

פרוטוקול מס' 18/ב
מישיבת ועדת הכלכלה
מיום כ"ג באדר תשי"ג - 10.3.53
בשעה 11.00

חברי הוועדה:

משתתפים:

- היו"ר מ. בנטוב
- י. אורי
- ג. אזניה
- ש. בבה
- ש. בז'רנו
- מ. חזני
- א. כהן
- ד. ליבשיץ
- ע. מימון

סדר יום:

שר התחבורה י. ספיר

המשך טקירת שר התחבורה י. ספיר.

סדר יום:

היו"ר מ. בנטוב:

אני פותח את הישיבה.
 טרם שאנו עוברים להמשך הסקירה של שר התחבורה, ברצוני להעיר בקשר עם התכנית לעריכת הסיוור לסדום ועין-גדי, שלא בלבד שאני מצדד בדבר זה ואני לוחם על אפשרות לקיימו, אלא גם ביסיתי לחפש דרך לבצועו המעשי. אתם יודעים שהיתה לנו ישיבה אל המשלחת של הוועדה יחד עם הנשיאות ונציגי כמה משרדים, שבה הוצגה השאלה על ידי יושב ראש הכנסת, שתמך בעצם בתביעותיו ש(א) לוועדות כנסת תהיה רשות לערוך סיוורים הקשורים בעבודתם; (ב) שיועמד תקציב סטויים לביצוע הסיוורים. בישיבה זו כולם תמכו בעמדה זו פרט ליושב ראש ועדת הכנסת וועדת העבודה, שהם מסוים מה טענו, שאין זה מדיניות של ועדה לערוך סיוורים; היא יכולה לערוך סיוורים אך השר אינו חייב לשאת בתקציב לבצוע הסיוור. בסופו של דבר סיכם יושב ראש הכנסת שהנשיאות עוד תשוב ותדון בעניין זה ותוציא את מסקנתה. בינתיים

נסע יושב ראש הכנסת לחו"ל. דברתי עם סגני היושב ראש והם הציעו לי לחכות עד שיושב ראש הכנסת יחזור. היתה הצעה פרטית של חבר הועדה אורי שהציע מבלי להכנס לדיון הגדול לחפש דרך מעשית לבצע את הסיור שימומן על ידי 3 מטוסי: מטוסי המחבורה - אם כי אינו קטור בזה באופן ישיר - מטוסי המסחר והתעסיה ומטוסי החקלאות. דעתי אמנם לא היתה נוחה מצורה כזו של סיור, אבל בכל זאת נסיתי לקחת דברים עם הטריים. דברתי עם שר החקלאות והוא הסכים להשתתף בשליש של התקציב; דברתי עם שר החקלאות, ושר החקלאות טרם. הוא סבור שהדבר הזה צריך למצוא את פתרונו העקרוני. מכיוון שגורם אחד נפל, לא לקחתי דברים עם השר השלישי. אני חושב שאין לנו ברירה אלא לחכות עד שהגורמים הנוגעים בדבר בכל זאת יכריעו בענין באופן עקרוני.

י. אורי:

היות והסיור לא יצא לפועל במסגרת ועדת הכלכלה, ברצוני למסור לחברי הועדה שהצעתי לוועדת הבית לארגן סיור לחברי הכנסת הרוצים בכך על חשבונם.

היו"ר ס. בנטוב:

אם לחברים אין הערות או הצעות בסעיף זה, בעבור לעניני המחבורה, והפעם נשמע את שר החקלאות על התחבורה האווירית.

שר החקלאות י. ספיר:

אני מבין שזה החלק האחרון שנותר לנו. כיום נמצאים בפעולה ובשימוש שדות התעופה בלוד, חיפה, תל-אביב, אילת במקצת במחניים ומנצלים את שדה התעופה ברמת דוד במקרים יוצאים מן הכלל כשיש ערפל ואי אפשר לנחות בלוד, ועל כך יש הסכם עם חיל האוויר. ישנה בעיה של שדה תעופה בירושלים שעדיין אינו קיים ואשר אגע בהמשך הדברים.

ביחס לשדה התעופה בלוד מקרא כמה מתונים מתזכיר שקבלתי:

"בשדה התעופה בלוד, לאחר שבצענו השנה את הארכת המסלול 10-28, מערב-מזרח, עד לאורך 2400 מטר, הגענו לאפשרות של נחיתות והמראות של מטוסיים מהטובים הגדולים ביותר, במשקל מלא, ועל ידי כך הוגדרנו, בהתאם לתקנות ארגון התעופה הבינלאומי כשדה תעופה בינלאומי סוג ב'. אולם דבר זה מחייב אותנו להאריך גם את המסלול 1-19, צפון דרום בעוד 250 מטר כדי להגיע לאורך כולל של 1800 מטר. עבודה זו אריכה לעלות כ-100 אלף לירות.

הצעתנו לרכישה ציוד וחמרים נוספים הדרושים לפתוח שדה התעופה בסך של 400 אלף דולר על חשבון הענקה האמריקאית לא אושרה, אולם מן ההכרח להבטיח סכום של 25 אלף דולר, לפחות לרכישה חמרים וחלקי חילוף הדרושים בעיקר לציוד ההדיו הקיים שלנו.

יש הכרח בהקמת מחניים נוספים לצרכי המכס. ספאת הקיצוצים בתכנית הפיתוח לא נוכל לבצע גם עבודה זו, שעבודה לקחנו בחשבון סכום של 35 אלף לירות.

בעיה נוספת היא הסדר השמירה של שדה התעופה פתרון חלקי ימצא כפי הנראה על ידי העסקת מספר נוטרים על חשבון סעיף המשכורת שלא נוצל במלואו לרגל חוסר עובדים. אולם הבעיה בכללה דורשת פתרון קבע, אם על ידי הגברת כוח האדם של המשמירה ואם על ידי שמירה קבועה שלנו.

ועדת הכלכלה היא זו: בקרתי בטדה התעופה והיתה לי אתמול שיחה מסוימת עם היועץ מטעם או"מ. (יטבם כמין שני יועצים מטעם האו"מ המייצגים בכל עניני האויר). הרושם שקבלתי הוא זה: טדה התעופה בלוד, על ציודו הקיים, בטיפורים מביטליים יכול להחשב לטדה תעופה טוב מכל הבחינות, הליקויים בו הם מעטים מאד. אבל, לפי דבריו, אין אנו מצוידים במידה מספקת בכל הפיקוח הדרוש על האוירונים. הציוד הטכני, העובדים והחלוקה המחלקתית של כל הניהול הם, לפי דבריו, פחות או יותר בסדר. אבל יש צורך בכמה אנשים בעלי מקצוע לפיקוח על האוירונים, והוא אומר שזוהי אחריה לא קטנה, כי יכולה לפעמים לצאת תקלה הנובעת מתוך כך שאיננו מפקחים במידה מספקת על טיב האוירונים. אגב, למדתי שהענין הזה נקרא אוויר ואוירונים זה כבר כה מורכב וכה קשה שבאמת האחריות היא עצומה.

