

פרוטוקול מס' 56
מישיבת ועדת הכספים
שהתקיימה ביום ב', כ"ו אדר תשי"ב,
24.3.52, בשעה 11.00

משתתפים:

י. גורי - היו"ר
י. אפרתי
ח. אריאב
ע. בדר
א. מ. גניחובסקי
ש. דיין
א. הרצפלד
ק. לוז
מ. סנה
ז. סוזאייב
י. פורדר
א. ציזלינג
מ. קלמר
ד. שרי

נעדרים:

י. רוקח
א. אלישר

מזמנים:

ד. צ. פנקס - שר התחבורה
מר פן - משרד התחבורה
מר אפרתי - משרד התחבורה
מר לנדמן - משרד התחבורה
מר זבגי - החשב הכללי
מר ספיבק - משרד האוצר
מר בזק - מזכיר

סדר-היום:

שאלות ותשובות בתוצע למשרד התבורה ותקציבו.

היו"ר י. גורי:

אני פותח את הישיבה.

א. מ. גניחובסקי:

ועדת הכספים בקשה שלא יוחלט על העלאה נוספת בדמי הדואר ללא התייעצות אתה, והגדלה זו שהוחלט עליה עתה בלי לשאול אותנו, זהו בזיון של הוועדה, ואני דורש שיהיה בירור בענין.

היו"ר י. גורי:

לוועדת הכספים אין סמכות להחליט החלטות, היא רק הביעה משאלה והובטח שמשאלה זו תקויים.

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

היו"ר י. גורי: קיבלנו את אגאאאאא הפרטים של ההכנסות לתקופה 29.2.52 - 1.4.51. לפי שעה יש עוד הפרש ניכר בין האומדן ובין ההכנסה. ייתכן שהאומדן עוד יתמלא, אבל אני שואל אם ישנו סיכוי כזה.

שר התחבורה - ד. ג. פנקס: אני מודה על ההזדמנות להסביר את תקציב התחבורה. על יסוד נסיוני הקודם בעניני תקציב, ברצוני להגיד שאני רואה את התקציב הנוכחי כתקציב הקשה ביותר שהוגש לכנסת אי פעם, בגלל השינויים שחלו בזמן האחרון בכל המשק הכלכלי של המדינה. חברי הממשלה והעוזרים הראשיים לא נבחרו כנביאים היודעים מראש בדיוק מה יתהווה במשך השנה. המלאכה של קביעת התקציב היתה השנה קשה ביותר, ואל יציינו אותנו לגנאי אם יתברר שלא קלענו למטרה בדיוק בכל הדברים.

אם הערתי זאת מתיחסת לתקציב בכללותו - והייתי רוצה שחברי הוועדה ישקלו את הקשיים - הריני רואה קשי נוסף בתקציב התחבורה. כאן מתעוררת השאלה שוועדת הכספים טיפלה בה בכל דיון על התחבורה: האם יש לנהל את הענין על-פי יסודות עסקיים גרידא או על פי יסודות אדמיניסטרטיביים ממשלתיים מקובלים לגבי משרדים אחרים? השאלה טרם מצאה את פתרונה, אולם נכון אגאאא שאנו נמצאים עדיין בתוך מסגרת של תקציב ממשלתי למרות שאנו מנהלים עסק וזה דורש יותר גמישות מאשר הנהלת משרד ממשלתי. אנו מוכרים שירותים ואין אנו יודעים תמיד בדיוק מה יהיה היקפם של השירותים הללו ומי יבוא לקנות אצלנו שירות, שיחת טלפון, מכתב, מבקק וכדומה. אנו צריכים וחייבים לתת לדורשים את השירות, גם אם הסכום לא היה בתקציב. אם ישנו מאורע המחייב יבוא מוגדל, אי אפשר שלא לפרק את הסחורה או לקחת עוד פועלים רק משום שהסכום איננו אגאאאא בתקציב. אני מבקש את חברי ועדת הכספים להביא שיקולים אלה בחשבון בדיון על המספרים שהגשנו בתקציב זה.

כאן ברצוני יותר להתייעץ עם ועדת הכספים מאשר למסור לה אינפורמציה. לא נראה זאת ככשלון של משרדי אם יתברר שהמספרים הרשומים היום לא עמדו במשך השנה על אותו גובה כפי שנרשמו. לי יש רושם שנצטרך לבוא לפני הוועדה או לפני הכנסת בהצאות לשינויים. אולם אין זאת אומרת שדוקא היום צריך לעמוד על שינויים עתידיים אלה בשלמותם. אינני בא לערער על התקציב כפי שהוגש על ידי הממשלה, אבל היות ותמיד גרסתי אגאאא שיתוף פעולה ושיתוף ידיעה - נסיתי לצמצם את עצמי בכמה סכומים ככל האפשר, כדי לא להפריז וליצור תמונה מנהילה של סכומים יותר מדי גדולים לעומת השנה הקודמת. אולם, הנסיון הראה לנו אגאאאנוכל לקיים את התקציב בהנחה אחת שאותה קיבלנו והכנסת אישרה: תקציב משרד התחבורה חייב להיות מאוזן בתוכו. כלומר: ההוצאות צריכות למצוא את כיסוייין בהכנסות של השירותים. אינני בא לטעון שאין אנו מוכנים לתרום תרומה לתקציב הכללי של המדינה גם בשירותים מסויימים שאינם דוקא לשם קיום השירותים ממש, ואתן שתי דוגמאות:

אנו מקיימים תחנה מטרואולוגית שכולה בתקציב שלנו. כולה הוצאה. היא משרתת לא רק את משרד התחבורה, אלא את כל המדינה על כל אותם הגופים הנזקקים לשירות זה, מוסדות מדע, צבא, קשרים עם חו"ל, וכל ההוצאה היא על חשבון משרדנו למרות שאין מתחנה זאת כל הכנסה.

דוגמא שנייה: משרד הרישוי למכוניות. תמורת רישוי למכוניות מקבלים דמי רישיון המכניסים סכומים גדולים מאד אגאא לתקציב המדינה. מדברים על תוספת של 2,000,000 ל"י, וכבר כיום אנו קרובים לסכום זה לעת-עתה ההוצאה של פעולת הרישוי היא כולה בתקציב התחבורה, למרות שכל ההכנסה היא בתקציב המדינה. איננו מקבלים אפילו את 200,000 הל"י שעולה לנו פעולת הרישוי. משרדים אלה משרתים - מלבד השירות הישיר לציבור - גם צרכים אחרים של המדינה - ואינני טוען שלא צריך לעשות זאת.

שר התחבורה - ד.צ. פוקס:
נדמה לי שחסר עוד משהו בתקציב שלנו, אם כי חלקים ממנו ישנם כבר בתקציב הנוכחי: תשלום מתאים להחזרת ההלוואות שקיבלנו לפיתוח השירותים, לנסל-חיפה, לדואר ושירותים אחרים. לא בדקנו עדיין את הסכומים שישנם בתקציב זה בהשוואה לסכום אאאאא המדוייק שיש לשלם, ואני מקווה לעשות זאת בעתיד הקרוב.

