

פרוטוקול מס' 69 / ד

מישיבת ועדת הכספים, פירוש ב', י"ג במדר תשט"ו  
(7.3.55), בשעה 9.15

ברכטר: חברי הועדה: י. גורי - היו"ר  
ק. לוז  
א. ציזלינג  
ח. לסדן  
ש. דיין

טרוטניץ: שר התחבורה \* ספיר  
שר בן מנחם - מנהל משרד הדואר  
שר סנידור - מנהל הרכבת  
שר הירקיים - מטעם משרד התחבורה  
שר טועלם - מטעם משרד האוצר  
שר בן דרור - מטעם משרד האוצר

סדר-היום: התקציב לשנת הכספים 1955/56 (משרד הדואר, משרד התחבורה)

היו"ר י. גורי: פותח את הישיבה.

אנו בדון ישיבה בתקציב משרד הדואר - הן בתקציב הרגיל והן בתקציב הפיתוח. נתחיל בתקציב הרגיל - הכנסות. (קודם פירוט אומדן ההכנסות של משרד הדואר ובנק הדואר)

אני מניח שכל האומדנים האלה מבוטטים על תעריפים קיימים ואין כל מחשבה להכניס שינויים בתעריפים בעתיד הקרוב.

שר בן מנחם: נכון.

א. ציזלינג: על יסוד מה ההבדל הגדול באומדן לעומת האומדן של השנה שעברה?

שר בן מנחם: האומדן נערך לפי ההכנסות המשוערות במשך חלקה הגדול של שנת התקציב השוטפת. התברר שההכנסות עלו על האומדן. היות ואין להניח שהציבור ימנע בכתיבת מכתבים, אנו מתבססים על ההכנסות המשוערות של השנה השוטפת פלוס מחזור קטן של הגדלה מתקבלת על הדעת בכל שנה ושנה לרגל ריבוי הכנתבים.

היו"ר י. גורי: יש לי שאלה לבנק הדואר: מהו הבסיס של הריבית?

שר בן מנחם: הבנק מקבל ריבית עבור כספים שהם כחזיק בעיקר באוצר.

היו"ר י. גורי: מהו סכום הפקדונות שהופקדו?

שר בן מנחם: 8.5 מיליון ל"י.

האם אומדן ההכנסה שהטלפונים בנוי גם  
כן לפי התעריפים הקיימים היום?

א. ציזלינג:

כן.

מר בן סנאם:

אם כך, הרי בתרומבו שירותי הטלפון  
במידה גדולה, נתווספו טלפונים חדשים,  
וזה לא טורגש כל כך באומדן ההכנסה מטלפונים.

א. ציזלינג:

צריך להשוות את ההכנסות הסטטיות בשנת  
1954/55 עם האומדן; ההכנסה הסטטית בשנה

מר בן סנאם:

הסטטית תהיה בערך שתמיכה לאומדן.

הרי גידול רשת הטלפונים היה בסוף השנה  
ואילו ההכנסות הן מפעם השנה.

א. ציזלינג:

ישנו עוד סכום אחד אשר הועבר השנה לסעיפי  
ההכנסה בתקציב הפיתוח - דמי התקנה של  
טלפונים. באומדן של שנת 1954/55 היה כלול גם סעיף זה באומדן ההכנסה של  
התקציב הרגיל, הפעם הוצא סכום זה של 1.3 מיליון ל"י והוכנס לתקציב הפיתוח.

מר בן סנאם:

יש עוד שני סכומים נוספים שהם גם כן הכנסות  
אולם ברטרו על חשבונות אחרים - 6,530,000

ק. לוז:

ל"י תשלומים טיפוחיים ( תשלומים על חשבון הלוואות חוץ והחזרות על חשבון  
השקעות) - 1,300,000 ל"י דמי התקנה. פירוט הדבר שיש עודף הכנסות על  
ההוצאות בסכום של 7,830,000 ל"י ונוסף על זה יש בלאי על סכומות.

מר טועלם:

בסכום זה שחה"כ לוז רואה כעודף כלול גם  
סכום להחזרת תשלומים על חשבון מלוות חוץ.

אנו עוברים לתקציב ההוצאות של משרד הדואר  
ובנק הדואר. (קורא פירוט הסעיפים)

היו"ר י. גורני:

כדי לדעת בדיוק מה מוציאה הממשלה לטלפונים,

צריך להוסיף גם חלק מההנדסה.

יש להוסיף את כל ההנדסה, ציוד ורשת, ואילו  
חלק של הנדסת דיוו ותמסורת.

מר בן סנאם:

אני רוצה לעורר שאלת הדואר הנע ליטובי  
הנגב. יש ישובים בנגב הדרומי שהדואר אינו  
מגיע אליהם, יתכן שלא מטלם לדואר להחזיק דואר נע בשביל מספר ישובים  
מיוצאים הנוסעים בטקסות טרוחקים, אבל אני רוצה לשאול, האם חושב הדואר  
לתקן את המצב כדי שהדואר הנע יגיע לכל ישוב וישוב?

ח. לסדן:

אני סובר שאנו זכאים להסיל על הדואר קטר  
ל-100% מהישובים. האומדן של הדואר אינו  
חשבון של גרעון. אני בתקלתי בכסה דברים תטוהים. הייתי בטגב-עם ורמיתי  
שהדואר מגיע עד טורה - טורה טרוחקת מטגב-עם 5 קל"מ - אינו מגיע לטגב-עם.

א. ציזלינג:

הוא כבר מגיע לטגב-עם.

מר בן סנאם:

אם את הדרך רעה, היא רעה גם למתישבים  
עצמם. יתכן שהטלמת הדואר הנע לכל הישובים

א. ציזלינג:

לא תעלה טיליוני ל"י אלא עשרות אלפים. אם יש חשבון, אני מבקש לשמור -  
כמה זה יעלה; אבל גם אם הדבר לא ישתלם, יש לספק לכל בקורה, למחרת העליה,  
דואר נע.

אני מבקש לשמוע את הכספרים בכדי שדוע בדיוק את החשבון. אני מציע שועדת הכספים תקבל החלטה סבבה שתטעם תיקון אשר יבטיח 100 אחוז של קשר - דווקא וטלפון - לכל הישובים.

ש. דיין:

אני מסכים לדעתם של חה"כ לפדן וציזלינג, שגם אם הישוב הוא קטן וטרורק צריך להגיע אליו על חשבון הסדינה ולשחרר אותו מכל תשלום.

אשר לסדרים הקיימים בישובים התיקונים, כמו בהלל למשל, יש תקלות הנגרמות על ידי כך שכל כמה שבועות מתחלף הדווקא. כפי הנראה התשלום אינו מספיק ולא עומדים בזה. כל פעם מופיע מתלמד שאינו מכיר את המושגים ואינו מסתדר. מדוע העיר אינה טובלת מזה? כפי הנראה מסוים שמשלמים יותר טוב. האיש הגר בכפר אינו צריך להיות מופלה לרעה.

שרותי. הדווקא בשבת: מכתב שיוצא ביום ה' מתל-אביב מגיע אלי ביום ראשון. האם אי אפשר להסדיר את הדברים האלה?

היו"ר י. גורני:

אנו עוברים לתקציב הפיתוח של משרד הדווקא. (קורא סעיפי התקציב)

ש. דיין:

טלפונים: הסנה אתם עומדים להתקין עוד 100 טלפונים בישובים ובמעבדות וישארו להתקנה עוד כ-100. בינתיים יוקטרו עוד ישובים, הייתי רוצה לדעת מהי האלוקה - כמה טלפונים יותקנו בישובים חקלאיים וכמה במעבדות. דומני שמעבדות טובלות פחות מחוסר טלפונים מפני שהן קרובות לישוב בו יש טלפון, מה שאין כאן לגבי ישוב חקלאי בספר. לפי הפירוט בדברי ההסבר, 100 הטלפונים שעומדים להתקין יהיו כולם בגליל. מה בנוגע לנגב וגבולות אחרים?

אני שומע שבאיזור לכיס הפעם מתחילים לסלול את הכבישים לפני הקמת נקודות הישוב. האם לגבי התקנת טלפונים נוהגים כך, האם יהיה קו אחד בהתישבות חדשה עוד בראשית הקמתה?

הייתי רוצה לדעת מהו התשלום שנקודת ישוב חדשה משלמת עבור החיבור לרשת ועבור ההוצאות השוטפות.

יש סכום של 120 אלף ל"י השתתפות הסוכנות - הסוכנות ומוסדות אחרים. זה היה בטווח שנה אחת או בכל שנה?

כל שנה יש השתתפות.

ש. דיין:

לפי דעתי לא צריך לקבל שהמוסדות כסף. הסדינה חייבת לשאת בעול האזרח שהולך לחזית. אם לוקחים כסף מהסוכנות, היא תקנה פחות פרות לחיילים. צריך להטיל על הסדינה את ההוצאה הזו כולה, הדין צריך להיות כמו למנשי צבא.

בשנה שעברה דובר שעומדים להתקין טלפון צבאי; האם יש טלפון צבאי תת-קרקעי מותקן ומסודר?

