

הרישומים במחלקת המכונאות העלתה, שבמקרים רבים לא קוימן ההסדרים, שעליהם הוסכם בין שתי המחלקות.

— נמצאו מקרים, שהקרונות לא הועברו לבתי המלאכה, אף כי על הקרונות נדבקו התווים הדרושים. למשל בספטמבר 1962 סומנו 18 קרונות משא ובינואר 1963 — 23 קרונות משא כמיועדים לבדק או לתיקון, אך במשך שבועות מספר אחרי הסימון לא הועברו לשטח בתי המלאכה, ואין ודאות שלא היו בתנועה בתקופה שאחרי סימונם. לעומת זאת נמצאו מקרים, שמחלקת התנועה העבירה לבתי המלאכה קרונות, שלא נשאו תווי בדק ולא היו למעשה טעונים תיקון.

— לעתים קרובות לא ניתן לבודקי הקרונות הזמן הדרוש לביצוע הבדיקה ברכבות המגיעות לתחנות. עיכוב הבדיקות מביא לאיחורים בהעברת קרונות לבדק מנע, והוא אף עלול לגרום השהייה בגילוי קלקולים עם כל הסיכון הכרוך בו.

הוראה, שניתנה במאי 1963 על ידי מחלקת התנועה בדבר טיפול בקרונות פסולים, אמנם הביאה לידי שיפור המצב, אולם הביקורת קבעה, שגם לאחר מתן ההוראה קרו מקרים המצביעים על חוסר תיאום בין שתי המחלקות.

תיקון ליקויים

התאמת חשבונות עם האוצר

דו"ח שנתי 13, עמ' 317

זה זמן רב לא נערכו התאמות בין חשבון האוצר המתנהל בספרי הרכבת לבין החשבון המקביל המתנהל בספרי החשב הכללי. בהתאמה, שנעשתה בשנת 1960, נתגלו הפרשים ניכרים בין החשבונות. לדעת הביקורת יש לערוך התאמת החשבונות לעתים תכופות ולא פחות מאשר בסוף כל שנת כספים.

ביולי 1963 נערכה התאמה בין החשבונות ליום 31.3.1963 והותאמו כל ההפרשים.

הובלת אבן לבניית נמל אשדוד

דו"ח שנתי 13, עמ' 317

מאז נובמבר 1961 מובילה רכבת ישראל לנמל אשדוד אבנים ממחצבות בשביל השותפות הקבלנית העוסקת בבניית הנמל. הרכבת השקיעה, לקראת הובלה זו סכום של 4.4 מליון ל"י בבניית מסילה מהקו הראשי לנמל אשדוד, ברכישת נייד וציוד. מחירי ההובלה התבססו על תחשיב, לפיו תובל כמות של 3.81 מליון טון אבנים במשך 3 שנים, ושהעסקה כולה תכניס לרכבת סכום של כ-6.25 מליון ל"י.

הביקורת הצביעה על כך, שלא נחתם חוזה בין הרכבת לבין השותפות הקבלנית; דרשה, שייקבעו בהקדם התנאים, שלפיהם מובילה הרכבת את האבנים מן המחצבות לנמל אשדוד.

ועמדה על כך, שאם המשא ומתן בין הצדדים לא יביא לחתימת חוזה בלא דיחוי נוסף, יימסר העניין לבורר או ייקבעו דמי הובלה בצורת תעריף.

בסוף ינואר 1963 הוקמה ועדה בהרכב המנהלים הכלליים של משרד האוצר, משרד התחבורה ונציג השותפות הקבלנית, והוטל עליה להסדיר את כל העניינים השנויים במחלוקת כדי לאפשר חתימת חוזה. החוזה בין הרכבת לבין השותפות הקבלנית נחתם ביום 17.12.1963 ונקבע בו, שבעד ההובלה למעשה, שהוערכה על ידי הוועדה בכ"2.8 מליון טון בלבד, תשלם השותפות הקבלנית לפי התעריפים, שהתבססו על הובלת מטען כולל של 3.81 מליון טון ולרכבת ישולם פיצוי של 70 אגורות לטון על כל ההפרש שבין הכמות שהובלה למעשה לבין 3.81 מליון טון. לפי התנאים עליהם הוסכם אפשר להניח, שההכנסה הכוללת של הרכבת מעסקה זו לא תעלה על 5.3 מליון ל"י בקירוב.

