

541

פרוטוקול מס' 87 / א

מישיבת ועדת הכספים ביום ה', ג' בניסן תשס"ז  
15.3.1956, הקריה ת"א  
(ישיבת בקר)

נוכחו:  
היו"ר י. גורי  
א. אבריאלי  
י. בדר  
א. בהיר  
ש. דיין  
א. הרצפלד  
מ. חזני  
ז. סוזאיב  
י. ספיר  
י. פורדר  
ז. צור

מוזמנים:  
שר הפיתוח מ. בנטוב  
ד"ר ארנון - הממונה על התקציבים  
מר גינצבורג - מנהל כללי, משרד התחבורה  
מר בן-מנחם - מנהל כללי, משרד הדואר  
מר סירקיס - משרד התחבורה  
מר דניאלי - אגף התקציבים  
י. מועלם - אגף התקציבים  
מזכיר הכנסת מ. רוזטי  
ש. בזק - מזכיר הועדה

סדר היום:  
(1) תקציב משרד הפיתוח (המשך הדיון)  
(2) תקציב משרד התחבורה  
(3) תקציב משרד הדואר

(f) תקציב משרד הפיתוח (המשך הדיון)

שר הפיתוח מ. בנטוב:  
דברתי עד עכשיו על הנגב וברצוני לסיים במשפט אחד נוסף. אני רוצה להגיד לכל חברי הועדה כנציגי המפלגות: אני מציע להוציא את ענין פיתוח אילת מריב המפלגות ולעשות כל אחד במפלגתו ובחוגים שיש לו השפעה למען פיתוח אילת. זהו מקום שאפשר כבר להתישב בו. יש כבישים, יש חשמל, יש התחלה של מסחר לפיתוח תעשייה פרטית גם כן; משוחרר ממסים, כל העזרה ניתנת. אני פונה בבקשה גם ליזמה הפרטית להראות מה שהיא יכולה לעשות.

י. בדר:  
היה פעם ב"חרות" מאמר בקורת על אילת. אני מצטער על המאמר הזה וכולנו מצטערים.

שר הפיתוח מ. בנטוב:  
אני אומר שיהודים צריכים לבוא ולהתישב שם. זו הבעיה העיקרית.

נשאלה שורת שאלות הקשורות במחקר הכרוך במפעלים. אחת מהשאלות הטיפוטיות שחזרו היתה: האם אנחנו בודקים במידה מספיקה את חכניות הייצור. במדע אין אף פעם מספיק, ואנחנו שוב נמצאים בסתירה זו. אפשר עוד פעם ועוד פעם לבדוק, ואז יעברו שנים; אם נקצר יגידו שהדברים אינם די בדוקים. באותם המפעלים שהקימו ומקימים עבודת הבדיקה, בחפזון הזה שהמצב הפוליטי והמציאות בכלל מטילה עלינו, נעסחה. אבל אין כל ספק שנעשו שגיאות, ישנן שגיאות, והיינה שגיאות. אנחנו כולנו לומדים. בינתיים אנחנו מוכרחים לשלם דמי-לימוד ואיש אינו יכול להגיד מהו האחוז הרנטבילי של דמי לימוד שצריך לשלם.

אם שאלו על המפעל בחמנע, זה נמטר לבדיקה של חברה בלגית; אחר כך חברה אמריקנית ועכשיו מקימים את המפעל ל-7000

טוץ לאחר שאמרו שאלה מרבצים רנטביליים ועשו לנו את התכניות. אני לא קבלתי את כל הכסף הדרוש לקצב המכסימאלי של הקמת המפעלים האלה. אנחנו יכולים, לפי הערכת המהנדסים, להקים מפעל זה במשך שנתיים, ואחרי שנתיים המהנדסים חושבים שיוכלו להפיג עד ל-7000 טון נחושת, שזה בערך 6-7 מיליון דולר לפי מחירי השוק של היום. אם נקים את המפעל בארבע שנים הרי להכנסה של 12 מיליון דולר נדחית לעוד שנתיים, אנחנו קבלנו בעצם רק את מחצית הסכום שדרוש לנו להקמה במשך שנתיים, אבל בממשלה נמסרה הודעה שאם יתברר שאנחנו יכולים להתקדם בקצב יותר גדול, יחפשו עוד כספים נוספים בכדי לא לעכב את השלמת המפעל.

אם אני מדבר על מחקרים בדרך כלל, ישנם בארץ כמה מוסדות מחקר שהם בעיקר מוסדות מחקר תיאורטי. מה שאנחנו זקוקים, זה מה שקוראים מחקר חרושתי. הוא מתחיל אמנם במעבדה, ואחר כך זה מתקן חצי-חרושתי ("פילוט פלנט") ואחר כך נגמר בתכנון. רוב המפעלים הקטורים במשרד הפיתוח יש להם פחות או יותר חלקים המוקדמים למחקר ולתכנון. אנחנו משתדלים עכשיו לרכז כל זה במכון אחד, שיהיה מכון שרות לכל המפעלים יחד. נרכז שם גם את הכוחות שיטנם כיום. אנחנו חושבים שזה יהיה יותר זול. אנחנו נבנה את זה כרגע איפה שיש לנו המעבדות העיקריות. מחצבי ישראל ומפעל הדשנים יש להם מבחינה זו מעבדות יוצאות מן הכלל. יש לנו כל מיני מחכות נדירות שהבעיה היא שיטת ההפקה הרנטבילית - כמו מרבצים של מנגן, שזו מתכת די יקרה. אמנם המרבצים הם בעלי דרגה נחותה, אבל בכל העולם עומדת כיום בעיה של הפקה מעפרות עניות. במחצבי ישראל מצאו שיטה זולה להפקת מנגן, אבל נשארה אלפית גרם גופרית שצריך למצוא דרך להיפטר ממנה. על כך עובדים. יש בעיה של מגנזיום, סיטאניום וכל מיני דברים מסוג זה. כמובן, זה בכמויות מינימאליות. כל זה אומר שאנחנו חייבים להקציב כסף רב והרבה מאמץ ומוח לחלק הזה של המחקרים. העובדה שנרכז את כל הדברים יחד, בהנהלה אחת חתרום לפתרון הבעיות. ניהלתי מיא ומתן עם כמה מומחים בעלי רמה בינלאומית, יהודים, ויש גם גויים שמוכנים ללכת לזה.

התקציב שיש לנו הוא מסת-סדום לגבי מה שנהלנו עד עכשיו. בשנה שעברה הוצאנו כ-1,020,000 ל"י וזאת לפני עליית המחירים. השנה נותנים לנו 700 אלף לירות, בעוד שאם להביא בחשבון את ההעלאות בשכר זה יגיע ל-1/4 מיליון ל"י. ועדת הכספים חייבת לדעת שזה אומר קיצוץ אכזרי במחקרים, שהם באמת מחקרי יסוד שבבילנו

אינני רוצה לעמוד על עוול שנעשה לכל מיני מפעלים; בודאי כל אחד מקבל הרבה פחות ממה שנחוצ לו, אבל אני רוצה לעמוד על שתי נקודות שצריך לקבל בהן החלטה באחריות גדולה מאד אם אתם רוצים לקבל החלטה להשאיר את זה במסגרת זו: א) מחקרים; ב) חיפושי מים בערבה ובנגב.

אין הרבה מים אבל יש מים להתאזריות וגם לפיתוח. ישנה קבוצה שהיתה עסוקה כל הזמן בענין זה. כיום נותנים לנו מיליון לירות - שזה נקרא: מיליון לירות למים בנגב ובערבה, ומזה 750 אלף ל"י יוצאו להחלפת צנור מים מעין-רדיאן לאילת, שהוא היום יותר מדי קטן ועובדים כבר היום על החלפתו, כי אחרת לא יהיו מים לאילת וכל פיתוח העיר ייכשל. 150 אלף ל"י הוצאנו כבר בכדי לקיים את הקבוצה הזאת בשנים-שלשה החדשים האחרונים, כי אם נפזר את הקבוצה הזאת לא נוכל להקים זאת מחדש. יש כ-100 אלף ל"י שאנחנו עדיין צריכים להחזיק למכונני המים באילת, בדימונה. יש מתקן מיוחד להמתקת מים באילת, בשביל חולים וילדים. כל זה יחד אוכל את כל התקציב, ולמעשה תקציב זה אומר שבשנה הבאה אנחנו צריכים לפזר את הקודחים ולא ייעשה שום דבר לחיפושי מים וקידום מחקר המים בנגב. אינני יודע אם אתם רוצים לקבל גם כן אחריות על כך. אני חושב שאחת הבעיות המרכזיות שמפריעה לתכנון הנגב הוא, שיש נעלם: איננו יודעים אם יש שם מים או אין. לדעת אם יש שם מים או אין - לעשות דבר מה על מי שטפונות שעשו הקדמונים - אנחנו בודאי יכולים לעשות. בכדי לדעת כמה אפשר לעשות ומה אפשר לעשות לא צריך לסחוב את זה עשרים שנה, אלא במשך שלש-ארבע שנים יש לעשות זאת ועל זה לבסס את התכנון בעתיד. סכום זה פירושו מחיקת כל פעולות מים בשנה הבאה ופיזור הקבוצה הזאת, שהיא נכס גדול

ואני מבקש אתכם לתת את דעתכם על ענין זה.

ים המלח, פוספאטים ודטנלים חימיים - אלה הם שלוחה מפעלים שעומדים על סף של תפוקה מלאה.

י. בדר: גם ים המלח?

שר הפיתוח מ. בנטוב: אנחנו מקווים ליכן. הבעיה היא, אם יש לנו אוצרות טבע אלה שיטנם - והם לא עשירים - אם אנחנו צריכים, מפני שאין חשבון של רנטביליות מדוייקת מסחרית לגבי אוצרות טבע אלה, אם אנחנו צריכים להזניח אותם או לא. זוהי הבעיה היסודית. נניח שבעוד עשר שנים נוכל להגיע לחצי מיליון טון אשלג - באופן דמיוני - שזה 15 מיליון דולר (בערך 11-12 לי"ש"ט טון אשלג); נניח שזו תוספת חינם לכלכלה הלאומית; נניח שזה יעלה לאומה כולה מיליון דולר; גם אם יהיה הפסד, מוטב להוסיף לכלכלה הלאומית בתנאים אלה 15 מיליון דולר מאשר לא לעשות זאת.

י. ספיר: לא כך הועמדה הפרובלימה.

שר הפיתוח מ. בנטוב: כל אוצרות הטבע שלנו הם במצב, שמבחינה בינלאומית אינם רנטאביליים.

היו"ר י. גורי: אין ויכוח בין מי שאומר שצריך לפתח את ים המלח ולהפיק אשלג ובין מי שאומר שצריך להפסיק את כל העסק הזה. אלא יש ויכוח, שמיזהו אומר שאפשר לעשות זאת אחרת, יותר טוב.

י. ספיר: אני שאלתי באיזו מידה הידיעה הברורה על האפשרויות הטכניות-המדעיות היא כבר במצב כזה, שמותר להשקיע את ההשקעות באותו קצב שאנחנו משקיעים.

שר הפיתוח מ. בנטוב: היתה שאלה, אם נעשה חישוב של רנטביליות. ייתכן שיתברר לנו שבסופו של דבר לא יהיה המפעל הזה, או כמה מפעלים מסוג זה, רנטבילי מבחינה זו שהם יוכלו להכניס רווח. יכול להיות שהם יכניסו הפסד, אבל בכלכלה לאומית אולי כדאי לשאת בהפסד מסויים, כי אלה אוצרות שיטנם ולא דבר שאנחנו קונים. דבר שיטנו ורק ההפקה עולה לנו קצת יותר מאשר המחיר, אבל אנחנו מקבלים בזה מטבע זר מהחוץ - זה דבר אחר לגמרי. גם אילו לא היה רנטבילי - ואני מאמין שנגיע לדרגה של רנטביליות, אבל אינני מאמין שאנחנו יכולים להתחיל לתכנן מפעל כזה רק אחרי שנהיה משוכנעים שהוא רנטבילי. אצלנו בדרך כלל אנשים הם אופטימיים ולא ראיתי מפעל שמתחילים אותו, שיגידו למפרע שהוא לא רנטבילי; אבל אחר כך מתברר שבדרך מתעוררות צרות והחשבון מתחיל להסתנות.

אם מדובר על כך: האם היה בסיס מספיק להשקעה - אינני יכול להיות אחראי בעד אנשים שבדקו את הדברים בעבר. אני יודע שהשתמשו במכסימום מומחים שאפשר היה להשתמש וגם באנשים שעבדו עתרים-שלושים שנה במקום. אבל בדרך מחבלים קשים ומפעל כזה, שבנוי על אוצרות טבע, אינני מפעל סטנדרטי. אין זה בית הרווח למכוניות שאפשר לקחת מדטרויט ולהעביר אותו כמות שהוא למקום אחר. אין בעולם מפעל שמפיק אשלג בסיטה דומה לזו שבים המלח. אינני יכול להיות אחראי את הכל נעשה כפי שצריך היה להיעשות. עכשיו יש לנו יותר נסיון משהיה קודם וההצעות השונות יבדקו, ואני מניח שיקטינו את מספר הטגיאות; אין כל ספק שעוד תיעטינה שגיאות.