א. ציזלינג:

אני רוצה לדעת את סדיניות משרד הדווקא ביחס לישובים בהם נמצא משרד דווקא או סוכנות דווקא. לדוגמה אקח את גבעת ברנר. לפי הכתוב בדברי ההסבר בגבעת ברנר אין בית דווקא אלא החזקה בסך 50 ל"י לחודש; מדוע בגבעת ברנר לא צריך להיות סניף דווקא מוחזק? עשיתי השוואה עם תל-אביב רמתי ומתקבלת תשובה כזאת: גבעת ברנר מונה 1750 נפש, נוסף על כך בסדינה יש כל מיני מפעלים, טוענה אזרחית וכו' הנעזרים גם על ידי שירות הדווקא של גבעת ברנר; אם נחשוב את תל-אביב 350 אלף נפש, זה אומר פי שניים; אם נחשוב החזקה עובד 250 ל"י בממוצע לחודש, הרי זה אומר שבגבעת ברנר יש 1/5 של עובד בדווקא; לפי פרופורציה זו צריכים היו להיות בתל-אביב 40 עובדים אבל יש 827 עובדים; אינני אומר שמוכרח להיות סוויצ'ון מלא, אבל אני מכיר את גבעת ברנר ואני יודע שלפעטה עובד אחד אינו מספיק את העבודה, מסוים שיש עבודה רבה, אני רואה שבתי דווקא יש רק בכמה ישובים, לפי הישוב של מספר נקודות העבודה. הייתי רוצה לדעת מה זה נקודת עבודה, כי אני מתאר לי שזו איזו מידה אובייקטיבית לעומט העבודה.

ק. לונד:

אני רוצה לקבל מספרים על הסכומים שמוסקע במשך שנות קיום הסדינה בדואר על ידי הסדינה

מתקציב הפיתוח.

כיצד עובדים הכספים כדי יוטו גיוסו בדואר? האם הם עוברים לאוצר או לבנק הדואר?

מהו הסכום שצריך להשקיע להתקנת טלפונים ב-170 בקורות שנותרו ללא טלפון.

האם יש בערים עוד אנשים התובעים טלפון והוא טרם סופק? ואם יש תור - כמה צריך לחכות כדי לקבל טלפון?

האם יש עוד תלונות רבות על איחורים של מכתבים?

מה הם תנאי ההפקדה בבנק הדואר ומהי הריבית. אני סניח של הדואר מפקיד כספים באוצר, ואני רוצה לדעת מהי הריבית שהוא מקבל.

יש שני סעיפים על רכישת סגוראים; למי שייכת אדמה זו?

מהו יחס ההשקעות בין התקנת טלפונים בערים הגדולות לבין התקנת טלפונים בישובים. אמנם יש בערים הגדולות תור לטלפון, אבל בודאי בכל רחוב יש טלפון או שניים. לתכן שאפשר להסתין עוד שנה בתל-אביב כדי להגדיל את התקנת הטלפונים בישובים.

יש תרעומת על כך שסטוד הדואר מחליף את הבולים לעתים קרובות. אני רוצה לדעת האם יש בזה ענין כספי - הכנסה מצד חובבי הבולים במרץ ובחודץ לארץ הפאזיקה זאת.

אני מסתפק אם מוכל להשיב על כל השאלות במקום, אבל אשתדל לענות על רוב השאלות. התשובות ילא תקבלו כעת אטציה לכם בכתב.

דואר נע: ברור שזוהי בעיה אשר בעינינו היא רצינית מאד אבל זה כיווחדת במדינה. כמובן שאין זה בלתי אפשרי לתת שירות דואר לכל ישוב בשני הטובנים, מכתבים וטלפון, אבל זה יעסי על הסדינה מעטסה כבדה שיהיה קשה לעמוד בה. אין זה ענין של ישוב פלוני או אלטוני - דרך אגב, לפסגב עם כבר מגיע דואר נע - כי אם בעיה כללית, ותהיה זו הוצאה גדולה לקיים דואר נע לכל נקודות הישוב. מאחר שהנקודות הזקוקות לשירות זה הן רבות, מישאו צריך לקבוע ולומר האם צריך לספק את שני השירותים, דואר וטלפון לכל הישובים; מישאו צריך לקבוע מה זה ספר ומה אינו ספר. ישנה ועדה לענין הטלפון, ועדה המורכבת מנציגי הסוכנות, המועצות האיזוריות, המרכז המקלטי הצבא והדואר. ועדה זו יכולה לדון ולקבוע איזה ישובים מוכרחים לקבל את שני השירותים המלה. אם יימסר לנו מה רוצים בדיוק להתקין ומהיזה שירותים ובמיזה מקורות רוצים לקיים, הרי נוכל לענות את האו סדן פחות מולומר בגבולות של טעות קטנה. יש מסיקה שיש להם כבר מוסדן מוכן, המוסדן נעשה לאחר שהועדה מחליטה על התקנת טלפון בישוב מסויים. כדי להוציא לפועל הצעתו של חת"כ צינלינג יידרש סכום גדול מאוד, ואם נוסיף את ההצעה לא לקבל תמיכה מהסוכנות, הרי סכום זה יגדל עוד יותר. השתתפות הסוכנות נמשכת זו השנה השלישית, ונדמה לי שזו הי הדרך שצריך להמשיך ללכת בה, מפני שאחרת תהיה מעטסה גדולה מאוד על תקציב הסדינה. לי נראה שבכל אוסדן צריך ללכת באופן הדרגתי בסיפוק השירותים. אם יוטל על הח מר לספק את השירות הזה ויוטצא לו התקציב הדרוש, הדואר מוכן לבצע את העו דה הזאת, מפילו במשך שנה אחת. זה ענין של השקעה במכונות, התקנתם, שיכון, פקידים ועוד מספר סידורים. אם לא נשים לב על טיב הדרוכים, צריך להביא בחשבון שנוצטרך להקציב סכום די ניכר לחלקי חילוף למכונות. כעת אין אנו מגיעים בכל המקרים עד המסק עצמו, אנו מתקינים תבת דואר בכביש והמסק ינלח אדם להוציא את הדואר.

אשר לשאלת סוכנויות הדואר, כלומר האזקה חלקית בלבד, שהעלה חה"כ ציזלינג. יש בארץ למעלה מ-100 סוכנויות דואר; אם אנחנו נרצה לראות סוכנויות אלה כבתי-דואר, כלומר לתת את השירותים בהם כפי שהם ניתנים בעיר, הרל זה טוב יתבטא בכנס גדול של הוצאות בטעם שאין זה סוצדק. אי-אפשר לעשות חשבון לפי מספר הגפסות - כך וכך בגבעת ברנר וכך וכך בתל-אביב; יש להביא בחשבון אילו שירותים סוטלים על הדואר בעיר. גבעת ברנר אינה סכוונת את הדואר, היא מקבלת את הסכתבים שלה ונותנת את סכתביה; אולם מישהו אחר צריך לטפל בדואר שלה. אילו היא היתה צריכה לטפל בסכתב הסיועד לפריס או סגב עם וכו' וכו' - אז כטובן צורת העבודה היתה אחרת וההיקף היה אחר. יש לומר שאפשר להגיע לשיטה לפיה הסדינה תיתן את השירות הזה בלא להטריח כלל את האזרח. אם הוא צריך ללכת 500 מטר כדי לטלוח את הסכתב, זוהי כבר טירחה; צריכה להיות תבה לכל אזרח בבית, הוא טטיל את הסכתב בתוך התבה והסכתב מגיע בעצמו. אפשר להגיע לשירות כזה אבל אנחנו הולכים לעת עתה בדרך אחרת: לסתף את האזרח בקצת אי-נוחיות כדי לגרום חסכון לסדינה. בודאי שעל ידי האזקה 100 סוכנויות אלה אנו מקמצים הון עצום, רק שנים שהאזרח טטריח את עצמו, הולך טרחק יותר גדול מאשר הולך אדם בעיר.

א. ציזלינג:

לא ביקשתי הסוואה פורטלים. אני אומר: לכו ותיבדקו, תראו שיום יום עובד אדם בדואר

בגבעת ברנר, כטובן גם בעוד הרבה ישובים. מדוע באבן-יהודה צריכים להיות 3 עובדים ובגבעת ברנר 1/5 עובד? אם תאסרו לי שזה לפי חשבון של בקורות עבודה, אני יכול לסקול זאת, לכן אני מבקש לדעת מה הם החישובים. אני רואה שטלבר עלן חרוד, בכל יתר הישובים הגדולים אין עובד על חשבון הסדינה וזה לא יתכן. אני מבקש לקבל חשבון על הוצאות סכתב.

מר בן מנחם:

יתכן שלגבי גבעת ברנר יתברר שדרושה תוספת. אני רואם לי את השאלה ואטציא את החשבון בכתב - כמה טכניסה סוכנות דואר בהסוואה לבית דואר.

א. ציזלינג:

צריך להשוות עם אותם בתי-דואר שאינם בסדכזים.

