

פרוטוקול מס. 6/ד'

מישיבת ועדת הכספים
החקיימה ביום ד', ב' באדר ב', תשי"ט - 11.3.1959 בשעה 8.45

נ ו כ ח י ם

חברי הוועדה: היו"ר י. גורי
י. אפרתי
מ. אולמרט
ש. בנה
א. בהיר
ע. דגני
ש. דיין
מ. חזני
מ. קלמר
י. רוקח

מוזמנים: שר הדתות הרב י.מ. טולידאנו

מר שפיגל
מר פרדס - מטעם משרד הדתות

מר גינצבורג - מנהל משרד התחבורה.

ש. בזק - מזכיר הוועדה

סדר-היום: המשך הדיון על תקציב משרד הדתות לשנת 1959/60

המשך הדיון על תקציב משרד התחבורה לשנת 1959/60

היו"ר י. גורי: אני פותח את הישיבה.

מ. קלמר: רצוני להציג שאלה נוספת לתקציב משרד הדתות. בתקציב לא מופיעה הקצבה למוסד הרב קוק. התנהל על כך משא ומתן, והיתה הסכמה מצד ראש הממשלה ושר האוצר להקציב סכום מסוים למטרה זו. רצוני לשאול את שר הדתות מדוע אין ההקצבה מופיעה בתקציב.

הרב י.מ. טולידאנו: אשיב עתה לשאלות חברי הוועדה.

לשאלותיו של חבר-הכנסת רובין: כבר אמרתי שאנו מטפלים בשאלת משכורת הדיינים במטרה להשוותן לאלו של השופטים.

הווי דתי וחגיגות - הסכום הוצא בעיקר לחגיגות העשור, אשר נערכו במיוחד בישובי העולים.

שר הדתות -

המועצה למען השבת: הכספים מוצאים לסידור לוח מדי שנה בשנה; למחקרים בעניני הלכה הקשורים בהלכות שבת. כן יש משמרות של פקחים המקבלים משכורת מהמשרד. הביקורת נעשית על-ידי חוליית הביקורת של המשרד ועל-ידי מנכ"ר המדינה.

הכנסות בתי הדין: האוצר הוא שצריך היה לציין את ההכנסות, כי אלו הן הכנסות המדינה. התעריפים נקבעים על-ידי ועדה מורכבת מפקידי המשרד ופקידי בתי-הדין.

התקנות להו פעת עורכי-דין בפני בתי הדין נקבעות על-ידי נשיאי בית-הדין הגדול. משרדי יעורר את הבעיה וישתדל לבחון אותה מחדש.

מינוי קאדי של בצרת: אין חוק מינויים לשופטים שרעיים. נצטרך לבוא בדברים עם משרד המשפטים בנדון.

בתי הדין הדרוזים טרם הורכבו; יש תקווה שהם יוקמו בקרוב.

הקדשות מושלמיים: הללו נמצאים בתחום טיפולו של משרד האוצר. לפי הצעת החוק החדשה בנדון הקדשות מושלמיים - עומדים למנות את שר האוצר על ביצוע החוק. למשרד הדתות אין השפעה על עניינים אלה. חבר-הכנסת רובין, כחבר ועדת החוקה של הכנסת, יוכל בעת הדיון על החוק ללחום על כך שמשרד הדתות יהיה ממונע על ביצוע החוק. היועץ המשפטי לממשלה הניע דעתו שהטיפול בהקדשות אלה צריך להיות משותף למשרדי האוצר והדתות.

מ. קלמר: אבקש בהזדמנות זו את יו"ר הוועדה להעביר את דעת הוועדה שהיא נגד הוצאת העניין מתחום טיפולו של משרד הדתות.

הרב י. מ. טולידאנו: הסעיף שירותים ציבוריים כולל ארבעה עובדים; הממונה על הווי דתי וחגיגות, מפקח על מקוואות, מפקח על הכשרות והממונה על המועצה למען השבת.

אין עובדים לא יהודיים במשרד הראשי.

אני עובר לשאלותיו של חבר-הכנסת קלמר.