י. ספיר: דוקא לאור כל ההסברים האלה קיימת שאלה שנוגעת לא רק לענין זה ולא רק לענינים משלתיים. בכל מפעל שמגשש את דרכו, עם כל מחלות-הילדות המשווערות, יש ענין שנקרא "פיללוט פלנט", ונוהגים שמגיעים עם ה"פיללוט פלנט" לדרגה כזו של נסיון שאז אפשר לומר: הענין בדוק ומנוסה, יש לי נתונים אלה ועכשיו אני הולך להשקיע לפי זה. אנחנו, לדעתי, לא הלכנו בדרך

זו, ואצלנו מה שנראה לפי ההגיון ההדיוטי, לאור איזו חוות-דעת של איזה מומחה - מיד אני הולך ומשקיע. השאלה היא, אם עלי להגיע למטרה הסופית בעוד שש-עשר שנים; אני בונה את התורה שלי על השקפה זו, שיותר טוב בעשר שנים מאשר בחמש שנים.

שר הפיתוח מ. בנטוב:  
המדיניות שלנו להבא היא, לעבור את השלב של "פילוט פלנט". במידה שצריך ללמוד מהסגיאות אנחנו משתדלים ללמוד; אבל במידה שזה צריך לשמש בסיס להאשמה של מישהו, אינני יודע מה זה יוסיף. הבעיה של טרנספורט היא חמורה מאד, כי הטבע פיזר את הדברים האלה במקומות מרוחקים. במצב הנוכחי הרכבת בכל זאת מוזילה מאד את הטרנספורט והכוונה היא להביא את זה לחוף אשקלון ושם להטעין ישר לאניה. לאורך מסילת-ברזל קמים ישובים וזה יתרום חלקו לפיתוח. אין ספק שזה ישנה מאד את הקלקולציה.

תעשיות אחרות על יסוד מחצבים שיש לנו: חכנית סוכר היא להביא לסלבים יותר גבוהים של עיבוד של חמרים שיטנם. סוכר זה כפר בחוף אשקלון והכוונה להקים שם מפעל חימי אשר בחלקו יהיה מקביל למפעל דשנים בחיפה ובחלקו יעסוק בעיבודים נוספים של פוספאטים וכמה וכמה תהליכים שעכשיו בודקים אותם. אחת התכניות היא התכנית של ד"ר נאמן.

י. ספיר:  
בענין סוכריר: האם ההצדקה לעשות את זה כמפעל נפרד ולא ביחד, כי בעיית "דשנים"

קשורה עם בעיות טרנספורט?

שר הפיתוח מ. בנטוב:  
אנחנו עושים זאת בחוף אשקלון קודם כל שתהיה טעינה ישירה משם. שנית, זה הרבה יותר קרוב לחמרי הגלם. שלישית, יש בכל זאת מדיניות של הממשלה בפיוזור האובלוסיה ואנחנו מוכרחים לחזק את הדרום. אנחנו חושבים שבעתיד גם מפעל חיפה יוכפל לפחות, אבל מכיון שאנחנו מאמינים מאד באפשרויות של תעשיות חימיות וחמרים אלה יש לנו בשפע, אנחנו חושבים ששני מרכזים כאלה הם מוצדקים.

בעניני חשמל דברתי בפעם הקודמת, נדמה לי באופן די רחב, ואינני צריך לחזור. גם אמרתי כמה דברים בנאומי בכנסת.

חוליות הפיקוח של האוצר: לא ברור לי מה זה. יש הרבה מאד חברות ממשלתיות ולא כולן שייכות למשרד הפיתוח, אבל חברות ששייכות למשרד הפיתוח - הפיקוח עליהן הוא בידינו ואנחנו עכשיו מבררים עם מבקר המדינה כיצד לארגן את הפיקוח הזה באופן היעיל ביותר בשותפות.

ח"כ בדר ביקש מאתנו מאזניים. מאזניים הם רכוש הציבור והוא יוכל לקבל אותם, אם יתעניין. שם אפשר לבדוק את כל המשקיעים. בנאומי בכנסת אמרתי מהו ההון המושקע הכללי: 135 מיליון לירות, הרוב הגדול בהלוואות, ומזה פחות מ-11% ממקורות לא ממשלתיים ו-89% ממקורות ממשלתיים. במניות, ככולם יחד, יש 27% לא לממשלה ו-73% לממשלה.

ביחס לחרסית וחול זך והקשר שלו עם אבן-וסיד: אבן וסיד היא שותפה במחצית. יש חוזה של הפקה, שאבן וסיד פועל לקבלן. אני מוכן להיכנס לבדיקת הדברים האלה.

י. בדר:  
שאלתי אם אתה חושב את השיטה לטובה - ששותף ב-50% הוא גם קבלן.

שר הפיתוח מ. בנטוב:  
אני מוכן לבדוק את הדברים האלה. בכל אופן אני יוצא מנקודת ראות זו שהממשלה לא צריכה להפסיד ויש לה רשות להרויח על מחצבים ששייכים לה.

**י. ספיר:** מה בענין הטווק של חול חרטיה? הטווק היה גם כן כעין מונופול.

**סר הפיתוח מ. בנטוב:** החברה מטוקת. היתה טאלה על חטמל בטעת חירום: ישנה תחנה אחת מוגנת (40 אלף קילורט) שחוטבים הקיץ לגמור אותה, וביתר התחנות עושים טידוררי-ארעי בפני פגיעות. יש ועדה מיוחדת לטעת חירום לענינים אלה. שם מסתתף גם הצבא וכמה מטרדים וישנה תכנית מתאימה בקטר לכך. הזמנת הצירוד הנוסף היא מן התקציב המיוחד לבטחון.

סאלו גם על תכנון תעטייתי במדינה. המכון טאנחנו עכסיו מקימים וטהוא צריך לעבוד לפי הזמנות של כל חברה וחברה, אני מניח שאם ימסוך את הכוחות הטובים ווכל לעבוד גם בטביל תעסיות פרטיות. אנחנו מוכנים לטרת, אט ירצו בזה, אבל לפי טעה כל המחקרים הם של הממטלה ולכן בעיית הסודיות אינה עומדת פה.

היתה טאלה ביחס למדיניות היצוא של מוצרים שלנו. במידה שיש מדיניות יצוא כללית של הממטלה אנחנו נכנסים לחוך המדיניות הזאת. אם יהיה מכון מיוחד טיעסה זאת - יעסה. דבר יחיד טאנחנו רוצים לעטות - זה לרכז את ענין טווק החברות האלה באופן יעיל ולא לתת לכל תרהלטלות טוכנים מטלה. לצערנו קרה מצב אבסורדי בדטנים וחמרים חימיים. לא בזמני הם עמדו בפני מצוקה כספית, קבלו הלואה מפי. אי. סי, בסך 3,5 מיליון דולר בתנאי שחברה זו תהיה רטות לטווק המוצרים. אני מכין טכאטר היתה הטכין מונחת על צואר הסכימו לזה, אבל למעטה זוהי רבית כפולה על הכסף. יש חלק מהמתקנים טלהם שהממטלה הקימה אותם והיא מחכירה לחברה, ואז הטווק של מוצרים אלה אינו הולך דרך חברה "קיסון" שהיא בידי אותה חברה, ומי טצריך להזמין מוצרים צריך לפנות לסני גורמים.

מטבחים כסרים: אנחנו נוהגים בחברות ממטליות, באותם המקומות שיש דורטים, להקים מטבח כטר לדורטים. איננו רואים הצדקה - אם יש טלט מאות פועלים ובניהם 15-20 הדורטים אוכל כטר, לויקר את האוכל לכולם. אני חוטב טאין פה בעיה חברתית של אכילה בצוותא.

**י. ספיר:** אני טאלתי טאלה טפציפית מאד, בענין סיכוי יצוא של פוטפאטים וחיטוב הערך המוסף. אם זה יכול להטתפר על ידי יצור של טופר-פוטפאט, אבל לעת-עתה בקטר לחמר גלמי.

**סר הפיתוח מ. בנטוב:** רוב הארצות מעדיפות כיום לקבל "רוק פוספט". הגענו להיטגים גדולים של העטרה. אנחנו מגיעים ל-29,5-29 עד 30, ויש עכסיו בעיה של קלצינציה - זאת אומרת העטרה טרמית עד לסטנדרט בינלאומי של 34.

**י. ספיר:** טאלתי גם מהי ההוצאה במטבע חוץ כדי להגיע עם הטונה לבטן האניה.

**סר הפיתוח מ. בנטוב:** זה פחות, אבל טוב אני חוזר לאותו הענין: בטביל ייצורירנטבילי פחות או יותר מוכרחה להיות רכבת ומתקני טעינה בחוף אטדוד.

**ז. צור:** בקטר עם תערופי החטמל - איך אתם עומדים להסדיר את זה?

**סר הפיתוח מ. בנטוב:** זה עומד עכסיו בדיון. קבלנו דו"ח של ועדת התערופים, טנותנת הצעות של חלוקת העומס של חברה החטמל על צרכנים טונים. דבר שני טעומד לדיון - אם צריכה להיות תוספת כללית להכנסות חכרת החטמל. כל הדברים האלה נמצאים כיום בדיון. לא התחייבנו להעלות את התערופים או לא להעלות.



(2) תקציב משרד התחבורה

היו"ר י. גורי:

הרשו לי לקדם בברכה את המנהל החדש של משרד התחבורה, מר ג'ונסבורג, החלטנו לאחד את הדיון על אומדת ההכנסות של מפעלי התחבורה ותקציב החוצאות. בסך הכל בשני חלקי התקציב משרד התחבורה יקבל 45,800,000 ל"י.

י. בדר:

(1 מכדוק; 2) קואופרטיבים בין-עירוניים ועירוניים; (3) חסקעות ותעריפים; (4) תחנות דלק; (5) בעית מוניות שירות בין עירוני ועירוני; (6) מספרים ירוקים בדרך כלל; (7) שיטת ארגון נמל יפו לעומת נמל חיפה; (9) קישון; (10) רכבת: ביסוס אומדן הכנסות; הוצאות הרכבת: פרשת העובדים בחיפה. (11) אל על: שיטות בשבת, ציוד חדש לאל-על, קו דרום-אפריקה, היחסים עם מפעל הכדק; (12) קייזר פרייזר; יבוא מכוניות מחוץ-לארץ; היחסים בין צי"ם-טוחם ובין משרד התחבורה; שארית החברות הפרטיות הימיות, עד כמחשונטארו; הרמה המקצועית של הצוות הימי, לאור התאונות שקרו.

י. ספיר:

אשר להכנסה: (1) מה הסיבה שהאומדן בהכנסות בנמל חיפה הוא יותר קטן מאשר בסנה טעברה; (2) הנבדקה מחדש בעיית הפחתה נוספת של דמי הרציף בקשר עם היצוא; (3) האפשר לקבל מוסג על החוצאות של סוורות בעיקר של השירות הניתן בנמל חיפה, ואיזה מוסגים על היקר החוצאות האלה לגבי יחידה של יצוא - בעיקר מאותם סוגי היצוא העיקריים שלנו: מלט, אסלג, פוספאט וגם מוצרים אחרים תעשייתיים. האם אפשר לקבל למשל, מתוך החשבון של סונה מלט, כמה מזה הובלה עד הנמל והוצאות בנמל חיפה, כולל דמי הנמל הנגבים על ידי הממשלה ואלה המשתלמים בעד השירותים. (4) נמל יפו: מה המצב בקשר עם איחוד הנמלים תל-אביב-יפו? (5) קישון: האפשר לקבל פרטים על הסידור בין החברה בעלת החוזה ובין חברת סרותי נמל מאוחדים חיפה? האם חוזה זה קבל את הסכמת משרד התחבורה ואיך זה עומד בהתאמה לחוזה שנחתם בין הממשלה ובין חברת הקישון, ואיך זה פועל? האם אפשר לאור חנסיין של סנה שלמה לדעת עכשיו מה הם סוגי הסחורה ומה סוגי האניות שהועברו לקישון בכמויות של סונות, וכאיזו מידה זה הקל או לא הקל על נמל חיפה? (6) רכבות: האם הוקטנו דמי הובלת מטאות ונוסעים בהטוואה לחובלה במכוניות מסא ונוסעים, וכאיזו מידה הועלו דמי הובלה של נוסעים בסנה האחרונה? טאלה זו מתבססת על החלטה וממשלה בזמנו, לא להעלות.