מר בן מנחם:

לשאלת חה"כ דייין: שכר הדוורים אינו שונה בעיר ובכפר. אילו צריך היה להפלות בין סטכורת דוור בעיר ובין סטכורת דוור בכפר ההגיון היה כחייב להפלות לטובה את הדואר בעיר, טטום שיוקר החיים בעיר גדול מזה בכפר. אבל איננו עושים זאת. האם סטכורת הדוור יכולה להבריח אותו לקצוע אחר? - יש בזה אטם, אבל זה נוגע לא רק לדוור אלא לכל עובדי הסדינה, ורבים מפקידי הסטטלה בטמת סחפטים פרבסה יותר טכניסה. סכל טקום גם בעיר יש התחלפויות של דוורים, אבל טם זה פחות טורגט, אם כי יש טענות באיזור זה או אחר. סטכורתו של דוור היא לפי דרגה 12 - 170 ל"י לדוור בשוי עם שני ילדים.

אולם הטיבה איננה רק הסטכורת, יש גם טיבה אחרת - אצלנו קצוע זה הוא קצוע שבני טובים אינם עוסקים בו. יתכן שטפיעה על כך גם צורת הסדים, ויתכן שיחול שינוי בנידון זה.

בשאלתי טהו מספר התלונות. מספר התלונות פחת ויש שטטטעת גם סלת-טבח, אלא אם יש תקלות אנו קוטרים אתן בזה שדווקאטטט הדוורות אין איש טרואה את הטקצוע הזה כטקצוע טהוא ובניו אחריו יעסקו בו. יש מקרים שסכתב נעלם, אבל מקרים אלה אינם רבים.

שירות הדואר בטבת. אני יכול לומר שבטידה ועובדי הדואר נתקלים בתלונות שונות בנוגע לסכרטים וסכתבים, הרל הם יודעים טראט שב-90% מהמקרים הסדובר הוא בימים ששי, טבת וראטון. בחורף אנו טפטיקים את העבודה כבר בטעה 3 אחת"צ, טטום שהעובדים הדתיים טוענים שאיננו יכולים להתכוון לטבת עם יפטיקו את העבודה אחרי 3. בעיה זו טעונה טטופת לב, אבל אין אנחנו יכולים לעשות דבר בענין זה.

א. ציזלינג:

על טום טה אין מקבלים סלגרטות בטלפון, במקרים כטהמקבל אינו בטצא בביתו בעת הנאת הטלגרטה והוא מבקט אחר כך שיטטרו לו את התוכן בטלפון?

סר בן מנחם:

כדי לקיים את השיחת הזה צריך להעמיד שורה ארוכה של עובדים בכל הארץ. הסידור שנעשה, המאפשר לשלוח מברק באמצעות הטלפון מהערב עד הבוקר, נעשה מתוך כך שהעובדים הנורבים בלילה מכילה אינן טועקות במשך כל הזמן, יש באסדרות לקיים את הירות הזה, בשעה שמשך היום הם עמוסי עבודה.

א. ציזלינג:

לגבי קבלת תוכן המברק בבית המגורים, מסומ שמתוך המבנים שמינם מקבלים את המברק בזעת

הכאתו הוא קטן.

סר בן מנחם:

אני מברר את הענין, יתכן שהפניעה היא בטורדיות.

בענין הזרז לכיש. אנו עומדים בקשר עם הסוכנות, והמטת היא שמינו סטובלים לפתור את השאלה השנה מסומ שמינו לנו תקציב לכך. אנו קיווינו שיחד עם תיכנון המסקי יביאו בחשבון גם את הטלפון. מבחינה טכנית אנו מוכנים לעשות זאת, אנו מוכנים גם מבחינת הציוד, אבל אין לנו אסדרות כספית, אין אנו יכולים להתקין טלפון בכל מקום כיון עם עליתו אבל אם יש תיכנון משולב - כבישים ופיס - אנו נוכל לעשות את הטלפון.

מחירי השיחות ביטובים. לישוב עצמו אין החיבור עולה יותר מאשר עולה בעיר, אבל אין סכום זה מספיק כדי האקנות טלפון, לכן הדובר מקציב כל שנה סכום כסף - השנה 180 אלף ל"י - כדי שיחד עם כספי הסוכנות נוכל להתקין את הטלפון. אשר לתשלום המוטף על שיחות, זה לפי העריפיים קבועים, בהתאם למרחק. לדוגמה: אם, תנובה" מטלפנת לישוב בנגב, זה עולה בדיוק אותו סכום כפי שעולה לישוב לטלפון ל"תנובה".

ש. דיין:

לפי דעתי, לישובים המקומות מרחקים המאירים צריכים להיות יותר ח' לים.

סר בן מנחם:

אשר לטלפון צבאי. בשנה שעברה דובר על הרמת התת-קרקעית אשר מאפשרת תנועת טלפון מהירה. הרמת הזאת תסמך הן את הצבא והן את האזרחים, אין היא מתקן צבאי טיורי. זהו רמת תת-קרקעית רגילה עליה תתבסס רמת הטלפון בארץ. לפי התוכנית יכוסה כל שטח הארץ. כספי השלומים קיבלנו ציוד המכסה את הרמת בין עכו ובאר-שבע ומגדל-משקלון. באותם כספים רכשנו ציוד רדיו-טלפון בגביל 24 ישובים הנגב. עדיין נחכה לפתרון צפון הארץ ודרום הארץ, במידה שלא נוכל להתבסס על קשר רדיו-טלפוני אלא נצטרך להגיע עם הרמת הפיסיית עד הדרום הרחוק. הרמת כיום מגיעה רק עד באר שבע והמגיבת הקרובה. מוקמת תחנת רדיו-טלפון בבאר שבע כדי לתת ל-24 ישובים בנגב את הקשר במשך השנה הזאת.

אין לי מספרים מדוייקים על סכום ההוצעות בדואר סיוח קום הסדינה, אבל אני מעריך אותו ל-12 מיליון ל"י. יש לומר שאנו מתקרבים לפרעון הסכום הזה. במידה ואנו מחזירים את הכסף הזה בא בחשבון להוציא אותו מהמסגרת של הפיתוח הכללי ולאפשר לה להגיע לגמר הפיתוח באמצעים של הדואר.

לפי ידיעתי נותרו רק 140 בקורות, כולל

מעברות, שאין בהן עדיין טלפון מותקן. לפי דעתי ישארו לשנה הבאה 140 ישובים אשר הועדה תצטרך לספל בהם ולפתור את הבעיה לגבולם.

יחסר לנו סכום גדול של כסף, כדי לפתור את השאלה הזו במלווה. אוסדן סופי אין לנו, אבל אנו מתקרבים למצב שבעוד שנה-שנתיים לא יהיו מסקים גלי טלפון.

א. ציזלינג:

אני מבקש לקבל את רשימת הישובים שהם מחוסרי טלפון ודואר בע

היו"ר י. גורני:

גם את רשימת הישובים הקטורים ברדיו-טלפון.

סר בן מנחם:

בקשר לתביעת טלפונים בעיר. כשהואלנו לספק טלפונים היתה רשימת המבקשים בת 13

אלף בקשות לטפונים. במשך השנים חלקנו הרבה יותר מ-13 אלף טלפונים, אך גם עכשיו יש רשימה של 10 אלפים מבקשים.

אשר לזמן שצריך לחכות כדי לקבל טלפון, זה תלוי במקום בו נמצא הטבק. בתל-אביב, כמעט בכל האזורים, אין סחכים זמן רב. יש אזורים בהם סחכים חודשים, אבל לא שנים. יש מקומות בהם אנו מתקרבים לטבע שטוב יצרכו לחכות שנים, זה בצפון תל-אביב למשל. המרכז שתוכנן רק בשנה שעברה כבר טלא, כעת יש אפשרות לחלק טלפונים לאלה ששילמו מראש דמי-התקנה, כך שבאמצע השנה התקציבית הבאה נעמוד, בחלק זה של תל-אביב, בפני חוסר אפשרות להתקין טלפונים נוספים. יש צורך בהרחבת שלטת המרכזים הקיימים, ונוסף על כך להקים בהקדם האפשרי עוד שני מרכזים ושני בניינים חדשים - אחד בתל-אביב ואחד בחיפה.

בנק הדג: תנאי ההפקדה של כספי בנק הדואר הם קבועים

בחוק.

אשר לצירקולציה של חכספים, בתי-הדואר מכניסים יום-יום את דמי הפדיון לבנק הלאומי, לחשבון הדואר, ודמי פעם בפעם הדואר מעביר לחשבון האוצר בבנק הלאומי את סכומי העודף. מתוך כספים אלה הדואר מטפן את שני התקציבים שלהם - הוצאות תקציב הפיתוח והוצאות תקציב הרגיל, כסובן בקשר אטיץ עם החשב הכללי. אין הדואר מטלם מסכורת בתחילת החודש, אלא לפי לוח זמנים שנקבע על ידי האוצר, למרות שיש לנו האפשרות הטעמית לשלם את המסכורת מראשית החודש. יש והאוצר מקבל כספים מהדואר לשם תשלום מסכורת בטכרדים אחרים.

