

הישיבה הארבע-עשרה של הכנסת השמינית

יום רביעי, כ"ח שבט תשל"ד (20 פברואר 1974)
ירושלים, הכנסת, שעה 11.00

א. מסמכים שהוגחו על שולחן הכנסת

חיו"ר ב. צ. קשת :
הנני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת. ראשונה
נשמע הודעה על המסמכים שהוגחו על שולחן הכנסת.
מוזכר הכנסת נ. לורך :
ברשות היושב-ראש, הנני מתכבד להודיע כי הוגח

ב. שאילתות ותשובות

לשאלה 3 : אמצעי כיבוי הנמצאים בשדה מיועדים
ומותאמים לכיבוי שריפות רגילות של המיתקנים והם
בנמצא ובמצב תקין. לפי מיטב ידיעתנו לא קיימים
אמצעי כיבוי סטאנדארטיים להשתלטות על דליקות של
בארות ימיות.

לשאלה 4 : התשלום למומחים מחוץ-לארץ הוא
500,000 דולר בתוספת הוצאות ממשיות אשר יכללו
גם רכישת ציוד מיוחד מחוץ-לארץ הדרוש להש-
תלטות על השריפה.

56. מענקים למשפחות מעוטות הכנסה וברוכות
ילדים

חבר-הכנסת א. אבטבי שאל את שר האוצר ביום י"א
בשבט תשל"ד (3 בפברואר 1974) :

בעקבות העלאת מחירי מוצרי היסוד חישבו ומצאו
כלכלנים שונים שהוצאות משפחה ממוצעת עשויות
להיות גדולות ב-100 לירות לחודש.

לעומת זאת הפיצוי שהמדינה תעניק למשפחות
בעלות הכנסה נמוכה יסתכם בסכום נמוך מזה בהרבה.
אבקש לדעת :

1. לפי תחשיבי משרד האוצר בכמה יעלו בחודש
הוצאות משפחה ממוצעת למוצרי יסוד ?
2. האם הפיצוי שנקבע אכן יכסה את ההוצאה
המשפחתית הנוספת של בעלי הכנסה נמוכה ?
3. אם אכן הנתונים הנזכרים לעיל נכונים — האם
בדעת שר האוצר להגדיל את מענקי ביטוח לאומי
למקבלי קיצבאות זיקנה ולמשפחות ברוכות ילדים ?

שר-האוצר פ. ספיר :

1. לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטאטיסטיקה
תגיע ההתייקרות הישירה כתוצאה מהקטנת הסובסידיות
על מוצרי מזון והתחבורה הציבורית ל-64 לירות בקירוב
לחודש בממוצע למשפחה.

2—3. במטרה לפצות משפחות מעוטות הכנסה
ומרובות ילדים על ההתייקרויות החליטה הממשלה על
הצעדים הבאים :

(א) תשלום מקדמה על חשבון תוספת היוקר בשיעור
של 6%, היינו עד למאקסימום של 42 לירות.

(ב) תוגדל קיצבת ילדים לפי השיעורים הבאים :

חיו"ר ב. צ. קשת :
שר האוצר ישיב לשאילתות של חברי הכנסת. אבקש
את שר האוצר לעלות לדוכן.

8. נסיבות הדליקה באבו-רודם

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר האוצר ביום ו' בשבט
תשל"ד (29 בינואר 1974) :

יואיל נא השר להשיבני :

1. מתי פרצה הדליקה בבארות הנפט באבו-רודם
ומה הם ממדי הנזק שנגרם למיתקנים והפסדי אבדן הנפט
מאז (עד מתן התשובה בכנסת) ?

2. מה היו קשיי כיבוי הדליקה והאם הובאו בחש-
בון, בעת הפעלת הבארות, אמצעי הגנה מקובלים, כגון
שסתומים לשעת חירום וברזי בטחון ?

3. מה האמת שאמצעי הכיבוי הנדרשים לא היו
כתקנם והיו ליקויים בתחזוקת הציוד הנדרש לכיבוי
דליקות ?

4. כמה עולים לאוצר אמצעי הכיבוי של המומחים
מחוץ-לארץ ?

שר-האוצר פ. ספיר :

לשאלה 1: הדליקה פרצה ביום 1 בינואר 1974 בערב.

אי-אפשר להעריך את ממדי הנזק שנגרם למיתקנים
עד לאחר כיבוי השריפה. אבדן שווי הנפט שנשרף
הוא 120,000 דולאר ליום.

לשאלה 2 : הבעיה בכיבוי הדליקה היא הפסקת
זרימת הנפט מהבארות הנובעות בלחץ עצמי. בזמן הכנת
הבארות להפקה הורכבו שסתומי-הבטחון כמקובל. ב-6
באוקטובר, עם פרוץ המלחמה, נסגרו כל הבארות.
ההפקה חודשה לאחר הפסקת-האש ואז התברר שחמש
מתוך כלל הבארות הימיות הנובעות לא חזרו לתפוקה
בכוח עצמן. על מנת להחיות את הבארות היה צורך
בפעולות שונות אשר אי-אפשר לבצען בזמן שהסתומים
נמצאים בתוך הבארות. לאחר פעולות אלה חזרו הבא-
רות לתפוקה מלאה.

בהתאם לחוות-דעת מאת מהנדס ההפקה של החברה
היתר החזרתם של ברוי-בטחון אלו שוב מפסיקה את
התפוקה. הנושא כולו ייבדק בדיקה יסודית לאחר ההש-
תלטות על הדליקה.

שר-האוצר פ. ספיר :

אני חושב, רובן או כולן. אבל אני מוכן לבדוק אם אדרש לעשות כן.

59. איסוף וזיקוק חוזר של שמן מנוע

חבר-הכנסת ע. נוף שאל את שר האוצר ביום י"א בשבט תשל"ד (3 בפברואר 1974) :

המהנדס הכימי הראשי בחברת "דלק", מר א. ב. שביט, קובע כי "ישראל יכולה לחסוך יותר ממיליון דולר בשנה על-ידי איסוף וזיקוק חוזר של שמני מנוע משומ-שים. לדבריו, שימוש חוזר כזה הוא אחת הדרכים הקלות ביותר לחסכון בדלק, ובשיטות של זיקוק חוזר אפשר לנצל שנית כשני שלישים מכל שמן המנוע המשומש." בדברים אלה, המתפרסמים בבטאון מכוני הנפט הישראלי ומצוטטים על-ידי "הארץ" מיום 30 בינואר 1974, מציע המהנדס שביט לאסוף את השמן המשומש ולזקקו.

אבקש לדעת :

1. האם נבדקה הצעה זו, או דומה לה ?
2. אם כן — מה היו מסקנות הבדיקה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

במדינת ישראל פועלת זה שנים רבות תעשייה של חידוש שמנים המנצלת את שמן הסיכה המוחזר על-ידי המפעלים והשוני. הפירסום ב"חדשות הנפט" נועד להג-ביר את מכירת שמן הסיכה המשומש ואיסופו על-ידי המוסכים, מפעלי התעשייה ובתי המלאכה, במגמת חסכון.

60. שינויים במחירים של מוצרי דלק

חבר-הכנסת א. לבנבראון שאל את שר האוצר ביום י"א בשבט תשל"ד (3 בפברואר 1974) :

בעתון "הארץ" מ-29 בינואר 1974 התפרסמה ידיעה בדבר ירידת מחירי הדלק בשוקי אירופה המתבטאת בסכומים נכבדים.

הנני שואל :

האם מוכן כבוד השר, נוכח הורדת מחירי הדלק בשוק העולמי, לבחון מחדש את מערכת המחירים של מוצרי הדלק בארץ ולתת הוראה להוויל מוצרים אלה לאור המציאות החדשה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

מערכת המחירים של מוצרי הדלק בארץ מבוססת על מחיר נפט גלמי מיובא הנמוך ממחירי השוק הבין-לאומי השוררים כיום. על כן אין מקום להוולת המחירים של מוצרי הדלק.

היו"ר ב. צ. קשת :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת לבנבראון.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה) : כבוד השר, לפי הפרסום בעיתון עלה מחיר הסולר לאניות ב-100% בחודש. אני שואל: האם יש הצדקה לעלייה כזאת של מחיר הסולר לאניות, והאם גם במצב זה הוא יותר נמוך מאשר מחירו בחוץ-לארץ ?

שר-האוצר פ. ספיר :

אין לנו שום רווח בדלק. 97% אנחנו מייבאים מהחוץ. איננו רוצים להפסיד, אבל איננו מרוויחים.

לילד ראשון, שני ושלישי תוגדל הקיצבה ב-10 לירות לחודש לילד, לילד רביעי ויותר תוגדל הקיצבה החוד-שית ב-15 לירות. לפיכך משפחה עם שלושה ילדים תקבל תוספת לקיצבה בסך של 30 לירות לחודש ; משפחה עם 4 ילדים תקבל תוספת לקיצבה בסך של 45 לירות לחודש ; משפחה עם 5 ילדים תקבל תוספת בסך של 60 לירות לחודש, וכן הלאה.

ג) התמיכה במשפחות מעוטות הכנסה המקבלות תמיכה סעד או קשישים הזכאים להטבה סוציאלית תוגדל ב-15 לירות בקירוב לנפש לחודש.