בסעיפי החוצאה: (1) מחלקת הרכב

הממשלתית - האם נבדק באיזו מידה יש צורך בכלל במחלקת זול? אני עשיתי מאמצים נואסים להיפטר ממנה. (2) אגף התעופה האזרחית: האם נבדקה סופית בעיית ארגון אגף זה בקשר עם מטרדו בתל-אביב והפעולות בלוד בעיקר, ובסדות תעופה אחרים? (3) סרות מטאורולוגי: מה המצב בקשר עם חבניניים? (4) נמל חיפה: האם נעשה נסיון נוסף להסדיר את העניינים בין הנמל ובין המכס ובין המסטרדה, בקשר עם סעיף לא קטן של הוצאה משולסת בענין הסמירה? (5) הנבדקה בעיית העובדים הזמניים בנמל חיפה, סזו תמיד בעיה מאד לא פשוטה? (6) האם יש איזה מוסג בקשר לתשלומים על חשבון חסקעות קודמות, אם עשיתם הערכה על המוסג של החסקעה של נמל חיפה ומהו המוסג של בלאי ורכיית על עצם ההון המוסקע? (7) נמל יפו: סאלתי בעיקר בטאלת תל-אביב, כי במידה שהיתה החלטת הממשלה על איחוד הנמלים קיומו של נמל יפו היה ארעי. מה הסיכוי לאיחוד הנמלים בקרוב והאם הוסלמה הבדיקה של חבעיה של ריאורגניזציה בטני הנמלים במקרה של איחודם? מה גורל המו"מ עם הועד הפועל או עם מ"פ תל-אביב בקשר עם סידור העובדים בטני הנמלים לאור האיחוד ולאור האפשרות של חסכון במספר לא קטן של עובדים מנהליוס בסתי החטיבות האלו?

(8) רכבות: האם בסכום זה של הוצאה

נכללה גם הפעלת הרכבת נען-באר-סבע בסנת 1956/57? ובאופן מקביל כמובן באומדן ההכנסות, אם הובא הדבר בחשבון. (9) האפשר לקבל בהזדמנות הראשונה את העתקים של הודעות משרד הפיתוח, בהזדמנויות סונות; על חכמויות המסוערות טיס צורך להכיא ברכבת מבאר-סבע לנען? ההודעה הראשונה היא מסנת 1953 ויש כמה הודעות באלה. האם זה נכלל בהוצאה ובהכנסה, ואם כן - מהו מספר העובדים וחסכומים המיועדים כאן?

10) בקטר עם הציוד החדש, האפטר לקבל תמונה מה החתקדמות בענין הסיגנאליזציה, ההזמנה והתאריכים המסוערים של הפעלחה, לאור הציוד החדש שנתקבל - מה התכנית ל-1956/57, לגבי קימוצים במספר העובדים ובהוצאות הטונות בענפים טונים של הרכבת, בהתאם לתכניות שהיו? לצדדי הגדול אינני רואה באף אגף אחד שום הקטנה לגבי חסנה מעברה, בטעה שבטנה מעברה כבר הובא בחשבון סכום של 350 אלף לירות שהיה צריך להיות נחסך והיה הכרח להחזיר אותו על-ידי התקצוב הנוסף? בכל האגפים אני רואה רק הגדלות. למשל, מחלקת המכונאות שבה היה צריך להיות עיקר החסכון הזה - אם יש בה הפחתה ב-3 אנשים בלבד, זה עומד בדיספרופורציה למה שצריך היה להיות.

תקציב הפיתוח: - בקטר עם נמל הקיסון  
מה מצב התכנון של חסות הקטור לנמל הקיסון, חסות התעסיתי, חסות של איזור חפסי? מה המצב עם כל התכניות של חסנת המבדוק, חספנות זמנה במצב בענין זה בקטר לדיג? מה התכנית של ניצול כל הקרקעות שבהן הוסקעו כספים רבים מאד?

נמל יפו: האם החסקות האלו - אם כי הן קטנות - קטורות עם תכנית האיחוד? אני רואה שהסכום של "אוצר מפעלי ים" הוצא. האם יש לראות בזה חסות התכנית של איחוד הנמלים?

בענין הרכבת: איזה ציוד מתכוונים להזמין עוד מהסילומים, נוסף לציוד שהוזמן? מה גורל התכניות בסלב ראסון, בקטר עם ענפים חדשים של הרכבת, לאור הדו"ח של הועדה שפעלה בזמנו?

כמה הערות יסודיות. בקטר עם הסכום של 9 מיליון ל"י בהסקות בפיתוח חספנות - האם חכוננה היא לסלם עבור המבדוק כולו בתוך הסכום הזה, ומה גורל הבעלות? אגב, האפטר לקבל מוסג עד כש הכניס המבדוק מאד הבאתו הנח? אם יסלמו בעד המבדוק מכספי תפזיב התחבורה, היט איזה מוסג איך זה מסתלב? היט מוסג של מח סקוראים: רנטביליות של המבדוק? למען האמת, המבדוק לא הוזמן על-ידי מסרד התחבורה ועד הרגע סיצאתי ממסרד התחבורה לא ידעתי מי הזמין אותו. רציתי לטמוע אם יש איזה חסכון. אמנם לעת עתה הוא לא מפריע הרבה, אבל יש להניח שזמן רב לא יוכלו לחזיק אותו.

אניות: הסכומים סמופיעים לרכיסת אניות, כהלואה לחברת צי"ם, לחברות אחרות, זו התוצאה של ההפרט בין הסכומים שקוני האניות מסלמים לחברת הטיילומים ובין הסכומים שחברת הטיילומים צריכה לגבות. הנקבעו כבר התנאים, באיזה אופן התקציב יקבל חזרה סכומים אלה? באיזה טנים, באיזו רכית? אני רואה היט חסמטה של סכום להכסת מקום למבדוק, ואני מבין שהכוננה להסאיר אותו בנמל חיפה ללא קביעת זמן. מה גורל החוזה שנעשה לפני טלס טנים שחברת "הימח" ביחס להתקנת המקום בנמל "טמן"?

האפטר לקבל פרטים על הלואה לאל-על (9,140,000 ל"י)? חלק מזה מיועד לתסלום חובות לבנקים, והסאר - אני מבין - זה חלק מהחסקות החדשות. בזמנו לא נקבע חסדר של חסלום על-ידי אל-על או הלואה לאל-על לסס חסלום. אינני יודע אם זו הזמנה חדשה או דבר אחר. פה אמנם נעלם הסכום של מיליון לירות לבדק; זה אמנם לא מפעל של מסרד התחבורה, כי הבדק עבר למסרד הבסחון. היה מדובר על חקמה מינהלה מסותפת. היט למסרד התחבורה מוסג על הנעשה סס? סאלה זו נסאלת גם בקטר לחלטה שנתפרסמה בעתונות, על חיוב חברת אל-על להעביר את רוב או כל עבודות החיקונים שלה למכון הבדק. בענין זה היה ויכוח.

ועכסיו כמה הערות יסודיות. אחתיל בענין מפעל הבדק, סאמנם הוא היום במסרד הבסחון אבל הוא התחיל כחור מפעל של מסרד התחבורה. זה במידה לא קטנה בהמסך לסאלה סאלתי את סר הפיתוח, על סיטה של חסקות, מכון הבדק עלה, לפי הערכת, עד היום בערך כ-8-9 מיליון לירות.

בין 7 ל-8 מיליון לירות. ד"ר ארנון:

י. ספיר:

מבחינה של תכנון, אינני מביא בחשבון את הצד הבטחוני כי אינני בקיא בו - אבל מבחינה משקית תכנון המפעל הזה היה אבסורד. לפי הערכה, מפעל זה צריך להפסיד מדי שנה בשנה לעת עתה כמיליון לירות.

ד"ר ארנון:

לא. המצב מספיק קשה בלי סכומים כל כך גדולים.

י. ספיר:

אני מוכן, אם תינתן לך ולי האפשרות להיכנס בתוך כל החשבונות שלו, יחד עם אותם החשבונות שחיל-האוויר משלם - להזכיר שההפסד הוא לפחות מיליון לירות, ואם החשוב אפילו מינימום מסוים על אמורטיזציה.

התכנון הזה היה בנוי על הערכה מופרזת משוערת של אפשרויות תעסוקה במפעל הזה, ועובדה שחיל-האוויר סירב בזמנו להעביר לתיקונים את האוירונים שלו. עובדה שחברת אל-על עד היום הזה אינה מאושרת בקשר עם תיקונים במפעל הזה. את המפעל הזה היה צריך להקים שלבים שלבים, ובהתאם לצרכים וללא יצירת כפילות, כי למעשה אותם מתקנים שהם פה בצורה מרוכזת, קיימים במידה רצינית מאד בחיל-אוויר ובאל-על. זוהי דוגמה, לפי דעתי, של אותן הסקעות - שעל עוד אחת מהן אדבר - הסקעה גדולה של מפעל גדול, לא ברור במהותו, ללא עיבוד מתאים; ובמסגרת זו אני יכול לומר מה שלא הייתי אומר במקום פומבי: מבחינה של מסדר התחבורה, עשיתי את המאמץ הגדול ביותר כדי לחפור ממפעל זה בהקדם האפשרי. כי אם הייתה לו הצדקה, היא הייתה בשחונות. הצדקה מסקית לא הייתה לו ואני חושב שתקופה ארוכה לא תהיה לא, וצריך ללמוד מהמפעל הזה לגבי מסדר של הסקעות. והמדובר לא באלפים אלא ב-8 מיליון לירות.

קיסון: לא הייתי אחראי באופן אישי, אבל

זו טוב דוגמה מעניינת מאד. תכנון נמל זה נעשה גם הוא תוך פאניקה של מצב מסוים בנמל חיפה. העובדה היא, שנמל זה אינו יכול לסמס טום דבר. התכנון נעשה בצורה מאד פזיזה מצד אחד, על ידי הפאניקה של נמל חיפה ומצד שני עם תנופה שלא היה לה טום בסיס. הוסקעו כספים ברכיסת קרקעות על תכנית שהיא לעת עתה מפוקפקת מאד מבחינה מסקית, בסך 2,5 מיליון ל"י - קרקעות שכל ההגיון ברכיסתן היה קסור בתכנון איזור תעסוקתי, טיס לו הגיון והצדקה אם יהיו בו תעלות לכניסת אניות כדי להביא את החומר ישר לאניה, ליצוא.

י. סלמה: מפעלים שהייתי רוצה לתת מהם

את הדוגמה של חיפה. אני רוצה שנעמוד על חוסר מסדר ההסקעות הזה. כדי לאפשר פיתוח תעסוקתי של איזור כזה למטרות כאלה - נניח, מפעל הדסנים התימיים היה צריך לעמוד בקיסון, וכן נסר ומפעל הלבירים. אני נותן דוגמה של סוגי תעסוקה, אבל בכדי שמפעל כמו נסר יוכל לעמוד בקיסון צריך שהתעלה שתהיה על יד בית החרושת תהיה כזאת, שבה תוכל להיכנס אניה של 10 אלפים טון. אז הקיסון בנוי בטביל אניות של 3000 טון. זאת אומרת שהסקעה שנעשתה בתעלה הקיימת היא כזאת, שלא יכלה לסמס צרכים סמטאימים לפיתוח איזור התעסוקה סאותו תכנון.

ג. מבחינת ההקלה על נמל חיפה יש אפשרות

להעביר מנמל חיפה רק אניות של 3000 טון. אניה יותר גדולה לא יכולה להיכנס. התכנית של נמל הקיסון היתה מלכתחילה לנמל סירות. זה היה עולה 1-1,5 מיליון ל"י והיו מפקדים את הסחורה וסולחים אותה, ולא היה צריך להוציא 5 מיליון ל"י על קרקעות ובניית מעגן, וזה יכול היה להקל על נמל חיפה. עכשיו נכנסו במעגל ראשון וקשה ללכת חלוא או לחזור אחורנית. כמובן שלענין הקיסון נכנס גם תחום אחר, שהוא כבר ענין לא של הסקעות אלא של מסדר, עם כל ההיסטוריה הזאת של הקיסון.

הרכבת: - ביחס לרכבת נען באר-סבע, מה

מתברר? כסטפלי במסדר התחבורה בענין זה, הוא היה בראשית העבודה והוסקעו בו מיליון לירות. פניתי מיד לטר הבטחון וטאלתי אם אי-אפשר לסדר זאת אחרת, למרות ההסקעה של המיליון, ולעסות את זה מבאר-סבע בקו אסקלון-לוד; כי אז היה ברור שהעברת תומר מחצבים לים התיכון תהיה קסור ביצוא. הנימוק היה בשחונות, ונראה לי שאת מפוקפק.

מה התוצאה? הרכבת לנען באר-טבע תעלה 9 מיליון לירות, מלבד ציוד - עצם המסילה עם בנין החנות.

פ. גינצבורג: יותר - 10,5 מיליון לירות.

י. ספיר: מסרד הפיתוח הודיע ב-1952/53 שיש לצפות לכמויות מסוימות. לפי זה היה צריך כבר ביולי 1955 להעביר כמות של 400 אלף טון, לפי הסערתם. אם אינני טועה העבירו אז 180 אלף טון או פחות. אז לקחתי לעצמי את החרטות לא לחחיס את הקצב, כי לא האמנתי במספרים האלה. כי בכדי להוביל 100 אלף טון לא צריך להקדים להסקיע מיליון לירות בסנה או שנתיים.