ביחס לחברות התעופה הטובות טענין לציין שהתאיל לחץ מסויים מצד מדינות הקטורות עם הערבים. לדוגמא: בטח המטריאולוגי סרבה פאקיסטן לטוור ידיעות ישירות ללוד, לשירות המטריאולוגי שלנו. על ידי כך הקו הפיליפיני שעובר דרך לוד אינו בטוח, כי הוא אינו יכול לקבל את ההנחיות הדרושות, ואז יהיה לו יותר נוח לטוט לבירות או לסצרים. השירות המטריאולוגי בקס להעביר את הידיעות מפאקיסטן לרוסא ופרוסא ללוד, אבל הידיעות עלולות להגיע באחור על ידי כך, ולפעמים זוהי שאלה של רגעים. יש גם לחץ מצד הערבים על חברות תעופה שונות.

מספר הנחיות בטנת 1951 הגיע ל-1589; 538 של מטוסי הארץ והמטויר הכולל של ההטאות היה 2126. מספר הנוסעים בטנת 1951 שהגיעו ויצאו מלוד היה 64,207 ובטנת 1952 יצאו והגיעו 57,351, זאת אומרת שיט ירידה ניכרת בהטאות ל-1951, ורידה זו הולכת וגדלה בחורף 1952/53. זה קטור במידה ניכרת בעליה, בירידה כללית כתיירות, בירידה ניכרת במספר היטראלים הנוסעים לחו"ל במטוטים בגלל העלאה במחירי הכרטיסים בקטר עם ההפרט בערך הלירה ובקטר לתוספת של 50 אחוז מס נסיעות, העלאה המתבטאת בכך שבטנת 1951 עלתה טיטה ללונדון 156 לירות והיום - 650 לירות; לניוירק עלתה טיטה בטנת 1952 - 333 לירות וכיום 1311. כתוצאה מהעלאה זו פחת מספר הנוסעים באופן שניצול האוירונים, לא רק היטראליים, הגיע רק ל-41% של הטוטים. בגלל זה בטלו חברות שונות נסיעה אחת לשבוע.

בעיית הטיטות בקטר עם המטים היא בעיה די רצינית, וכבר הסמקתי לעמוד תחת תביעה מסויימת, כי יש בטיטת המט של הנסיעות טטום העדפה של הספנות היטראלית. על כך באה התנגדות מצד החברות הזרות, אך עדיין לא בהתערבות של המדינות הזרות. אנו איננו מעוניינים שירבו לנסוע באוירונים. אמנם הטויר עם החברות הזרות הוא בזה, שהן אינן מקבלות מטבע זר אלא בגבול של 25 אחוז מההוצאות שהם מוציאים בארץ בלירות, טויר שאינו הגיוני כל כך, והיתר טוקפא כאן. קיימות כל מיני קומבינציות בענין הכרטיסים. אנטי האוצר הניחו כי באוביקט זה של כרטיסי נסיעה לחו"ל יש מקום בכבוד בתבודות של ערך הלירה והדולר בין אם הכרטיסים בקנים ברחוב לילנבלום ובין אם בחו"ל. עד עתה היה מצב כזה - וזה התעורר בקטר עם ביטול היתרי היציאה - שהמדינה היתה נושבת כרטיס נסיעה בקורס של לירה-דולר, ומי שלא השיג כרטיס בדרך זו, טילם, בניח, 2000 לירות עבור כרטיס לניוירק לפי קורס של שתי לירות-דולר. עמדה שאלה, אם יש להמטיך בטיטה זו של מתן כרטיסים בקורס של לירה-דולר. הדיון בטלה זו עדיין לא נסתיים. לעתה קיים המצב הנוכחי.

כאן מתעוררת גם בעיה חוקית - האם אדם שיט לו זכות לצאת מהארץ אינו יכול לקנות כרטיס נסיעה בכסף יטראלי, כי פירוש הדבר כאילו היינו אומרים לו, אל תקנה חליפה בלירות יטראליות, כי אז נעמוד בטצב כזה שנאלץ לתת לכל אדם שנוסע כרטיס בלירות יטראליות, וכאן באה הצעה להטיל מס יותר גדול. הדיון והטיקול בענין זה לא היו כל כך מלאינות הצד של התעופה אלא מבחינת ההספעה היטירה על השוק בלילנבלום. הדברים האלה עדיין לא הוכרעו.

בקטר עם טדה התעופה בלוד והטיפורים

בבנין, הייתי שם לפני שבוע. בחדר שהכניסה ללוד זה כרטיס ביקור רע מאד
בשביל התיירים. החדר הצר שאליו נכנסים התיירים ומחכים כמעט בעמידה,
טורי המעבר אל המכס והמסעדה, לגבי כל זה עובדה תכנית כללית שתבטיח
סאולס ההסתנה יהיה אולם מרווח עם ריהוט מתאים, המעבר יהיה אנושי יותר,
והזמן באופן כזה יהיה יותר קצר, כי קצצנו את מספר האשנבים, והיוצאים
יצאו בדרך שניה אל המכס. אנו רוצים להרחיב את המסעדה ולסגור את
הגזסוטרס שמעליה, כי האנשים הנכנסים ללוד את הנוסעים אינם יכולים לצאת
לסדה התעופה ועל כן הם מצטופפים בגזסוטרס. היתה אמנם תכנית רחבה יותר,
להפוך את כל הקומה השניה של הבנין למסעדה במקום הסלון הקיים, שתהיה
כעין אטרקציה בשביל הקהל הישראלי אשר יבוא לשם לטייל. יש מקומות בעולם
שדה התעופה מסמט מקום לטיול. אבל זוהי תכנית יותר מדי רחבה, ואינני
חושב שבתנאים הכלכליים שלנו יהיו הרבה אנשים מתל-אביב או מהסביבה שיבואו
לטייל בלוד. על כל פנים, התכנית הנוכחית היא לספר את המסעדה ואת
הגזסוטרס ועל ידי כך ליצור יותר מרחב. ואותו דבר ביחס ליוצאים, אשר
כיום יוצאים לצריף של מסס. היציאה תהיה במקום אחר, והפקידות והעוסקת
בענין זה תעסוק בשני הצדדים, כי פועל הנוסעים הנא והיוצא, והעובדה
שהיוצאים והנכנסים מופיעים באותו זמן, זה לא תמיד כל כך דחוס שצריך
אדמיניסטרציות בפרדות ליוצאים ובאים. יהיו גם שיפורים באולם הגדול
של החברות. ישנן בעיות של מכס הזקוק למחסנים. וכל אלה הן תכניות שגציע
מיד, כי דברים רחבים יותר תלויים בתקציב הפיתוח, הנוון בוועדת השרים,
ויגיע בקרוב למסלה, ואז אצטרך להלחם על תקציב הפיתוח של מנהל התחבורה.

