

מן הנתונים דלעיל מסתבר, שהיקף תנועת המטענים בנמל מצטמצם והולך משנה לשנה; בולטת במיוחד הירידה בטעינה בשנת 1958.

בדו"ח השנתי מס' 8 (עמ' 201) צוין:

"עתידו המשקי של נמל תל אביב תלוי בכך, באיזו מידה תהא אפשרות להפנות כמויות יותר גדולות של מטענים אליו ולהקטין על ידי כך את הוצאותיו המינהליות והתפעוליות. בהקשר זה מן הצורך יהיה לשקול את איחוד נמל תל אביב עם נמל יפו – דבר שנמצא בדיון זה שנים."

לפי הודעתו של מנהל הלשכה לחברות ממשלתיות מחודש אוקטובר 1958 מבררים את האפשרויות המעשיות לביצוע האיחוד.

IV. רכבת ישראל

פעולות הביקורת

הביקורת הקיפה את פעולות הנהלת הרכבת; שלוש המחלקות הטכניות – מחלקת ההנדסה, מחלקת המכונאות ומחלקת התנועה; ושלוש המחלקות המינהליות – מחלקת החשבונות, המחלקת המסחרית ומחלקת המשקי.

1. מאזן רכבת ישראל ליום 31 במארס 1958

בהשוואה למאזן ליום 31 במארס 1957

31.3.1958	31.3.1957	א ק ט י ב
ל"י	ל"י	
449,074	45,028	1. מזומנים בקופה ובבנקים
8,138,154	7,703,790	2. סחורות במחסנים
1,297,553	1,348,073	3. חייבים שונים
6,932,508	6,921,290	4. מקדמות על חשבון רכישת סחורות
695,825	699,671	5. מקדמות בקשר לשעת חירום
17,513,114	16,717,852	אקטיב ס"ה
3,516,676	1,732,585	חשבונות מקבילים (ראה פסיב)
		פ ס י ב
10,745,011	9,262,781	1. חשבון האוצר
		2. סחורות במלאי שנרכשו על חשבון
4,504,705	4,767,592	תקציב הפיתוח
		3. התחייבויות לגבי קבלנים וספקים
126,329	446,907	בתחום תקציב הפיתוח
1,549,182	1,657,630	4. זכאים שונים
22,022	32,439	5. רזרבה נגד חובות מסופקים
		6. התחייבויות בקשר לחומרים
565,865	550,503	שנתקבלו בשעת חירום
17,513,114	16,717,852	פסיב ס"ה
3,516,676	1,732,585	חשבונות מקבילים (ראה אקטיב)

אסברים למאזן רכבת ישראל

עודף ההוצאות על ההכנסות הסתכם בשנת הכספים 1957/58 ב-1,896,254 ל"י (ראה הטבלה על הכנסות והוצאות להלן). עודף זה אינו מופיע במאזן, מאחר שהועבר עם סגירת החשבונות השנתיים לחשבון האוצר.

גם בשנת 1957/58 – כבשנים קודמות – לא הופיע במאזן ערך ההשקעות ברכבת, – שהוא ניכר מאוד (ראה טבלה השקעות ברכבת מתקציבי הפיתוח, עמ' 292) – כיוון שעדיין לא הונהגה ברכבת שיטת הנהלת חשבונות עסקית.

"סחורות במחסנים" – 8,138,154 ל"י (אקטיב, סעיף 2).

סעיף זה כולל גם את ערך סחורות המלאי בסך 4,504,705 ל"י, שנרכשו על חשבון תקציב הפיתוח ושעדיין לא השתמשו בהן (ראה גם פסיב, סעיף 2).

2. ההכנסות וההוצאות של הרכבת בשנת הכספים 1957/58

בהשוואה לשנת הכספים 1956/57

1957/58 ל"י	1956/57 ל"י	הכנסות
3,215,431	2,907,133	1. הובלת נוסעים
6,193,444	4,143,682	2. הובלת משא
1,494	865	3. מכירת חומרים
240,093	278,634	4. שונות
<u>9,650,462</u>	<u>7,330,314</u>	הכנסות ס"ה
		הוצאות
2,270,307	1,900,627	1. הנדסה (בעיקר החזקת המסילה)
		2. מכונאות
1,166,460	936,243	א. תיקונים בבתי מלאכה (קישון)
		ב. מוסכי קטרים (הפעלה ותיקונים קלים)
1,145,998	1,473,550	ג. מוסך קטרי דיזל
1,466,336	1,056,043	3. תנועה (הפעלה ותחנות הרכבת)
2,808,712	2,519,374	4. משרדים ראשיים
525,716	496,411	5. הוצאות כלליות
567,187	519,588	6. החזרות על חשבון השקעות
1,596,000	—	
<u>11,546,716</u>	<u>8,901,836</u>	הוצאות ס"ה
<u>1,896,254</u>	<u>1,571,522</u>	עודף ההוצאות על ההכנסות