תקציב המשרד הוכן עוד בטרם התמנית לשר הדתות, ולכן אין לבוא בטענות כלפי. קיבלתי תקציב מוגמר, ואהיה שותף לדרישות השואל בדבר הגדלת התקציב. דאגתי לשתי תוספות - תוספת לישובי עולים וכן עבור בית-דין נוסף.

מועצות דתיות: החוב מחייב את הממשלה לכסות את חלקה בתקציב המועצות הדתיות, לכן הסכום שמופיע בתקציב איננו מעלה ואינו מוריד. הממשלה תכסה את חלקה בכל מקרה, ולכן הוויכוח הוא תיאורטי גרידא.

ישובי עולים: מתנהל משא ומתן בנדון, ויש תקווה שהוא יסתיים בחיוב. יעלה בידי להכפיל וגם להשליש את משכורות הרבנים בישובי עולים. גם הסרום התחייבה להקציב סכום מתאים למטרה זו.

דרגת הרבנים הראשיים - מתפלא אני שלא יכלו לסיים את פרשת הדירוג הזה במשך שבע שנים ורק עכשיו מופיע חבר-הכנסת קלמר ותובע זאת. שמענו את הצהרת יו"ר הוועדה שפרשה זו תסתיים עוד לפני ההצבעה על התקציב.

שר הדתות -

בתי-כנסת - לדעתי צודקת ההערה בנוגע להפחתת הסכום של 50 אלף לירות. משרדי עמד על כך, וחושבני שהדבר יתוקן.

אני עוכר לשאלותיו של חבר-הכנסת חזני. אני מפנה אותו למספר תשובות שנתתי לחבר-הכנסת קלמר.

בעיית הדיור של בתי הדין בהל-אביב ובמקומות אחרים קיימת. ברל-אביב ניגשים עהה להקמת מבנה מתאים. אשר למקומות אחרים - אפשר היה לעודד את השאלה גם קודם לכן.

לשאלותיו של חבר-הכנסת כהנא - כבר הסברתי שקבלתי תקציב מוכן ומוגמר כאשר נכנסתי לתפקידי.

אשר לישיבות - כבר אמרתי את דעתי שיש להגדיל את התמיכה בהן, ואני עושה צעדים בנדון.

לשאלה שהציג היום חבר-הכנסת קלמר רצוני להשיב, שהכנסנו בתקציב סכום של 25 אלף לירות למוסד הרב קוק, אבל האוצר משום-מה השמיט את הסכום. אנו עומדים על הכללת הסכום בתקציב, וכפי שידוע לי גם ראש הממשלה ממליץ על כך.

היו"ר י. גורי: האם דעתו של שר הדתות נוחה מדרכי הטיפול בשאלות דתיות של המיעוטים. האם יש משהו לתקן בנדון, או המצב מניח את הדעת?

שר הדתות הרב י. מ. טולידאנו: מבחינה תקציבית יש אולי מה לתקן על-ידי תוספת סכומים מתאימים. מבחינה מוסרית - דעתם של ראשי הדתות בישראל נוחה מהטיפול בענייניהם. הם הביעו שביעות-רצון בעת ביקורם במשרדי.

ש. דיין: האם דעתם נשמעת?

שר הדתות הרב י. מ. טולידאנו: יש ועדים דתיים והם באים בדברים עם משרד הדתות והמחלקות המתאימות.

היו"ר י. גורי: אני מודה לשר הדתות על תשובתיו, ואבקש את חברי הוועדה להביא את הצעותיהם לתקציב משרד הדתות עד ליום ב' הבא.

המשך הדיון על תקציב משרד התחבורה

י. רוקח: רצוני רק להעיר שנפגעתי מהערתו של חבר-הכנסת בדר, אשר הזכיר את שמי בקשר עם הסוורים ועבודת הנמל בחיפה.

ש. בבה: אציג קודם כל שאלות בנוגע לשירות הרכבות. בשנים האחרונות עברה הרכבת תהליך של שיפור טכני. מדוע לא משתקף הדבר במספר העובדים? ההגיון מחייב שכל השיפורים הללו היו צריכים למצוא את ביטויים בתקציב על-ידי הקטנת המנגנון. מסתבר שאין כל שינוי בנדון.

