

א.מ.

פרוטוקול מס. 34
מליאת ועדת הכלכלה
מיום כד' סיון תשי"ב - 17.6.52
בשעה 11.00

משתתפים:

- היו"ר מ. בנטוב
- ב. אבניאל
- י. אורי
- ב. אזניה
- ט. בז'דנו
- ט. לביא
- א. כהן
- י. ספיר
- ט. פרלסטין
- ע. מיסון
- ס. חזני
- ט. קסיס

סדר יומי:

- סד התחבורה ד.צ. פנקס
- סד התיאום פ. נפתלי
- טהנדס גלברד
- צ. הנבכי

סדר - ה י ר מ:

- א. המסך ההצבעות על חוק התקנים
- ב. המסך הדיון על בעיות הדלק

היו"ר מ. בנטוב:

פותח את הישיבה.

כפי ששמעתי יש הסכם בין כל הסייעות להעלות לדיון בכנסת את ענין התחבורה בישיבת מחר. אני מניח שהועדה תסיים את הדיון בענין זה בשבוע הבא, על כן הייתי מציע, שהסדר ידחה את הפעלת התקנות עד סיכום הדיון בוועדה שלנו, ואז אפשר יהיה להסנע מדיון בכנסת.

א. כהן:

אנו דנים בבעיות חלק ובהגבלות על התחבורה בעקבות סתי הצעות לסדר היום שהועברו אלינו

טהכנסת.

היו"ר מ. בנטוב:

אני מציע שנדחה את הטאלה הזאת עד לבוא הסרים ועכסו נעבור להמסך ההצבעות על

חוק התקנים.

היו"ר מ. בנטוב:
אני מבין שעלינו להצביע עתה את סעיף 8(ב) בכל אכרזה לפי סעיף קטן (א) יצוינו המקום, או המקומות להפקדת התקן שהכריזו עליו כאמור, וכל אדם יהיה זכאי, ללא כל תשלום, לעיין בו כאמור.

ה צ ב ע ה

סעיף 8 (ב) ג ת ס ב ל

היו"ר מ. בנטוב:
סעיף 8(ג): תקפה של אכרזה לפי סעיף קטן (א) הוא מתום 14 יום מפרסומה ברשומות או סמועד מאוחר יותר שטר המסחר והתעסיה קבע באכרזה.

צ. הנגבי:
לסעיף זה יטבן 4 הצעות: הצעת טר המסחר והתעסיה - 30 יום, הצעת ועדת המסנה 60 יום, הצעת טר ספיר - 90 יום והצעת טר בנטוב - 60 יום מיום פרסום ברשומות אלא בקטר למכירה יותירו עוד 60 יום נוספים.

היו"ר מ. בנטוב:
לא הצעתי זאת, אלא הצעתי שתהיה הכרזה לחוד על מועד גטר הייצור ומועד אחר לגטר הטייוק.

ה צ ב ע ה

בעד ההצעה לכתוב 30 יום - מיעוט
בעד ההצעה לכתוב 90 יום - מיעוט
בעד ההצעה לכתוב 60 יום - רוב

בתקבלה ההצעה לכתוב 60 יום

המליגות לטר המסחר והתעסיה ד. יוסף - לכתוב 30 יום

היו"ר מ. בנטוב:
עכשו יסנה הצעה שלי: יקבע בהכרזה לגבי יום הפסקת היצור המוצר ולגבי יום הפסקת טיווקו.

מתנדס גלברד:
יטבם גם איטורים אחרים כמו: ייצוא, טיסוס וכו'.

היו"ר מ. בנטוב:
אני סוכן להגיד: או לגבי יום הפסקת הטיסוס במוצר בכל צודה אחרת.

ההצעה נתקבלה

היו"ר ס. בנטוב:

אני מעמיד להצבעה סעיף 8(ד)

ה צ ב ט ה

סעיף 8 (ד) - ג ת ק בל

היו"ר ס. בנטוב:

אנו עוברים לסעיף 9.

ג. אזניה:

כאן ישנה טענה אם לכלול בסעיף את המלים
ולא ייצאו. כן ישנה הצעה להוציא את

המלים "ולא ייצאו".

ה צ ב ט ה

בעד ההצעה להוציא את המלים "ולא ייצאו" -
נגד 1 - 2

הוחלט להשאיר את המלים "ולא ייצאו"

הסתיגות לחבר הכנסת אבניאל

ש. בז'רנו:

ענין זה של הייצוא היה אחת מהנקודות
הקטנות בהתאחדות בעלי התעשייה. ישנם חברים
רבים שיש להם ספיקות, מתוך הטענה שישנן ארצות שבהן ישנם חקנים שאינם
חמיד אותם החקנים ולפעמים צריך להחאים את החוצרת שלנו לייצוא לחקנים
של הארץ שאליה מיועדת המחורה. לפי החוק רשאי השר במקרים כאלה להתיר
את הייצוא לפי החקן של אותה ארץ, אבל ~~שש~~ מפני הפרוצדורה הכרוכה
בכך. התאחדות בעלי התעשייה רוצה לקבל הבטחה משר המסחר והתעשייה, שבמקרים
כאלה יתחשבו עם המציאות וייצאו את הדרך להקלות מכסימליות על מנת שזה
לא יהיה גורם לעכוב הייצוא.

אנו"ר ס. בנטוב:

אני מעמיד להצבעה את ההצעה להכלל בסעיף
זה את המלים "ולא ייצאו".

ה צ ב ט ה

נחמבלה ההצעה להכליל בסעיף 9 את המלים "ולא ייצאו".

היו"ר ס. בנטוב:

בזה סיימנו את ההצבעות בסעיף 9.

אנו עוברים לסעיף השני - המשך הדיון

בבעיות התחבורה.

היו"ר מ. בנטוב:
 טרם שנשמע השוברים שר התחבורה על השאלות
 שנשאלו בישיבה קודמת, ברצוני להעלות
 בעיה כזאת: עד כמה שנמסר לי מחנהל עכשו מו"מ - עם מיכויים להצלחה,
 כך מסרו לי - לערוך מחר בכנסת ויכוח על ההגבלות בתחבורה. לי נראה,
 שאילו היינו מגיעים לסיכום בנושא היינו מונעים את הצורך בו יכוח בכנסת,
 אלה השאלה שעומדת לפני היא, אם נספיק היום להגיע לסיכום. במקרה שהיום
 לא נגיע לסיכום אלא רק בשבוע הבא, האם ישנה אפשרות לדחות את הפעלה
 ההגבלות עד לאחר הסיכום הזה, ואז אולי אפשר יהיה לפסוח על הויכוח
 בכנסת מחר.

שר התחבורה ד.צ. פנקס:
 אינני יודע על מו"מ, כי אינני צד בו,
 על דיון בכנסת. לעת עתה הודיעו לי שמחר
 העמוד הצעה לסדר היום בענין זה בכנסת, ונדרשתי להיות נוכח ואני חייב
 לעשות זאת ואעשה.

