

פ ר ו ט י ו ק ו ל מס. 48

מישיבת ועדת הכספיה שהחקיקה ביום ג'
י"ב בסיוון תשי"ג - 26.5.1953 בשעה 8.30

הנוכחים:

י. גורי - היו"ר	ק. לוז	חברי הוועדה:
א. אלישר	י. פורדר	
ח. אריאב	א. ציזלינג	
י. בדר	ח. רובין	
ש. בז'רנו	ז. שטר	
מ. גנזובסקי		

מוזמנים:

מר רזילי - מנהל משרד התחבורה
מר חופי - מטעם משרד התחבורה
מר שקדני - מטעם משרד התחבורה
מר בן דרור - מטעם משרד האוצר
מר הניק - יועץ משפטי למשרד האוצר
מר לנדאו - מטעם משרד האוצר
מר פוגל - מטעם משרד האוצר
מר גולן - מטעם משרד האוצר
ס ד ר - ה י ו ם

א. חשובות מנהל משרד התחבורה על שאלות חברי הוועדה;
 ב. סדר עבודת הוועדה;
 ג. ייק מלווה חוב - מקנות בדבר חישוב שוניו של ציוד או של מלאי סחורה שהובאו ללא הקצבה מטבע חוץ.

היו"ר י. גורי:

אני פותח את הישיבה.
 בחלק הראשון של ישיבה זו נשמע את חשובות מנהל משרד התחבורה על שאלות חברי הוועדה.

מר רזילי:

על מנת לתת תמונה שלמה, אשיב לפי הנושאים שבהם נוגעות שאלות חברי הוועדה, ולא לפי הסדר בו הוצגו השאלות. אני מקווה כי במסגרת הישיבה נוסא מסויים, אשיב על שאלותיהם של כל חברי הוועדה שנוגע בנושא זה, מבלי לפדר את השאלות.

אתחיל מענין שעליו חזרו ודברו כמעט כולם, ושהוא בעולט מאד לעיני הציבור: המחירים והשיפורים בתחבורה. אני שמח להודמנוח הציבור לי בפורות נכבד זה, להבהיר כמה דברים ביחס לשיפורים. אם לא יחולו שינויים שלא אוכל לדבר עליהם כאן והדברים לא ישתנו, ניתן על כך גם הסברים לצבור הרחב.

"שיפורים", זהו מושג גמיש מאד, שאפשר

להרחיבו ולכוואו לפי האורך, אך ישנן גבולות אובייקטיביים לאפשרויות. אני חושב שביח זה יכול לעמוד במיוחד על גבולות השיפורים שאפשר לחבוע. הגבלות אלו עמדו גם לעיני משרד התחבורה כאשר הוא טיפל בכך עם הקורופרטיביים.

ישנם שיפורים, שבמצבנו הנוכחי, מחנודים להם, כי אין ביכולתנו להרשות לעצמנו את הלוחסות שבשיפורים אלה. אם באים אנשים ותובעים להקטין את הצפיפות באוטובוסים, למשל, עלינו לזכור כי התחבורה בארץ היא כיום כמעט הזולה ביותר בעולם. הגעתי למסקנה זו אחרי הדשים של טיפול אינטנסיבי בשטח זה. יחכן שיטתן ארצות נחשלות שבהן התחבורה היא זולה יותר, אולם רמת התחבורה שם ודאי נמוכה בהרבה מזו הקיימת אצלנו. מי שנסע פעם ברכבת התחתית בלונדון, בניו-יורק או בפריז, יודע מהו הדוחק ללא נשוא השורר שט. החשלות המינימלי עבור נסיעה בניו-יורק הוא 10 סנט; לפי חישוב של דולר-לירה, הרי אלה 100 פרוטות. אם עוברים את ה"טאנט אליזי", צריך לשלם 45 פרנק בנסיעה באוטובוס מאד לא נאה ומאד לא נוח, בצפיפות רבה, גדולה עוד יותר מאשר אצלנו; לפי אותו חישוב של שער הלירה, צריך היה לשלם אצלנו עבור נסיעה כזאת 120-130 פרוטות.

אם ניגשים לשיפורים, עומדים בפנינו כמלה בעיון: ראשית, צריך להגדיל את מספר האוטובוסים, כי אם לא כן יבכר כל אדם לעמוד באוטובוס אך לנסוע, על פני עמידה בחוץ וציפיה לאוטובוס. לכן, כדי להפחית או לבטל את מספר העומדים באוטובוסים, יש צורך בהוספת רכב הכרוכה בהוצאה של מיליונים דולרים. כאשר הדבר נבדק ע"י וועדה, שהשתתף בה גם ב"כ האוצר, הודיע האוצר שאין כסף עבור ביצוע שיפורים כאלה, ועל כן יש לוותר עליהם.

החישוב שעשינו כדי להגיע למחירי הנסיעות, היה חישוב של הכנסה ונוצאה. הפחתה מן הנוצאות שהיו לאשר בלבד 171 אלף ל"י לחדש, ובכל זאת צריך הייתי לתת להם הוספה. על כל פנים, החישובים שנעשו כיסוד למחירים, נקבעו על סמך מספר הנוסעים שמסיע כיום כל אוטובוס, כך שאם נראה לשנות את מספר הנוסעים, צריך יהיה לשנות את כל הטבלאות שהכנו. ביטלנו את העמידה במכוונות האקספרס ורק בימים אלה ישבנו על הכנת הצעה המכוונת להגדיל את מספר הנוסעים בעמידה בנסיעות אחרות. במסגרת זאת השאלה הזאת באופן יסודי במשך שבועיים, ולא מצאנו אפשרות של הגבול. אפילו במידה מצומצמת. דעתנו היא, שהציבור יתאונן עוד יותר אם יצטרך לזמור בתוריים ארוכים, מאשר אם יסעו בעמידה. יצאנו מכאן, ישנן טענות ביחס לאקסוס, מצד אנשים הנשארים לעמוד בשעה שהאוטובוס יוצא, כאשר יש בו עדיין מקומות עמידה. לפיכך עלינו לשקול אילו שיפורים יכולים אנו להכניס בתנאים השוררים בארצנו אנו.

נעשו כבר כמה פעולות

לשיפור השירותים. "דן" ו"המקשר" מכינים לוח זמנים של הנסיעות, ולוח הנסיעות של "אשר" אפילו כבר פורסם. אני מוסר את כל החומר הזה ליועץ המשפטי, על מנת שהוא יזכנס לחוק החוקה, יחד עם המחירים. ע"י כך תהיינה כל החברות חייבות לשלוח את האוטובוסים לפי הלוח שנקבע, כי אחרת תחשב דו עבירה על החוק. הלוח הזה נשלח לכל המועצות המקומיות ויימכר גם לציבור. כל פקח בתחנה יוכל לבדוק אם האוטובוסים יצאו בדיוק ברגע שנקבע. עשינו זאת, כדי לתקן את המצב ולתת לציבור את הנוחות שהאוטובוסים לפי מידה הצריכה, ולהעמיד יחד מכוונות במשך זמן ממושך, רק משום שנראה להם כי מספר הנוסעים אינו מספיק. ליתח אוטובוס.

בין השיפורים נקבע גם דבר הידוע ודאי לכולכם, שיביא באופן אינטואיטיבי לרכיטת אוטובוסים חדשים. יצרנו קרן בניין, וכבר השבוע אנו נותנים הוצאה על הוצאת סכום מסויים והעמדתו לרשות עיריית ירושלים. הוצאה היא שיעיריית ירושלים אינה מסוגלת לעבד תכנית של סככה, שלהקמתה מוקדש הכסף. עיריית חיפה עיבדה תכנית של סככה, ואנו מממנים את הקמתה ע"י אותה קרן. לא נתן את ההקצבה לעיריית ירושלים, עד אשר לא נהיה בטוחים שהם יקיימו בכסף זה סככה שתהיה לתועלת ולא תכער את פני העיר.

חייבנו את הקורופרטיבים לבצע עוד כמה פעולות

שכלולים, אך הדברים אינם מבוזעים בחלקם בגלל גורמים שאינם תלויים בהם. כך, למשל, הסכים "המקשר" להאריך קו אוטובוסים מסויים, אך כדי שיוכל לעשות זאת, צריך לסלול כביש. "המקשר" מטר לעיריה 1,000 ל"י כדמי השתתפותו לסלילת הכביש וגם הסכים לתת לעיריה 500 ל"י בהלוואה. אעפ"י כך סלילת הכביש איננה מתקדמת כלל, וע"י כך כבר ניתן בפני "המקשר" תירוץ המאפשר לו לא לעמוד בהתחייבותו.

ש.ה.

בתל-אביב, למשל, חייבנו את "דן" לחבר את הקווים 6 ו-2. לשם כך צריך היה לסדר רמזורים לכל החנועה. הרמזורים ישנם, ועכשיו צריך לקבוע מחיר. משרד התחבורה קבע שדמי הנסיעה לקו המשולב יהיו 45 פרוטה, ואילו "דן" תובע 50 פרוטה. לפי החוקה שלנו קובעת העיריה את המחירים, ומתוך חישובים שונים של אנשי עיריה, היא תומכת בתביעת "דן". משרדנו אינו מסכים לכך, ולכן מתעכב הביצוע.