כאן נתעוררה שאלה: לפי איזה שער יש לעשות את החישובים האלה? האם לפי השער המקורי שלפיו ניתנו ההלוואות או לפי השער אחר?

אשר לתקציב עצמו: - יש אתי מספר מן העובדים במשרדי: מר פן מאגף הכספים; מר אפרתי מהרכבת ומר לנדמן מנהל נמל חיפה, והם יענו לפי ידיעותיהם, שהן עמוקות מידעיות אני בשטח זה. לגבי הוצאה הבאנו בחשבון בתקציב זה בחלק מסויים - אולי לא במאה אחוז - את ההתיקרות שחלה גם לגבי שכר-עבודה וגם באותם החמרים שצריך להשתמש בהם. שירותי הדאר, למשל, הם בעיקר כוח אדם, אם השכר עולה - יש לקבוע הוצאה גדולה יותר לאותו סעיף בתקציב. פמצמנו את עצמנו בקביעת מספר העובדים למעלה מן הרצוי, כדי לעזור לכנסת ולמדינה לשמור עד כמה שאפשר על צמצום המנגנון, אם כי המדובר כאן לא במנגנון אדמיניסטרטיבי אלא במנגנון פעיל בשירותים מסויימים. אפשר להטיל על נושא מכתבים אאאאא מספר מסויים של מכתבים שהוא יכול לחלק ביום, וגם כאן הדבר תלוי במקומות שבהם מחלקים את המכתבים.

מתוך השיקולים האלה קבענו הוצאות בהתאם לפרטים, אם כי אנו מהססים קצת אם נוכל בגבול התקציב והאנשים שנקבעו לנו לקיים את השירותים, לפחות אלא בגובה אאא שבו הם עומדים כיום, אם כי אנו בעצמנו יודעים שיש עוד מקום לשיפורים בכל השירותים שאנו מקיפים. היות והעקרון של איזון התקציב קיים - היינו חייבים בהתאם לכך להעריך את ההכנסות הבאות אצלנו מדמי שירותים בדואר, בנמלים ובכל יתר השירותים. ההוצאות של הדואר גדלו עם שינוי הנתונים האקונומיים במדינה, כמו: הדלק, אם איננו טועה היו לנו בתקציב של השנה הקודמת 400,000 ל"י להעברת דואר, בעיקר דלק למכוניות. השנה העמדנו את הסעיף הזה בתקציב החדש על 1,000,000 ל"י בהתחשב עם ההתיקרות של החומר, שירותים ואנשים. כמובן שלא נוציא את הסכום אלא אם יהיה צורך בכך. המכשיר שבידינו להבטיח את ההכנסות הוא הכוח הגדול הניתן לכמה מפקידים משרד התחבורה לקבוע את התעריפים. למשל: לפי החוק, המנהל הכללי של הדואר מפרסם את גובה התעריפים. כאשר חל השינוי עקב ההתיקרות, ישבנו איתו ובדקנו את כל הפוזיציות וראינו בכמה עולה לנו הדבר, פחות או יותר, ובהתאם לזה היינו צריכים לקבוע את ההוצאות.

שירותי הדואר הקשורים עם חו"ל: - בענין זה היינו צריכים ללכת בעקבות ההסכם הכינלאומי האוסר ששירותי הדואר בין מדינה אאאא למדינה משתלמים על בסיס של ואלוטה של זהב. אם קבענו במדינה שער של לירה לדולר - היינו מיד צריכים להתאים את דמי הדואר של משלוח מכתבים לחו"ל בהתאם לשער החדש, ועל פי זה עשינו את הפעולה הפשוטה הזאת, שהגדלנו פי 2.80 את מה שהיה קיים עד עכשיו.

אאאאא ההגדלה בארץ גם היא באה בחישוב של התעריפים שהיו קיימים שהשינויי שחלו בשכר ומחמרים. אני מקווה שנוכל להגיע פחות או יותר לאיזון התקציב. כעת אנו עומדים להגדיל בהתאם לכך גם את דמי הרכבת לנוסעים וגם למשאות. אפנים גם כיום יהיו דמי הנסיעה ברכבת זולים מאלו בסכונות. אנו מביאים בחשבון את העובדה שהשירות צריך להיות יותר זול, היות ואדם המוביל סחורות ברכבת זקוק לתוספת-עזר, הטענה על הרכבת ופירוק מסבה והסעה מהרכבת למקום המיועד. הנאנו זאת בחשבון, כדי שגם אחרי ההעלאה ישאר השימוש ברכבת זול יותר מאשר במכונית-משא.

נצטרך להגדיל גם את דמי השירותים בנמלים. שם אחד הגורמים החשובים הוא, כמובן, שכר-העבודה. עוד לפני ההכרזה על התכנית

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

שר התחבורה - ד.צ. פנקס:

הכלכלית החדשה של הממשלה החלטנו להגדיל את ששכר היסודי ב-15%, בגלל העלייה באינדקס והשימוש בחמרים מסויימים. אני מקווה שמ-1.4.52 תופעלנה הגדלות אלו. אשר לשאלה אם האומדן מהשנה הקודמת יתקיים, אני חושב שאפשר לענות בחיוב. אומדן זה היה לבו למרדד במידה מסויימת בעיבודא התקציב הנוכחי.

אני מוכן א כעת להשיב על שאלות בענין זה.

שאלות

מ. סנה:

מספר שאלות: א) כיצד מסביר שר התחבורה את החישוב של ההכנסות וההוצאות, מאחר שבצמם מפעלי התחבורה צריכים להכניס לפי התקציב 1/4 של סכום של קרוב ל-3,000,000 ל"י? כל החזקת המשרד - 900,000 ל"י בערך - היא על חשבון המפעלים. כלומר: מפעלי התחבורה צריכים לשאת לא רק את עצמם, אלא גם אחד ממשרדי הממשלה. מדוע? נוסף לכך ישנה דרובה של 2,000,000 ל"י המכוסה. כי התקציב של משרד התחבורה הוא טאזן, זאת אומרת: משהו חייב להכניס זאת. המבנה הזה של התקציב מטיל, אפוא, מס עקיף על הציבור הנזקק לשירותי התחבורה. עליהם לכסות את גם את הוצאות המפעלים וגם את ההוצאות הרגילות של האדמיניסטרציה של המשרד - של המיניסטריאון בתור מיניסטריאון - פלוס 2,000,000 ל"י. אני מבין שהמדינה אינה רוצה להפסיד - אולם אז זה חדל להיות שירות. ישנם שירותים שהמדינה נוחתת - או צריכה לתת - חייבים; ישנם שירותים - כמו שירותי התחבורה - שאין היא חייבת לתת בחינם, אולם המדינה מסמנת משהו מההוצאות. אני מוכן עוד להשלים עם כך שהציבור חייב לשלם הכל אם כי אין זה שירות. אולם אין אני מוכן להשלים עם העובדה שהציבור יכניס רווח לקונצרן של דואר, במלים וכדומה. יש כאן פוזיציה של 2,930,000 ל"י שאני חושב שהציבור אינו חייב לשאת בה.