מאידך גדלו הוצאות הרכבת: רכישת 30 קרונות נוספים במחיר של כמליון ל"י נזקפה לחובת תקציב הרכבת, ועל ידי זה עלו השקעותיה והגיעו ל-5.4 מליון לירות. תקופת ההובלה הוארכה בכ"7½ חודשים, דבר המגדיל את הוצאות התפעול, שהן, לפי חישובי הרכבת, מליון ל"י בקירוב לשנה, ואת התקופה, שעליה יש לחשב את הריבית על ההשקעות.

מימון בניית שלוחות

ד"ר שנת 13, עמ' 319

לא נקבעו קווים מנחים ולא נרשמו בתיקים השיקולים התפעוליים והמסחריים, שהניעו את הנהלת הרכבת לקביעת תנאי המימון של סלילת השלוחות. לדעת הביקורת על הרכבת, כמפעל ממלכתי, לקבוע קווים מנחים, שיבטיחו, נוסף על העניין המשקי של הרכבת, טיפול שווה ביסודו לכל לקוח.

הנהלת הרכבת הוציאה בפברואר 1963 הוראות נוהל, לפיהן על המנהל המסחרי לערוך להבא מזכר, בו יצוינו ההנמקות לקביעת תנאי המימון.

הנהלת הרכבת אינה מנהלת רישום מרוכז על תוצאות ההפעלה של כל שלוחה ושלוחה — דבר שהיה דרוש כדי לעמוד על התוצאות המשקיות והתפעוליות. רישום מרוכז של תוצאות ההפעלה עשוי גם לשמש בסיס לתחשיב הכדאיות המשקית בבניית שלוחות במקרים דומים בעתיד ולקביעת התנאים.

בשנת 1963 הונהג "כרטיס שלוחה", בו מציינים את הפרטים העיקריים המתייחסים לבניית השלוחה והפעלתה.

סכומי השתתפות הלקוחות במימון בניית השלוחות אינם נרשמים בספרי הרכבת באופן אחיד: יש אשר נוכח ההשתתפויות מסכום ההשקעה, ולפיכך הן לא נכללו בחשבון ההשקעות, ויש אשר כל ההשקעות נזקפו לחובת תקציב הפיתוח. כתוצאה מכך אין חשבון ההשקעות מראה את הסכומים, שהושקעו בבניית השלוחות, ומאידך נרשמו סכומים כהכנסה, שלמעשה מהווים החזרת השקעות, ועל ידי כך הוגדל בלא הצדקה חשבון הריווח התפעולי של הרכבת. הנהלת הרכבת באה לידי הסדר עקרוני עם הממונה על התקציבים, לפיו יתוקנו סעיפי תקציב הרכבת כך שיכלול סעיפים מיוחדים לרישום הכנסות מהשתתפות של לקוחות בבניין שלוחות, שיבטיחו רישום אחיד.

בית הדפוס של הרכבת

דו"ח שנתי 13, עמ' 321

הדפסת כרטיסי הנסיעה של הרכבת נעשית בבית דפוס משלה. ב-1956 אישר החשב הכללי באופן זמני הסדר זה, הקיים עוד מתקופת המנדט. לדעת הביקורת יש להגיע לכלל החלטה סופית, אם יש להחזיק בית דפוס מיוחד או להזמין את ההדפסות אצל המדפיס הממשלתי. באוקטובר 1963 מינה החשב הכללי ועדה בינמשרדית בהשתתפות באי כוח אגף התקציבים, רכבת ישראל והמדפיס הממשלתי לשם בדיקת פעולות הדפוס ברכבת ישראל מבחינת המשקיות ומבחינת השמירה על טפסים בעלי ערך כספי. הוועדה עוד לא סיימה עבודתה.

עובדים של בית הדפוס ממלאים גם תפקידי ביצוע וגם תפקידי רישום בניגוד לעקרונות המינהל התקין.

עובדים העוסקים ברישום אינם מטפלים בביצוע ההדפסות, ובכך תוקן הליקוי בחלקו ; לא נעשתה עדיין הפרדה בין הרושם לבין המבצע את המשלוחים.