כדי סרכבת זו תצדיק את קיומה, היא בלבד צריכה מינימום של 400 אלף טון - רק הוצאות ההפעלה. מבחינה של מחירי החובלה של מה טיועבר צפונה, החסכון יהיה קטן מאד, כי לעת עתה צריך להעמיס על אוטומובילים באורון ולפרק בבאר-טבע. כדי להגיע לאורון יצטרכו להסקיע עוד 12 מיליון לירות. לאחר שיגיעו לאורון ויהיה צורך לעשות יצוא רציני, יהיה צורך בחובלה של מיליון טון. בסביל הארץ אין צורך במיליון טון אלא ליצוא, ולא כדי להפוך את זה לסופר-פוספאט מסולס. כדי להגיע ליצוא לים התיכון - האם יש הערכה כמה תעלה הרכבת מאיזה מקום שהוא בקו נען לסוכריר? אם אינני טועה, זה צריך לעלות גם כן 4-5 מיליון לירות. זאת אומרת, שבסביל להגיע לאפטרות של יצוא ברכבת - והרכבת תוכל להקל רק על מחצבי הפוספאטים ולא על ים-המלח - אם צריך להסקיע רק בזה 30 מיליון לירות ואז תעמוד סאלה רצינית, אם בסופו של דבר לא יתברר שאת החובלה העיקרית צריך לסלוח לאילת.

דבר נוסף, סלרכבת הזאת יש מסקל קטן מאד מבחינת פיתוח האיזור בטטה החקלאי; כי יש ערך לרכבת אם מעבירים כמויות גדולות. יוצא איפוא שכל זה נובע מתוך החלטה שנתקבלה בזמנו, לעשות קו רכבת מנען לבאר-טבע מבלי שנעשה כל חסכון אם העסק הזה כדאי.

היו"ר י. גורי: אני שואל אותך, מבלי שאני נכנס לויכוח מריטורי: גם את האספקט של הבסחון הבאת בחסכון בסיקולים שלך? כי יש גם אספקט כזה.

י. ספיר: בזמנו, כסטפלתי בענין זה בקסתי לקבל חות דעת של הצבא. לצבא יש טיטה אחת, צודקת מאד: כל דבר שעלול להקל מבחינה בטחונית, הם מחייבים ומודיעים מראש: אנתנו לא אחראים מבחינה מסקית. ענין הרכבת מבחינה בטחונית בודאי חשוב, אבל בכל זאת צילן היה הצבא נסאל, במקום להסקיע 30 מיליון לירות ברכבת, להקמת מסילות אלו - לצורך מסקי - ספק אם יהיה חסכון גדול בין הרכבת ובין אוטומובילים בכמויות אלו; בהטואה כזאת צריך להבטיח לכל הפחות 1,5 מיליון טון חובלה, והסקעה זו איננה עומדת בהתחרות אם האוטומובילים. והיות ואני חושט מאד של-1,5 מיליון טון לעולם לא נגיע, אני אומר שהרכבת לא תוכל להתחרות.

לא כדאי לקיים רכבת נוספים. אף פעם רכבת של נוסעים לא תתחרה עם האוטומובילים, בלי סובסידיה. אם לעשות חסכון נכון, זה לא כדאי. הובלת מטאות בקוים מסוימים - זה כן. יש קו אחד שאולי יש לו הצדקה - חיפה-תל-אביב. אין הצדקה לקו ירוסלים - ת"א. אינני יודע אם ההסקעה בקו חיפה-ת"א צומת רמז זה ענין בטחוני. אפילו למטאות בלבד כדאי היה להקים, אבל ההוצאות הנוספות בקו חיפה-ת"א, שהוא רנטבילי, יגיעו לפחות ל-5-6 מיליון ל"י. כל זה אך דרך בשביל לאפשר את הובלת הנוסעים בקו זה, כי הקו חיפה-ירושלים, תל-אביב-ירושלים אין לו משמעות גדולה מבחינת הנוסעים, אבל זה נעשה מתוך חסכון מסויים.

מ. חזני: האם תסכים אתי שדבר זה מכריח את שירותי האוטובוסים לשפר את שירותם?

י. ספיר: זה מכריח אותם רק לשפר את השרות בקו חיפה-ת"א. אגב, ההפרזה בהזכנה של דברים אלה מהשילומים לא באה מתוך שיקולים של הרכבת אלא מתוך לחץ של השילומים.

הבאתי שלט דוגמאות: ענין הבדק, ענין דרכבת נען-באר-טבע-סוכריר והקישון. אלה שלט דוגמאות שמצטרפות יחד להסקעה,

לפי הערכת, של 40 מיליון ל"י. השקעה כזו, שהיא בסופו של דבר מוכרחה להיות מפורקת מאד. והיות ויש עוד השקעות כאלה, אני יכול מזה להרשות לעצמי ליצור תיאוריה שבאה ללמד על הצורך ברפורמה רצינית מאד בגישה לכל מיני השקעות.

**הינ"ר י. גורי:**  
ח"כ ספיר העלה שאלות נכבדות מאד על מדיניות של תחבורה באספקטים נרחבים. אני מניח שיטנם חברים שרוצים לחלוק על דעתו. גם כדי שנוציגי משרד התחבורה יכללו בתשובתם את הבעיות הללו, זה היה צריך להרחיב במידה ניכרת את היקף התשובות שלהם. אמרתי שיש כמה נושאים שסימנו לעצמנו, שגם מחוץ למסגרת הדיון בתקציב חשוב אליהם. אני רואה את זה כאחד מהנושאים הללו. אינני רואה כל אפשרות שנייחד דיון ראוי לשמו לנושא הזה עכשיו. זה ענין של שעות. לכן אני בהסכמתכם אוציא מסגרת הדיון את הבידור על בעיות אלו ונצמיד את הדיון יותר למסגרת התקציב.

**י. פורר:**  
אני תוסך בהצעה, אבל אני רוצה לבקש זאת בצורה אחרת, חיובית. ח"כ ספיר השמיע כמה הערות די מענינות. עלי להודות שאינני בקיא כל כך בכל שאלת התחבורה; אני מציע שאחרי הפגרה יהיה דיון, בישיבה אחת או שתיים, בכל קומפלקס בעיות התחבורה.

**הינ"ר י. גורי:**  
אמרתי בפסטות, שזה אחד הנושאים ברשימת הנושאים שהיו לנו, ששוב לדון בהם. אף אחד אינו מוצע ממני להכניס לסדר היום של הועדה סעיף כזה ולעמוד בהתחייבותי.

**א. הרצפלד:**  
(1) נתפרסם שתהיה חגיגה בכאר-שבע ואני מתאר לי שמשרד התחבורה יש לו קשר לכך. האם יש אפשרות לעשות דבר צנוע, כי אני שומע שהדבר נעשה בהיקף רחב. (2) מסילת הנגב: בהסבר לעבודת עפר" בתוב שזה על חשבון העבר. הסעיף, רכישת ציוד לרכבת" מתייחס גם כן לעבר? איזה תכניות ישנן ביחס לרכבת, בכיוון יותר דרוסה? (3) מחסמים, איתות וכו' - היתה בזמנו ועדה שהחליטה על כמה וכמה תיקונים. האם דברים אלה יוצאו לפועל והאם מובטחים בתקציב זה סכומים לכך? (4) אל-על ובדק: אני יודע את הויכוח הפנימי הזה; אני שואל אם ויכוח זה הסתיים ועם כל התיקונים מתרכזים במקום אחד.

**ס. חזני:** השלוחה של סגורות דגון, האם היא מנוצעת?

**פ. גינצבורג:** היא כבר נצעה.

**ס. חזני:** מה ביחס למטגרות? באיזה תנאים נתנות הלואות לאל-על, כמה הושקע שם עד עכשיו, מה חלוקת הבעלות והאם ההלואות כפופות להצמדה, ובאילו תנאים? מה גודל המחלקה לרכב מסלתי? אגף התחבורה ספקה בין השאר על טיב חלקי החילוף של היצור המקומי; איך זה מתבטא? האם מחלקה זו מתענינת גם במחירי חלקי החילוף של היצור המקומי ויבוא?

מה המצב ביחס לעריקה מאניות; האם תופעה זו נפסקה? מה בדיוק תנאי העבודה של עובדי האניות, בקשר למטבע חוץ וזכויותיהם להכניס ארצה סחורות? האם זה לא מנוצל לרעה? האם סבור משרד התחבורה שזה לכבוד המדינה, שביום שמפליגה מנסל באירופה, עולה מחיר החזיר באותה עיר, והאם אין המשרד יכול להתערב בענין זה? מה מצב שמירת השבת ברכבת ובאל-על? רואים בכל זאת מכוניות רבות חדשות ויקרות בכבישים; מה ההנחיות בענין יבוא מכוניות, חדשות ומשומשות?

**ז. סוזאיב:** מפעל דגון נתון למטכות כפולה: משרד המסחר התעשייה ומשרד התחבורה. הייתי רוצה לשמוע טשטח פעולת משרד התחבורה, אם ישנם קשיים ועד כמה ישנם חכוכים. אני מאד חוסס להמשיך העסק הזה, שהבעלות תישאר בידי הנוכחיות. זוהי השקעת חוץ רצינית מאד, אנשים מאד רציניים, יהודים טובים וציונים טובים. אם עדיין לא מאוחר היום, הייתי מאד מבקש את הינ"ר לדון בהזדמנות בפרשה זו כדי לא לאחר את הטועד.

**ס. חזני:** השר פנקס ז"ל, בשעה שניהן כשר תחבורה נטה לפתור את בעית המכוניות הנוסעות עם פרי לנטל וחוזרות ריקות, ולהיפך. עכשיו, בשעה שענין ההובלה תופס מקום רציני, בודאי שבעיה זו קיימת אולי ביתר חריפות. האם יש מחשבות בדיון זה?

כיצד נפתרה בעיית עובדים ברכבת שנעשו מיותרים בענף זה, בקשר עם הנאת קטרי הדיזל?

י. בדר:

נסייתי ללמוד משהו מסאזן הרכבת המופיע בעמוד 460, ולא למדתי. אם תפקידו של סאזן לתת אינפורמציה, הרי האינפורמציה כאן היא דלה מאד. סאזן ברכבת, שהיא מפעל מסקא בולט - בלי חשבון רווח-ההפסד ובלי פרטים אחרים. ראיתי בכל שנה סאזן על נמל תל-אביב וידענו מה שנעשה שם. היום אין שום סאזן על נמל ת"א ויפו.

לוד: בכל פעם שמגיעים ללוד המצב יותר יפה. התרשמתי מאד מהסידורים שנעשו שם בזמן האחרון. אני מניח שיש גם שיפורים טכניים, אבל סוף כל סוף שדה התעופה הוא גם כן מפעל מסקא שצריך לדון עליו לפי הכנסות והוצאות. הייתי רוצה לראות בנוגע למפעל כזה סאזן, אנליזה מסקית וחשבון של הפסדים והכנסות.

שמעתי תיאוריה, שאם מפעלי ים המלח יתנו לנו דביזים אין צורך לשאול על המסקיות. יש אומרים שצריך לפזר מפעלים, שיהיו עד כמה שאפשר יותר סרוחקים סמרכזי תחבורה ומרכזי הארץ, וזה יוסיף על כל פנים מחזור למפעלי תחבורה. אם זה דרוש מבחינת פיזור אוכלוסיה אפשר לעשות גרעונות. הבעיה היא: איך עושים גרעונות מתמידים בלי אינפלציה? אם יש איזו דרך, יגידו לנו. רציתי קודם כל שיהיו חשבונות רווח-ההפסד, והעובדה שיהיו - זה גורם חינוכי חשוב.

פ. גינצבורג:

אני מודה ומתודה שאני נמצא במצב קשה היות ונטאלתי שאלות שמקיפות את כל הבעיות שאנחנו נתקלים בהן יום יום במסדר התחבורה, והן נשאלו ביחוד על-ידי ח"כ ספיר מתוך ידיעה מקצועית רצינית מאד ומתוך ידיעה פנימית, ואין כל ספק שח"כ ספיר במשך זמן כהונתו כסדר התחבורה ניסה לתת תשובות לשאלות האלה ומבין שגם אנחנו עושים הכל כדי לתת תשובות לשאלות של כל ספק ישנון. לא אתחייב לעמוד על כל השאלות, היות וזה יוביל אותי להרצאה של הרכה שעות וזאת לא מעשה. לכן אבקש את סליחתכם אם מענה על השאלות העיקריות, שאני גם כן מחטיב אותן.