בחיפה ישנו שדה תעופה של 750 דונם
המסמט בסיס לקלוב האוויר ול"נתיבי אוויר ישראל קפריסין", ופעם בשבוע
נוחת ומטריא אווירון לקפריסין מסדה תעופה זה. הסדה הזה אינו שדה תעופה
בשביל חיפה. הוא נמצא בקרבת תקנית וקסון, ואם ארצה להסתמט בו, אצטרך
לבטל את תכנית הקסון, כי אז אי אפשר יהיה להקים שט בניינים. הקרקע של
הסדה הזה שייכת למדינה, וקיימת אפשרות להתחלף או למכור ולקנות או לקבל
בחכירה מהקק"ל שדה תעופה אחר בקרבת הנמל בטוח של 4000 דונם שיכול להיות
מותאם לשדה תעופה לצפון. ברור שכאן יש ענין זה לחיל האוויר שהוא מעונין
בשדה תעופה גדול.

כיום המצב הוא בערך כך, שבתוך אמסגרת
התכנית כולה, חיל האוויר היה רוצה לפחות שיובטח המקום, יקבע, יוסקע
ויאוטר למטרה זו, ואת פיתוח המקום יעשו לאט לאט, ובהתחשב עם הצרכים
הצבאיים. בינתיים הם עומדים על קיומו של הסדה הזה. לנו מבחינת משרד התחבורה
אין ענין בשדה תעופה זה.

היו"ר ט. בנטוב: מה שחוו של שדה התעופה בלוד?

שר התחבורה י. ספיר: אין לי כרגע המספרים הסדוייקים, אבל אני
יכול להמציא לכם אותם. אבל אין כל ספק
ששדה התעופה בלוד יכול לקלוט את כל התעופה. אבל יש צורך ששדה תעופה
נוסף לימים של ערפל, כי היו מקרים שאווירונים היו צריכים לנסוע לקפריסין
כדי לבנות שם, אבל עם שדה התעופה ברמת דוד הדבר הזה מסתדר. מבחינת הערפל
לוד הוא אחד מסדות התעופה הטובים בעולם. רק ימים ספורים ישו בלוד ערפל
המפריע לבחירת האווירונים. אולם לצורך דבר זה לא כדאי לבנות עוד שדה
תעופה. מבחינה של התנועה האווירית הפנימית, קשה להניח, שבאיה יום מן
הימים - מפילו ביטוב של 4 מליון נפס- יהיה כדאי לטוס מחיפה לתל-אביב.
הדבר היחיד שיהיה כדאי הוא לטוס מחיפה לאילת, ואז תעמוד שאלה, אם לא
כדאי לנסוע ללוד ומלוד לטוס לאילת. מבחינה זו אין אפוא צורך, אבל אם מבחינת
צבאיות יהיה כדאי והכרחי להקים שדה תעופה בצפון, זוהי שאלה אחרת.

אני נלגש לעניינים אלה באופן זהיר מאד
וללא התלהבות ייתר.

בתל-אביב יש טדה תעופה קטן, שכיום מסמס

לצרכי בית הספר לתעופה ולפעולות דאיה. טדה זה מוחזק על ידנו ועולה לנו 25 אלף לירות לשנה. יש הסכם עם חיל האוויר שלא נעשה בו שום שנויים במסך 5 שנים. הוא נועד לצורכי תחבורה בפנים הארץ וכאשר "ארקיע" תרכוש את המטוסים המתאימים, יהיה צורך בעבודות פיתוח. אני גם כאן מפקפק אם יש הצדקה לקיים במרחק של כמה ק"מ מלוד טדה תעופה מיוחד בתל-אביב. אני חושב שאין שום הצדקה לכך, ואני הצעתי לבטל את העניין הזה.

אחרת הדין ביחס לטדה התעופה באילת, שהוא לעת עתה אחד ממכשירי התחבורה היחידים לאילת, ויש לנו מתכוונים להסקיע עוד כספים כדי לשפרו. לעתה עתה המטלול הוא שם של קורקר ולא של בטון, ואנשי האוויריה טוענים, כי לאורך ימים אי אפשר יהיה להשאיר זאת, ויהיה צורך להכניס שפורים, ובתכנית שלנו ישנם סכומים מסויימים שאנו מתכוונים להסקיע שם כדי להכין את המטלול.

גם המוסחה של או"ם אומר, כי בטוח זה אכסידנט אחד אינו ניתן לתיקון למסך שנים רבות ואנו צריכים להזהר מאד. אנו נמצאים מבול הטיכון המכטימלי המותר לא רק באילת, אלא בכלל בגישתנו לענייני האוויר. תכינו טלפעמים טעות בחשוב הטרה של האווירון במאמים קילו יכולה להביא לידי אסון.

קיים טדה תעופה קטן במחביים, ובאה אלי הצעה, שהגליל זקוק לטדה תעופה כדי להגיע לתל-אביב. אינני מוכן להסקיע אף פרוטה כדי לאפשר לטיסהו לטוס באווירון מהגליל לתל-אביב.

טדה התעופה בירושלים הוא בעיקר בעיה בטחונית, כי מבחינת התחבורה האזרחית אין בזה שום צורך. ישנו שטח של קרוב לאלף דונם, על יד בית וגן, המיועד למטרה זו. הכוונה אינה להקים טדה תעופה אלא לקבוע לעת עתה את השטח על מנת שלא ייעלם. והבעיה של כסף להפקעת הקרקעות. אינני מוכן לוטר טזהו דבר דחוף שאעמיד אותו סיד לדיון, אלא אם כל האקלים הפוליטי ישתנה במידה כזאת, שנחשוש לגשם.