המגרשים שנשאלנו עליהם. האחד הוא סגרס לא גדול שצריך לכלול מרכז טלפונים וסניף דואר. השני, בריספון, זהו שטח גדול של תחנת הסיגור סדרכה קולנו יוצא לחוץ לארץ, יש גם תחנת קליטה שעל ידיה אנו קולטים את סברקי חוץ לארץ. אלה הם מגרשים שחלקם אדמה בטושה, בחלקם שייכים לבעלים סונים. אנו נמצאים במקום זה מוקף צו תפיסה, שהוארץ כבר פעם, אבל כעת יש ברצוננו לצמצם את השטח ולרכוש את החלק הדרוש לתחנה. לשם כך דרוש סכום של רבע מיליון ל"י, השנה הוקצב סכום של 200 אלף ל"י.

בענין סדיניות הוצאת בולים. ראשית כל זוהי הכנסה לסדינה, טעיף זה סכמים בערך 300 - 400 אלף ל"י לשנה, מזה סכום סטוליים במטבע חוץ. אין אנו סרבים יתר על המידה בהוצאת בולים, אף על פי שאיננו בין הטפעייטים. לא מתוך זה שאנו רוצים להגדיל את ההכנסה, אלא מפני הלחץ הגדול של סאורעות סונים. לנו יש מה להביע בבולים, ויש צורך מדי פעם בפעם להוציא בול זכרון וכו', אף כי אנו נאבקים עם מוסדות סונים, כדי לא להגיע לאינפלציה של הוצאת בולים. הבולים הישראלים מקובלים בשוק הפילטלי, הן מפני הבטחון שאין הדואר עושה קוטבינציות - ותמיד אפשר להשתמש בבול הישראלי לצורך פנימי - והן בגלל צורתן האסתטית-אמנותית. הצעירים שמציינים את הבולים שלנו מסתתפים בתחרויות בינלאומיות לצורך בולים ו-3 פעמים קיבלו פרסים.

קשה לומר מהו יחס ההסקעות בין תוספת טלפונים בעיר לבין תוספת טלפונים בכפר. אבל ברור שהעיר מופלה לטובה. אין לומר שאותם האמצעים שאנו מסקיעים בעיר, נוכל לקחת חלק מהם ולהסקיע בכפר. אם נחוץ להקים מרכזיית טלפונים בעיר, אי אפשר להקים מרכזייה יותר קטנה כדי להשתמש בחלק מן הכסף בטביל היטובים.

2. תקציב משרד התחבורה

היו"ר י. גורי:

אנו עוברים לתקציב משרד התחבורה. (קורא פירוט מוסדן ההכנסה של טפעלי משרד התחבורה, יפירוט הוצאות טפעלי משרד התחבורה ופירוט טעיפי משרד התחבורה בתקציב הפיתוח).

אני רוצה להביא לידיעתך, אלוני הטר, שאנו נדון בשני התקציבים גם יחד - גם בתקציב הרגיל וגם בתקציב הפיתוח.

אוסטיף כמה דברים שאינם טופיעים בדברי  
ההסבר.

שר התחבורה י. ספיר:

אני רוצה לתת כמה טיפוסים, בקשר להכנסות  
בתקציב הרגיל; על התעריפים השונים, כדי שיהיה טובן מה פירוש הסכומים  
הטופיעים כאן. בתעריפי כל חיפה אנו הכנסנו כמה שינויים שהם למעשה שינויים  
להקטנת ההכנסה: הן בדמי רציף לגבי יצוא, שהקטנו אותם באופן כללי לרבע  
אחוז במקום אחוז שלם שהיה קודם, והן בליירות שונים שבהם היה קודם עודף  
סטויים, שהיה נשאר בקופת המוצר למעשה. על ידי זה אנו הקטנו את העודף  
שהיה מתקבל מהציבור. וזאת כדי להקל על ענפים מסויימים בקשר למטענים,  
בעיקר ביצוא. אילו היינו סמייכים באותה שיטה של תעריפים, היו ההכנסות  
מנטל חיפה הרבה יותר גבוהות.

סיניתי בזמנו ועדה, הסורכת מנציגי כל  
הגורמים, וועדה זו סיכמה הצעות ביחס לכל התעריפים. מה שהונהג עכשיו אינו  
אלא הצעות של ועדה זו בשינויים קלים.

בקשר לרכבת יש לי כמה נתונים, גם בהשוואה,  
במידה ידועה, בתעריפי הנסיעה באוטובוסים. אין לי מספרי השוואה לגבי  
טונות, מסום מחירי הנסיעה בטונות אינם תחת פיקוח. הבאתי בפני ועדת  
השרים הכלכליים הצעה להעלות את תעריפי הרכבת, אבל לאחר שיקולים רבים  
הוחלט שלא להעלותם, מתוך ידיעה מראש שעל ידי זה אנו מגדילים את הגרעון.  
לדוגמה: בשנת 1949 נסיעה סתל-אביב לחיפה ברכבת עלתה 400 פרוטה,  
היום - 800 פרוטה. בערך לפי אותה פרופורציה עלו המחירים בקוים אחרים.  
מחיר כרטיס חיפה - ירושלים עלה בשנת 1952 900 פרוטה, היום הוא עולה  
1,450 פרוטות. עליה זו עוסדת בדיספרפורציה מוחלטת לגבי שינוי התעריפים  
וגובה ההוצאות האקסטרואליות ברכבת.

והנה השוואה ביחס להוצאות הנסיעה באוטובוס:  
באפריל 1949 מחיר כרטיס בקו מספר 2 בתל-אביב עלה 12 פרוטה והגיע בפברואר  
1954 ל-45 פרוטה, כמעט פי ארבעה.

בהובלת מטות העלמה היתה לפי טוגים שונים  
של מצרכים - בספטמבר 1949 זה היה ט-9 עד 15 פרוטות, באפריל 1954 ט-17  
עד 28 פרוטות, זאת אופרת העליה היא פחות מכפליים.

זהו הבסיס שעליו מוסתת חשבון ההכנסה של  
הרכבת, והם ישנה עליה בהכנסות, זה בעיקר הודות להגדלת מספר הנוסעים  
וטונג ההובלות.

במבנה התקציב לשנת 1955/56 הבאנו בחשבון  
אפשרות של העלמה החל מאפריל, במטאות ונוסעים, יחד עם הכנסת שינויים בכל  
מהלך הרכבת, עם קבלת הקטרים והקרונות החדשים. אבל עובדה היא שועדת השרים  
הכלכליים החליטה לא להעלות את תעריפי הובלת המטאות וחושבני שזה יסתקף  
בהכנסות, מסום שאנו בנינו את האומדן על הגדלה מסויימת.

היור' י. גורי:

אנו טונים את מפעלי התחבורה בין המפעלים  
המתנהלים והצריכים להתנהל על בסיס עסקי,  
גם נדרשו במסך השנים האחרונות על ידי טבקר הנרינה וועדת הכספים סידורי  
הנהלה כאלה המתאימים להנהלת מפעלים אלה על בסיס עסקי, ודבר זה נעשה.  
בסלים וסדות תעופה מראים עודף של הכנסה אשר מכסה את הוצאות הלסכה הראשית  
ומחלקות אחרות, וגם הגרעון ברכבת. השאלה: מה הן התוכניות, במסלול ארוך  
יותר, של משרד התחבורה, האם יש לו תוכניות אשר צריכות להביא לכך  
שכל מפעל בפני עצמו לא זה בלבד שיכסה את הוצאותיו, אלא יוכל גם ליצור  
קרנות של עודפים לחידוש המפעל ולצידודו מחדש.

שר התחבורה י. ספיר:

המצב גם כיום הוא כזה, שגם הרכבת, בסכום לא גדול וגם הנטל, בסכום יותר גדול, נוסף להוצאות השוטפות מחזירים לקרן האמורטיזציה סכום, שבשנת 1955/56 יגיע למיליון ל"י בנטל ו-400 אלף ל"י ברכבת. החשבון הוא לא רק חשבון של הוצאות אופרטיביות, אלא כולל הוצאות טיובדות על חשבון הקצעות לגבי נטלים בין שום ספק שצריך להבחין בין 2 דברים: מצד אחד המצב הטקטי, הוצאות והכנסות, וגם רמת התעריפים. התעריפים בנטל היו בנויים כך שהם ישאירו עודף לנטל. אבל ברכבת התעריפים היו בנויים כך שבכל תנאי יגרפו גרעון. מבחינה עסקית אין שום סיבה לא להטיל את המחירים הקיימים בשוק החופשי. לא בלבד שיש לנו קשיים שאנו כן יכולים לתקן, אלא שאנו בסכרון רואים את הרכבת כמסק שצריך לשמש רגולטור של מסק התחבורה הכללי בארץ, על ידי זה שטקיימים אותו גם במקומות שאין שום חשבון עסקי. לדוגמה: הקטר בין חיפה לעכו עולה לנו בהפסד יסיר של 6000 ל"י לחודש. זאת אומרת אם היינו מפסיקים את הקו הזה היינו יכולים לחסוך 6000 ל"י לחודש. אנו טקיימים שירותים במקומות טובים בין אם יש הצדקה לכך ובין אם אין הצדקה, ומצד שני אנו קובעים תעריפים כאלה שהם לפחות ב-25% יותר נמוכים מאשר התעריפים בהובלה ותחבורה טוטורית. מנחנו לא מעלים את המחירים מפני שהרכבת מסמסת רגולטור של כלי הובלה של 40 מיליון שנוסעים באוטובוסים, נוסף על זה גם הובלת משאות, זה משמש בכל זאת איזה מעצור, מסום שאין אפשרות להטיל פיקוח על 12 אלף מכוניות ששא בכל רחבי הארץ. הגדלה ב-25% בתעריפי הרכבת לא תכסה את כל הגרעון עד כדי החזרת ההשקעות, לכן המצב הטקטי של הרכבת, של הציוד, הוא גרוע, מסום שהציוד טיושן, ויהיה כזה עד שנקבל את הציוד החדש. אנו הבאנו עוד 4 קטרי דיזל ואנו יכולים להפחית את מספר העובדים בסדנאות ב-140 איש. יש כעת פרובלימה כזאת עם מועצת פועלי חיפה, אבל עובדה שזה אפשרי. באותו רגע שנקבל קרונות חדשים ומתקני האיתות החדשים, נוכל לעשות מהפכה בכל שטחי ההוצאות. היום איננו יכולים לק את כל הנוסעים, גם בעונת הפרי אין לנו די קרונות להובלת הפרי.

