

פ ר ט י כ ל כ"ט

מישיבת ועדת העבודה שהתקיימה ביום
שלישי, כ"ח סיון, תש"י (13.6.1950)
בשעה 10.30 לפ"הצ

נוכחים

חברי הועדה:

י. שמחוני - היו"ר (במקום ע. גלובמן)
ס. בנטוב
א. גולדראט
ח. כהן-סגור
נ. הרפז
ח. למדן
א. כהן
י. סרלין
ח. רובין
א. אלמליח

מוזמנים:

י. פינקלסטיין
ד. גבעון
א. אהרונוב
{ מטעם משרד העבודה

היו"ר י. שמחוני:
חבר הכנסת גלובמן חלה הלילה ובקש ממני לנהל את הישיבה במקומו, באותם הקווים שהותוו בישיבה הקודמת. במלים אחרות, עלינו לשמוע את הסקירה על הכיניסים והדרכים, המוחזקים החדשים, ואחר כך תוספת על הסקירות שנשמעו על ידי החבר פינקלסטיין ולפתח בדיון ביחס לכל הסקירות שנשמעו כאן.

ח. רובין:
יש לי הצעה לסדר היום, אבל אני מוכן לדחות אותה לישיבה הבאה, כאשר חבר הכנסת גלובמן יהיה נוכח.

ביו"ר י. שמחוני:
חבר הכנסת גלובמן אמר שישקול את האפשרות של דחית הישיבה מחר, אבל אינני רואה אפשרות לדחות את הישיבה שנקבעה להיום והוזמנו אליה אנשים. את הדיון אפשר לדחות.
אני מוסרת את רשות הדבור למר אהרונוב.

א. אחרונות:

אני מבין, שעלי לצמצם ככל האפשר ואחדל לעשות זאת. אני מציע מלכתחילה, שאני אדבר רק על חלק אחד של העבודות הצבוריות וזהו - הכבישים. אני אומר את זה, למען שלא יתקבל הרושם, שכל העבודות הצבוריות מתבטאות בכבישים בלבד. כדי שתכנסו לטרקלין זה של כבישים, הייתי רוצה לומר לכם כיצד מתחלקת העבודה של תכנון ובצוע כבישים על ידי המחלקה:

יש מסדר ראשי וחמשה מחוזות. המסדר הראשי עוסק בתכנון, בפקוח על בצוע ועבודות מחקר, וגם בעבודות מיוחדות בבצוע, כמו כביש תל אביב - נתניה, שהיו לו בעיות מיוחדות - והבצוע כולו נעשה במחוזות השונים שלנו, תל אביב, ירושלים, חיפה והגליל ובמחוז חדש בנגב. הם, נוסף לבצוע, לפעמים עוסקים גם בפרטים, לפי החנאים.

המחוזות הם לפי החלוקה של ימי המנדט בשינויים קלים לשם ספור הגבולות. אנחנו מחכים עתה לתוצאת הקביעה הסופית של המחוזות ונתאים את עצמנו למחוזות שייקבעו.

מה הם סוגי העבודה של הכבישים שיש אצלנו? קודם כל, ישנה עבודת החזקה רגילה. עבודת החזקה רגילה, אנחנו קוראים ספול בשוליים של הכביש, באבני הצד, תקון הבורות ולפעמים תקון הצפוי העליון לפני עונת הגשמים, כדי שהמים לא יחדרו לכביש; תקון תעלות המים והכבישים.

סוג שני של העבודה, כפי שאנחנו מחלקים אותה, הם הסקומים. סקום, פירושו, אם יש הכרח לעשות ריקונסטרקציה יסודית בכביש על ידי בנית שכבה נוספת חדשה, או על ידי הקמת גשר שנעשה בלתי מספיק לתנועה בגלל רחבו או בגלל כושר ההעמסה שלו, או בגלל זה שנהרס בזמן המלחמה. פעולת הרחבת הכבישים נכנסת גם כן לתוך סוג זה. ידוע לכם, עד כמה עלו הדרישות, לגבי רוחב הכביש, בשנים האחרונות, ועלינו להרחיב את הכבישים לרוחב המובילים.

החלק השלישי אלה הם הכבישים חדשים. ברצוני לעמוד על הסקולים שקובעים את קביעתו של סלילת כביש חדש. ראית, שקול הפתוח, וסקול הפתוח יש לו סקולי משנה חסובים מאד, כגון: בטחון, דרישות הצבא. סעיף משנה שני, זהו דרישות הפתוח של גישות לישובים חדשים, ישובים חקלאיים או ישובי עולים.

הדבר הראשון זה - הפתוח; אחרי זה באים צרכי התנועה הארצית והדבר השלישי הוא - התעסוקה.

אנחנו התמדלנו לעשות את שלשת הסברים האלה, כדברים תלויים אחד בשני, ולקבוע את סלילתו של הכביש, על ידי סקול מסווג של שלשה דברים אלה.

וכעת ללמון: המלון של העבודות נעשה - אני בכוונה נכנס לפרטים אלה, כי אני חושב שאולי כדאי לוועדה לדעת זאת, אם כי אני חושב שרוב חברי הוועדה יודעים זאת מהדיון בכנסת.

קודם כל תקציב רגיל, שהוא בעיקר בעל אפטריות של החזקה רגילה שהזכרתי קודם. אחרי זה ישנן עבודות סקומים קלות, שקודם כל נעשות על חשבון תקציב ההחזקה. עבודות הסקומים הכבדות יותר או המצריכות שנוי נמבנה הכביש, הרחבתו וכו', וכן עבודות הכבישים החדשים, נעשות על חשבון תקציב הפתוח. חוץ מזה, ישנם גורמי חוץ המסתתפים מסוימים במלון כגון: הסוכנות הקרן הקיימת, הישובים באמצעות המרכז החקלאי, או הישובים באמצעות המועצות האיזוריות, העיריות וכו'.

ברצוני לתת לכם כמה מספרים שיתנו לכם
אילוטרציה כללית על היקף העבודות בכבישים במסך השנים האחרונות:

בהחזקת הממשלה, ב-15 למאי 1948, נסח
ישראל, היו 1890 ק"מ כביש, מהם 1750 ק"מ למעבר כל השנה והיתר כבישים
עונתיים, דרכי קיץ, שמטלת הסנדט, בגלל סבות שונות הכניסה אותם
לרשימת ההחזקה. בראשון לאפריל היו 2050 ק"מ כבישים ברשותנו; כל מה
שנוסף, אלה הם כבישים סלולים. כבישים עונתיים איננו חושבים ככבישים
המכניסים אותם בחשבון. בשנת 1948/49 - אני לקוח את השנה התקציבית -
נסללו 29 ק"מ כבישים. בשנת 1949/50 נסללו 126 ק"מ כבישים. בתכנית
השנה י"ט, קודם כל, העודף מהשנה שעברה שלא נגמר - עוד אחזור לזה -
פלוס עוד 112 ק"מ. עוד 150 ק"מ ארציים בעיקר, נמצאים עכשו בתכנון
מטרדי ובמדידות. תכנון פירושו - מדידה, קבועת תווי, פרלימינרי,
הכנת תכניות לבצוע. התכנון הזה נעשה על סמך דיונים מוקדמים עם נציג
אגף התכנון של הממשלה ועם גורמים אחרים, לגבי עדיפויות,

סקומים והרחבות:

- ב-1948/49 - 12 ק"מ
- ב-1949/50 - 195 ק"מ
- ב-1950/51 - העודף של 195 פלנט

160 נוספים.

