

בתחילת 1961. אשר לציוד ההכרחי והדרוש, הוקמה בעקבות הביקורת בינואר 1962 ועדה של בעלי מקצוע לקביעת תקן לציוד החייב להיות בכל מוסך, הכל לפי סוג בית המלאכה.

3. לפני מתן רשיון לפתיחת מוסך נערכת בדיקה. כנגד זה, בדיקות לאחר פתיחתו אינן נערכות בשיטתיות. ביקוריו של המפקח היחידי שלרשות המחלקה אינם נערכים לפי תכנית קבועה מראש ואין הוא מכין דו"חות בכתב על ביקוריו.

4. תוקף הרשיון הוא לשנה ועל בעל המוסך לחדשו מדי שנה בשנה. רשיונותיהם של רבים מבעלי המוסכים לא חודשו.

הפיקוח על יבוא חלקי חילוף

בשנים 1959 ו-1960 הורשו לתנועה 107 ג'יפים משומשים מתוצרת חוץ; באותה תקופה אסור היה לייבא ג'יפים מחוץ לארץ. נתברר, שיבואן הגיש בקשה ליבוא חלקי חילוף לג'יפים, בכללם 107 שלדות. הבקשה אושרה, אף על פי שמתוך עיון מפורט בבקשה ניתן היה להיווכח, שהבקשה כללה למעשה 107 ג'יפים בצורה מפורקת, פרט לכמה חלקים המיוצרים בארץ. בהגיע הסחורה לארץ הוצאה מהמכס כחלקי חילוף, וסכום המכס ששולם עליה היה בסכום ניכר פחות מהמגיע על ג'יפים שהורכבו בארץ.

משרד התחבורה - נמל תעופה לוד

א. ההתפתחות למפעל עסקי

ההתפתחות המהירה, שחלה בתנועה האווירית, מחייבת פיתוח מתאים של נמל התעופה לוד במגמה להפכו לנמל תעופה בינלאומי ממדרגה ראשונה. נמל תעופה מסוג זה מספק מספר גדול של שירותים בעלי אופי מסחרי. משרד התחבורה הביא בחשבון עובדה זו, כשהחל משנת 1961/62 ערך את תקציב הנמל בצורה, שהוצאותיו יתכסו מהכנסותיו. בהצעת התקציב 1962/63 נאמדה ההכנסה כך, שהיא מכסה גם הפרשות לפחת, לריבית, לפנסיה ופיצויים, כנהוג במפעלים העסקיים האחרים של המדינה.

במערכת החשבונות של הנמל עדיין לא הוכנסו השינויים המתחייבים מהתפתחות זו (ראה דו"ח שנתי מס' 11, עמ' 270); חשבונותיו מתנהלים כשל יחידות ממשלתיות ארגוניות, זאת אומרת הרישום הוא על פי שיטת המזומנים ובכפופות לסעיפי התקציב.

הפנקסים מנוהלים במשרד התחבורה שבירושלים, וחשב המשרד מבצע את התשלומים של מינהלת הנמל. אחת התוצאות ממצב זה היא, שמינהלת הנמל לעתים אינה יודעת, מה הן יתרות החשבונות של לקוחותיה — חברות התעופה, בעלי הזכויות ומקבלי שירותים אחרים. נסיון להתגבר על כך על ידי הנהגת הסדרי רישום בנמל — מחוץ למערכת החשבון נות המרכזית של המשרד — לא הביא לתוצאות חיוביות, כיוון שהרישומים אינם ניתנים לאימות בשיטות הבידוק המקובלות. הביקורת העלתה הפרשים ניכרים בין רישומים אלו לבין מצב החובות והזכויות של הלקוחות לאמיתו. הפיכת מערכת החשבונות של הנמל למערכת חשבונות עסקית נמצאת בטיפול של ועדה בינמשרדית, שמונתה ע"י החשב הכללי.