מלבד זאת ישנם עיכובים שהם חשובים הרבה יותר. במוסכים של "דן" ו"המקשר" עומדים אוטובוסים שאי אפשר להפעילם, בגלל המחסור בחלקי חילוף. אין אנו יכולים להשיג חלקי חילוף אלה, כי אין ביכולתו של האוצר להקציב לנו את מטבע החוץ הדרוש. אין אני בא להאשים את האוצר, כי אני מבין את מצבו; על כל פניה עובדה היא, שגם האוטובוסים שישנם אינם ניתנים לניצול בגלל גורמים שונים מסוג זה. משום כך אני מבקש אתכם, ואת הציבור באמצעותכם, להתייחס לכל דבר בקצת הבנה וגם בקצת סבלנות.

לחבר הכנסת אריאב היתה טענה שאני מתפלא עליה, אולם חייב אני לענות עליה. אתם יודעים שהסכמנו להעלאה של 18% בדמי הנסיעה, אם כי הקואופרטיבים מקבלים לידיהם תוספת של 15% בלבד. כאשר בדקנו את העניין מצאנו, כי במקומות רבים קיימת הפליה לרעה לגבי נוטאים מסויימים. בבאר-שבע, למשל, לא היה במסך תקופה מסויימת כביש. כן היתה גם תקופה שלא גרו שם תושבים מרובים. כאשר היה נשלח לשם אוטובוס, היה עליו לעבור בדרך לא דרך, וכמעט ללא נוסעים. ברור שהקואופרטיב תבע אז מחירים גבוהים יותר עבור הנסיעה לבאר-שבע, מאשר עבור נסיעה בכביש תל-אביב - חיפה. אך לאור שנסלל הכביש, וכל הטביבה הזאת התפתחה ומספר הנוסעים גדל, צריך היה להפחית את המחירים. אנשי באר-שבע תבעו זאת כל הזמן, אך לא שמעו להם. מצאנו שהם משלמים הרבה יותר מאשר משלמים הנוסעים בתל-אביב בחיפה ובירושלים, כך שלא יכולנו להעלות להם את המחירים במקום להפחיתם. גם במקומות שונים בגליל היו תנאים כאלה, כי המחירים שהם נקבעו כפי שהיו מוצדקים בתנאים מסויימים, אך כיום תנאים אלה כבר אינם קיימים. נתנו הוראה לסדר לוח מחירים לפי מקומות הישוב, ולא להעלות באופן אוטומטי את כל המחירים באותו שיעור.

גם לגבי הנסיעות העירוניות באוטובוסים, נהגנו באותה הדרך. המחיר הרגיל והמקובל ביותר היה 35 פרוטות, וכאשר הוספנו 5 פרוטות היתה התוספת נמוכה מדי, בשעה שכאשר הוספנו 10 פרוטות, היא היתה גבוהה מדי. לפיכך מסרנו לעיריה את הסכום הכולל שבו צריך להעלות את דמי הנסיעה בכל הקווים, כדי שהעיריה תעשה את הישוב החלוקה. העיריה קבעה שבקו אוטובוסים המוביל לטכונת התקנה, למשל, צריכה להיות העלאה קטנה יותר. בקו פתח-תקנה - תל-אביב הוחלט להעלות 25 פרוטות, בתנאי שבקווים הפנימיים שבפתח-תקנה תהיה העלאה של 10%, ובחלק מן הקווים לא תהיה העלאה כלל. בטן הכל לא יגרו על הסכום שפתחו-תקנה בכללה היתה

צריכה להוסיף לקואופרטיבים. לפיכך נדמה לי שלא צריך לבוא בטענות, על שאנו, יחד עם העיריות, השתמשנו בהזדמנות זו כדי לעשות רביזיה וליישר את ההדורים, בהתאם ליכלתו של הציבור.

בקשר לנסיעות האוטובוסים קיימת גם שאלת השבת. משלחת של רבנים נתקבלה על ידי השר ועל ידי, ודנו בשאלת השבת. סוכם על המשכת הסטטוס-קוו, כלומר איננו משלמים עכשיו את אשר מצאנו כנוהג בארץ, לא לטובה ולא לרעה. בחיפה, ובמקומות אחרים שבהם היתה התחבורה, איננו רוצים להפריעה; במקומות שבהם לא היתה תחבורה של אוטובוסים או מכוניות משא והדבר תלוי בנו, אין אנו מחדשים קווים. ביחס לטיולים מאורגנים אמרנו, כי אין משרד התחבורה מתערב בחייהם הפרטיים של האזרחים, ואין אנו קובעים למישהו מחי, אין ואיפה הוא יטייל, לא במכונית פרטית ולא במכונית אחרת. אנו רק יכולים לומר כי במקום שמטדרות חברות טיולים לשם פרנסה, לא ישתמשו בתחנות של משרד התחבורה. אולם אין משרד התחבורה מתערב בשאלה אם מישהו נוסע לטדום או אינו נוסע לשם.

אינני יודע מדוע הדתיים צריכים להגיע למקומות שאיש אינו מבקר בהם. אינני יודע אם בתחנה של חיפה צריך למכור בשר חזיר; לדעתי זה לא צריך להיות. לפי דעתי גם המזנוק ברכבת אינו צריך למכור חזיר, אך אם מישהו יביא עמו כריך עם בשר חזיר ויאכל אותו במזנון הרכבת, לא נוריד אותו מן הרכבת. מכאן אני עובר לבעיות הרכבת.

צדק חבר הכנסת בדר באומרו, שקו של מסילה יחידה אינו מהווה למעשה רכבת במובן הממטי של המלה, ומובן שגם החזקתו היא קשה. בזמן המנדט השתתפה הרכבת עד חג'ז, וכן היה קו קנטרה-בירות. זו היתה לכל הדעות רכבת ארוכה. לולא המניפולציות שעשו האנגלים בחשבונות הרכבת, היא היתה יכולה לכסות תמיד את הוצאותיה, כולל האמורטיזציה. האנגלים לא היו מעוניינים בחשבונות כאלה, וכללו גם את ההשקעות בחישוב ההוצאות הרגילות. משום כך לא התאזנו אף פעם חשבונות הרכבת ולא היו עודפים, אך הרכבת היתה מנוצלת כל הזמן והכניסה ודאי רווחים ניכרים מאד. הרכבת שלנו קצרה עכשיו, אך היא תוארך על ידי סלילת המסילה לנגב, אף על פי שהיא תוסיף לדעתנו רק הפסד. אנו סוללים את המסילה לנגב לא מתוך חישוב של רווח, אלא מתוך ידיעה ברורה שזו תהיה מסילה של הפסד. המניעים לכך הן בחינות כלכליות ובטחוניות. אם ההנחה היא כי בשנה הבאה אפשר יהיה להפיק כמויות רציניות של פוספאטים, אי אפשר לפתח את המפעל ללא רכבת להובלה.

מה בענין הרכבת חיפה-צמח?

ד. שפר:

המדובר כאן על מסילה צרה לגמרי. אם יחדשו את קו הרכבת לעמק, זו שאלה אחרת.

מר רוזילי:

הרכבת המתנועעת במסילה הרחבה שלנו, עוסקת בהובלת מטענים ומטעות ובהובלת נוטעים. בזמן המנדט כמעט ולא היתה הובלת נוטעים.

יהודים כמעט ולא נסעו, וגם הערבים לא הרבו לנסוע בה. גם עכשיו, סעיף הובלת הנוסעים אינו הסעיף המכניס, אף על פי שהמלב בשטח זה שופר בהרבה בזמן האחרון.

לא נותר לנו משק קרונוח המספק את הארכים.

כבר אתמול הזכרתי שאם הנהלת הרכבת רואה צורך להוסיף במקום זה או אחר רכבת נוספת או להוסיף קרונוח לרכבת הקיימת גם עתה, אין די קרונוח לרשותן על מנת לבצע זאת. כך למשל, ישנה תביעה כללית להוסיף רכבת מתל-אביב לירושלים שתצא בשעה שש בבוקר. אי אפשר למלא דרישה זו, רק בגלל המחסור בקרונוח. כן אפשר היה להסדיר הובלת נוסעים בהקף גדול בהזדמנויות מיוחדות, כגון בחגיגות יום העצמאות, אך גורם זה מונע בעדנו מלהגשים את הדבר, אם כי ברור שעל ידי כך היינו מוסיפים מאות נוסעים והכנסה גדולה לרכבת.

יש לנסיעה ברכבת עוד חסרון רציני: שתחנת הרכבת

נמצאת במרחק לא קטן מן העיר, בשעה שהאוטובוסים מובילים את הנוסעים לתוך העיר עצמה. ברור שגם מסיבה זו אין הצורך נוסף לנסוע ברכבת.

לגבי הובלת מטענים ברכבת, מצאנו מצב משונה מאוד.