אנו הזמנו חלקי קרונות על סנת שיוורכו בבת-חרושת מקומיים. מתברר כעת שבתי-החרושת לא יא יקו להכין את הקרונות, מהחלקים שיובאו מגרמניה, לפני העונה. לכן נאלצנו להזמין עוד קרונות, דווקא מוכנים, כי אחרת תהיה קסטרופה בעונה הבאה.

זאת אומרת שהציוד המורחב שאנו מזמינים מאפשר את כל השלינויים במבנה הטיבהלתי ובכדאיות השקית של הרכבת. אם אנו באופן היפוטטי שבסך השנה וחצי נוכל לקבל את כל מה שהזמנו, ונוסיף על זה התעלמה סתאית בתעריפים, אין לי שום ספק שהרכבת יכולה להחליף מהגרעון. כמובן שזה יפחית את ההוצאות לגבי אותו היקף, כי אם אנו מרחיבים את הרשת לבאר-שבע, למשך שנה או שנתיים ברור שזה יהיה הפסד טואלט, מסום שהקו הזה ישתלם אם יהיו לפחות 400 אלף טון הובלת משאות. זאת אומרת, שאם המחצבים לא יתנו טובא זה, יהיה בזה הפסד נוסף. אם יתנו טובא זה אנו נוכל לכסות את ההוצאות פלוס חלק של האמורטיזציה.

ט. דיין:

נמל יפו קרוב לפרדסים ונוח להובלת הפרי; מה צריך להטקיע בו כדי שאפשר יהיה לייצא

את פרי החדר סיפו ולא מהחיפה?

שר התחבורה י. ספיר:

תגובת

הבעיה איננה של מתקנים, מסום שאפשר היה להעביר דרך נמל יפו, יחד עם נמל תל-אביב, לפחות 4 מיליון. בזמנו העבירו הערבים 7 מיליון דרך נמל יפו בלבד. הבעיה היא בעיה של ים פתוח. אי אפשר להעביר ליפו כמות גדולה של פרי כשאינן בטחון שהפרי שיועבר ליפו ביום ראשון אפשר יהיה להוציאו לא יאחר מים שני או שלישי. אם יש מערה והמשלוח מתעכב ל-10 ימים, הפרי המרוכז אינו טוב יותר למשלוח. הערבים היו סולחים כטויות גדולות מסום שגם עבודתם היתה מאורגנת כך שאפשר היה להתאים את הקטיף והאריזה במהירות ובתבונות כאלה אשר מוער עיכוב המשלוח. היום אי אפשר לפסוך על ים פתוח אלא במידה מסויימת. יש להביא בחשבון שגם החלוקה הגלואגרפית של הפרדסים בשתותה. הנטייה ברובה היא כעת מפתח תקווה צפונה. היום, במצב הנוכחי של נמל יפו, מבחינה טכנית אין שום מניעה להעביר 2.5 - 3 מיליון תבות; הביעה היא בעיה של ים נלא של נמל.

היום סחיר ההובלה ברכבת הוא משיד, קבענו כסוואע 12.5 גרוש להובלת תבה - בלי להתחשב במרחק - בין אם זה מרחובות לחיפה או ספתח תקוה לחיפה. ההובלה בכונניות מאז יותר יקרה ומרחובות, למשל, נוח לפרדטנים להוביל את הפרי לחיפה מאשר לתל-אביב.

אשר לתקציב ההוצאות. הנהגה מנו עושים מאמצים לא לעבור על התקציב הקיים, ונדטה לי שבמחלקות כמו במל חיפה ורכבת השליטה קשה יותר, מסוים מאלה שסקים חיים, מי אמר להיות בוקשה. בנסל חיפה אומדן ההכנסות המסוער היה 7 מיליון ל"י וההכנסה תהיה . 8,140,000 ל"י. לעומת זאת ההוצאה תגדל ב-159 אלף ל"י למעלה מן המסוער. ההכנסה ברכבת תהיה בערך לפי האומדן וההוצאה תהיה קצת יותר גדולה. בשנת הכספיים 1954/55, לאחר שבנינו את התקציב, באה פקודה לקצץ ומז קיצצנו באותם סעיפים שאחר כך התברר כי ההעלאה בסחיר הדלק ועוד העלאות אחרות הגדילו טכוסים ההוצאות.

מספר העובדים. יש בידי מבלה על מספר העובדים בסך 4 שנים. מספר העובדים בלסכה הראשית בשנת 1952/53 היה 148, היום - 72; במחלקת התעבורה בדרכים היה 167, היום - 180; במסוד הריסוי יש הגדלה קטנה מפני שזהו מסוד אשר צריך לספל היום בגביית כספים, וניתנה הנחה לשלם את הסכום ב-4 חלוקים בסך הנהגה. בספנות המסוד לא השתנה; באירות המטאורולוגי יש הפחתה ב-4 עובדים; בנסל חיפה היו תנודות מסוייטות (אבל אינני יכול למסוד כרגע את המספרים הסדוייקים מסוים שביקשתי בידור נוטף בכמה עניינים); במל ישו לא היה קיים בשנת 1952/53, אבל מספר העובדים בו לא השתנה בסך כל השנים החל משנת 1952/53; בשדה התעופה גלוד הוקטן מספר העובדים מ-225 ל-182; ברכבת במקום 2280 עובדים בשנת 1952 יעברו בשנת הכספיים הבאה 1658 עובד.

בסעיפי ההוצאות. הגדלת התקציב של המחלקות הפתוחות היתה מולי פחותה מספר עליית ההתיקרות. התקציב של הלסכה הראשית ומחלקות אחרות היה בשנת 1954/55 1,694,200 ל"י, לשנה הבאה הוא הוגדל ב-200 אלף ל"י, הגדלה זו היא בערך במסגרת ההתיקרות.

בתקציב הכספים ושדות התעופה ישנה הגדלה יותר גדולה, ועל זה נמצא את המטורים. ברכבת יש עליה בנספת - לאחר הקיצוצים - מסוים ההתיקרות, גם בדלק וגם בשכר. אנו התכוונו למסוד על מסגרת ההוצאות, מולי גם להקטין אותה, כדי שלאחר ההתיקרות לא תהיה עליה יותר מדי גדולה. מולם יש בדעתנו לקיים את האירותיות במלומם, וכאז הגדלת ההוצאות אין מסוים הפחתה של האירותים אלא להיפך.

הי"ר י. גורי: בתקציב ההוצאה של מחלקת הריסוי יש הגדלה ניכרת, ולא זו בלבד שההכנסות סכלי רכב אינן בכללותן במסגרת תקציב מסוד התחבורה, אלא גם ההוצאה אינה מוכסית. אני מבין את התביעה הזו לכיסוי ההוצאות מהכנסות מחלקת הריסוי. את לפי האומדן ההכנסה סכלי רכב תגיע ל-4,400,000 ל"י, ונסה 2,200,000 ל"י לרשויות המקומיות ו-2,200,000 ל"י לאוצר, הרי המפרש הזה סיועד להוצאות על תיקון דרכים, אבל אינני יודע אם כן הדבר. אני הבינתי שהתביעה היא לכיסוי ההוצאות הריסוי ולא להעביר את ההכנסה למסוד התחבורה.

שר התחבורה י. ספיר: אם אתה בא וקובע שההכנסות הכלליות של מסוד התחבורה מכסות את ההוצאות של המחלקות הפתוחות ואת הגרעון של הרכבת, אז יש לדנות גם את המסגרת הזאת כעין אוטרקיה ולקבוע הנחה שכך צריכה להתנהל. את להראות דרכים - תוקפו גם את ההכנסה הזאת על מלבון מסוד התחבורה ומז תקציבו ירטה עודפים. חלק ההוצאות של המחלקה הזו מוצאות במופן ישיר כדי לגבות את ההכנסות, אנו מוציאים על גביה כ-200 אלף ל"י. יש טעם להחזיר את ההוצאות שהמסוד מוציא ולהקטין על ידי כך את הגרעון.