58. המלצות לקימוצים בתקציב המדינה

חבר-הכנסת ש. לורנץ שאל את שר האוצר ביום י"א בשבט תשל"ד (3 בפברואר 1974) :

ב"מעריב" מיום כ"ז בטבת תשל"ד נתפרסמה ידיעה תחת הכותרת : "הממשלה גנזה המלצות לקימוצים שהגישה ועדת שרים מיוחדת". בידיעה נאמר כי ועדת השרים הגישה שורה של המלצות לקימוצים וחסכון בתקציב המדינה, לרבות מערכת הבטחון, צה"ל, חברות ממשלתיות, נציגויות בחוץ-לארץ ורשויות מקומיות. בין ההמלצות שמונה העתון נאמר :

1. תוקפא מכסת הקילומטראז' למשרדים השונים עד חודש מארס 1975 ;
2. יונהג יום שבתון נוסף לרכב ממשלתי ;
3. יצומצמו נסיעות של עובדי ציבור לחוץ-לארץ ;
4. תיאסר הגשת כיבוד במשרדי הממשלה ;
5. כל הכנסים יומי העיון של עובדי המדינה ייערכו במקומות צנועים ;
6. לא יבוצעו שיפורים ושיפוצים בדיוור של משרדים ממשלתיים.

כאמור, העתון מוסר כי הממשלה החליטה לגנוז לפי שעה את ההמלצות הנ"ל.

רצוני לשאול :

1. האם הדברים הנ"ל נכונים, כולם או מקצתם ?
2. אם כן — מה הסיבה לדחיית המלצותיה של הוועדה ?
3. לנוכח ביטול הסובסידיות והידוק החגורה הנדרש מהציבור עקב העלייה במחירי מצרכי המזון הבסיסיים — האם מוכנה הממשלה להנהיג במשרדיה קימוצים וחסכון ?

שר-האוצר פ. ספיר :

שאלה 1: ההמלצות שמנית אמנם כלולות ברובן (למעט סעיף 2) בדיון-וחשבון של ועדת השרים שעסקה בנושא.

שאלה 2: המלצות הוועדה לא נדחו כי אם אושרו על-ידי הממשלה והן כבר מופעלות. הדבר אף פורסם ברבים.

שאלה 3: אין ספק שאנו מוכנים לחסכון ועושים כמיטב יכלתנו לקידום נושא זה הן בתקציב השוטף והן בהצעת התקציב שתובא בקרוב לכנסת.

היו"ר ב. צ. קשת :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת שלמה לורנץ.

שלמה לורנץ (חזית דתית תורתית) :

האם אפשר לדעת אילו מחמש ההמלצות אשר הזכרתי בשאלתה שלי הן כבר בשלב של ביצוע ?

שר-האוצר פ. ספיר :

לשאלה 1: כן.

לשאלה 2-4: עד כה לא נערכה בדיקה יסודית של העניין. בקרוב תתמנה ועדה שתבחן את הנושא.

לשאלה 5-6: חברת החשמל נתבקשה לבדוק את האפשרויות להפעלת תחנות כוח בדלק ובפחם כאחד, על כל ההשלכות הנובעות מכך. חברת החשמל נעזרת בבדיקה זו בחברת מומחים מחוץ לארץ.

היו"ר ב. צ. קשת :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת גוף.

עקיבא גוף (הליכוד) :

האם תיכנן האנרגיה לעשור הבא מביא בחשבון שימוש ישראלי מלא בנפט של אבו-רודס ?

שר-האוצר פ. ספיר :

אינני יכול לענות.

א. אין לי ראייה לטווח כה ארוך.

עקיבא גוף (הליכוד) :

אולי נצמצם את הטווח לחמש שנים.

שר-האוצר פ. ספיר :

אפשר לשאול רק שאלה אחת נוספת.

ב. איני בטוח אם יש מי שיועד מה יהיה גורל הנפט באבו-רודס. יכולות להיות כמה וכמה אפשרויות ועדיין מוקדם לדבר עליהן.

137. הקלות לנכים הנזקקים לכלי רכב

חבר-הכנסת ע. אמורי שאל את שר האוצר ביום ט"ו בשבט תשל"ד (7 בפברואר 1974) :

עקב עליית מחיר הבנוי הוטל גטל נוסף על נכים שהמכונית משמשת להם כלי חיוני לתנועה.

רצוני לשאול :

מה דעתו של השר לעשות כדי למצוא פתרון בצורת מתן פיצוי הולם על מנת לקיים בידם אפשרות נאותה לתנועה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

המנהל הכללי של משרד האוצר נפגש עם משלחת של הנכים. הוא הציע שיגישו את תביעותיהם בכתב והבטיח שתוך חודש תינתן להם תשובה. אני מזכיר לשואל כי מ-1 באפריל יופעל חוק ביטוח נכות שלבי-צועו אחראי המוסד לביטוח לאומי. המנהל הכללי של משרד האוצר הודיע לנציגי הנכים כי לאור זה ידון יחד עם המוסד לביטוח הלאומי בשאלה כיצד ניתן לסייע לנכים שבהם מדובר.

186. נזקי חדליקה באבו-רודס

חבר-הכנסת י. ארידור שאל את שר האוצר ביום כ' בשבט תשל"ד (12 בפברואר 1974) :

1. מה הוא הנזק שנגרם עד היום בשריפה באבו-רודס ?

2. מתי, לפי הערכת השר, תכונה השריפה ?

3. כמה נזק נגרם עד הכיבוי ?

93. הספקת גז לצרכנים

חבר-הכנסת ש. לורנץ שאל את שר האוצר ביום י"א בשבט תשל"ד (3 בפברואר 1974) :

בעתונות פורסמה מודעה מטעם החברות להספקת גז, בה הן מתריעות כי הפיגור בחלוקת הגז הולך ומחמיר מיום ליום וקיימת סכנה חמורה כי בקרוב לא תוכלנה חברות הגז להשתלט על החלוקה של גז לצרכנים.

לדעת מנהלי החברות נוצר מצב זה עקב גיוסם של כמחצית ממספר מחלקי הגז יחד עם רכבם, ומשום ש"השלטונות אינם חדורים 'חודעת הגז' ואינם מבינים שהספקתו הסדירה חשובה לא פחות מהספקה סדירה של חשמל, מים ומצרכים חיוניים אחרים".

אבקש לדעת :

אילו צעדים נוקטת הממשלה כדי להבטיח חלוקה סדירה של גז לציבור הצרכנים ?

שר-האוצר פ. ספיר :

צה"ל הסכים לשחרר מספר מתאים של מחלקים על רכבם ובכך לשפר את החלוקה.

102. ניצולם ופיתוחם של מקורות האנרגיה בארץ

חבר-הכנסת י. הורביץ שאל את שר האוצר ביום י"ג בשבט תשל"ד (5 בפברואר 1974) :

נוכח משבר האנרגיה וההשלכות הקיימות והאפשרויות של משבר זה על הכלכלה, החברה והמדיניות הישראלית — אבקש לדעת :

האם שוקלת הממשלה הקמתה של רשות מיוחדת אשר תעסוק בריכוז, בדיקה וחקירה של העניינים הנוגעים לניצולם ופיתוחם של מקורות אנרגיה במדינה לטווח הקצר, הבינוני והארוך ?

שר-האוצר פ. ספיר :

אנו בוחנים צה"ה נושא זה של היערכות לטיפול בבעיית האנרגיה. טרם הגענו למסקנות ולכן עדיין איני יכול למסור על כך.

110. פיתוח מקורות האנרגיה

חבר-הכנסת ע. גוף שאל את שר האוצר ביום י"ג בשבט תשל"ד (5 בפברואר 1974) :

ד"ר צבי דינשטיין, בדברו ביום עיון מטעם המרכז לניהול, אמר, כפי שדבריו מצוטטים ב"ידיעות אחרונות" מיום 30 בינואר 1974, כי "הצרה במשק שלנו היא שכולו תלוי במקור אנרגיה אחד ויחיד — הנפט. תלות זו מסוכנת ביותר". ד"ר דינשטיין הציע, לפי המצוטט, לבדוק את כדאיות השימוש בפחם להפעלת תחנות חשמל.

אבקש לדעת :

1. האם נכונים הדברים האמורים לעיל ?
2. האם נבדקה אפשרות של הפקת אנרגיית חשמל על-ידי ניצול הפרש הגובה בין הים התיכון לבקעת הירדן בכלל וליים המלח בפרט ?
3. אם נערכה בדיקה כזו — מה מסקנותיה ?
4. אם טרם נערכה — האם עומדת על הפרק בדיקה כזו ?
5. האם הועלתה לפני הרשויות המוסמכות הצעה להקמת תחנות חשמל שתופעלנה בפחם ?
6. אם הועלתה הצעה כזו — מה עלה בגורלה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

אנו אומדים את הנזק היומי בסכום של 120,000 דולר בקירוב. השריפה פרצה בתחילת ינואר ולדעת המומחים היא תכובה עד מחצית מארס.

187. תשלום תוספת יוקר

חבר-הכנסת י. ארידור שאל את שר האוצר ביום כ' בשבט תשל"ד (12 בפברואר 1974) :

האם יש לשר האוצר עמדה בעניין דרישת ההסתדרות ל-7% תוספת יוקר ?

אם כן — מה היא העמדה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

בפגישות עם ההסתדרות הבהרתי כי לדעתי יש מקום להגדלת תוספת היוקר עד לשיעור של 6%. הצעה זו התקבלה על-ידי ההסתדרות.