ברצוני להדגיש כאן את ענין העודף, היות
ובשנה שעברה יכולנו לעבוד רק בסוף הקיץ, וחלק מן הכבישים נשארו לגמר
בצוע של קיץ זה. כל הכבישים שהזכרתי בהתחלה, היו בהחזקה הרוטינית של
הממשלה.

לגבי הסכומים: ב-1948-49 הוקצנו להחזקה
רגילה של כבישים 191 אלף לירות. אני מבקש לשים לב למספר זה, כי הוא
יסביר מדוע עלינו להסקיע סכומים הרבה יותר גדולים. במסך שנות המלחמה,
בשנות המעבר לאחר המלחמה, עד להקמת המדינה - הממשלה המנדטורית הסתדלה
- כנראה מתוך טעמים שלה - להסקיע את המינימום האפשרי להחזקת כבישים.
בזמן המלחמה, כמובן, שלא היתה הדעת פנויה להקדיש לחלק זה של העבודה
את כל מה שצריך היה להקדיש, וכתוצאה מזה מוכרחים היינו לבסוף להסקיע
וגם קבלנו סכומים הרבה יותר גדולים לשנים הבאות.

בשנת 1949/50 קבלנו 868,000 לירות.
בשנת 1950/51 נפגע אותו הדבר - 780,000
לירות ועוד 100 אלף לירות לרזרבה. האוצר יתן את הכסף באט המצב
יראה שיש צורך בכך.

בעבודות הסקומים, בעבודות הכבישים החדשים
המצב הוא זה: ב-1949/50 התחלנו בתכנית על 1,450,000 לירות לסקומים
פלוס שני מיליון וחמשים אלף לירות לכבישים חדשים. השנה אנחנו עומדים
לפני תכנית של מיליון ושלש מאות אלף לירות לסקומים, ומיליון ומאה
חמשים אלף לירות לכבישים חדשים. סך הכל בשנתיים - ואני מבכר לראות
את המספרים של שנתיים כמספר אחד - אנחנו עובדים בשני הסעיפים האלה -
חוץ מסעיף ההחזקה - בערך בטסה מיליון לירות.

לפני שאני מראה לכם את הכבישים העיקריים
שאנחנו עובדים בהם, ברצוני להדגיש בקשר לתעסוקה. כידוע לכם, הכבישים
מסמשים כאחד מגורמי התעסוקה הנכבדים בארץ, וכדוגמה אתן לכם מספרי
תעסוקה של חדש מאי, של החדש שעבר. בסך הכל נתנה המחלקה, בסוגים
השונים שהזכרתי קודם, 88,500 ימי עבודה - אולי קצת יותר מזה. בממוצע
זה יותר מסלסת אלפים וחמש מאות ימי עבודה ליום. מזה - וכאן אני רוצה
שהועדה תשים את לבם לזה, מפני שיש דעה מוקדמת שרוב העבודה נעשית
בקבלנות - מתוך 88,500 נעשו 60,700 ברג"י, כלומר באופן ישיר על ידי
המחלקה וקרוב ל-28 אלף נעשו באמצעות קבלנים.

אנחנו חושבים, שעל ידי עבודת רגלי אנחנו יותר גמישים בעניני תעסוקה, וזאת הסבה העיקרית שאנחנו מסתדלים להדגיש את הדבר הזה. אנו יכולים להפנות את העבודות לאותם המקומות שבהם צרכי התעסוקה דורשים את זה, ויכולים לפצת אותם בעונה מסוימת. על-ידי מסירת העבודה לקבלנים מקלים יותר תקיפות ביחס לזה, כי הקבלן מקבל חוזה ועליו לסיים את העבודה בתקופה מסוימת ובעיות התעסוקה אינן מעבינות אותו בטח הראשון.

ברצוני להזכיר, שבתוך העבודות האלו, עומדים אנחנו השנה לעשות עבודה מיוחדת של בניה מחדש של 14 גשרים גדולים, בקנה מידה שלנו כמובן, שנהרסו בזמן המלחמה ואשר הצבא הקים עם גשרי בלי. חוץ מזה נעשות עבודות שפורים לתנועה. מי שעובר בכבישים רואה זאת. חוץ מהרחבה, שהזכרתי קודם, עושים איי תנועה ועומדים להקים תמרורים.

ברצוני גם להזכיר את עבודת הנסיעות לאורך הכבישים. גם פעולה זאת נעשת בעיקר לפי דרישת כוחות הבטחון אשר קובעים את המדיניות וקובעים גם כן רוחב מסוים טקסימלי שעליו הם מסרבים לעבור. אפי מדגיש את זה בכונה, כי אולי לאחדים מכם נראה שהנטיעות קרובות מדי לכביש. כל זה נעשה לאחר התייעצות עם אנשי הבטחון. הנטיעות האלו נקבעו באופן שהכבישים יוכלו להיות מורחבים עד 7 מטר ונסארו שוליים של 2.75 מטר, בין שורות העצים המרחק המינימלי של 12 מטר, הוצר נעשה בכבישים שאין כוונה להרחיבם ליותר מסני מסלולים. 7 מטר הוא הרוחב המקסימלי - ואנחנו חושבים שזה מספיק. כביש תל-אביב-נתניה נקבע ברוחב של 7 מטר והוא רחב למדי. עד עכשו היה רוחב הכבישים 5/6 מטר.

לפני שאני מסכם את החלק דלעיל, הייתי רוצה לסכם את הבעיות העיקריות שלפניהן אנו עומדים, שועדת העבודה זכאית לדעת אותן:

קודם כל בעית כוח האדם הטכני והמקצועי. זאת בעיה קשה מאד, שטר גבעון הזכיר אותה לגבי השכון. אנחנו עושים את כל האפשר לחנך אנשים בקורים גבוהים וגם בקורים הנמוכים, כגון: סלילה. באופן חלקי יש הצלחה, אבל באופן חלקי בלבד. בסלילה היו קשיים גדולים מאד בגלל אי-רצונם של רבים ללכת לעבודה זו. אבל, בכל זאת, בחלק הצלחנו להתגבר.

הבעיה השניה היא - הח מרים. חלק נפתר על-ידי הנאת המכונות הגדולות והפעלת הסחצנות הגדולות. בכל זאת, במקומות מסוימים, הספקת החומר לפעמים קובעת את הפרוגרמה - לא התכנית ולא אפשרות הבצוע, אלא אפשרות של הספקת חומר. לנו יש כמה מחצבות לא גדולות ביותר. בהיקף הגדול של העבודה - הבעיה הכללית של חומר בארץ, היא הקובעת.

הדבר האחרון זהו - הציוד. כאן חל שנוי גדול לטובה, אם כי עדיין אינו מורגש. קבלנו כמויות ציוד ניכרות מהמלווה וגם הקבלנים הגדולים, שאתם אנו עובדים, קבלו כמויות גדולות של ציוד. הציוד שלנו יופעל רק בעוד חודש-חודשיים - חלק עוד לא הגיע וחלק מרכיבים עתה. אני כסוח, שלקראת העונה הזו ולעונה הבאה, תהיה אפשרות בבצוע הרבה יותר גדולה בטובן זה, מאשר היתה עד כה. כמובן, שהצרכים תמיד יעברו על הציוד שיטנו, אבל בכל זאת תהיה זו עזרה חשובה.

לפניכם מפה כללית של כבישים בארץ בקנה מידה קטן (מר אהרונוב מצביע על מפה). אם חברי הועדה ירצו פרטים על אזורים מסוימים - יש לי מפות מפורטות יותר על כל מחוז ומחוז.