בתשובתו של השר על הויכוח בכנסת, לא נתן לי תשובה ממין הטענה על השאלה: מה בענין נמל תל-אביב? יכול להיות שיש נימוקים מסצדיקים את השיטה הזאת של צימצום הפעולות בנמל תל-אביב. אבל הנתונים שיש בידי גורמים לכך שיש להקשות על הדבר. שר התחבורה אמר שישנה ועדה הנודקת את התפוקה, אולם כאשר מסר את תשובתו, כבר היו ביצעו הסיכומים של ועדת זו ומתברר שהתפוקה של נמל תל-אביב - בזמן שהוא פועל - היא רצינית. התפוקה הכוללת היא נמוכה מפני שישנם ימי בטלה רבים - מחוץ לסיבות האובייקטיביות כמו: מזג-אוויר רע וכדומה. האניות אינן מפנאט לנמל תל-אביב. פועלים מקבלים שכר מינימום עבד עבודה מלאה, כלומר: המשרד מפסיד. אולם זהו עוד הפסד בלירות. ישנו גם הפסד במטבע חוץ, מפני שמתברר שמטענים הנשלחים לחיפה מועברים אחר-כך במכוניות לתל-אביב והמביבה, ופירושו של דבר: צמיגים, דלק והפסד עצום בדביזים.

מהחומר שקראתי מתברר שבנמל חיפה סחכות אניות זמן רב לפריקה וטעינה. גם זה עולה בדביזים, בו בזמן שבנמל יפו-תל-אביב העבודה מושבתת. זוהי תוצאה של קו-פעולה מסויימים. בלי קו-פעולה זה לא היה קורה מה שקורה. יכול להיות שישנו נימוק אחד רציני שיצליק זאת, אולם העובדה קיימת. הייתי רוצה לקבל הסברים על כל מה ששאלתי.

א. מ. גויחונסקי:

צריך לדון פעם אחת ולתמיד על השאלה אם משק התחבורה הוא משק סגור או לא. ניתנה לנו פעם הבטחה שמחירי הדואר לא יועלו לפני שיהיה דיון עליהם בוועדת הכספים. יכול להיות שישנם טעמים צודקים להעלאה, אולם כיצד אפשר להחליט על העלאה כזאת כ-10 ימים לפני תום שנת התקציב, מבלי להתייעץ עם ועדת הכספים? אנו אשמים בכך, כי זה 3-4 שנים לא טיפלנו בבעיית משק התחבורה, וזה מתבקם בנו. אם העניינים ישארו חסומים בפנינו גם להבא - לא תהיה תקנה למצב. מר בן-מנחם

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

א. ט. גניחובסקי:

אמר לנו בשעתו כי בשו"יץ מחליט הפרלמנט על כוללים, ואני טוען: יהיה זה לרעת המדינה אם לא ימצא משק זה אצלנו קשר עם הכנסת - בין אם ועדת הכספים או ועדת הכלכלה.

שר התחבורה אמר: אנו מוכרים שירותים ויש להם מחירים מסויימים. אני שואל: (א) האם השירותים הם באמת שירותים הראויים לשטם? (ב) האם המחיר הוא מחיר הוגן? מר בן-מנחם אמר שמכתב עולה 17 פרוטה - ועכשיו העלו את המחיר ל-30 פרוטה. אנו, כנבחרים, רשאים לדעת הכל. הייתי רוצה שנדע בדיוק מדוע העלו זאת כל-כך. האם זוהי רק שאלה של שכר אעבודה? אם משרד מסלתי מעלה את המחירים של שירותיו פעמיים במשך שנים-שלושה חדשים - חייב הוא לתת הסבר על כך לא לנו - אלא לציבור, ואני קובל על כך שכל המשרדים חושבים שאין צורך להתחשב באזרח הפשוט.

האם באמת חייב מכתב מאמריקה להגיע לתעודתו בארץ אחרי 14 יום? שאלתי על כך את מנהל הדואר בתל-אביב, והוא אמר לי: תגיש תלונה - עם בול של 60 פרוטה.

אשר לנמל חיפה: - פעם קבעה ועדה צאצא שאדם הנזקק לנמל חיפה חייב לעבור דרך 29 או 31 אשנבים. האם שופר המצב בענין זה?

היה דו"ח של מנכר המדינה בקשר עם נמל חיפה - בנוגע לחברות שקיבלו דגרים חשובים מאד מהנמל, ועל הצדה בה קיבלו את הדגרים. מה הוא המצב כעת בענין זה? האם חל שיפור, או עדיין יורשות חברות פרטיות, למיניהן ולצרכיהן, את כספי המדינה?

בנוגע להעלאה של מחירי הטלפון: - אדם המטלפן היום מחנות מסויימת משלם 30 פרוטה בעד שיחה. מה נעשה בקשר עם זה? כאן אני חושב שאילו היו מוסרים את ענין הטלפון לחברה - היתה זו מסדרת אותו, והיתה מקילה מעל הציבור את הסבל הנורא הרובץ עליו כעת בענין זה. כאן אני תומך בהחלט במשק סגור.

מהו הנוהג בענין קווי תחבורה? האם יש צורך ברשיון ממשרד התחבורה לסדר קו תחבורה או אין? אם ישנה חובה כזאת - מה נעשה בנוגע לקו שהנהיגה מועצת פועלי חיפה בשבתות? האם היא קיבלה רשיון לכך או לא?

יש לי הרושם שמשרד התחבורה עונה בקושי על מכתבים. אני מכיר אדם שבא ארצה לזמן-מה ופנה במכתב לשר התחבורה ולא נענה, עד שבסע בחזרה לאמריקה. אני רוצה שתהיה ביקורת בענין.

אשר לענין הפקידות. היתה פקידות טובה בימי המנדט. מה אתה? האם עזבו מומחים את השירות מזמן המנדט ועד עתה? אם כן - מדוע?

אני רוצה שתשב פעם ועדה משותפת שלנו עם נציגי משרד התחבורה ותדון בהרחבה על כל משק הכספים של התחבורה, שהוא בעל חשיבות מכרעת בשביל חיי אדם במדינה.

י. פונדברג:
הגינותי וגם קיבלתי את הסכרתו של שר התחבורה בנוגע להעלאת המחירים בדואר. אני מוכן להגיד שמשק זה צאצא מתנהל בצורת עסק במסגרת של תקציב, או שירותים בצורה של עסק.