תעריפי הובלת ברכבת אינם עוליים על תעריפי ההובלה במכוניות משא, אם מביאים בחשבון גם את הפריקה. עם זאת התברר, שאם משרדי הממשלה עושים יבוא של חיטה או של צינורות לחיפה, צריכה הרכבת להלחם על קבלת המטענים להובלה. יש טעמים שונים לדבר, אך הטעם העיקרי הוא בהזנחה. כאשר החחלתי לטפל בעניין זה במיוחד, אספתי את באי כוח המשרדים השונים, ובעיקר את משרד המסחר והתעשייה, והשגנו השגים לא קטנים. אין עכשיו טונה של מטען שיכולה להיות מובלת במסילה שלנו ואינה מובלת על ידי הרכבת. גם ביחס לנסיעותיהם של פקידי הממשלה, באנו במגע עם החשב הכללי, כדי שתוצא הוראה שעל הפקידים להשתמש לצורך הנסיעות גם ברכבות, במידה שהדבר אפשרי מבחינת קווי הרכבת ומבחינת שעות הנסיעה. בוועדה בין-משרדית טענתי, כי מאחר שיש גרעון של שני מליון לירו. ברכב והממשלה תצטרך לכסות גרעון זה, אפשר לשלם סכום זה במזומנים ואפשר גם לעשות הובלה ברכבת בעד מליון לירות. אולם בוועדה זו, שהשתתפו בה פקידים ממשלתיים גבוהים, נאמר: כל אחד אחראי למשרד שלו, מתחשב רק בנוחיות משרדו הוא ואינו עושה את חשבון המדיניות הכללית של הממשלה. עדיין לא טיימנו את המערכה הזאת.

גם הסוכנות אינה מנצלת את כל אפשרויות ההובלה

ברכבת, אם כי בסך הכל, ההובלה "מדלת לדלת", אינה עולה ברכבת יותר מאשר במכוניות משא. הנחנו שלוחה מיוחדת לרכבות למחסני הסוכנות בצריפין, ולמרות זאת כאשר בא מטען גדול של צנורות עבור הסוכנות, היא הובילה אותה על ידי מכונית משא, משום שעל ידי כך לא היו צורך בעבודת פריקה. אין אנו מקבליח תרוץ זה, וממשיכים לעמוד על תביעתנו שהרכבת תנוצל במלוא יכולתה להעברת מטענים.

הקיימונו ועדה מיוחדת, שמשתתף בה גם אחד המומחים מהאו"ם, על ועדה זו הוטל לעבד תכנית לכל החבורה בארץ לתקופה של חמש שנים - כולל אוטומובילים, מכוניות נוסעים (ובכך כלולות אפילו מכוניות פרטיות), רכבות נוסעים ורכבות משא. תכנית זו תוכן מחוץ נקודת מוצא אחת: מה טוב לארץ זמה אינו טוב ואינו מתאים לתנאיה. לפי תכנית זו נקבע את הזמנת האירוד למשך חמש השנים הבאות. לפי תכנית זו המגמה היא להעביר את כל ההובלה בקו חל-אביב חיפה מהמכוניות לרכבת, ולהעביר את המכוניות לקווי הובלה אחרים. אפשר יהיה להתחיל בהגשמת תכנית זו, רק לאחר שחוקם תחנת הרכבת בחל-אביב, החשבון שלנו מראה כי ההובלה ברכבת היא הרבה יותר זולה, גם מבחינת הוצאות ההחזקה וגם מבחינת תקציב מטבי החוץ. אנו מתקדמים לקראת תכנון כל החבורה.

נשאלתי מדוע אינו ניתן פרסום רב יותר ומדוע

אינה נעשה פעולת הסברה גדולה יותר באבור על הנסיעה ברכבת. ראשית כל אין אנו יכולים לעשות יותר מדי פרסומת לנסיעה ברכבת, כי אין הרכבת יכולה הרבה יותר ממה שהיא נושאת היום. יתכן שבאמצע השבוע היתה יכולה לעמוד בפני לחץ גדול יותר, אולם בימי ששי ובמוצאי היום, אין ספק שהיא לא היתה יכולה לספק את כל הדרישה. מי שהיה נוסע פעם אחת בדוחק ביום ששי, כבר לא היה חוזר לנסע בה גם בימות השבוע. סיבה שניה היא, שהתקציב אינו מספיק גם לבצוע פעולת הסברה. הטלנו עכשיו על הרכבת להדפיס לוח זמני הנסיעות על מנת לעשות פרסום כלשהו בעתונות, אולם החבר שהמדפיס הממשלתי אינו מוכן להוצע עבודה זו כל עוד לא יועבר לו התקציב המתאים. בטן הכל הוקצב סכום של 5000 לירות לפעולת ההסברה של הרכבת, אך בינתיים אי אפשר לנצל סכום זה, מאחר שאושר רק תקציב ביניים לחדשיים.

אשר למומחים, יש למשרד החבורה נהיון רב, כמה

וכמה מומחים טיפלו בבעיות משרד החבורה ובמיוחד בבעיות הרכבת. אמנם מאד לא נעיה לי להטיל כאן דופי בקודמי, ואין זה חפקיד מכובד ונעים, אך עובדה היא שברוב המקרים לא הקדישו כמעט כל תשומת לב לדיניות וחשבוניות שהוגשו על ידי המומחים. לגבי אותן ההמלצות שהאנשים שלנו ראו להוציא לפועל, נתקלו בשאלות תקציביות כאלה, שמשרד החבורה לא יכול היה להתגבר עליהם. כידוע לכם, אין משרד החבורה החולש על הקופה, אם כי איננו יודע אם למשרד האוצר עצמו יש על מה לחלוש. אין כל ספק שהמומחים היו מקופחים אצלנו. בהזדמנות זו בראוני לעמוד על עוד בעיה הקשורה במומחים, שהאבור יחכן ואינו יודע כלל שעל משרד החבורה להתלבט בה.

ישנם אצלנו מומחים שנשלחו על ידי או"ם

ומומחים שנשלחו במסגרת תכנית סעיף 4, שתפקידם איננו לעבוד כאן, אלא לחנך ולהדריך אנשים שלנו, כדי שידעו כיצד לבצע עבודות במקצועות מסויימים בתעופה, למשל, אין אצלנו מומחים. יש אצלנו עכשיו מומחים טובים מאד בראשותו של הפרופסור קארלסון. אלה גויים מצויינים וממלאים הבחינות, גם מבחינת ידיעותיהם המקצועיות וגם מבחינת רצונם לפעול. לאחר כמה חדשים הם פונים למשרדנו ומתאוננים שלא מאפשרים להם להדריך אנשים מקומיים, ומשום כך הם אינם יכולים לשלוח דיניוחשבוניות למוסדות ששלחו אותם על פעולתם כאן.

הם לא קיבלו מאתנו אף אדם להדרכה, כדי שכאשר יעזבו את הארץ ישאירו כאן מומחים למקצועות השונים. בינתיים הם ממלאים כאן תפקידים חשובים מאד, אך לא זו היתה מטרת בואם. כאשר אנו מצליחים להשיג מועמדים לקבלת הכשרה כזאת, הם אינם מסכימים לתנאי השכר הממשלתיים. יש גם מקרים אחדים של מועמדים מתאימים הנמצאים בחיל האויר, והחיל אינו מוכן לוותר עליהם. על כל פנים, עובדה היא שנמצאים אצלנו מומחים מחו"ל והם אינם יכולים למלא תפקידם, לא באטמחם אלא באטמחנו אנו.

מר ארי: כ שאל מדוע נחוצים 102 עלנדים בשרות המטאורולוגי? אם רצונכם בכך, אוכל להמליץ לכם פרוט של חלוקת התפקידים בשרות זה. אני רק יכול לומר בהזדמנות זו, שאם יש במשרד התחבורה מחלקה הגורמת לנו וכל הבאים אתה במגע, קורת רוח זכסימלית - הרי זה השרות המטאורולוגי. משרד החקלאות, משרד הבטחון, חיל האויר, חברות התעופה הזרות - כל אלה מקבלים שרות חינם ממחלקה זו וכולנו יכולים להתגאות בעבודתה, מכל הבחינות. אינני מבין עדיין וביקשתי חומר, כדי לברר מדוע השרות המטאורולוגי צריך להגיש שרות חינם לכל הגופים האלה. אילו ראינו את המפוח ואת התשובות שהמחלקה הזאת מוציאה בכל יום, לא הייתם שואלים שאלה כזאת. קיימת כל הזמן תביעה להגדלת תקציבה של המחלקה הזאת, גם לשם רכישת מכשירים נוספים וגם להגדלת מספר עובדיה. ועדת לבון, שהמליאה כמעט תמיד עליי פיסורי עובדים, מצאה לנכון להמליץ על הוספת עובד אחד למחלקה זו. נדמה לי שהשרות הזה ראוי רק לשבח ולא לבקורת, כי הוא שווה יותר מאשר הוא עולה לנו.

בין תפקידי השרות המטאורולוגי, ישנם גם תפקידים להצבור אינו יודע עליהם כלל. כשנשאו לבנות את שובר הגלים החדש בחיפה, צריך היה לדעת מה גובה הגלים במקום זה. המהנדסים פנו בשם ש. לשרות המטאורולוגי, וקיבלו ממנו את כל הנתונים. התברר כי השרות המטאורולוגי מודד את גובה הגלים מעל פני הים, בשעה שהמהנדסים מחשבים את גובה הגל מקרקע הים. מאחר שהמהנדסים לא הבינו את הנתונים שניחנו להם, הוקמו כמה מבנים לא נכונים, וזה יעלה לנו ביוקם. הבאתי זאת כדוגמא לעומס העבודה המגוונת המוטל על השרות המטאורולוגי, פרט לקשי המיוחד בעבודה הנגרם על ידי החרם שהארצות השכנות מטללות עלינו, ואשר בגללו חייב השרות להשיג את הידיעות הדרושות לו בדרכי עקיפין.