תחבורה אווירית בפנים הארץ היא רק בשטח של לוד-אילת וישנה חברה מיוחדת "ארקיע" המפעילה שני מטוסי קומנדו בקו זה.

בחברת אל-על שהיא למעשה חברה מטלטלית, כי למטטלה יש שם 51 אחוז מהזכות להסקיע הון ויותר מ-51% בהון המוסקע. יתר השותפים בחברה זו הם הסוכנות וההסתדרות. יש כ-400 אלף דולר של יהודים דרום אפריקנים שנמצא בתוך ההון של אל-על, אבל עדיין לא בצורה של מניות. לאל-על יש 4 קונסטליטן (4 דקות). ההון הדרוש הוא סליון וחצי לירות ויש עוד חצי סליון לירות שזוהי אופציה לבנק. באמריקה ל-5 שנים, ויש להם עוד שנתיים כדי להחליט אם הם רוצים לרכוש מניות או לא. אל-על קבלה הלוואה של סליון וחצי דולר, שמטלטל בתל"ם חדשי של 110,000 דולר, 50 אלף דולר מטלטל המטטלה, והיא מתחיל לקבל זאת בחזרה עם תום התשלום לבנק בניו יורק.

המצב באל-על הוא כזה, טעד 1952 המאזן טראה רווח. בשנת 1952 המסתיימת ב-31 לדצמבר, אין רווח ניכר, אבל אין הפסד. המצב אינו הולך וטוב, והחדשים האלה אינם כל כך קלים, אך הסכומים הם שבתקופת האביב תגבר תנועת התיירות, ואז כמובן יהיה יותר קל. מאפריל יונהגו, כנראה, יותר טיסות עממיות שכיום קיימות רק בקוים של ניו יורק-לונדון-פריז.

הבעיה של אל-על היא, שלפי דעתי, בלי תוספת של הון ניכר על ידי הכנסת אווירונים חדשים יותר, יכולה חברה כמו אל-על להתחל תוך שנתיים. הליקויים שהיו באל-על עד לפני שנה אינם

יותר. הטיטות יותר מסודרות והבטחון יותר גדול. אינני מוכן לוותר, שאין לי קוויים אדמיניסטרטיביים, אם כי גם בגישה אל הנוסעים חל שנוי, אבל יש מקום לטיפורים נוספים. מבחינת האדמיניסטרציה אינני מוכן לוותר. האדמיניסטרציה של אל על אינה מסודרת. אגב, הספרים שבוקטים לי כמספר המקובל של עובדים סביב אווירון אחד בטיטות בין-יבשתיות הוא 300 איש בארץ ובחו"ל, שני שליטים בארץ ושליש בחו"ל, כולל מכירת כרטיסים. לא בדקתי אם מספר זה מקובל בכל החברות. יש לי הרושם שיש חברות שאצלן המספר יותר קטן והיעילות יותר גדולה. ישנם אנשים טובים מאד בין העובדים. ישנם אנשים שהספיקו להתמחות, אך יש גם אנשים שאינם עומדים על הגובה הדרוש מבחינה מקצועית. הכוונה שלי היא להטיל על מישהו לבדוק את הדבר הזה באופן מעשי.

הקושי בכל שטח האוויר והתעופה הוא בהשגת עובדים מתאימים. חיל האוויר חוסף מהתעופה האזרחית והתעופה האזרחית חוטפת מחיל האוויר. הם משלטים שכר גבוה לטייטים ואחרים. לעת עתה יש מספר ניכר של טייטים זרים. פעולת הכשרה נעשית, וגם כאן אני קובע, שאין די מדריכים.

כדי שאל-אל תהפך לדבר יותר מבוסס, מתנהל

מו"מ העומד להסתיים, על הכנסת הון חדש מחו"ל על ידי תכנסת מספר אווירונים חדשים עם חברת תעופה לא מאלו הידועות, חברת תעופה שאינה עוסקת בנוסעים אלא במטאות בלבד. 5 אווירונים צריכים לעלות 7 מליון דולר, ומה תשלם החברה סכום מסויים בתוך איקס שבנים. מסיימתיים המו"מ הון החברה יגדל, כי כיום שווה אל-על 3 מליון לירות. על כך יש החלטה של ועדת שרים. מסיימתיים המו"מ החברה הזאת תהווה 49 אחוז והישראלים יהיו 51 אחוז. נשאלת השאלה באיזה אחוז תשאר הממשלה. אינני יודע אם הפרינציפ של 51 אחוז מוכרח להשמר, אבל לעת עתה זהו הנוהג.

ש. בז'רנו: איזו חברה היא זו?

שר התחבורה י. ספיר: חברה אמריקאית. יש כל מיני בעיות מורכבת מסביב לעניין זה, ואינני יכול להרחיב את הדבור על כך, כי הדברים הם בגדר של מו"מ. היו כמה בעיות ביחס למטבע הזר, וסוכם שאנו והאוצר נסכסם את הדברים ואז אפשר יהיה לסיים את המו"מ, ואני מקווה שהוא יסתיים מיד, כי אמר לא מצטרף למאז הון אחר, אחרת אל-על תתחסל. יש צורך במנימום של 5 אווירונים גדולים ואז יתכן שימכרו את הקונסטליישן. ההנחה היא כי השקעה זו תשתלם היות ואם אל-על תהיה מסודרת מכל הבחינות היא תוכל להתחרות בחברות הזרות.

האדמיניסטרציה וכל מה שקשור באווירונים זה עניין מורכב מאד. המומחה מטעם מו"מ הטביר לי מה פירוש שמירה על אווירון כדי שהיה מסוגל לטיסה; זה עניין של בדיקות על גבי בדיקות.