אנו, בתור מדינה, איננו יכולים לסרב לעולים חדשים הבאים הנה לנסוע במכוניות פרטיות שלהם. הקושי הוא בקביעת הגבול. אני בדעה שהכונה צריכה להיות שמשק התחבורה יהיה משק סגור, ואני מודה לשר התחבורה שגם הוא בדעה זו. אולי אפשר לעשות נסיון ולסדר שכל סעיף בתוך משק זה יהיה סגור? אני מבין שאין זאת יכולה להיות דרישה למחר, אולם לדעתי צריכה הפוליטיקה להיות: שינוי כל הסיפור של הרכבת בצורה כזאת שלא יהיה בה גרעון שצריך יהיה לכסותו על ידי השירותים האחרים.

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

פ. פורד:

שר התחבורה אמר שיש סיכוי לכסות את ההוצאות ~~צאצא~~ באומדן לפי השנה שעברה. לפי הסיכום שקיבלנו ישנו רעיון של 4,500,000 ל"י. לא יכולתי להבין מדברי שר התחבורה אם ישנם סיכויים למלא את הגרעון הזה עד סוף השנה, או אם השנה תסתיים בגרעון כלשהו. הייתי רוצה לקבל הסברה בשטח זה.

לאיזו מטרה סיועדת הרזרבה? אינני מבין את הסידור ותקציבי - אם בכלל היה תיאום שלם. מההסברה הכללית הבינתי שבדרך כלל לא הביאו ודיין בחשבון את ההתייחסות הגדולה העתידה לבוא. האם הכוונה כאן ליצור רזרבה נוספת למשרד זה בשביל שירותים והוצאות, או הרזרבה היא למטרה מסויימת? בדרך כלל יזרבה בגודל כזה אינה רצויה. ייתכן שהשינויים הרדיקליים בפוליטיקה הכלכלית והווים סיבה מספקת לכך - אולם הייתי רוצה לשמוע הסברים.

תקציב הפיתוח: - עשיתי סיכום של המספרים נאומו של שר התחבורה - לפי מה שהציע. הגעתי למספרים עצומים, שלא יכולתי לתפוש אותם. אם אקח בחשבון את הנטל, נמל הקישון ואת הסידורים בלוד - יגיעו הסכומים לא למיליונים אלא לעשרות מיליונים. לכן אין דרך אחרת אלא לעשות את הנסיון לשוך הון, להגדיל את כל השירותים הללו. התקציב הזה הוא תנאי מוקדם לכך - זשק עסקי וטגור. אנשים לא ישקיעו כספים אם לא יראו בסיס בריא להשקעותיהם, ולכן - מתוך השקפה סוציאליית - עלינו לדאוג לבסיס בריא להשקעות. מוטב להוסיף כעת כספים ולהבטיח את הסיכוי להגדיל את המשק, מאשר להופיע היום בצורה סוציאליית יותר, ולמנוע את הגדלת השירותים או להגדיל אותם באופן בלתי סוציאלי. הייתי רוצה לשמוע את דעמו של שר התחבורה בעניין.

הייתי מבקש ששר התחבורה יבדוק את סדרי העבודה של זסלפון ולא יגביל יותר מדי את הגדלת הייצור. כיום קשה מאד למפעל חיוני לקבל זלפון, ומצב כזה הוא בניגוד לתכנית הכלכלית החדשה של הממשלה.

נדמה לי שיש הפרעות על ידי הצנזורה. מכתבים משהים למעלה משבועיים, ואחרים מתקבלים כעבור שבוע ימים. גם זהו גורם מסחרי. לא טוב לחכות למכתב שבועיים. הייתי מציע לשר התחבורה להגביל את פעולת הצנזורה, על-כל-שנים באופן זמני.

ד. דיין:

טלפונים: - שר התחבורה, במקירתו שמסר בכנסת, אמר שאין אפשרות לסדר טלפונים בישונו-ספר בגלל הצורך בחוטים ארוכים ורבים. אולם ישנם מסקי-ספר וישונוים חדשים במרכז הארץ שהמרחקים אינם גדולים מהם למרכזי ישוב, כמו בסניבת כפר-יונה ובאר-שבע. בקרבת הישונוים האלה עובדים חוטי-טלפון, ובכל זאת אין באף אחד מישונוים אלה טלפון. אני רואה בכל הפליה בין הכפר ובין העיר - הפליה ללא כוונה - ואני תובע תיקון הדבר.

בעיר קיים סבל איום בקשר עם התחבורה. אנשים עומדים בתורים ארוכים ומייגעים, ובאותה שעה עוברות מוניות כמעט ריקות המובילות איש אחד או שניים. אני מציע לחייב את בעלי המוניות לעצור בתחנות ולאסוף נוסעים, באותו זמן ששהם נוסעים, ולא להרשות לבעלי מוניות לנסוע עם מוניות ריקות.

ה. אריאלי:

קיבלנו פעם הודעה שהתקציב הזה חובר לפני המפנה הכלכלי. הייתי רוצה לדעת אם באומדן של ההכנסה וההוצאה - בעיקר ההוצאה - נכללו כבר ההוצאות בקשר עם המפנה הזה. למה התכוון זשר באמרו "שינויים שיבואו"? האם לשינויים בקשר עם הרחבה התכוון, או לשינויים בקשר עם המפנה הכלכלי?

אריאב: הייתי רוצה לקבל פרטים: כמה מורכבת ההכנסה של הדואר, הטלגרף, הטלפון, שירותי הנמל וכו'? בכמה דילים את ההכנסות מכל אחד מהמקורות הנ"ל? על יסוד אילו תעריפים מוגדלים רכבת ההכנסה הזאת שקפצה בבת-אחת לסכומים עצומים כל-כך?

במע"ף ההוצאות - נמל חיפה - מדובר על 2,100,000 י"סבלות ודמי שירותים נוספים? מה פירוש: "דמי שירותים"? מה הם תעריפי בלות שמשלמים שם? האם ישנה שם קבלנות או לא?

טוואיב: בקשר עם הנמל עטוק-המים בדרום הארץ, אם כי זה שייך לתקציב הפיתוח, בכל זאת ברצוני לשאול בהזדמנות זו: שר התקבל החלטה על כך, האם יובא הדבר לדיון בוועדת הכספים, והאם תינתן לה אפשרות ביע דעה? הרי מחוץ לנימוקים שונים אחרים יש גם נימוקים כספיים תקציביים, כי מת נמל בתל-אביב תעלה יותר בזול, ויש סיכויים טובים יותר למשוך הון פרטי קטן.

בקשר עם יוקר השירותים בנמל חיפה, ישנן תלונות יפות מאד מצד היבואנים והיצואנים על יוקר זה. הובלת סחורה מאנגליה עד לנמל פה עולה יותר בזול מאשר פריקת הסחורה וההובלה מהנמל בחיפה עד לסביבות תל-אביב. אני שומע היום שעומדים להעלות שוב את השירותים - הריני חושב שתהיה לדבר פעה אצא שלילית גם על התיקרות היבוא, וביחוד על מצב הקשה בלאו הכי ביצוא ורות.