יש לזכור כי בנוסף לכך מוגדלים, לפי הצעתי, גם התשלומים לילדים החל בילד הראשון.

228. נתונים על הלוואה למר אדי מלכה

חבר-הכנסת ע. נוף שאל את שר האוצר ביום כ' בשבט תשל"ד (12 בפברואר 1974) :

בתצהיר שהוגש לבית-המשפט המחוזי, שפרטיו נמ-סרים בעתון "ידיעות אחרונות" מיום 11 בפברואר 1974, מוצהר כי מר אדי מלכה, שהיה מועמד בבחירות לכנסת השמינית, קיבל הלוואות מבנקים בשיעור של קרוב למיליון לירות למימון פעולותיו המפלגתיות. בין הבנקים המוזכרים, בנק הפועלים והבנק לפיתוח התעשייה. הבנק לפיתוח התעשייה הוא בשליטה ממשלתית.

על רקע הטענות כי כל הקמתה של רשימתו של מר מלכה לא נועדה אלא כדי לחבל בסיכוי כניסתה של רשימה אחרת לכנסת — כפי שאמנם אירע — אבקש לדעת :

1. האם הלוואה הבנק לפיתוח התעשייה כספים למר אדי מלכה או לחברה שבבעלותו, או שהוא מנהלה, בתקופת השנה שלפני הבחירות ?

2. אם כן — מה גודל ההלוואה ?

3. מה היו תנאי ההלוואה ?

4. האם היו ערבים להחזרת ההלוואה ?

5. אם כן — מי הם ?

6. מה היו נימוקי אישורה של הלוואה מסויימת זו ?

שר-האוצר פ. ספיר :

1. ביום 15 במארס 1973 אושרה לחברת "נאות

מצפה בע"מ" הלוואה על סך 90,000 לירות בתנאים אלה : מכירת מבנה תעשייתי שהיה בידי כונס במצפה-רמון בסך 140,000 לירות, מזה שילמו היוזמים במזומן 50,000 לירות ; היתרה בהלוואה נגד ערבות בנקאית — 90,000 לירות.

2. ביום 22 במאי 1973 הוגשה לבנק בקשה להלוואה על סך 993,000 לירות למימון הקמת מפעל לייצור אלמנטים מתועשים לבנייה במצפה-רמון בהשקעה קבועה בסך של 3.5 מיליון לירות. בתאריך 23 ביוני 1973 פנתה החברה לבנק בבקשה לקבלת מפרעה כדי לממן חלק מההשקעות הקבועות שביצעו במסגרת הפרוייקט. בחוד-שים יוני-ספטמבר אושרו ליוזמים מקדמות על סך כולל של 350,000 לירות על חשבון תכנית הפיתוח, וזאת בהסתמך על המלצת משרד המסחר והתעשייה והסכמת החשב הכללי לפנות לוועדת הקספים של הכנסת לשם קבלת ערבות המדינה לסכום זה.

עקיבא נוף (הליכוד) :

לא קיבלתי תשובה לשאלה מי היו הערבים.

שר-האוצר פ. ספיר :

אני מוכן לבדוק זאת. אינני בטוח אם הנוהג הבנקאי יאפשר להגיד את שמות הערבים, אבל אני מוכן לבדוק זאת. אין אני מכיר בכלל את העניין. אין אני בטוח אם השאלתה הזאת נוגעת לי, אבל כיוון שהמתחיל במצווה אומרים לו : גמור, אם השאלה תועבר אלי על-ידי מוכירות הכנסת, אבדוק זאת.

עקיבא נוף (הליכוד) :

האם בכל זאת התייעצו עם שר האוצר או עם אחד מעוזריו בעניין זה ?

היו"ר ב. צ. קשת :

אני מצטער, יש לך זכות להציג רק שאלה אחת.

עקיבא נוף (הליכוד) :

עכשיו אני שואל את השאלה. קודם לא קיבלתי תשובה לשאלות שנשאלו בכתב.

שר-האוצר פ. ספיר :

אינני מכיר את העניין. זה כולל ודאי תשובה לשאלתך אם התייעצו אתי. אבל אם אני צריך להוסיף, התשובה היא : לא.

עקיבא נוף (הליכוד) :

האם אין השר מכיר את העניין שהוא משיב עליו ?

שר-האוצר פ. ספיר :

יש פה יכוח ?

ג. הצעות לסדר-היום

1. ידיעות על אספקת טילים אנטי-טנקיים מארצות-הברית לירדן

יורם ארידור (הליכוד) :

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הממשלה נמצאת מבחינה קונסטיטוציונית במצב של התפטרות ; מבחינת מרכיביה היא במצב של התפוררות ; ומבחינת מילוי תפקידיה היא במצב של התמוטטות. לא זה בלבד שהעם

היו"ר ב. צ. קשת :

אנחנו עוברים לסעיף ב' של סדר-היום : הצעות לסדר-היום של חברי כנסת. רשות הדיבור לחבר-הכנסת ארידור, להצעתו לסדר-היום : ידיעות על אספקת טילים אנטי-טנקיים מארצות-הברית לירדן.

א. ודאי שהספקת הטילים האנטי-טנקיים מארצות-הברית לירדן לא תכריע בגורל המלחמה. אולם פירושה הוודאי במקרה של מלחמה: קרבנות נוספים. ירדן לחמה בנו במלחמת ששת הימים. ירדן הצטרפה למלחמה בנו במלחמת יום הכיפורים. חוסיין איננו זקוק לנשק זה אלא לגדננו. והנשק שהוא מקבל או יקבל מארצות-הברית איננו נייטרלי. הטילים האנטי-טנקיים מכוונים נגד הטילים שלנו; המסוקים מכוונים נגד החיילים שלנו. זאת האמת, ועלינו לומר את האמת הזאת קודם כל לעצ-מנו, אבל גם לידידנו.

ב. העובדה שיתחזק כוחו של הצבא הירדני מגדילה את הסיכוי למעורבותו בכל התחדשות צפויה של הקרבות. כשאינן כדורים — אין יורים. אולם כשהצבא הירדני יתחזק לא יהיה לו אפילו תירוץ, אפילו לא בפני סאדאת ואסאד, שלא להיכנס באורח פעיל למערכה.

ג. גם אם לא יופנה הנשק הזה בפועל נגדנו, עצם ריכוזו בגבולנו יחייב אותנו לרכז יותר כוחות לאורך הקו עם ירדן. שהרי אין למישהו שום התחייבות, ואי אפשר לסמוך על שום התחייבות, מה יעשה ומה לא יעשה בנשק הזה.

נוכח אמתות וזעקות אלו, אדוני היושב-ראש, הממשלה היא אילמת. והרי המשלוח של נשק הוא פומבי. ואם ממשלת ארצות-הברית על מסרה על כך אינפורמאציה לממשלתנו, הרי ניתן היה לקרוא זאת ב"ושינגטון פוסט" וב"ניו-יורק טיימס". הסכנה לבטחון ישראל גלויה, וכל שתיקה כמות כהסכמה. האלם שהממשלה גזרה על עצמה עד עכשיו כמוהו כאיתות לממשלת ארצות-הברית: לא איכפת לנו, איננו מודאגים, תעשו כרצונכם.

ייתכן, כמובן, שאין לנו אפשרות להשפיע על מדיניות ממשלת ארצות-הברית. אבל תמיד יש לנו האפשרות לנסות להשפיע, לנסות להסביר, לנסות לשכנע. עלינו לנסות באופן פומבי.

מה יעשה הנשק הירדני במזרח התיכון? מה תפקידו וייעודו? הרי במקרה של התלקחות מחודשת יעודד נשק זה קרבות, ירבה קרבנות. אותו נשק שישלח לירדן חובתנו לשאול בקשר אליו את ממשלת ארצות-הברית: הנשק הזה יקרב את השלום או יקרב את המלחמה? דווקא מדיניות אמריקאית הדוגלת בהסדר שלום במזרח התיכון אינה עולה בקנה אחד עם משלוח נשק לתוקפן. עלינו לומר באוני ד"ר קיסניג'ר: שום משלוח של נשק לשלום תוקפן לא הביא מעולם לשלום שלום בעולם, גם לא במזרח התיכון. משלוח נשק לירדן הוא ביטוי לאשליה האמריקאית שארצות-הברית יכולה בעת ובעונה אחת לעודד את אויבנו ולתמוך בנו, וששתי מגמות אלו עולות בקנה אחד. זאת יכולה, כמובן, להיות ההשקפה של ממשלת ארצות-הברית. אבל מדוע על ממשלת ישראל להיות שותפת באלם להשקפה זאת? ומצד שני, איך נוכל לפעול למען שינוי במדיניותה של ממשלת ארצות-הברית אם לא נתריע נגדה?

אין שום הגיון באלם, אלא אם נתנו הממשלה או שר משרה התחייבות לד"ר קיסניג'ר שלא תעלה בפומבי את נושא הספקת הנשק האמריקאי לירדן. ואפילו בכך שאין התחייבות כזאת אין לנו בטחון עוד.