כביש קדס-מנהה-מסגב-עם - סלילתו כמעט נגמרה. יש כמה עבודות שקוט שיל לעשותן. בקטר עם זה אנחנו מתכננים ומקווים להתחיל השנה בבצוע הכביש חונן-כפר גלעדי שיחבר את הכביש העליון של מנהה עם כביש מתולה למטה ויתן טבעת חנועה. פה יש בעיות קשות מאד של חכנון, מפני שהשטח הוא הררי מאד וכבר נקבעו שני תווים - אחד נקבע על-די הממשלה הפנדטורית - והיינו צריכים לבטלם. נדרש תווי מסוים על-ידי גורמים ישובנים, כדי לקטר את זה עם עמק החוה, אבל גם התווי הזה הוא בלתי-אפשרי לבצוע ואנחנו מודדים כעת תווי שליטי, שאנחנו מקיים שיהיה מוצלח יותר.

הכבישים בעבודות החזקה נמצאים במפות יותר מפורטות. הכביש הזה הוא ברוחב של 3 מטר, כי הוא כביש ממדרגה שליטית וכונתו היתה לתת גישה מטקית לצפון ואולי גם גישה לתיירות, כי המראה נהדר. אבל בשלב ראשון לא מצאנו לנחוץ לעשותו ברוחב גדול יותר. התנועה, שאותה הוא מטפס - מספיקים לה כיום 3 מטרים, שני פסים של אספלט ברובו.

עובדים עכשו בכביש חניתה ואני מקוה שעד סוף הקיץ העבודה תתקדם.

הוטלם הכביש מנהריה-גוש חלב.

הוחל בבצוע כביש עוקף מעכו - אם כי זה אינו כביש - שצריך לעקוף את כל האזור הזה, את עכו של היום ואת כל האזורים הבנויים. עבודה זו מועילה לבעיות התעסוקה במקום כיום.

נמצא עכשו בבצוע כביש חסוב מאד מלהבות הנסן למספר הירדן דרך דרורה לעמק החולה. נשלמה העבודה בכביש צמח-עין גב ויש גישה יבשתית לעין-גב. רוחבו 3 מטר עם מפגשי - הרחבה במקומות מסוימים כדי שמכוניות תוכלנה להפגש.

ברצוני להזכיר, אם אנחנו מדברים על הסביבה הזאת, שאננו ביצוע הכביש הזה, פרצנו את הדרך להר סוסיטה, ועכשו אפשר לגשת לטם בג'יפים וטנדרים. דבר זה חשוב גם מבחינה בטחונית, וגם מבחינת העתיקות, כי המקום הוא חשוב ומענין מאד.

נמצא עכשו בבצוע כביש, שהוא בסובן התקציבי אחד הקשים שהיו לנו, וזהו כביש מנחמיה - גשר. ידוע לכם שהכביש הקודם, שהוביל מטבריה לבית שאן, דרך עמק הירדן, עבר טריטוריה של עבר הירדן. בשמן המלחמה ועוד לפני זה, נסגר החלק הזה, וכעת, בצענו את כביש מנחמיה - גשר. ישנה דרך-שדה קשה מאד הנמצאת כל הזמן בטחח יריה של כלי יריה קלים וחוץ מזה נמצאת באובזרבציה מהצד השני. אם כי יכלנו לסלול בקלות את הדרך הזו, לפי דרישת הצבא אנחנו סוללים כביש בתוך ההרים בעומק של $7\frac{1}{2}$ מטר, עם טילואים עד ל-11 מטר בתנאים טופוגרפיים קשים מאדך אבל הוא מאד מאד מענין ואנחנו מקווים שעד סוף הקיץ נסיימו. היות וזהו כביש הררי, וישנם סבובים רבים, ונסיבובים גם הכבישים של 3 מטר מורחבים - למעשה, רובו של הכביש הזה הוא יותר רחב, ובטמוצע רחבו הוא $4\frac{1}{2}$ - 4 מטר.

אינני מזכיר כאן ברשימה כבישים, שלא נעשו על חשבון הממשלה, אלא על חשבון התקציב של המועצות העירוניות או הישובים או בתוך המסקים עצמם. זה עשינו, באותם המקומות שנתבקשו לעשות, מתוך הבנה שאין למקומות אלה מחלקות טכניות והממשלה דאגה לבצוע - התקציב נתן על ידי הגורמים האלה.

נטלם כמעט הכביש עפולה - בית שאן. נגמר הכביש למסילות, ומלבד חלק קטן של הכביש בית אלפא - מסילות - מקווים שיהיה כולו מוכן עד סוף הקיץ. נסלל כביש לכפר ברוד, וכעת נמצא בהכנות לסלובי בצוע כביש ואדי מילק אל כביש נצרת.

במסך הסנה הקודמת הושלם כביש קיסריה והושלם חלק של הכביש להסעפיל, בגבולות התחומים שהיו ברשותנו. הושלם הכביש כפר ותיקין למכסורת, שפתיחתו תהיה בטובע הבא. על האיסקדרתן הוקם הגשר הארוך ביותר. הצבא הקים אותו, בתנאי שבמסך הזמן יוקם גשר קבוע.

מתחילים בבצוע של סמי עבודות חשובות גם בסובן הכסחוני וגם במובן התנועה הארצית, אלה הם כבישי העקוף של טול כרם וקלקליה. ידוע לכם, שטול כרם וקלקליה מהוות מובלעות בתוך הססח שלנו, והכביש בית נבאללה - קלקליה - כרכור טופסק בשני המקומות. אנחנו כעת בונים את שני החלקים החשובים וזה יתן אפשרות של נסיעה לאורך הגבול המזרחי, שיט לזה חשיבות גדולה מאד במלחמה עם ההסתננות. חוץ מזה, זה יתן אפשרות להגיע לירושלים לעסק, בקצור ניכר של דרך. אנחנו נביא גם את הכביש העובר לכל אורך הגבול, במרחק טמוצע של $2\frac{1}{2}$ - 2 ק"מ מהגבול, למצב שיאפשר תנועה תקינה ובצורה זו יהיו שלשה כבישים מקבילים.

אזכיר עוד כביש קטן שנשלל לגאולים.

אני בא עכשו לעבודה הגדולה המבוצעת כעת, ואני מקווה שתוך חדש ימים תסתיים - עבודת הכביש תל אביב - הרצליה - נתניה. כביש זה צריך להיות בעמיד כביש של סמי מסילות, 10 מטר כל אחד. כלומר, שלש מסילות תנועה לכל כוון. כרגע סוללים טבעה מטר, כלומר, שני שליט מתוך אחד החצאים. אבל התווי, ומרחק הראיה, הקשתות מסודרים לתנועה מהירה. אפשר יהיה בקלות לנטע במהירות המקסימלית שתורסה בארץ. אנקס לא לשאול אותי על המהירות.

כעת אנחנו בונים גשר על הפאליק. את עבודת הגשר הגדול על הירקון דחינו לעת עתה והשמוש יהיה בינתיים בגשר שייך מונים הקיים. גשר זה יוחלף בגשר גדול, כי הוא אינו מתאים לא בעלם ולא בתחב ולא בטבנה. לעת עתה הוחלט לדחות עבודה זו לשעת כושר אחרת. אבל על הפאליק בונים את הגשר הסופי. אני רוצה לציין, שתכנון הכביש הזה, עד חדרה, כבר נגמר. ובעקבות הסלילה של חלק זה - אינני יודע אם בטנה זו או בטנה הבאה - תהיה אפשרית תנועה לואדי ערה. הכוונה היא להסאיר את הכביש הקיים כי הוא כבר כל כך קרוב לים, שאין כל הגיון לבנות כביש כקביל. חוץ מזה, על ידי זה שהתנועה מצפון הארץ, תוסנה, באופן טבעי, לואדי ערה, בחלק הזה של חיפה תהיה התנועה יותר קטנה.