ועדת הכספים
11.3.59

ש. בנה -

האם שירותי המלאכה של הרכבת מותאמים לציוד החדש, ואם לאו - מה נעשה בקשר לכך?

מדוע אין הרכבת מעמידה לרשות האזרחים גם מחלקה ראשונה?

ע. דגני:
באיזו מידה יש קשר בין משרד התחבורה והמסורה בנוגע לחוקי התנועה והשמירה עליהם? דומני שבשטח זה הקשרים רופפים ולעתים יש גם אי-הבנות.

מדוע לא מנהיגים הקלות בבחינות התיאורטיות לנהגים? דומני שבנדון זה יש גוזמה וחוסרת יתר, ולא מבחינים כלל בין אדם שצריך להחזיק בידיו הגה של מכוניות לאדם שרוצה לנהוג בטרקטור. נהיגה בטרקטור אין בה כדי לסכן חיי אדם, והנהוג בו איננו צריך להיות מומחה בכל כללי הנהיגה.

מהי המדיניות לגבי החלפת מכוניות משא וחידוש משק

המכוניות?

מהי מידה הפיקוח של משרד התחבורה על טיב התוצרת של

חברת "קייזר פרייזר".

אינני מקבל את דעתו של חבר-הכנסת בדר שהנסיעה ברכבת היא בבחינת עינויים. אני נוסע לעתים קרובות ברכבת ואני יכול לומר שנסיעה זו היא הנאה, כי הרכבת היא נקיה ומסודרת. הבעיה היא כיצד להגיע לתחנת הרכבת, ביחוד באזורים הכפריים. אין כל תיאום בין שירות האוטובוסים לבין זמני הנסיעה של הרכבת.

האם חושבים אתם על מתן הקלות ברכישת קטנועים? זהו כלי תחבורה נוח וזול ומתאים לתנאי הארץ בה מספר רב של עובדים נוסעים מרחקים לא ארוכים למקומות העבודה.

ש. בנה:
מה גורל המעבר של פסי הרכבת בתל-אביב? האם יש לכם תכנון לחישמול הרכבות, לאור ההתקדמות שחלה

בשטח זה בעולם?

אני עובר לשאלת הנמלים. לא הבינתי את ההלצה של חבר-הכנסת בדר, בעיקר לאור העובדה שחבר-הכנסת רוקח לא היה נוכח. רצוני לשאול על היוקר השורר בנמלים שלנו. אינני יכולים להשתוות במחירים עם הנמלים השכנים, אבל גם בהשוואה לנמלים אחרים בעולם היוקר אצלנו גדול. הוצאות הנמל מהוות גורם נכבד בכל חישובי הייצוא. מה נעשה בכיוון זה כדי לשבור את הקפאון ולהוריד במידת-מה את המחירים.

האם יש תכניות נוספות לפיתוח הספנות? דומני שהגענו לנקודת רוויה בשטח זה. התעופה מתקדמת בצעדי ענק, ואולי זהו אחד הגורמים לשפל השורר בתחבורה הימית.

אחד השקרים המוסמכים הוא המבנה של חברת צי"ם. האם לא הגיעה השעה לשנות את הקונסטרוקציה המוזרה הזו בנוגע לבעלות המשולשת?

אולם הנוסעים בשדה התעופה לוד איננו מתאים. שמא צריך היה לתכנן הקמת בנין מתאים למטרה זו כיוון שהשינויים בבנין עולים יותר ביוקר מאשר הקמת מבנה חדש.

משהו איננו כשורה אצלנו בנוגע לתעבורה בדרכים אם אחוז התאונות אצלנו הוא הגבוה בעולם. הסיבה אולי נעוצה במתן רשימות ללא הבחנה, או במתן עונשים קלים שאין בהם כדי להרתיע את העבריינים.

מ. אולרסט:
שמתי לב לעובדה שאחוז ניכר של ימאים זרים עובדים באניות לנו.