אינני רוצה לחזור על כל מה שדובר על נמל חיפה, לם רק לפני ימים אחדים שמעתי תלונות חריפות על אי-הסדרים, הגניבות בנמל וכו'. ות וכולנו מעוניינים בהטבת המצב, האם שקלו פעם את האפשרות של מסירת העניין די הצבא?

כבר הזכירו כאן את הדואר הבא מחו"ל. ברצוני רק וסיף: אינני יודע אם הצנזורה שייכת במובן בתקציבי למשרד התחבורה, אולם אם אדם צה לשלוח מברק מאמריקה או לטלפן לכאן ואומרים לו: "זההר, כי ישנה שם צנזורה, ת השיחה הטלפונית אתה יכול לנהל רק בשפות מסוימות" - הרי זה יוצר רושם רע ד. האם אי-אפשר למנוע בעד פרסומות כזאת של הצנזורה - אם חייבת להיות צנזורה לל? נימוק זה שהזכרתי הוא נוסף לנימוק של העיכוב בקבלת הדואר.

הובטה והודפס בספר הטלפון שמזמינים את לחי המברקים למסור את הטלגרמות בטלפון. לדעתי הייסו מקילים בכך בהרבה על התיידים, א היו צריכים לרוץ מהמלון למשרד הדואר. השאלה היא כאובה מאד, ביחוד בוכח יבה שמשרדי הדואר מלאים תמיד - ביחוד בשעות הערב. האם אפשר למצוא לכך את הסיודו תאים?

אשר לעצם התקציב של הדאר: - בכל צורה שיתבהל המשק, ל כמה שיקחו עבור השירותים - אין זה צריך להשפיע על עצם מתן השירות. אנו רואים ודואר משאיר עודף בהכנסות. בארצות-הברית גורם הדואר כל שנה הלהפסד, אולם שם ירות הוא אידיאלי. אם הסביר שר התחבורה שבקשר עם הקיצוצים בתקציב יהיה גם דך לקצץ בשירות - אני חושב ששירות הדואר הוא כל-כך חיוני, שאי-אפשר לקצץ בו. ועודף שמשאיר הדואר בהכנסות אפשר לקחת סכומים מסוימים על-מנת לשפר את השירות. צורך להגדיל את המנגנון של הדואר על חשבון ההכנסה הקיימת - אולם אסור להעלות הדעת אפשרות של קיצוצים בשירות הדואר.

אני חושב שיש הכרח להוסיף מספר פקידים וד-התעופה בלוד. בביקורת של החפצים ובגביית המכס יושב רק פקיד אחד החייב לעשות וכון התעריפים, לחבר את הסכומים, להוסיף את מס-הסותרות, לגבות את הכסף ולתת לה. ליד הפקיד הזה מוזנב תמיד תור, כי יש לציין אצאשדוקא הבודקים עובדים צב מהיר יותר בזמן האחרון. יש להקל על הבאים למדינה ולהוסיף במקום זה לפחות ד פקיד אחד.

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

ז. סגזאייב:

דובר על הגדלת מס רשיונות לטכונים, ואמרו כבר שהיינו חוסכים הרבה על-ידי-כך שהיינו מביאים טכונים קטנות לשירות. האם ישנם סידורים המאפשרים לאזרחים ולעולים הבאים ארצה להביא אתם טכונים קטנה, או מכריחים אותם לקנות טכונים "קייזר-פרייזר" מביית-החרושת הקיים בארץ?

א. הרצפלד:

אם הכוונה היא שמסק התחבורה יהיה מסק סגור, יש לראות את הבעיה מכל צדדיה. לשירותי התחבורה נזקקים כל האזרחים ללא הבדל - מכל הסטורים. אם ישנה אי-שביעות-רצון - היא כללית. אני מצטער מאד להגיד שהסדירות שמביעים התושבים אצא כלפי שירותים אלה אינה מגיעה לאוזן האחראים.

נסל חיפה: - האם אי-אפשר לדאוג לכך שכל החדרים שאליהם חייב אדם לרוץ בנסל ולסדר את עניניו, ירוכזו בבנין אחד? אדם צריך לרוץ מבנין לבנין, ולשאול את העובדים ושנים היכן נמצא בנין זה או אחר - וזה גורם סבל רב לנזקקים. אדם חייב לכבז יום שלם עד שהוא יוצא מן אצא הסבל הזה.

היות ושירותי התחבורה מקיפים את כל האזרחים, הרי יש הכרח שתהיה אדיבות בשירות. אדם חייב לדעת שעליו לשרת את האנשים, לא רק בגלל המשכורת שהוא מקבל. אם חסר פקיד אחד - יש להוסיף עוד פקידים, שלא יזדבבו תורים ארוכים ליד כל אשנב. כמו-כן צריך שיהיה אדם מיוחד שיכוון את האנשים לאנשב הנכון, ושלא יקרה מקרה שאדם עומד בתור לאנשב מסויים כחצי שעה, ולבסוף מתברר לו שעליו לעמוד בתור לאנשב אחר.

אשר לעדיפות: - יש הכרח בעדיפות לא רק בחמרים, אלא גם למוסדות או גופים מיוחדים. בבני-ברק, למשל, ישנו מוסד של הרב פנחס מוסד גדול ומפותח של ישיבות, ובמשך שנים הוא משתדל להשיג טלפון ואינו מצליח. פניתי למר רחביה והוא אמר לי: הבא לי המלצה לעדיפות. אין זאת רק שאלה מסקית, זוהי גם שאלה של בטחון.

אשר לנסל עמוק-מים: - שמעתי שישנה הצעת כזאת בנוגע לנחל-רובין ובנוגע למגדל-אשקלון. הייתי רוצה לשטוע פרטים על כך. בין אם נמל כזה מתחרה בנסל תל-אביב או לא, חשוב לנו מאד שיהיה נסל עמוק-מים בדרום, והייתי רוצה לדעת בדיוק היכן יהיה.

א. ציזלינג:

מי קובע את סדר העדיפות לישובים? אני טוען גם להציע שבענין זה תהיה ועדה שמלבד נציגי הממשלה ישבו בה גם נציגי המוסדות המישיבים של המתישבים עצמם, המרכז החקלאי וכדומה.

מה דין קביעת הטלפונים בסוג היותר פשוט, העירוני? מפעם לפעם אני שומע תלונות חסרות אצא מאנשים שונים: 6 - 7 הם מחכים בתור לטלפון ואינם מקבלים אותו, בו בזמן שניתנים טלפונים לאנשים אחרים מחוץ לתור, ולמטרות פחות חשובות. אני שואל: מה הוא הסדר, מבחינה פרוצדורלית? שמעתי תלונה מאדם שרצה להופיע בפני הוועדה הקובעת - ולא נתנו לו. הייתי רוצה לדעת: מי נמצא בוועדה זו, והאם עבודתה אינה יכולה להיות גלויה לציבור?