דרוסה יותר, אנחנו נתחיל בקרוב בבצוע עבודות האדמה ועוד של הכביש הארצי העיקרי, כביש צפון-דרום, כביש ראשון לציון-רעננה. הכוונה היא לעקוף את תל אביב ואת פתח תקוה, את שני האיזורים העירוניים הגדולים והמכבידים על התנועה על ידי שמוש בכביש של מגדל, זהו הכביש העובר מראשון לסיליקאט. בעתיד, מהכביש הזה עד הצטלבות רעננה תהיה גשר. לעת עתה, היות ובחלק הדרומי יש כביש מראשון עד כביש ירושלים, ומפתח תקוה יש גם כביש נתניה וכביש פתח תקוה-רעננה, שתהיה עליהם תנועה קטנה יותר עם פתיחת כביש נתניה - אנחנו בונים לעת עתה את החלק האמצעי של הכביש הארצי שיזור בית דגון עד בני ברק.

כביש שני, כאמור יעבור מדרך ירושלים עד דרך פתח תקוה מפני שכביש תל ליטוינסקי אינו יתן לתחבורה אזרחית וגם התווי שלו רע מאד.

דרוסה, נגמרה סלילת הכביש רחובות-יבנה ובמצאים בסלילה כביש נען. וכביש לגבעת ברנר.

עכשו אני עובר לעבודה אחת שתעניין במיוחד את חברי הכנסת הנוסעים בין תל אביב לירושלים, והכוונה היא לכביש שיקצר במדה בכרת את הדרך: כביש רמלה עד כביש הגבורה. עכשו מוכרחים לנסוע או דרך רחובות, או דרך רמלה, ואחר כך דרך טסמיה או דרך חולדה. הכוונה היא לתת חיבור ישיר מרמלה לכביש הגבורה. על ידי זה יהיה המרחק בין תל אביב לירושלים רק ב-7 ק"מ יותר מאשר דרך לטרון, זאת אומרת 70 ק"מ במקום 63. היום יש 85 עד 87 ק"מ דרך חולדה, ודרך טסמיה 18 ק"מ נוספים. הכוונה היא לעת עתה לעשות

חמשה מטר כסוי עליון, והנמדד עושים 6 1/2 מטר. היחיד וכביש הגבוהה הוא 5 מטר, חשבנו שכאן גם יספיקו חמשה מטר, אבל על ידי סלילת יסוד מורחבת יהיה קל גם להרחיב אותו, בעתיד, כאשר הדבר ידרוש על ידי התנועה.

בתשובה לשאלה מדוע כביש הר טוב הוא גלי, עלי לומר שכביש זה הוא טורקי והתווי שלו הוא תווי תורכי. בזמנו עמדה השאלה לעשותו מהר, ולא היה הזמן לסנות את התווי בצורה רדיקלית. עובדה זאת יחד עם ספור התווי ההודיזנטלי 4 כוונתי לסבובים השונים - בעטתה בחלקים שונים, אנחנו רק הזנו את היסוד הטורקי הקודם והרחבנו אותו, ובסבובים, שמת לב - עשינו הרחבות ששופרו. לפעשה, כביש זה, זו החוליה החלשה בכל שלטת הקטר עם ירושלים. במסך הזמן, אם לא יפתח הכביש לטרון, ודאי נצטרך לחשוב על תקון יסודי של כביש זה.

אני עובר עכשו לכביש ירושלים חוץ מהתקנת הדרך המקבילה לירושלים ודרך צובה קסטל, אשר הצבא פרץ אותה בזמן המלחמה ואשר הבאנו אותה לסצב תנועה בכל ימות השנה, מטעמי בטחון, כדי שלא יהיה כביש הנמצא בטווח יריה ובאזורבציה של האויב. חברנו את הכביש הזה גם עם עין כרם, על ידי פריצת הדרך של צובה עין כרם. עשינו זאת, הכביש הזה יוצא מהקסטל במקום שמתחבר עם כביש ירושלים ואינו מבטל את האפשרות של צליפה מבית איקסה. לכן היינו צריכים לעשות את הפעבר של עין כרם, המאפשר תנועה בכל הזמנים. כביש זה אינו סלול כולו, אלא במקומות הנמוכים, שיש בהם בוץ בחורף. הכוונה היא שתהיה אפשרות מעבר בכל ימות השנה.

גמרנו כעת שקוסים של כמה כבישים שנהרסו בזמן המלחמה - כביש טגניה - כפר מנחם.

אני בא להזכיר כביש חשוב נוסף וכביש אשר גם הוא מהווה חלק של אותו העורך הצפוני דרומי שאת חלקו כבר הזכרתי, כביש קסטיניה פאלוג'ה. כביש זה יעמיד את המרחק לבאר שבע ל-101 ק"מ. זוהי התחלת הכביש המרכזי לאילת. הכביש הקיים עבר כל הזמן ליד הגבול. על ידי התחלה זו נתנת אפשרות גישה קלה מאד לבאר שבע. כרגע הנסיעה לבאר שבע היא דרך כביש סעד ועל ידי הכביש החדש נחסוך 28 ק"מ של נסיעה. בגמר הכביש הזה, ועוד 7 ק"מ נוספים בגמר הכביש השני. זאת אומרת, שבסך הכל נחסוך 35 ק"מ שני הכבישים האלה ייממרו בסוף הקיץ.

אגב עבודה זו, אני מזכיר עוד עבודה בנגב, עבודת כביש מוחאראקה. אנחנו סוללים את הכביש רק במוחאראקה - שטעתם מטר גבעון, שזה יהיה אחד ממרכזי הסקום העירוניים. חוץ מזה זה מרכז של הספקה. נתנו אפשרות של גישה לכביש עזה - באר שבע. עוד כביש חדש נסלל עכשו, זה כביש טבעת, כפי שקוראים לו, מסעד לבאר שבע. כביש זה יאפשר קודם כל גישה לישובי סדום עד נירים ואחרידזהיקיים יסוד לכביש, שהמטלה המנדטורית סללה בזמן הבצרת על פנת לספק עבודה, והוא בקרא עד היום כביש הרעב. על ידי זה שמתקנים את כביש הרעב וסוללים חלק, תהיה אפשרות של תנועת טבעת בכל האיזור. לא רק תנתן אפשרות של גישה לישובים שבזמן הגשם היו מנותקים, אלא יש לזה ערך במלחמה בהסתננות לאורך המובלעת של עזה.

ברצוני להזכיר שדרוסה מזה אנחנו תכננו כעת, יחד עם הצבא, והצבא מבצע אתנו, פריצת דרך המכתש כדי לתת גישה יותר קלה לקומו, שבחלקו רע מאד, ואחר כך לאילת. חוץ מזה הצבא עשה עבודות ספורים בכרות ואפשר לעבור עכשו כמעט בכל מכונית ובזמן המתקבל על הרעת. ידועים לכם תפונות הואדיים בנגב, שלאחר הגשמים הם מוצפים ולאחר שעות מספר יורדים המים. הם סדרנו גשרים איריים, וכאשר יש טטפון, אין מעבר במסך שעת אחדות, ולאחר זאת אפשר לעבר. העבודה נעשית על ידי הצבא. כעת קבלנו את זה לידינו, ונתקן את הטעוץ תקון.