בנוגע לדחיית הענין, אני חושב שאיני יכול
 לקבל את ההצעה הזאת. אנו מאחרים בדרך כלל כבר כמעט 3 שבועות מאז שהממשלה
 החתילה להתקין סדורים מיוחדים בנוגע ל דלק, וכל יום שאננו עושים זאת,
 עולה בדוויזים. אנו הוצאנו תקנות לשעה חירום, והממשלה החליטה, שלגבי
 מכוניות פרטיות ומוניות יפעלו מ-25 לחודש זה, לגבי מכוניות משא - מ-10
 ביולי. לגבי האוטובוסים, הסידורים כבר נכנסו לחוקים. אין זה נהוג,
 בכל אופן לא לפי טעמי, להוציא תקנות לשעה חירום ואחר כך לדחות את הגשתן
 אפילו לשם בירור. אני מוכן לשבת היום כל היום וכן מחר, איני חס על
 זמני, אבל עם הועדה יושבת פעם בשבוע ומשום זה רוצה לדחות את הענינים
 זה אינו מתקבל על דעתי. אם הענין דחוף - נשב. בכל אופן מצדי, ואני
 חושב שגם מצד נפתלי, יש נכונות לעמוד לרשות הועדה.

היו"ר מ. בנטוב: אנו עוברים לסדר היום.

שר התחבורה ד.צ. פנקס: אענה רק על השאלות הנוגעות לתחבורה. על
 שאלות אחרות יענה השר נפתלי.

שר התאום פ. נפתלי: עניתי בישיבה הקודמת.

שר התחבורה ד.צ. פנקס:
 בנוגע לשאלת מספר 1 של הברית שבכנסת מימון,
 לדעתי אין קימוצים אלה צריכים לייקר
 את שירותי ההובלה וההולכה. ההכנסות של הנהגים הן בדרך כלל די איחנות
 וטובות ואין אנו מחבורנים להרשות, לאור הפסקת התנועה ליומים בשבוע,
 הגדלת המחירים הרשמיים. אני מודה, שלא חמיר מחירים אלה נשמרים. אמנם,
 הממשלה שהיא מובילה, או עבודה מובלים סחורות רבות, משלמת רק את המחירים
 הרשמיים, אך יודע אנוכי שחברות ההובלה מוצאות פיצוי על ידי שבשביל
 הן בלות לגופים בלתי ממשלתיים מקבלות מחירים די מופרזים.

אני חושב, שבדרך כלל אין עודף היצע
 בעובדי התחבורה, להפך, יש חמיר חומר באנשים. אינני חושב שעל ידי כך
 יצטרכו לפטר פועלים, ואם יצטרכו, נדמה לי שיש מועמד אחד בממשלה, שמוכן
 חמיר לקבל אנשים לחקלאות. מר אשכול מזכיר לנו בכל הזדמנות שחטרים לו
 אנשים לחקלאות. איני מאמין שסידורים אלה ישפיעו לרעה על שוק העבודה.
 בהולכת האנשים יש לנו חמיר מו"מ על דרישות בקשר עם שעות נוספות ובכך
 לא יעבדו שעות נוספות, אלא כל אחד יעבוד את מכסת השעות שלו, ואז לא
 העמוד שאלה של שיחרר ממש הכנסת עבור שעות נוספות.

על שאלתו של חבר הכנסת לביא, מספר 4, בדרך כלל ימי הטסק החנועה יהיו קבועים, בכל שבוע אותו יום שהנהג בוחר בו. אבל אין זאת אומרת, שהוא לא יוכל לעבור אחרי חדשיים לימים אחרים. לא נהיה אורחודכסים בענין זה, אבל יחד עם זאת לא נרשה החלפות כל שבוע.

על שאלה מס. 5 של חבר הכנסת לביא, הממשלה חושבת שחברי הכנסת יצטרכו לנהוג לגבי ההגבלות בדיוק ככל בעל מכונית פרטית. אגב, אני חושב שזה לא יקשה עליהם, כי מכוניות לחברי כנסת, שניתנו באחרונה, ניתנו אך ורק לחברים הגרים מחוץ לירושלים, אם כי היו בקשות של חברים הגרים בירושלים, אם כן, אני חושב שזה לא יקשה על חברי הכנסת. בכל אופן, איננו חושבים לעשות בענין זה יוצא מהכלל.

על שאלתו של חבר הכנסת אבניאל, אם לא יהיה כדאי יותר להנהיג הגבלות דרסטיות יותר למשך זמן מוגבל מאשר לבצע לזמן ארוך אתהצעות הממשלה שתוצאותיהן מפוקעות - לגבי החתבורה החשובה היא שלילית, כי איננו רואים את משבר הדלק כדבר ארעי לזמן קצר. לי נראה, שנצטרך לחיות על פי שיטה זו של צמצומים בדלק במשך זמן די ממושך עד שיוטב מצב המטבע החוץ שלנו.

הערכות על שאלה מס. 7 של חבר הכנסת אבניאל צריך לחת מר קוזלוב, כיצד נעשתה הסטייסטיקה. אבל בכל זאת ישנם נתונים בידי האוצר המטפל בעניני הדלק, שמקבל מתחנות שונות, ויש בידי המפקח על התעבורה ישנם נתונים מסוימים. אנו חושבים שהערכה היא פחות או יותר נכונה. למשל, אנו יכולים לדעת בדיוק כמה דלק צורכים האוטובוסים, כי זה הכל מאורגן ומבוקר.

על שאלתו של חבר הכנסת אורי, לא משרד התחבורה מטפל בטרקטורים, אני חושב שיש להפנות את תשומת לב שר החקלאות, שיטפל בשאלה זו.

ש. לביא: בידי איזה משרד מרוכזים עניני הדלק?

שר התחבורה ד.צ. פנקס: עניני הדלק במרוכז נמצאים כרגע בידי האוצר, כי הבעיה העיקרית לגבי דלק הייתה חמיד השגה מטבע חוץ.

אנו חושבים שכוח תעבורה של המכונית וגם של הנהג הנוהג בה הוא בכל זאת מוגבל. יתכן שאינם ינסו להשיג את מה שהם מפסידים בימי המנוחה על ידי חוספת שעות, אבל לא רצינו להגביל את השעות שמוחן לנסוע בהן ביום, כי היפסנו דרך של קימוצים שאפשר לפקח עליהם בקלות. איננו חושבים ששכרנו יצא לגמרי בהפסדנו. יתכן שלא נחסוך בדיוק מה שאנו חוסכים על ידי הפסקת של פעמים 24 שעות, אבל לא נפסיד גם את כל מה שאנו חוסכים. הנסיון יראה לנו איך אנו מחקדמים, כי אנו מנסים אמצעים אחרים שהקלות ההוגלה ברכבת.

י. ספיר: מה יהיה המורד למבתן אם אנו חוסכים מאד לא?

שר התחבורה ד.צ. פנקס: נביא פחות דלק, זה קודם כל. אבל אני מתאר לעצמי שתהיה בקורה סטייסטיה על התצרוכה בחדשים הבאים, ועל פי זה נדע כל סוג של דלק איזו כמות נדרשת בטבילוי, ואיזו כמות נמכרה ונשורה מספרים אלה עם המספרים של החקומה הקודמת.

על שאלתו של חבר הכנסת בז'רנו מס. 11, איני מסכים לקרוא את זה "סבל עצום שיגרם לאוכלוסייה". אם עומדת שאלה, את מה להגביל, את הנרחבות של הטיולים והספורים או את ההכרח של הובלת משאוח, - לא היה צללנו ספק מה הממשלה חייבת לעשות.