סיפר לי אדם בעל טלפון שיש ברשותו טלפון מזה 25 שנה. כעת הוא עובר מתל-אביב לרמת-גן, ואמרו לו: את הטלפון שלך השאיר כאן, וברמת-גן תירשם ותחכה בתור לטלפון חדש. הייתי רוצה לדעת את הפרוצדורה במקרה כזה.

במאה

אשר למדיניות המחירים: האם החליטה הממשלה שהתיקרות היא אצא אחוז? כל מה שפורסם עכשיו בשטח הדואר - מראה על עליה של יותר ממאה אחוז. מזה יש להסיק מסקנות.

א.ב.

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

א. ציולינג: מה היא הפרוצדורה של ביקורת פנימית על רישום שיחות טלפוניות? אין מטבעי לבדוק את החשבון, אולם במקרה ראיתי פעם שחישבו לי שיהת-חוץ - 2,500 ל"י. כאשר שאלתי, הוסבר לי שזוהי שיהה לצפת. מעולם לא הייתה לי שיהה טלפונית עם צפת. שנוע לאחר מכן קרה אותו דבר - ואמרו שזוהי שיהה לאילת. ראיתי פעם חשבון, ומצאתי בו שיחות טלפוניות במספר גדול בהרבה מזה שדיברתי. מזה אני מסיק שהחשבונות הם בדרך כלל סבולבלים, והייתי רוצה לדעת: מה געשה בקשר עם זה? אני בסוף שיש מאות ואלפים אנשים שאינם בודקים את מספר שיחות הטלפון שלהם ואינם יודעים אם נפלה טעות או לא.

על העניין של שירות המכתבים אינני רוצה לדבר. מכתבים בתוך הארץ מתקבלים לפעמים כעבור יום ולפעמים כעבור שבועיים. בתוך הארץ אסורה צנזורה, ואין זאת יכולה להיות, אפוא, הסיבה לעיכוב. יש למצוא פתרון והסדר לדבר.

י. אפרתי: אשר לרכבת: - תקציב הרכבת אינו מאוזן, אולם יש לזה טעם. ישנו ענף אחד של הרכבת - רכבת העמק לבית-שאן, הנמצא ללא ניצול, ואפשר לתקן זאת בכסף לא רב. ייתכן שקו זה לא יכניס הרבה - אולם כל הרכבת גורמת להפסד, וזה יקל בהרבה על התחבורה.

תשובות שר התחבורה:

שר התחבורה - ד.צ. פונקס: שפכתם עלי קיתון של שאלות, אולם אני מודה שאילו הייתי אני השואל - הייתי שואל עוד יותר. אשתדל לענות על השאלות לפי הסדר שהוגשו.

אין למשרד התחבורה רווחים כפי שרואים אותם בגובה של 3,000,000 ל"י. אשר לרזרבה של 2,000,000 ל"י, הלכנו באותה דרך שהלכה בה הממשלה בקשר עם התקציב הכללי. הסכום של 2,000,000 ל"י אין זה רווח ששמנו כרזרבה, ואין אנו יכולים לעשות בו כחפצנו. זהו סכום שכתבנו כבטחון לאפשרויות של הגדלת שכר והתייקרות מצרכים שלא הכאנו בחשבון בתקציב מסש. אנו הנחנו שהסכום הזה לא יוצא. הוא יתחלק בהתאם לצורך בעובדים, שכר עובדים והתייקרות כללית של חמרים. אינני מקבל את ההנחה שהסכום של 930,000 ל"י היה צריך להתכסות כולו על ידי מסי משלמי המסים ולא מעודפי השירותים. בסכום זה ישנם סכומים ניכרים מאך הקשורים מסש עם השירות: ספנות, תעבורה בודרכים - ביחד קרוב ל-400,000 ל"י. קובם דיברתי על התחנה המטרואולוגית - 160,000 ל"י ודמי הרישוי - 150,000 ל"י. האם טוב יותר היה אילו היה מסלם המסים מסלם זאת מן המסים הכלליים? אנו חושבים שזהו חלק אינטרגלי של עבודת משרד התחבורה. היתה לנו שיהה בעניין זה עם משרד האוצר והוא ביקש אותנו להשאיר את המצב כפי שהיה בשנה הקודמת - והפעם בכנענו.

אשר לשאלה של נמל-תל-אביב: - הסברתי כבר שאנו מעוניינים בחלוקה נאותה וצודקת של מעמסת הריקה והטעינה בנמלים בארץ. לנו אין כל עניין להעדיף את נמל חיפה על נמל-תל-אביב-יפו. אולם עלי לציין שבעונה זאת האשהיות היו הרכה יותר קטנות מאשר בשנה הקודמת. נכונה הטענה שהסחורות שמטעינים ומפרקים בנמל חיפה, השייכת לסביבות תל-אביב, עולה לנו בדביזים, אולם במקום מעגן האננות קובע מי אא ששכר אותן. כל אניה המביאה סוכר או קמח לארץ מעדיפה לעגון בנמל חיפה מפני שזהו נמל סגור. אין לנו אפשרות להכריח את שוכר האניה לדרוש את עגינתה של האניה בנמל תל-אביב דוקא. באנו בדברים עם משרד המסחר והתעשייה - שהוא המזמין העיקרי של סחורות צריכה גדולות - וקיבלנו את הסכמת הממשלה להתנות בהזמנת חכירת אניות את התנאי

שר התחבורה - ד.צ. פנקס:

שהאניה צריכה ללכת או לתל-אביב או לחיפה - לפי דרישת מנהל הנמל. אולם גם זה ייקר את ההובלה בדגיזים, כי בעד תנאי כזה דורשות האניות דמי הובלה גדולים יותר, והסיבה פשוטה: כאשר האניה עוגנת בנמל חיפה, היא משתיקה את כל המכונות שלה, ואילו בנמל תל-אביב - מפאת ריחוק המעגן מן החוף, המכונות חייבות לפעול במשך כל הזמן, והם מביאים זאת בחשבון. גם השתיקה עולה יותר. על כל פנים, אנו שואפים לחלוקה יותר רציונלית של הכוונת האניות לנמלים השונים, ובזמן האחרון מינינו פקיד מסויים א כמתאם בין משרד התחבורה ונמל תל-אביב-יפו כדי ללמוד את הבעיות ולעזור למטלים אתה להתפתח בצורה יותר טובה. כרגע מצבם קשה מאד. החלק הגדול של נמל יפו נמצא כרגע בידי הצבא, ויש להסדיר גם את העניין הזה.