ועכשו אני מגיע למפעל הקשור עם כל עניין התחבורה האווירית וזהו מכון הבדק. אני מצטער על הפרסום שנתן ב"הארץ" ולא מחוגי משרד התחבורה. לפני שבתיים או 3 שבנים התעוררה בעיה: חברת אל-על מוציאה כ-3/4 מליון דולר בחו"ל לתיקון אווירונים ועוד 650 אלף לירות ישראליות בארץ, האם לא כדאי להקים מכון בדק בארץ שבו ייעשו כל התיקונים. ואז הוחלט להקים את המכון הזה. ההנחה היתה שכל התיקונים של אל-על ייעשו במכון זה, התיקונים של מטוסי חיל האוויר ייעשו במכון זה וכן התיקונים של אווירונים זרים העובדים בארץ. אני יכול לוותר לכך, כי בכל המזרח התיכון אין מכון בדק באוי לשמו. הדיוק הקשור בתיקוני אווירונים הוא כל כך גדול שמכון בדק זקוק לאטור לפי כללים בינלאומיים. ועל כן הניחו שהחברות מהסביבה, אילטיה ויוון יהיה כדאי להן להעביר תיקונים למכון הבדק שלנו. אולם מתברר שעניין זה כל כך מורכב - וזאת למדתי רק אמשול מהמומחה מטעם מו"מ - שמכון כזה לתיקונים מותאם לפי סוגי האווירונים. אותו מכון שבו מתקנים קונסטליישן אינו מתאים לתיקון סוג אחר של אווירונים. לחברת "איר פרנס" יש מכונים מיוחדים לכל סוגי האווירונים. אמר לי המומחה מטעם מו"מ

של חברת ס.א.ס. יש 3 מכוניות ובכל מכוון מתקנים טובים אחר של אוירובנים. יוצא
אפוא שמכוון כזה צריך להיות כה מקיף וכה מסוכלל עד שצריך להשקיע בו
לפחות 7 מליון לירות, מזה שליש בדולרים. חלק מהאיור בקנה אבל לא הכל.
ישנם תיקונים שחברת אל-על מצבעת על ידי צוות שלה, אבל אלה הם תיקונים
קטנים. כדי להחזיק מכוון כזה יש צורך בצוות אנשים - אני מתקשה להגיד את
המספר - אבל זה מגיע למאות. החזקת מכוון כזה תעלה בסכומים עצומים. זאת
אומרת, שאם מכוון כזה לא יכול לעבוד במלוא היכולת, הוא נבזי על הפסדים.

שאלתי אותו מומחה מטעם או"ם כיצד הוא היה
ניגש לעשות דבר כזה, והוא אמר לי, שהיה עושה חלק אחד כדי לעשות עבודות
מסויימות ולאחר מזה היה מוכיח את יכולתו, היה ממשיך הלאה. כדי לרכוש
את האסדר הבינלאומי למכוון כזה זה כמובן תהליך של שנים. אני לא אתפלא,
שבמשך 2-3-4 שנים שמפעל זה יקום, הפעמה של 7 מליון לירות, הוא יגרום
הפסדים של חצי מליון לירות לשנה. מה ערכו של מכוון כזה מבחינה בלתי משקית,
אינני יודע, ועל כן קבעתי פגישה עם שר הבטחון ועם הנוגעים בדבר כדי
לעמוד על היקפן של הבעיות הקטורות בענין זה ולאור זה אפשר יהיה להחליט,
כי אחרת צריך להשקיע במפעל זה - נוסף על ה-3 מליון לירות שכבר הושקעו
בדולרים על ידי הלוואה שנתקבלה מאמ"פ - סכום נוסף של 4 מליון דולר, ואינני
בטוח שנסתפק בזה. יש הצעה שניהול המכוון לא יהיה בידי אנשים שתימנו על
ידי הממשלה או ההנהלה, אלא על ידי חברה מסויימת של איש מסויים שהוא היוזם
של המפעל הזה והוא גם המומחה, דבר שנראה בעיני **מפלגת** מאד.

היו"ר ס. בנטוב:

מי משקיע את הכסף במכוון זה?

שר התחבורה י. ספיר:

הממשלה. את העניין הזה לא שמתי במסגרת
חבריות הפיתוח שאני מכניס בהן את כל
התלהבותי ונכונותי על שלא אלמד את כל העניין.

באשר לשרות המטריאולוגי, בנכחתי לדעת
שזה אחד המפעלים ביפנים. היקף האינפורמציה המתקבל הוא עצום, וזוהי באמת
עבודה עצומה. כדי להגיע למסקנה שמחר ירד גשם, צריך לקבל ידיעות מקצה
אירופה, מהמזרח וצפון אפריקה. יש קשר עזף עם תחנות שונות ובבת אחת מתקבלות
ידיעות מכמה תחנות. ידיעות מתקבלות כל כמה דקות.

היו"ר ס. בנטוב:

מהי ההכנסה של התעופה בדולרים?

שר התחבורה י. ספיר:

אין לי מספרים מדויקים כאן אבל אני מעריך
שהערך המוסף מגיע ל-50 אחוז.

אשר לתכניות הפיתוח של כל התחבורה, הרי תכנית
משרת התחבורה מסכמת ב-27-29 מליון לירות לשנת 1953/54. לשנת הכספים
הנוכחית היה תקציב התחבורה 12 מליון לירות, יחד עם הדונקסטמס **בנוצרו**
כ-9 מליון לירות. אני מוכן לקבל 29 מליון לירות אך היות ואני יודע שלא אקבל
סכום כזה, ערכתי את התכניות במסגרת של 18 מליון לירות.
הסברתי לכם שבנמל חיפה נתחלנו בעבודה של
שפורים מסויימים, שכדי לסיימם יש צורך לפחות בסכום של 2 מליון לירות.
בכדי להגיע בנמל הקישון לסיוף שלם מסויים דרוש סכום של 2 מליון לירות גם כן.

כולל

בענין הרכבת, כדי להבטיח את הפעולה הנורמלית
של הרכבה, את החבור עם התחנה ברח' ארלוזורוב, דרוש סכום של 7 מליון
לירות, אבל מזה 3,5 עבור ציוד מסוגים שונים, וזה אפשרי בלי ספק להשיג
באשראי. אני הורדתי את ה-3,5 מליון לירות אלו מחשבון תקציב הפיתוח של
1953/54.

מטלית הנגב זוהי תכנית שצריך להשקיע בה
8,5 מליון לירות נוסף ל-2 מליון לירות שכבר הושקעו. גם תכנית זו אני מציע
להפסיק בטלב מסויים שיבטיח לנו את הקטור הגבוה עם ירושלים ויבטיח לנו השלמת

אותם הקטעים שהחלט בהם כבר על מנת שלא ילכו לאיבוד, וזה יכול להיות בגבולות של מליון וחצי לירות.

גם בתעופה - שיפורים מסויימים בסדרת התעופה והסקעת סכום מסויים באל-על - יהיה צורך להשקיע לא פחות ממליון לירות.
נמל יפו זקוק גם כן לחצי מליון לירות בקטר עם התכניות שהסברתי לכם בישיבה הקודמת.

הספנות והשירות המטריאולוגי זקוקים גם הם לטכומים קטנים, וכל הסכומים הללו מניעים ל-18 מליון לירות, אם לא יוקצב הסכום הזה, לא נוכל לסיים את העבודות בהן התחלנו.

