

פרוטוקול מס' 7/33

טיסיבת ועדת הכספים, ביום ח' בטבת תשס"ו -
2.1.1955, בשעה 16.45.

נ ו כ ח י ס : חברי הועדה : י. גורי - יו"ר
א.מ. גניחובסקי
ס. ריין
ק. לוז
ח. למדן
א. סטופ

מוזמנים : מר רזילי - המנהל הכללי של משרד התחבורה
מר טבידור - מנהל הרכבות
מר סירקיס - משרד התחבורה
מר עצמוני - משרד התחבורה
מר בזק - מזכיר הועדה

סדר היום : הדיון בשאלת הרכבות.

היו"ר י. גורי : אנו מקיימים את הבירור הזה כהכנה לדיון בתקציב הפיתוח. רוצים אנו לטוע בטייבה זו תכניותיה של הנהלת הרכבות ובאיזו מידה מתייחסות הן לתקציב שנת 1955-1956.

מר רזילי : תכנית הרכבת לשנת הכספים הבאה כוללת כמה וכמה מפעלים יסודיים, ובין הגדולים ביניהם הוא : סיום המסילה לבאר שבע. סיימנו בינתיים את עבודות העפר הכיבנו את הפסים. אנו תקווה כי לפני סיום שנת הכספים הזאת - נטיים את המעולה. הסעיף : גמר המסילה עד לבאר שבע יופיע, אם כן, בתקציב שנה זו. הכוונה היא ליבועים ק"מ בערך מנען ועד לבאר שבע כולל התחנה שבבאר שבע עצמה, המתייבת כשהיא לעצמה סכום נכבד למדי. השתמשנו ב-14 ק"מ מסילה שנטארו עוד טיסי התורכים. טרם אבדה התקווה להמשיך את המסילה לאילת, אולם בינתיים זה אך מזמור לעתיד לבוא.

כידוע לכם המסכנו את המסילה עד תל-אביב והקיטנו את תחנת ארלוזורוב, לא סדרנו את האיתות. הדבר כרוך בתקציב גדול. אם רוצים אנו להפעיל במסילה אחת מספר גדול של רכבות ולהימנע מסכנות ומתאונות ויחד עם זה להקים את המחסומים האוטומטיים - עלינו להסקיע בענין זה סכום ניכר. סכום זה אם יעמוד לרשותנו יביא להכנסת שיטת איתות מודרני. אנו עוסקים ומטפלים בכך זה שנתיים ימים. הבעיה אינה פשוטה. רק לפני חודס ימים בערך הבאנו את ההצעות הסובות בפני מוסחה שבא אלינו מצרפת כדי שיכריע ביניהן, ובשנת הכספים הזאת נוכל לגשת ברצינות להתחלת ביצועה של התכנית. ברור שלא נטיים את הדבר כי אי אפשר לבצעו במסך שנה אחת בלבד. אנו חושבים, על כל פנים,

להכניס כבר לתקציב שנה זו סני מיליון ל"י לענין זה, אם נסיג חלק מן החסרים מהסילוטמים - לא ייזקף הסכום כולו על חשבון שנה זו.

כל הסומות שביקרו בשנה זו בארץ ייעצו לנו להכניס את הסיטה הסודרנית, סיטת האיתות הסודרנית, שיטה זו תאפשר לנו להעביר מאה רכבות ביום. כיום יכולים אנו להעביר כעשרים רכבות בלבד ובאחד לאפריל נוכל להעביר לא יותר מסלוטים. נכון שהכנסת שיטה זו תצריך תיקונים במטילה עצמה, אבל הסכומים אינם גדולים.

הזמנו מספר של קרונות מנוע, רכבות מנוע וקטרים. הקטרים הללו באים מאטריקה על חשבון המענק. הכוונה לקטרי דיזל עם קרונות. כן הזמנו כאלה מברטניה על חשבון הסילוטמים, אם נקבלם - לא ייזקף הכל על חשבון שנת התקציב הסוטפת, כי חלק ייזקף על חשבון שנת התקציב הבאה, על חשבון שנת התקציב 1955-1956.