לגבי התעופה נשאלו כמה שאלות, שהיתה בהן נימה מסויימת שני טובה, ולא אוכל לומר שהיא לגמרי לא נכונה. גם מר אלישר וגם מר בדר שאלו שאלות בקשר לכך. שניהם הבינו כי חברת תעופה יכולה להיות קטנה מאד או גדולה מאד; קשה מאד לקיים חברה בינונית. אך אני חושב ששניהם הבינו כי בלי חברת תעופה אין אנו יכולים להתקיים. אני חושב כי אני פטור מלהסביר כאן את גורם החרם והגבולות שלנו. האויר הוא השטח היחיד בו אנו יכולים להתנועע בחופשיות, ואלינו לפתח את התחבורה באויר. על חברת התעופה שלנו הוטלו תפקידים שאינם שייכים לה כלל. "אל על" הוציאה השנה מאה אלף לירות מן התקציב שלה למטרות הדרכה וחינוך טייסים ואנשי צוות קרקע. כל עוד יטוטו האוירונים שלנו עם צוותות של זרים, אין לנו אוירונים. דומה הדבר כאילו כבשנו את הארץ והושבנו בה זרים.

צריך לחנך אנשי צוות ומהנדסים, צריך להעמיד לרשותם כליה ללמוד, ואריך לשלוח אותם לחו"ל להתמחות. בשנה שעברה בקרתי באנגליה ומצאתי שם אנשים שלנו המתמחים במקצועות חעופה. כל אחד מהם עלה למדינה 7000 ל"ש לחודש. כסף זה לא הוצא על בתי מלון; לימוד המקצועות האלה הוא יקר ביותר. לא תהיה לנו חברת חעופה אם לא יהיו לנו מייסדים, אם לא יהיה לנו צוות קרקע, אם לא יהיו לנו טכנאים וכו'. על חברת החעופה שלנו הוטל לא רק התפקיד לטוס ולהטיט, כי אם גם לגדל דור של אנשי חעופה. השאלה היא כיצד עושים זאת.

ההתחלה היתה בהקמת חברת הובלה אוירית מכאן לפריס

ולרומא. החברר כי לשם קיום חברת כזאת יש צורך במשק של מינימום שלוש אוירונות. אחרי כן החברר כי הוצאות ההחזקה הרגילות, הטבעיות, הכרוכות בהפעלת שלוש אוירונות אלה, הן כל כך גדולות שהקווים הללו לבדם אינם יכולים לכסותן אפילו בחלקן. לעומת זאת, אם מבצלים אוירונות אלה לקווים ארוכים יותר, עשוי הדבר להשתלם גם מבחינה כספית. על ידי הארכת הקו עד ניו-יורק, רוכשים הכנסה גדולה גדולתה לזולתה, ואפשר לנצל את שלוש האוירונות האלה ביעילות. כאן מתעוררת גם הבעיה של הטיסה בשבת.

אם נחיל על האוירונות שלנו חובה לחנות באיזה

שהוא מקום מיום שש בערב עד מוצאי שבת, שוללים מהם כל אפשרות אוטרטבית בקווים. צריך יהיה לעבוד לוח זמנים ~~הולכי~~ במבמה זו במיוחד, בשעת כהונתו של השר פונקס המנוח, שנודאי לא היה חשוד על חילול שבת, הוחלט שההוראה החלה בקשר לכך עלאניות, תחול גם על אוירונות: אוירוני "אל על" לוי יצאו לשנת טייה, לא בארץ ולא בחו"ל; אך אם הם יצאו לטיסה לפני זה, הם ממשיכים בטיסתם על קום הפצה, כשם שממשיכה אניה בלב ים לשוט. יכול לקרות שאוירון יצטרך להועכב באיזה מקום ביום השבת, אולם הוא לא יקח נוסעים חדשים. אם יש טענות בקשר לנוהג זה, צריך לפנות בענין זה לממשלה. מתפקידי רק למסור לכם אינפורמציה על המצב כפי שהוא קיים. ישנה כנסת, ~~היא~~ שלטת וישנם שרים, והם מקבל הוראה להפסיק את השרות של "אל על", אבצע הוראה זו, בין שאתפטר ובין שלא אתפטר. נדמה לי שהתייחסתי בכבוד וברצינות לכל השאלות, ואני מוטר לכת את הדברים כפי שהם ידועים לי.

אם להמשיך בענין "אל על", הרי מצאו שאי

אפשר לנצל את המשק הזה במלואו, גם לפי סטנדרדים בינלאומיים של משק, אם לא יאריכו את הקווים. אין אני מביע דעות בענין זה כי אין זה מתפקידי, אולם אלה היו הנימוקים להארכת הקווצם.

התעוררה כאן עוד בעיה שאנשי "אל על" צריכים

היו להתחשב בה, ואולי גם לקחת את הריזיקו. לכל הדעות התקלה היא בשטח התקציבי, שאינו נתון בידי "אל על". היתה לי הזדמנות להזכיר בישיבה זו את שאלת חלקי החילוף באוטובוסים. אותה שאלה, אך בצורה חריפה הרבה יותר, קיימת לגבי חברת החעופה. חברת חעופה צריכה לקבל הקצבה מינימלית של מטבע חוץ לרכישת חלקי חילוף רזרבתיים, על מנת שבמקרה של קלקול אפשר יהיה להחליף את החלק שנחלקל בחלק חדש, עד לחיקונו של הקודם, ועל ידי כך לא תעוכב הטיסה. אם אין חלקים רזרבתיים, ברור שיכולות לחול כל מיני

הפרעות, היכולות לפגוע גם בעקרון השמירה על מנוחת השבת. ברור שצריך היה לחשוב על כך מראש וצריך היה לדאוג לכך קודם, אך בדרך כלל אנו רוצים להשיג יותר מאשר יש ביכולתנו. עובדה ברורה היא שלא נוכל לקיים את "אל על" במספר האזיונים שיש לו עכשיו או במספר אזיונים גדול קצת יותר, אם אי אפשר יהיה להוסיף תמיד לפועל תיקונים מידיים על ידי חלקי חילוף רזרביות. את דבר זה לא ייעשה, לא נוכל לקיים את הקווים לפריז ולרומא. מן הראוי לציין, שכאשר קיימנו טיסות רק לפריז ולרומא, היו הרבה יותר אזיונים בטיסות מאשר יש עכשיו.

"אל על" עומדת עכשיו בפני בעיות קשות הרבה

יותר. המשק שלה נולך ומתיישן. אין זה נכון שאין נותנים להון פרטי או להון זר לקחת חלק בחברה זו. אנשי "אל על" מתחננים ומתדפקים על פתחי יהודיה ולא יהודים, בארץ ובחו"ל: "בואו וקחו חלק בבנין חברת העושה ומדינת ישראל!" גם כרגע מתנהל משא ומתן רציני עם חברה זרה גדולה מאד, ביחס לקביעת שיתוף פעולה הדוק מאד בינה לבין "אל על". אני יודע לפחות על חברה אחת גדולה מאד - שהיא גם החברה שבאופן טבעי אריכה ויכולה גם מנקודת השקפה שלה לקחת חלק ב"אל על" - שמתוך טעמים פוליטיים הקשורים בחרם המוסלמי לנו על ידי שכנינו, לא עשתה את הדבר. כיום, המצב של "אל על" איננו בריא מבחינה כספית ותקציבית, וממילא איננו בריא מבחינה משקית. דבריה עליה אינם ניתנים כל כך בנקל לחיקוק. אגב, חבר הכנסת פרדר אמר ש"אל על" אינה יכולה להתחרות עם "התנינים הגדולים". אולם הנסיון הקצר שלנו הראה שבטוח זה אנו בסדר, ידענו להתחרות על ידי יצירת חנאים כאלה, שהסטטיסטיקה מראה כי מספר המקומות התפוסים בשרות "אל על" גדול יותר מאשר בחברות גדולות עולמיות. מסבירים את הדבר על ידי הפעולות שנעשו על ידי הממשלה יצירות ובעקיפין, כדי שיהודים מן הארץ וגם מחו"ל יסעו ב"אל על". הוא הדבר גם בשטח הובלת מטענים. אילו ניתנה ל"אל על" אפשרות קיום מינימלית, היא הייתה יכולה לעמוד בהתחייבותיה בשטח התחבורה גם להבא. אולם המצב הקשה נגרם לא מחוסר נוסעים, כי אם בגלל חוסר איוד מספיק להובלת נוסעים אלה.

א. אליזר:

כמה עולה הסעתו של אדם אחד ב"אל על" בחישוב של מטבע חוץ. ישנה טענה כי ההסעה עולה ל"אל על" הרבה יותר ביוקר מאותם 500 דולאר, נניח, עבור טיסה לארצות הברית, אם כי מחיר הכרטיס הוא שווה למחיר הנהוג בשאר חברות הטיסה.