הי"ר י. גורי: במחלקת הרכב הממשלתי יש הקטנה ב-40 אלף ל"י. מספר העובדים הוקטן ב-13. הטמלה היא, האם מחלקה זו מסרתה. אך ורק את מסוד התחבורה או גם מסודים אחרים, ואם כן - סדוע ההוצאות צריכות לחול על תקציב מסוד התחבורה.

שר התחבורה י. ספיר:

מחלקה זו היתה לפני שנה וחצי בידי מחלקת העבודות הצבוריות. מטרתה היתה הצעה להעביר אותה למשרד התחבורה. לאחר ההעברה התברר שהמבנה של המחלקה אינו בריא. ראינו שתי אפשרויות: או לרכז את כל הטיפול בטקום אחד - את התקציבים, זאת פתיחת החשבונות של כל סוכנות ומכונות סוכנויות הממשלתיות - פרט למכונות המבט והדואר - או להפוך אותה למחלקה מדריכה ומפקחת, לא מבצעת של עצם הפעולות. ברירת הריכוז לא נראתה לי, מטום שכל משרד וכל נהג של משרד יצטרך להיות בזקק למיזם מקום מרכזי, אשר יחליטו בו אם יש לעשות תיקון פלוני או אין לעשותו, יצטרכו להכין את החשבון ולשלם אותו, זה ריכוז עצום שיגרום לעיכוב בעבודה ולהוצאות גדולות. לאחר שהתברר שהמחלקה לא היתה מספיק גדולה כדי לעשות את כל העבודה, והיתה גדולה מדי כדי לעשות דברים במסגרת קטנה, הוחלט להקטין את מספר עובדיה ולהתאים אותה לתפקידיה - מתן הדרכה ביוחס למכונות, פיקוח על סגב הסוכנות, אישור אם יש צורך בסוכנות, בדיקה על ידי מוטחלים, בדיקה של חשבונות - כדי לראות אם אין טעמי תרמית - העברת הדרכה לכל משרד על סנת שהוא יהיה מודרך בדרך נכונה. לשם כך לא בחוץ כל תקן העובדים, יש לסנות את מבנה המחלקה הזו. העניין הזה ארך יותר מדי זמן, בתכנתה ועדה אשר הטל עליה לבדוק זאת, ואחרי גילגולים שונים הגענו לידי מסקנה להעמיד את מספר עובדי המחלקה על 21, ואני כודיע שאשתדל להקטין עוד מספר זה. השירות הזה יצתן לכל משרדי הממשלה, למשרד התחבורה עצמו אין לו כלי רכב מסלו במסגרת שתצדיק החזקת מחלקה כזו.

א. ציולינג:

ברצוני לשאול בעניין נסול תל-אביב. בתקציב אין שום סימן לכך, לא סימן של הוצאות ולא סימן של קשר, ואני מבקש לדעת את העניין.

ענין "ארקיע" היה לו גם הד בעתונות - הפסקת הקשר של "ארקיע" עם אילת.

בדברי האסבר ישנה טבלת השוואה בין מספר רשיונות כלי הרכב לבין סגבת כלי הרכב בשנות 1952/53 ו-1953/54. אינני מבין את הנתונים בטבלה זו - האם יש כלי רכב בלי רשיונות ורשיונות בלי כלי רכב?

שר התחבורה י. ספיר:

יש כלי רכב בלי רשיון, רשיונות בלי כלי רכב אין. מולם יש סוכנויות שיצאו מן הטיפול. גם יש סוכנות ישנה שגברה את תפקידה אבל טרם הוחלפה בחדשה, המספר נשאר רשום. השאלה היא, האם זה לפעלה במסגרת של שנה אחת. יכול להיות שגם לאחר תום השנה שצריך היה לקבל רשיון אין משרד הרישוי מוחק את המספר הזה ויכול להיות שגם במסגרת של שנה יש הפרט כזה, כפי שיצאו בטבלה. אני מוכן לבדוק זאת.

א. ציולינג:

אני חושב שהרשיון וכלי הרכב צריכים להיות צמודים. אחרת אין בקורת.

בזמן האחרון גדל מאוד מספר הרשיונות לכלי רכב פרטיים. אני גם שם לב, בכבישי הארץ, לטיפול חדש של תוצרת "קייזר פרייזר". אני שואל: מניין ריבוי הרשיונות לכלי רכב פרטיים, ואני מכיר טשפחות איש להן שני כלי רכב. וזה - הוצאות בדג'יזים. לעומת זאת אינני רואה הגדלה כזאת במספר כלי התחבורה הציבורית.

האם יש מחשבה לסלול מחדש את רכבת העסק? אם לא - מה עם הפסיים הישנים בקו זה, אשר אני רואה שדי פעם בפעם שהם חסריים. אני גם רואה שבניני התחנות בקו זה נהרסות.

ח. לסדן:

אני רוצה לדעת מה נוסף ל"אל-על" ברכב עצמי. אחד הקשיים היה, שבמידה ונזוירון מתקלקל אין לו תחליף והנוסעים היו מחכים ללא גבול.

מדוע נמחק הפעיה "ייצור אדני בטון"?

שמענו על סלילה בטוטררה. מהי התוכנית?

מה בקשר לתחנת הרכבת באדרה, העושה רושם

טאד לא טוב?

כמה קרקע זה פקעה בנוהל הקישון?

אני מבקשת הסברים על <sup>סעיף</sup> / דגון - זו

השתתפות או הלוואה?

האם מסכורת 13 נותנים רק בנוהל יפו או

גם במקומות אחרים?

גם המספרים על רשיונות לעגלות מוסים  
אינם מתאימים עם מספר כלי הרכב; הוא הדין

א. ציזלינג:

לגבי אמבולנסים.

עגלה יכולה לעמוד בלי רשיון.  
במגרס הרוסים בירוסלים עומדים 8 אמבולנסים

מר טירקיס:

בלי רשיונות, הם יצאו מהשיטוס.

הטאלה היא טאלה, אלה להטוטי טטיטיטיקה.  
במציא את ההסברים הדרושים.

מר התחבורה י. ספיר:

אענה לשאלות חברי הועדה.  
בכל תל-אביב לא בכלל בתקציב טונום שאין  
בערו עדיין תקציב. העיכוב כיום הוא רק כבוד  
נעשה הכל לשם ביצוע. ההחלטה של הממשלה. היה צורך לברר הרבה מאוד פרטים.  
הריאורגניזציה שתיעשה יכולה להביא לידי הגדלת ההכנסות הן ביפו והן בתל-אביב.  
בתקציב הפיתוח היה בשנה שעברה, וגם השנה, סכום של 150 אלף ל"י לרכשית  
סביות על ידי הממשלה.

א. ציזלינג:

אני חושב שהממשלה גרסה לגרעון עצום על  
ידי הפרדת האדמיניסטרציה של שני הנטלים  
ללא כל צורך, גרעון זה נסך עד היום, זה לא צריך היה להעשות. טאלתי היא  
בנוגע לתנאים: אני יודע שלא אוכל לפגוע מה שרציתי לפגוע לסובת הצבור,  
אבל אני רוצה לדעת באיזה תנאים הממשלה עומדת לשלם לטי שעומדת לשלם, כדי  
לדעת באיזו טידה הדבר לא נעשה על חשבון מסלם המסים.

מר התחבורה י. ספיר:

הסביות ברכשו בהסכמה, למעשה איבנו יכולים  
לחייב אף אחד למכור סביותיו. הממשלה רכשה  
את הסביות של קרן היסוד, של הבנק האומי ושל אוצר ההתישבות, בתוך זה סביות  
יסוד אחת של קרן היסוד, ולפי זה אפשר להניח שיהיה לממשלה לפעלה מ-50% או  
קרוב לכך. אחר כך נקבע לסביות מ-1936 - עבור כל סביה של 1 ל"י - 2.5 ל"י;  
לסביות מ-1947 - עבור כל סביה של 1 ל"י - 1.5 ל"י. נעשתה בזמנו הערכה  
של רכוש, אוצר מפעלי ים, ציוד ובנינים, מול זה עומדות הרבה מאוד התחייבויות  
כלפי עובדים, והיחס של ערך הרכוש מול ההתחייבויות הביא לקביעת המספרים  
שהזכרתי.

לגבי גופים מרכזיים כמו עיריית תל-אביב,  
לשכת המסחר, מפעלי חברת העובדים ועוד, גופים אלה לא יקבלו סזוטונים,  
הם יוכלו לקבל בכסים קרקעיים או בנינים מרשות הפיתוח, לפי ההערכה של היום  
בהנחה של 30%. אם היה הנכס הזה נכס ציבורי, ובחלקו היה נמצא בידי גופים  
ציבוריים, אין אנו באים להוציא כספים סתם, אבל אנו באים להחזיר לגופים  
אלה נכס. תמורת נכס. זאת אומרת, מבחינת הסדינה אנו מחליפים נכס בנכס.  
בין הממשלה לבין קרן היסוד יש הרבה מאוד חשבונות, זה ייבלע בתוך החשבונות  
האלה. אם יומיעו אנשים פרטיים עם סביות, הם יקבלו את התמורה. אני הצעתי  
בזמנו לאחד את נטל יפו ותל-אביב. ברשות אחת, כעין בעלות מסותפת עם  
הנהלה מסותפת, אבל הדבר הזה לא נתקבל על ידי הממשלה.