זוהי תמונת העבודות שלנו בשנה הקודמת והשנה, והעבודות הנמצאות במכנון הקרוב. איני מזכיר את העבודות לעתיד הרחוק לשנה הבאה. על זאת נדבר אולי, בפעם אחרת.

עבודת פריצת המכתש צריכה להגמר במספר שבועות. אין הכוונה לסלל שם כביש, פרט לאותם המקומות שאין שם אפשרות מעבר אחרת - אבל גם במקומות אלה לא יהיה זה כביש.

הכביש השני יהיה בתווי שהצבא התחיל בו. ברצוני להזכיר עוד פעולה חשובה. אנו עומדים לשקם את הכביש התורכי היטן של בית-גוברין, ז.א. כביש הרטוב - בית גוברין - פלוג'ה. בחלקו כבר הסתיימה העבודה - עד לבית החרושת שמסון, על מנת לתת אפשרות להביא את המכונות הדרושות. כביש זה יאפשר קשר יסיר בין ירושלים ובאר-שבע. לכביש זה יש חשיבות צבאית גדולה.

בקשר לכביש סרום, מתנהל משא ומתן עם חברת האסלג. אתמול נפגשנו עם אנשי חברת האסלג אך טרם נקבע התווי הסופי. הענין נמצא כעת בדיון, וישנם שקולים שונים, של תווי, ומה שלא פחות חשוב - של תקציב. המדובר הוא על כביש של 3 מטר רוחב וההוצאה תהיה בערך שלושת רבעי מליון או מליון לירות.

דרומה לבאר-שבע קיים גם כביש נפט, הנקרא בשם זה, מפני שבזמנו, סללה אותו הממשלה המנדטורית בדרך לקדוחי נפט. הוא נסלל בסודיות גמורה וגם הפקידות הגבוהה לא ידעה עליו.

אני מוכן לענות כעת על כל שאלות שתשאלנה.

א. כהן: האם תכנית כביש המעבר מדרום לצפון, מתוך עקיפת תל-אביב, זה ענין של הרטובות המקומיות או של הממשלה? ואם זה ענין שלכם - מה התכניות?

ח. כהן-מגורי: שמענו שהכבישים שעוברים על-ידי הישובים הצפופים, כמו כביש נתניה חדרה לתל-אביב, מתוכננים למסלולים רחבים יותר. ברצוני לשאול אם הכביש עד לרעננה גם כן מחושב לפי אותו התכנון?

האם נטיעות האקליפטוסים בצדי הכבישים אינם מזיקים לכבישים, בעיקר במקומות שישנה אדמת טיט?

ח. למדן: האם הכבישים הפנימיים המקטרים את הכבישים לעורקים הפנימיים הם בגבול התכנונים שלכם, או נעשים על-ידי הישובים עצמם?

אני אומרת דברי אלה, על יסוד טענות ששמעתי מישוב אחד בעמק, שטען: א) שהם נתבעים להשתתפות גם אם החלק הזה נמצא ממילא בתכנון כעורך ראשי; ב) שהפרופורציה הכספית המוסלת היא כבדה ולא צודקת; האם לגבי הנגב, בתכנון הכבישים, קבלתם בחשבון את הצרכים של הישובים?

ס. בנטוב:

א. ברצוני לדעת מה הוא סכר העבודה.
האם נכון הדבר שהמסרד אינו מסלם
את סכר העבודה לפי הסכר הנקבע לפועלים, אלא יש להם סער אחר של
סכר בעבודות הכבישים ובעבודות המסרד?

ב. ברצוני לדעת מה הוא החישוב הממוצע
של קילומטר כביש בתנאים הרגילים, לא הרדיים.

ג. היש להם חישוב של הפרש בין עבודה
ממוכנת - כמו שנעשית עכשו - ובין עבודת יד בסוגים שונים, שאפשר
בלית ברירה להשתמש בהם, למען להגדיל את התעסוקה.

ברצוני לדעת מה הוא החלק, בקילומטר
כביש, שהולך לשכר עבודה של פועלים ואיזה חלק של המחיר הולך לעבודות
מבוצות? ומה הפרט?

י. שמחוני:

ברצוני לדעת את קנה המידה בדיון ובהחלטה
בענין הצרכים והאפשרויות של סלילת כבישים
מקטרים עם נקודות ישוביות, ז.א. לעולים, הכלכלה של המשק, הוצאות
עליה, טרחק המקום מן העורק הראשי - כיצד אתם מסייעים בדבר זה?

כיצד יש בדעתכם להבטיח את האזקתם של
הכבישים המסוקמים?

האם הבינותי נכון שכל הפעולה של שיקום
והרחבה ופריצה, נעשתה ביחס לכביש הנפט, מעלה העקרבים - הערבה
לאילת?

ס. בנטוב:

א. מבחינת החזקת הכבישים ובצועם -
החלק שניתן לקבלנים - האם ניסו שיטה
לתת לקבלנים את בצוע הכביש יחד עם אחריות על החזקתו במסך מספר
שנים? יש תמיד סכנה שקבלן יכול לעשות עבודה זולה, אחרי שנה
הכביש ייהרס והממטלה מוכרחה לתקן אותו שנית ולהשקיע כסף. בחוץ
לארץ נהוג בכמה מדינות למסור את העבודה יחד עם אחריות על הכביש
למספר שנים. האם ניסו - או חושבים לנסות שיטה זו.

ב. בקשר עם - הייתי אומר - פקוח יום
יומי על כבישים: אנחנו נתקלים לא פעם בחור ססתהווה באמצע הכביש.
אין כל אות אזהרה והדבר יכול לגרום לאסונות. אני יודע שבאמריקה,
למשל, שמים שלט אזהרה לכמה שעות, עד אשר החור תדקן. אני שואל אם
לא כדאי להכניס שיטת ספקחים שיעברו יום יום בכבישים וידאגו לכך,
סעד אשר יתוקן הכביש, יושמו אותות אזהרה.

ח. כהן-מגורי:

א. בתחילת דבריו, אמר מר אהרונוב, שיש
מחסור בסוללים - בקרתי בכמה לשכות
עבודה ונודע לי שישנם סוללים שהתמחו בעבודה זו והם מחוסרי עבודה.
ברצוני לדעת מהו המחסור ומה הסיפוק שהלסכה הכללית מספקת בנידון זה.

ב. האם למחלקת עבודות צבוריות יש
תכניות ביחס לכפרי העבודה והמעברות, בקשר לגישה למקומות אלה.
ידוע לי שכפרי עבודה מרוחקים מן הכביש ואינני יודע מה מידת יכולתם
של המקומות האלה להשתתף בהוצאות אלה.

ג. נאמר שהכביש פלורגה - באר-שבע יחסוך
30 ק"מ נסיעה, פרוט הדבר, חסכון למדינת ישראל בחלקי מכוניות, צמיגים,
בנזין וכו' - מדוע אין מסתיימת העבודה בכביש זה? כבישים אחרים,
שהחלו בסלילתם קודם לכן - סלילתם נגמרה.

א. כהן:

מה היא שיטת העבודה? הכל הרג'י, חלק
ברג'י, או בקבלנות? כיצד זה נעשה עכשו -

בהכרזות או בצורה אחרת.