עודף ההוצאות על ההכנסות הגיע לסך 1,896,254 ל"י, לאחר שהוחזרו למשרד האוצר 1,596,000 ל"י על חשבון השקעות קודמות.

3. השקעות ברכבת מתקציבי הפיתוח

בשנות הכספים 1948/49—1957/58

ההשקעות ברכבת מתקציבי הפיתוח הסתכמו בשנת הכספים 1957/58 בסך 6,201,641 ל"י ומאז קום המדינה בסך 46,389,121 ל"י, שהם 71,832,877 ל"י, לפי הערך לשנת 1958.

השקעות ברכבת

התקופה	רכישת ציוד ושיקום המסילה הקיימת	בניית מסילות חדשות			ס"ה לפי הערך לשנת 1958 (י)
		מסילת החוף	מסילת חל אביב	מסילת הנגב	
	ל"י	ל"י	ל"י	ל"י	ל"י
1948/49	5,053	—	—	—	26,831
1949/50	306,718	941,464	—	—	6,003,755
1950/51	138,555	568,427	—	—	3,322,815
1951/52	774,193	401,034	—	—	4,665,651
1952/53	749,076	1,249,579	—	1,549,927	8,232,710
1953/54	1,734,285	448,423	387,805	1,506,262	7,664,337
1954/55	2,142,884	61,141	947,427	1,906,739	6,828,558
1955/56	6,788,623	—	356,103	4,605,084	14,569,764
1956/57	12,104,391	—	120,227	394,060	14,006,733
1957/58	5,900,718	—	—	300,923	6,511,723
השקעות ס"ה	30,644,496	3,670,068	1,811,562	10,262,995	71,832,877
					46,389,121

(י) על השיטה של חישוב הערך ראה בדו"ח זה, עמ' 47.

4. תפועול הרכבת

סוגי התפעול	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58
טונות משא	1,298,586	1,377,240	1,333,699	1,837,525
טונות - קילומטר	122,047,000	136,703,000	174,645,000	237,017,000
מספר נוסעים	3,060,001	3,391,089	4,565,249	4,657,135
נוסעים - קילומטר	211,733,000	246,117,000	327,286,000	332,657,000
ק"מ - קטר (קיטור)	1,178,221	815,692	586,822	313,035
ק"מ - קטר (דיזל)	574,936	1,087,074	1,260,453	1,505,421
ק"מ - קטר (קרונעים)	—	38,810	647,147	803,676

א. הנהלת החשבונות

במאזן רכבת ישראל ליום 31.3.1958 מופיע ערך הסחורות במחסנים בסכום 8,138,154 ל"י (ראה מאזן הרכבת, אקטיב, סע' 2, עמ' 290).

הביקורת, שנערכה בחודש נובמבר 1958, קבעה, שלא נעשתה במחסני הרכבת ספירת המלאי בעין, ולכן לא התבסס הסכום הנדון, המופיע במאזן, על נתונים פיסיים.

ב. ניצול ציוד מיושן

במחסני רכבת ישראל מצטברות כמויות ניכרות של ציוד מיושן, שיצא מכלל שימוש במרוצת הזמן. ציוד זה, שערכו הכספי ניכר, תופש שטחים רחבים משטחי התפעול של הרכבת. אשר למכירת הציוד הישן – בדומה למכירת גרוטאות ברזל – החליטה הממשלה, שאין למכור אותו לחוץ לארץ בלי להציעו קודם לכן למפעל ברזל מקומי, ורק במקרה שמפעל זה אינו מעונין בציוד הישן, ניתן רשיון ליצוא.

בשנת 1955 מכרה רכבת ישראל לחוץ לארץ כמות של למעלה מ-7,000 טון גרוטאות במחיר של \$ 272,255. במכירה זו לא נכללו הקטרים המיושנים, שיצאו מכלל שימוש עוד בזמן המנדט; קטרים אלו תפשו רציפים אחדים בסדנאות הקישון ובמוסך בלוד.