היו"ר ט. בנטוב:
ועתה, אנו צריכים להכנס לעצם הדיון. השאלה אם נכנס לכל השטחים - יבשה ים ואויר - או נמביל את עצמנו לכמה דברים שהם אקטואליים ביותר ונשאיר לעצמנו אפשרות לחזור לעניינים אחרים במידה שהם יהיו אקטואליים. נדמה לי שענין התחבורה היבשתית וענין הקואופרטיבים, הם העניינים האקטואליים ביותר, ראוי מציע שנתרכז בהם.

י. אורי:
שמענו הרצאה מקיפה, מענינת ועניינית. אך אינני יודע אם עכשו עלינו להכנס לדיון על הרצאה זו כי אינני יודע מה תהיה תכלית דיון זה.

היו"ר ט. בנטוב:
מטרת הועדה אינה רק לטטוע הרצאות מעצמות. אנו מניח שיש כאן מקום לבדיקת הדברים, הערות ואולי גם לסיכומים והמלצות.

א. כהן:
אני חושב, שגם פן התחבורה וגם אנו מעוניינים בחילופי דעות. ישנם שטחים רבים שהם ספציאליים, אבל ישנם שטחים שאנו בתור חברי כנסת ובתור אזרחים, יש לנו דעה עליהם. קודם כל חשוב שהממשלה תשמע דעת חברי הועדה, אם אחר כך תתעורר שאלה ביחס למסקנות, נחליט אם יש צורך בהן ואם לאו.

היו"ר ט. בנטוב:
אני מציע שנבביל את עצמנו להערות כלליות ולענייני התחבורה היבשתית.

א. כהן:
בטוח תעבורת הנוסעים ברצוני לשאול, אם נביע לידי כך שיהיה פיקוח על התעבורה. שמענו מפי מר רמז המנוח, מפי מר פנקס המנוח וייבדל לחיים מפי מר טפיר כי יש רצון לקבוע פיקוח על המחירים. אני סופל - מדוע רק על המחירים. אם אין לנו אפשרות להלאים את מסק התחבורה אחת מטתים: אן התחרות חפשית, אן - אם יש חזקה - פיקוח ממסלתי. אני רוצה שיהיה חוק ולפיו תהיה מדיניות, ולא רק מדיניות אלא גם כלים לבצוע, ואם כלים לבצוע, הרי דרושים שני דברים: קודם כל צריך שיהיה מפקח כללי בעל מקצוע ומפקחים איזוריים בעלי סמכות ממסלתי שיפקחו על תנועת האוטובוסים; שנית, צריך להקים מוסדות או ליגות של אזרחים בעידוד הממשלה או העיריות....

שר התחבורה י. טפיר:
ישנן ועדות כאלו על יד העיריות.

א. כהן:

הן לא השיגו שום דבר.

נקודה שניה: אני מסוכנע שכיום התחבורה בארץ מסודרת רק מנקודת דאגות אחת - הרנטביליות של הקונפרטיבים. אינני סולל זאת, זה מסק שצריך להיות בנוי על רנטביליות. אבל אינני רוצה שנקודת המוצא תהיה הרנטביליות של הקונפרטיבים. נקודת המוצא צריכה להיות - נחיות הנוטעים וקישורן זמנם היצרני, ואם זה גורם לחוסר רנטביליות, בעלה את הסחירים.

ט. בז'רנו:

ההרצאה ששמענו היתה מקיפה, מפורטת וסענינת. אבל בנין ההרצאה והגישה

לבעיה הם, לפי דעתי, מוטעים.

התחבורה זוהי אחת הפונקציות החשובות ביותר במסק, ואם יש משהו חולה אצלנו במסק, הרי זוהי התחבורה, ומכל הבחינות. לדעתי, אנו יכולים להגיד בבטחון: אף פעם לא נצליח לבנות מסק יעיל בסדינה זו! אם לא נפתור את המחלה היסודית של התחבורה. אינני מופתה במסך זה, אבל אני יכול לתאר לי, שטורטי המחלה הם כה עמוקים, שטוב יותר היה אילו לא היתה קיימת התחבורה בכלל, ואילו היינו יכולים להתחיל לארגן את התחבורה מחדש מאסד לתקן את הקיים. ואני רוצה לתת כמה דוגמאות על מנת להסביר למה אני סתכוון.

גובלת סחורות ברכבת בעולם היא הזולה ביותר מחוץ להובלה במים. אצלנו דבר זה בלתי אפשרי, כי אצלנו אין תכנון ביחס למחסניה והתעסיה הקטורים ברכבת. לא יתכן שבמסך לבנות מחסנים ובתי חרוטת שאין להם שום קשר לרכבת, ואין להם שום אפשרות להשתמש ברכבת, כי ברגע שצריך להעמיס את הסחורה בתחנת הרכבת על אוטו מסא ולהעבירה לבית החרוטה, אינה כדאית כל הובלה ברכבת.

דוגמא שניה: למעלה ממחצית הובלת הסחורות היא בטרקו אארץ, והבטל העיקרי בטרא בצפון הארץ, ומסקיעים כספיים בספור נמל זה בטקום לאקיים נמל בדרום הארץ. התוצאה היא, שאנו מסתמסים בתחבורה יקרה ביותר - בכביש, שבטבילנו היא יקרה פי כמה, כי כל ההוצאות לסלילת הכבישים הן בטבע זר.

הייתי רוצה טאד שמשרד התחבורה ינסה לתכנן את כל בעיית התחבורה בארץ, ולא יתקן פה ושם תיקונים שאינם עוזרים לפתרון הבעיה מעיקרה. ואז יכול להיות שמשרד התחבורה יגיע למסקנה שהרבה יותר זול להפסיד הסקעות רבות שנעשו בעבר ולהתחיל מחדש. ודוקא בשטח זה יש לנו הזדמנות יוצאת מהכלל. אינני יודע באיזה מידה נבזבז את כספי השלוטים למצרכי תצרוכת, אבל יכול להיות שמשהו נוכל להוציא להסקעות פרודוקטיביות, אבל לפחות בספצל התחבולה צריך לבצל כספיים אלה, וזוהי הזדמנות אידיאלית למתכנן, כי יש הכנסה קבועה ל-12 שנים.