על הממשלה איפוא להבהיר את עמדתה ולהשיב בפני הציבור כולו: (א) האם הגיעו לידיעתה הידיעות על משלוחי נשק אמריקאי לירדן? (ב) האם התפנתה

ראוי לממשלה אחרת, אלא היא אף חיונית לעתידנו. הן הממשלה כה עסוקה בעצמה, עד שאין היא מסוגלת למלא את חובותיה כלפי עם ישראל. התפרקות הממשלה מהפסידיה חמורה אף לבטחוננו, כי מתפקידה של הממשלה היה להשמיע את קולה בעניין הספקת נשק טילים אנטי-טנקיים מארצות-הברית לירדן. אך הממשלה החרישה, לא שמענו את קולה.

אפשר, כמובן, לטעון שנוכח מאגרי הנשק הסובייטי הנשפך למצרים וסוריה אין חשיבות מיוחדת לנשק האמריקאי הניתן לירדן, שזוהי בעיה שולית. אולם טועה מי שסבור שבעיה זו היא בשולי הדרך הפוליטית של מדינת ישראל. עלינו לדעת: אין אנו נוסעים באוטו-סטראדה מדינית אלא בכביש משובש. בכביש כזה יש ערך גם לשוליים.

הידיעות על הספקת נשק אמריקאי יקר, רב, חדיש ומתוחכם לירדן מחייבות תגובה ישראלית: תגובה גלויה, חד-משמעית, פומבית, ברורה. יתר על כן, הן מחייבות גם תגובה של יהדות ארצות-הברית, ואף תגובה זו צריכה להיות ברורה, גלויה וחד-משמעית, ממש כמו עיסקת הנשק בין ארצות-הברית לבין ירדן.

נשק זה נוסף במזרח על 6000 הטנקים ועל 1000 המטוסים הנמצאים היום בידי מצרים וסוריה, בצפון ובדרום. וכבר היום יש למצרים ולסוריה מטוסים בכמות המצויה בידי בריטניה וצרפת גם יחד; וטנקים יותר מאשר יש לבריטניה וצרפת גם יחד. הנשק האמריקאי הניתן עתה ועומד להימסר לירדן בא לשרת מבחינתנו אותן מטרות שמשרת הנשק הרוסי במצרים ובסוריה. מבחינת חוסיין זוהי הגשמת תכניתו לריאורגאניזציה של הצבא הירדני, חלק ממסקנותיו ממלחמת יום הכיפור. כי מבחינת חוסיין מדובר הוא לא רק בטילים אנטי-טנקיים, אלא גם בחידוש כל מערכתיו של הצבא הירדני: הספקת נשאי גייסות משוריינים לחיל הרגלים והפיקתו לחיל ממוכן; הספקת שתי הקלות של מטוסים קרב-הפצצה; הספקת טייסת של הליקופטרים משוריינים מדגם "קוברנה", שיש להם עצמת אש אדירה, ועל-פי הפסיסומים אין מסוקים אלה ברשות ישראל. הם הופעלו בווייטנאם ולפי הפרסומים ב"ניו-יורק טיימס" סירבה ארצות-הברית לספק לנו מסוקים אלה. עתה מדובר בהספקת מסוקים אלה לירדן.

במיוחד חמורות הידיעות שארצות-הברית הסכימה לספק לירדן טילי "טאו" מתוחכמים. ה"טאו" הוא המקביל האמריקאי ל"סאגר" הרוסי, טיל שלא היה בידינו לפני מלחמת יום כיפור. זהו נשק יקר, מתוחכם וקטלני, נשק אשר יכול למלא תפקיד מרכזי בכל קרב אם יתחדש. ה"ושינגטון פוסט" מוסר בשם פקידים ירדניים שהעדר כלי נשק מתוחכמים הכריח את ירדן להימנע מלהתקיף ישירות את ישראל במלחמת יום הכיפורים. זה מה שאומרים פקידים ירדניים. זו המטרה שלשמה בגלוי הם מבקשים את הנשק הזה. ברור איפוא למה ישמשו טילים אלה אם תתחדש האש: כדי לאפשר את פתיחת החזית השלישית, חזית שתיפתח לאורך הירדן, אם נהיה שם, או בכל מקום אחר בתחומי ארץ ישראל המערבית, אם הממשלה המתפרטת, המפוררת והמתפרקת תוותר על גדת הירדן. לא רק חוסיין צריך להסיק לקחים ממלחמת יום כיפור, אלא גם אנו. עלינו איפוא להבהיר בקשר לכך מהי משמעות ההספקה, ומה פירושו של מחולל השתיקה והאלם נוכח הספקה זו.

נתקבלה, והממשלה מקיימת את אחריותה בכל הנושאים, לרבות בנושא שהעלה חבר-הכנסת ארידור.

חברי הכנסת, המטרה המרכזית של מדיניותנו היא מניעת מלחמה וסלילת דרכים לשלום. שמירת מאון הכוחות היא המפתח להגשמת המדיניות הזאת. ארצות-הברית הגשימה ומגשימה עקרון זה בעקביות. ראיה לכך: האספקה הרבה שקיבלנו מאוקטובר ואילך, וגם לפני-כן, לפי הכרעתו של הנשיא ניקסון והשר קסינג'ר, וכן הסיוע הכספי הרב שאושר על-ידי בתי הקונגרס.

הכוח הנערך מולנו מורכב בעיקרו מנשק שמספקת ברית-המועצות למדינות ערביות. אולם גם הנשק שמספקות מדינות מערביות למדינות ערב נכנס בהחלט לחשבון, חשבון המחייב אותנו גם למעקב עירני וגם לפעולה מתקנת. ברוח זו מקיימים אנו מגעים רצופים עם ממשלת ארצות-הברית בציוניות הדיפלומאטיות על הנושא שהעלה חבר-הכנסת ארידור. יש בידי מידע רב העשוי לזרוק אור על המצב שעליו דיבר הנואם המכובד. לא סביר להתנצח כאן על כתובות בלתי בדוקות בעתונות האמרי-קאית, הערבית או הישראלית. אני בטוח שהנואם המכובד יודע כמוני שהממשלה היתה מועלת באחריותה אילו חשפה בפרהסיא את הנתונים הידועים לה, גם על חימוש ירדן ולא כל שכן על התשובה שבידינו על חימושה של ירדן. והרי אין זה הוגן לתאר את הבעיה בלי להעמיד מולה גם את התשובות של ממשלת ישראל במסגרת היערכותה הבטחונית והמדינית. אם ועדת החוץ והבטחון תשמע מה המצב לאשורו, אני סבור שהיא תוכל להחליט אם אמנם יש צורך בדיון פומבי בכנסת.

יורם ארידור (הליכוד):

אדוני השר, גם בלי דיון פומבי אפשר להביע, בשם הממשלה, הסתייגות ומחאה נגד ההספקה הזאת.

שר-החוץ א. אבן:

אני חושב שהדיון צריך שיקדם למסקנות הדיון. אולי כאשר תשמע את הדיון תוכל להחליט אם רצוי או לא רצוי להשמיע את המחאה. מה בצע בדיון אם המסקנה כבר ידועה? על כן אני מנוע מלחשוף את הידיעות, כל שכן להעריך אותן, עדי אשר ועדת החוץ והבטחון של הכנסת תשמע תיאור המצב. אני בהחלט רוצה לאשר את ההנחה שמאזן הכוחות פירושו לא רק הנשק הסובייטי הנערך נגדנו אלא גם הנשק המגיע מארצות-הברית וממדינות אחרות.

לטובת העניין אני מציע להקדים את הדיון בוועדה לכל המעשר של הבריר במליאת הכנסת ואני מתכבד לתמוך בהצעה שהנושא הזה יועבר לדיון בוועדה.

היו"ר ב. צ. קשת:

שר החוץ מציע להעביר את ההצעה לוועדה. חבר-הכנסת ארידור, האם אתה מסכים?

יורם ארידור (הליכוד):

אני מסכים.

היו"ר ב. צ. קשת:

אם כן לפנינו הצעה אחת — להעביר את ההצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת יורם ארידור לוועדת החוץ והבטחון.

הצבעה

ההצעה להעביר את הנושא לוועדת החוץ והבטחון נתקבלה.

הממשלה לדון בסוגיה זו? (ג) האם נתנה הממשלה התחייבות כלשהי לד"ר קסינג'ר שהיא משלימה עם הספקה זו? (ד) מה מתכוננת הממשלה לעשות, מה תפעל, כדי להשפיע בכיוון של עצירת משלוחי הנשק האמריקאי לירדן?

את הבירורים המפורטים, אדוני היושב-ראש, אפשר לעשות בוועדת החוץ והבטחון, ואין לנו התנגדות שהנושא יועבר לוועדה. אבל את הסתייגות הממשלה, את ההודעה שהיא שוללת את עמדת ממשלת ארצות-הברית — זאת צריך לשמוע מעל במת הכנסת, כדי שישמעו זאת גם ידידינו בוויינגטון, כדי שישמעו ויאזינו לכך גם יהודים בניו-יורק. גם מחאה בפומבי היא אקט פוליטי. וכשאין מוחים וחובה למחות — זהו מחלל פוליטי. הממשלה איננה מוחה. האופוזיציה תמלא איפוא את חובתה. אנחנו מוחים על כך שהממשלה איננה מוחה. אנחנו מזהירים שהממשלה שותקת. במקרה זה שתיהן כמוה כהסכמה. השתקה עוד גרועה ממנה. לשתיהן אחראית ממשלת השיתוק הלאומי.

צריך איפוא שהכנסת תאמר את דברה מירושלים, ויישמע קולה בוויינגטון.