א. אהרונוב:

לשאלתו של מר אידוב כהן בובר הכביס העוקף,
אם זה שייך לרטריות המקומיות, אם זה אחריות של מסרד

העבודה ומאיזה תקציב:

הסברתי בחלק מדברי את הדבר ואני עכשו
ארחיב את הדיבור על כך. הכביסים האלה הם כביסים שכל האחריות עליהם
- גם בתכנון וגם בבצוע - היא על מסרד העבודה - על המטלה באמצעות
מסרד העבודה. בחלק זה אין כל השתתפות של הרטריות המקומיות, מפני
שאנחנו רואים בכביס זה כלי-עורקי. מטלתו היא על המסרד. בכביס
תל-אביב - הרצליה - נתניה היתה אלה אחרת, כי הרטריות המקומיות היו
מעונינות בו והשתתפו במלילתו.

אשר לשיטת עבודה - קבלנות או רג'י: אמרתי
שאנחנו עברנו לשיטת רג'י במידה רבה, והסבה לכך, כפי שאמרתי, היא התעסקות.
ישנן גם סיבות טכניות, שסכנעו אותנו שזוהי הדרך הטובה ביותר, אך ללא
כל ספק חלק מן העבודה יצטרך להעשות בעזרת קבלנים. תהיה זו טעות
מצדנו לא לנצל את הכוחות הטכניים, הצמוד והגסיון שיש לקבלנים בעבודת
כביסים בארץ, ולקבל על עצמנו את הכל - ולקראת מזיגה כזו אנו שואפים.
בדרך כלל, עבודות חדשות מוסרים לקבלנים, כי זה הרבה יותר פשוט לעומת
זאת, עבודת החזקה ושיקומים, אנחנו משתדלים, במידת האפשר לעשות בעצמנו.
אין זה אומר שחלק מן העבודות החדשות אינו נעשה על-ידינו, למשל כביס
רמלה - הגבורה אנו עושים לבד, וחלק מסקוטו נמסר לקבלנים.

החל מיולי 1949 כל העבודות במסדרות בהכרזה,
ביולי אשתקד, היות וחל אחור, ואנו חססנו להפסיד את עונת העבודה
הטובה ביותר, בסוף הקיץ - היות וכאוקטובר יורדת, באופן ניכר,
אפשרות הביצוע בכביסים, עם התחלת הגשמים, במסרד חלק מן העבודות,
ללא הכרזה, לפי משא ומתן עם הקבלנים. דבר זה נעשה, לאחרונה, כפי
שאמרתי, בחודש יולי ומאז לא נמסרו עבודות לקבלנים, אלא בהכרזה.

אשר לשיטת ההכרזה - ישנה רשימה מוכרת של
קבלנים שמתוכה מוזמנים הקבלנים, רובם ככולם. הקבלנים הגדולים
מוזמנים לכל הכרזה והקבלנים הקטנים מוזמנים במידה שיש להם אפשרות
לבצע, היות ואנו יודעים את האפשרויות שלהם. אין הכרזה שבה מסתתפים
פחות מחמשה אנשים.

לשאלתו של מר כהן-אהרונוב בענין הכביסים
העורקיים - כל הכביסים העורקיים הארציים שהזכרתי משושבים למסלולי
תנועה רבים - כל אחד למספר שונה. אבל, לעת עתה, קבענו לעצמנו מינימום
של $6\frac{1}{2}$ מטר לטני מסלולים. לפי האמנה הבינלאומית שהמטלה הישראלית
חתמה עליה בג'נבה, מותר לייצר מכונות ברוחב של $2\frac{1}{2}$ מטר - עד לפני
שנתיים הרוחב המקסימלי היה 2.20 מטר. - לקחנו בחשבון שתי מכונות
תוכלנה לעבור, ז.א. 5 מטר בתוספת מטר וחצי נוספים כדי לאפשר
תנועה הפסית יותר. רוחב זה מתאים לנורמות הטובלות באמריקה.

לגבי האקליפטוסים היו חלוקי דעות. היתה
דעה שייקליפטוס מרים את הכביס, אבל העובדה ששורות האקליפטוסים
על-יד ברכת עשה, לפני חדרה - אקליפטוסים גדולים ועתיקים - אינן
מרימות את הכביס - סתרה את הדעה הזו.

כביסים פנימיים: התכנון נעשה כולו על-ידינו
בהתחשבות עם הצרכים והגופים הסונים - קודם כל היטוב, ועל-ידי הייצוג
של המועצות האזוריות מתחשבים בגופים אחרים בתכנית של אגף התכנון
לגבי פתוח האזור כולו. היה מקרה אחד בגליל התחתון שאפשר היה לתת
גישה למקום. אגף התכנון טען שהגישה שתנתן עכשו לא תסמך בעתיד,
מפני שסם תהיה מגיסטרלה ארצית ואם זה ייבנה עכשו זה ייקר את העבודה
והכסף שיוסקע יונח על קרן הצבי. ברצוני לציין שלעתיים יש
קונפליקטים של טקולים. אם גופים מאורגנים קל יותר לבא לעסק הסוה.

אתן לכם דוגמא: עד עכשו חלק של התווי בין פתח-תקוה ורעננה לא נקבע סופית מפני שקבענו תווי אחד - בא ישוב אחד, שנפגע יותר, והריש צעקה. אגף התכנון נענה להם והזיז את התווי - בא ישוב שני והריש צעקה, והדבר הולך מישוב אחד לשני.

הפרופורציה של הסתתפות - אענה גם לגבי

שמחוננית: הדבר הזה נעשה לפי סקולים רחנים ומרחיקי לכת. בהסתתפות המטסלה יש פלקטואציה מ-25% עד שבי שליט, ובמקרים מסוימים גם 80%. פרוט הדבר, מתחטגים תחילה באיזו מידה נהנה המסק ובאיזו מידה הכביט הזה יטמט בעתיד תנועה אחרת. המגיסטרלה הארצית נבנית על חשבון המטסלה. המצב הוא כזה, שיש הטוענים בגדנו שאנחנו יותר מדי רחבי לב לגבי המסקים. אני יכול לתת כמה וכמה דוגמאות ואני סוכן לתת פרטים לכל מי שמעונין בהם, ישנו מקרה, במסק אחד, שאני זוכר אותו: העבודה צריכה היתה לעלות סכום מסויט - המקום היה צריך להסתתף בשליט, המוסדות ההתיטבותיים בשליט ובשליט המטסלה. המטסלה קבלה את השליט מאת המוסדות ההתיטבותיים ועשינו שני-שליט- עכשו בא המסק וטוען שאין לו צורך ביותר ואינו רוצה לתת את חלקו. בדרך כלל ישנה הבנה הדוית. בדרך כלל ישנו גם נסיון לחדור לתנאים המיוחדים של המסק. אנו מתחטגים המלצות המרכז החקלאי או המוסדות המייצגים את המסק. ישנה גם ועדת מסנה או סככות עליונה לכביטים והיא קובעת בעצמי תווי, תקציב ועדיפות

לשאלה של צרכים של היטובים בנגב: ביזה גם כן קובעים סקולים טובים: סקול הפתוח הכללי, סקול ההתיטבותי וסקול הבטחון. בנגב התעסוקה כבעיה אינה סופיעה עד עכשו - עד שיוקמו המרכזים העירוביים. אינני חושב שיש עדיין חטיבות לזה. הסקול הבטחוני והסקול ההתיטבותי הם הגורמים היסודיים שקובעים את הדברים. ישנה בעיה של כביט עד מבטחים ואנו מתכננים אותו. ברצוני להפנות את תשומת לב חברי הועדה לעובדה, שבאופן יחסי נעשה הרבה מאד, גם בסובן כביטי גיטטה וגם בסובן עזרה לפתוח של אזורים טובים, ואי-אפשר להטיל זאת על שני שטחים בלבד. צריכה להיות עדיפות מסויטת. עד עתה לא עכבנו טוט דבר. למה שניתן כסף - נעשה.