המשך דברי מ. אולמרט

6 מתוך 29 רבי החובלים שלנו הם זרים. אני חושב שזה אחוז גבוה מדי. מבין 23 מכוניות האשיים רק 12 הם ישראלים. האניות שלנו הן שגרירות של מדינת ישראל. מדוע צריכים לעבוד בהם זרים ולא יהודים? האם בית הספר הימי שלנו אינו יכול להכשיר עובדים מתאימים לאניות הצי שלנו, על מנת שלא נצטרך להעסיק עובדים זרים?

ברצוני לשאול מספר שאלות ביחס לרכבת ישראל:
(א) תנועת הרכבת הבינעירונית הקלה מאד על התחבורה והנסיעה ברכבת היא בוחה מאד. אולם מדוע אין רכבת בקו חיפה-תל-אביב בשעות המאוחרות של הלילה? אני חושב שרכבת כזאת יכולה לשאת את עצמה, כי רבים הם הנוסעים מחיפה לתל-אביב להצגות תיאטרון וחוזרים בשעות המאוחרות של הלילה?

(ב) מדוע לא תפעלו רכבת מיוחדת לטיולים לבתי הספר מחיפה עד באר שבע?

(ג) בתקציב משרד התחבורה מופיע סכום של 200 אלף לירות להתקנת שלוחות רכבת. בית האריזה שנחדרה נמצא במרכז של 1500 מ' ממסילת הברזל. יש לי הרושם שהם שולחים את פרי ההדר במכוניות משא ולא ברכבת, משום שאין שם שלוחת רכבת. האם יש בדעתכם להקים שלוחת רכבת בקטע זה?

(ד) מדוע מפעל הקשור להובלה ברכבת, כמו מפעל הברוס, מוקם דוקא בטבריה?

י. אפרתי: שאלה זו אינה נוגעת למשרד התחבורה.

מ. אולמרט: היא נוגעת למשרד התחבורה, משום שאילו היה תיאום בין משרד התחבורה ומשרדים אחרים, לא היה מפעל זה מוקם בטבריה.

אני חושב שמשרד התחבורה מגלה נוקשות בקביעת תעריפי ההובלה ברכבת. ידוע לי סקרה שהנהלת הרכבת ויתרה על הובלה כמות גדולה של זפת משום אי רצונה להוריד במקצת את מחיר ההובלה. אני חושב שהנהלת הרכבת צריכה לגלות יתר גמישות בענין התעריפים, אלא אם כן אין היא רוצה לעמוד בהתחרות עם ההובלה במכוניות משא.

אני הייתי מציע לייחד קרונות מיוחדים ברכבת שבהם ייאסר העישון. והנסיעה בקרונות אלה תעלה במחיר גבוה יותר מאשר בקרונות שבהם העישון יהיה מותר. או ההפך; אני משאיר זאת להחלטת המשרד.

ביחס לבתי המלאכה בחיפה, יש לי הרושם שגם לאחר ועדת החקירה, הכל נשאר על מקומו. האם בתי מלאכה אלה מסוגלים לספל בדיזלים? מה מספר העובדים בבתי המלאכה? יחסו של הקהל אל רכוש הרכבת הוא יחס של זלזול מוחלט. האם אינם יכולים להנהיג חוק כזו כדי למנוע קפיצות מתוך חלונות הקרונות הגורמות לנזק ברכוש?

י. רוקח: ברצוני לשאול מספר שאלות:
(א) מה מצבה הכלכלי של אל-על, והאם הוא מתקרב

לרנטביליות מסויימת?

אני חייב לציין שתמיד נסעתי באל-על ותמיד נהניתי הן מתנאי הטיסה והן מהשירות הנוח.

(ב) מדוע נמצא נמל אילת בידי משרד הפיתוח ולא בידי משרד התחבורה?

(ג) מי מוציא לפועל את עבודות הפריקה והטעינה
בנמל אילת?

(ד) מה הן התכניות להקמת נמל עמוק מים על יד
נבי רובין במקום באשדוד?