הזמנו מהסילוטמים גם פסים. הזמנו גם חלקים אחרים. חלק בליביל הנגב. הם כבר הגיעו כדי למנוע דיחוי. אנו זקוקים להחליף את הפסים. יש להחליף את כל הפסים במטילה שבין תל-אביב לירושלים. את אלה נזמין על חשבון שנת התקציב 1955-1956. הוא הדין לגבי חלקי חילוף ומכשירים.

כן הזמינה הרכבת מספר של קרונות טרא. הזמנו אותם ברובם בצורה מפורקת, חלקים חלקים. חלק גם בייצר בארץ. הקרונות הם מסלומה טובים: א) קרונות ארגזיים להובלת תפוזים. הכל מקורים להגדלת ייצוא פרי זה בשנים הבאות ועלינו, אפוא, להגדיל את מספר קרונות הטרא להובלה זו. הקרונות העומדים לרשותנו עוד מימי ממשלת המנדט הם קטנים לא יותר מ-10 טון, ואינם מספקים; ב) קרונות להובלת הפספסים. אלה הם קרונות מיוחדים. הם יעברו מאר שבע צפונה; ג) קרונות להובלת חצץ. המחסור באלה הוא גדול. חברת "אבן וסיד" בנתה מיתקנים מיוחדים בצפון תל-אביב, אולם טענותיה שאין הרכבת מספקת את הקרונות הדרושים כדי להוציא לפועל את החוזה - צודקות. כן הזמנו קרונות מיוחדים להובלת צנורות.

מר סבידור : אשר למטילה, בנוסף למה שנעשה בבאר שבע ובנוסף לתכנון ולסיטון של קו כורנוב ספלונו בסני דברים יסודיים: 1) המסך התכנון בחציית תל-אביב, כלומר חיבור הקו החדש שהיפה עד לתחנת ארלוזורוב עם הרכבת ההולכת מבית הדר לירושלים. כיום עושה הרכבת 19 ק"מ מיוחדים, בזבז לא רק של כסף אלא גם של זמן. משרד התחבורה אישר כבר בשנה הסוטפת סעים אלף ל"י. העיריה גם היא מצדה היתה צריכה להשתתף בסכום זה. אנו תקווה כי השנה נוכל להשלים את התכנון. מאה עשרים אלף ל"י דרושות להשלמתו. הדבר כרוך בהסית המוסדרה, בייבוס האפיק וכו'. הדבר יעלה כ-4,5 מיליון עד 6 מיליון ל"י.

מר רוזלי : כבר לפני שנתיים דובר על כך. המדובר היה אז בסכום של 2,3 מיליון. אין זו עבודה של שנה אחת. יש להפנות את הסיים לדרום לנבי-רובין.

מר סבידור : סעיף י"ב בענין הסטילות הוא: הרכבת רשת השלוחות שלנו לבתי החרושת. במסך השנה הסוטפת הופעל השירות המשובל ברכבת. הובלה ישר מן הנטל עד לחברה עצמה. הקליינט הטוב ביותר של הרכבת הוא זה בעל השלוחה, כלומר, זה שהרכבת נכנסת אליו למחסן. אנו רוצים להגדיל את הסונאג' של ההובלה שלנו בשלוש מאות אלף טון. אנו מקיימים שלוחות עם בית חרושת "שטון", עם בית חרושת למלט ברטלה, עם בית חרושת לנייר, עם כור בצפון ועם רבים אחרים. אין אנו נכנסים לטו"ט אלא אם ההובלה האבסולוטית שחייבת הובלה של למעלה מעשרים אלף טון. ברור, כי הדבר תלוי במרחק ובכמות הסונאג' השנתית.

לאור הטלעות סוכנים אנו מעוניינים לערוך סקר ראשוני כדי לוודע מה הטכום ליידרס כדי להרחיב את הטסילה הצרה בעטק. לשם כך זקוקים נהיה לכמה אלפי ל"י. אם לאחר הסקר יתברר כי הדבר כדאי נבוא לתבוע את הסוכנים הדרושים לשם הרחבתה של הטסילה הזאת.