לשאלת חבר הכנסת כהן מס. 12, הזמנו לפני כחצי שנה 215 קרונוט משא, ויש לנו אפשרות לפי החוזה הזה להזמין עוד 200 קרונוט אם ~~200~~ את הכסף, אם כי הכסף ניתן באשראי לקק"ל על ידי בלגיה, אבל אין זה מספיק. אנו מבררים את האפשרויות להזמין קרונוט נוספים, אבל בדרך כלל איננו טובלים סבל קשה מחוסר קרונוט משא. הקושי שאנו נחקלים בו הוא זה, שאין מפרקים מן הקרונוט במהירות מספקת, וקרונן שיכול היה לחפור, בנסעו מתיסה לחל-אביב, למחרת היום, לפעמים התפורקו קטעבור 3 ימים. הגבלנו את ימי ההשהיה כדי לזרז אנשים למרק יותר מהר.

יחד עם זאת, את אנו מטפלים עכשו בזירוז אתיקוני הקרונוט. בתי המלאכה של הרכבת אינם יכולים להספיק. באנו במגע עם בית הרושח "מגן צטווד" שמוכן לקבל על עצמו תיקוני קרונוט משא.

לשאלתו השניה של חבר הכנסת כהן, שאלה מס. 13, ועדת השרים וגם הוועדה הבינמטרדית קבעה לה שאיפה - פוול של הובלת משאוח. לומדים עכשו את הבעיה. ענין דומה לזה היה קיים בא"י במסי המנדט. אבל אנו מטפלים בשאלה וחורכבה ועדת משנה מיוחדת לענין זה.

לשאלתו של חבר הכנסת ספיר, שאלה מס. 14, איני יכול להגיד בדיוק כמה אפשר לחסוך על כל יחידה נוסע. אבל מספר אחר שמסרתי בישיבה הקודמת יכול לתת תמונה על כך. תצורכת הרכבת כולה היא אחוז אחד מכל תצורכת הדלק במדינה. מכונות משא, אוטובוסים ומוניות צורכים כ-18-19 אחוז מכלל הדלק שאנו מביאים למדינה.

י. ספיר:
השאלה היחה מבוססת על הנחה, שבאשר לי שהעברת טונה אחת של משאוח ברכבת עולה במטבע זר פחות מאשר באוטובוס. הנוסעים ברכבת, לעומת זאת, צורכים יותר דלק.

שר החבורה ד. צ. פוקס:
איני חושב שזה נכון. איני מוכן לאשר זאת. אין לי ספק, שנוסע באוטובוס או במכונית מחל-אביב לירושלים צורך יותר מטבע חוץ מאשר הנוסע ברכבת.

לשאלתו של חבר הכנסת ליבשיץ, איני חושב שאיננו יכולים בימות חול להעביר מה שצריך להעביר ברכבת. לי יש גם יחס אישי לכל השאלות הקשורות. עם היותנו עם יהודים, היה יותר זול לעבוד עבודה לא יהודית כי אם זרה, אבל בכל זאת עמדנו על עבודה עברית, והיא השתלמה למדינה. אני רואה באופן אישי כתנאי להתבססותנו כעם יהודי-ישראלי, את שמירת השבת לפי צביון העם. אבל זוהי הודעה אישית שאיננה כלכלית.

לשאלתו של חבר הכנסת וילנר, מס. 17, הממשלה אינה מתכוונת להרום תיי חרבות במדינה, וגם לא שיחקנו את החבורה בערב. התחשטנו בקביעת זמני ההפסקות באפשרות לקיים הצגות קולנוע, תיאטרון והרצאות עד שעה די מאוחרת. האוטובוסים בעיר מפסיקים בשעה 23.30.

היו"ר מ. בנטוב: אם כך, מה החסכון שבדבר?

שר התחבורה ד. צ. פנסמן

דוקא בטעות הערב לא כל האוטובוסים מלאים.
יש טעות של גאות התנועה ויש טעות של ליאות
התנועה. אם נכניס יותר אנשים לאוטובוסים עד הטעה שאנו מפסיקים, יש גזר
מן החסכון.

איני חושב שיש סמט בטאלת חברת הכנסת
וילנר להעביר דוויזים מתקציב הצבא לתקציב התחבורה כדי לאפשר את אי
הרס החיים התרבותיים. אני חושב, שאם לנו מדינה מוגנת כדבעי על ידי
כוח צבאי, לא תהיה לנו תרבות.

איני יודע על החלטות הועדה הכלכלית
במוסקוה בהן אפשר למצוא אפשרות להתגבר על בעיות כלכליות. איני יודע
על הצעות מסוימות. יתכן שזוהי טביאה שלי, שאני חייב לדעת מה הוחלט
במוסקוה, אבל עדיין לא ראיתי פרוטוקול או החלטות בענין זה. אבל הודעתי
בכנסת, בהזדמנות הויכוח על התחבורה, שכל אורה לענין התחבורה שאנו יכולים
לקבל ממדינה איזו שהיא, נקבל אותה ברצון. ואסרתי אז לחבר הכנסת וילנר,
שאם הוא יכול להשיג מכונות טעסטו משיגים באזרת אמריקה, בעזרת רוסייה,
בעטה זאת ברצון. בכל אופן, עד כמה שזה נוגע לנו, איננו מבדילים, אם התוצרת
טובה, מאיזו ארץ שלא תבוא.

לשאלתו של חבר הכנסת וילנר 21 - ההגבלות
על התחבורה בשבת יסודן היה בהגבלות כלכליות ולא דתיות, כי אילו היה בכוחי
לפועל על יסוד הנתונים הדתיים לא הייתי מחכה לזמן שיהיה לנו חוסר בדלק,
גהמסתובב בחלק לא שימש לי עילה למטרות דתיות, אלא - ואני רוצה שדבר זה
יהיה ברור - מכונות משא מלבד יוצאות מן הכלל אינן עובדות בשבת ובזה אין
הגבלה כלכלית קשה. מכונות פרטיות פועלות ב-90 אחוז בשבת לשם תענוג.
אמרנו, שאם יש לקמץ, הרי קודם כל מוכרחים לקמץ בנוחיות ובתענוגות, אם כי
אני אומר, שאין זה אידיאל שלי, גם אני איש האוהב את העולם הזה. בכל אופן,
תשובתי ברורה, היה בענין זה ברור ואמרנו, שבזה אנו משיגים את הקיסוץ
הרצוי והנחוץ עכשו בלי להכאיב ביותר לחיי הכלכלה במדינה.

לשאלה מס. 22 של חבר הכנסת וילנר, קיימת
חכניה לפיתוח שירותי הרכבת. כמובן, זוהי שאלה קשה מאד, כי הרכבת נמצאת
במצב מפגר מאד. קבלנו את הרכבת מהמנדט מוזנחת מאד, בל הציוד ישן ומיושן
לעומת כל הציוד במדינה, קופחה הרכבת בעבר לגבי האפשרויות של פיתוח.
אני מקוה שבסוף השנה נוכל להפעיל את בקו החדש - חל-אביב חדרה. התגברנו
על הקשיים בהשגת עדנים. אני מקוה שקט זה יקל על הנוסעים והובלת המשאות,
כי נשמע בקו הישן כקו נגדי להובלת משאות.

