА БЪЛГАРСКАТА КОРУПЦИЯ:	
епилог.....	225

ИЗКУСИТЕЛКАТА:

УВОДНИ ДУМИ

Корупцията е примамлива за чиновника и предприемача и – Кдоста неочаквано – за изследователя. Наред с другите умения тя притежава способността да подвежда вниманието в измамни посоки. Като прикрива съдържанието си в дебрите на формалния разговор, изкусителката отприщва поток специализирана литература, която се опитва да обясни какво е корупцията, да я анализира, класифицира и подреди, да я сведе до прости уравнения: the abuse of public powers for private gain (WORLD BANK, 1997). Реката на дискусиата се вихри около различни оси.

Най-естествен е образът на *Злото*, почти метафизично. Това е „коварна зараза, която има широк кръг от разрушителни ефекти върху обществата. Тя подкопава устоите на демокрацията и правото на закона, води към нарушения на човешките права, извращава пазарите, съсипва качеството на живот и позволява на организираната престъпност, тероризма и други заплахи пред човешката сигурност да процъфтяват“ (ANNAN, 2004, p. III). Тръгнали в такава посока, ще стигнем право в Дантевия „Ад“, където твърде горещо място е отредено на ония, които продажно са раздавали правосъдие и са търгували с благоволенieto на князете, при които са служили, търгували са още с милости и служби или са се провинили с обществени кражби (Алигиери, 1968).

Пътят от Данте до прокуратурата е кратък, когато говорим за *Престъплението* на корупцията. Българските юристи излагат своята версия още в Наказателния закон от 1896 г.:

Който даде, обещае или предложи даръ или друга облага чиновнику, за да го склони да извърши или да пропустне нещо противъ своите служебни длъжности, наказва се за подкупъ: съ тъмниченъ затворъ. Съ същото наказание се наказва и онзи, който даде чиновнику даръ или друга облага, за дето е извършилъ или пропустналъ нещо противъ своите служебни обязанности. (НАКАЗАТЕЛЕН ЗАКОН, 1896, чл. 146)

Далеч от наказващата реч стоят икономистите и антрополозите. Първите, по-близо до света на сделката, разсъждават за *вродената особеност на пазара*: „Финансовите афери са неизбежната пяна на икономическия живот, отделителната система, без която той не функционира. Корупцията не е девиация, а естествен фон“ (Аврамов 2007, с. 50). Антрополозите се вълнуват „не толкова от реалността на нейното съществуване, колкото от факта на разпространената вяра в съществуването ѝ и сложните наративи, които я разкриват...“ (HALLER AND SHORE 2005, p. 6). За тях „корупцията е форма на обмен, многозначно и многостранно взаимоотношение, част от начина, по който индивидите се свързват с държавата“¹ (HALLER AND SHORE, 2005, p. 7).

Изостреното любопитство, дългото виране, постоянните клишета, които съпътстват разговора около корупцията, раждат подозрението, че това е поредната ѝ хватка. Тя процъфтява в сделките между предприемачи и политици, но и в безкрайното говорене, което я привлича навсякъде, без да я уличава никъде. Вниманието бяга от конкретния случай, от тривиалната сделка и рушвета, от баналните хитрости на Алевковите типаж и се плъзга по защитната повърхност на „етнографската енигма“ (HALLER AND SHORE, 2005, p. 6).

Заплашени от подобно сериозно подозрение още в самото начало, сме принудени да потърсим аварийния изход на един различен поглед. Да опитаме бягство от капана на изкусителката. Да надникнем право през ключалката на спалнята ѝ, приемайки риска на нездравата клюка и скандала. Да обърнем текста към случаите, към сделките, комбинаторите и продажниците, да пишем за зърното, оръжието и източените фирми, да се заемем с „Черната книга на българската корупция“ – един сборник със случаи.

В тази задача сме улеснени от трайния интерес към корупцията в България, който още от създаването на държавата е регистрирал внимателно значимите афери. Наред с фундаментални трудове като „Комуналният капитализъм“ (Аврамов,

¹ Курсивът мой.

2007) и документалните проучвания на Христо Христов (Христов, 2009 и др.) ежедневна хроника на събитията е водила и журналистиката. Понякога кратки текстове носят любопитни детайли. Имената на техните автори ще бъдат обстойно цитирани като скромен опит за оценка на приноса им. В този тон коментарите за работата на българската преса получават важно допълнение – в крайна сметка непроницаемото покривало на аферата е пробито тъкмо от журналистите, не от институциите и пак на журналистите дължим скромната публична информация по сделки, които по своята природа са направени, за да останат скрити.

Изчерпателният каталог на аферите в разстояние на повече от век изглежда невъзможен поради обема на информацията. Можем обаче да потърсим характерните сделки, шумните скандали на своето време – да заложим на представителност вместо на изчерпателност. Ще опитаме да уловим любимите предмети на корупцията, пазарите, където се навърта често. Кредити, железници, петрол, оръжие и зърно са си резервирали места, но край тях ще открием и нетрадиционни теми като културното наследство или мащабните сделки, свързани с държавните предприятия в края на 80-те и началото на 90-те години на миналия век.