היו"ר ב. צ. קשת:

רשות הדיבור לשר החוץ, לתשובה.

שר-החוץ א. אבן:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, חבר-הכנסת ארי-דור הואיל לכבד את הממשלה בכמה תיאורים וכינויים. אני מרשה לעצמי להעיר עליהם בקצרה. קודם כל, המושג "ממשלת מעבר" —

שמואל תמיר (הליכוד):

יש בכלל ממשלה?

שר-החוץ א. אבן:

— איננו קיים בכלל במערכת החוקית שלנו. ואשר לכינויים האחרים — הרי נתקיימו בחירות לפני כמה שבועות בלבד. לציבור בישראל ניתנה הזדמנות להעדיף העדפה כלשהי, להעדיף הנהגה אחרת על פני זו שהמערך העמיד לפני הבחורים.

שמואל תמיר (הליכוד):

הראיה: איפה אתם עומדים.

והציבור החליט בתבונתו לא להעדיף —

אברהם זילברברג (המערך):

זאת באמת לא שיטה. אין נותנים להשיב. דיבר כאן חבר כנסת והציע הצעה. אתה חושב שהכל הסכימו לו?

היו"ר ב. צ. קשת:

חבר-הכנסת זילברברג, זה ארוך מדי.

אברהם זילברברג (המערך):

זה מעט מדי, מפני שאין שומעים. למה יפריעו? מה השיטה הזאת?

שר-החוץ א. אבן:

— הציבור החליט ברוב תבונתו לא להעדיף הנהגה אחרת.

(קריאה: לכן מנע מכם שישה מאנדאטים.)

הפער בין המפלגה הראשית לבין השנייה, אם כי קטן מאשר קודם, הוא בכל זאת כמעט ללא תקדים בכל מציאות פאראלמנטארית בעולם. זאת ההכרעה, והיא

2. מצבם החמור של המשקים והמושבים שבגליהם מגויסים

סים לצבא הבריטי, שלא נלחם על חייה של בריטניה, על-כל-פנים לא על חי הבריטים. אילו היתה בריטניה נכבשת, חלילה, לא היה אבדן העם הבריטי על הפרק. הגיוס אצלנו והמלחמה אצלנו הם על החיים ממש, על החיים של כל אחד מאתנו. הדיבור בצבעים שחורים, לא אחרי חמש שנים ויותר אלא אחרי שלושה-ארבעה חודשים, אינו במקום. רבים מחברי שלי היו מגויסים במשך חמש שנים מעבר לים. לא ראינו בזה אסון מחריד, גם כאשר בריטניה לא נלחמה על חייה. כאשר אנחנו נלחמים על חיינו, הבכי על גיוס במשך שלושה-ארבעה חודשים מוגזם. אינו בא לבכות על הגיוס ועל כך שהבנים או ההורים נמצאים כך וכך קילומטרים מן הבית. הדאגה העיקרית היא לכך שיהיה, חלילה, משקים שאי-אפשר יהיה לשקם אותם.

אני רוצה למקד את הדיבור על עניין אחד, על הדאגה למשק החי, כאשר צריך לחלוב את הפרות פעמיים או שלוש פעמים ביום והבעל איננו. זה מעבר לכוחה של יחידת מושב, בת שמונים או מאה חברים, לפתור את הבעיה כאשר עשרות מבני אותו מושב אינם נמצאים במקום.

לא הייתי רוצה להרחיב את הדיבור יתר על המידה. לא אצייר ציור כפי שציירו כאן מעל הבמה הזאת, שהחייילים בוכים תחת השמיכות, כי קר להם. אני עצמי שכבתי במשך שלושים-ושמונה ימים בבית-חולים ליד רומא לאחר שקפאו רגלי. אף אחד לא שמע אם בכינו או צחקנו. סבלנו קשה. לחמנו לחיים ולמוות. רבים שכבו בבית-חולים כתוצאה מחום או מקור. שום דבר לא קרה. ופה, לאחר גיוס של שלושה-ארבעה חודשים, בוכים בקולי קולות, בעיקר מעל הבמה הזאת; בוכים על האסון הגדול, על כך שקר לחיילים והם מתגעגעים הביתה. לא קשה לנו ולא צריך שיהיה קשה לנו. אנחנו נמצאים במערכה וצריכים לעמוד בה. אני מדבר על חלוקה כנונה של הקושי הכלכלי, רק הכלכלי, ולא יותר מזה. ואני אומר: יש אלפי אנשים שמתגובכים, שאפשר לגייס אותם לעבודה, אם לא לצבא, כדי לחלק את הנטל.

אני יודע שמתנדבים מארצות-הברית ומארצות אי-רופה באים ועוורים עזרה כלכלית-משקית חשובה ביותר לתנועה הקיבוצית. לתנועה הקיבוצית יש עזרה. זרם קבוע מגיע לעשרות או מאות קיבוצים והללו נהנים ונעזרים בעבודת המתנדבים. כל הכבוד למתנדבים וכל הכבוד לנעזרים. במושב הבעיה היא יותר מסובכת וקשה, וחייבים למצוא לה פתרון: אם על-ידי גיוס עובדים בשכר, ואם על-ידי גיוס עובדים בלא שכר — על כל פנים גיוס עובדים — כדי שיהיו חייבים להתחלק בנטל. לא ייתכן להשאיר עזרה עשרות אלפי משקים שנפגעו בחלקם, ואלפים שנפגעו קשה, שקשה מאוד יהיה לשקם אותם מבחינת החי והצומח.

אלה הדברים שבאתי לומר. השר גבתי, שיענה בשם הממשלה, מכיר בוודאי את הנושא.

אומר כמה מלים על בעיית המושבים או המשק המשפחתי. יש ענפים שבורחים משמשק זה ועוברים אל הקיבוצים. בעבר היה המאמץ המשפחתי במושב, המאמץ של בעל המשק, האשה והילדים, המאמץ המשפחתי הכללי, גדול מאוד; ובמאמץ משפחתי כללי של שעות עבודה רבות מאוד, ביעה רבה מאוד, היו איכשו

היו"ר ב. צ. קשת:

ההצעה השנייה לסדר-היום היא: מצבם החמור של המשקים והמושבים שבגליהם מגויסים. רשות. הדיבור למציע, חבר-הכנסת הורביץ.

יגאל הורביץ (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, הנושא שאני מתכוון להציג עכשיו לפניכם הוא נושא הנוגע במי-שריו ל-3,000 משקים חקלאיים ומושבים ועוד יותר משקים שנפגעו באופן חלקי, שאי-אפשר לומר עליהם שהבע-לים היחידים שלהם גויסו לצבא.

היתה לי אי-נוחות רבה בהבאת ההצעה הזאת לפני המליאה, מתוך השיקול שלא הייתי רוצה להיות בין המקשים או המכבידים על המוראל ועל הרגשות. אנחנו במצוקה כבדה והשלכות המערכה שנכפתה עלינו ביום הכיפורים פגעו בכל השכבות, אך יש שכבה אחת שאולי נפגעה ביותר. לא הייתי רוצה להיות בין המכרסמים לתענוג ולתאוה במוראל הציבורי. היו דוגמאות רבות לפגיעה במוראל. התפלאתי שהממשלה לא ביקשה, באופן נמרץ, לטעון טענות-נגד. היתה פגיעה במוראל עד כדי הגומה. לא אעמוד על כך. כלי התקשורת, בחלקם, שירתו אותנו שירות אכזרי בכך שהעמידו דברים בצורה מוגזמת. הם דיברו על המצוקה הנוראה על-ידי סחימת נמלים, אבדן כותנה, תחבורה גרועה, העדר מקלטים לדרוזים במגידל-שאמס. היסטוריה אם להביא בעיה זו לפני המליאה. אני חייב לעשות את הדבר לא מתוך כוונה לקנטר או לקטר אלא מתוך רצון להביא את הנושא הזה למקום המיועד, למשרדים המיועדים, לשם טיפול נמרץ.

אני בוכה על גורלם של החקלאים המגויסים. אלה שצריכים להיות מגויסים בוודאי חיוניים. גייסו אותם כי היו זקוקים להם. אני בוכה גם על כך שכבר שלושה-ארבעה חודשים הם מגויסים. שמענו מעל במה זו בכי תמורים על כך שאנשים מגויסים שלושה-ארבעה חודשים ועל כך שהמשפחות חיות ללא הבעלים והאבות. לא זו כוונתי.

המשק המשפחתי, מה שנקרא המשק המשפחתי שלנו, מורכב לרוב מענפים שהעבודה בהם אינה יכולה להיחלף אפילו יום אחד. אם יש משק חי אי-אפשר לומר: אטפל במשק ביום רביעי ולא ביום שני. על בקר, חלב, חממות, הודים חייבים להשגיח עשרים-וארבע שעות ביממה. אי-אפשר, בשום אופן, להסתפק במה שהיינו קוראים פעם "העזרה ההדדית המקומית". המושב היה בנוי על עזרה הדדית. כאשר היה מקרה מחלה או מקרה אחר התובע עזרה היה המושב נחלץ לעזרה. זה ניתן להיעשות כאשר מדובר בסדר-גודל של חבר חולה. כאן מדובר בגיוס של 3,000 בעלים, בעלים יחידים של משקים משפחתיים במושבים. אני אומר שלא צריך לגייס אותם. החייבים גיוס צריכים להיות מגויסים. הגיוס בוודאי חיוני, אך משרד החקלאות, משרד האוצר ומשרד העבודה חייבים למצוא לכך פתרון, אם על-ידי עזרה כלכלית-כספית ואם על-ידי גיוס, לא רק לצבא אלא גם לעבודה. לא ייתכן שיתחלכו מאות אלפי אנשים באופן חפשי, במשק הלא-מגויס, בשעה שבמושבים המצב כל-כך קשה. אני עצמי הייתי מגויס במשך חמש שנים ויותר. אולי לא עשינו נפלאות, אבל היינו מגויסי-

אין זה בסמכותו של משרד החקלאות לבצע פעולות של גיוס אנשים עובדים למשקי המגויסים.