מר רזילי:

גם אילו נכון היה הדבר, הסברתי בראשית דברי ש"ל על" ממלאה תפקידים שונים שאינם מוטלים על חברות תעופה רגילות ואינם בכללים בחישובים שלהן. אולם הטענה איננה נכונה; נכון ההיפך מזה. גם "אל על" וגם "צים" דורשים כל הזמן מן הממשלה תמורה לדולארים שהם מכניסים לאוצר, ואינם מקבלים אותה. אין הממשלה נוחנת להם עבור הדולארים אפילו את התמורה שמקבלים חיריים המוטרים לה מטבע חוץ. אילו היו מקבלים בעד הערך המוטף 1,8 לירות לדולאר, היה מצבם טוב הרבה יותר. אוכל להמציא לכם תזכיר מפורט על כל השאלות הללו הנוגעות ל"אל על".

נשאלתי ביחס לגורל המניות שהיו רשומות על שם קטלן ז"ל ועל שם רמז ז"ל. המניות עוברות באופן אוטומט משרד לשר המכהן באותו משרד. לא ברור לי מדוע צריך היה לעשות זאת דוקא באורה זו; יתכן שיש מקום לשנות את הדבר.

ביחס לבעלות על "אל על", הרי 51% של המניות נתונים בידי הממשלה, ו-49% מתחלקים בין הסוכנות שהשקיעה את רוב הכסף, ובין "צית" וגם "נתיבי אויר" של רותנברג המנוח. את הפרוט אוכל לכלול בתזכיר שאגיש. אנו נהיה תמיד מוכנים לשנות הרכב זה, אם תימצא חברה שתדרוש זאת כתנאי להשקעת הון. איש אינו צומר שההרכב חייב להישאר כך.

מר אלישר שאל מה הם סיכויי ההלאמה של החברה. למעשה, אם יש שיוח לממשלה 51%, אפשר לומר שזו חברה לאומית. אך גם זאת שאלה פוליטית ואיננה רוצה להיכנס בה.

לבעיה של הקמת שדה תעופה בירושלים יש כמה צדדים: לתעופה האזרחית אין כל צורך בשדה תעופה כזה. אם מדובר על צורך בשדה תעופה בירושלים, הרי בחוץ הדבר רק מנקודת ראות בטחונית. משרד התחבורה אינו מועיל מבעיה זו, והוא עושה את כל האצדיות הראשונות להכנת שדה התעופה: הכנת שטח הקרקע, עבודת התכנון וכו'. הביצוע הוא שאלה תקציבית, ותלוי בתקציב הפיתוח. אם במסגרת תקציב הפיתוח יוכנס סכום למטרה זו, אני מבטיח לכם שנהיה מאושר לבצע זאת, כי גם אנו חושבים דבר זה לחיוני.

היתה כאן הצעה להקים חבורה ישיר בין יפו לירושלים. לדעתי, אין כל הבדל את התחבורה מירושלים מתנהלת ישירות גם ליפו, או רק לתל-אביב. אולם משרד התחבורה מטפל בשאלה זו מנקודת ראות של יעילות התחבורה. אנו תובעים מעיריית יפו-תל-אביב להגיש הצעה ותכנית להקמת ווחנה ביפו. הבטחנו עזרה להקמת התחנה מן הקרן שיארנו עכשיו, אך גם עניין זה מתעכב בעטייה של עיריית תל-אביב. היא לא ניגשה - אינני יודע אם היא תיגש עכשיו - להוצאתה לפועל של תכנית זו. איננו יכולים להעמיס על התחבורה הקיימת עוד דבר, מבלי להבטיח את האפשרות של העלאת והורדת נוסעים, של מכירת כרטיסים וכו'. למשרד התחבורה לא הוגשה אף הצעה מצד חברות האוטובוסים בעניין זה. ל"המקשר" אין די אוטובוסים אפילו לצרכי התחבורה בתוך ירושלים, אם כי אני יודע שהם היו מוכנים לקבל על עצמם את התחבורה בכל הארץ. עשינו בקורת ב"המקשר", ומחברר כי 50% של האוטובוסים שלו עומדים במוטכים ללא האדקה, כי רק לגבי חלק קטן קיימת בעיה של חוסר חלקי חילוף. את קו באר-שבע הם מסרו ל"אשד", ומקבלים על כך דיבידנדות.

ד"ר פורדרר הציג שאלה בנוגע ל"פ. או. ב", ובנוגע להעדרת חברת הבלה ימית אחת על פני האחרות. אני חושב כי בעיית ה"פ. או. ב" היא ברורה לך. משרד התחבורה פעל בזמן האחרון כדי לספק את דרישות הטפנות העברית, ולתת לה את כל האפשרויות להתפתח. גם כאן - כפי שגם בטח התעופה -

אין אנו יכולים להעריך כלל את חשיבות הדבר, לא רק מבחינה כלכלית, כי אם מבחינות רבות. גם כאן קיימת שאלה של חינוך צוותות. דובר כאן על בית ספר ימי; הלואי ויכולנו להקים אוניברסיטה ימית לאלפי אנשים, כפי שצריכה היתה להיות. גם בשטח זה אנו עומדין בפני עובדה של צוותות זרים. אנו שמחים כאשר ניתנת לנו במל כמה חדשים הזדמנות להעניק תעודות סמיכות של רבי חובלים לבחורים ישראלים. כל סכומי השלם יוקצב לענין זה, לא יוכל לספק את כל הארכים האמיתיים של הארץ.

בשטח הספנות ישנה אכזבה גדולה מן ההון הפרטי, אף על פי שזו שטח פעולה רחב להון הפרטי בכל העולם, למרות התנודות בין תקופות שפל ותקופות גאות, תקופות של רוח ותקופות של הפסד. עובדה היא, שאם היתה אצלנו חברת ספנות פרטית גדולה, היא הייתה אצלנו את עצמה. ישנן כל האפשרויות וניתן כל העידוד לאנשים המוכנים להשקיע הון. בשטח זה.

א. אלישר:
אין שחר לדברים אלה! מהעם הבנק לדיסקונט, עם חברת אמריקה-ישראל, ועם גרץ? אני מבקש את היושב-ראש לקיים דיון בהודעתו של מר רוזילי.

היו"ר י. גורי:
אני מסכים לקיים דיון כזה, לאחר שנסיים את הדיון בחקאיב.

מר רוזילי:
אני אומר שוב, כי לאור בלבד שאין אפליה, אלא להיפך - ניתן כל העידוד למי שיבוא ויאיע להוסיף משהו לספנות העברית. גם היות ניתן כל העידוד וכל היעוץ לכך. חברה ולכל פרט הבא באיזו הצעה שהיא העשויה להגדיל את כוח הספנות שלנו. אלה שינמס - תבוא עליהם ברכה; אלה שצריכים לבוא עדיין - אנו רואים בבואם. אין כל אפליה. רק בימים האחרונים ניתנה למשרד התחבורה הזדמנות להוכיח את יחסו לספנות העברית. היתה שאלה של הובלת קרונות לרכבת מבלגיה, ואנו הוצאנו מכרזים לכל חברות הספנות בקשר להובלתם לארץ. כאשר באנו לשקול את הדברים, אני אומר בפרוט שקלנו גם את המומנט של פיתוח הספנות שלנו והתועלת הלאומית שיש בכך, ולא התחשבנו במחיר ההובלה בלבד. אם רוצים לעודד את הספנות, אי אפשר להכריע רק על פי המחיר הזול ביותר. זו היתה דוגמה בולטת לגישתו של משרד התחבורה, המכוונת לעידוד הספנות שלנו.

י. פורדר:
אני שאלתי שאלה ספציפית: האם נכון הדבר כי על פי חוזה עם "שהם", מביאה הממשלה את כל הסחורות - המהוות 50% של כלל המחזור - רק באניות שהם. רציתי לשאול כיצד מתיישבו עובדה זו עם העידוד הקיים, לדברי מנהל משרד החוזה, לטפנות בכלל.

מר רוזילי:
אצלנו לא נעשה חוזה כזה. יתכן שנעשה חוזה כזה עם משרד ממשלתי אחר, להובלת הסחורות שמשרד זה מביא לארץ, אך לא ידוע לי על כך מאומה.

מ. גניחובסקי:
אני מבקש שיומצאו לנו החוזים האלה.

ל. פורדר:

לפי דעתי ראוי מאד לברר מהי הפרקטיקה של
המשרדים השונים. אני בעד "פ.א.ב. או.ג. או.ז"
ישראל שיפס", אבל צריך להיות חופש להשתמש בכל הקווים. אם "צ"ם"
זול יותר, אני רוצה להזמין אצלו; אך אם בורכרט זול יותר, אני רוצה
שתהיה לי אפשרות להזמין אצלו.

א. אלישר:

בטני עתונות מאויינות שחי בעיות המעוררות
דאגה רבה. ראשית כל, הודעתו של מר לוי
ממשרד המסחר והתעשייה - שנתפרטמה ב"ג'רוזלם פוסט" - שהסחורות אינן
יכולות להגיע בזמן לארץ, מטום שהן חייבות לבוא באניות מסויימות, וכי
מסיבה זו אין שומרים על לוח הזמנים.
שנית, הסחורות ליצוא חייבות להיות מובלות באניות
ידועות, וגם זו סיבה לאי-הקפדה על לוח הזמנים.

כן שמענו ששוב מתחילות אמיות לעמוד בנמל
ולחכות לפריקה, מכיוון ש"ר שטרן כבר איננו והעבודה איננה בסדר.