Освен представителност по отношение на предмета уместно изглежда търсенето на представителност и по отношение на епохите. Различни политически системи, откъснати през десетилетия, приютяват афери, чиято идентичност е паразителна до ирония. *Годините на монархията* сякаш са най-благодатни за наблюдение. Главните действащи лица проявяват достатъчно наивност в прикриването на следите, опозиционната преса е нащрек, изминалото време е свалило ограниченията на тайната, а процесите са подробно документирани и публикувани в специални сборници. *Корупцията в социалистическа България* е прелюбопитна с парадокса на аферата в плановото стопанство, което по силата на идеологията пренебрегва поръчките и търговете, не ги регламентира ясно, но ги практикува усилено в отношенията с капиталистическия свят. Естествено идват паралелите със Съветския съюз. Самодостатъчен в своите размери и ресурси – по рецептата на

Илф и Петров – той произвежда нелегалните си милионери в недрата на огромни предприятия, феодални републики и все-силна администрация. Показателен случай: през 60-те години Борис Ройфман и Шая Шакерман организират нелегално производство в една от московските текстилни фабрики – достатъчно за да им конфискуват 100 килограма злато и 256 карата брилянти. За разлика от голямата братска страна българската стопанска върхушка намира по-удобна среда за комбинации в гранични зони – териториално, когато работи в чужбина и с чужбина, и хронологически – когато идва времето за трансформация на системата и капитала.

Големите стопанските афери на комунизма обичат граничните зони. В годините на *прехода* тяхната инерция изстрелва кащата на овластените към върховете на пазарното стопанство. Корупцията осигурява приемственост между системите. Финалът, разбира се, остава отворен. Черната книга ще продължава да се пише и след приключването на настоящия текст. Ако не друго, тя може да даде лекарство срещу големите илюзии. И утешение за времето, в което сме попаднали – то не е много по-различно от отминалото, но има шанса в много отношения да бъде по-добро.

Източници

1. Аврамов, Р., 2007. *Комуналният капитализъм. Из българското стопанско минало*. т. I, София: Център за либерални стратегии, Фондация „Българска наука и култура“.
2. Алигиери, Д., 1968: *Ад*. София: Народна култура.
3. Христов, Х., 2009. *Империята на задграничните фирми*. София: Институт за изследване на близкото минало, Сиела.
4. Annan, K., 2004. *Foreword* – in United Nations Convention Against Corruption. New York: United Nations.
5. Haller, D. and Shore, Ch. eds., 2005. *Corruption – Anthropological Perspectives*. London: Pluto Press.
6. World Bank, 1997. *Helping Countries Combat Corruption: The Role of the World Bank*. Accessible at: <<http://www1.worldbank.org/publicsector/anticorrupt/corruptn/coridx.htm>> [Accessed 15 September 2011].

„ГНИЛИТЕ ВАГОНИ“:

XX ВЕК ЗАПОЧВА

ЖЕЛАНИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Двадесети век започва за нова България със закъсняла модернизация. Железниците демонстрират стила на времето. На територията на княжеството единствено линията Русе–Варна е построена преди Освобождението. Ангажиментите на държавата към английските ѝ собственици са уредени в Берлинския договор – достатъчно свидетелство за нейното значение.

Частни предприятия на чужди капитали в годините на Османската империя, железните пътища се превръщат в обект на желание за младата българска администрация. Държавата притежава ресурса да поддържа и експлоатира това доходно начинание. Борбата започва на конференцията във Виена през 1881 г., където България приема да завърши линията Цариброд–Вакарел, част от международния път от Виена за Истанбул, при условие, че Компанията на Източните железници¹ се откаже от правата си върху инфраструктурата в страната.

Политически е не само спорът за собствеността, но и разговорът за посоката. Така в правителството на Каулбарс и Соболев избухват разногласия дали усилията да се насочат към международния път Виена–Цариград, или да бъде избрана дунавската линия, която ще свърже княжеството с Русия и ще отклони австрийското проникване. След Съединението депутатите от севера ще се борят с тези от юга при строителството да бъде даден приоритет на техните избирателни райони.

¹ Създадена от барон фон Хирш, в края на XIX в. компанията преминава във владение на австро-германски банков синдикат.

В крайна сметка монополът е овладян от местната бюрокрация. През 1885 г. Народното събрание приема Закона за железниците, който дава изключително право на държавата да строи, притежава и експлоатира железопътните линии. След повече от век Законът за железопътния транспорт от 2002 г. потвърждава статуквото на собствеността, но отваря вратата за експлоатация към концесионери.

Най-откровената оценка за стойността на този монопол откриваме в старо съобщение на Цариградски вестник за строителството на железницата на братя Барклей (линията Русе–Варна). Още през 1856 г. неговите читатели са прочели, че компанията получава 99 години време *„да се наслаждава от доходите того пътя“*¹ (Симеонов и др., 1987, с. 14). Съвсем прозаично – истинският залог на контрола върху железниците е *наслаждението* от доходите.

ПРИМАМКАТА НА ЗАЕМИТЕ

След приемането на закона държавата започва да упражнява правомощията си твърдо. Със сила е наложен контрол върху отсечката Вакарел – Белово, собственост на френския предприемач Виталис. Изградено е трасето Цариброд–София–Вакарел, като поръчката получава българското акционерно дружество на инженер Иван Грозев, подал най-ниската оферта. Зад него стои премиерът Каравелов. Народната банка дава залог на акционерите, без да изчаква уреждането на формална ипотека (Симеонов и др., 1987, с. 33). На 31 юли 1888 г. официално пускат в експлоатация международния път Виена–Будапеща–Белград–София–Цариград. Планирани са маршрути София–Кюстендил, Ямбол–Бургас, Каспичан–София (през Търново, Севлиево, Ловеч и Плевен). Осмото Народно събрание приема отделен Закон за проектиране и построяване на железопътната мрежа в България (1894). Започват разклоненията – Перник–Радомир, София–Роман (1897).

¹ Курсивът мой.