אנחנו מתרכזים היום בפעולה המכוונת לשקם את המשקים שנפגעו. כפי שאמרתי, יש משקים רבים שנפגעו בדרגות שונות של פגיעה. הקימונו ועדה מרכזית מעובדי המשרד ואנשי התנועות ההתיישבותיות שתטפל בעניין זה. הטלנו על כל המשרדים האזוריים של משרד החקלאות לבדוק באופן יסודי את מצבו של כל משק שנפגע ולהציע הצעות איך לשקם אותו. הפעולה הזאת נעשית כבר. מנהלי האזורים, לפי הפניות של בעלי המשקים שנפגעו, בודקים את המצב ומכינים את ההצעות. כל ההצעות האלה תועברנה לוועדה שמגייס והיא תכין את ההצעות המעשיות איך לשקם את המ-שקים.

החקלאים כלולים בתכנית השיקום לפי חוק החייל המשוחרר, ומשרד האוצר מכין עכשיו את התקנות. אותם האמצעים שיועמדו לרשות כל העצמאים שנפגעו מהמלחמה יעמדו גם לרשות החקלאים. אבל אנחנו יודעים שהאמצעים האלה, ככל שהיו, לא ככל מקרה יאפשרו לשקם את המשקים, בהתחשב בזה שכיום ההשקעה בענפי המשק היא גבוהה מאוד. ואיננו מתעל-מים מכך שהשיקום או האמצעים שיהיו דרושים לשיקום יחרגו הרבה מעבר למה שייקבע כסטאנדרט ממוצע לעצמאים. על כן אנו מביאים בחשבון שכאשר הוועדה לשיקום המשקים שנפגעו תכין את הצעותיה יכלול משרד החקלאות את הנושא בתקציב הפיתוח שלו, בסעיף מיוחד, כדי לשקם משקים אלה, אם על ידי חידוש האינזונטאר החי ואם על ידי פעולות אחרות שצריכות להיעשות במשק, כדי שהמתגייס שיחזור מהצבא יוכל להמשיך להתקיים.

אינני יכול להעריך היום מה יהיה מספר המשקים שיהיו זקוקים לשיקום ומה יהיה היקף הפעולות. אבל אין לי ספק שההיקף יהיה גדול. ואנו עורכים את עצמנו לקראת זאת מתוך הנחה שלא יתכן שמי שהיה בעל משק חקלאי ומשקו נפגע לא יוכל לעבד את משקו בשבוב מהצבא, כפי שעשה לפני-כן, ולהתקיים ממשקו.

נוסף לפעולות שנעשו עד עכשיו הודענו לכל החק-לאים כי אלה שעדיין נמצאים בצבא בתקופת שירות יכולים לקבל מהקרן המשותפת לעצמאים, של בנק ישראל והביטוח הלאומי, הלוואה שהיא בגדר עזרה ראשונה. עד עכשיו הוגשו כ-930 בקשות על-ידי חק-לאים, מהן כ-700 נסתתים הטיפול והיתר נמצאות בטיפול. הסכום שקיבלו החקלאים שפנו לקרן זו, שהיא רק לקרן לעזרה ראשונה, הגיע ל-2,250,000 לירות. אנו רואים פעולה זו כפעולה של עזרה ראשונה בלבד, עד שהאנשים יחזרו ועד שתיעשינה שאר הפעולות הדרו-שות, שאני מקווה שנעשה אותן מהר, ללא סחבת וללא טיפול רשלני. נשתדל, על-ידי מתן הוראות למנהלי המשרדים, לבדוק את המצב, ולבדוק מהר, ולהכין את ההצעות. אני מניח שהוועדה המרכזית שלנו תטפל בזה במהירות, כדי שנוכל לבצע את הדברים ככל האפשר במרץ וזמן קצר. אנו יודעים מה משמעות הדבר כאשר יש עיכובים והמשק מתדרדר. זה מוסיף קשיים ומצריך סכומים גדולים יותר לשיקום המשק.

אלו הפעולות שאנו עושים. כפי שאמרתי בראשית

מיישרים את הקו ומצליחים להתחרות עם הקיבוץ בהישגים הקיימים. ואילו כיום — הידע, הציוד, המרחב, התכנון, תחלופת ההון בעבודה נותנים יתרון גדול לקיבוץ לעומת המושב, שבזיעה רבה מנסה להשיג את ההישגים המבוקשים. הזיעה לא תמיד פותרת את הבעיה, והמאמץ של המשפחה והילדים אינם עומדים בתחרות הזאת.

אבל לא היום נפתור את הדברים האלה. לא נתכנן היום מחדש את יחידות המשק, לא נתכנן היום את הענפים. אין זה בכוחנו היום, אף-על-פי שצריך לפתור את הבעיות האלה. אבל לא על כך אני מדבר. למושב, במידה רבה בגלל היחידות הקטנות, בגלל התיכנון הגוכי, יש פיתור ניכר בלאו הכי לעומת ההישגים הקיימים בתנועה הקיבוצית.

לא באתי היום לפרוש לפניכם את צרתו של המו-שב. באתי לומר שיש הכרח דחוף להגיש עזרה ראשונה, לפתור לא את בעייתו של המגויס, ואני מדגיש: לא את בעייתו של המגויס, אלא את בעייתו של המשק שבעליו מגויס. אני מציע לקיים דיון בנושא זה במליאת הכנסת.

היו"ר ב. צ. קשת:
רשות הדיבור לשר החקלאות, לתשובה.

שר-החקלאות ח. גבתי:
אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הבעיה שציין פה חבר-הכנסת הורביץ היא בעיה חמורה, ואנחנו ערים לה. מספר המגויסים בכלל בהתיישבות החקלאית הוא גדול מאוד, גם בקיבוצים וגם במושבים. אבל במיוחד חמורה הבעיה לגבי אנשי המשק המשפחתי, שהם יחידים במשק ועם התגייסותם נשאר למעשה המשק בלי הנושא שלו, בלי שיהיה מי שיעבד אותו.

כבר לפני חודשיים בקירוב התארגן משרד החקלאות לעשות כל מה שהוא יכול לעשות בשביל להקל את המצב. יש משקים לא מעטים שנפגעו. הפגיעה היא שונה, כי הדבר תלוי בהרכב המשק, הרכב הענפים. אינו דומה משק המבוסס על רפת למשק המבוסס על פרדס או על מטעים אחרים. יש גם הבדל באיזון מידה היתה אפשרות לכפר עזרה למשקים של המגו-ייסים. יש כפרים שבהם מספר בעלי המשקים שגוייסו הוא באופן יחסי לא גדול, ולעומת זה יש מושבים צעירים ששם גוייס הרוב המכריע של אנשי המשקים. במקרים כאלה היכולת של אלה שנשארו במושב לעזור בקיום המשקים של המגויסים היא ודאי מצומצמת.

חבר-הכנסת הורביץ דיבר על שני נושאים: על עזרה לקיום המשק כל זמן שהמגויס נמצא מחוץ למשקו, ועל שיקום המשקים שנפגעו.

בעניין הראשון עשינו כמה פעולות. הגברנו את ההדרכה למשקים שבהם בעל המשק לא היה בבית. גייסנו מדריכים וריכזנו אותם בעיקר להדרכה ועזרה במשקים שבהם היה מי שהחליף את בעל המשק, אבל היה זקוק להדרכה רבה. עובדי המשרד, ובמיוחד רוצה אני לציין חוקרים ממינהל המחקר, ממכון וולקני, מספר ניכר למדי מהם התגייסו לעזור למספר כפרים. הם אימצו לעצמם מספר ישובים והם מטפלים שם במשקים. כל זה אינו פותר את הבעיה כולה. על כל פנים

חוברת ה', ישיבה י"ד
— הצעות לסדר-היום (גבתי, קשת, לנבראון) —

ה צ ב ע ה

ההצעה לקיים דיון בנושא במליאה נתקבלה.

היו"ר ב. צ. קשת :

הנושא יידון במליאת הכנסת. מועד הדיון ייקבע על-ידי יושב-ראש הכנסת והסגנים.

3. העלאת מחירי התחבורה הציבורית

לפני העלאת תעריפים נוספות, אבל מדיניות של הממשלה בשאלת התחבורה הציבורית תהא קבועה מכאן וללא רצון. לפיכך כל דיון בהקשר זה, שבעקבותיו מסקנות או לקחים, הוא רצוי, גם אם התעריפים הועלו הפעם בטרם הוא סוכם.