אינני רוצה להעריך את הרגשת הציבור המובל. הוא אמנם טובל, אבל מקבל את השירות. אני מודה שהשירות אצלנו עומד עדיין על אותה רמה שצריך היה לעמוד עליה, ואפילו זו שיכול היה לעמוד עליה. אבל אנו שוקדים על שיפורים. כאשר קבענו את התעריפים החדשים, הייתי אחראי לכך שהתקציב שלנו יהיה מאוזן - ההתיקרות חלה עוד לפני 1.4.52. אולם אין לנו כתובת שאליה נוכל לפנות במקרה של התיקרות פתאומית, חוץ מהעלאת דמי השירות. אין לי כל התנגדות שוועדת הכספים תחליט על הדברים, אולם אז היא חייבת להיות אחראית בעד איזון התקציב הפנימי והיא צריכה לעבוד בקצב המתאים כדי שהעניינים לא יסבלו. את הגדלת התעריפים עשנו על דעת הממשלה והבאנו בחשבון לא רק את הגדלת שכר העובדים, כי אם גם את ההתיקרות. אשר לתעריפים, אני חושב שהשתדלנו לא להגזים ולהבטיח כיסוי ההוצאות. בדקנו כל סעיף אחר-אחד. אינני חושב שיכולנו שלא לעשות את הדבר הזה, כי היינו יוצרים בתקציב המדינה גרעון ניכר שהיה צריך לכסות מתקציב הרגיל של המדינה, או מהעלאה גדולה יותר של מחירים אחר-כך.

לא נכון שלא מסרנו ידיעות לקהל. כאשר חלה ההתיקרות הראשונה הרצה מנהל הדואר ברדיו על כל הגורמים. מסרנו את הפרטים גם לעתונות. על ההתיקרות האחרונה לא היינו חייבים הסבר מיוחד, כי הדבר טובן מאליו, כתוצאה מכל התהליך של ההתיקרות שהמדינה נמצאת בה.

שירותי הדואר והרכבת הוגדלו הרבה פחות מאשר כל מצרך או שירות אחר במדינה עד עכשיו. ברכבת אנו מובילים סחורה לפי תעריפים שנקבעו בשנת 1947 ולא הוגדלו מאז. גם אחרי ההגדלה יהיה גרעון ברכבת.

אשר לסידורים בנמל חיפה: - הוועדה הבינמשרדית שהורכבה בזמנו לפי הצעת מנכ"ל המדינה, חידשה עכשיו את עבודתה אחרי הפסקה שנגרמה מפני שהמשרדים השונים לא מצאו דרך להתקדם בדיונים. מר פן מייצג את משרדנו בוועדה זו, ואני מקווה שהיא תביא שיפור-מה. אמנם חלו שיפורים מסויימים, בכל אופן במה שנוגע לנו. אם מדובר על 27 אשנבים - אצא אין הם שייכים רק למשרדנו. להנהלת הנמל יש 4 אשנבים, ואלה היו בימי המנדט 8. צמצמנו אותם כדי להקל על הציבור. יתר האשנבים שייכים למשרד האוצר, למשרד המסחר והתעשייה וכו', שעליהם אין לנו שליטה. מדינה שיש בה פיקוח על החיים הכלכליים - תמיד יש לה אשנבים רבים. הפתרון הרצוי יבוא כאשר המדינה תהיה במצב כלכלי כזה שלא יהיה צורך בפיקוח והכוונה וכו'. כל עוד ישנו פיקוח על היבוא, יש צורך בדברים אלה. המצב אינו רעוי, אבל אנו מהווים רק חלק קטן של הדברים, ולא הכל על-ידינו.

אשר למכשירים בנמל חיפה שהוחכרו לחברות אחרות: - רק השבוע שוחחתי עם מר לנדמן על הסדר בעניין זה. מנכ"ל המדינה צדק באמרו שאין העניין מסודר. הובאו מכשירים רבים לנמל חיפה. בחלקם הם בשימוש הנמל, ובחלקם הוחכרו לחברות הקבלניות השונות המשלמות בעדם - אולם לא לפי הסדר סופי! אלא רק על החשבון. עכשיו אני מקווה שנגיע להסדר מוסכם שיבטיח את התשלום המתאים תמורת השימוש במכשירים אלה.

שר התחבורה - ד.צ. פנקס: אשר להגדלת דמי הטלפונים: - שירות הטלפון הוא בעיקר שירות בדביזים מלבד כוח האדם, כמו: נחושת, אפרטים וכל הציוד הטכני במרכזיה. התקנת טלפונים עולה הרבה יותר לפי השער החדש, מאשר עלתה קודם.

אשר לעדיפות של הטלפונים: - ישנה טעות אחת שרבים נפפשים לה כאשר הם מדברים על התקנת טלפונים לישובי-הספר. יש צורך למתוח חוטי-טלפון עד למרכזיה הקרובה ביותר, ולא עד לקו העובר ליד הישוב. יש חוסר עצום של מקומות פנויים במרכזיות, והגענו א' עד כדי כך שאנו מסדרים טלפונים משותפים לאנשים הגרים בקרבת מקום, כדי שלא נצטרך קו נוסף במרכזיה. אולם גם סידור כזה דורש דברים טכניים העולים בדביזים.

בנוגע לכפרים אני מסכים שתשב ועדה עם נציגי הצרכנים. הוועדה תבדוק מה הם הדברים הדחופים ביותר ועד כמה אפשר לעשות זאת. ראשית, המעוניינים ידעו את הקשיים ויעזרו לנו להתגבר עליהם. בתל-אביב יש 8,000 בקשות להתקנת טלפונים חדשים. כיום קיימים כ-7,000 טלפונים, בתל-אביב והסביבה. אין לנו אף קו אחד במרכזיות. אפשר לתת טלפון כאשר א' קו אחד מתפנה מסיבות כלשהן. במשך הזמן שאני מכהן בתור שר התחבורה לא נוספו טלפונים חדשים בתל-אביב והסביבה. כאשר מתפנה טלפון - יש לוח של עדיפויות; מסרדי הממשלה, צבא, קונסוליות וצירויות, חכרות, רופאים, ושרכי-דין. האיש הפרטי הוא האחרון בתור. בתל-אביב וברמת-גן יש שתי מרכזיות אצאצא נפרדות, ואי-אפשר להעביר טלפון מתל-אביב לרמת-גן, אלא אם נמתח א' חוט ארוך ברמת-גן עד למרכזיה בתל-אביב. אדם הגר ברמת-גן ורוצה טלפון - חייב להיות רשום ברמת-גן, הוא הדין בבני-ברק. בני-ברק היתה קשורה עם רמת-גן במרכזיה הטלפונים. אנו נובים עכשיו מרכזיה חדשה ברמת-גן, בעלת 2,000 קווים, אולם היא מוכנה רק בעוד שנה בערך. לעת-עתה אנו מקימים מרכזיה זמנית בבני-ברק בת 100 מספרים, אולם גם שם יקח הדבר כחודש ימים. בערים ישנה ועדה המורכבת מהמנהל המחוזי של שירות הטלפון, הפקיד הממונה על החלק האדמיניסטרטיבי שלהם ומנהל הדואר באותו מקום. ועדה זו מחליטה לפי לוח העדיפויות. כדי לא לאפשר השפעה אישית על חברי הוועדה הזאת, חושב אני לרצוי שלא יהיה להם מגע ישיר עם הקהל. הצורך אצל כל אחד הוא דחוף ביותר, ואז תהיה השפעה סובייקטיבית. היות והיו שמועות ונחשדו פקידים מסויימים בכך שאפשר להשפיע עליהם - ולא רק במלים יפות - הסדרתי שבכל חודש תונא לבדיקה רשימת הטלפונים שהותקנו, עם הנטקה מצד הפקיד על כל טלפון שנפתח.

