

תיקון ליקויים

מחלקת המכונאות — תחזוקת קטרים וקרונות

דו"ח שנתי 14, עמ' 405

תכניות התחזוקה ומידת הביצוע של בדיקות מנע תכניות התחזוקה של קרונות משא ונוסעים ברכבת ישראל מבוססות על מחזוריות בדק מנע, שהיא קטנה מן הסטנדרד הבינלאומי. לקרונות נוסעים לא תוכנן בדק כללי, שעל פי הסטנדרד צריכים לעשותו פעם לשלוש שנים. מידת הביצוע המעשי של בדק מנע — מחזוריות הבדיקות של קרונות משא ונוסעים — הייתה קטנה ברוב המקרים אף מהסטנדרד המוקטן, שרכבת ישראל קבעה לעצמה.

במחזוריות הבדיקות של קרונות המשא לא חל שיפור. לעומת זאת העלתה ביקורת מעקב שיפור בבדק קרונות הנוסעים: עובדה תכנית לבדק כללי תלת-שנתי והוחל בביצועה. התכנית לבדק מנע שנתי בוצעה בשיעור העולה על זה של השנה הקודמת בכ-50%.

בתכניות השנתיות והחודשיות לתחזוקה אין פירוט של חומרים וכוח האדם, הדרושים לביצוע המטלות.

תכניות התחזוקה לשנת 1964/65 עדיין אינן כוללות פירוט של חומרים וכוח אדם. לפי הסבר של המהנדס הראשי למכונות אפשר יהיה להגיע לפירוט זה רק לאחר ריכוז הנתונים לגבי שלושה מחזורים רצופים. בדעתה של הנהלת הרכבת להפעיל מיכון לריכוז הנתונים הדרושים.

ברכבת ישראל נמצאו בשימוש 32 קרונות נוסעים ישנים מאוד, שלפי חוות דעתו של מומחה מהטכניון לא היו עוד מתאימים לשימוש לפי התקן הבינלאומי. פעולת הבדק בקרונות אלה נפלה באופן בולט מהדרוש לפי תכניות התחזוקה של רכבת ישראל.

רובם הגדול של קרונות ישנים אלה הוצאו מן השימוש בסוף שנת 1963. ב-8 הקרונות מקבוצה זו, שנשארו עדיין בשימוש, בוצע בדק מתוכנן בשנים 1963 ו-1964.

תהליכי עבודה והסדרי פיקוח

נקבעו עיכובים רבים ומומושכים בתהליכי עבודה של בדק קרונות משא, הן מחמת איחורים בהוצאה ובהעברה של הוראות הביצוע ופקודות העבודה, והן מחמת פיגורים בביצוע העבודות. כתוצאה מכך נשארו הקרונות בבתי המלאכה ברוב המקרים שנבדקו, זמן ממושך מדי.

בדיקה חוזרת של תהליכי העבודה ותקופת השהות של קרונות המשא בבתי המלאכה בשנת 1964 העלתה, שלא חל שינוי במצב.

פעולות התחזוקה של מנועי הקטרים מפוצלות בשלושה מקומות עבודה: בתי המלאכה, מכון הדיולים ומוסד תפעולי דרום.

הרחבת מכון הדיולים נמצאת בשלב ביצוע. עם גמר ההרחבה, בשנת 1965/66, ירוכזו הטיפול והאחריות לפעולות התחזוקה של מנועי הקטרים במכון הדיולים.

לפי הנוהל הקיים על מנהל בתי המלאכה להגיש למנהל המחלקה דו"חות שוטפים על מהלך עבודות התחזוקה. לא הייתה הקפדה מספקת על קיום נוהל זה. נקבע הסדר, שלפיו מדווח מנהל בתי המלאכה באופן קבוע פעמיים בשבוע על הצבת קרונות לתיקון ועל החזרתם לתפעול אחרי תיקונם.

הוצאת קרונות מהתנועה לפעולות תחזוקה נמצאו מקרים, שקרונות, שסומנו לצורך העברתם לבדק ולתיקונים, לא הועברו לבתי המלאכה במשך שבועות אחדים. אין ודאות, שקרונות אלה לא היו בתנועה בתקופה שאחרי סימנם.

עדיין נמצאו מקרים רבים של עיכוב ממושך בהעברת קרונות, שסומנו לתיקון, לבתי המלאכה.

לעתים קרובות לא ניתן לבדקי הקרונות הזמן הדרוש לביצוע הבדיקה ברכבות המגיעות לתחנות. דחיית הבדיקות מביאה לאיחורים בהעברת קרונות לבדק מנע, העלולים לגרום השהייה בגילוי קלקולים. לא חל שיפור.

בית הדפוס של הרכבת

דו"ח שנתי 14, עמ' 411; דו"ח שנתי 13, עמ' 321

הדפסת כרטיסי הנסיעה של הרכבת נעשית בבית דפוס משלה. מבקר המדינה דרש להגיע לכלל החלטה, אם יש מקום להחזיק בית דפוס מיוחד זה. בבית הדפוס נקבעו ליקויים בפיקוח על הכרטיסים, שהם טפסים בעלי ערך כספי. בעקבות הביקורת מינה החשב הכללי באוקטובר 1963 ועדה בינמשרדית בהשתתפות באי כח אגף התקציבים, רכבת ישראל והמדפיס הממשלתי כדי לבדוק פעולותיו של בית הדפוס מבחינת משקיותו ומבחינת השמירה על טפסים בעלי ערך כספי.

במאי 1964 הגיעה הוועדה למסקנה, שבית הדפוס לכרטיסי נסיעה של רכבת ישראל יישאר במסגרת הרכבת, בעיקר בהתחשב בכך, שהוא מאפשר להדפיס בכל עת כמויות קטנות של כרטיסים בהתאם לצורך, בעוד שהדפסתם אצל המדפיס הממשלתי הייתה מחייבת להזמין כמויות גדולות בבת אחת ולהחזיק במלאי. הוועדה הסכימה לנוהל, שעובד על ידי חשב הרכבת, בדבר הדפסת טפסים בעלי ערך כספי, רישומם, אחסנתם, הפצתם והשמדתם, אולם קבעה, שנוהל זה מתקן רק חלק מהליקויים, שעליהם הצביע מבקר המדינה, והציעה להכניס בו תיקונים. החשב הכללי אישר את מסקנות הוועדה, והוראות הנוהל של חשב הרכבת תוקנו בהתאם לכך ביולי 1964.

מערכת החשבונות של רכבת ישראל

דו"ח שנתי 11, עמ' 291

תוצאות מעקב אחר תיקון ליקויים בנושא זה — ראה בפרק "התפתחות רכבת ישראל", עמ' 486 בדו"ח זה.