אנו מטפלים בתכנית של העברת קו רכבת
עד באר-שבע וישנם סיכויים שנוכל לעשות את הדבר, חלק ניכר מהציוד כבר
בארץ. ישנה גם שאלה אם כדאי להפעיל את הרכבת צרח הפסים מתל-פהלבים-שאן.
בדרך כלל חוסר לי, שזה איננו ראציונלי. הקטרים הקיימים אינם יכולים
לשאת משא גדול. אמרו לי, שרכבת כזאת אינה יכולה לשאת יותר מ-200
טון ברוטו, פירושהדבר 100 טון נטו, נמשא כזה יכולים להוביל 10 אוטובוסים
גדולים של 10 טון. ואז נשאלת השאלה, אם כדאי לעשות זאת. אולם שאלה זו
עדיין בבירור.

בבראמרחי בישיבה הקודמת שאנו משחדלים
להפעיל את חנועה הרכבות לירושלים. נוכל לעשות זאת אם נפעיל 2 חתנות
ביניים, ואוחן נוכל להפעיל אם נעמיד שם משמר. בימים האחרונים קבלתי
הודעה, שהצבא קבל על עצמו להסדיר את הענין יחד עם המשטרה. אני מקוה שבעוד
שבועות מספר נוכל להרבות רכבות לירושלים גם נוסעים וגם משאות. אם 4-5
רכבות נוספות לירושלים חופעלנה, זה יקל על התחבורה ועל הובלת המשאות.

ביחס לנסיעה ישירה של הרכבת מירושלים לחל-אביב, לא בדקתי את הדבר. דעתי היא, שהרכבת זקוקה להנהלה מחוזקת בעלת יזמה, בעלת דינמיות, בעלת כוח ביצוע רב יותר מאשר היה עד עכשיו. אמנם האנשים שפועלים היום ברכבת הם אנשים מסורים אבל חסרי דינמיות.

לא הבינוחי את שאלת הרב פלדמן המדבר על קיצוב דלק למכוניות בלי להשתמש בתלושי דלק. איני יודע איך עושים זאת. לנו הייתה ברירה: או קיצוב דלק, או קיצוב זמן ואנו בחרנו בקיצוב זמן. כי זה אינו מאפשר מעשי שוק שחור וזה אינו דורש מנגנון גדול.

איני חושב שמשרדי הממשלה חשודים על כך שינצלו את האפשרות ניתנת להם שלא כהוגן. אני חושב, שכל משרדי הממשלה כמו משרד התחבורה מעוניינים להשיג את המטרה. נעשה זאת בשיחוף פעולה, ונשדל לקיים את האפשרי.

ביחס לשאלה מס. 25 של חבר הכנסת פלדמן, נצטרך להרגיל את הצבור להשתמש ברכבת בזמנים מסויימים. יש יחרונוות בנסיעה ברכבת לגבי נסיעה באוטו. אין צורך לעמוד בתור, יושבים בנוחיות ועוד.

בנוגע להובלת משאות ברכבת, אין לנו מכשירים כאלה שיאפשרו להעביר את הקרון לסחור. אנו מבררים את הדרך, שהרכבת תקבל הובלת משאות עד הבית על אחריותה, כדי שבעל הסחורה לא יצטרך להיות קשור לחברת הובלה. זה כמובן אפשרי רק בסוגים מסויימים של מטענים. זה קיים בארצות אחרות.

אנו עוברים לדיון.

היו"ר מ. בנטוב:

א. כהן:

אני רואה מזמן את פתרון שאלת הדוויזים לדלק ברכבת. אני חושב, שהממשלה לא הייתה מעוניינת כל כך בשיחות הרכבת מתוך שיקולים פוליטיים וכלכליים, אך אין זה נוגע למר פנקס. טוב שהמזוקה חשנה את המצב. לדעתי, הפסדנו זמן רב. בעיה הקרונוות ברכבת היא בעיה דחופה ביותר, כי אני חושב, שעל ידי השימוש ברכבת הקימוץ בדוויזים הוא עצום, כל אנו חוסכים לא רק דלק אלא גם צמיגים וחלקי חילוף. היות ואני חושב שבגלל הצפיפות בחתבורה הצבור ירוץ בחזרה לחתבורה המוטורית, מפני הקשיים ברכבת אני מציע:

א. חוספת קרונוות נוסעים;

ב. מכירת כרטיסים מסומנים בכמה מקומות בעיר.

בקשר להובלת משאות ברכבת, אני מברך על הרעיון שהרכבת חוביל משאות על אחריותה על בית הסחור. אולם הייתי מציע לחשוב על הקמת מתסנים פתוחים בהתחלה, ואחר כך סוגרים ליד תחנות הרכבת, על מנת שהרכבת חפרוק בתחנות והסלמונאי יוכל למכור את הסחורה מהמחסן לצרכן. זה יקמץ את החוליה של ההובלה.

הייתי מציע לממשלה למסור קונצסיות לקרונוות

מזנון.

לגבי הרעיון של קיצוב בנזין, אני מקבל, ש-3 חדשים חפעל השיטה המוצעת ולאחר מכן אני מציע לממשלה לעשות נסיון של קיצוב בנזין.

עכשו אני מגיע לשאלה העיקרית כרגע, שאלת קביעת יום השבת כאז משני הימים על מכוניות פרטיות ומוניות. אני מקבל שהממשלה רשאה להטיל בתקומה זו חובות ומעמסות על הצבור מחוץ התחשבות עם היוניות העניינים. ואז נראה לי שכפיית יום מנוחה שבת על מכוניות המשא היא מרצדקת, כי מי שרכש מכונית משא רכש אותה לשם הובלה. גם אם לא היחה קיימת שאלה של קימוצים בדלק אין הצדקה להיתר תנועה של מכוניות משא בשבת. לעומת זאת, הפונדיוס תועדתן היחה להוביל נוסעים, ואין שום הצדקה לכפות יום מסויים על המוננות המובילות אנשים. אני מבין שאם המדינה אינה יכולה לספק אלא 5 ימי דלק מחוץ 7, כל אחד רשאי לבחור לעצמו את 2 הימים למי האינטרסים הפרטיים שלו. יום השבת הוא יום שבחון מעבודה אבל לא מתנועה. ואין כל כמה שלא תנסה הממשלה להצחיר ולנסות לשכנע שקבעה את יום השבת רק מחוץ התחשבות עם שקוליים משקיים ולא לקחה בחשבון את השיקול הרוחני הדתי, זה לא ישכנע. אי אפשר להתעלם מהתקדים העובדתי שיטנו בענין זה שחוף כדי שימוש במצוקה, שבתנאי קליטת עליה אלה יכול להמשך כמה עשרות שנים, כדי לכפות על הצבור דבר שאנשי הדת נלחמים עליו עשרות שנים. כל אדם יהיה לבו קרוב לענין החסכון ככל שיהיה, לא יוכל שלא לשקול את שני הדברים זה מול זה - חקדים של כפייה דתית מחוץ שימוש בנימוק מאד מאד משכנע ומכריע, אבל שימוש בנימוק, ולא הנימוק עצמו. אני רואה את ההחלטה על יום השבת כשגיאה פוליטית. אילו ניחן לבחור באופן חפשי את שני הימים, אני כמעט משוכנע ש-70 אחוז היו בחורים את יום השבת כיום מנוחה. כיום אני אומר, שהרשום של כפייה דתית הוא רושם ברור מאד.