Справка: Петко Стойчев Каравелов (1843–1903). Дете на известната фамилия от Копривщица, брат на писателя Любен Каравелов. Завършва гръцко училище в Енос и гимназия в Москва. Следва право в Московския университет. Повлиян от руските народници. След Руско-турската война е назначен за вицегубернатор на Видин и окръжен управител в Търново. Депутат в Учредителното събрание, подпредседател на неговото Постоянно бюро. Активист на Либералната партия. Създател на Демократическата партия. При режима на Батенберг (режим на пълномощията) емигрира в Румъния, Цариград и Пловдив (тогава в Източна Румелия). Член на регентството от 1886 г. Министър-председател по време на Съединението. В опозиция на Стамболовия режим, арестуван често, прекарал няколко години в затвора: 1887 г., 1891–1894 г. Перипетиите завършват с амнистия. През 1901 г. се завръща в голямата политика с пореден премиерски пост.

[Източник: ТАШЕВ, 1999]

Администрацията може да си позволи подобна щедрост – с помощта на кредити. Първият външен заем от 1888 г. е сключен за откупуването на линията Русе–Варна от английските собственици. Сумата е 44,5 милиона златни лева. За сравнение, през 1886 г. всички приходи на княжеството са едва 42 милиона лева (Симеонов и др., 1987, с. 14). После идва кредитът от Лендербанк (1892), като разходите по новата инфраструктура влизат сред неговите основни пера. Наистина свръхсметните харчове на правителствата объркват движението на парите и „за покриването им са използвани суми от заемите, отпускани за строеж на железопътни линии и пристанища“ (Грънчаров и Стателова, 2006, с. 135), но играта с релси, влакове и вагони продължава.

Чрез примамката на щедро заемане магнатите от Източните железници вземат реванш. Тяхната позиция очевидно е толкова силна, че могат да манипулират траншовете на външните заеми. В това състезание границите между бизнеса и политиката на великите сили се размиват. Накрая българските чиновници приемат всички условия, за да получат спасителните преводи от Дойче банк, Лендербанк, Банк де Пари е де Пеи Ба и други. Линията Пловдив–Чирпан–Нова Загора е

отдадена за експлоатация на Хиршовата компания, а правителството се задължава да не строи конкурентна паралелна връзка (Грънчаров и Стателова, 2006, с. 162). Колебанието кое е по-сладко: доходите от железниците или сключването на заеми, намира соломоново решение – и двете.

Голямото харчене на публични средства, изобщо многото пари, които се въртят в системата на релсовия превоз, естествено съжителстват с първите афери и скандали. Те съответстват на мащабите на инвестицията. Скоро ще се появи и нуждата от наказателно преследване на висшите чиновници, успели да обърнат публичната власт в частно богатство. За целта са приети Законът за съдене на министрите (1880) и Законът за съдене на незаконно забогателите чиновници (1894). Те обаче нямат сили да спрат една стремителна машинация на границата на столетията. С нея България влиза в новия век, носена върху колелата на „гнилите вагони“.

СЦЕНАРИЙ ЗА КОРУПЦИОННА СДЕЛКА

Построяването на железни пътища от частни лица или дружества е винаги спекулативно предприятие. Съвсем друго е, когато железните пътища се строят със средства на държавата и се експлоатират от нея.

Петко Каравелов при внасянето на Закона за железниците
(Симеонов и др, 1987, с. 9)

Летящите правителства

На 19 януари 1899 г. е сформиран кабинет на Либералната партия. Премиер става близкият до двореца Димитър Греков. Силния пост, Министерството на вътрешните работи, държи Васил Радославов. Тодор Иванчов е министър на народното просвещение, а Димитър Тончев оглавява Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията. На 27 септември Греков подава оставка и за министър-председател е назначен Тодор Иванчов. Със същия летящ старт на 22 ноември 1900 г. подава оставка и Иванчов, но получава мандат за съставяне на служебен кабинет до изборите през 1901 г.

Справка: **Васил Христов Радославов** (1854–1929). Известен с прякора Сойката. Роден в Ловеч. Завършва гимназия в чешкия град Писек. Следва правни науки във Виена и защитава докторат в Хайделберг. Член на Либералната партия, от която отделя своя група, идентифицирана често с името на лидера си – „радослависти“. Част от лоялната опозиция на Стамболов, на власт в периода 1899–1900 г., преследван и осъден за дейността си от държавен съд. Дълго време е извън управлението – чак до Голямата война, когато става министър-председател. Активен участник в решенията, хвърлили България по фронтовете на Централните сили. След военното поражение прекарва годините до смъртта си като емигрант в Берлин с пенсия, изплащана от германската държава.

[Източници: Ташев, 1999; Хаджийски, 1995]

Иван Хаджийски разказва живописно за вълната кариеристи, нахлула с Радославов (и само с него ли?): „службогонска лумпенбуржоазия, декласирани и депласирани от държавната трапеза чиновници, неспособни адвокати, прошенописци, средни предприемачи и търговци, недоволни от народняшкия режим“ (Хаджийски, 1995, с. 502). Те ще бъдат еднакво ревностни както в боя над избирателите и манипулациите на вота, така и в машинациите с държавни поръчки. През април 1900 г. секретарят на княз Фердинанд, Робер дьо Бурбулон, записва в личния си дневник: „Хората на Радославов са все така противни, а не знаем с кого да ги заменим“ (Бурбулон, 2007, с. 379). Превратните и бързи времена и специфичните апетити на персонажите ще наложат своя отпечатък върху темповете и духа на аферите, които трябва да засищат силните на деня.