בעקבות הערתו של מר בדר, אני חייב להזכיר
כי אחי, מר יצחק רוקח, היה הראשון שנלחם על עבודה עברית בנמל חיפה, וזאת
בתקופת המנדט כאשר היה חוסר עבודה חסוד; ואחר כך הקים, יחד עם סולל-בונה,
את חברת "העומסים".

אשר לרכבת, אינה דומה הרכבת בישראל לרכבות
במדינות אחרות, בגלל היקפה המצומצם. אולם שמעתי שחלק מהרכבת שייך למשרד
התחבורה, וחלק - למשרד הפיתוח.

מר גינזבורג: כל הרכבת שייכת למשרד התחבורה.

י. רוקח: מה הן תכניות משרד התחבורה לצביח התחבורה הנוסעים
הצבורית? האם משרד התחבורה תומך בשיטה הקיימת
של הקואופרטיבים לתחבורה - שאני מחייב אותה מאד - או שלדעתו יש להלאים
את התחבורה הצבורית העירונית והבינעירונית?

ש. דיין: ברצוני לשאול: את מנהל משרד התחבורה:
(א) האם רכבת המשאות יכולה לעמוד בהתחרות
עם המשאיות?

(ב) האם הרכבת לבאר-שבע מצדיקה את עצמה?
(ג) נסעתי ברכבת לירושלים ונראה לי כי יש בה
שתי תקלות: האחת - הרעש המלווה את הרכבת במשך כל זמן הנסיעה; השניה -
סדרים לקויים בתחבורה מתחנת הרכבת לעיר.

(ד) האם ההובלה הימית שלנו יקרה יותר מאשר
בארצות אחרות?

(ה) שמעתי שהמשק הסגור נושא את עצמו. הייתי
רוצה לדעת מהו החשבון המדויק, כי במידה שידוע לי, לא נעשה חישוב
האמורטיזציה.

ולבסוף, ברצוני לציין כי נסיעתי באחת
מאניות צי"ם גרמה לי תענוג רב. השירות, הצידור והעניין שבאניה - עומדים
על רמה גבוהה.

י. אפרזי: ברצוני לציין בספק רב את הישגי הנמלים שלנו,
בחיפה ותל-אביב. אני חשב שגם אנשי חו"ל
מתפעלים מסדרי העבודה בנמלים שלנו. אם הגענו לטעינה של 120 אלף תיבות
ביום בשני הנמלים, אני חושב שזה הישג עצום. אולם יחד עם זאת מלווה
אותי הדאגה לקראת השנים הבאות, כי כמות הפרי עולה מדי שנה בשנה.
יכול להיות שעוד השנה נגיע לכמות של 10 מליון תיבות פרי הדר. דבר
זה מחייב הקמת מחסנים מתאימים בנמלים.

מדוע לא יוקם מוזח באשדוד עד אשר יוקם
הנמל עמוק המים, כדי להקל על העומס במשלוח הפרי מהדרום?

היור. גינזבורג: ועתה נשמע תשובות מנהל משרד התחבורה, מר גינזבורג.

מר גינזבורג: אשר לשאלה על פעולות משרדנו בקשר לתאונות
הדרכים - בעיית תאונות הדרכים היא בעיה מקיפה
ורחבה. איננו יודע למה ועל חשבון מי יש לזקוף את המספר הגדול של התאונות
בדרכים. יש כמה סיבות אובייקטיביות המקשות על התנועה בדרכים, והעיקרית
שבהן היא - כבישי הארץ שברובם הם צרים. הכבישים העורקיים אינם ברוב הדרוש
על מנת שאפשר יהיה לנסוע בבטיחות מכסימלית, כפי שזה נהוג ברוב ארצות
אירופה. לא כל הכבישים נמצאים במצב תקין, ולא תמיד יש אפשרות להרחיבם.

נאמר לי שהקואליציה שבצד הכביש לאילת, מהווה גורם בתאונות הדרכים, בעיקר בימי הגשמים.

היו"ר י. גורי:

האם אין תקנה לכך?

אנו חושבים שרחב כביש אילת - 4 מטר - אינו מספיק. ובקשנו את הועדה המתאימה לרון באפשרות הרחבת

מר גינזבורג:

הכביש.