אם לא יהיה דיון בנכחת, אני מציע שועדת הכלכלה תקבל המלצות בענין זה ותפרסם אותן.

ד"ר ד. י. סגל:
יכולתי לעורר את השאלה מעיקרה על כל המדיניות של הממשלה בענין המטבע הזר בעבר בעקוה ולקראת העתיד, וגם להגיע לידי מסקנה, שהגבלות אלו בין אם הן כלכליות או פיסכולוגיות, נובעות מחוץ כמה וכמה דברים שנעשו או לא. אבל לא אעשה זאת בהזדמנות זאת.

כאשר אתה מנתח את המספרים של החסכון המוצע, אתה יכול להגיע למסקנה - שהממשלה תגיע אליה עעבור שלושה חדשים - שההצעה המוצעת מכוונת לחסוך 4 מליון דולר.

לא שמענו עדיין על תכניות הממשלה על חסכון בשאר השטחים שהם מהווים 80 אחוז מכלל צריכת הדלק. יכול להיות שנגיע לחסכון נוסף בכל שטחי השימוש בדלק. אני אומר, שיכול להיות שמבלי לפגוע במשק החסכונית האחרים יהיו שקוליים כנגד החסכון בפועל שיהיה בתחבורה. ואז יש מקום לשאול: האם צדקה הממשלה בזה שהתחילה את החסכון דוקא בשטח זה, שכמות הדלק שתחסוך בו גורמת מדה כל כך רבה של קושי ואי נוחיות. האם לא היה זה יותר נכון מצד הממשלה לגשת למחקר כזה שהיה מביא למסקנה שיש אפשרות לחסוך בשטחים אחרים ולהגיע לחסכונית בתחבורה רק כשיהיה אורך להמשיך ולחסוך, ולא לעשות להפך?

נקודה שניה הנוגעת לרכבת. יש לי רושם שגם בענין זה הממשלה לא התכווננה לקראת הזמן שיהיה צורך לעשות קימוצים כאלה בתחבורה המוטורית. אני מבין מדברי שר התחבורה, שהרכבת טומנת בחובה אפשרויות הקלה לצבור מבלי שהדבר יעלה במטבע זר, או בהשקעות נוספות במטבע זר, כדי לאפשר לרכבת למלא את חפקידה. אני חושב שעמדת הממשלה בענין זה לא היחה בסדר, כי היא היחה צריכה להכין את כל הסידורים מראש, כי הרי ידעה שיבואו קימוצים בתחבורה.

בענין בחירת ימי החפסק, אני מוכן לקבל את הודעת שר החבורה, כי בשיקולי הממשלה או בשיקוליו לא היה שום קשר בין הענין דתי והחסכון בדלק, כפי ההגבלות נקבעו רק מתוך שיקוליה כלכליים. אולם כאן יש להרהר הרבה. אני מוכן לויכוח על השבת אבל לא בוועדה זו, כי זה אינו שייך לויכוח שלנו. אולם בענין מכונות המשא, אם איני מוועה, ישנה תקנה שאסור לבעלי מכונות משא להוביל נוסעים בכל עת. באופן כזה, אפשר למחור את בעיית החסכון גם מבלי ההדגשה המיוחדת של השבת.

אם תהיינה הגבלות על מכונות משא ומכונות פרטיות בשבת, הרי השימוש במכונות יגבר, ויגבר עד כדי אכזרי אוטו אחוז שהמכונות הפרטיות צורכות בשבת. אני מוכן להניח בודאות שגם כיום מחנוענות ובכבישי הארץ ביום השבת רק 20 אחוז מכל המכונות הפרטיות. מצד שני, ציטול ההגבלות האיוזריות שבא יחד עם ההגבלות החדשות, יאפשר לחלק ניכר של בעלי המכונות הפרטיות שלא קיבלו רשיון לנסוע סחוז לאיצוהן מסויים, לנסוע בכל איזורי הארץ, ואז לא יהיה כל חסכון בדלק.

מבחינת אצביון השבת, איני יודע אם זה תלוי בצבע הפחית שעל המכונות, כי הרי מונות הסענה בשבת. התוצאה תהיה שרחובות הארץ יהיו בדיוק באותו צביון שבת, כפי שהיו קודם. אם אני מקבל את ההנחה, שהשיקולים לחסכון זה הם כלכליים בלבד, אני תושב, שהצבור יקבל זאת בצורה אחרת.

מ. חזני:
הערה אחת בקשר עם הדברים שנשמעו כאן, ובמידה ידועה בעקבות החששונה שהעלה חבר הכנסת ספיר. אני סבור, שביטול איזורי החנועה סוגע במקצת בדצון לצמצם ולקצץ מאותם מעמיתים שהזכיר חבר הכנסת ספיר לגבי השבת. מצד אחד מצמצים, אבל מצד שני מאפשרים לאדם שקודם לא יכול היה לנסוע מחוץ לאיזור מסויים, לנסוע בכל הארץ. על כך אמר שר החבורה בישיבה הקודמת, שממילא לא שמרו על תקנה זו ומשום כך מצאו לנכון לבטלה. נכון, להעמיד מספר שוטרים לשמירה על תקנה זו, אין זה משתלם, אבל אם ממילא צריך להעמיד מספר שוטרי חנועה על הכבישים בקשר לתקנות אחרות, שוטרים אלה יכולים לשמור גם על מלוי תקנה זו. אני סבור, שקוקא כעת יש צורך לשמור על תקנה זו של האיזורים.

י. אורי:
לדעתי, קיים אי חיאות בין קווי הרכבת השונים. אנשי העסק אינם יכולים לצאת מחיפה לתל אביב ברכבת, כי הרכבת הראשונה יוצאת מוקדם מדי, מאוחר מדי. דבר עוד יותר פוגע ומשווע הוא זה, שהרכבת מעסק מציעה, לפני לוח הזמנים, 5 דקות אחרת שהרכבת יוצאת מחיפה, לא יחכן. אותו דבר בנוגע לרכבת מחל אביב לירושלים, אני תו על ידי הרכבת אפשר לפתור הרבה מאד מבעיות החבורה.

בנוגע לשבת, כמקדש שבת לפי נוסח שלי, לא הייתי רוצה בשום פנים ואופן שבאילו שהיא צרחה, אמילו מדומה, שהייתם שמתניסים את השבת דרך החלון, אמילו אם זה מדומה ואינו נכון. אני רואה בדבר זה כפייה שלא הייתי רוצה בה.

ש. לביא:
כיצד אפשר להנהיג קיצוב בתעסיה ובמסקים? אני יודע שבכמה מקומות יש בזבז בדלק.

איני יודע מדוע בטלו את ההגבלות על איזורים. אין זה נכון, חבר הכנסת ספיר, שהתחילו את הקימוצים בשטח

התחבורה. התחילו בקיטוצים בנסיעת תלמידים לחו"ל ובכל מיני טסחים אחרים. אני חושב, שהמטלה קמצה בכל הטסחים שהדבר היה אפשרי. המטלה אינה יכולה לקמץ בחיטה ובחטרי גלם. עכשו הגיע תור הדלק לקיטוצים.