מר רוזילי:

הרשו לי לומר כי שני הדברים אינם מדוייקים.
אין זה מתפקידי להשיב על שאלות המופנות ל"צ"ם",
אך אני רוצה להסב את תשומת לבכם לכך, שלפי הכתוב לא נגרם העיכוב בגלל
קביעת חברה מסויימת לכל ההובלות, אלא מטום שנקבע כי יש להוביל את הסחורות
באניות עבריות. בנמלים הזרים עומדות כל מיני אניות, ואם צריך להוביל
באניות ישראליות, צריך לחכות להן. בנוגע לחוזים, אני מוכן לבדוק אם
יש אמת בטענה זו. על כל פנים בידיעות שבעתונות, אין המדובר עלהפליית
אניות ישראליות מסויימות לעומת אניות ישראליות אחרות.

היתה שאלה מיהו השולט בנמל: הממשלה, אבא חושי
או סולל בונה. כמובן ששאלה זו חשובה מאד, ועוד יותר חשובה התשובה עליה.
אני רוצה לומר לכם כי אנו - כלומר השר שהיה עד אתמול שר התחבורה, וגם
אנוכי - מאד לא שבעי ראון מן המצב השורר בנמל חיפה. כוונתי לצד
האופרטיבי של החברות הקבלניות, והסידור הקיים לגבי סבלות וטוורות.
מאידך, מאאנו גם הטבה גדולה מאד, הודות לפעולתו של השר פנקס המנוח.
אני צריך להלל את המנוח עלפעולתו, בכך שמינה ועדה לבדיקת המצב בנמל
והחליט על הקמת שמירה מיוחדת. במובן זה, המצב הרבה יותר טוב. אגב,
על ידי כך הוגדל התקציב לצורך מינוי אנשים מיוחדים לשמירה.
(י. בדר: יש גם שומרים על השומרים?) בודאי.

אשר לבעיה השניה, אנו מנסים עכשיו לעשות
פעולת הכנה לשינוי פני הדברים בנמל, באותו כיוון שחבר הכנסת אלישר
דיבר עליו. ברוב נמלי העולם אינו קיים נוהג כזה, שהממשלה תחזיק משק
של מכונות ומכשירים - כגון טרקטורים, מנופים וכו' - והיא תמסור אותם
בתנאים מאד נוחים לחברות אחרות, שיעשו על ידו רווחים, לפני שבועיים
דנתי עם החברות הללו, מתוך מגמה לשנות את פני הדברים מיטודם. היות

וקיימת כאן רק בודה לשנות את הדברים מיסודם או לא לשנות כלום, לא קל הוא הזיכר, כדי שאפשר יהיה לעמוד במבחן, דרושה הכנה קודמת מרובה. ישנם כאן אינטרסים שונים מכבידים, וזוהי יש ברצוננו של משרד התחבורה לשנות את הדברים הללו.

נשאלתי מה פרושו של סעיף "מניה" המופיע בתקציב.

לפי הסידור הקיים, אחריות הממשלה לסחורה מאז מוציאים אותה מבטן האניה, ועד למטירתה; לפי שיטה אחרת, האחראי הוא סוכן האניה. נוכחנו, שלאחר פירוקים את הסחורה מעל האניה ומכניסים אותה למחסנים, מתעוררת שאלה במקרה. נחסר חלק מן הסחורה, ^{כ"א} אי אפשר לברר את החלל נוצר. במחטן בנמל, או שלא פורק הכל מן האניה. הלכנו לפי הדרך הנהוגה בארצות אחרות, וקבענו אדם מיוחד שימנה וירשום את כל הסחורה המורדת מן האניה. כדי לבצע שיטה זו, היינו נזקקים לתוספת של 30-40 עובדים. אנו חושבים כי תוספת תקציבית זו מוצדקת, היות והיא עשויה להסתוות פרצה הגורמת לתקלות כספיות ואחרות עם חברות הביטוח. כדי לכסות תוספת זו, העלונו את התעריף באחוז קטן.

בנמל חיפה מתנהלת גם עבודת פיתוח רחבה. מרחיבים את הנמל לכיוון מערב, ועל ידי כך חסוכלל בהרבה הורדת הנוסעים. מלבד זאת התחילו, כידוע, עבודות פיתוח הקישון, ממזרח לנמל. גם כאן נתקלנו בבעיה, משום שקודמינו התחילו בביצוע חכנית רחבה מאד, אמביציוזית וטובה מאד, אך אין היא מתאימה ליכלתנו ובמצב של היום היא איננה עוד הכרח המציאות. לפיכך מצא השר שלנו לנכון לצמצם את שטח הפעולה בגבולות ההתחייבויות שכבר ישנו, כדי לנצל את הכסף שכבר הושקע באורה כזאת, שתהיה לנו אפשרות לנצל חלק מן הקישון, וגם תהיה לנו הכנסה מטויימת. מתנהלות עכשיו שיחות עם כמה מעוניינים בנידון זה, לפיתוח וניצול אותו חלק של הקישון שהכנתו תסתיים בחודשים הקרובים, עלדי הקמת מחסני ערובה, וגם אזור חפשי. ענין זה נמצא בטיפול פעיל מאד. יש הצעות רציניות מאד העומדות עכשיו לדיון, ונדמה לי שהשר כבר דבר על כך בוועדת השרים הכלכליים.

בשטח הנמליח עלי להזכיר עוד בעיה מאד מטובכת:

בעיית נמל יפו. כולנו זוכרים כיצד הוקם בזמנו נמל תל-אביב, כאשר אי אפשר היה להביא בחשבון את נמל יפו. לפי דעת כל המומחים, יכול היה נמל יפו בעצמו - לו עמד כולו לרשותנו - לספק את כל צרכי המדינה בדרום. אולם חלק מאד מאד חשוב וחיוני של נמל יפו חפוט על ידי חיל הים. משום כך מצא שר התחבורה לנכון להתקשר בזמנו עם חיל הים כדי לברר אפשרות זו. של העברת אותו חלק של חיל הים הנמצא ביפו, למקום אחר. אילו חילקים היה משחרר את החלק שהוא תופס בנמל זה, לא היה צורך בחוספת של נמל תל-אביב, והיתה חכנית לניצול אחר של נמל תל-אביב. אולם אחרי כך החבר, שכדי להעביר את חיל הים למקום אחר, יש צורך בבכנת מקום אחר, והדבר כרוך בשאלות כספיות שאין כיום ביכלתנו לפתור. אם חיל הים נשאר ביפו, אין נמל זה יכול למלא בעצמו את כל התפקידים המוטלים על הדרום, ואנו נזקקים שוב לניצול נמלי יפו ותל-אביב גם יחד.

מאחר שנצטרך לנצל את שני הנמלים האלה, נעשה זאת לפחות בצורה אחידה, מבלי להיזקק לשתי קבוצות של פועלים, שתי הנהלות וכל הבעיות הכרוכות בכך. כדי למנוע כפילות זו, עובדה על ידי שר החבורה הצעה, שהובאה בפני הממשלה לפני שבועות רבים. הוכנו שלוש הצעות אלטרנטיביות לגבי איחוד שני הנמלים האלה, נדמה לי שהממשלה החליטה כבר באיזו מהן לבחור, והיא מחכה להוצאה לפועל. אנו מחכים בקוצר כוח לפתרון השאלה הזאת, כי בינתיים ישנם הפסדים גדולים בכל חודש בשני הנמלים. ביפו היא מכסה מדי חודש הפסדים של 20.000 לירות, בשעה שהנמלים יכלו לפחות לכסות את ההפסדים, אם לא יותר מזה. מלבד זאת יש שם בעיות אישיות, והקפאנו את הכל. אנו מקווים שהדבר יבוא על פתרונו, ואם יקיימו את שני הנמלים, הם יעבדו תחת הנהלה אחת, לפי הצורה שהממשלה תחליט עליה.

בנוגע לפרופורציה הקיימת בין אוטובוסים לבין מספר המכוניות הפרטיות, נדמה לי שאין ויכוח. הלואי ויסלנו להגי למצב כזה בחבורה, שלא נזדקק למכוניות פרטיות. אך כפי שהטברתי, יש לעשות לשם כך כמה דברים שאין כיום ביכולתנו לעשותם. הפוליטי של משרד החבורה היחה, לא לתת רישיונות למכוניות נוספות, וגם לא להגדיל את מספר המכוניות הפרטיות, במידה שהדבר חלוי בנו, ולעומת זאת להגדיל את מספר האוטובוסים ומכוניות המשא. הזמנו 60 אוטובוסים ועמדנו להזמין עוד כמה דברים, אך לדאבונו האחר אינו רואה אפשרות כזאת.

ח. רובין: מהו לדעתכם מספר האוטובוסים שצריך עוד לרכוש?

מר רוזילי: אם רוצים בחבורה סדירה לגמרי, צריך לפחות להכפיל את מספר האוטובוסים. אך אם בכל זאת מוכנים להמשיך לנסוע בדוחק ובצפיפות, אך בנוחיות גדולה יותר מאשר כיום - צריך לפחות עוד 200 אוטובוסים, רצינו להזמין מספר כזה של אוטובוסים, אולם האוצר איפשר לנו להזמין 60 אוטובוסים בלבד. אוטובוס עולה 22 עד 25 אלף ל"י; מכונית קטנה עולה 6 אלפים ל"י בערך. במידה שהדבר היה חלוי בנו, הפסקנו יבוא מכוניות קטנות.