מעבר לעניין זה מתעוררת השאלה הכללית, אם יכולה מחלקה ממשלתית לנהל, בגמישות ובשיטות העסקיות הדרושות, מפעל בעל אופי עסקי כמו נמל התעופה, שהיקף שירותיו גדול כבר כיום וגדל והולך. מן הראוי לבחון, איזו צורה ארגונית יש לשוות לו, כדי שאפשר יהיה לנהל את המפעל על בסיס עסקי תוך שמירה על הפיקוח הממשלתי, הדרוש בשל תפקידי הממלכתיים — ובתוכם הבטחוניים — והכלל-ציבוריים של הנמל. קיימות אפשרויות שונות לפתרון הבעיה; ובשעת ההכרעה יש לשקול במיוחד, איזו בעלות תתאים לו ביותר מבחינה ציבורית, ואלו דרכים רצויות ביותר לגיוס הון לפיתוח הנמל בעתיד.

ב. שינויים בבניין בית הנתיבות

בסוף שנת 1956 החליט משרד התחבורה להקים בלוד בית נתיבות חדש, שיוכל לעמוד בעומס של 800,000 עד 900,000 נוסעים לשנה. כיוון שלפי התכנית לא יופעל בית הנתיבות החדש לפני 1965, ראה המשרד צורך להתאים את בית הנתיבות הקיים לאפשרויות טיפול במספר גדל והולך של נוסעים עד להפעלתו של החדש. רעיון המשרד היה לבצע את ההתאמה לא בדרך של הרחבה אלא להסתפק בשכלולים פנימיים בבניין. בחודשים דצמבר 1961—פברואר 1962 נערכה ביקורת על פעולות המשרד להתאמת בית הנתיבות הקיים.

1. משרד התחבורה החקשר עם חברה מחוץ לארץ, כדי שהיא תערוך תכנית כללית של השינויים, שיש לבצע בבניין בית הנתיבות הקיים, ואילו את התכנון המפורט ואת הביצוע החליט למסור בידי מע"צ. במאסר 1958 נתקבלו מהחברה התכניות הראשונות במסגרת התכנית הכללית. תהליך התכנון, בכלל זה התכנון המפורט שעל ידי מע"צ, נמשך ממאסר 1958 עד תחילת 1960. התכנון המפורט כלל בין השאר: מה תהא החלוקה האגפית החדשה בבניין; אלו אביזרים יש להתקין ואלו שכלולים יש לערוך. ההשהייה של כשנתיים נגרמה בעיקר על ידי כך, שלא היה תיאום מספיק בין הגורמים שהיו שותפים לתכנון — יחידות משרד התחבורה, החברה מחוץ לארץ ומע"צ; גם המשא ומתן עם יתר משרדי הממשלה הנוגעים בדבר, חברות התעופה ובעלי הזכויות בנמל התעופה על השגת הסכמתם לשינויים המוצעים נמשך תקופה ארוכה.

לפי ההנחיות, שקיבלה החברה, היה עליה להכין תכנית להתאמת בית הנתיבות לשעת שיא, שבה נכנסים ויוצאים שני מטוסים כשבכולם יחד 320 נוסעים. אולם הנחיות אלו לא עמדו במבחן המציאות. עוד בסוף שנת 1958, בעקבות העלייה מ-100,000 נוסעים בשנת 1957 ל-143,000 בשנת 1958, ניתן היה לצפות לכך, שתנועת הנוסעים תקבל ממדים יותר גדולים. בשנת 1961 הגיע מספר הנוסעים, שעברו דרך הנמל, לכדי 300,000, ושיא העומס עלה לפעמים על 320 נוסעים.

2. הפעולות הראשונות לביצוע העבודה נעשו רק בסוף 1959; עבודת השינויים בקומות העליונות נמשכה מאפריל 1960 למאי 1961; עבודת השינויים בקומת הקרקע נעשתה במחצית השנייה של שנת 1961.