אשר לחשבונות הטלפונים: - בערים הספירה של השיחות העירוניות היא אוטומטית - ולפעמים גם אוטומאט טועה. אולם אין איש מעוניין לרשום מספר שיחות גדול יותר מזה שהיה, אין הפקידים מקבלים קומיסיון בעד הכסף שגובים משיחות, והטעות היא אך ורק של האוטומאט. השיחות הבינעירוניות נרשמות, ואם ישנה טעות - אפשר להגיש זאת לבדיקה.

מ. סנה:

בזמן האחרון יש גם התקשרויות מוטענות. פירוש הדבר שהמערכת של האוטומאט איננה בסדר.

שר התחבורה - ד.צ. פנקס: אני יודע מנסיוני האישי על הטעויות האלו. קודם גם שאי-אפשר לשמוע שיחת-חוץ. הטלפונים מושפעים מאד מהאטמוספירה, היות וישנם חוטים.

כיצד אפשר לפתור את בעיית 8,000 הדרישות בתל-אביב? - כעת בונים שתי מרכזיות בתל-אביב. התגברנו על הקושי של השבת חמדי בניין. אני מקווה שעד סוף השנה נגמור את הבניינים ונתקין חלק גדול של הטלפונים. בערך בחודש יולי נפנה שוב לכל 8,000 האנשים שנרשמו ונשאל אותם אם הם מוכנים לשלם כבר את דמי ההתקנה. אז נתקין להם את אצאצא האפרט בתוך הבית ואת החוטים מן הבית החוצה.

א.ב.

ישיבת ועדת הכספים
24.3.52

האם אי אפשר להנהיג שיטה שתהיה על המכתב חותמת הדואר והצנזורה, כדי שאפשר יהיה לבדוק את התאריכים?

א.א. ציזלינו:

שר התכנון - ד.צ. פוקס: אני מוכן לבדוק את השאלה הזאת.

מכתבים בתוך הארץ אינם נמסרים לצנזורה, רק בית המשפט יכול לדרוש זאת, באופן תיאורטי, אם כי אינני יודע אם עשה זאת אי פעם. אינני מניח שמיליתר המכתבים הנשלחים בפנים הארץ עוברים את הצנזורה, כי במקרה זה אינני יודע באמת כמה זמן היו משתהים המכתבים. אולם אני מוכן לבדוק את השאלה הזאת, ואביא לכם תשובה. אני מוכן גם לבדוק את סמכויותי בענין זה.

הענין של "חוק הטרימפיסטים" איננו פשוט כל-כך. בחיפה קיים דבר כזה בהתנדבות, אולם אינני חושב שאפשר לחוקק חוק בענין זה. מה יעשה נהג המוביל רופא לחולה באופן דחוף? אי-אפשר להעמיד את המכונית על מנת שתוכיח שהיא נוסעת למקרה דחוף. למכוניות פרטיות אין אנו נותנים כלל צמיגים, ואיך אפשר לדרוש מהם להוביל טרימפיסטים בזמן שאין נותנים להם את הצמיגים?

נשאלה שאלה: האם התקציב הזה התחשב עם ההתפתחות האחרונה? - כאשר הכינו את התקציב בינואר, היות והתקציב של השנה הקודמת היה כ-11,000,000 ל"י, הגענו - בהתאם להרחבה ולהתייקרות מסויימת - לסכום של 15,000,000 ל"י לתקציב החדשה. כאשר החליטה הממשלה מה שהחליטה, ראינו צורך לשנות את התעריפים. אני מבקש לא לראות בדברי כעת הודעה רשמית מצד הממשלה, אולם ברצוני לומר שאז העמדנו את הסכום על 23,000,000 ל"י. הממשלה פנתה אלינו ברשימה חריפה של צמצום, ואז העמדנו את התקציב על קצת פחות מ-20,000,000 ל"י. לכן העמדנו גם את הרזרבה של 2,000,000 ל"י. נצטרך עוד לעשות שינויים.

הסעיף של 2,100,000 ל"י א סבלות ושירותים: - כל עולה ונוסע משלם בעד הוצאת חפציו מן האניה, וזה מצטבר למכוסים אלה.

בנוגע לנמל עמוק-המים: - נשאלה שאלה: מי יחליט בדבר? - היתה א, ועדת מומחים שהגישה רפורט לממשלה. הממשלה בחקה ועדת שרים המתכנסת ביום ה' השבוע כדי לבדוק את הרפורט ולראות אם אפשר לקבל אותו, ואחר-כך תחליט הממשלה מה שתחליט. אם תביא זאת לכנסת או לא - זה כבר ענינה של הממשלה כולה ולא שלי.

בלי ספק ישנם נתונים כלכליים ותקציביים, בניין עיר ופיזור האוכלוסייה ובטחון, וצריך להביא את כל אלה לידי מכנה משותף. יש גם נתונים של השקעה ואמורטיזציה. זהו פרק לא קל, אולם הממשלה עוסקת בו.

היתה הצעה למסור את נמל חיפה לצבא. אני הייתי מציע לא לעשות זאת עד אשר תהיה מלחמה - חס ושלום. אותו כשרון שיש לצבא לנהל ענינים צריך להיות גם לנו.

בנוגע ליוקר השירותים בנמל, אל תוציאו שאלה זו מהמסגרת הכללית של היוקר במדינה. הכל במדינה יקר מאד, ובששוואה לכוח האנשי של הכסף אין הבדל גדול. בנמל באנגליה מרויח פועל ליש"ט 1 ביום; פועל פשוט בישראל מרויח כ-3.400 ל"י ליום. בכוח הקניה אולי אין הבדל גדול, אולם אנו מפגרים מאד אחרי פירון העבודה ופעילות העבודה. אנו מנסים ללמוד מכל אחד היכול לתת לנו עצות.

בנוגע למסירת מברקים בטלפון: - אנו מנסים לאפשר דבר זה. הוא הדין בשיפורים בשירותי הדואר.

הטענות בנוגע למכס שייכות לאוצר ולא לי. שמחתי