Сякаш предприемчивостта в България е осъдена да минава през буфера на държавата. Още при конструирането ѝ, в нашата бедна и несигурна страна „чиновничеството и военната кариера станали едни от най-привлекателните и доходни занятия на младите от всички слоеве, първом в градовете, а после и в селата“ (Хаджийски, 1995, с. 511). Нищо чудно в това:

...за да предпази чиновниците от изкушенията на корупцията (каквато се наблюдаваше в Румъния), възприе се практика

на високи заплати (по-високи от италианските например)... (Хаджийски, 1995, с. 508)

Тук е и уловката. Богатството ще стане непостижимо освен на гребена на административната власт:

Едни от първите богатства създадохме чрез предприемачества на държавни строежи... Нашата индустрия създадохме чрез покровителствени мита и изкуствена скъпотия, много държавници станаха богати от комисионите по външните заеми, други – от покупки от чужди държави във форма на търговски представителства чрез подставени лица. (Хаджийски, 1995, с. 511)

И това не е само „душевността на нашия народ“ по Хаджийски, но универсалният дух на бюрократичното битие. Изтънченият френски граф, дошъл на служба в двореца, не може да сдържи възторга си пред прелестите на столицата, където служителят се наслаждава на „благоприятната топлина, която разпръскват големите фаянсови печки, натъпкани с *държавни*¹ дърва“ (Бурбулон, 2007 г., с. 382).

И пак той в първата година от двадесетото столетие ще опише вълненията си така:

Новият кабинет с нищо не се е проявил. И с него ще стане като с предишните – и тези демагози, вече дошли на власт, ще се превърнат в автократи като предшествениците. Но това не ме безпокои. *Изплатиха ни заплатите изцяло*². (Бурбулон, 2007, с. 387)

Влакове и храни – претекстът

На границата между двата века, земеделска България търгува с храни. Това основно производство движи икономиката. И държавните поръчки. В началото на селскостопанския сезон, през месец май 1900 г., началниците на тракцията и на движението при Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията искат от министър Димитър Тончев да бъ-

¹ Курсивът мой.

² Курсивът мой.

дат наети 200 покрити и 50 открити товарни вагона, както и 10 влака. Защото нуждата от локомотиви и вагони станала по-голяма със стартирането на централната линия, но „и предвид на това, че през есенния сезон щяло да има значителен превоз на храни, било държавни, било частни и че цвеклото по данните на Захарна фабрика щяло да бъде четири пъти повече, отколкото предишната година“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 14).

По този повод са изпратени покани до известни търговски къщи да представят своите оферти за наем на вагони и локомотиви. Отзовават се Унгарското акционерно железопътно и за съобщения дружество в Будапеща, посредникът Соломон Вайсенберг от името на фабриката „Ренер“ в Брауншвайг и отново посредникът Соломон Вайсенберг, този път от името на „Шолмаер и Малер“ в Хаген, Вестфалия. Фабриката „Ganz & Co“ излиза с предложение за продажба на нови вагони.

Свикването на една тръжна комисия

Отделението на тракцията¹ представя на министър Тончев проект на заповед за оценителна комисия, която да прегледа офертите. Министърът обаче слага резолюция: „...с разглеждането на предложения по вземането под наем на вагони и машини ще се занимава сам началникът на отделението Манафов“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 20). Тончев скоро заминава за Цариград и в този удобен момент главният секретар Вълчев успява все пак да сформира „тръжна комисия“ при управляващото министерството Тодор Иванчов, премиер и министър на външните работи и изповеданията. Иванчов подписва Приказ 1.393/20 юлий 1900 г. за нейното назначаване.

Комисията излиза със становище, че „предпочтително се явява купуването на съответствующето число вагони... но това зависи изключително от качеството на материала, от който са направени, и здравината им в сегашното състояние“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 23). Извършена е и предварителна справка за стоката, която една от фирмите – „Шолмаер

¹ Отделението на товарния превоз.

и Малер“, предлага. Инженер Дръцков, командирован по други задачи в Касел, преглежда вагоните и телеграфира в София на 24 юли 1900 г.:

Вагоните правени преди 20 до 30 години, извадени от употреба, пръснати разни станции,... Не заслужават купуване. (Доклад на ПАРЛАМЕНТАРНАТА КОМИСИЯ, 1901, с. 24)

Решението на Министерския съвет

От предложението за *наемане* разговорът на чиновниците започва неусетно да се върти около темата за *купуване*. Единствен главният секретар на министерството Вълчев заявява:

Не трябва да се бърза с разрешението на тоя въпрос“ и си навлича упреците на Тодор Иванчов. В Министерския съвет е внесено мъгляво писмо, което прилага офертите и становищата на оценителите и моли за разрешаването на въпроса. (Доклад на ПАРЛАМЕНТАРНАТА КОМИСИЯ, 1901, с. 26)

Междувременно с нарочно съобщение един от фабрикантите, участващи в състезанието – Ренер, информира българската страна, че е свалил доверието си от Соломон Вайсенберг и той няма право да го представлява. Съобщава също, че неговото предприятие има капацитета да достави необходимия брой вагони, докато офертите на Вайсенберг разчитат само на посредничество. Ренер всъщност предлага на правителството да се договори директно с него, без участието на трета страна.

На 29 юли писмо с отказ от услугите на Вайсенберг подават и хората от „Шолмаер и Малер“ като предлагат двойно по-ниски цени спрямо първоначалните: 750 марки за вагон вместо 1500 лева. Докладната по развитието на преговорите е предадена на Тодор Иванчов, „но той и на нея не е обърнал никакво внимание, както по-рано не е обърнал внимание на устния доклад на главния секретар по същия въпрос и поставил резолюция върху записката, че въпросът бил вече решен от Министерския съвет“ (Доклад на ПАРЛАМЕНТАРНАТА КОМИСИЯ, 1901 г., с. 37).