הבעיה השניה היתה בעיית העובדים. היו  
כאן כל מיני בעיות וסיבוכים. אם אנחנו באים לייעל את העבודה לאחד שאיתה  
הפרדה ונוצרו כל מיני אישורים, זה חייב שיפול טאד מורכב עם טוענת פועלי

תל-אביב, על הסדר לגבי הותיקים שצריכים לצאת לפנסיה, לגבי אצטים שהם בעלי כושר עבודה סדויה. ההעברה לידי הנהלה חדשה הביאה לידי כל מיני סידורים. מני מקרה שמוך תקופה קצרה ייגמרו כל העניינים התלויים. מני חשוב שלטון הסידור הזה תבוא הטבה רבדאי מבחינת התקציב לא יהיה שום גרעון נוסף.

לגבי חברת "ארקיע"; במידה שאני זוכר

החברה ביקשה להחליף את שני האווירונים בסדויה אחרים. היתה הצעה שהועברה על ידינו ועל ידי המועצה, אבל לסה החברה לא ביצעה אותה עד היום אינני יודע. מבחינתנו אין שום מניעה מדוע "ארקיע" לא תוכל להחליף את הציוד הישן בציוד חדש יותר.

ביחס לרשימות אני יכול לתת מספרים

סדויהים, מה אנחנו נתנו בהקצבה או בלי הקצבה. מהראשון באפריל 1954 עד ל-28 באפריל 1955: מתקציב טבע חוץ נתנו: לנכים 22 סכוניות, 2 סכוניות נוסעים, 83 סכוניות טשא קלות, 6 סכוניות טשא כבדות ויש עוד סכום של 800 אלף דולר שהקניות עבור סכום זה טרם בוצעו. במתנה נתקבלו: 6 סכוניות לנכים, 75 סכוניות נוסעים, 211 סכוניות טשא קלות, 32 סכוניות. שמוך לסתבות הובאו סכוניות מתקציבים אחרים (למשל, יש ספ לים מאוסים שהיתה להם זכות להביא סכוניות, דיפלומטים, שרד הבטחון וכו'): 2 סכוניות לנכים, 101 סכוניות פרטיות, 42 סכוניות טשא קלות, 8 סכוניות טשא כבדות, ג'יף אחד, סוגית אחת. מתקציב שרד החבורה הבאנו הסנה כ-145 אוטובוסים ו-138 סכוניות. יש סכוניות טשא שאנו נוהגים ל"קייזר פרייזר", לא שמוך מתקציב, אבל זה גם כן על חשבון טבע חוץ. הספרים שהבאתי אינם כוללים את הסכוניות ל"קייזר פרייזר". יש לנו גם הקצבות לגורמים שונים, אבל הקניות טרם בוצעו.

להלן מספרים על חלוקת סכוניות בתוצרת

הארץ: סנדריים - 240, ג'יפים - 157, סטיישנים - 41, סכוניות פרטיות - 108, סנדריים מסחריים (סגורים) - 3, במטבע זר: ג'יפים - 14, סטיישנים - 5, ..... - 17, סנדר מסחרי אחד.

אם רואים בדרכים הרבה סכוניות

חדשות מתוצרת הארץ. זה נובע שמוך כך שיש גם 180 סכוניות נוסעים פרטיות שמוך לארץ. כמון יש מקום להבריה, לכן קבענו, בהסכם עם המוצר, שלא ניתן יותר מ-10 רשימות לחודש. כל סקרה שנשלחת סכונית לתושב יראל שמוך לארץ נבדק על ידי הקונסולים שלנו שמוך לארץ, אבל אינני שוכן להיות ערב סמבין אלה אין סקרי הברחה, אולם אי אפשר לגמרי לסתום את תו ינור הזה.

רכבת העסק. הועדה של הרכבת טיפלה

בענין זה והמליצה על סלילה מחדש של קו רכבת זה עד צמח. הועדה בדקה גם את הצד החבובי, ולרי דעה יש הצדקה בסלילת הקו. זו צריכה להיות סלילת תקן; לא סלילה צרה. אולם מבחינת התקציב כעת אנו צמודים לגמירת הקו לבאר טבע. אם לסלול את הקו עד צמח, על יד נהריים צריך לעשות עיקוף גדול, ואם להביא אותה רק עד בית-שאן, המאלה היא האם יהיה הקו רנטבילי.

"אל-על". המצב ב"אל-על" עדיין אינו

טוב. נרכש בתקופה זו עוד אווירון סאותו טיפוס. המצב של שלטת האווירונים הקודמים אינו כל כך טוב. המצב בשנה זו לא הניח את הדעת, מסום שציפו לתנועה יותר גדולה של תיירים, היא לא באה, והגרעון ב"אל-על" אינו קטן. המצב יוטב על ידי הזמנת 3 אווירונים חדשים, שתוצרת גריטיים, שהפיתרון שלהם יהיה בטוח 7 שנים. האווירונים יתקבלו כעבור שנתיים.

בשנתיים האחרונות גברה פעילות החברות הזרות בארץ.

ח. לפדון:

אפילו אנשים רשמיים מעדיפים לנסוע לא ב"אל-על". אבל נתקלתי לא בסקרה אחד

טר התחבורה י. ספיר:

שאחת מהחברות הגדולות משהה את הנוסעים עד 3 ימים בגלל קילקול באווירון.

**קילקולים כמלה קורית אצל כל החברות.**

העיסקה הזאת של קניית 3 אורירונים חדשים תעלה ב-10 מיליון דלור בערך. כאן יש כמה בעיות. אין ספק שאילו היינו מבטלים את הקו לאטריקה כל המבנה של "אל-על" היה יותר פשוט. הדבר הפכיד גם לגבי הסוג של האורירונים וגם על מבנה החברה זהו הקו לאטריקה. אילו היינו רוצים לצמצם את הקווים לאירופה בלבד, היינו יכולים להציג 5 אורירונים בריטיים בדוקים ופנוטים בטביל אירופה, אבל איננו רוצים לנתק את הקו לאטריקה, כי הקטר הזה חיוני גם מבחינות אחרות. כעת ישנה עוד הצעה, להחליף את 4 האורירונים ב-3 יותר חדישים וטווחיים. האורירונים הבריטיים נכנסים לפעולה בעוד חצי שנה, ויתברר אם הם טובים כעבור שנתיים, במשך שנה וחצי אנו נקבל אינפורמציה, ואנו רשאים לבטל את ההזמנה אם האורירונים לא יהיו טובים. כפי שאמרתל סתדלים כעת להחליף את 4 האורירונים ב-3 אמריקניים יותר חדישים, אם כי טווחיים, סתוך הנחה שבנוח שנתיים, אם רכשית האורירונים הבריטיים תצא לפועל, יהיה קל יותר לסכור אורירונים אלה.

**חציית תל-אביב.** זוהי תוכנית, לפיה תעבור המסילה דרך אפיק המוסדרה עד קרוב למקורה ישראל. על ידי זה גם תיפתר בעיית השטפונות. זוהי תוכנית שטרם נכנסה לשלב של ביצוע.

**בנסל יפו** יש מסכורת מיוחדת, הנובעת מתנאי העבודה שהיו נהוגים בנסל תל-אביב, תנאים אשר לא נשתנו עם העברת העובדים מנסל תל-אביב לנסל יפו. כעת יש בעיה שתובעים שינוי גם פועלי נמל חיפה, בעקבות השינוי בתנאי העבודה של פועלי נמל יפו.

**ח. לסדר:** האם יש הפרשים בטכור או פרמיה של מסכורת 13?

**שר התחבורה י. ספיר:** יש עוד הבדלים, כל מבנה של תנאי העבודה בנסל תל-אביב היה שונה מאשר בחיפה ובמחלקות המטטלתיות.

**דגון.** בשנה שעברה היה תקציב, אבל אנו לא מיהרנו להוציא אותו. אחר כך התברר שצריך היה לסדר סידורים לטובר הגלים של הנמל. סעיף זה הוא גם כן חלק מהתוכנית, אבל לא של אותה תוכנית. הוצאו 75 מלף ל"י מתוך התקציב ועכשיו אנו מחזירים את הכסף הזה.

**מר סירקיס:** סתוך 226 מלף ל"י לקחנו 75 מלף ל"י בטביל מבנים שהקטנו על שובר הגלים. סכום זה צריך להחזיר.

**מר סבידור:** בקטר לקו העסק. אני רוצה לציין שהשר הואיל לאשר לנו, במסגרת ההוצאות לתיכנון, כמה אלפים ל"י לסקר ראשוני של המסילה ולעריכת אוסדן להפיכת המסילה מצרה למטבדרטית. הסקר הזה יתחיל מחודש אפריל.