חה"כ ציזלינג שאל, מדוע אין אוטובוסים ישירים לכפר, לספר ולמעברות, ויש מספר גדול של נוסעים בעמידה באוטובוסים אלה? הסיבה היא שהציבור אינו מתרגל לרעיון, שאוטובוס יכול לעבור ולא לקחת נוסעים, אף על פי שיש בו עדיין מקומות עמידה. מלבד זאת, אי אפשר לחייב שום חברת החבורה לשלוח אוטובוס ישיר לכפר ולספר, כי אז הוא יצטרך להשאיר נוסעים בכל יום התחנות בדרך. המאסף ממלא היום את התפקיד החשוב ביותר לגבי כפרי הספר.

אשר לרכבת, הרי גם אילו הגענו מטעמים כלכליים למסקנה שאפשר לחדש את המסילה תצרה לעמק - מצב המשק הוא כזה, שלא היינו יכולים לעמוד בזה. לא נחתרו לנו קרונות, לא קטרים וגם לא פטים במצב הראוי לשמוש. ישנה בעיה קשה עוד יותר, של ציוד הנמצא בתוך המסילה הזאת ואי אפשר להוציאו. בינתיים גונבים אותו והוא הולך לאבוד.

הושבתי עכשיו אנשים מטווימיח שיטפלו רק בזה ויגישו לי הצעות מעשיות.

ביחס לפעולות למניעת תאונות הוקצב אמנם השנה רק סכום של 1,000 ל"י אולם נתנו הוראה להשתמש בהקצבה זו, כי בשנה שעברה הוקצב אמנם לסעיף זה סכום של 3,000 ל"י אך הסכום לא הוצא. ההוראה היא, להעמיד אלף לירות אלה לרשות הגופים השונים המטפלים בכך.

נשאלתי על ידי חבר הכנסת ציזלינג ביחס לתשלום מראש של דמי הרישוי. ישנן עשו אנשים רבים המעוניינים לשלם את דמי הרישוי מראש, כי חוששים מפני העלאת התשלום.

חבר הכנסת גניחובסקי שאל למי שייכת "ארקיע". היום המאב הוא כזה שחברת "ארקיע" שייכת ל"אל על" ב-50%, וב-50% הנותרים - להסתדרות, ישנה הנהלה "אל על" מפקח על עבודת החברה הזאת. אנו בודקים את יעילות הדבר, ואם לא היה זה מתאים יותר להעביר את המשרד הזה ל"אל על" כאחת ממחלקותיו. אם יהיה לי יותר זמן ואנשים יהיו מעוניינים לשמוע, אוכל לספר את התפתחות החברה הזאת, שהחזילה עוד בימי המנדט.

מ. גניחובסקי:
לפני שלוש שנים הביאו את ענין "ארקיע" לוודעת הכתפים והיתה החלטה למסור חלק מן המניות ל"הפועל המזרחי". אני רוצה לשאול מה עשה משרד החבורה כדי שארקיע לא תהיה נחונה בידי ההסתדרות והממשלה בלבד, כי אם יוכלו לקחת בה חלק גם חלקים אחרים של העם.

מר רזילי:
עד היום לא עשה משרד החבורה שום דבר בענין זה,

בנוגע לשאלת חבר הכנסת אלישר על זכירת כרטיסים בתוך האוטובוסים, עלי להעיר כי הדבר אינו נהוג אצלנו משנה טעמית. קודם כל, הוספת מוכר כרטיסים לכל אוטובוס מהווה הוצאה כספית גדולה. שנית, בתנאי הצפיפות השוררים באוטובוסים אצלנו, לא יכול היה מוכר כרטיסים למלא את תפקידו ביעילות. לעומת זאת חייבו את הקואופרטיבים להוסיף מוכרי כרטיסים על יד האוטובוסים, באותן התחנות שהבדיקה שלנו קבעה כי יש צורך בדבר. על ידי כך חוסכים את זמנו של הנהג ומחשימים את התנועה.

א. הרצפלד:
אני רוצה רק להעיר על הצורך להוסיף במוצאי שבת ובמוצאי חג, עוד מוכר כרטיסים בתחנה המרכזית, ליד הקו לחולון.

היו"ר י. גורי:
במסגרת ישיבה זו איננו יכולים להקדיש עוד לדיון בעניני תחבורה. ייתכן יהיה צורך, נקיים

עוד פגישה עם מר רזילי.

(אחרי כן רשמה רש)

ב) סדר עבודת הוועדה

היו"ר י. גורי:
אני מודיע כי במסגרת ישיבה זו לא נוכל לעסוק יותר בעניני החבורה. ישנם דברים דחופים, העומדים על סדר-היום של הוועדה שלא נוכל לדחותם, ולכן אני מציע לדחות את הדיון בענין החבורה. איננו יכולים לדחות את הדיון בחקנות ביתם לחוק מילווה חובה.

א.מ. גניחובסקי:
במשך כל זמן קיום הוועדה, לא הצלחנו לקיים דיון רחב ומפורט על עניני החבורה, ואם הפעם הצלחנו לעשות זאת, הרי ישנה השיבות רבה בכך שנסיימו, ובנוכחותו של מנהל משרד החבורה. אינני מסכים לדחיית הדיון בסעיף זה, ומציע לדחות את הדיון בחקנות.

י. בר:
אני מבין שהיו"ר מעמיד מזמן לזמן סעיפים על סדר-יומה של הוועדה, אבל לפי הנוהג שלנו ולפי חקנון הכנסת, מותר גם לחברו הוועדה להעמיד סעיפים בסדר-היום. אני אומר בכנות שאינני בטוח אם נוכל לשמוע את מר רזילי, כמנהל משרד החבורה, בעוד שבוע או שבועיים, ולכן אני מבקש שנשמע אותו כעת.

א. אלישר:
אני מציע שנשמע את מר רזילי מחר. אני מעורר שוב בעייה חשובה, שכבר עוררתי והיא: שתינתן לנו האפשרות לשמוע את המומחים, לפחות אח אלה שלא עזבו עדיין את הארץ; אני מבקש מאד שהיו"ר יסדר פגישה עם ד"ר טרון למחר.

ח. רובין:
אני מציע ליו"ר לא להצביע בענין זה, אלא להודיע לחברי הוועדה, כי מחר הוא יסדר את הדברים, ואני בטוח שגם מר גניחובסקי לא יעמוד על כך, שהדיון יהיה דוקא היום.

היו"ר י. גורי:
אני חייב לומר לחברי הוועדה, כי אינני יכול להתחייב להזמין את ד"ר טרון; חייב אני תחילה לשקול בדעתי. נוסף על כך, אין לי הבטחון שיכולים אנו להזמין את ד"ר טרון לישיבת הוועדה. אין לי הבטחון שאם הממשלה ממנה מומחה, יכולה הוועדה לפנות אליו ולהזמין, שלא באמצעות הממשלה.

ד"ר קיטרון:
לי נדמה שהוועדה רשאה לפנות לכל אדם; עובד המדינה חייב להתייב בפני הוועדה, אולם איש פרטי חשאי למרב.

היו"ר י. גורי:
אולם צריך להודיע גם לממשלה.

י. פורדר:
אינני מוסמך לענות על השאלה החוקית, אם מותר להזמין את ד"ר טרון או לא; אבל אני חושב כי רצוי מאד היה לשמעו. אולם אני מודיע ליו"ר, כי ד"ר טרון אינו נמצא בירושלים והוא יגיע רק בשבוע הבא.

א.מ. גניחובסקי:
אני מוכן להסכים שלא נדון היום על החבורה, בתנאי שנדע מתי יתקיים הדיון הזה.

היו"ר י. גורי:
אני יכול להודיע רק דבר אחד: לא נצביע על תקציב החבורה לפני שנמשיך את הדיון בהשתתפות מר רזילי.

אשר להזמנתו של ד"ר טרון, אם כי אני יודע שחברים רבים מבקשים זאת, אני רוצה להצביע את הדבר.

לאחר הצבעה - הוחלט להזמין את ד"ר טרון
לישיבת הוועדה, ולחאם את הזמן אחר ועם
שר האוצר.

(ג) חוק מילווה חובה חשי"ג 1953 (תקנות בדבר חישוב שוויו של ציוד או של מלאי סחורות שהובאו ללא הקצבת מטבע חוץ).

חיו"ר י. גורי:

היה לנו דיון בענין זה, ובקשנו מד"ר לנדאו שיודיע לנו אם בעקבות הדיונים ישנן הצעות לשנויים. הוא הציע שנשמע בענין זה את ד"ר פוגל ואת מר גולן ואח"כ נשוב לדון ולסכם.

ד"ר קיטרון:

לאור הדיון שהיה בוועדה, יש להכניס כאן שני תיקונים טכניים בסעיף קטן (א):

המלים "או שנוצר בארץ מיבוא כאמור"

מתיחסות אך ורק למלאי סחורות ולא לציוד או לציוד נע.

שנית, יש להבהיר ש"ההובלה וההרכבה הן

מלים כלליות, ורק העיבוד הוא עיבוד בארץ.

ש. בז'רנו:

שאלתי הראשונה מתיחסת לסעיף קטן (א) בענין המכס: הכוונה היא, לחשב את המכס לפי התעריף הקיים כיום,

ואין הצדקה לכך.