Наистина по-рано министрите са взели едно странно решение. С постановление V от заседанието на 1 август 1900 г. те разпореждат:

Приемат се предложенията на С. Вайсенберг за доставка на 200 покрити и 50 открити вагона и 5 локомотива. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 33)

Сякаш за да засили подозренията, писмото, което трябва да информира предприемача, пропуска важна подробност на сделката – цената. Тогава в комбинацията влиза трето, неизвестно до този момент лице – Никола Странски, бивш депутат и политически активист. Той настоятелно иска от Министерството на обществените сгради, транспорта и съобщенията да информира Вайсенберг за цените на доставката. Схемата блясва „в крачка“, но какви трябва да са били възможностите на Странски, щом няколко дни по-късно, на 9 август Министерският съвет поправя собственото си постановление, като добавя следните думи:

Удобрява¹ се да се възложи на С. Вайсенберг доставката... по предложените от него цени и условия [от Вайсенберг], а именно – 1500 л. зл. за един вагон и 30 000 л. зл. за един локомотив. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 34)

Преписката гарнира свидетелство на главния секретар Вълчев, че офертата на Вайсенберг никога не е постъпвала в Министерство на обществените сгради, пътищата и съобщенията (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 35), а цените на Вайсенберг са известни само на неговите посредници. Затруднението е отстранено с процедурна хватка. Участниците в заседанието на Министерския съвет са пропуснали да подпишат протокола. Достатъчно основание текстът да бъде променен впоследствие със съгласието на министър-председателя. Трикът има и своите неудобства, защото така Иванчов „се осветява“. Може би малко неочаквано, но съвсем в духа на администрацията другите министри отказват да сложат подписите си „по различни предлози“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 36).

На 23 август уреждат и проблема с големия собственик на машините – Ренер. Той телеграфира в София, че оттегля

¹ Правопис по оригинала.

предишните си предложения за доставката на стари вагони, „защото се е споразумял с Вайсенберг по същата доставка“ (Доклад на парламентарната комисия 1901, с. 41). Лицата на истинските играчи, участвали в тази договорка, се очертават ясно по-късно, в хода на оживената борба с упоритите инженери, които не желаят да приемат неговата стока.

Справка: **Тодор Иванчов** (1858–1905). Роден в Търново. Завършва „Робърт Колидж“ в Цариград. Следва медицина в Монпелие, откъдето се завръща преждевременно и учителства в Дряново. Директор на педагогическото училище в Кюстендил. Организатор на българската статистика. Активист в Либералната партия на Васил Радославов.

[Източници: Ташев, 1999]

Пътуващите инженери

След инженера **Дръцков**, който оглежда стоката на „Шолмаер и Малер“ и дава nelаскав отзив за качеството на „втората ръка“, друг служител в тракционното отделение, инж. **Тихолов**, е командирован в Хаген, за да приеме вагоните на Ренер.

Вагоните, тридесет и повече годишни, конструкцията имат различна, също резервни части, долница, изключая надлъжните греди, повечето дървени, материалът недостатъчно здрав, ще изискват чести поправки, не струват повече от петстотин лева, локомотивите стари. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 49–50)

Това е написал той откровено до началниците си в София. И когато Вайсенберг с телеграма настоява „заповядайте г. Тихолову да пристъпи към приемането вагоните, локомотивите“, а в отговор премиерът Иванчов нарежда „Вие трябва да приемете всички ония вагони измежду представените Ви, които би могли да служат четири години“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 50), скромният чиновник от министерството ще бъде достатъчно отговорен и своенравен, за да се възпротиви на самия министър-председател:

Вагоните са от извадените из употреба от пруските железници. Не ми е възможно да приемам подобни вагони. Моля да се изпрати за същата цел друг някой, а мене се позволи да се завърна. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 54)

Официалният доклад на Тихолов, предаден след прибирането, избоблява с описания на Ренеровите вагони. Фон, който добре ще открие циничното усърдие на политическите лица зад сделката:

- „Ръждата е в изобилие по всички вагони.“
- „Мушамите на вагоните по числото на закръпките изглеждат по-скоро дрипели и съмнително е, че би могла да остане вътре стока ненамокрена от дъжд.“
- „На вагоните в самата фабрика на продавача А. Ренер бяха изсечени и фабричните щитове с фабричните номера и годината на строенето им, за да се заличи давността им.“
- „...вагоните с железни горнища представляват казани, избушени на по няколко места навън.“

(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 59–60)

В същия официален документ Тихолов ще остави интересно свидетелство за практиката на големите европейски фабрики от онази епоха:

В заключение считам за нужно да Ви съобщя, Господине Министре, че управляващият къщата А. Ренер, именно г. Euler, след многократно настояване да извърша приемането на вагоните и локомотивите, като ме уверяваше, че той доста щял да спечели, но другите щели 5 пъти повече да спечелят от него, предлага ми за вагоните 3000 марки и за локомотивите други 3000 марки, което той наричаше не рушвет, а възнаграждение за труда ми, като указваше на способа, по който щял да ми достави тия пари, без да зная откъде ми идат. На мира ме остави само след като го отблъснах категорически. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 61)

Никола Странски, разказва още Тихолов, дори подготвил проект на телеграма, с която стоката да бъде одобрена. Както ще видим от продължението на историята, текстът все пак е влязъл в сила:

Вагоните... са пруски типове, стари и от разни фабрики, но може се пробра нужното количество в добро състояние и да служат още доста години, като се поправят. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 62)

Думите почти дословно ще бъдат повторени в рапорта на поредния пътуващ Станислав Попов, до министъра.

Удивително малко е еволюирала българската администрация в прозрачните схеми на ключовите фигури и твърде много в психологията на обикновения служител. Струва си съвременността да срещне чиновник, който така открито ще се изправи срещу своя министър. Днес експертното мнение съществува проформа, над него триумфира „политическата“ целесъобразност¹.