התעבורה שלנו מבוססת על מונופולין, והיא יקרה בצורה איומה. בארצות אחרות, איפה שמסק זה הוא בידו הממשלה - חכמת ממסלתית, אוטובוסים ממסלתיים ואניות חצי-ממסלתיות - יש בכל התחרות בינט לבין עצמם. אנו הצלחנו להוציא לגטרי את גורם ההתחרות ממסק התעבורה. אינני יודע איך הגענו לירי כך, אינני יודע איך אפשר לתקן את המצב הזה. אבל נדמה לי, שזו צריכה להצות הבעיה העקרית לנגד עיני אנשי משרד התחבורה - כיצד להכניס את גורם ההתחרות לתוך המסק הזה.

ט. בבה:

אם לדבר על התחבורה היבסטית, הרי היא מבוססת על מונופול, ומונופול טוכרח תמיד להיות מבוסס על חשבון, ואני יכול להבין שעושים זאת על חשבון הצרכן.

אבל אצלנו המובנופלין נתנו ללא כל חישוב. זוהי סתם הפקרות. לקחו
סטחים מסויימים במטק וזרקו אותם טרף לאנשים שחלק גדול מהם נמנה היום
על הבורגנות הזעירה, שאין להם שום קשר עם בעיות סוציאליות מיוחד. לפעמים
אפטר לר אות בעל אומן מסא עשיר יותר מנהג אוטובוס.

עד כמה שהבינותי מדבריו של סר התחבורה
במידה שהם נגעו לסטח זה, הרי הוא מנסה לכבות טריפות, הקואופרטיבים
דורשים 40 אחוז, הוא יתן להם 15 אחוז. לא זוהי הבעיה. בטטח זה דרוס
שנוי יסודי.

מסר לרכבת, כטובן שבכל העולם הרכבת
מתוכננת בצורה כזאת שיט לה שלוחות לכל התעשייה. יש גם ארצות שבהן ישנם
קוים מיוחדים מהרכבת למפעלי התעשייה; על כל פנים אין ארץ שבה אין
סובילים את הסחורות ברכבת. אצלנו המצב אינו כך. אצלנו הובלה ברכבת
כרוכה בהוצאות עצומות. אין ספק שיכולנו לעשות גדולות בטטח הרכבת אילו
היינו מכניסים כאן את גורם ההתחרות.

גם ענין המטאות נתון בידי מובנופול. הייתי
רוצה לדעת אם בכיוון זה ישנן אילו תכנית לשנוי הדבר.

י. אורני:

אליבני רוצה להקל על עצמנו ולראות את
הטלאכה בה קלה שאפטר לסנות את פני הדברים
במחי יד. ישנם תנאים שיוצרים מסורת. אצלנו היו תנאים שיצרו את תל-אביב,
זכרונה תהיה יזמה זו. אילו היינו ניגשים כיום לבצע את תכנית התחבורה
העירונית והבינעירונית, יתכן שהיינו עושים אותה כפי שטציע חבר הכנסת
בו'רנו. אבל אנו נתקלנו במצב מסויים.

אני חושב, שהתפללות בהובלת המטאות

אינה לטובת הענין.

מה שנוגע לאס"ד, אני יכול להיות מרוצה

ממנו ואני יכול להיות בלתי מרוצה, אבל בשואופרטיב זה הוסקע הון עצום,
ואי אפטר לחסל אותו במחי יד.

גם הרכבת נבנתה אצלנו לפי כל מיני חטובים

שהיו בטעתו.

בזמן האחרון קראתי, שעיריית תל-אביב

רוצה להכנס בתור שותף ל"דן". הייתי רוצה לדעת מה הן האפשרויות שהמסלה
תכנס בתור שותף לתחבורה הבינעירונית.

ס. חזני:

האפשרויות הקיימות ביחס לתעבורה הן:
א. הלאמה. איבני שולל הלאמה באופן עקרוני,
אבל איבני ממליץ עליה למעטה, כי מטק זה מצריך הסקעות עצומות, ואיבני
יודע אם מבחינת נוחיות הנוסעים ומחירי הנסיעות, המצב יהיה יותר טוב אם
המטק הזה יהיה בידי המסלה.

ב. ישנה אפשרות שניה - הכנסת גורם

ההתחרות. איבני ממליץ גם על כך, כי זה אומר שנחזור לאותו מצב שהיו
מחסוטים על הכבישים ומכות. זה יכול לעזור במסוהו לספור התנאים, אבל
ההפטד שקול כנגד השכר. על כל פנים לא בזה אני רואה את הפתרון.

ישנה אפשרות שלישית - להכניס שותפים

נוספים בחירות הקיימות מבחינת המסמון. צרד. נראית לי.

כן ממליץ אני על פיקוח על התעבורה, אבל

פיקוח יוזם ומתמיד.

באשר לרכבת, אם בהסוואה לאוטובוסים אין

בה כל חסכון במטבע זר, איבני יודע אם כדאי להסקיע מליוני לירות בפיתוחה.

היו"ר ס. בנטוב:

אינני מאמין בהתחרות, בפרט לא בתחרות, כי התחרות בדרך כלל זה בזבוז, כי בתחרות ישנם שניים: המנוצח והמנוצח, והמנוצח הוא המפסיד. אי אפשר שתהיה התחרות בשירות צבורי, זה גם אינו ניתן לביצוע, כי מה פירוש הדבר, יהיו שני קוים ברחוב אלנבי שיתחרו זה בזה?

השאלה היא - וכאן אני מסכים עם חבר הכנסת כהן - ושהו המבחן של השירות הצבורי - מהי מידת השירות הנתנת לצבור, וזה קודם לכל דבר אחר. וכאן, לדעתי, נקודת המוצא לענין המחירים. אם ישנו שירות צבורי, צריך להבטיח שלנותני השירות תהיה פרנסה בכבוד, אבל קודם כל שיתנו את השירות.

לגבינו הבעיה היא גם כלכלית. אני חושב שיש אצלנו בזבוז עצום של מכוניות פרטיות ומוניות, הבאות כתוצאה מחוסר יכולת להשתמש בשירותים הצבוריים. סדור יעיל של התחבורה היה מקצץ בכל התחבורה היקרה שאיננה צבורית. עקול התחבורה היה גם פוזיל אותה. אילו היתה התחבורה יעילה, זה היה מעלה את מספר הנוסעים. אחת הבעיות העיקריות זהו בזבוז הזמן של כלי הרכב שעומד. אני יודע שלפעמים עומדים תורים ארוכים של נוסעים בבתחנה הסופית עומדים 10 אוטובוסים ואינם זזים. העובדה שאין כרטיסנים בתוך האוטובוסים מאריכה את זמן הנסיעה, כי אחרת אותו אוטובוס ישעושה 20 סבובים ביום יכול היה לעשות 40 סבובים. אפשר לארגן את התחבורה באופן יעיל אם היא תהיה קטורה בלוח זמנים. בכל עיר בעולם יש לוח זמנים עד לפרטי הסקונדות. אצלנו דבר כזה אינו קיים. המטסלה שיש לה רשות להגיד איפה עומדים ואיפה נוסעים יכולה לפקח גם על זמני הנסיעות.