מאז אפריל 1956 דנה הביקורת עם הנהלת הרכבת בשאלה של מכירת הציוד המיושן ובכלל זה הקטרים המיושנים. בהתאם להסדר המוזכר מכרה הנהלת הרכבת במאי 1958 קטרים אלו למפעל הברזל המקומי; אולם הם לא נמכרו כציוד מיושן אלא כגרוטאות ברזל, שערכן נופל מערכו של ציוד מיושן. המכירה, שפורסם עליה מכרז, נערכה שלא באמצעות הנהלת הרכבת.

לפי הערכת הנהלת הרכבת יצטבר שוב עד סוף שנת 1958 ציוד מיושן במשקל של 4,000 טון בקירוב. בעקבות הביקורת הסכים משרד המסחר והתעשייה בחודש נובמבר 1958 למכירת הציוד הספציפי המיושן (כגון קטרים וטנדרים) על ידי הנהלת הרכבת בעצמה.

ג. מחלקת המכונאות וסדנאות הרכבת בקישון

מתפקידה של מחלקת המכונאות לטפל בכל הציוד הטכני הרבגוני של הרכבת, כגון: קטרי דיזל וקישור, קרונועים, קרונות נוסעים ומשא לסוגיהם ומתקנים שונים, ולנהל את סדנאות הרכבת בקישון. המחלקה מעסיקה בסך הכול כ-700 עובדים ותקציבה בשנת 1957/58 הסתכם ב-3,250,000 ל"י בקירוב ובשנת הכספים 1958/59 בסך 4,300,000 ל"י בקירוב.

החל משנת 1957 נערכה ביקורת מקיפה על יחידה זו. נקבע שכמה ליקויים יסודיים, שעליהם הצביעה הביקורת עוד בשנת 1950, לא תוקנו או תוקנו במידה בלתי מספקת; ליקויים, במיוחד באחזקת קרונות, צוינו בראשית 1957 (ראה דו"ח שנתי מס' 8, עמ' 205) ובתחום ארגון העבודה והפיקוח עליה – במשך שנת 1958.

הביקורת, שנערכה בחודשים יוני-יולי 1958, העלתה בין השאר.

1. לפי הסדר המינהלי ברכבת הוטל על מחלקת המכונאות לטפל מיד בחקירת מקרי הפרעות – (שתקים) – הקורים לעתים תכופות בקטרים ובקרונועים תוך תנועה בקווים. בשנת 1957/58 קרו כ-100 מקרי שתק כאלה, ונקבע, שמחלקת המכונאות טיפלה בהם לעתים בקצב אטי מדי: ב-20 מקרים לא הסתיים הטיפול בזמן הביקורת, אף על פי שההודעות על מקרי השתק הגיעו למחלקה כ-9 חודשים לפני זמן הביקורת.

2. נקבעו ליקויים חמורים באחזקת הנייד: מספר לא מבוטל של תקלות אירעו לכוח המתניע בשל ביצוע בלתי תקין של תיקונים או בשל התקנה בלתי יעילה של חלקים הן בסדנאות והן במוסכים של המחלקה. בין השאר נקבעו מקרים מספר, בהם לא נבדקו המתקנים די הצורך לפני הפעלתם, ומתקנים נתקלקלו ימים אחדים אחר תיקונם.

9. רכישת גשרי שקילה

הנהלת רכבת ישראל קנתה בשנת 1956 בגרמניה 3 גשרי שקילה במחיר של כ-50,000 ל"י; הם נרכשו לשקילת קרונות משא בתנועה. אחד משלושת הגשרים היה מיועד להחליף את גשר השקילה בתחנת חיפה-מזרח, ששקל קרונות משא בתנוחה.

הביקורת, שנערכה בחודש יולי 1958 על רכישת גשרי השקילה, קבעה, שגשר השקילה, שהותקן בתחנת חיפה-מזרח, אינו ממלא את תפקידו: התנאים הקיימים בתחנה זו אינם מאפשרים שקילת קרונות משא בתנועה ולכן גם הגשר החדש – כקודמו – אינו מסוגל לשקול את הקרונות אלא בתנוחה. מתברר, שהחלטת הנהלת הרכבת בדבר רכישת גשר שקילה זה לשם הפעלתו בתחנת חיפה-מזרח – בתנאים הקיימים – הייתה מוטעית. שני גשרי השקילה האחרים עדיין לא הותקנו.