אלה דברים נכונים כשלעצמם, אבל מה המצי-
אות? הדיון אמנם התקיים, אבל עד היום לא סוכם ולא נתקבלו כל החלטות. אינני יודע מה היתה מחליטה הכנסת, אבל אני רשאי להניח שהיתה מתנגדת להעלאת תעריפי הנסיעה והיתה מציעה שינויים כלשהם במבנה התחבורה הציבורית. בכל אופן, להשאיר דיון ללא סיכום, לאחר שהממשלה החליטה להעלות את המחירים בזמן שהנושא היה בדיון בכנסת — זו פגיעה נוספת בריבונות הכנסת וזלזול בחברי הכנסת.

לאחר התפתחות זו יש לכנסת הזכות והחובה לדון בנושא זה במליאתה והפעם לקבל החלטות בנדון ולחייב את הממשלה לבצע את החלטות הכנסת.

חברי הכנסת, ההעלאה האחרונה בתעריפי הנסיעות היא הרבה יותר גדולה מ-50%. אביא רק דוגמה ממחירי הנסיעות מהקרוית לחיפה. המחיר הקודם, לפני ההעלאה, היה 65 אגורות לכרטיס נסיעה, ואילו עכשיו 1.10 לירה. לו היתה העלאה של 50%, היה הכרטיס צריך לעלות 97.50 אגורות, אבל כיוון שרוצים "להקל" על הנוסעים ועל הנהגים מעגלים את המחירים, ומעניין שמעגלים אותם תמיד כלפי מעלה. אבל גם אם מעגלים אותם כלפי מעלה — טוענים הנוסעים, ובזקק — מדוע אין מעגלים אותם ללירה? במקרה זה יש העלאה של 68%. מדובר באוכלוסיה של 70,000 איש, רובם עמלים, המוני העם, חלק מהם גם תושבי שכונות עוני; מעברת קריית-חיים וקריית-ים, ואני יודע שכך המצב גם באזורים אחרים שבהם היתה העלאה גדולה הרבה יותר.

אני משוכנע שאין כל הצדקה להעלאה כה דראסטית בתעריפי הנסיעה. ברור שהעלאת מחירי הנסיעה באוטו-בוסים מביאה גם להעלאת מחירי הנסיעה במוניות וב-רכבת. כבר מדברים על העלאת הנסיעה ברכבת ב-55%. גם מחירי ההובלה במשאיות עלו ב-28% ומעלה. דבר זה יגרור עליית מחירים של מוצרים נוספים וכך תימשך שרשרת העליות. לאן נגיע במדיניות כזאת? האם מצב הקואופראטיבים "אגד" ו"ד" כה גרוע שלא היו יכולים לספוג חלק מההעלאות הקשורות בלית מחירי האוטובוסים והדלק? הממשלה אינה פטורה מדאגה לתעריפים סבירים. האם צריכה הממשלה לבטל דווקא עכשיו או לצמצם את הסובסידיות לתחבורה הציבורית? היא היתה צריכה להעלות אותן כדי לשמור על מחירים סבירים בתחבורה הציבורית.

בזמן הדיון הקודם בכנסת העליתי גם שאלה.

דברי, העניין הוא חשוב וחמור. ואני מסכים שהעניין כולו יידון במליאת הכנסת.

היו"ר ב. צ. קשת :

חברי הכנסת, לפנינו הצעתו של חבר-הכנסת הורביץ, הנתמכת על ידי שר החקלאות, לקיים דיון בכנסת בנושא מצבם החמור של המזקקים והמוזקקים שבעליהם מגו-ייסים. אני מעמיד הצעה זו להצבעה.

היו"ר ב. צ. קשת :
חברי הכנסת, אנו עוברים להצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת לנבראון: העלאת מחירי התחבורה הציבורית. רית. רשות הדיבור לחבר-הכנסת לנבראון.

אברהם לנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה) :
אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מניח ששר התחבורה ייכנס עוד מעט, ועל כן אתחיל בדברי אף שאינו נוכח באולם.

אנחנו מציעים לכנסת לדון בנושא העלאת תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית, אף-על-פי שהממשלה כבר החליטה על העלאה בשיעור של יותר מחמישים אחוז ואף-על-פי שהמחירים החדשים כבר נכנסו לתקפם ביום א', 17 בפברואר 1974. הואיל והכנסת היא ריבונית, והחלטותיה מחייבות את הממשלה, לפחות להלכה, יש באפשרות הכנסת — אם תחליט על כך — לשנות או לבטל את החלטת הממשלה בדבר העלאת מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית.

בעיית העלאתם של מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית נוגעת לשני מיליון נוסעים ליום, רובם עמלים, פקידים, שכירים ועקרות הבית, שהם גם אלה שנפגעו בזמן האחרון מהעלאת מחיריהם של רוב המצרכים, ולא רק המצרכים שלגביהם צימצמה או ביטלה הממשלה את הסובסידיות. העלאה נוספת במחירי הנסיעה תפגע עוד יותר ברמת החיים של ציבור זה, וללא כל הצדקה. על כן ראוי נושא זה להיות נדון בכנסת.

אני רוצה להזכיר לחברי הבית כי אין זו הפעם הראשונה שנושא זה מועלה במליאת הכנסת. ביום 18 באוקטובר 1972 העליתי את הנושא במסגרת הצעה דחופה לסדר-היום של הכנסת. שר התחבורה הסכים לקיים דיון בנושא זה במליאת הכנסת. ואמנם התקיים הדיון ב-13 בנובמבר 1972. אבל בין מועד קבלת ההצעה לקיים דיון ובין הדיון במליאה החליטה הממשלה על העלאת תעריפי הנסיעה ב-14% ובכך הגיעה העלאת תעריפי הנסיעה בשנה ההיא ליותר מ-40%. ועכשיו באה העלאה נוספת בשיעור של יותר מ-50%. בדיון השתתפו חברי כנסת מכל הסיעות ורובם קבלו על כך שהממשלה לא התחשבה בהעלאת הנושא לדיון בכנסת והעלתה תעריפי הנסיעות. בדיון זה השתתף גם חבר-הכנסת גד יעקבי, סגן שר התחבורה. רצוני לצטט קטע מדבריו באותו דיון. ואלו דבריו: "בלי להיכנס לביטוי החשוב שהיה כאן בתחום הנוהלי, אני מוצא לנכון לציין שלדעתי גם אם התעריפים כבר עלו, עשויה להיות תועלת מהדיון הזה. זכותה ואף חובתה של הכנסת לבקר, לפקח או להמליץ על המדיניות בתחומים השונים. ונושא זה ראוי לכך משום שהאקטואליות שלו אינה מסתיימת בהעלאת התעריפים האחרונה. אין פירוש הדבר שאנחנו עומדים

בנושאים שוודאי אינם עומדים במרכז עולמו ברגע זה, אבל לפי דעתי הם עומדים במרכז חיינו החברתיים, הכלכליים והסוציאליים. אין לי ספק שהיציבות הפוליטית תלויה במידה רבה ביציבות חברתית וסוציאלית, ועניין העלאתם של תעריפי תחבורה ציבורית קשור בין היתר בעניין היציבות החברתית והסוציאלית שמדינת ישראל כה זקוקה לה. לכן הרשיתי לעצמי להגיש הצעה זו כהצעה דחופה לסדר-היום ולבקש להעלות נושא זה לדיון במליאת הכנסת.

כנסת נכבדה, ההעלאה החדשה בתעריפי התחבורה הציבורית היא הגדולה והחדה בכל ההעלאות במחירי התחבורה בשנים האחרונות, והנפגע מהעלאה זו הוא הרוב המכריע של הציבור המשתמש באמצעי התחבורה הציבורית, כי אין לו האפשרות הכספית והפיסית לנוע ברכב פרטי או אף ב"שירות". לכן יש לקיים דיון במליאת הכנסת על החלטת משרד התחבורה להעלות את התעריפים בתחבורה הציבורית ב-50%, וכן על ההשלכות, כפי שאמרתי, החברתיות, הכלכליות והסוציאליות הנובעות מהחלטה זו.

אני מעריך את פעולת ההסתדרות ומשרד התחבורה בשל קביעת כרטיסי הנחה לנוער ולקשישים, אולם יש לחזור להבטחת האחידות בשיעור הנחה שתגיע ל-50% ושתינתן לכל אלה הזכאים להנחה זו. כן יש לזרז את הדפסת הכרטיסיות המיוחדות על מנת להפעיל הלכה למעשה את מותן ההנחות לקשישים ולנוער ולא לדחות הנחות אלה לשבועות.

אבל הישג זה כשלעצמו אינו עשוי לגרוע מההתמרוכות המכוננת הקיימת בקרב שכבות נרחבות של הציבור הנזקקות לאמצעי התחבורה הציבורית. לפי המספרים שנמסרו על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה הוברר שלרשותה של כל משפחה רביעית מכונית פרטית. פירוש הדבר שכל שלוש משפחות משתמשות בתחבורה ציבורית — אלה שייכות בתחלקן הגדול לשכבות העובדים השכירים ומעוטי היכולת, ודווקא עליהן הוטלה עתה מעמסה כה כבדה.

בעוד שאחוז בעלי המכוניות הפרטיות גדל מ-15.5% ב-1970 ליותר מ-22% ב-1973, הרי אצל רוב העובדים ירד הערך הריאלי של השכר מינואר 1970 עד לינואר 1974 ב-5%—10%. הנתונים האלה, שפורסמו אומלל בעתונות, נוגעים למקצועות: מהנדסים, מורים, פקידים, פועלי בניין, פועלי תעשייה, שעתה שוטרכו רובם לצמצם עוד יותר את תקציבם המשפחתי כיוון שמעלים את מחירי התחבורה והמסים העירוניים בעשרות אחוזים. לפי דעתי, יש להטיל מסים גבוהים יותר על מכוניות בלות דגם של מותרות ולעודד שימוש בתחבורה ציבורית על-ידי הוזלת מחירים.