כן רוצה אני להביא לידיעתכם כי בשנת כספים זו 1955-1956 תחול ויזליזציה של הרכבת. יוצאו סכלל שיטוס כל קטרי הקיטור. תחילה אלה המהלכים בקווים הראשוניים, אחר נקבל את קטרי האייתוג ונוציא את כל היתר שליטוס. בפברואר שנה זו יגיעו מאטדיקה 4 קטרים, ואז ייסארו בשיטוס רק 25 קטרי קיטור, וכשיבואו קטרי האייתוג, הדיזל סגרסניה - יוצאו גם כל שאר. הגיל הצעיר ביותר של קטרי הקיטור הוא שלושים שנה. יי צורך להטיק 4 שעות לפני צאתו. אם קורה קלקול - שלושים אלף שעות עבודה נחוצים כדי לתקנו. הדלק יקר. יתרונותיו של הקטר הדיזל עולים לעין יעור. מדליקים אותו וסיד הוא זז. יכול לסחוב אלף טון בעוד שהקיטור אינו יכול לסחוב למעלה שלוש מאות טון. כלומר - פי שלושה. אם תיקחו בחשבון גם את שהירות הפחזור, את התיקונים ואת ימי העבודה הרבים, הרי שתיווכחו כי על ידי כך נוציא 35-40 קטרים מעלל שיטוס. 3 הדיזלים העוסקים לריותנו היום עשו בסך השנה 42% סכלל העבודה של הרכבת, ואילו 58% סכלל העבודה נעשו על ידי כל 42 הקטרים האחרים. כל מה שיש בידינו היום זה אך גרוטאות שיש להוציאם סכלל שיטוס.

קרה אכזבן כודאני. הדבר היה עם דיזל. הוא הזכנס לבית פלאכה לשם תיקון. הוציאו את החלק הסקולקל, הכניסו זרבי וכעבור לעתים חזר לעבודה.

הכנסת הקטרים מחייבת ריאורגניזציה בסערכת כוח האדם אצלנו. 140-150 איש יהיו מיותרים מאותו הרגע בו נכניס את הריאורגניזציה.

כל זה בענין הנייד. וכאן רוצה אני להזכיר שבהתאם להחלטתנו אנו מכניסים סנדריזציה של הטעצורים והבלמים כולם ופונים גם בענין זה לייטה הטודרנית. זוהי פרודצורה של סנתיים, אולם יש להתחיל בה.

הטועצות דורשות את החייאת הקו לנהריה-צפת עם קבלת קרונות הסנוע סגרסניה. כן הפעלנו סהרביעי לנובמבר שירות ללוד ולרטלה של פועלים כדי ליוכלו להגיע לעבודה. אנו מקווים להרחיב את השירות בקווים הפרווריים גם של תל-אביב וגם של עכו בשנה התקציבית הבאה.

היו"ר י. גורי : כסערכנו את הסיור ברכבת לחיפה באמר לנו כי אפשר היה להגדיל פי כמה את תנועת הנוסעים ברכבת אילו היו הכבישים נוחים ומחברים עם היישובים הסמוכים. הייתי רוצה לדעת באיזו סידה מתגשמת תכנית זו?

קראנו בעתון, שעם השלמתה של תחנת ארלוזורוב גדל מספר הנוסעים, דבר שגרם לצפיפות ולאי נוחיות. הרכבת בודאי מתאמצת לסלק את המכסול הזה. הייתי רוצה לדעת באיזו סידה מדוייקים המטפרים האלה ובאילו אמצעים נוקטת הרכבת עד להפעלת הציוד החדש בכדי לסלק את המכסולים הללו.

בכרוניקה של העתונות אנו שוטעים כי מאז הופעלה התחנה סטטיכים להתלונן על איחורים כבדים וניכרים. הנכון הדבר?

סתוך הדוחות שאנו מקבלים מהאוצר אין אנו יכולים ללמוד על יעור הכנסותיה של הרכבת. באיזה יעור הוטב מצב ההכנסות עם הפעלת התחנה ברחוב ארלוזורוב?