Поставен в неприятна ситуация, министър Иванчов опитва с нова комисия, която да свърши деликатната задача по приемането на гнилите вагони. За да спечели доверие, той е склонен на малки откровения:

Т. Иванчов не е скрил от чиновниците, които е бил повикал да се съветва, че доставката на вагоните и локомотивите се извършва в действителност от Н. Странски, а оттам и желанието му да се приемат тия вагони и локомотиви без големи придирвания.

Изпреварил времето си, министърът ще формулира още едно оправдание на сделката. Той я закача към изказване, което отеква с реториката на конфискациите от годините на Втората световна война²:

¹ Наблюдения на автора от работата в администрацията 2002–2010 г.

² На 21.01.1941 г. е приет Закон за защита на нацията. Неговият чл. 26 постановява: „Министерският съвет може, по докладъ на Министра на търговията, промишлеността и труда, да ограничава, цялостно или частично, личното или капиталово участие на лица отъ еврейски произходъ въ някои клонове на търговията, индустрията, занаятите, или другъ видъ стопанска дейность...“

Тодор Иванчов казал, че доставката на тия вагони искал да даде на Никола Странски, а не на някой чифутин. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 57)

В пореден бюрократичен напън, за Германия заминава началникът на тракционното отделение **Манафов**. Като опитен бюрократ, запознат с непостоянството на властта, той настоятелно иска помощник, с когото да сподели отговорността. След фиаското, предизвикано от механиците, изборът пада върху **Станислав Попов** от строителния отдел. Възраженията, че последният не притежава нужната квалификация, са решително отхвърлени от министъра:

Господин Иванчов настоя да замине Попов и след като му съобщих, че той е цивилен инженер¹, а не механик... (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 63)

Диалогът на телеграмите:

Докато администрацията се суети между желанията на политика и предпазливостта на чиновника, продавачите Странски в София и Вайсенберг в Брауншвайг си разменят кодирани², но иначе много откровени телеграми:

Телеграфирайте, ако Манафов е пристигнал и положението. От него зависи всичко; бъди обаче предпазлив. Има строга заповед от Иванчова наедно с Тихолова да приеме всичките вагони и локомотиви, които отговарят на предложението...

Странски

(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 64)

Ако Манафов, Тихолов правят мъчнотии, спри приемането; искай телеграфически заместването на Тихолова с друг и прибавлението на един или двама пруски инженери от наша страна. Това е мнението на Иванчова...

Странски

(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 65)

¹ Правопис по оригинала.

² Иванчов е скрит под думата *clavecin*, Тихолов е *Coco*, Манафов – *cocasse* („комичен“), и т.н.

Манафов не познава Станислава Попов, телеграфирай кой е...

Вайсенберг

(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 66)

И тук двамата правят невероятни шикани. Ще видим какво ще направят утре.

Вайсенберг

(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 66)

В оживената преписка от архива на разследващата комисия се намесва и командированият Манафов, за да внесе по-редното объркване в плановете. Също като предшественика си Тихолов той изпраща телеграма №357/24.09.1900 г.:

Аз лично не мога да приема нито един вагон в това им положение. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 69)

На мястото на Иванчов в диалога се включва Тончев, завърнал се от странство:

Понеже Министерският съвет е постановил за купуване на стари вагони и локомотиви, съгласно предложението приемете ги, като изискате най-бърза поправка, ако от такава има нужда. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 69)

„Шиканите“ на инженера, репликирани от настоятелни внушения на министъра, се повтарят в няколко поредни телеграми. Внимателният шеф на тракцията обаче бързо изчезва от Брауншвайг. „Неделя съм в София“, сервира той на Тончев и в официалния си „софийски“ доклад потвърждава една вече произнесена присъда:

Повечето от тях не са стари вагони, а стари материали, а някои от тях имат даже вид на развалини. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 72)

Следователно подобни вагони, разнебитени и изгнили, не могат да отговарят на постановлението на Министерския съвет, което изисква вагони в здраво състояние. Съгласно немските стандарти...те носят белег (изсичане в триъгълен вид на надлъжните греди), по който, веднъж излезли от гра-

ниците на Германия, няма да бъдат допуснати вече да циркулират по пруските железници. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 77)

И в този затруднителен момент най-после се очертава пробив за сделката.

Цивилният инженер Станислав Попов оправдава доверието – в отделен частен рапорт той ще напише:

...съществуват такива според мене, които да отговарят на гореспоменатата на г. Министра Иванчов телеграма, на която телеграма се основавам, понеже не притежавам никакви други книжа, касаещи се до тези вагони. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 73)

Бюрокрацията обаче щеше да изневери на стила си, ако отново не бе попаднала в клопката на своите параграфи. Постановлението на Министерския съвет изрично споменава, че приемането трябва да бъде извършено от механик. Търговците са в паника:

Попов не е приел нищо, моля посредствайте! (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 84)

Манафов и главният секретар правят нечувани мъчнотии. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 85)

И Странски „посредства“. От ръкава е изваден поредният пътуващ инженер – **Боботанов**.

Успехът. Придобивките на БДЖ

В края на годината поредното правителство изглежда напълно провалено. Потънало в скандали и подпряно единствено върху силата на принудата, то се готви за промяна. Започнатите начинания са пришпорени бясно. Суетнята заразява всички. Главният секретар на министерството пише:

Приетите в Брауншвайг вагони предайте веднага Вайсенбергу за експедиране. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 95)

Никола Странски телеграфира:

Продължавайте бързо, изпращайте веднага[...] Гледайте да свършите колкото можете по-скоро. (Доклад на парламентарната комисия 1901, с. 96–97)

...за да се избегне нова катастрофа, наредете веднага с Айлера; бързайте експедицията... (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 98)

Нетърпелив е и министър Тончев:

Ако има удобрени от Вас вагони, пратете ги най-скоро. [...] Днес ви телеграфирах да изпратите по-скоро прегледаните вагони... (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 99–100)

През октомври подплашеният цивилен инженер Станислав Попов оставя Боботанов сам да вади кестените в Германия. Настъпва суматоха. Боботанов получава противоречиви указания: на 13 октомври му пишат:

По заповед на г. Министра продължавайте сам.

