

רכוש שוטף

מלאי במחסנים ובדרך — 5,709,665 ל"י

מלאי הרכבת במחסנים ובמצבורי העבודה לא נספרו גם בשנת 1967/68. לפי המסמכים ברכבת נמצא במחסניה מלאי מת בערך של כ-1.3 מליון ל"י מלבד מלאי, שהתנועה בו איטית. במאי 1967 מינה מנכ"ל הרכבת ועדה לבדיקת המלאי ללא תנועה, בהתאם להוראות התכ"ם. עד מועד סיום הביקורת לא הוחל בספירת המלאי ובטיפול בפריטים, שאין בהם תנועה.

ספקים, זכאים ויתרות זכות — 5,235,123 ל"י

בעקבות ביקורת, שנערכה ב־1967 וסוכמה בדו"ח השנתי 18 (עמ' 501), החלה הרכבת בדצמבר 1967 לנהל באמצעות מיכון חשבונות עזר לחשבונות הבקרה בגין זכאים וספקים. אולם החשבונות הממוכנים אינם מקיפים עוד את כלל הזכאים; חשבונות לא מעטים של זכאים המסתכמים בכ־1 מליון ל"י עודם מנוהלים בפנקסי טיפול ברישום ידני, שאינם חלק מהנהלת החשבונות.

מערכת החשבונות של הכנסות הרכבת אף היא אינה מתנהלת באמצעות המכונות שברשות הרכבת, אלא בשיטות ידניות מיושנות מחוץ למערכת הנהלת החשבונות. אופן גיהול חשבונות ההכנסות אינו מבטיח דיוק במיון וברישומן של ההכנסות.

חייבים שונים — 4,288,684 ל"י

בחשבונות החייבים של הרכבת, כפי שהם מיוצגים במאזן, כלולים חובות של משרדי ממשלה בעד הסעת נוסעים והובלת משאות וחייבים אחרים בסך 1,733,897 ל"י. כנגד החובות יש זכויות לטובת משרדי ממשלה בסך 805,262 ל"י, הכלולות בהתחייבויות הרכבת; עודף החובות על הזכויות הוא איפוא 928,635 ל"י. על הרכבת היה לגבות את החובות ממשרדי הממשלה עד סוף מאי 1968, ובמקרה של צורך, בדרך של פנייה אל החשב הכללי. אי גביית החובות ממשרדי הממשלה במועד גרמה, שדו"ח החשב הכללי על ביצוע התקציבים של משרדי הממשלה לא שיקף את מלוא התוצאה של אותם משרדים, שחבו לרכבת.

הסעיף "חייבים שונים" אינו כולל את החוב בסך 2.2 מליון ל"י, שהרכבת תובעת מהקבלן, שבנה את נמל אשדוד, בשל הובלת חומרים לאשדוד. התביעה עודה נמצאת בבוררות מנכ"ל משרד האוצר (ראה דו"ח 18, עמ' 497).

ממצאי מעקב

הסדרי בטיחות

דו"חות שנתיים 18, עמ' 502; 17, עמ' 526; 16, עמ' 508; 15, עמ' 492

בעקבות התנגשות בין שתי רכבות נוסעים, הטיל שר התחבורה במאי 1964, על המנהל הכללי של משרדו, למנות ארבעה צוותי מומחים לעיבוד המלצות בתחומים הבאים: נוהלי הבלימה, בדיקת הבלמים ושאר אמצעי הבטיחות; סדרי הסמכה, השתלמות והדרכה לנהגים ועוזיהם;

קביעת תקנים לבדיקות רפואיות; ייעוץ בדבר סדרי אימות נהלים ותקנים בעניינים החשובים לבטיחות בהפעלת הרכבת, ומעקב אחר הפעלתם.

המלצות הצוות לקביעת נהלי הבלימה, בדיקת הבלמים ויתר אמצעי הבטיחות, אושרו ע"י המנהל הכללי בספטמבר 1965. נעשים עתה שיפורים, בהתאם להמלצות הצוות, ובכלל זה, התקנת מדחסים בתחנות הרכבת לבדיקת מערכת הבילום של הקרונות.

הצוות לקביעת סדרי הסמכה, השתלמות והדרכה לנהגים ועוזריהם הגיש את המלצותיו בינואר 1969. בהתאם להמלצות אלה, הותקנו תקנות בדבר סדרי הסמכה, הדרכה ובחינות, והוחל בעיבוד תכניות הדרכה לנהגים ועוזריהם.

המלצות הצוות לקביעת תקנים לבדיקות רפואיות פורסמו בדצמבר 1967 בתקנות שירות המדינה, מינויים.

הצוות לייעוץ בדבר סדרי אימות נהלים ותקנים בעניינים החשובים לבטיחות בהפעלת הרכבת ומעקב אחר הפעלתם סיכם את המלצותיו באוקטובר 1968, והן הועברו להנהלת משרד התחבורה. על יסוד המלצות אלה מעבדת עתה הנהלת הרכבת מחדש ספר תקנות לתפעול הרכבות. עוד הוחל בהכנת הצעת חוק לסלילת מסילות ברזל ולעיבוד תקנים להחזקת מסילה, גשרים, קטרים וקרונות ומתקני בטיחות.

במאי 1964 הטיל שר התחבורה על המנהל הכללי של הרכבת להזמין מחקר אופרטיבי מגוף מוסמך על הניצול הרציונאלי של הציוד ברכבת, ובעיקר הכח המתניע. הנחיות, שנקבעו לביצוע המחקר, נשלחו למספר מומחים כדי שיגישו את הצעותיהם, ובאוקטובר 1967 נחתם חוזה עם חברה פרטית בדבר ביצוע המחקר.

החברה סיימה את הכנת השלב הראשון של המחקר האופרטיבי, ובספטמבר 1968 סוכם עמה, שעד מאי 1969 תגיש שני סקרים נוספים בנושאים הקשורים בתכנון לוח זמנים של הרכבות.