א.ס. בני-חובסטי :

בענין התאונות. כמה הכנסתם לתקציב
שנה זו. בכל שנה יוטענים אנו את אותן
ההכנסות. דובר בכנסת על מחסומים. הענין אינו טובל דיחוי. כמה
כסף הכנסתם לאורך זה?

סר התחבורה הקודם הודיע, כי יש
לספר את הקרובות. הצעתי לו ביעתו להכניס לכל קרון תשובה של הכותל
המערבי וקבר רחל. הייתי מוכן לשלוח את התשובות, אולם הדבר לא זו.
אני מודיע גם עכשיו כי אני מוכן לשלוח את התשובות.

האם אפשר לספר את מצב המזבזבים?

ענין השבת. רכבת המשא נוסעת בשבת
גם בירושלים. הרכבת נוסעת מירושלים לאחר הדלקת הנרות. רוצה
אני לדעת כמה אנשים הטלתם וסיהו האחראי לכך?

א. סטופ :

הייתי רוצה לדעת מה עשיתך בטוּך
שנה זו?

ש. דיין :

לענין המסילה לבאר שבע. אם תקיטו
את המסילה רק לבאר שבע הרי שההובלה
במכוניות תימטך וההוצאות לא תיקטנה. נדמה לי כי המרחק מבאר שבע
לכורנוב אינו גדול. אחת הענין אינו כדאי.

אשר לאיתות. האם זה כולל את המחסומים
האוטומטיים. והאם אתם מניחים כי על ידי כך תוקטן באחוזים גדולים
סכנת התאונות?

אשר לאחידות חלקי החילוף. אנו מקבלים
את רוב הדברים מאמריקה. חלקם מגרמניה. האם החלקים יתאיטו? האם
קיימת אחידות בין החלקים שתי הארצות?

לענין הלוחות. היש לפרדטנות שלוחות?

עד שתי תהיה רכבת חיפה- צפח שוטטה?

טהירות הרכבת סת"א לירושלים אינה
גדולה. האם יש סיכויים להיטיב את המצב?

באיזו מידה הפחיתה הרכבת את העומס
מעול אשד, ובאיזו מידה סאזן הדבר את הכנסות הרכבת?

יש לדאוג לריפוד הכסאות. אין הם

נוחים.

סר רוזיל :

לשאלתו של חבר הכנסת דיין בענין
המרחק. הדבר מתבטא ב-43 ק"מ. על

כדאיות הדבר אדבר אחר כך.

התקנת המחסומים תעזור בהרבה אולם לא

תיסנע את התאונות לגמרי.

קיימות שלוחות לפרדטנים, לבתי האריזה.

במקום לטוטיפים בתי אריזה - שם אנו מקיימים שלוחות.

ברכבות החדשות יהיה הריפוד נוח.

ק. לוז :

אטרו לנו כי הרכבת לבאר שבע לא תשנה
כלל את הוצאות ההובלה. זה לא יוזיל

את ההובלה של הפספטים. הנכון הדבר?

הודיעו בעתונות כי אנו עומדים לקיים

ברכבת מחלקה ראשונה ומחלקה שניה. הנכון הדבר, ואם כן - מה ההבדל
בין שתי המחלקות?

אשר לתאונות. ככביש החוצה את הרכבת לבאר יעקב אינו מרוצף, אינו עשוי מאספלט. יש בו אבנים בולטות ועל האוטו בהכרח להאיט את מהלכו. הצעתי, על כן, פטוטה. מדוע אין אנו עושים כדבר הזה גם ביאר כבישי הארץ?

ח. לסדן :
זכורני כי הובטח לבני לטיים את הכנת מטילת הרכבת לבאר שבע עוד בשנה הקודמת. כאשר עסקנו בהעברות - העברנו גם סכום רזרבי לעבודות שלא בוצעו. בשנה השניה נאסר לנו כי בטוף שנת 1954 תהיה המטילה מוכנה. היום אנו נוסעים, כי העבודה לא תושלם אפילו בטוף שנת התקציב הבאה אלא רק בטוף השנה האזרחית.