כביט צאליים רביבים אינו בתכנית, כי זה מקום רחוק מאד, וצריך להסקיע בו מאות אלפי לירות. אם נקבל את הכסף - נעשה את הכביט.

בענין המחסור בסוללים: היום המצב הוטב במקצת. אבל גם היום קשה למצוא סוללים. בנתניה הם רוצים לעבוד אבל לא מחוצה לה. העבודה בתוך העיר מטחלטה כנראה יותר מאשר אצלנו. העובדה היא שאין רוצים ללכת לעבודות שלנו.

ח. כהן-מגורי: ישנם כאלה שרוצים ללכת למקומות מרוחקים

א. אברהמוב: אם חברי הועדה ירצו לעזור לנו - הם יעשו עבודה גדולה מאד.

כאשר הזכרתי כביטי גיטטה - התכוונתי גם לכביטים לכפרי עבודה.

מתעכב סיום

למה / כביט פלוג'ה? בפלוג'ה אין היום חוטרים. הכביט נגמר ביסודו ורק כעת סודרה על-ידי "אבן וסיד" מחצבה בנגב שתוכל לספק את ה"סלמק" הדרוש לכסוי. אין ברירה אלא לעבוד בסככה. אנחנו עושים את כל המאמצים כדי להקל על עבודתו של "סולל בוגה" כל העובדים שהיו עד עכשו הם לא עובדים של ארגון רע, אלא עובדים של חומר חומר.

מר בנטוב שאל בענין שכר העבודה - מר פינקלסטיין יענה על שאלה זו.

כבישי גישה לישובים
הפסוטיים ביותר עולים 6-8 ל"י לקילומטר כביש של 3 מטר. כביש
גשר-מנחמיה יעלה הרבה יותר מזה. וכביש נתניה הרבה יותר, מפני
שהתרוי שלו הוא מיוחד והמבנה שלו מיוחד. מה שהוכנס בכביש נתניה
לא הוכנס בטוס כביש בארץ. אני אשמח לתת פרטים נוספים לכל חברי
הועדה.

ציוד ופועלים: אני רוצה לעמוד על הנקודה
הזאת, מפני שישנה דעה מוטעית שהציוד מוציא עבודה מפועלים. להיפך,
הציוד נותן אפשרות לעבודה. אפילו הפועלים עצמם אינם מדברים
עכשו על עשיית כל העבודה בידיהם. בדבר תעסוקה: אם ניקח כביש
רמלה-הגבורה, יש סט פריצת דרך בהרים. לעשות עבודה זו בידיהם פרוסו
להאריך את העבודה לשנים, ואם יש הציוד הדרוש לפריצה מהירה, יכולים
להעמיד פועלים לאותה עבודה, שיכולים לעשות בידיהם. הציוד הוא
לסם הכנסת אפשרות יותר גדולה לעבודת ידים. אם המדובר הוא על
כבישים בנגב: בלי ציוד לא נוכל לעשות זאת, כי עבודות הפריצה סט
אינן באות בחשבון בלי מכונות.

בראובי לציין שעשינו את כל האפשר כדי
להגדיל את אחוז העבודה בידיהם בכביש. בכביש תל-אביב - נתנשה, לסרות
שהיטה שהתחלנו בה היתה שיטה שמעטת בעבודת ידים - עברנו לעבודת
ידים, חוץ מחלק אחד שעשתה עיריית תל-אביב לפי שיטת סול.

בכביש רמלה - הגבורה, בהתחלה, כאשר
מצב התעסוקה היה רע מאד ברמלה, נאלצנו להוסיב אנשים לדפוק חצץ
יד, לסרות שאין הדבר מסקי כל כך. ודאי שמעתם כבר מטר פינקלסטיין
שמסרד העבודה עושה את כל אשר יכולתו לעשות כל מה שאפשר ושאינו
אבסורדי, בעבודת ידים.

מ. בנטוב: אם יש ברירה לעשות חצץ בידיהם או להביא
ממקום רחוק - מה אתה מעדיף?

א. אהרונוב: ברמלה יש מחצבות שכדאי להביא אנשים
ולדפוק את החצץ. לעומת זה אם האבן
נמצאת במרחק רב - אין הדבר מסקי. שנית ישנם מקומות ססוגי האבן
סט אינם מתאימים. חצץ יד הוא הרבה יותר גדול מחצץ מכונה וכתוצאה
מזה כל מבנה הכביש הוא אחר מאשר בשעה שמשתמשים בחצץ מכונה.

שיטה של בנין ואחריות: השיטה של מסירת
בנין הכביש ואחריות עליו לכמה שנים לא היתה נהוגה עד כה בארץ.
היא נהוגה באמריקה ובארצות אחרות. שטה זאת היא חרב פיפיות:
בטקרה מסוטרים את בנין הכביש עם האחריות לקבלן הריהו חובע
ערבות גדולה יותר ואינו סובל כל התערבות בעבודה. לעומת זאת
כאשר בנו מסורים עבודה לקבלן - אנו מסורים לו ספיספיקציה מדויקת
ואנחנו כודקים את העבודה. לענין זה דרושים שני צדדים: גם הקבלן
צריך לרצות זאת וגם אנחנו. אנחנו חוקרים ענין זה לקראת אפשרות
בצוע.

פקוח יום-יומי על הכבישים: ברצוני
לציין קודם כל שיסנו סידור כזה כעת ולא מסאירים חור לזמן מסוים.
ישנם פטרולים העוברים בכל הכבישים העורקיים. אני נוסע פעמים
רבות ושם במיוחד לב לכך. אבל, כדי שיהיה פקוח מתמיד, דרוש מנגנון.
אם יהיה לנו מנגנון - נוכל לעבוד בשיטה האיטלקית. באיטליה,
במרחק מסוים האחד מן הסני, יש בית אדום ובו גר מפקח והוא אחראי
על החלק שלו. אם אגף הסיקום יתן לנו את הכתים האלה והמנגנון,
והאוצר יתן את האנשים - אנחנו נקבל את השיטה הזאת. אבל, לעת
עתה באופן מסקי נראה לנו הדבר ליותר מדי לקטנה.

אך, כפי שטמרת, בכבישים העורקים ישנם פטרולים ובכבישים הצדדים עוברים כמה ימים. על אשר מתקנים את החור כיון שהמהנדס מעדיף לסלוח אותו עם שלמק כדי לתקן כמה חורים בבת-אחת.

הסבה לחורים אחרי הנחת צינורות: הסבה לכך היא שחברת "מקורות" אינה מטכיסה לתיקון החורים בכבישים כל זמן שלא ניסו את הצנורות. מקום כזה תמיד מטאירים לשם שקיעת המילוי. אם נתקן את זה מיד - המילוי בין כך ישקע.

שלטי אזהרה: אני מקבל את הביקורת הזאת, מפני שהיא צודקת. אנחנו מסתדלים להעמיד בכל מקום שלטי אזהרה.

ענין התמרורים או סימני התנועה בכלל מתעכב כעת, בגלל זה שלא קבלנו הקצבה של דולרים, כי אנחנו רוצים שזה יראה גם בלילה, כי זה חשוב מאוד. לשם זה דרוש לנו צבע כ-3500 דולר מחוץ לארץ. אנו מטפלים כבר בענין זה 8 - 9 חודשים וכעת קבלנו את מחצית הסכום.