אני מבין שאחת השאלות החשובות מאד, גם העיקריות שנשאלו היתה שאלת הרכבת. נתקלתי באותה בעיה שח"כ ספיר העלה אותה: האם רכבת נוסעים כדאית או לא; האם רכבת מסאות בקוים קצרים כדאית או לא. לי נראה שאת השאלה הזאת היינו צריכים להעמיד לפני תכנון הרכבת. לדאבוני, מצאתי תכנון רכבת שלא נותן למשרד אפשרויות גדולות אלא אך ורק לייצל את מה שיש לייצל. אני גם כן בדעה שנצטרך להבא, בקשר עם כל התכניות - ולדאבוני הגדול מדברים על תכניות גדולות נוספות - לעשות בדיקות רציניות מאד, אם הן כדאיות. אם אנחנו מדברים על קו אורון, מסדר התחבורה מברר עכסיו את השאלה, לא של רכבת אלא של מובילי-אוויר. במידה שזה ניתן מבחינה טכנית, יש לנו רושם שמובילי אוויר הם הרבה יותר זולים הן בבניה וקודם כל מבחינת החזקתם. יש לי רושם שהרעיון הוא רעיון, ובמידה שנוכל לעשות זאת אין כל ספק שבמידה רבה נענה על חלק מהשאלות ששאל ח"כ ספיר.

הציוד הנוסף של הרכבת עלה לנו הרבה מאד, אבל הוא במידה רבה כבר הגיע ובמידה מסויימת יגיע רק הסנה, ואת תוצאות הפעלת הציוד הזה נוכל בודאי להרגיש רק בעוד שנה-שנתיים. האתות-והסילוב שאנחנו חושבים להפעיל אותו, שהוא כבר הגיע ושלחתקנתו הוקצבו מתקציב הפיתוח כ-1,5 מיליון לירות - התקנתו נותנת לנו אפשרות של הפעלה הרבה יותר גדולה של הרכבת, ואנחנו מתכוונים במיוחד להפעיל את רכבת המסאות ולהוסיף לרכבת הנוסעים גם כן כמה רכבות ביום. בקו חיפה-ת"א אנחנו חושבים להגדיל את מספר הרכבות ס-9 ליום בכל כוון, עד 12. גם את הרכבות לירושלים אנחנו חושבים להפעיל על-ידי הקרובים שהגיעו. כידוע יגיעו בסך הכל 10 קרובים. איבני רואה צורך בהם ואני חושב שזאת היתה השקעה שלא היתה כדאית, היות ואנחנו בקושי נכיל אותם ולא יהיו קוים שנוכל להפעיל אותם.

י. פורדר:

האין זה יתרון, שאתם יכולים להפעיל אותם בחלקם? מה הנזק בזה שאתם לא יכולים לנצל

את כל הפוטנציאל?

אמ,

האמורטיזציה היא הרבה יותר יקרה.

פ. גינצבורג:

אין ספק שכאשר באו אנשי הסיילומים ואמרו: אדנאור חולה - חטפון - אז חטפון. נוסף לכך, אז עוד לא הזמינו את כל קטרי הדיזל שהוזמנו.

י. ספיר:

אני גם כן קצת התעניינתי בסיילומים, ולא שמעתי שזו הסיסמה היחידה - זו שחכ ספיר ציין.

י. פורדר:

אנחנו עומדים ברכבת בקטר עם הכנסת ציוד חדש זה, בפני בעיית פיטורים - בעיה קשה ביותר שער עכשיו לא מצאה פתרון, אלא המסדר מנסה עכשיו על-ידי ועדה מיוחדת שהקים, להעביר את הפועלים שנשארו עכשיו מיותרים למקומות עבודה אחרים לעבודות אחרות. אתם רואים שיש לנו במחלקת התנועה הגדלה במאה איש. אנחנו עושים את כל המאמצים כדי להעביר ממפעלי הקישון שטם נמצאים רוב המיותרים, למחלקת התנועה. כמו כן אנחנו מחפשים דרך של העברת חלק מהמיותרים הקשישים לפנסיה. נוסף לזה אנחנו עושים את כל המאמצים כדי להעביר את בעלי המקצוע במידת הצורך גם למפעלים אחרים של מסדר התחבורה ולא רק של מסדר התחבורה.

פ. גינצבורג:

אולי תגיד איך עושים טאקס כזה?

י. גדר:

פ. גינצבורג: יושבים ומתכננים ומוצאים מקומות שאפשר להעבירם, ובמקום שנמל חיפה או מוסד מסלתי אחר או מוסד אחר יקח פועלים במקומות אחרים, הם יקחו את הפועלים הדרושים מהרזרבה הזאת. אנחנו רואים בזה התקדמות רצינית, ואני מקווה שבשנה הבאה אוכל להביא בפניכם תוצאות די רציניות בלי להזדקק לפיטורי פועלים.

בקטר לאל-על: - קודם כל הסבר תקציב הפיתוח לאל-על. הסכום כולל 650 אלף ל"י שהממשלה נתנה לאל-על על חשבון צ"י"ס; כמו כן שילמה הממשלה 7,137,000 ל"י על חשבון התשלום הראשון של הזמנת 3 הבריטניות. את התשלום הזה הכנסנו השנה לתקציב הפיתוח. כמו כן יש 738,000 ל"י ל-10% של מנועים וחלקי חילוף שאנחנו צריכים לשלם, והסכום הנותן הוא להכשרה מקצועית של הצוות שיסרת את הבריטניות.

אני יודע שגם במסדר התחבורה, לפני שנים מספר, עמדה שאלת ההכשרה המקצועית וסיימה הנושא שלה. עמדה שאלה כזאת כמו פעמים בפני הממשלה ובפני ועדת הסרים הכלכליים. היות ואין זה סוד, שאל-על הגיעה למצב כספי קשה ואנחנו קבענו ועדה מיוחדת שבדקה את מצבה של החברה; וקבענו שאחת הסיבות למצבה הקשה היה, שהטלנו על אל-על את ההוצאות של ההכשרה הטרומ-מקצועית; זאת אומרת הכשרת טייסים, שזה כידוע דבר יקר מאד, ואל-על השקיעה עד היום 2,200,000 ל"י בהכשרה מקצועית, חשבנו להעלות את השאלה מחדש בפני ועדת הסרים הכלכליים ובפני הממשלה, ויש כל התקווה שהשנה ניתן לאל-על על חשבון הכשרה טרום-מקצועית ועל חשבון ההוצאות שנעשו עד עכשיו 1,5 מיליון ל"י, שהם צריכים גם לשמש את תיקון המצב הכספי והכלכלי שלה.

י. ספיר:

מה יהיה הגרעון המצטבר של אל-על ל-31.3.56?

פ. גינצבורג: אני יכול להגיד את הגרעון שהצטבר עד 31.3.55 הגרעון הזה הוא 6,5 מיליון לירות, ובתוך זה 2,200,000 ל"י על חשבון ההכשרה הטרומ-מקצועית. 4,300,000 ל"י הם גרעון של אל-על, ומתוך זה בשתי השנים האחרונות - 2,800,000 ל"י. יש להזכיר שהשנה קרה לאל-על אסון שללא ספק שיבש מאד את ההכנסות וגם את הפעלת קווי התעופה, וזה אסון הפלת מטוס בנולגריה, ולפי דברי אנשי אל-על עלה להם ענין זה בהוצאות ממשיות קרוב ל-500 אלף דולר. לא בדקתי את המספר הזה ואינני יודע אם הוא נכון.

י. ספיר:

עמדה שאלה מאד יסודית, גם בפני הזמנת הבריטניות. כזמנו הבאתי לוועדת הסרים הכלכליים הצעה לבטל את הקו הטרנס-אטלנטי ובמקום בריטניות להזמין וייקאונט סמטאים לקו אירופה-ישראל, ולעשות הסכם עם חברות זרות להעברת אנשים מניו-יורק לאירופה. הסיקול הממלכתי-בטחוני הכריע כאן.

ד"ר ארנון:

אני צריך להגיד, שלא נכון שהקו הטרום-אטלנטי גורם להפסדים.

גם הדרום-אפריקני.

י. ספיר:

פ. גינצברג:

אני מרגיש חובה לספר לחברי ועדת הכספים, שהממשלה נכנסה לעובי הקורה של הנעשה באל-על ויש הצעות ממסיות, הן של תיקון מצבה הכספית והן מבחינה אדמיניסטרטיבית. אני מקווה שנעשה את הכל כדי לדעת בדיוק את המצב וגם כדי לבדוק את הרנסביליות של הקוים הסונים, שעד עכשיו בדיקה יסודית כזאת לא נעשתה.

מצב הבדק: יש קשר בין שני הדברים. מטרד התחבורה אינו אחראי למפעל הבדק וטר התחבורה דאז, מר ספיר עשה את הצעד הזה והעביר את הבדק למסרד הבטחון. הגענו לענין הבדק מצד אחר לגמרי. היות ואל-על צריכה לדאוג להחזקה שוטפת של הקוים שלה ושל המטוסים שלה, והיות וחברת אל-על צריכה עכשיו להתכונן לקראת קבלת הכריטינות, והעמידה בפנינו בעיה של תוספת ציוד ותוספת בניינים כדי לשפר במידה רבה את הבדק של אל-על; היות ויש עובדה קיימת, שמפעל הבדק הוא מפעל מסוכלל ביותר מבחינת הציוד ומבחינת הבניינים ואינו מנוצל מבחינה מסקית ומבחינת עבודה ומכנים הפסדים - לא יכול עכשיו המסרד שלנו לאשר לאל-על בניינים נוספים וציוד נוסף במידה שבמרחק של קילומטר מהם נמצא סכונ בדק מסוכלל ביותר.

לכן בקטנו את טר התחבורה ואת טר הבטחון להגיע להסכם, וההסכם הזה מדבר על סילוב גיאוגרפי של אל-על ומכונן הבדק, של סמירת ההחזקה השוטפת בידי אל-על - היות וחברות התעופה בדרך כלל סוטרות על ההחזקה השוטפת, שהיא מבטיחה את הבטיחות ואת לוח הזמנים. לכן אנחנו חושבים שעל-ידי צעד גיאוגרפי זה נוכל במסך הזמן להגיע גם לאיחוד יותר רציני. האיחוד הגיאוגרפי הזה יחסוך מאתנו צורך בהוספת בניינים במקום שמחר אולי לא יהיו נחוצים.

י. פדר: מה בנוגע לצוות הע בדיים?

פ. גינצברג:

למסרד התחבורה ברור שיש לעשות שינויים אולי שינויים מרחיקי-לכת בתוך מכונן הבדק, והובטח לנו שבשיתוף עם מסרד הבטחון נמצא את הדרך, גם של ריכוז מקצועי ויעיל של שני המכוננים. יש להדגיש שמכונן הבדק של אל-על, מבחינה מקצועית עולה במידה רבה על הידיעה המקצועית של מכונן הבדק, ואנחנו חושבים שעל ידי ריכוז הכוח המקצועי הזה נוכל להפעיל את מכונן הבדק לטובת כל הצדדים - הן אל-על והן שיחתי תעופה בטחוניים. איננו חיים באסליות ואנחנו יודעים שעלינו להתגבר על מכסולים רבים, אבל אני מקווה שבפעולה מסותפת של שני המסרדים נוכל להתגבר עליהם.

נשאלתי טאלות על חברת דגון. אני מבקש להעיר רק הערות מספר. עד כמה שלמדתי את הבעיה הזאת, הממשלה היא שחתמה את החוזה עם חברת דגון, ועד כמה שבדקתי את הענין היא מלאה עד כה את כל מעיפיו. בחוזה הזה דובר על מינימום של 120 אלף טון פריקת תפזורת למסגורות דגון במשך שנה. באוגוסט הופעלו המסגורות ועד עכשיו פרקו 210 אלף טון. לעומת זאת פרקו רק כמעט עשרות אלפי טונות במקומות אחרים בארץ, הן בחיפה והן ביפו. מסרד התחבורה רואה במפעל המסגורות מפעל מסקי מסדרגה ראשונה למדינת ישראל ויעשה את הכל כדי לנצל את המפעל הזה. מבחינה מסקית יש לנו כל האינטרס - הן למסרד התחבורה והן למסרד המסחר והתעטיה - של ניצול מכסימאלי, היות והמחיר שנקבע לטון לתפזורת מאד תלוי מהכמות שאנחנו נותנים למפעל המסגורות. לעומת זאת, במידה שיש מכסוכים ויש חכוכים, הם למעשה בדברים קטני-ערך; הסכסוך האחרון הוא למעשה סכסוך על דבר קטן, שנקרא פריקת המחיצות הפנימיות של האניות.

מ-32 אניות פרקו למעשה כרגע רק 3 את המחיצות הפנימיות. כל פריקה היא ענין של 60-70 ימי עבודה. אם מצד אחד נתנו 210 אלף טון ומצד שני יש בעיה מאד רגישה - שאנחנו בכל אופן לקחנו מאות אלפי טון מפועלי הנמל - לנקודה הזאת יש בכל זאת להתיחס ביתר אדיבות ורגישות.

מוניות ומספרים ירוקים: מן היום הראשון שנכנסו למשרד הפסקנו מתן מספרים ירוקים לחלוטין. לדאבוני הגדול ניתנו יותר מדי מספרים כאלה למוניות, והטוב המסקי והכלכלי של בעלי המוניות נעשה חמור ביותר, ויש התחדות גדולה מאד של המוניות עם תחבורת האוטובוסים.