מר רזילי :
הבטחנו לטיים את עבודות העפר אבל לא את הנחת המטילה.

ח. לסדן :
אוסרים אתם כי תוכלו עם הכנסת שיטת האיתות להעביר עד פאה רכבות. הסאלה היא: אם התיכנון הולך בת בבת עם ענין זה, האם תוכלו להגיע באמת לפעמים נדמה לי כי אין התכנון הולך יחד.

כנראה שהאיתות יהווה את הפתרון הטובי אבל אני חושבת עכשיו על פתרון פרוביזורי. יש בארץ מספחות רבות הנתסכות בכספי המדינה. רבים מהם אם כי אינם מסוגלים לעבודה קשה, הרי יכולים לעשות שירות מסויים. מדוע לא יכולה להיות בענין זה שותפות בין משרד התחבורה לבין משרד המעורר ולקחת פאה משפחות ולהטיל עליהם את השמירה על המחסום. נדמה לי כי ההוצאה לא תהיה טיוועת.

האם ברכבת המקווה לבאר-שבע יהיו גם קרונות נוסעים?

מר סבידור :
אשר לכבישי גישה. אין הנהלת הרכבת יכולה לעטוף מטילת כבישים. במידה שנסללו כבישים הרי רק כשהמדובר הוא בכביש טיווער לתחנה שיח הצדקה מבחינת מספר הנוסעים לטללו. לא קבלנו אף פעם תקציב לטלילת כבישים מלבד זה שברחוב ארלוזורוב. באחת הפגישות שבין שרת העבודה לבין שר התחבורה הועלתה בעיית כבישי הגישה בקו חיפה-ת"א, ובעקבותיה הוקמה ועדה הבודקת את העדיפויות.

אשר לצפיפות ביום ראשון וששי. סך הכל יש לנו 43 קרון, ששלושה מהם במצאים בדרך כלל בתיקון. לא נובל, על כן, לעשות משהו שהפכני בענין זה. אנו מפעילים את כל 41 הקרונות בימים אלה. רק בפברואר נקבל את בני הקרונות הראשונים מתוך השמונה סגורטניה. בטוף סוף נקבל שלושה נוספים ורק בטוף אפריל יעמדו לרשותנו כל השמונה. אז תהיה זו תוספת של עשרים וחוז, ובודאי שתחול הקלה רצינית. היקף הקליטה של הרכבת הוא שש טאות עד שבע טאות מקוטות, ואם יש בה 13 עד 14 קרונות הרי היא טובילה 1180 נוסעים בהעדר נוחיות סיניסלית.

לענין התאונות. טמו תאונת כורדאני קראתי על כך נפרות שלמה. אין ארץ אחת בעולם שיש לה מחסומים בכל מקום ומקום. איני נכנס עכשיו לסאלה: אם צריך להקים מחסום המופעל על ידי אדם או אוטומטי, אולם ברור ללא יתכן להקים מחסומים בכל מיפגש ומיפגש. הדבר האידיאלי למיפגשים הוא: הגטר. אנו מבקשים להקים על חשבון תקציב השנה הבאה 4 גטרם במקומות הפוטנליים ביותר: בתניה, זכרון יעקב, בנימינה ורמלה.

מ-2400 קרונות המשא אנו רוצים להוציא 900 בערך במסך השנתיים הקרובות. אנו רוצים להזמין שלוש טאות קרונות נוספים לאלה שהזמנו כבר. קרון מסא עם העבודה בארץ עולה כעשרת אלפים ל"י.

אם נבצע ובגשים ההצעה האומרת לחבר את המטילות בחטוך קודם כל נטיעה מיוחדת של 19 ק"מ ולא נצטרך עוד לעבור את לוד וטול-כרם.

אשר לתמונות פנימי בענין זה לטוסדות שונים, התקנו כבר קרוב לשיבע מאות תמונות בקרונות הדכבת. נשמח מאד לתלות גם את אלה של הכותל המערבי וקבר רחל.