На 16 октомври сменят нарежданията:

По заповед Министра приемайте покритите вагони съвместно Поповал. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 96)

Самият Попов е върнат спешно, без излишна деликатност:

Попов се връща днес там по собствено желание, *като се страхува, че може да изгуби службата, обещава да бъде добър*¹. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 97)

И Странски пак е на ръба на нервната криза:

Да полудее човек от рапортите на Боботанова и искането на Станиславова; сто пъти вече Тончев заповядва за приемането и бързото изпращане; всичкият свят чака извършването на изпращането. Вчера телеграфирахте всичко благоприятно, свършваме бързо, утре изпращане на вагони, днес пак Станислав; всичко само комедии, нищо друго; всички сити; известете веднъж тръгване на вагони. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 103)

¹ Курсивът мой.

Но в тези последни терзания се усеща и сладостта от предвкушаната победа – „всички сити“. Вярно е и другото – всичко е само комедия. Боботанов произнася вълшебните думи:

Всичките вагони локомотиви прегледах, изобщо приемливи.
(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 102)

И те започват да пристигат в столицата. Завеждащият вагонната служба при Софийската гара с писмо №1.893 представя в Министерството изложение за състоянието на получената стока:

Приетите от Н. Боботанов и пристигнали стари вагони имат строшени греди, изгнили дъски, изядени от ръжда жезла и още много други повреди, които ги правят съвършено негодни за употребуение. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 113)

Деломайсторът Новоселски констатира:

50% от дъските на стените са гнили, [...] буферите са без шайби. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 121)

Началникът на тракционното отделение иска приемането да бъде прекратено. Министър Тончев слага резолюция:

Понеже Министерският съвет е решил за покупката окончателно, то вагоните и локомотивите ще трябва да се приемат и да се турят веднага в употребуение. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 113)

Скоро обаче, движен от оная бюрократична предпазливост, която не прави разлика между писар и министър, ще добави оправдателна приписка към собствената си резолюция:

...на Боботанова да се пише да внимава при изпращането да не прокарват вагони, които не отговарят на условията... (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 120)

Съвсем оправдана постъпка впрочем – на 23 ноември Тодор Иванчов подава оставката на кабинета. И въпреки че двамата с Димитър Тончев ще запазят високи постове и в служебния кабинет, махалото на властта вече се е люшнало в друга посока.

Справка: Димитър Стоянов Тончев (1859–1937). Роден в Калофер. Възпитаник на гимназията в гр. Николаев, Русия. Завършва право в Одеса. Кариерата му на юрист преминава през постове на помощник-прокурор, председател на Пловдивския департаментален съд, председател на Пловдивското уговоно съдилище. Адвокатства. Като политик се подвизава в редиците на Либералната партия, отцепва се във фракцията на Васил Радославов. През 1904 г. самият той обособява младолибералната партия. Участник в пратеничеството до руския цар Александър III, което иска признаване на Съединението. Министър на различни позиции (правосъдие, обществени сгради и пътища, външни работи) в кабинетите от границата на двата века. Министър на финансите в правителствата от периода на войните 1913–1918 г. Осъден от третия държавен съд като виновен за националната катастрофа и амнистиран през 1924 г.

[Източници: Ташев, 1999]

ЛЮТИЯТ ГЕНЕРАЛ

*Paprika is a spice made from the grinding of dried fruits of *Capsicum annuum* (e.g., bell peppers or chili peppers)*

(EN.WIKIPEDIA.ORG)

Флигел-адютантът от военната свита на Фердинанд, генерал Стефан Паприков, изпълнява деликатни мисии в различни правителства. Ангажиран с Демократическата партия, но назначаван на отговорни длъжности по всяко време, този път той получава Министерството на обществените сгради, транспорта и съобщенията. Макар че Иванчов все още е премиер, а Димитър Тончев само е сменил креслото с Министерството на външните работи и изповеданията, веднага става ясно кой е силният човек в служебния кабинет.

Комисията, която приема вагоните в София, е разширена с нови участници – Захариев, началник на материалното бюро при министерството, и Дръцков, шеф на Софийската гара. Експертите декларират, вече свободно:

...от прегледаните вагони 74 не отговарят на назначението си и не могат да се пуснат в циркулация. (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 126)

Интонацията на телеграмите към Германия се сменя, зад текста, подписан от главния секретар, отеква глас, привикнал към командите:

Заповядвам да приемате само вагони, напълно отговарящи постановлението и офертата... Внимавайте добре. (Изпратена на 21.11.1900 г.)

За всяко по-нататъшно изпращане на подобни неотговарящи напълно условията вагони оставате лично отговорни. (Изпратена на 23.11.1900 г.)

(Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 129)

Усеща се и друга ръка, по-дълга от тази на генерала. В края на своя мандат Тончев е представил на княза за утвърждение постановлението на Министерския съвет за закупуването на вагоните, „но Негово Царско Височество не е одобрил¹ този негов доклад и на 24 ноември го е върнал неподписан“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 131). Генерал Паприков не изневерява на името си и в крайна сметка посредникът Вайсенберг получава съвсем неделикатен отказ да си получи парите – а „ако е недоволен от това отказване, да се обърне към надлежния съд“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 136).