ביצוע השינויים כרוך היה בקושי מיוחד, כיוון שאת העבודות היה צריך לעשות, כשפעולות בית הנתיבות נמשכו כדרכן. אולם ההשהיות נגרמו במידה ניכרת על ידי כך, שלא היה תיאום מספיק בין משרד התחבורה לבין מע"צ ושניתנו הוראות ביצוע ושינויים על ידי נושאי תפקידים שונים הנוגעים לדבר. מלבד זאת כיהנו בתקופת הביצוע — 1960 ו-1961 — 4 מנהלים זה אחר זה כמנהלי הנמל כשלכל מנהל רעיונות משלו על השינויים שיש לבצע.

3. להלן ניתנת טבלה המראה את הכספים, שאושרו להתאמת בניין בית הנתיבות והשימוש בכספים אלה. טבלה זו מראה, שבסוף כל אחת מהשנים 1957/58 עד 1960/61 נותרו סכומים ניכרים מהכספים, שאושרו בתקציב לאותן שנים לצורך ביצוע העבודה.

הכספים שאושרו ומידת השימוש בהם

בשנים 1957/58 עד 1960/61

שנת הכספים	הכסום שאושר			הכסום שהוצא בפועל	היתרה הבלתי מנוצלת בסוף השנה
	הקצבה שוטפת	עורפים שאושרו	ס"ה שניתן להוצאה		
	ל"י	ל"י	ל"י	ל"י	ל"י
1957/58	132,000	—	132,000	56,081	75,919
1958/59	130,000	64,300	194,300	73,762	120,538
1959/60	100,000	76,600	176,600	79,100	97,500
1960/61	350,000	147,192	497,192	321,572	175,620

עד ליום 31.3.1961 הוצאו אפוא 530,515 ל"י; לשנת 1961/62 לא הוקצב סכום נוסף, אלא לרשות המשרד הועמד העודף בסך 175,000 ל"י מהשנה החולפת. מתברר, שחוסר אמצעים כספיים לא היה גורם מעכב בביצוע העבודה.

עוד בשנת 1956 ניכר היה, שבית הנתיבות במתכונתו ובהיקפו דאז לא יוכל, עד להפעלת בית הנתיבות החדש, להבטיח טיפול מהיר ונאות במספר גדל והולך של נוסעים. היה אפוא צורך בהתאמת הבניין הקיים לממדי תנועת הנוסעים במשך תקופת המעבר. המשרד אמנם נקט צעדים להוציא שינויים לפועל; אולם ההנחיות שניתנו לחברה המתכננת מוכיחות, שהמשרד לא ראה בממדים נכונים את ההתפתחות של הנמל. אף בנוגע לאותו גידול, שהובא בחשבון, פיגרו הפעולות בתכנון ובביצוע.

באוקטובר 1961 החליט המשרד לבצע בבית הנתיבות באופן דחוף שינויים נוספים בהיקף כספי של כ-1.3 מליון ל"י, והוחלט שלא להסתפק בשיפורים פנימיים בבניין הקיים אלא להרחיבו.

ג. סדרי השמירה

בנמל תעופה לוד מצוי רכוש גדול של המדינה, חברות התעופה ובעלי הזכויות. עד סוף מארס 1959 הציבה המשטרה שוטרים בנמל, ומשרד התחבורה השתתף בסך 40,000 ל"י לשנה בכיסוי שכר השוטרים. באפריל 1959 הפסיקה המשטרה שירות זה, כיוון שהבטחת השמירה במקום איננה לדעתה עניין השייך לתחום פעולותיה. כתוצאה מכך בלילות, בשבתות ובחגים, כשצוותות עובדי הנמל אינם במקום, נשאר הנמל בלא שמירה. בשנת 1961 אירעו כמה התפרצויות, כגון כניסה בשעות הלילה למטוס פתוח כשחפצי הנוסעים היו בתוכו, והתפרצות לאחת החנויות שבבית הנתיבות וגניבת סחורות ממנה.

הקמתה של יחידת שיטור עצמאית בנמל נמצאת בדיון.