לשאלת המזנון. בצפיפות הקיימת קשה לשמור על כל גיבובי הגימנסיה ועל כל גיבובי הנקיון. אנו מנסים לקיים כל מה שיש ביכלתנו מבחינה סניטרית ומבחינת הכשרות. אנשי המזנון אמרו לנו לא פעם: אם רצונכם בכך - קיימו פיקוח על הכשרות. באו אליהם מהמועצה הדתית וביקשו - 45 ל"י למען קיים פיקוח זה. זאת טובן שלא רצו לשלם.

א.מ. גניחובסקי : היודע אתה כי במזנון חיפה מכרו חזיר וטרפה?

מר רזילי : אין ביכלתנו לשלם משכורת לרב כדי שישב בכל מזנון ומזנון וישמור על הכשרות. שכר דירה גם זה אפילו זול יותר מאשר תשלום משכורת לרב.

הי"ר י. גורי : באסרכם מועצה דתית כוונתכם למעשה למשרד הדתות. אין כלל מועצה דתית ארצית.

צריך להיות ברור כי הפיקוח על הכשרות והאחריות על הכשרות אינם מתפקידי משרד התחבורה, והענין הוא ענינה של המדינה כולה.

מר סבידור : רכבות בשבת. מצב הקטרים קשה. יש להחזירם לתחנה. אין אנו יכולים להשאיר קטר בירושלים. הכרח המציאות הוא שהקטר יחזור לביתו. הרכבת האחרונה היוצאת מחיפה לירושלים היא בלאו הכי בשעה 11.36. יותר אין אנו יכולים לעשות בענין זה. אנו מוגבלים בנייד שלנו, ועל כן מחוייב המציאות הוא שמספר קטרים יחזרו מירושלים גם לאחר כניסת השבת.

א.מ. גניחובסקי : מדוע לא הלינו עדים לכך בימי רמז?

מר סבידור : אני מוכן להראות לחבר הכנסת גניחובסקי את יומן הקטרים. יהיה זה הפסד גדול לרכבת אם לא תחזור מירושלים.

לשאלת המסך המטילה לכורנוב. איני יודע כדאיות הדבר. עשינו חשבון ונוכחנו לדעת, כי הדנטביליות של הקו לאחד שנקבל הובלה של ארבע מאות אלף טון היא בטמוצע שמונים אלף ל"י לק"מ.

השירות המסולב מוזיל את ההובלה. כיום עולה הובלת הפספטים עד לבית החרושת - 11 ל"י. השירות המסולב יוזילה עד כדי טכום של 9.750 ל"י.

לשאלה בדבר קיצור הדרך מחיפה לירושלים ולמחירי הנסיעה. רק לפני שבועיים התקיימה פגישה בין שר המטרה לבין שר התחבורה בקשר עם הפעלת רכבת הנוטעים מחיפה לירושלים בקו הישן של טול-כרם וראש העין. הדבר יקצר את הדרך בארבעים דקה. לא פשוט הדבר להחיש את הנסיעה. בהר-טוב עוברים אנו מסע על הגבול. הדבר מחייב צירוף קרון של מטרה, של מים הגבול בהר-טוב. החיבור אורך כעשרים דקות. אין אנו יכולים לוותר על כך. קיים מכשיר בשם מוטורולה אותו רוצים אנו להכניס. מכשיר זה מאפשר לקיים קשר בין הנהג לבין תחנות סטטיות של המטרה.

לא אמרתי כי יהיו לנו טאה רכבות נוספות.
אמרתי רק, כי הכולת, ה"כפיטיטי" תגדל עד כדי טאה רכבות. ברור שאנו
לא נפעיל בינתיים יותר מ-12 רכבות נוסעים.

לבאר שבע תהיינה הרכבות מעורבות. בחלקן
רכבות נוסעים וברובן רכבות או נכון יותר קרונוט סיא.