החזקת הכבישים הפנימיים: שאלה זאת היא שאלה נכבדת מאוד והסמכות העליונה לכבישים דנה בה בישיבתה האחרונה. הבעיה אינה פשוטה. במקרים שהכביש נותן גישה ליטוב מסוים - היטוב צריך להסתתף בסלילתו, אבל ישנם מקרים גרועים יותר. ישנם כבישים שנסללים לא רק שלא בידיעתנו, אלא בניגוד לעצתנו. כביש להבות הבטן נסלל בצורה כזאת שאנחנו הזהרנו עליו וכעת הכבש הזה נהרס וצריך להשקיע כספים גדולים על מנת להביאו למצב כזה שאפשר להחזיק בו.

לשאלה אם רשאים לבוא למסלה ולתבוע את זה על סמך מעשה לא אחראי של איזה שהוא גוף אחר. אין כל טעם לקבל את ההחזקה של הכבישים האלה עד שלא ינתן הכסף לסיקומם. הבעיה הזאת נידונה בסמכות העליונה של הכבישים, שהיא קבעה ועדת מסנה שתחקור שאלה זו. אני מקווה שבעיה זו ממצא את פתרונה. - אינני יודע אם פתרונה המלא או החלקי.

עבודות בנגב; בתחום מקציבנו או לא: דרוסה לבאר-טבע היה איזור צבאי ומצד זה של באר-טבע עמד סוטר מבאי ולא נתן לגשת. כתוצאה מזה נעטו כל העבודות דרוסה לבאר-טבע, עד לפני חודשי מספר על-ידי חיל ההנדסה של הצבא. עלי לציין, שכמה מעבודות נעשו באופן יפה ולנו אין כל שליטה כספית על כך. כעת אנחנו קבלנו לרשותנו את האיזור הזה והצבא מבצע את פריצת המכתש בהשגחתנו - כאילו זרוע מבצעת שלנו והכביש לאילת הועבר כולו להחזקתנו. הסידור הנוכחי הוא שכל מה שנעשה - מעשה מתקציב הממשלה במחלקת עבודות ציבוריות.

ח. רובין: אני חושב, שאין טעם להתחיל היום בסקירתו של מר פינקלסטיין. אני מציע שנתחיל בזה בישיבתנו הבאה.

היו"ר י. שמחובית: ברור, אם אין שומעים את הסקירה היום, שהישיבה הבאה תתחיל בסקירה שתקח ודאי את כל המסן הדרוש. אם החברים, בהתחשב עם הזמן חושבים שאין להכנס עכשיו לסמיעת הסקירה - ההצעה היא על כל פנים שמר פינקלסטיין יעיר כמה הערות ביחס לשאלות שלא קבלו את תשובתן, בתחום של מספר דקות.

י. פינקלסטיין: ברצוני להעיר בנקודה אחת שטר בנסוה העיר עליה באחת מהשטבנות הקודמות לגבי גידול המנגנון של משרד העבודה על אגפיו ומחלקותיו. כלומר, השאלה הייתה, שלאחר שבטעתו, אם חילופי גברא במשרד העבודה, שוחררו כמה עשרות עובדים, מניטוק של עובדים מיותרים, והנה הוא מוצא עכשיו שמספר העובדים במשרד העבודה גדל מאותו זמן - מה ההצדקה לזה?

אם כי סאלה זו כבר נזרקה בחלל זה של האויר, מאחר שהיא חוזרת צריך לחזור גם על התשובה - לא אגיד באותה התשובה, כי בינתיים נשתנו הדברים - אבל בתשובה על אותו נשוא.

בשעתו שוחררו ממסדר העבודה - זה היה לפני כשנה ומשהו 1 - כמה עשרות עובדים, בתחומי פעולה, שנראו באותו זמן כבלתי חשובים, מבלי לקבוע הלכה בזאת אם היו חשובים בזמנם או שחשיבותם בטלה במרוצת הזמן. מרבית העובדים ששוחררו, שוחררו מתוך מילוי תפקידים שטעם עברה. כלומר, העובדים שהיו עסוקים באגף כח האדם, - בשעת פעולת האיבה בארץ בענין הגיוסים והשיחרורים והריתוקים - סמלא תפקיד בכבוד בחיינו והוקם מנגנון מסועף כדי לספל בו. אינני דן כעת אם המנגנון היה יעיל או לא - זה נושא בפני עצמו. עם כניסתנו לחיים שמחוץ למלחמה, ברור שתפקידים אלה בטלו וזה היה מרכז השיחרורים. מסדר העובדים הועמד על סיניסום, והנה הוא גדל כעת - מה הסבה?

אתן כמה ביאורים: בתקופת המסמלה הזמנית היו במחלקת המדידות 60 וכמה עובדים. מרבית עובדיו במקופת המנדט - אגב אז עבדו כ-700 עובדים - היו בצבא ומלאו תפקידים רציניים בצבא. חלק מהם שחחרו מהצבא והם חזרו לעבודתם ומספר העובדים במחלקת המדידות הוא קרוב ל-200. ענין זה נדרש גם לאחר שמסדר זה לא יכול למלא את הפונקציות שלו אלא בחדרים בלבד - כפי שהיה בטנות המלחמה - ליון שעבודת הסדה לא יכולה להעשות מטעמי בטחון ובגלל סכסוך באנשים מתאימים. מסטוחררו האנשים, וצריך היה לעשות את המדידות בטביל כל התחומים. בטביל הקדסטרא הקרקעית, בטביל מפעלי שיכון וכו' - ברור שנתווספו עובדים לתוך כיון חזרו לעבודה יאין לראות את זה כאלו פוטרנו היום וינתקבלו סחר.

הוא הדבר במחלקה לעבודות ציבוריות. תקציב המחלקה בשנת 1948 עד אביב 1949 היה, נדמה לי 100 אלף ל"י והשנה הוא כ-400 אלף ל"י. זה הבדל של 300 אלף ל"י לעומת התקציב של 1949/50, מסום שלא היתה הזמנות בגלל פעולות האיבה בארץ לספל בהחזקת כבישים וכו'. ברור גם, שחלק מהמהנדסים היה מגויס בצבא. אבל אם בהיקף של 400 אלף לירות תיאורטיות של שנת עבודה עברה המחלקה להיקף של 400 מיליון ל"י - שטעם מפי מר אהרונוב את המספרים - הוא לא כלל את ההתפתחות של הגורמים כמו יטובים חקלאיים - ברור שהיקף פעולות המחלקה גדל וצמח. באותו זמן גם החזקה ומתקון הבניינים אחרי הנזקים דרסו אנשים.

אקח דבר שליסוי: השיכון התחיל באביב המאוחר של 1949 וההיקף הזה של שיכון הצריך כמונן אנשים. אגף השיכון העמיד כמה עשרות עובדים, מהנדסים, מנהלי עבודה טכנאים ועוד.

רצוי היה לסגור את התיק של פיטורין מניסוקים מסוימים ואחר-כך קבלת עובדים. שוחררו עובדים בגלל שינוי המצב, תפקידים בטלו או חדלו להיות חשובים ובמרוצת הזמן הופיעו תפקידים חדשים או התרחבו תפקידים קיימים למסדים כאלה שצריך היה להוסיף אנשים.

היו"ר י. שמחוני: הערה זו של מספר דקות אינה מטצה את סקירתו של מר פינקלסטיין שצריכה להנתן.

א. אברהמוב: בהזדמנות זו ברצוני להזמין את חברי הועדה לסיור בצפון הארץ ב-22-23 לחודש. סיור זה נערך לעתדנאים ואני חושב שכדאי לעשות זאת במשותף.

היו"ר י. שמחוני: הוסמעה הזמנה ואני חושבת שחבר הכנסת גלובמן יבוא בדברים עם מר אהרונוב ויכרך את הפרטים.