שאלת המוניות טעלה לפנינו גם בעיות של תנועה ושל חלקי חילוף ושל התגברות על הקסיים; והמידה שקראתם בעתונות אנחנו מנסים עכשיו גם על שאלה זו להתגבר על ידי חקיקת חוק - חוק הצמדה בו נסתדל להסדיר את תנועת המוניות בצורה שתפריע פחות. נוסף לזה אנחנו כעלים את בעיית איסור מכירת המספרים הירוקים, כי אין לנו כל ספק שיש להפחית במסך הזמן את מספר בעלי המוניות במספרים ירוקים.

ברצוני לעבור לשאלת הנמלים. ראשית, שאלת איחוד הנמלים יפו-תל-אביב. כידוע קנתה הממשלה חלק מן המניות של האדצר מפעלי ים והפכה על ידי כך לשותף העיקרי ולבעל העיקרי של המניות שם. גם כאן נכנסנו עכשיו לבדיקה רצינית של בעיות האיחוד של הנמלים. אין כל ספק שמבחינה עסקית ומסקית אנחנו צריכים לעשות הכל כדי לקדם את האיחוד בהקדם האפשרי, אבל יש להגיד שעל-ידי הפירוד הזה, על ידי יצירת שני נמלים במסך של שנים התפרסו בעיות רבות הקשורות עם זכויות פועלים בסני הטקסות, ואין ספק שבעיות אלו תגרומנה לנו קסיים די רציניים. אבל משרד התחבורה החליט לפעול בשאלה זו ולעשות הכל כדי לבצע את האיחוד הזה. אנחנו עומדים בקשרים עם מ.פ. תל-אביב ואני מקווה - אמנם בהיאבקות די קשה - שנגיע להסכמים.

נמל הקיסרון: למעשה יכולתי לחזור על דברים רבים שנאמרו כאן. אינני יכול להגיד על דברים שנעשו; זה אולי נושא נפרד, אבל מתוך הכרת המצב אנחנו השנה הפחתנו במידה רבה את הפיתוח של נמל הקיסרון ולמעשה אנחנו עושים השנה רק פיתוח כדי לבסס את הקיימים וכדי לאפשר למה שהוסק כבר, לפעול, ולהחזיר במידה מסוימת לפחות את ההשקעות. יחסנו לנמל הקיסרון, גם לפי המלצות ועדת סלמון, לא את התפקיד של נמל מתחרה בנמל חיפה, אלא תפקיד של נמל משלים לנמל חיפה - ונמל משלים שבזמן הראשון יהיו לו במיוחד שלשה תפקידים עיקריים: (א) הוא ישיש נמל דיג, ואנחנו חושבים כבר בטווח השנה להפעיל את נמל הדיג; (ב) יש עכשיו מ"ס רציני על הקמת מספנה יחד עם חברת סחור"ל, אשר שלחה עכשיו איש טכני ואחרי בדיקה של כל חופי הארץ הביע דווקא למספנה שהמקום הטוב לנמל הקיסרון והטוב על-ידי ועדת סלמון הוא האידיאלי ביותר להקמת המספנה; תשובה זו נותנת גם תשובה לשאלת המבדוק, שנשאלה, ואנחנו נצדף את המבדוק למספנה ועל ידי כך בודאי גם נפתור את בעיית בעלות המבדוק וגם את בעיית טיקסו.

תכניות ביחס לרכבות: אין לנו כרגע תכניות ברורות. נבדוק את זה ונביא את התכניות לפני המוסדות המוסמכים. מחסומים: השנה נמשיך בהתקנת מחסומים ורמזורים, ונוסף ל-6 רמזורים שהתקנו הזמנו טגרמניה עוד 8 רמזורים ונתנו את הסכום הדרוש מתקציב הפיתוח.

נשאלו שאלות בקשר עם השקעות באל-על על-ידי הממשלה והרכב הבעלות. כיום יש לממשלה 51%, למוכנות 25%, לצים 20%-21% ו-2% לחברת העובדים. ההשקעה היא למעשה מתחלקת בצורה אחרת. יש להניח שהממשלה כבר הסקיעה קרוב ל-80% לעומת 20% של האחרים.

מ. חזני: בהלואות או ברכישת מניות?

פ. גינצבורג: בזמן האחרון גם ברכישת מניות. יכול להיות שנצטרך להגיע להרכב אחר של הבעלות. השקעת הממשלה באל-על עד היום היא בערך בסכום של 4,5 מיליון לירות. ההשקעה הכללית שנעשתה באל-על היא בערך בסכום של 18 מיליון ל"י (הכל חוץ מהבריטניות).

אשר לטיב חלקי חילוף והפיקוח: אני חושב שהמחלקה שלנו עשתה פעולות רציניות מאד והודות להן הגענו לייצור שלישי מהתצרוכת שלנו בחלקי חילוף בארץ. יש לנו עין פקוחה במחלקה זו ובזמן האחרון באנו במגע עם מכוני התקנים ונתנו לו את כל האפשרויות

של רכישת מכונות הדרושות לבדיקה, ואנחנו מקווים שאת רוב המפעלים  
סמיצרים חלקים בארץ נעביר לבדיקה מתמדת בהסגחה ובפיקוח על טיב  
הסחורה במסך הטובה הזאת.

אין לי כאן מספרים על עריקה מאניות, ואני  
מזכיר להמציא אותם. יש לי רושם שהיקף התופעה הצטמצם. יש כמה שאלות  
שנשאלו, במיוחד על ידי ח"כ ספיר, סדורות תשובה במספרים, ונמציא  
את התשובות האלה.

נשאלה שאלה, ואני מוכרח להגיד כל היא  
התעוררה אצלנו בימי הכנת התקציב - ענין מחלקת הרכב - ולא היה סיפק  
בידנו לטפל בה, אבל אין ספק שנפתור אותה הטובה. יש ללא ספק מקום  
לביטול מחלקה זו.

מך סירקיס:

המבדוק הוא בינתיים בידי חברת הטילוסים,  
שהיא בעלת המבדוק. מסרד התחבורה אינו

אחראי למבדוק.

י. ספיר:

האפשר לקבל את התקציב במטבע זר, טל מסרד  
התחבורה?

י. בדר:

הערה לסדר. אני מוכרח לבקש לרשום מחאה  
חריפה שלי בכל פרטת השאלות-והתשובות בקטר עם  
מסרד התחבורה. רציתי להיות תמציתי ביותר ושאלתי את שאלותי בקצור  
נמרץ. התוצאה הייתה, שהמנהל הכללי של מסרד התחבורה התחיל בזה שהוא  
לא יענה על כל השאלות אלא על שאלות שבדמות לו כעיקריות. קל מאד לכל  
אחד לבחור בטאלות שבדמות לו כעיקריות - פירוט הדבר, נוחות לתשובה.  
לא קבלתי תשובה בענינים החיוניים ביותר, אם מותר היה לו עדה להקדיש  
שלוש-ארבע ישיבות לענין המבדוק כשהיו הדברים בין מסרד האוצר לבין  
מסרד התחבורה - בינתיים עברה שנה, הרי המבדוק לא טבע בים, הוא קיים,  
הוא עלה 5-6 מיליון דולר, זה לא דבר פעוט, זה לא דבר בלתי-עיקרי;  
אז אני שואל על המבדוק ועונים לי שזו שאלה לא עיקרית, או שאקבל  
תשובה אחר כך.

בנוסף לזה שאלתי על קואופרטיבים של תחבורה,  
על המחירים והקלקול לציה. לא קבלתי גם על כך תשובה. ועוד תשובות  
לשאלות אחרות לא קבלתי, אני מוחה נגד השיטה, שמנהל כללי של מסרד איזה  
שהוא בוחר לו שאלות, מחלק אותן לסני סוגים: עיקריות לפי דעתו ולא-  
עיקריות לפי דעתו, ונותן תשובות רק לשאלות עיקריות לפי דעתו.

לי מותר לקבוע איזה שאלות הן עיקריות בסבילי.  
עטר פעמים הבטיחו לנו שבנוגע לשאלות לא יהיו גבולות, ואני נסחתי  
את שאלותי בקיצור נמרץ על סנת לחסוך בזמן, וזכיתי ליחס זה, ואדוני  
חושב שהכל בסדר. אני מוחה נגד זה ואני אוסיף מחאות כאלה כל זמן  
שנלך בדרך זו. אוסרים: יהיו לנו דיונים על זה אחר כך. אני מוכרח  
לדעת מה לחשוב טוף כל טוף על פרטי התקציב הזה ואיך לערוך את המערכה  
ל ההצעות שלי, ואם אקבל תשובה במאי, ואם התשובה תהיה מסוג זה -  
שחבר הכנסת ספיר יודע את התשובות כי הוא היה שר - זה לא יוסיף לי  
אפילו במאי, אבל זה לא יוסיף בודאי עכשיו.

הי"ר י. גורני:

המחאה שלך היא זכותך והיא ברטסה כפי שאמרת.  
הבוקר הצגת שאלות למנהל מסרד התחבורה, ואני  
הייתי כולל תמיכה. אגיד לך מדוע: חלק ניכר מכל השאלות לא היו טבוטחות  
בגדר שאלות, אלא בגדר כותרות לענינים, חסבת בלבי; על הצגת שאלות  
בצורה כזאת יש רק שתי אפשרויות לענות, האחת, לענות בצורה של טעות  
רבות; והדרך השניה - לקצר עד כדי כך שכמעט לא נוכל לדאות את זה  
בגדר תשובה. לא מצאתי לזכרון לייצץ לח"כ בדר איך לנסח את שאלותיו,  
כי זה ענינו, אבל הייתי כולל תמיכה. אני חושב שיש לי יחס חלק גדול  
מהתוצאה על חשבון ניסוח השאלות. אני רק חסבת שיייתכן שבתשובה לדברי  
אחרים אשיגה תכסה גם חלק מהשאלות שאתה הצגת, אפילו בצורה של כותרות.

י. בדר:

אבקש לקבל חלק זה מהפרו טוקן לפי הוא יסמט לי  
לאותו זמן שבטב יחד, כתשובה מספקת למספר  
הערות של אדוני, שאני סומע סומן לזמן. אני מבטיח לאדוני שאסמור עצה  
זו בלבי וגם אתן לה ביטוי בהתנהגותי.

3) תקציב מסרד הדואר

פ. י. גור:

בדיון על התקציב הנוסף היה לנו בירור רחב על חלק ביכר מסעיפי ההכנסה, שהיה קטור בהעלאת התעריפים של הדואר בסירותים הטובים, וקבלנו אינפורמציה מקיפה ומלאה ממספרים, גם מפני מנהל הדואר; ומסרד מאליו שאיננו צריכים לחזור על הדברים. אבקש את החברים להציג שאלות, אם ישנן.

פ. חזני:

ביחס להכנסות: (1) האומדן המוגדל של ההכנסות מבולי דואר, ומסברקים, האם זה מבוסס על הגדלת מספר הטכתבים והמברקים וההעלאה האחרונה בתעריפים, או טיט באמתחת עוד איזה שהן העלאות במסך העונה? (2) גידול מספר העובדים בסירותים הטובים, אני מבין שזו תוצאה מהתרחבות הסירותים. ביחס לדואר בע, האם הסכום המופיע בתקציב יכסה את כל היטובים בארץ הטובה ולא ישאר אף יטוב שהדואר לא יגיע אליו? (3) מה בקטר עם סירותי הדואר האג באיזורים ערביים? מגיעות תלויות שלא מגיע לסם דואר בע, אפילו אם הוא עובר בקרבת מקום. (4) מדוע צריך מסרד הדואר, או על כל פנים מסרד הדואר בפתח-תקוה, להמתיך עם אספקת מעילי גסם לדוורים עד עיצומו של החורף? (5) טלפון: יש כאן תוספת של 46 עובדים, וזה בסביל ההתרחבות הדואר מרויח כאן. אולי מוטב להוסיף עוד כמה עובדים, בעיקר למספר 19 ו-0 כדי למנוע עצבנות גם של הקהל וגם של העובדים? (6) יש בציבור תלויות קטות מאד בקטר לתאי טלפונים ציבוריים באיזורים מרוחקים ובשכונות מרוחקות. תא טלפוני עולה בסך הכל 500 לירות, ובחצי טלפון לירות אפשר לפתור את הבעיה בארץ כולה. (7) קטר טלפוני עם יטובי הספר: האם הסכום שהוקצב יכסה הטובה את כל היטובים, ומה התכנית בקטר לכך? (8) הסקעות בסירותי הסידור: בהטוך לבירור שהיה בנדון זה עם לשכת ראש המטטלה - הסקעות מתקציב הפיתוח, 565 אלף ל"י, זה הולך על חשבון הדואר?

ד"ר ארנון:

זה חלק מתקציב הדואר.

פ. חזני:

בנק הדואר: מה המחזור במסך הטובה ומה ההתפתחות בנדון זה, והאם היא מסביעת רצון? כמה רבית מטלם בנק הדואר וכמה מטלטת המטטלה לבנק? ביחס לתכניות החסכון, מהן בדיוק תכניות בנק הדואר והאם איננו מפרז קצת בנדון זה?