ה. תחנת הרכבת בהרצליה

במסגרת התקנת האיתות החשמלי החדש לאורך קו החוף החליטה הנהלת הרכבת בשנת 1956 להקים מבנים להתקנת איתות חשמלי בארבע תחנות: כפר ויתקין, בית יהושע, שפייה והרצליה. לגבי הרצליה החליטה הנהלת הרכבת, מסיבות טכניות, להקים את מבנה האיתות במרחק של כמה מאות מטר ממקום החנייה הקיים, להעביר בהודמנות זו את מקום החנייה למקום האיתות החדש ולהרחיב את מבנה האיתות על ידי תוספת מבנה לנוחיות קהל הנוסעים.

הביקורת העלתה, שמבנה האיתות והמבנה לנוחיות קהל הושלמו בחודש מאי 1957 ומאז הופעל על הציוד לאיתות חשמלי. אולם מחוסר כביש גישה למבנה החדש לא הייתה כל אפשרות להעביר אליו את מקום החנייה, וכתוצאה מכך המבנה הנוסף אינו מנוצל. רק בחודש דצמבר 1957 החלה הנהלת הרכבת במשא ומתן עם המועצה המקומית הרצליה בדבר סלילת כביש גישה למבנה האיתות, אך הדיונים לא נשאו פרי, ועד לחודש נובמבר 1958 לא נסלל כביש הגישה. ההשקעות בהרחבת המבנה לנוחיות קהל הנוסעים הסתכמו ב-8,000 ל"י בקירוב.

10. מסירת זכיון למסעדה ומזנון בתחנת באר שבע

בחודש דצמבר 1956 פירסמה הנהלת הרכבת מכרז על מסירת זכיון למסעדה ומזנון בתחנת הרכבת בבאר שבע; לפי תנאי המכרז היה על הזוכה לדאוג על חשבונו לשיפורים מסוימים בבניין המסעדה ולשלם תשלום חד-פעמי כדמי זכיון ותשלום חודשי כדמי שכירות. בעקבות המכרז נתקבלה הצעה אחת בלבד: תושב באר שבע הציע כדמי זכיון תשלום חד-פעמי בסך 1,000 ל"י וכדמי שכירות תשלום חודשי בסך 30 ל"י, נוסף על ההשקעות הדרושות לביצוע השיפורים בבניין. ועדת הזכויות של הרכבת החליטה ב-31 בדצמבר 1956 לקבל את ההצעה, אולם המציע, שהזמין לחתום על החוזה רק במאי 1957, חזר בו מהצעתו בנימוק, שמתן האישור התעכב זמן רב מדי.

ביולי 1957 החליטה ועדת הזכויות של הרכבת על מסירת אותו זכיון, בלא שקדם להחלטה זו פרסום מכרז חדש. הובאו לפני הוועדה 2 הצעות, שבעליהן היו מוכנים לקבל את התנאים, שנקבעו לגבי המכרז מסוף דצמבר 1956: תשלום חד-פעמי בסך 1,000 ל"י כדמי זכיון, תשלום חודשי

בסך 30 ל"י כדמי שכירות והשקעות לביצוע שיפורים בבניין המסעדה. הוועדה קיבלה את ההצעה של קואופרטיב, שהוא גם בעל הזכיון למוזונים ברכבות. החוזה בין הנהלת הרכבת לבין הקואופרטיב נחתם במארס 1958 לתקופה של 3 שנים. לפי אומדן הנהלת הרכבת היה על הזוכה להשקיע בהכנת המקום סך 6,000 – 7,000 ל"י.

בתקופה בין חודש דצמבר 1956, בו נקבעו התנאים למסירת הזכיון, לבין חודש יולי 1957, בו נמסר הזכיון לקואופרטיב, חל שינוי בולט במצב, שהיה עשוי במיוחד להשפיע על תיקף התנועה בתחנת הרכבת בבאר שבע. הנהלת הרכבת פגעה בעקרונות היעילות באשר לא פירסמה מכרז חדש ומסרה את הזכיון לפי תנאי המכרז הקודם, בלא להביא בחשבון את השינוי שבינתיים חל במצב.