טלים אחדות בענין הטבת, הטבת אזלי אינו יום דתי אלא יום סוציאלי נעלה ביותר. אם באחד במאי כופים על הפועלים לא לעבוד, אפשר לכפות את יום הטבת כיום סוציאלי, אבל בכל זאת הטבת אם כדאי לעשות זאת מתוך כפיה. יתכן טרקס 20% מהמכונות הפרטיות נוסעות בטבת. לכן הייתי מציע לוותר על 20% אלה ובעיקר שלא תהיה אצלנו הרגשה של כפיה דתית.

דאיתי באיטליה סטרימים את קרון הרכבת על מכונות מיוחדות ומובליים אותו עד בית הסוחר. דבר זה אינו יקר. אני מציע לטר שיסלח אדם לראות את הדבר באיטליה.

ע. סימון:
אם באופן רשמי יודיעו שהמכונות יכולות לנסוע בטבת, כל החסד של כפיה דתית יורד מהפרק. מחוץ לקיטוצים כלכליים יש בזה מסום תיקון חברתי גדול מאוד. נסיעת המכונות הפרטיות בטבת גורמת לקנאה וסנאה בציבור, כי חלק אחד יש לו אפשרות לנסוע בנוחיות טעה שאחרים עומדים בתור וצריכים לנסוע במכונות. נסעתי מתל-אביב לירושלים בדרך המתפלגת וראיתי עשרות מכונות פרטיות שנסעו ריקם. איזו זכות יש לאנשים אלה, מפני שצברו כסף? אם ישנה סנאה טעמדית בישוב אחד הגורמים לכך הן המכונות הפרטיות, שבהן נוסע אדם יחיד בטעה טאלפי פטעלים החוזרים מהעבודה עומדים בתור טעות על גבי טעות. לזה צריך לשים קץ.

הי"ר ס. בנטוב:
הטאלה איננה אם צריכות להיות הגבלות או לא, הטאלה היא כה. הן ההגבלות היעילות ביותר, התכליתיות ביותר. לדעתי, עטתה המטלה דברים טהם פחות טועילים, כי היא נרתעה טלעטות צעדים קצוניים יותר. יש רוטם טנעטה דבר טה, אבל אני טפקס אם כתוצאה מההגבלות הללו יבוא איזו טהוא קיטוצ.

אני רואה שני דברים יסודיים טעלולים לתקן את הטצב, באחת מיטיבת טכנסט סיפר לנו טר התחבורה טמרבית המכונות המובילות טחורות טנטל חיפה דרוטה חוזרות ריקם. אם אנו אומרים, טהובלת המטאות צורכת 13% טכלל הדלק, אני טניה טטליס טזה היא נסיעה ריקה.

דבר שני הוא ההובלה ברכבת. אנו יכולים להטכים לטה טאטר טר התחבורה על הנהלת הרכבת. אנו כולנו קבלנו עדויות על הטצב בטל חיפה, טאפילו אותה הנהלת הרכבת נלחטה טלחטת קודט לקבל טחורה להובלה ולא ניתן לה, ולא ניתן לה על ידי אותו נטל הטייך לאותו טטרד תחבורה. אם יהיו בענין זה טנויים קצוניים, זה טוב טעם טקום לחטבון בדלק.

דבר טליטי הוא ענין הנטלים יפו ותל-אביב. אומרים כי 60% מהטטענים הטובאים ארצה טיועדים לדרום הארץ, אבל 80% מהטטענים נפרקים בחיפה. כאן טקוד עיקרי לקטוצים אם יחלקו באופן טתאים את פריקת הטטענים בטמלים.

לדעתי, לא צריכות להיות הגבלות טל זמן לגבי מכונות טטא, כי מי שירצה להרוויח יתאמץ יותר ב-5 ימים ויעטה בדיוק אותו קילומטר טהיה עוטה אילולא נח 2 ימים. ואז, טכחינת הטבת אולי זה בטדר, אבל טכחינת הקטוצ בבניון, אין זה ולא כלום.

הוא הדין כשטח המכוניות הפרטיות.
אדם שאריך לעטות נסיעה אחת לחיפה ביום לבת ילד יסע לחיפה ביום שבת,
אלא ביום אחר מיטי הטבוע, ואז החסכון הזה יהיה חסכון פקטיבי.
מנקודת ראות זאת אינני יכול להבין מדוע מבקרים את הגבלות הזמנים
על הגבלת האיזורים, כי הגבלה באזורים היא בגבלה בקילומטרים, וזוהי
הפונקציה של החסכון. אני יודע, כי כאשר הטילו הגבלות איזורים,
80% מהמכוניות היו מרותקות לאזורים קצרים, ורק ל-20% היה רטיון
לנסוע בכל הארץ, ואז היה הגדל עצום בקילומטרים.

אותו דבר אני אומר ביחס למכוניות
מטא. אני מציע גם אותן לרתק לאזורים, ולתת רק למספר של מכוניות
מטא לנסוע במרחקים גדולים בתנאי שיוכח, על ידי חרזים, שהם לוקחים
סחורה ממקומות רחוקים.

ביחס לתנועת הנוסעים, יש להכריח
את הציבור בקווים שיש בכבת לנסוע ברכבת. אני בכלל הייתי מציע
להפסיק את האוטובוסים הישירים לחיפה, אבל אז כמובן צריך להעמיד
מספר רכבות מתאים לצבור, ואת האוטובוסים להעביר לקווים שבהם הרכבת
איננה עוברת.

ביחס להגבלות התחבורה העירונית
בטעות הערב, אני חושב שזה דבר פיקטיבי בהחלט, כי אותו מספר אנשים
יסע גם אם יקדימו את שעת ההצגות וההרצאות.

ביחס לעניין הסבת, אני גם כן חושב
שכל כפיה, או כל רוטם של כפיה מזיק, ואינני יכול לקבל זאת. אני
יכול לקבל כל דברי שר התחבורה שלא היה כאן שיקולים דתיים, אבל
כאן ישנו פגם אחד וזוהי ההגבלה מערב שבת עד מוצאי-שבת.

ועתה בבצווי לסכם את הצעותי:

(א) תוספת רכבות בסני הקווים
העיקריים: חיפה-תל אביב, ירושלים-תל אביב, וקיצוץ גדול יותר
במספר האוטובוסים בקווים בהם עוברת הרכבת;

(ב) הכוונת האניות והמטענים באופן
פרנציפיוני לדרום לפי כמות המטא, והובלה בסני כיוונים;

(ג) ההגבלה איזורית לחלק ממכוניות
המטא בתנאי שיוכח שיש להם הובלות ארוכות;

(ד) ריתוק איזורי במקום חיתוך
לזמני הנסיעות;

(ה) ביטול ההגבלות מעות הערב
בתוך הערים;

(ו) יום אחד הפסק תנועה למכוניות
מטא ומכוניות פרטיות על ידי בחירה חופשית לגמרי מבלי הכפיה של שבת.

שר התיאום פ. נפתלי:
הערה אחת כללית, אם כי אני חוזר על
מה שאמרתי בישיבה הקודמת, אני צריך
לעטות זאת לאחר שסטעתי את דברי חבר הכנסת ספיר: המטלה יודעת
שזוהי רק התחלה, והיא פועלת בכל השטחים האחרים. מטבע הדברים
שבתעטיה וסטחים אחרים, ישנם דברים שאפשר להוציאם לפועל ביתר מהירות
וישנם דברים הדורשים יותר זמן אם רוצים לפגוע במסק ככל האפשר פחות.

היות ועלינו להתחיל בהגבלות אלו במסירות, התחלנו בסטח התחבורה.