Новият министър остава непреклонен дори след намесата на пруската дипломация, която защитава своите търговци. На 19 януари 1901 г. самият германски генерален консул получава писмо, че министерството „нито може да заплати приетите и пристигнали 110 вагони, нито може да приема останалите още 140 вагони и 5 локомотиви“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 136). Но политическата мощ на имперската индустрия не търпи да бъде подценявана. Следствената комисия на Народното събрание съвсем не е любопитна за хода на преговорите с немската легация. Тя отбелязва сухо

¹ Правопис по оригинала.

единствено постигнатия компромис. Соломон Вайсенберг се отказва от доставката на последната пратка от 140 вагона и от локомотивите, а България изплаща безусловно приетата и пристигнала вече стока. Държавното следствие, слабо пред стихията на големите промишлени поръчки, ще се опита да сложи на място по-незначителните родни посредници и аферисти:

В края на това изложение считаме за нужно да прибавим към всичките други обстоятелства, от които се установява, че доставката, макар да е била възложена с постановление на Министерския Съвет върху С. Вайсенберг, в действителност се извършвала от Софийския жител Н. Странски, роднина на Д. Тончев и ближен политически приятел на същия и на Т. Иванчов, още и това обстоятелство, че по тази доставка всичките лични постъпки, които е ставало нужда да се правят пред служащите в Министерството на обществените сгради, са правени от казания Н. Странски, а не от С. Вайсенберг. (ДОКЛАД НА ПАРЛАМЕНТАРНАТА КОМИСИЯ, 1901, с. 137)

СЪДЕНЕТО НА МИНИСТРИТЕ

Конституцията

Аферите на либералите се превръщат в импулс, който отприщва наказателната енергия на държавата. Предишните опити за разследване на дейността на правителствата¹ завършват в печатницата на доклади. Публиката научава, но сякаш институциите са безсилни.

Конституцията обаче е натоварила кабинета с отговорност, над която стои единствено монархът:

Наредбите и распореданията, които излизатъ отъ Князя, иматъ сила въ такъвъ случай, когато те съ подписани отъ

¹ Тези опити включват комисията от 1884 г., сформирана по предложение на К. Стоилов, и тази от 1894 г. за разследване на стамболовистите.

надлежните министри, които приематъ на себе всичката за тях отговорност.¹

Съдебният аспект на министерската отговорност е разгледан в специални текстове от Конституцията.² Те изискват предложение, подписано от $\frac{1}{4}$ от народните представители, и изчерпателен списък на обвиненията. Предаването на съд става със санкцията на $\frac{2}{3}$ от депутатите. Този съд е особен, наричат го „държавен“ и работи по „специален закон“.

Кои са поводите, даващи основание за стартиране на подобна извънредна процедура: „измена на Отечеството или на Князя“, „нарушение Конституцията“ и „предателство или некаква вреда, причинена на Княжеството за лична полза“.

Парламентарната комисия

Интересът на XI ОНС към сделките на радославистите е провокиран чрез доверени на Фердинанд лица като генерал Папиков, но и при обичайните проверки на бюджетната комисия (Гешева, 2003, с.141). В съответствие с разпоредбата на Закона за съдене на министрите депутатите възлагат на разследваща група да проучи отправените обвинения, преди да бъде гласувано решението за свикване на държавен съд.

Пространният увод към нейния доклад свидетелства за сериозно теоретично предизвикателство. Тя трябва да разграничи престъпленията от общ характер, които са обект на обичайното правораздаване, от употребата на власт във вреда на държавата и за лична полза. Трудността идва оттам, че „взятката е едно общо престъпление, което се предвижда и наказва от общия Наказателен закон; следователно за него не може да бъде дума в чл. 155 от Конституцията, който изброява само такива деяния, които не попадат под ударите на Наказателния закон“ (Доклад на парламентарната комисия, 1901, с. 12-13).

¹ Чл. 18 от Търновската конституция.

² Чл. 155-159 от Търновската конституция.

Но значителни усилия са потребни и в други посоки. Многобройните стопански афери влизат в общо разследване с органично различните политически скандали като изборните нарушения. Необходимо е да бъде прегледана изтощителна с размерите си документация, разхвърляна по най-различни сфери от дейността на министрите. Оттук обемът на доклада – 350 страници, и неговата структура, която разделя по глави икономическите гешефти от политическите престъпления. В този мащабен епос на управленската поквара делото за гнилите вагони заема централно място (с. 1–138) и притежава потенциала само да се превърне в сърцевина на отделен процес. Изчерпателността и силата на доказателствата изглеждат неумолими, но действителността отвежда събитията в съвсем различна посока.

Първият държавен съд

На 18 октомври 1902 г. прокурорът Александър Малинов внася в държавния съд делото срещу Тодор Иванчов, Васил Радославов, Димитър Тончев и Михаил Тенев, обвинени в „нарушение на Конституцията“, „измяна на Отечеството и на Княза“ и „вреда, причинена на Княжеството за личен интерес“ (Присъда на държавния съд, 1903, с. 2). Конкретните нарушения по аферата с вагоните стигат до Закона за публичните търгове и Закона за отчетността по бюджета.

Голямата обща формулировка, която адресира всички състави на чл. 155 е натоварена със собствения си провал. Докато финансовите щети и изборните измами будят малко съмнения, „измяната“ дава удобен повод за контраатака. Като част от защитната си стратегия Тончев и Иванчов ще напишат до председателя на НС:

Щом е въпрос за измяна на отечеството и короната... ние бихме желали щото съвестта на всички български държавници да бъде тъй чиста като нашата. (Гешева, 2003, с. 201)

В залата на столичното читалище „Славянска беседа“ Александър Малинов, бъдещ лидер на Демократическата партия и премиер в няколко правителства, застава срещу адвоката Никола Геннадиев. Последният също е започнал обещаваща