רוב בניני התחנות העזובים אנו החברנו, טרם שלט רצינו שיהיו עזובים. אשר למסילה, היתה ברירה לפרק אותה, טרם שהיו סקרי גביבות, אבל אילו עשינו זאת היינו מפקירים את המסילה (והיו שני סקרים שאנשים חדרו לסטה:הרכבת והקיסו בנינים). לכן החלטנו לא לפרק את הפסים ולאכות עד שבפורך את המסילה לפסילת תקן.

**א. ציזלינג:** האם אז ישתמשו באותם פסים?

**מר סבידור:** לא, נצטרך להשתמש בפסים אחרים. יתכן שנוכל להשתמש בחלק מהפסים הישנים, אבל לא לטברה זו.

יצור אנני בטון. המסונה על התקציב לא הסכים שיזמיע סעיף כזה בתקציב, ואני הסכמתי לגרסתו. הטענה היתה, שכל עבודת הפיתוח של הרכבת כוללת תוכה חוסרים, פסים, אננים וכו', ואין הצדקה לבקש בתקציב הפיתוח רכישת אנני בטון. זה ייכלל בעבודות בעבודות אלה יש להביא בחשבון לא רק הערכה של עבודה אלא גם של חוסרים.

מנהלים

חציית תל-אביב. אבחנו/ סו"ט עם עיריית תל-אביב להקמת קומה לתיכון שיעלה 120 אלף ל"י. בתיכון יש שני שלבים - העברת ואדי סוסררה דרום תל-אביב, ותיכון חלק מהסגילה עצמה בתוך אפיק הסוסררה, וזה ענין של הרכבת. ועדת התיכון, שבה מיוצגים נציגי הרכבת ונציגי עיריית תל-אביב, תתחיל בפעולה בעתיד הקרוב.

התחנה הישנה בחדרה. אנו ביקשנו בתקציב הקמתה של תחנת רכבת אחת לפחות, אולם הסכונה על התקציב טחק טעיף זה במסגרת השנה הבטיח היא לא לתקציב כל סכומים לבניה. כמה דברים בתחנת חדרה הטורבית נעשה במסגרת התקציב שניתן לנו - מספר סידורים, חלק בשיתוף פעולה עם מחלקת העבודות הצבוריות (כביש גישה יותר נוח ומילוי רבדלמער יותר נוח על הסגילה). אבל הקמת התחנה עצמה תסתה בגלל חוסר תקציב.

שר התחבורה י. ספיר:

אתן כמה הסברים לתקציב הפיתוח. אם שמתם לב יש בתקציב זה סכומים גדולים מאד שאינם בטופן יאיר לפנק התחבורה הפוטלתי - לטל, הסכום של למעלה מ-8 מיליון ל"י, הלוואות לרכישת אניות. מתוך התקציב של 19,700,000 ל"י יש מיליון ל"י שאינו שייך לנו, זהו הסכום הפוקצב לטכון הבדק הנמצא בידי משרד הבטחון. כלומר, לביצוע העבודות של משרד התחבורה, כולל השילומים לחברת השילומים עבור רכישת ציוד, נשאר סכום של 10 מיליון ל"י בערך. בלי הסכום שנשלם לחברת השילומים - 8 מיליון ל"י. בסנה סעברה שילמנו סכום גדול על חשבון הרכבת שטום שנכללה בו מקדמה על חשבון כל ההזמנות. אנו הזמנו 4 קטרי דיזל הסלועדים לא רק לנוסעים אלא בעיקר למסאות. הקרונות הנוסעים יגיעו עם דיזלים סאורפים אליהם.

ישנה שאלה בקשר לציוד הקרונות לרכבת. אנו רצינו להזמין יותר ציוד בצורה של חלקים להרכבה בתי-חרוט מטרך. הטצב כיום הוא כזה, שיט עוטס גדול בהובלת הפרי ברכבת, נוצרים פקקים פה ושם, אין כחסי אבירה לכמות פרי גדולה, יש והקרונות מתעכבים פלמיה יום או יומיים. חסרים לנו קרונות בטביל הפרי וגם בטביל סחורות אחרות. תוספת של קרונות היתה הכרחית, ואנו הזמנו 125 קרון בצורה של חלקים, אולם בתי-חרוט אינם יכולים להרכיב אותם עד חודש נובמבר, דצמבר. כזרוא שגם הגרפנים אינם טעונינים לתת חלקים, הם טעכביה את השלוחים. לכן ראינו הכרח להזמין עוד 125 קרון, לא בצורה של חלקים, וזה יסתכם בהוצאה נוספת של 800 אלף ל"י. אם קניה זו אינה כלולה בחשבון זה עם חברת השילומים, יהיה הכרח לעשות זאת. אם לא תהיה אפשרות להעביר טטעיף לסעיף, יהיה צורך למצוא פתרון בצורה אחרת, כי הרכבת לא תוכל לעבוד בלי קרונות אלה.

של

בחיפה ישנה בעייה/הסחסנים. הקוטי הוא בזה שיט עונת שיא. טבחינת המתקנים והרציפים אין כל צעיה.

נשאלה שאלה בקשר לקרקעות בנמל הקיסון. אם יש טטח כולל של 4000 דונם שכולו הופקע. ההערכה נעשתה על ידי בית-המשפט. ההסקעות בנמל הקיסון עלו ב-2.5 מיליון ל"י והפקעת קרקעות - 1.6 מיליון ל"י. אולם אין זה רק לצרכי הנמל, יש בטטח הכולל גם טטחים לתעסיה, אשר בטטח הזמן יפתחו אותם.

התוכנית בכללותה היתה תולדה של לחץ סיוחד בנמל חיפה, אין לי שום טפק שאילו היינו באים כיום לתכנון את נמל הקיסון, טפק אם היינו טבצעים כלל את התוכנית. לכן הטקעה זו היא אחת מאותן הטקעות שכדאיותן מפורקת. הטקעה היתה לתעסיות הזקוקות לרציף, באטר היצור שלהן תלוי בתחבורה טאניה ישר לתיף.

לגבי תקציב הפיתוח לא טן הנטנע טאצטרך להופיע בפניכם אם אאלץ להכניס כמה שינויים.

היו"ר י. גורי:

אבל לא יאותר טה-20 לטרך. בדברי ההטבת אני טוצא את ההכנסה של הרכבת לפי ענפים, אבל תקציב ההוצאות ארוך לפי טתכונת אחרת. טילו רצינו לבוא לכלל טסקנה טהו הגרעון בקו זה או אחר, הטפרים כאן אינם טאאורים לנו זאת.

הייתי מבקש הסבר נוסף על העודפים והגרעונות למי קורי הרכבת.

שר התחבורה י. ספיר:  
המסאות סחיפה דרוסה, למשל, לא כולט עוברים  
דרך תחנת הצפון, אלא יש ועוברים דרך טול-  
הפוסט של "קו" סטוטס.

היו"ר י. גורי:  
כל ס"ק, אם הוא רומה לתקן נ"ך דות תורפה,  
סנתח את כל חלקי המפעל כדי לרמות את  
נקודות התורפה.

בטעמו ביפו הותקן מתקן סטויים כדי לשלח  
את הצי המטחוני. אני מסער לעצמי שכיום מתקן זה יצא סטיטוטו של הנגב.  
האם הוא יכול לטטט לצי המזרחי?

שר התחבורה י. ספיר:  
אין לנו כל צורך במתקן זה.

היו"ר י. גורי:  
אני מבקש לקבל פרטים על קו באר-טבע -  
על סיניטוטו ההובלה הדרושה כדי שהוא יהיה  
רנטבילי.

שר סבידור:  
הסיניטוטם הדרוש למסילת הנגב זהו 400 אלף  
טון בשנה. לעומת זאת הובטחו לנו הובלות  
של 300 אלף טון עם פתיחת הקו. אני מסתמך על שיחת עם סנהל משרד המוצר  
לפני כמה שבועות. בכיוון צפונה ההובלה תהיה של פוטפטים ואסלג, כ-180  
אלף טון ועוד 30 אלף טון חומרים אחרים, ואילו דרוסה - בעיקר דלק, כל  
4 החברות יקיסו מתקני דלק, וגם סלט, בגופן ססך הטונג יסתכם ב-300 אלף  
טון.

שר התחבורה י. ספיר:  
כיום כמות הפוטפטים היא בערך 6 אלפים טון  
לחודש, הטועברים צפונה, ואסלג עד 5 אלף  
טון לחודש. אני מניח שעם פתיחת הקו הרכבת לא תהיה רנטבילית בקו זה,  
אבל הסיכויים הם של הגדלת ההובלות. יש גם סאלה של הובלת תוצרת חקלאית,  
קט וגרעינים הסיועדים צפונה. לגבי תוצרת חקלאית יופית כסו חלב וירקות  
יש בעיה של כדאיות ההובלה בגלל ההעכסה הכפולה - קודם על סכוניות, טאן  
על רכבת ואחר שוב על סכוניות. ויש עוד סאלה: אם נביע ליצוט של פוטפטים,  
הרי אלה לא יהיו סיועדים לחיפה, יהיה צורך להקים מתקן דרוסה טרוובות,  
או בצטרך לעשות עוד קו מהמתקן הזה לים.

הישלבה נועלה בטעה 12.15