מר רזילי :
הכנסות הרכבת הן בעיקר מסמאות. עד כה לא
היתה לנו כל הכנסה מהסעת נוסעים. אנו מקווים
לעם גידול הטחזוריים, טחזור הנוסעים, נגיע גם להכנסה מסקור זה. נכון
לעם פתיחת התחנה בארלוזורוב הכפלנו את מספר הנוסעים לחיפה, ואף מספר
הנוסעים ברכבת לירושלים עלה ב-45% לעומת החדשים הקודמים.

הודות לטיפול טרוכז בענין הרכבת הגענו
לייאים ובעיקר טסעיף הסמאות. אנו מיתדלים להגדיל את כמות ההובלה,
אולם אי אפשר עדיין להוציא אל הפועל את כל ההזמנות. בקטנו להעלות
את תעריף ההובלה. ההבדל בינינו לבין ההובלה בדרך אחרת טתבטא ב-20%
ואולי גם 25%. בקטנו נדחתה, אם כי הטדובר הוא בחצי טיליון ל"י לשנה.
ב"כ האוצר טענו כי אם נעלה את מחיר ההובלה יטפיע הדבר על האינדקס,
כי הטדובר הוא בעיקר בהובלת חיטה, לעורה, טלט וכו'. טצרכים ראטוניים.
אני איני טקבל דעה זו. ההובלה ברכבת אינה טיפיעה על האינדקס. הצירוד
היטן והטחיריים הנטוכים טכניסים אותנו לגרעונות. מצלחנו להעלות מעט
את תעריף כרטיסי הנסיעה.

אנו עדים לגרעונות הודות לצירוד היטן
העולה עבודה יקרה, הודות למחיריים הנטוכים להם נופלים אפילו טן
המיניטום. הרכבת נותנת למעיה טובטידיה טוטווית ואפילו לא-טוטווית.
עם הכנסת הצירוד החדש נוכל לוותר על טאה וחטימים פועלים. עם הכנסת
הצירוד החדש נקיים תעריף ריאלי ברכבת.

החלטנו על הקטת יתי מחלקות נוסעים. ההבדל
בטיב יהיה קטן. גם המחלקה הטיליית תהיה טרופדת, הקירות יהיו טחומר
חדש, פלטטי בצבע יל עץ אגוז טבעי והתאורה גם היא תהיה יפה, אלא
טמספר הטנטיים ליטעו במחלקה הייניה יהיה קטן יותר. יוקטו תאים ואפשר
גם יהיה להזטין חלק טהם טראט. ההבדל במחלקות יהיה למעשה אך ורק
במחיר ואולי בחברה.

לאלת הפטפטטים היא יאלה כאובה. אין עדיין
פטפטטים בארץ. הפטפטטים עניים לעת עתה באחוזים. לא היה אף מספר אחד
שהתאטת, אף תזכיר לא קויים. בכדי יהדבר יטא את עצמו נחוץ טיניטום
של 400 אלף טון, אולם גם זה איננו.

התאטת חלקי החילוף טהווה בעייה רצינית.
לא תטיד החלקים זהים. אולם אין לנו ברירה, כי אם לא נזטין את
חלקי החילוף טגרטייה על חטבון היילומים - לא יהיו לנו כלל חלקי
חילוף.

הכפלת מספר הנוסעים ברכבת היפיעה לרעה
לא על האוטובוסים אלא על חכרות הטכטי. ההבדל במחיר הוא גדול.
חירותי הטכטי טוענים כי ההפחתה הגיעה ל-15%.

אין אנו יכולים לכנסת את כל הטעבריים,
ויט לנו 811 טעבריים, בטחוטטים. באטריקה לטל רק ב-7% טן הטעבריים
הוקטו טחטוטטים. אין אנו יכולים לעשות דבר בענין זה. צריך פטוט
להלחם בהטקרות היורדת בענין זה בארץ. יפה נעשה אם נקים 4 גטרים
על חטבון תקציב יינה זו. עלינו לחנך את האזרחים למיטעת בענין זה.

הי"ר י. גורי :
אני טודה למנהל הכללי של מסרד התחבורה
ולמנהל הרכבת על דבריהם.