תיקונים ברכבת הם כמובן רצויים מאד, אבל הוצאתם לפועל דורשת זמן ולפעמים אפילו הוצאות במטבע זר. העניינים אינם פשוטים כל כך. אל כן אני מבקש לראות את הדבר במסגרת הפעולה הכללית.

אני מתערב בפרטי התחבורה, אבל הערה אחת אני חייב לעשות בענין הסבת ביחס למכוניות פרטיות. אני אוסר, סיטונן שתי הוכחות שאין כוונה של כפיה דתית, אלא המחשבה היתה והנה כלכלית. הוכחה אחת: כבר עמדו על כך, שאילו היה זה ענין של כפיה דתית, אין כל טעם להבדיל בין מכוניות ומכוניות פרטיות. על כן, אם החלטנו במסמלה לאפשר למכוניות לגנוע בשבת, פרוט הדבר, שאין זה ענין של סמירת הסבת.

הוכחה שניה: כמעט אסית: איני מבין סומרי הסבת האדוקים ביותר. אני הייתי האיש ועד היום אני חוסנ, שבחירת הסבת כאחד הימים סיטי הפסק התנועה, זוהי הצורה הנכונה ביותר מנקודת מבט החסכון. חבר הכנסת ספיר לקח מספר - אני מתאר לי מן הסמים - 20 אחוז מאמכוניות הפרטיות בלבד נוסעת בשבת. אני מטובע שזה אחוז אחר לגמרי, אני חוסב שזה 80 אחוז, אבל איני יכול להוכיח זאת. מי שנוסע בשבת מקבל רוטם אחרי סטה סאמר חבר הכנסת ספיר.

שר התחבורה ד.צ. פנסט:

אני נסיתי לבדוק על ידי שליח, 800 מכוניות פרטיות נסעו בשבת אחר הצהריים למלון הסרון.

אשר התאום פ. נפתלי:

אבל אני סודה בעוד דבר אחד לא מנקודת מבט דתית אלא מנקודת מבט חברתית, אנז חוסנ, שאם אנז קובעים דברים לא קלים של חסכון, אנז צריכים למנוע את הרוטם סיטונן שכבות שיכולות לבזבז דלק ללא הגבלה. בדרך כלל, בימי חול איני יכול להבדיל בין נסיעת מותרות ובין נסיעה הקסורה בתפקיד או בעסק. יש בזבז גם בימי חול, וגם זאת צריך להפסיק, אבל הרשטם של אותו קהל שאין לו מכוניות פרטיות - וזהו בכל זאת הרב הגדול של האוכלוסיה במדינה - הוא שהזבז הוא בנסיעות בשבת, כי בשבת אנז יודעים שהאיט אינו נוסע בתפקיד או לצורך עסקו אלא לנוחיותו בלבד. אילו לא היה הכרח בקיסוצים עיני אינה צרה בנוחיותם, אבל אם יש הכרח בחסכון, הדבר צריך להתחיל בסטחים שאין בהם פגיעה ישירה במסק.

הניסן שבמקרה של הגבלות על המכוניות הפרטיות יסעו בעליהן במכוניות, איני סאמין בו, כי זוהי בכל זאת איננה אותה נוחיות. לא רצינו לעשות אותם סידורים לגבי מכוניות כדי לא לסתק לגמרי את התחבורה.

אני רוצה לעשות ניסיון לסבוע מיטהו סיט לו דעה מסוימת בענין זה, רציתי רק להביע את דעתי ולהניד, שהסיקולים הכלכליים היו המכריעים בהצעה זו.

שר התחבורה ד.צ. פנסט:

כמה מההצעות שהציע סר בנוב הן לעצם כבר בפעולה. אני רוצה להזכיר סעוד לפני חדטיים התלתי לספל בהפני האניות לנסלי הדרום, וקודם כל פנינו אל המסמלה, שהיא היבואן הגדול, והגנו לידי הסדר, שהאניות שהמטענים שלהם מיועדים לתל אניב ולדום יופנו לנסלי תל-אביב ויפן. ואין כל תעלומה מאחרי זה, אלא ספעולה זו לא נתנה אותותיה סיד, כי צריך היה להכניס סנויים בחוזים של סכיות האניות ולחייב אותן לבוא לאחד מנסלי הדרום, ודבר זה פעל רק כעבור 3 חדטים.

עם החדפת שאלת ההובלה הרכבתי עוד לפני 3 שבועות ועדה שיושבים בה אנשי
נמל חיפה, פקיד שנתמנה על ידי סמטאם לבטל יפו ותל-אביב, אנשי משרד
המסחר והתעשייה, משרד החקלאות, משרד הבטחון ונציג הועדה הבינמסטרית לדלק,
מר קוזלוב, כדי לקבוע הסדר מתאים להפניית האניות, שמטרתו העיקרית היא
חסכון בדלק.

ביחס לשאלת ההתאמה בין הנמל והרכבת, זו היתה
אחת הגעיות הכאובות שמצאתי במשרד התחבורה, ולשום כך אחד הדברים שלשמם
הרכבתי את הועדה היה ללמוד ולברר גם את הבעיה הזאת. מצאתי לנכון למסור
זאת לוועדה אזורית, שגם הנוגעים בדבר יושבים בה, כדי שיהיה בירור גלוי
ונביע לידי מסקנות טובות. אני מקווה שמסקנות הועדה הזאת יעזרו לנו להגיע
לפעילות גדולה בשטח זה. אני רוצה להזכיר שבימי המנדט היתה הנהלה אחת
לנמל חיפה ולרכבת. לנו יש שתי הנהלות, ולא תמיד הן עובדות זו עם זו, אלא
לפעמים הן עובדות זו נגד זו.

ביחס לנוסיעות הריקות של מכוונות המשא, כבר
אמרתי שאנו מבררים את השאלה של פוול. ברור לנו שלא נשיג הישג של 100 אחוז,
כי פשוט אין מה להוביל בכל הפיוונים. ישנן מכוונות, שאריכות לנוע
חזרה ריקה ומלה הם הסנקרים שמביאים את הדלק מחיפה לתל-אביב, כי מי אפשר
לפרק דלק בתל-אביב. ישנה תכנית להעביר צנור דלק מחיפה לתל-אביב, מספלים
בה אבל זה עבין לשנה שנתיים.

אני בודק את האפשרות לבטל את האיסור של
הולכת נוסעים במכוונות משא. איסור זה קיים מימי המנדט. לא אנו התקנו אותו.
במכוונות משא מותר להוביל רק פועלים חקלאיים. אני חושב, שמוטב שמכוונות
משא החוזרות ריקם תל-אביב לחיפה יוליכו נוסעים, ולו רק 20, מאשר שהמכוונות
תסע ריקם. כל השאלה ביחס לזה היא שאלת בטחונות, איך להבטיח שלא יקרו
תאונות, היה לי בירור עם המסטרה, והמסטרה מתנגדת בכל חוקף להרשות נסיעת
אנשים מכוונות משא, אבל אני חומר, שזה בכל זאת יעזור לנו. אני חושב
שאפשר להקים תחנות בערים הגדולות, וכל מכוונות שרוצה לצאת ריקם לאיפה
תעבור ליד תחנה זו ותקח מספר נוסעים. אנו בודקים אפשרות זו כדי לעזור
לקהל הנוסעים. אנשים מבורגים שיכולים לשמור על עצמם יכולים. לבסוע במכוונות
משא, בפרט אם אפשר להתקין ספלים במכוונות וסולם עליה נוח למכוונות.