בסעיף (ב) המלים "שער החליפין של לירה לכל דולר" מביאות בדיוק לאותו מצבם אותו רצינו למנוע. אנו רוצים שביבוא ללא תשלום, הציוד והמלאי יוערכו לפי המחיר ששולם עבורם, לפי המחיר שהיו שווים בזמן שהובאו ארצה, ולא לפי לירה-דולר, שיכול להיות הרבה יותר, במקרים מסויימים מאשר סחורות או ציוד שהובאו בהקצבת מטבע ממעם המדינה.

אני מציע למחוק בסעיף (ג) את המלים: "לפי ראות עיניו".

ק. לוז:

ד"ר פוגל: אין כל סכנה שמנהל המילווה יוכל להטיל או לקבוע את מחיר

הציוד או הסחורות בגובה יותר מאשר שילמו. עד נובמבר

1950, כל ציוד וכל סחורות שהגיעו לארץ על סמך רשיון יבוא - וזה היה

במאה אחוזים - מתירם נקבע באגף המחירים של משרד המסחר והתעשייה -

וקודם במשרד האספקה והקיצוב. ואם אפשר לקבוע על סמך קביעת המחיר את

המחיר, לא לפי הרשיון שהיה בדולרים, אלא לפי לירושח ישראליות, ואם

לפי החוק יגדילו את הסכום הזה, הרי ההערכה של הציוד לא תהיה לפי לירה-

דולר, אלא לפי מה שהממשלה קבעה באותה תקופה. כך שבתקופה זו אין לגמרי

כל סכנה שאנשים שברשותם הציוד, ישלמו יותר מאשר מגיע מהם.

סעיף 30 (ב) בחוק עונה על שאלתו של מר בז'רנו.

אינני רואה זאת כחשובה לשאלתי.

ש. בז'רנו:

בזמן הדיון על החוק, היתה טענת האוצר, שסחורות שהובאו

ארצה בהקצבת מטבע מהאוצר בשער של 37,5 גרוש, ושעור היה בידי הסוחר או

היצרן בתאריך זה של 1 באפריל, ונמכר אח"כ לפי מחירים יותר גבוהים

מפני שבינתיים שונו השערים, אי אפשר להטיל עליהם מס רכוש לפי הערך של

הסחורה הזאת בספרים, כי אם צריך להגדיל את הערך הזה פי שנים או משהו

דומה לזה, מפני שנמכר אח"כ במחירים יותר גבוהים. עמדה זו נתקבלה ע"י

הוועדה. אי אפשר באותו יום ל-

בשער של 37,5 גרוש הדולר, אלא בכל מיני שערים, ובינואר 1952, למשל, בשער גבוה מאד, למעלה מלירה דולר. הסחורה הזאת שהובאה למשל בתקופה זאת ביבוא ללא תשלום לא נמכרה פי שנים בגלל השנויים בשער.

הכוונה היא: להוציא תקנות, שלפיהן יבוא ללא תשלום ישלמו לפי הערך המופיע בספרים של האיש שקנה או הביא את הסחורה הזאת; התקנה המובאת עכשיו מבטלת כל זאת. במקום להקל - כפי שהייתה הכוונה - התקנות האלה מהוות הכבדה על היבוא ללא תשלום.

ד"ר פוגל: במקרים של הבאת ציוד לשימוש עצמי, היתה הרשות המוסמכת מותרת על קביעת המחיר, ובמקרים אלה תהיה באמת חובתו של מנהל המילווה לקבוע את השער בתקופה הזאת, מכיון שההבדלים בין השער הרשמי לבין השער ביבוא ללא תשלום עד שנת 1950 בערך היה בכמה נקודות בלבד, ואת החומר אפשר למצוא באגף המחירים.

אולם דבר זה אינו נוגע לסחורות. בזכות בעל הציוד או החומר להוכיח שחיר הדולר היה יותר נמוך מלירה.

ק. לוז: סעיף 30 (ב) מכווין אך ורק למלאי סחורות ולא לציוד. לגבי ציוד אין הגבלה.

ד"ר פוגל: אם כך, יש צורך לתקן זאת.

ק. לוז: אשר לטענתו של מר בז'רנו לגבי ציוד, הרי כבר בישיבה שעברה התעורר וכוח לגבי השער. אני טענתי שהשער של 4 דולר ללירה היה קיים זמן קצר מאד. צריך לברר דבר זה לאופר, ולקבל הודעה מוסמכת.

אני מציע לחלק את התקופה לשנים: לתקופה אשר ערך הלירה לגבי הדולר היתה כבר ביבוא ללא תשלום, למעלה מהמחיר הרשמי. מאז נתקבל דבר זה עד 1 אפריל 1950 לקבוע את הכפל של המחיר הרשמי.

ז. שפר: כל התקנות האלה באות כדי לקבוע שווי רכוש לצורך המילווה ולא לשום צורך אחר, והכוונה היא שהרכוש פחות או יותר יתקרב לשוויו האמיתי.

אינני מסכים שהאיש אשר הביא ציוד ללא הקצבת מטבע זר ישלם פחות מאשר איש אשר הביא אותו הציוד בהקצבת מטבע; אין כל הצדקה לכך, ואינני יכול להסכים לכך.

י. בדר: הסעיף המדבר על עניין זה בחוק הוכנס כדי להקל ולא כדי להקשות, אולם התקנות האלה מחטיאות את המטרה.

אני מציע שההערכה תעשה לפי הרשום בפנקסים.

ש. בז'רנו: לדעתי, עמדת חכמים לאוצר יותר כסף מאשר יתקבל כפי הכתוב פה. רוב המלאי שהיה אז, הוכנס לספרים במחיר יותר גבוה מלירה-דולר, ולמה לכם להוזיל זאת?

ד"ר פוגל: היבוא ללא תשלום היה בין 90-125 גרוש וכדי לא להקשות נלסרבל, התלטנו לקחת את הממוצע: לירה-דולר.

היו"ר י. גורי: אם מר בז'רנו עומד על כך, שבמקרים של יבוא ללא תשלום לא יכפילו את הסכום, כי אם יעריכו לפי הרשום בספרים, הרי זה יעמוד להצבעה.

ר.ש.

ק. לוז: מן הכתוב בסעיף (ב) לא ברור אם ייחשב כפל או לא. פה אתה קובע מחיר ולא שווי.

מר הנימ: החוק קובע חישוב של שווי בדרך כלל, ואח"כ הוא קובע שלצורך קביעת תשלום של יבוא ללא תשלום, ייקבע בתקנות. השווי יהיה המחיר פלוס ההוצאות.

ד"ר לנדאו: בענין שאלת מר בז'רנו על המכס, הרי הכל כתוב בסעיף 31 (ב).

מר בז'רנו: עד כמה שאני הבנתי, החליטו חברי הוועדה כי סעיף 31 (ב) נחקבל ללא עיון מספיק, ומבלי להתחשב בזה שהוא כולל את ענין המכס בצורה זו. יש לתקן את הסעיף הזה, ואני מציע שזה ייעשה. אינני יכול לקבל בשום אופן את עובדת משארותו בחוק.

היו"ר י. גורי: השאלה היא עתה, אם יש תומכים בהצעתו של מר בז'רנו לתקן את החוק. אם כן, עלינו להצביע, ולדעת מהו התיקון.

ז. שפר: לא מדובר כאן על תשלום רטרואקטיבי בעד המכס, אלא על כך שאם המכס עלה בסכום מסויים, הוא יצורף לשווי של הסחורה, ומזה יצטרכו לשלם אחוז מסויים.

אשר לתיקון החוק צריך להיות ברור כי אי אפשר לתקן את התקנות מבלי לתקן את החוק. כל זמן שהחוק קיים - קיימת גם התקנה.

היו"ר י. גורי: ברצוני לשאול את מר בז'רנו אם הוא באמת סבור כי פפוי כאן נזק חמור למישהו?

ש. בז'רנו: לא.

היו"ר י. גורי: חברי הוועדה ישקלו בדעתם, אם הם מקבלים את הצעתו של מר בז'רנו, שהוועדה תהיה היוזמת לתיקון החוק.

לאחר הצבעה - הוחלט לדחות את הצעתו של מר בז'רנו

ש. בז'רנו: כוונת התקנות האלה היתה, לתת הקלות לאדם שלא קבל את ההקלה של הקצבת מטבע מן האוצר, ואתם מבטלים זאת. נוסף על כך, אינני יכול להסכים להצעה של 1 באפריל; בתאריך זה לא קרה דבר ולא שונה דבר, ואינני יכול לראותו כקובע.

לאחר הצבעה - אושרו הסעיפים (א) ו-(ב).

ש. בז'רנו: אינני יכול להסכים בשום פנים לדבר זה. אי אפשר לעשות דבר כזה המתנגד לכל חוקי ההגיון, לכל הסידורים הקיימים ולכל ההבטחות.

היו"ר י. גורי: לאחר שנאשר את התקנות, אכתוב מכתב לשר האוצר, ובזכותו של מר בז'רנו לדבר בינתיים עם שר האוצר ולנסות לשכנעו.

לאחר הצבעה - אושר סעיף (ג), לאחר מהיקת המלים "לפי ראות עיניו"

לאחר הצבעה - אושר סעיף 2

ב-4 נגד 2 - אושר התקנות

הישיבה הבאה תתקיימ מחר ב-8.30

היו"ר י. גורי:

הישיבה סגורה.

הישיבה ננעלה בשעה 13.00.