תיקון בוסף הוא, ריאורגניזציה של הקוים, דבר שהמטסלה יכולה לקבוע אותו. היא יכולה להרשות למספר מסויים של אוטובוסים לנסוע בקו מסויים.

בעיה שניה היא הקשר בין האוטובוסים והרכבת. יסמטה פעמים שאני חושב שיש לפתח את הרכבת. ישנו קו רכבת אחד שיכול להיות יעיל וזול מאד, וזה קו חיפה, שלדעתי, יכול להגיע עד רחובות. אני חושב, שמחיפה לתל-אביב אפשר להגיע בשעה ורבע, ואז אנשים יעדיפו לנסוע ברכבת. לדעתי, לא צריך להתפשט עכשיו על כל מיני דברים אלא יש לגטור קו זה של חיפה-תל-אביב באופן יעיל עם אפשרות להאריך את הקו עד רחובות, צריך לעשות זאת. ואז אני אומר, כל שעה תצא רכבת. וזהו הדבר שיצור את ההתחרות, כי יסעו יותר ברכבת ואז אפשר יהיה להעביר את האוטובוסים הנוסעים בקו זה לקוים אחרים.

בעיה שלישית היא בעיית הנהגים. אני חושב שנהג צריך לקבל דרגה של עובד צבורי, ואין זה מספיק שיש לו תעודה שהוא יודע לנהוג. אני חושב שצריך לסדר קורסים מקצועיים, שבהם ילמדו הנהגים גם דרכי נימוסים, וכל נהג יקבל תעודה, ורק עם תעודה כזו יכול להיות נהג של שירות צבורי.

בענין הובלת סחורות, אני חושב שפה מוכרחים לעשות איזו שיא ראציונליזציה, כי זה קטור מצד אחד עם דווחים מנופחים ומצד שני בהתחרות. אינני מאמין בהתחרות. בכלל בארץ התחרות זה קבר קשה, ועד היום לא הצלחנו בהתחרות שתועל למסק, כי אצלנו כל הגורמים הם מאורגנים מאד והם יודעים לעמוד על נפשם. מה שאפשר לעשות הוא לדאוג לכך, שאת המנימום המוצדק יקבלו, אבל מנימום זה צריך להיות מוגבט מתוך פיקוח שזה לא יהיה למטה מהנימום ולא למעלה מהכנימום.

בעניני התחבורה בכלל צריך להכניס גורם צבורי לפיקוח, ואני מסליץ גם כן על הקמת ועדות צבוריות במקומות לתחבורה המקומית עם הד יותר גדול ועם פרסום בעתונות.

שר התחבורה י. ספיר:

על השאלות לפרטיהן מענה בישיבה הבאה.
באופן כללי ברצוני לומר לכם, שעמדה
זו שהבעיה היא קודם כל בעייה של שיפורים והגטחת זכויות והסדר לא
רק מבחינה של הנהגה של רוח אלא בתור גורם משקי, &c. עמדה לנגד עיני
כל הזמן, ומשום כך התעכב על העניין של הסדר עם הקואופרטיבים, כי אינני
רוצה לזוז עד שלא אראה איך אני מסדר את התחנה המרכזית מהעומס בו
היא נתונה.

דבר שני, הויכוח בכל זאת בנוי על

קלוקולציה שיש בה אובייקט שנקרא שכר חברי הקואופרטיבים. רבותי, אינני
יכול לקבל זאת. הם טוענים שכך זה נקבע להם על ידי האגוד המקצועי. אני
פניתי לאגוד המקצועי ובקשתי תשובה, אם המסכורת שנהג צריך לקבל
צריכה לוסמכס במלמטה מ-300 לירות וזה מחוץ לרווח על ההון המושקע ומחוץ
לסעות נוספות, ואם מקבלים גם עבור חודש 13, אינני יודע אם זה הכרחי
שבסיס הקלוקולציה צריך להיות על החודש ה-13 ועל אחוזים סוציאליים הנתנים
על הרווח על ההון ועל החודש ה-13. על כך אומרים הקואופרטיבים: לא תוריד
מזה אף פרוטה אחת. אמרתי להם שאני מעמוד על כך.

יש כמה הצעות ביהם לשיפור זכויות

הנסיעה. יש בעיה של התחנה בצפון, יש בעיה של הורדת קוים מהתחנה המרכזית,
יש בעיה של 50 אוטובוסים שעומדים.

אני באתי למסקנה שיש להעלות את המחירים

לא בסתם אחוזים אלא בהשוואה לקוים מטויימים. בקוים שבהם נוסעים
פועלים לעבודה לא נעלה את המחירים או, נעלה אותם באחוזים מעטים. כן
בנהיג כרטיסיות שתאפשרנה לנוסעים קבועים להפטר מהעלאה כל שהיא.

כיצד אני רואה את הפיקוח על התעבורה?

אני רואה אותו מלוש דרכים: פיקוח על המליכה בתוך הקואופרטיבים, פיקוח
על הביצוע ופיקוח על סדור העבודה, כי למעשה יוצרים שעות נוספות על
ידי סדור שעות העבודה, כי למעשה יש לי חצי נדל שאינם עובדים 7 שעות,
ואמרתי שאינני רואה שום סיבה מדוע החברים צריכים לעבוד שעות נוספות.
אני מקוה שאוכל לבטל את הפיקוח על הצטייגים ואז אוכל להעביר את האנשים
העוסקים בענין זה לכל קווי הנסיעות על סבת שיטגיהו על עצם בצוע העבודה.
בתחנה המרכזית יהיה איש מיוחד שאליו יוכלו הנוסעים להפנות את תלונותיהם.
אני מעונין שאיש משרד התחבורה יפקח גם על הנהלת החשבונות, אני מפקפק
אם הם יסכימו לכך.

בישיבה הבאה אניא לכם את התכניות

לפרטיהן ואענה על השאלות שנשאלו.

היו"ר ס. בנטוב:

אני מודה לשר התחבורה. בישיבה הבאה
נשמע תשובות על השאלות.

הישיבה ננעלה 13.50