ערכנו מחקר באיזו מידה מהווה המצב המיכני של המכוניות גורם בתאונות הדרכים, והתברר שמצבם המיכני של המוכנים רק לעתים רחוקות מהווה גורם לתאונות הדרכים. הנהג הוא גורם לא קטן בתאונות הדרכים, אבל לא מבחינת הידע שלו, אלא מבחינת הסמפרמנט וחוסר האדיבות לגבי הנהג השני. וכאן השאלה איננה מי צודק, אלא מי מיותר, והמותר הוא המובע תאונות דרכים. ותיקים שבין נהגי הקואופרטיבים, אין כמעט חלק בתאונות הדרכים. רוב התאונות של נהגי הקואופרטיבים נגמרים על ידי הצעירים.

אין הבדל בין השכירים והחברים בקואופרטיבים?

ש. דיין:

יש הבדל. השכירים מעורבים יותר בתאונות דרכים.

מר גינזבורג:

אנו מקימים מחלקה מיוחדת אצל המפקח על התעבורה בדרכים, שבשיתוף פעולה עם המשטרה תחקור ותבדוק כל תאונה על מנת לקבוע את הגורם האשם בה, ועל מנת להגיע למסקנות ביחס למקומות שבהם קורות תאונות לעתים קרובות. בשטח זה עשינו רבות ע ידי הגדלת המהירויות ועל ידי הצבת סימנים מיוחדים בהצטלבויות הדרכים. אני קובע בשמחה, לאחר שביררתי עם המשטרה, שהגדלת המהירויות לא גרמה לתוספת תאונות בדרכים, אלא על ידי הזרימה המהירה יותר של התנועה, הביאה להפחתת תאונות הדרכים.

אמנם בתקציב מופיע רק סכום של 5000 לירות בסעיף זה, אבל אין זה הסכום היחיד לפעולות מניעת תאונות דרכים. עד עכשו גבינו מהנהגים במשרדי הרישוי 60 אלף לירות לשנה; המועצה למניעת תאונות דרכים גבתה 30 אלף לירות והשנה תגבה 90 אלף לירות. השנה תקציב משרדנו 150 אלף לירות למטרה זו ואנו עושים מאמצים לקבל מחברות הבטוח 100 אלף לירות, על מנת שנוכל לבסס את תקציב המועצה על 200 אלף לירות ו-50 אלף לירות לפעולות קקר וסקר של המשרד.

מר גינזבורג ימשיך במתן התשובות בישיבת סחר. ועתה עלינו לאשר מספר צווי מכס.

היו"ר י. גורי:

מציעה

ועדת המשנה /לאשר צו תעריף המכס והפטור (תקון התוספת מס' 37). דעה בפרדת בענין זה למר אולמרט.

ש. בזק:

ה צ ב ע ה

צו תעריף המכס והפטור (תקון התוספת מס' 37) אושר

ועדת המשנה בראשותו של מר קרגמן מציעה פה אחד לאשר צו המכס והפטור (תקון התוספת מס' 38).

ש. בזק:

ה צ ב ע ה

צו תעריף המכס והפטור (תקון התוספת מס' 38) אושר

ז. בזק: ועדת המסנה בראשותו של מר כהן מציעה לאשר
צו שעת חירום (שעור תשלומי חובה) מס' 3
(תיקון מס' 2). לחבר הכנסת סוזאייב דעה נפרדת.

ה צ ב ע ה

צו שעת חירום (שעור תשלומי חובה) מס' 3 - אושר

ש. בזק: ועדת המסנה בראשותו של מר קרגמן החליטה לאשר
בקשות הממונה על התקציבים לשנויים בסעיפי
תקציבים של משרדים שונים: 3 בקשות של משרד האוצר, 3 בקשות
של משרד הבריאות, בקשות של משרד הדאר, הדתות, חקלאות, חנוך ותרבות,
המסחר והתעסיה, שתי בקשות של משרד המעז.

ה צ ב ע ה

הבקשות ל לשנויים בסעיפי התקציבים כמפורט - אושרו

היו"ר י. גורי: הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.10