י. בדר:

בנק הדואר: ראיתי בדו"ח שמכל מקום טכום הפקדונות הוא פחות מפיליון לירות. אני מבין שכל בנק, וגם בנק הדואר, צריך לעשות מינימום של הוצאות, יהיה המחזור אשר יהיה. נוסף לזה אני מבין שבנק הדואר מקבל סירות טבעצם לא ברור כמה הוא עולה - סרות בכל מסרד דואר, וסרות זה אינו מופיע בתור הוצאה,

סר בן-מנחם:

יש חיטוב.

י. בדר:

אבל הקלקולציה צריכה להיות מאד ארעית ובלתי בטוחה. נשאלת השאלה: האם הנסיון הזה של בנק הדואר, שהוא נעשה לפי מתכונת סקובלת בכטה ארצות, לא נכאל כאן? אסתי באה לתחנת דואר ברמת-גן עם שיק שלי; דרטו ממנה תעודת זהות שלה וגם שלי. בטום בנק לא היה קורה דבר כזה, וזאת לא בצפת - ברמת-גן, שידועט לכל הפחות שאני גר שם. זה היה שיק של הכנסת, על סמי. בטום בנק בארץ לא היו דורטים במקרה כזה את תעודת-הזהות שלי. יתר על כן, נתגלה שטכום זה איננו בקופת פקיד הבנק והוא הטאיל כסף מקופה אחרת. אני חושב שזו דוגמה של בירורקרטיה שמבדילה בין בנק זה ובין בנקים אחרים. בנק דואר יש לו טעם, אם יש הסדר טאדם יכול לקבל כסף בכל תחנה.

יש איזה ריח של רטמיות בבנק הדואר, מסרדיות - להבדיל מננק רגיל - בכל טבע עם הציבור, וזה שולל מטנו אותם יתלויות הקיימים בדרך כלל ביצט דואר לטומת בנקים אחרים. במצב כזה אני מציע לכם קודם כל לבדוק מחדט את כל הענין של בנק הדואר, כי כדי שיהיה בנק כמעט בלי פקדונות, בנק טאין לו אפילו רבע אחוז של סך-הכל פקדונות בבנקים בארץ, וזה יהיה בנק ממלכתי עם הנהלה ומנייפים ואותו חיטוב

הוצאות; דעת היא, שלשם כך בנק הדואר אינו דרוש. או שתיעשה  
ריאורגניזציה שתבטיח שהוא יהיה מה שצריך להיות בנק דואר - בנק גדול  
בעל זרועות ללא ספור; בנק של האדם הקטן קודם כל, של החוסך הקטן ושל  
אדם קטן העושה תשלומים דרכו. כשהסתכלתי בטפסים של פתיחת חשבון בבנק  
הדואר, מסש נבהלתי. איך אתם דורשים טפסים אלה יהפכו לגכס המוני?  
אבקש אינפורמציה, מה עולה לנו בנק הדואר, בעיקר לאור העובדה שזה  
עומס נוסף לדואר?

יש לי רושם ששרות הטלפונים הוא בדרך כלל  
שרות טוב. עד כמה שאני רואה לפעמים את העובדים הטכניים שבאים לתקן  
משהו וכו' - אולי זה רק אצלי בדירה הם יותר זריזים; יש לי רושם  
שצוות העובדים בטלפון הם עובדים טובים, למרות שיש ליקויים. בדרך כלל  
שרות טלפון מוכרח להיות שרות רע. זה נושא לקומדיה בכל ארץ, כך שמבחינה  
זו השרות שלנו יותר טוב מטאדם מצפה לו. אבל יש דברים שאני מוכרח  
לשאול עליהם.

ראשית, בעיה של רשת, מרכזים וכו'. לא בריא  
סטלפון בארץ עד היום הזה הוא ענין של יחוס. אדם רגיל לא יכול לקבל  
טלפון.

מר בן-מנחם: בעיה של עדיפויות - אולי תאמר?

י. בדר: עד כמה שמספר הטלפונים יותר גדול, השרות  
מבחינת המסדר הוא יותר זול. אם בכל בית יש  
טלפון, או שניים או חמשה, זה מוסיף מבחינת מבנה של הרשת, טיפול  
ותיקונים בעומס יחסי יותר קטן. שנית, זו הכנסה. שליטת, אשכול לא  
גובה בכלל כסף, הוא מופג. מבחינה של ספיגת כסף, אין דרך יותר טובה  
מאשר שרות, כי שרות זה תוצאת הארץ במאה אחוז. אני חושב שכל התפתחות  
הטלפון היא יותר מדי אטית.

אשר לבעיה הכספית גרידא של הטלפון, אני  
חושב שטלפון מוכרח להיות בתור מפעל מסקי - מפעל נפרד, ושנדע בדיוק  
מה ההכנסה וההוצאות שלו; מה הבלאי האמתי שלו ואם הוא מכניס סכומים  
רציניים לאוצר שלא יהיו להכנסות אלה שמות כמו בלאי - שהוא מסלם לאוצר  
המדינה בלאי; בלאי אין טלמטים, בלאי רושמים.

אז נוכל לדעת מה עולה לנו הדואר, בלי טלפון.  
באופן מהותי טלפון הוא עסק ודואר הוא שרות. איי למשל חושב, שדבר  
חשוב מאד שיתקינו טלפון בכל בקודות הספר, אבל הייתי מעדיף שזה יהיה  
על איזה תקציב נפרד.

מר בן-מנחם: הוא אשר אמרתי: עסק ושרות. הוא מוכרח לכסות  
את הטלפונים האלה.

י. בדר: אם הטלפון בתור עסק מקציב כספים בסביל דברים  
כאלה בלתי-עסקיים, שיהיה ברור שזה לא טלפון  
בעיקר.

בענין תעריפי הטלפון: יש לי רושם שהגענו  
למצב שהרשת אינה עמוסה כל כך כמו לפני כן, בעיקרן מחוץ לסעות העבודה  
של משרדים ממסלתיים. כשאני מזמין אדם שאין לו זכות בלררה אינני  
יכול להסיג כמעט שיהיה בין-עירונית בשעת עבודת המשרדים הממסלתיים.  
חמש דקות אחר כך - כמה שאני רוצה. אני חושב שעל-ידי תעריפים אתה  
מוכרח לעשות משהו בענין זה.

מר בן-מנחם: להעלות אותם?

י. בדר: אולי גם להעלות; אבל לא להעלות לאנשים  
פרטיים. תלמד קודם כל משרדים ממסלתיים שיהיו  
יותר חסכניים בזה. אולי יש לך סטטיסטיקה כמה הדבר הזה למעשה מעמיס  
על הרשת? יש לי רושם שמשרדים ממסלתיים מדברים אחד לשני ללא גבול,  
גם בקים בין-עירוניים. אבל אל תעניש את הקהל בעד זה.

מה אתה עושה לתל-אביב? סירוסלים אפשר לטלפן לת"א וכן מחיפה; רק לת"א אבל לא מסנה. מתי תעשה לנו, לקליינטיים הטובים ביותר שלך, את הטובה שגם כן יוכלו לטלפן, ותסביר לנו מדוע זה מוכרח להיות כך?

בוליים: יש יותר סדי בוליים. כבר מדברים בחו"ל, ואתה יודע מה זה כשמתחילים לדבר. אין שום הצדקה לאותה כמות של בוליים. אם זה ענין של הזדמנויות להוציא בול, אני יכול להוסיף לך הזדמנויות כאלה. עובדה שזה כבר יותר סדי, ואני מבין את הרצון הטוב: הכנסה לאוצר. אני מבין את המחלקה הבולאית שלך, שגם עוסקת בחו"ל ומרויחה דביזים. כבר עברת במקצת את הגבול, פחות אכספנציה בענין זה.

מה הכוונות לטובה זו בקשר לתעריפי הדואר? אל תשכח שאתה לא משרד האוצר, וצריך למלא הבטחות. תגיד בפירוש אם תהיינה העלאות או לא.

שרות הדואר: האם עוד קיימת ההוראה, שבתוכם בדואר מקבל רק המועדף? האם זה קלים בעול איזו ארץ אחרת? חבילות: - אני חושב שאתם יכולים לעשות משהו - לכל הפחות במרכזים גדולים - כדי לספק חבילות הביתה, בתשלום. כרגע זו אדמיניסטרציה שלמה, עם מטלוח מספר הודעות וזה לא נושא לכם שום הכנסה.

שרות המברקים: מה בנוגע לאפשרות של שרות לילה? מה בנוגע לאיזה שיפור לגבי מסירת תוכן מברקים בטלפון? לעתים קרובות זה יכול למנוע מטלוח המברק. האם אי-אפשר לעשות מזה שירות כמו בעולם?

בדרך כלל הייתי רוצה לדעת מה בדואר למעשה הייתה, העודף של הכנסה על הוצאה - באותה שנה שאתה יכול לתת - וגם בתקציב זה. כאן יש כל מיני ריסוסים; מהו העודף האמיתי? האם אי-אפשר שתגיעו למאזן מסחרי מלא, לפנקסנות מסחרית בדואר, על הכנסות והוצאות?

אולי תקיימו בדואר איזה קורס לעובדים, ליחסי ציבור? האם בפרוטקציה שלך אפשר לקבל ספר טלפונים? זו שאלה שהלבטתי אותה בצורה פרטית. לא הייתי לבטרי צועק חמס לו הייתם בעתיד מתחילים לספק ספר טלפונים רק בתשלום.

מר בן-סנחם: לטאלה אם יש כוונה להעלות תעריפי בוליים ואם ההכנסה שהצענו לכנסת לאשר אותה מביאה בחשבון שבאמצע השנה או מתי שהוא אנחנו מתכוונים לקבל הכנסה נוספת על ידי הגדלת התעריפים. אין כוונה כזאת, אלא זה גידול טבעי. העליבו שלשה חדשים לפני תחילת השנה התקציבית כמה תעריפים, ובו יכוח אז נשמלתי כמה זה בערך מעלה את ההכנסות. זה פלוס הגידול הטבעי בנותן אפשרות לקנות סבגיע להכנסה שניתנה בהצעת התקציב.

לצערי לא יכסה הדואר הנע על הקוים סיוקסו בטובה זו את כל היסובים, וסתי סיבות לדבר: א) יש יסובים שעדיין אין להם כביסי גישה ואיננו יכולים לגשת, כי זה אומר לטבור את המכונית; ב) יש מקרים שהפיזור הגיאוגרפי הוא כזה, שאין לעשות את הדבר הזה מבחינת אפשרות תקציבית. אף על פי כן אנחנו הולכים עכשיו לעשות אחד מהקוים האלה שיקיף רק חמשה משקים ומספר הקילומטרים יהיה הרבה יותר גדול מאשר כל קו אחר שקיים עד עכשיו. אלה יסובים בנגב שאיננו יכולים יותר להשאיר אותם כך, ויש להם כבר כביסי גישה.

מר בן-סנחם: תקנו הליקופטר.

מר בן-סנחם: זה היה בודאי טוב. אשר לדואר נע באיזורים ערביים: אין כאן שום אפשרות לומר שבטביבה שקו הדואר הנע עובר בו ויש בתוכו כפר ערבי בעל ערך, שהוא בכלל זקוק למשהו - שאיננו כלול בקו הדואר. אפשר לראות את התכנית בכל בית דואר שהוא, שממש יוצאים קו דואר-נע, במשולש כלולים בתוך הקוים גם כפרים שבהם יש איזו שהיא תנועה של דואר. ברור שיש יסובים ערביים שאין צורך כזה, ואז יש סידור אחר במקרה שהממשלה צריכה לשלוח הודעות לתושבים שם.

אשר למעילי-גטס, אני חושב שבמקרה שציינתי ח"כ חזני צריך לבדוק בציציות הדוור. דבר כזה לא ייתכן. יכול להיות שמבהל דואר מאחר להזמין את הביגוד, אבל אחרי שהיה הגשם הראשון ועדיין נשאר בלי מעילי גטס - זאת יש לבדוק, כי אין טום טיבה שזה יהיה. במחסנים המרכזיים יש מעילי גטס שמחכים מאמצע הקיץ לחורף.

השאלה של מספר 19 ו-20: איננו יכולים בטוח זה להיות רחבים מדי, אבל העניין הזה נבדק בדיקה יסודית על-ידי אנשים שעוסקים בטובאות ייצור ושעברו קורסים לשם כך; והם קובעים אם יש צורך להוסיף וכמה יש צורך להוסיף.

אם יש קשיים במתן תשובות, יכולה להיות לזה גם הסיבה שאנחנו תמיד על הגב; אבל דווקא בערב אין הדבר מוצדק, כי אז יש בודאי לחפש את הסיבה לא במיעוט עובדים אלא במהות העובדים. אם העובד אחראי במידה מספקת אין שום סיבה שדווקא בשעות הערב לא יסתדר. קורה שלפי הסידור הטכני הנוכחי נדלק אור על כל הרכות ואין שמים לב איזה אור נדלק לראשונה. בישראל נחוצה שיטה אחרת של הרלקת האורות האלה, כדי לחסוך בעובדים. אבל דבר זה הולך וקטן כי אנחנו הולכים לקראת חירג אוטומאטי, ובמידה שאנחנו הופכים את החירג הבינ-עירוני הזה לחירג אוטומאטי, אין הבעיה קיימת.