בנוגע לצמצום מספר האוטובוסים בקוריים הישירים,
אנו מצמצמים מספר האוטובוסים בכל קו מ-55 ל-35 בכל יום. זהו הצעד הראשון,
זהו צעד די קיצוני. אם נהיה מסוכנעים שנוכל להוביל את כל הנוסעים ברכבת,
בעטה זאת, אבל מיד לבטל לגמרי את האוטובוסים בקוריים הישירים, איננו רואים
זאת כנצחית, כי אין אפשרות להוביל את כל הנוסעים ברכבת.

מדברים על תוספת רכבות. יקו ירושלים-תל-אביב,
אמרתי כבר שיש בדעתנו להוסיף 5 רכבות לאחר שתושקלנה שתי תחנות ביניים.
אמרתי לי שבקו חיפה תל-אביב הנהלת הרכבת אינה מוכנה להוסיף אף רכבת,
מתוך נימוק שאין מספיק קטרים. בסך הכל יש לנו 90 קטרצם, וכל חודש יוצא
מן השרות 1,8 קטר. אני נלחם כבר 6 חודשים בעד 10 אלפים ל"ש בשביל צנורות
לקטרים, ואיני מקבל, כי לאוצר אין. אנו מתקנים בכל חודש קטר אחד; זאת
אומרת, שאנו מפסידים כל חודש 0,8 קטר. משום כך אני מבטל להוציא מבתי
המלאכה של הרכבת תיקוני קרונות. נהלתי מו"ם עם מר אלטובי ואנשים אחרים
שיכולים לעזור כדי להפעיל בתי חרושת אחרים בחיפה לתיקון קרונות. הפועלים
אינם רוצים לעבוד אצלנו, כי באופן פרטי הם מקבלים פי שנים מאשר הם מקבלים
בממשלה. איני יכול להשיג פועלים. לפני חודש הייתי בחיפה ובשעה 12 בלילה
הבאתי את אלטובי והוא הבטיח לגייס 50 טכנאים לתיקון קרונות, והוא אמנם
מקיים את מה שהבטיח, אבל איני יודע כמה זמן ישארו טכנאים אלה אצלנו.
הפובליטות אינן פשוטות כל כך. איננו דיסטורים. אנו מזכרחים לחיות לפי
המציאות וקשה להתגבר על כל המכשולים האלה.

בנוגע להגבלות האיזורים, אין כל אפשרות
אובייקטיבית לבצע זאת, כי כל אחד שלא מקבל את הרשיון לנסוע במל הארץ מוען
שקיפחו אותו ואני מקבל עשרות מכתבים כל יום מאנשים כאלה. אין לי תאווה
שלטון, ואני שונא את ההכרח להכריע בין שבעון לראובן. על כל פנים, קשה
לבצע זאת טעמית אובייקטיביים. המטרה הודיעה שאינה יכולה להסתלט על כך.
כל החסכון בהגבלות האיזורים הוא אפסי, ולטעמה אין חוסכים שום דבר.
רוב הסוברים הם עולים חדשים וידיעתם את הארץ אינה גדולה ביותר.

בנוגע להצעות אחרות כגון: קרובות מזון,
צריך לטפל בזה. בנוגע להצעת חבר הכנסת אדוב כהן היחס למכירת כחטימים
סטומנים, אני חושט לזה, כי מצלנו אין מקבלים ייחוס. אני טוב פעם מצגית,
כי באתי לידיהצעה שיש צורך בכוח אדם נוסף בדרכת בעל כושר ביצוע ודנסייות.

ביחס להגבלות התחברה העירונית בערב, אמרתי
בראשית הדיונים, שהגבלות בתחבורה בלי הספעה על המסך על כל צדיו היא בלתי
אפשרית. אם אני מקצץ את הנסיעות בעיר בשעה אחת, אני חוסך דלק. אני יודע
שהגבלות צריכות להספיע במידת מה על חיינו, אבל מה אני יכול לעשות? אם עלי
להתחשב עם כל אחד, עם בעלי הקולנוע, התיאטרונים וכו', מוטב להחליט שלא
לעשות שום דבר. אני בודאי אשטח אם הכנסת תחליט - אם יהיה לה אומץ לב
לכך - לא להגביל את התחבורה ולא לעשות שום דבר. האם זה תפקידי? לשם זה
צריך להיות שר תחבורה, כדי להכביר? להפך, חלמתי חלוטות שאפתח את התחבורה,
ואני מסתדל לעשות זאת, הזמנתי אוטובוסים נוספים, ואני מנסה ללכת בשתי
הדרכים: לפתח איפה שאפשר, ולקמץ באותו שטח שאפשר לקמץ.

אשר לענין השבת, השר נפתלי הסביר את עמדתו.
אני חייב הסדר אחד לגבי יום השבת. אני רוצה לומר בפססות: מצבנו הוא זה,
שיותר לתת דולרים - ודלק זה דולרים - דק לדבר שנחזק לספק המדינה באופן
יטיר, ואיני מקבל את הסברה, אם כי היא אמיתית, אבל לא לגבי הפעולה שלנו
עכשו, שנופס בשבת ונסיעה לטבע זה גורם כלכלי. אני צריך לקמץ בנסיעות
של המכוניות הפרטיות שהן לתענוגות בלבד. אני מסוכנע שבימי חול 90 אחד
של הנסיעות הן לצורך עסקים בו בזמן שביום השבת 90 אחוז מהנסיעות הן לתענוגות
בלבד. אני מאמין שאנו מצויים לסמור את השבת וללי ספירת השבת, אם ישראל
לא יתקיים במדינת ישראל, אבל יש לי נשימה ארוכה, וגם הקב"ה יעזור. אבל
לא זוהי נקודת המוצא עכשו, איפה צריך לחסוך בנסיעות לצרכי עסקים או בנסיעות
של תענוגות?

לגבי מוניות, אני מספל בטאלה של חלוקת מכוניות
לפי הערים, אבל איני יכול להגיע למסקנה שזה אפשרי. מצאתי במסרדי חוק מוכן
המבדיל בין מוניות עירוניות ובין מוניות בינעירוניות ואיני יכול להחליט
להפעילו, כי אני מבין שזה מתנגד לטבע הענין של המוניות, כי היא עשויה לשרת
את הארץ כולה, ולפי טיבה היא צריכה להיות מוכנה לתנועה תמידית.

אני רוצה כמוצדק לבקש את הועדה לראות את
הסדרים שנקבעו בתקנות לשעת חירום כנסיון שנלמד ממנו. באופן חוקי התקנות
קיימות רק לשלושה חדשים מיום פרסומן ואז הן צריכות לקבל תוקף מהכנסת. אל
נסהר להחליט מה יהיה מחר. בנדון זה כולנו רק מסערים. בעוד חדשים נראה
מה הן תוצאות הנסיון ועל פיהן נוכל להחליט.

היו"ר ט. בנטוב: אני מודה לסרים. אנו ננהג כפי שנהגנו עד
עכשו. אני מציע, שמכרי הועדה יציעו את
הצעותיהם נכתב לישיבה הבאה ואז נוכל לסכם.