טלפונים ציבוריים: יש גם בתקציב הפיתוח השנה 30 אלף ל"י להתקנת תאים ציבוריים. נכון שתא ציבורי עולה בערך 500 ל"י (קתא והתקנתו), אבל אם להביא בחשבון את כל מה שכרוך בזה - יש עכשיו דיון עם כרנז הלשכון, עם הסוכנות, עם משרד הסעד ועם מלב"ן, לפתור שאלה של אנשים קשיי סידור דווקא על ידי כך שהם ישבו בקיוסקים כאלה שמלב"ן והמוסדות האחרים - נוסף על משרד העבודה - יתקינו אותם במקומות שונים בארץ; הם יימכרו גם בולים וגלויות ויקבלו אולי מכתבים. מין סוכנויות קטנות, שמזה יתפרנס האדם. הדואר הסכים, שהיות והוא בנה עכשיו מכשיר טל"ם (טלפון לשיחות מקומיות) והוא אינו זקוק לבנייתו למטבע חוץ ואנחנו מייצרים אותו מצידוד ישן - הסכמנו שהמוסדות האלה ישלמו דמי התקנה ודמי שכירות לדואר, והדואר יוכל לקבל בעד שיחה 50 פרוטה, אבל אותו בעל קיוסק שמוכר את האסימון (העולה 80 פר"י), 30 הפרוטה הנותרים יהיו חלק מפרנסתו.

ב-30 אלף לירות אלה אנחנו יכולים רק לייצר מכשירים ומעט מאד תאים שכל זאת יהיו נחוצים, כי יש מקומות שרק תא עם טלפון ציבורי דרוש בהם. מהכסף שיש בתקציב, יש צורך להפריש חלק לבנין תאים ציבוריים מעטים, וסרבית הכסף מיועד להקמת טלמ"ים, מכשירים עירוניים, על מנת לאפשר להפיץ אותם בערים הגדולות ובמושבות הגדולות בתוך הקיוסקים האלה.

הדואר הציג את התנאי, שהקיוסק צריך להיות בנוי כך, שכאשר האדם הולך בלילה הוא סוגר, אבל יש כניסה מהצד והטלפון ממשיך לפעול. עם זאת השאלה תיפתר, ומצד הדואר היא נפתרה, כי יש ייצור סיטוני של מכשירים כאלה, ואני מבין שהישיבה האחרונה שהיתה לי עם הגורמים שדברתי עליהם, שהם ניגשים ברצינות לפתור שאלה זו. המדובר כרגע בסידור 100 קיוסקים כאלה.

ישובי הספר: לא כל הישובים יקבלו קטר טלפוני השנה, אבל כמעט כל הישובים. נתנו קטר טלפוני עד סוף שנת התקציב ל-454 ישובים. השנה - לפי התקציב שיטנו פה (300 אלף ל"י, שמהם 120 אלף יבואו מהסוכנות היהודית), נתקינו 100 טלפונים במאה ישובים. עדיין ישאר 24 ישובים בלי טלפון ל-1.4.56. אינני בטוח אם לאחר שייעשה בכל זאת מאמץ לקסץ בכספים וכו' לא נוכל לפתור גם חלק מה-24 שנותרו. ברור שישובים שיקומו במסך השנה, רצוי שהמוסדות המיטביים יביאו בחשבון בתקציב של עלייה על הקרקע גם את הטלפון, ואז נעשה זאת.

בנק הדואר: בעצם, השאלות שהופנו בעניין זה, לא על כולן אני יכול להשיב. אם בנק הדואר צריך בכלל להתקיים - זה בטבילי ודאי, מפני שאני מקבל את החלטות הכנסת.

מר בן-מנחם: קודם כל זה, היות ואיבני יכול לחרות דעה אפילו בדליעבד. החוק חוקק והויכוח בכנסת מתקיים, ויש חוק שמחייב אותנו ליצור את הבנק. יצרנו אותו.

הבנק נפתח רק בנובמבר 1953 והוא עכשיו בעל 5000 חשבונות; ובאוכלוסייה של מיליון ומאתיים אלף - אם לא לחשוב את התיקונות - אם נשווה לאחר קיום של מוסד כזה בתקופה זו את תוצאות, הרי זה מתקבל על הדעת. אמנם מוסדות אלה נקראים בנק הדואר, אבל פעם הם נקראים קופת-חסכון ופעם קופת-סילוקין, יכול להיות שצריך לסווא שם שלא יהיה דומה לכל הבנקים ברוב הארצות ובכל המקומות. ברור לי שהטענה דקורד, אם בתקופה כה קצרה הגענו באוכלוסייה זו ל-5000 חשבונות בסילוקין.

אשר לחשבונות, פתחנו מחלקה זו באוקטובר 1954, אחרי-עשר חודש אחרי כן. זאת אומרת, היא בסך הכל קיימת שנה וחצי. אשר לסילוקין, היתרות שם מגיעות כבר עכשיו ל-13 מיליון ל"י בקירוב.

י. בדר: חשבון המטעלה.

מר בן-מנחם: אבל העובדה שיש בכך ספיגת כסף של 13 מיליון ל"י, סכום שהוא בעליות וירידות קלות מחזיק את עצמו במוסד הזה, אומרת שדו"ח זה אומר שבעתיד יש תקוה שהמוסד הזה יצדיק את הכוונה של המיסדים - שזה יהיה מכסיר שירכז פקדונות של ציבור, ודוקא של הציבור העממי, כי כל הסכומים האלה הם סכומים של ציבור עממי. כמו כן, כל המסכורות של כל עובדי המדינה משתלמים על-ידי בנק הדואר.

בחשבונות הגענו ל-18,500 חשבונות במסך שנה וחצי - ביחד, חשבונות של מיליון לירות. של מי החשבונות האלה? של אלה שחבר הכנסת בדר התכוון אליהם בטאלתו: פקדונות עממיים קטנים, שבדרך כלל לא נוח להם להיכנס לבנק. אדם נכנס לסעיף הזה ושם הוא, מרגיש את עצמו בבית.

אגיד איך אני איסית רואה את הבנק. אני רואה אותו כמכסיר ממלכתי שצריך להסקיע בו כסף במסך שנים מספר, כדי שהוא יתפתח, מפני שהוא מכסיר או פרטיבי חשוב מאד בטביל המדינה. שנית, הוא מוסד לעידוד החסכון העממי. אבל זוהי דעה פרטית שלי.

הבנק מסלם 2,5% רבית. יש רצון להעלות את האחוז ל-3%, וזה מוצדק, אבל היתה התנגדות של המועצה - שבה יושבים אינטרסנטים, הבנקים. אף על פי שסר הדואר יכול היה להחליט על 3% אחרי התייעצות עם המועצה, הוא חשב סמן הדין שכסלב ראשון לא יחליט בניגוד לדעת המועצה. שאלה זו עוד תעלה במועצה בקרוב. האוצר מסלם 4%.

בעית הטלפון: אני מבין שמה שח"כ בדר אמר, ודאי תמימי דעים אתו כל חברי ועדת הכספים - שהיות וטלפון הוא בדרך כלל עסק לא מפתח, היה רצוי שיוסקע בו יותר כסף ושהענין יהיה לכל זה גם יותר בריא ואין אז צורך בעדיפויות. יכול להיות שפה ושם מי שמחליט על עדיפות, מרגיש לו תיק בצורה כזאת שהוא רואה את זה עדיף יותר; אבל אני מבטיח שפרוטקציוניזם אין בדואר מבחינה זו.

י. בדר: אל תבטיח שום דבר שהוא יוצא מגדר ידיעתך הישירה.

מר בן-מנחם: אוסיף: במידה שהדברים נהירים לי בדואר, ונדמה לי שהדברים נהירים לי, 9000 רשומים ממתנינים כיום, אבל הם לא ריאליים. ברור לי שאם אנחנו מודיעים: טלפון לכל - יום יום יתווספו מאות נרשמים. יש תכנית פיתוח של ארבע שנים לדואר, ולפיה דרושים בסך הכל 30 מיליון לירות לטלפון, ואז יש תקוה תוך ארבע שנים לפתור את כל צרכי הטלפון של המדינה. זה היה סצב בריא מאד וגם בטביל האוצר, כי הוא היה מכניס מיליונים רבים של הכנסות, היה סופג כספים מהציבור ועל ידי כך מקטין את אמצעי התשלום. איבני יכול להיות אכזרי ולרוב הרבה עם האוצר - קצת אני רב - אבל איבני יכול לבוא בפני ועדת הכספים של הכנסת ולהתאונן שבמבצעים הקיים אפשר היה לתת

יש הצעה לקיים זאת כמפעל מסקי נפרד. היתה הצעה להפוך את ענין הטלפון לחברה מסחרית לחוד. החדשים האלה אינם נותנים אפשרות להתרכז בענין הזה, אבל זו הצעה סבלי ספק תעלה בעתיד על הפרק.

תעריפים: אמרתי שאין כוונות להעלות אותם. ברסת הקיימת יכולנו להיות פחות טובלים מהעומס, אילו לא היה זה ספורט לאומי שלנו, לדבר הרבה, ותקציב שלפנינו יש ומסך שלב נוסף של חיוב אוטוטאטי כדי שתל-אביב לא תרגיש את עצמה מקופחת - מת"א לחיפה ומת"א לירושלים.

איננו מוציאים יותר סדי בולים; אנחנו מוציאים די בולים, יש לנו מרחום ואנחנו מחזיקים אותו ומוודים את החום לפני כל החלטה של הוצאת בול. יש לנו מולחים פילאטליים, היתה לי הזדמנות להיפגש עם הסוכן הכלי גדול שלנו באמריקה, והוא תבע ממני ללא הפוגות להגדיל את מספר ההוצאות, ואני לא מסכים לו. זאת אומרת, אנחנו בערך נפגשים באמצע הדרך. יש לנו סני מקורות של אספנים חשובים מאד שאין לאף עם אחר: העם המפוזר שלנו, והנוצרים המפוזרים, שאינם יכולים לסבול טאצל חברים יהיה אוסף של כל בולי ה"טרה סנטה" ואצלם לא יהיה.

קיימת ההוראה הזאת, אם באים לפדות סיק בבנק הדואר, או לקבל חבילה בדואר או איזה שהוא דבר בעל ערך - מכתב רסום, בניח - וזה איננו בדיוק על סם המוען, ומופיע קרוב מספחה, אין אז ברירה אלא לבקש גם את תעודת הזהות של המוען, כי אנחנו יכולים לתת את זה רק לאותו סם שכתוב על תעודת הדואר. הסולח מסר לנו את האסון, שנמסור רק למוען. בבנק הדואר אותו דבר, והכללים הם כללים של דואר.

טרות מברקים בלילה: גם עכשיו מברק שנשלח "דחוף" נמסרים. מברקים שאינם דחופים - איננו מכיר טרות בעולם, שמגיע איש דואר באמצע הלילה ומוסר מברק. "דחוף" מוסרים גם אצלם.

בעשים כעת סידורים כדי למנוע את הצלצול בטבת לאיש פרטי. הענין הזה יוסדר. אני מבין שהמטאלה היא, שזה יהיה כללי. כ-30 בחודש זה תהיה מהפכה בבית-דואר פתח-תקוה מבחינת הדואר. ייפתח מרכז סלפונים חדש ובית-דואר חדש וגדול, עם סידורים מתאימים.

על ענין פנקסנות מסחרית העיר מסהו מבקר המדינה הטנה, לטובתו של הדואר. אם מפעל הטלפונים יהיה חברה, זה יהיה יותר קל, אבל בדואר מתחבטים עוד אפילו בדין, איך להגיע לחשבון מסחרי של הפעולות של האשנבים. אנחנו נמצאים בשלב של חיפוש פתרונות מבקר המדינה לעת עתה מרוצה שאנחנו בדרך לביצוע.

ביחסי ציבור עסינו מסהו ויש לנו הרגשה שהענין הולך וטוב. איננו חושבים שהגענו למצב שהאמריקנים מגדירים אותו "קול עם בת-צחוק", ואין אנחנו מרפים מזה. גם השנה יש 30 אלף לירות להדרכה. הצוות עלה הרבה מאד, יש רוח להגיע להטבה ואנו עושים בזה סדי טנה בטנה.

ספר הטלפון העברי נמסר לכל מינוי. יכול לקרות שהספר אבד או הלך לאיבוד ואז הוא לכתוב למנהל הדואר ולשאול אם יוכל לקבל ספר אחר. אבל ספר באנגלית אפשר לקנות בכל טעה בכל בית דואר.

י. בדר: הייתי מעדיף שמספר הדואר יהיה למכירה, וטאותיות הדפוס תהיינה יותר גדולות.

מר בן-טבת: הדפוס צריך להיות יותר טוב, לא יותר גדול.