אינני מתעלם לגמרי ממצבם הכספי הקשה של הקואופראטיבים לתחבורה ומן העובדה שמחירי הנסיעות בחברות "אגד" ו"דן" הם זולים. אבל מדוע מצמצמת הממשלה את הסובסידיות דווקא לשירות חיוני זה? הרי במקרה זה אי-אפשר לטעון, כפי שטוענים אלה שתבעו ביטול הסובסידיות למצרכים חיוניים, כי מהסובסידיות האלה נהנים העשירים והעניים כאחד. לפי מיטב הכרתי דווקא בעלי יכולת אינם משתמשים בתחבורה ציבורית ואינם נזקקים לה.

יש לי הערכה מלאה לנהגי האוטובוסים על תרומתם הגדולה לקיום הקשר בין העורף והחזית בימי מלחמת

שאלתי את כבוד שר התחבורה מה ידוע לממשלה על הכנסותיה של חברת-בת של "אגד" הנקראת "נכסי צאן ברזל". על כך ענה לי סגן שר התחבורה, חבר-הכנסת יעקבי: "משרד התחבורה מחזיק רואה-חשבון המפקח בצמידות ובקביעות על פעילות הקואופראטיבים ומדווח למשרד התחבורה על כל חריגה. זו מובאת לביור ומתבטאת לאחר מכן בהתחשבות בין הממשלה והקואופראטיבים." זאת אומרת שיכולות להיות גם חריגות. אינני יודע איך באים הדברים האלה לידי ביטוי בהתחשבות בין הקואופראטיבים והממשלה. אינני יודע באיזו מידה ידועות כל ההכנסות הצדדיות של הקואופראטיבים. אני רק למדתי מעתון "דבר" מה-17 בספטמבר 1973 שיש עוד חברת, הנקראת "נוע", שהיא בבעלות הקואופראטיבים וחברת העובדים. חברה זו עוסקת בשינוק חלפים והיא בעלת סוכנות "פונטיאק", ועדה של חברת העובדים הגיעה למסקנה שמעורבות הקואופראציה לתחבורה במפעל להרכבת אוטובוסים ומשאיות באשדוד רצויה. מדובר על מפעל שצריך לקום בשותפות בין חבר-הכנסת קרמרמן ושותפיו ובין חברת העובדים. אינני יודע אילו חברות-בת אחרות קיימות עוד כאן. בכל אופן לא נראה שהקואופראטיבים עומדים לפני פשיטת-רגל. אני יודע שהם רוצים מנופול על התחבורה היבשתית.

אף שאני מחייב קואופראציה ומעדיף אותה על בעלות פרטית, אין פירוש הדבר שצריך להסכים לכך שהקואופראציה תיהפך למין מנצל קולקטיבי או לחברה מונופוליסטית שאין לציבור אפשרות לפקח עליה. השירותים שהיא נותנת לקויים, ובהרבה מקרים לקויים מאוד. כוונתי ליחס לנוסעים, היחס לנהגים השכירים ומחירי הנסיעות שהם גבוהים מאוד. יש מקום לדון על המצב בקואופראטיבים לתחבורה, ואולי על ריאור-גאניזאציה בתחבורה הציבורית, אבל אינני מציע שנעשה זאת עכשיו בקשר לדיון בהעלאת תעריפי הנסיעה.

אני רואה את ההעלאה הדראסטית במחירי התחבורה כעניין חמור מאוד הפוגע בעיקר בבעלי ההכנסות הנמוכות. ההקלות הניתנות למדידים ולקשישים הן לעג לרש, ואם כבר נותנים הקלות, למה הן מוגבלות? בין השעות 7.00—9.30 בבוקר ו-3.30—6.00 אחר-הצהריים אין הקלות. אם פנסינו רוצה לסדר את ענייניו, ענייני הפנסיה או עניינים אחרים, אחרי-הצהריים, אין הוא יכול לעשות זאת. הוא יכול להינות מהקלה רק אחרי שעה 6.00 בערב, ואחרי השעה 6.00 כל המשרדים סגורים. ואם רוצה הוא לצאת בבוקר כדי לא להיות בין האחרונים בתור, אינו יכול לעשות זאת לפני 9.30. אם כבר ניתנות הקלות לאנשים שזכאים להן בהחלט, לפנסיונרים שעבדו כל ימי חייהם, למה ההגבלות?

חברי הכנסת, משנת 1970 עד פברואר 1974 עלו תעריפי הנסיעה בקואופראטיבים "אגד" ו"דן" בקרוב ל-100%, וייתכן מאוד שאין זו העלייה האחרונה. לכן, כדי לבטל את עליית המחירים האחרונה, אני מציע לקיים דיון בנושא זה במליאת הכנסת בהקדם האפשרי.

היו"ר ב. צ. קשת:

להצעה לסדר-היום באותו נושא, רשות הדיבור לחבר-הכנסת הלל זיידל.

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):
אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, צר לי שבימים אלה, ואולי בשעות אלה, עלי לטרוח את שר התחבורה

במשק כולו מינוס אחוזים מסויימים שאתם צריכים לספוג.

חבר-הכנסת לבנבראון, אם אתה רוצה שנהיה המ-פקחים על הביונס שעושה כל תעשיין או כל חבר קואו-פראטיב, או כל אורח אחר, הרי זה למעלה מכוחותינו. אנחנו מוכרחים לקבוע עקרון, עקרון הוגן, שאפשר להסבירו לציבור, שהוא משקי, שהוא חברתי. ואני שואל אותך: מה אתה מציע לי לעשות במקום זה, או מה היית אתה עושה במקום זה?

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה): יש הרבה הצעות. אפשר גם לשנות את הרכב התח-בורה הציבורית, אין הכרח שלקואופראטיבים יהיה מוגדל על הנסיעה באוטובוסים.

שר-התחבורה ש. פרס:
אתה כאורח יכול לקנות —

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה): אני מציע שהממשלה תהיה אחראית.

שר-התחבורה ש. פרס:
— אתה כאורח יכול לקנות מניות בכל חברה ואיש לא יפקח עליך. מותר להם להקים חברות על-פי החוק ועל-פי ההגיון. מה שדרוש הוא שנוסעי האוטו-בוסים לא יסכסדו את החברות האלה, ועל כן קבענו קריטריונים בעצה אחת עם כל חלקי הציבור — הסתד-רות העובדים, תעשיינים, מומחים כלכליים, מה שנקרא ועדת קשתי, שהציעה קריטריונים. קבענו קריטריונים הוגנים שנתקבלו פה אחד על דעת הכל ומאז אנחנו נוהגים לפיהם, וכל עוד לא הצעת שיטה אחרת בעניין חישובי המחיר, הרי אני סבור שזו הטובה שבשיטות.

דבר שני: אנחנו מחזשים כל הזמן את צי הרכב. החלטנו על שורה ארוכה של שיפורים, בין השאר מיתקני איוורור. בירושלים כבר הגיע רכב חדש. החודש עומד להגיע לתל-אביב רכב חדש ממוזג, נוח יותר, עם מד-רגות נמוכות. אנחנו רוצים לשפר עד כמה שאפשר. בהעלאות האחרונות הכנסנו דבר שלישי. הייתי מתאר לי זאת כרגישות סוציאלית בנושא התחבורה. לפני שאדבר על הדבר השלישי אני רוצה לציין קודם כל כמה עובדות אלמנטריות: מאז העלאת התעריפים האחרונה, שנקבעה בספטמבר 1972 והוחלה בסוף בנו-במבר אותה שנה, ועד ינואר 1974, היתה התייקרות במרכיבי התשומה בנסיעה בשיעור של 40%. מרכיבי תשומה אחרים התייקרו בשיעורים גדולים עוד יותר. דלק התייקר ב-152%. ואני מבטיח לחבר-הכנסת זיידל ולחבר-הכנסת לבנבראון שאני אוהב התייקרות ממש כמוהם. אין בדעתי כלל להצדיק התייקרויות, להתלהב מהתייקרויות, ואם לך, חבר-הכנסת לבנבראון, יש איזו השפעה על בעלי מקורות הנפט שלא יעלו את המחירים בשיעור גבוה כל כך — אשמח.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה): לחברי הממשלה צריכה להיות השפעה. הממשלה היא הגורם העיקרי לעליית המחירים.

שר-התחבורה ש. פרס:
אני מבין את סיפוקי הרב שבשעה כל-כך מאוחרת אתה מבין הערכה כל-כך גדולה לממשלת ישראל. זה דבר הראוי לציון. אני, כשלעצמי, נשאר צנוע יותר.

יום הכיפורים, להעברת חיילים לחזית ולעבודה המסורה שנעשתה על-ידם. חלק מהם ממשיכים להיות מגויסים יחד עם כלי רכבם וכנראה זו הסיבה העיקרית שהתח-בורה הציבורית טרם חזרה לתקנה, שהצפיפות בתוך האוטובוסים היא גדולה ושבערבים נפסקת התחבורה לגמרי. בעלי הרכב שהשבינו את מכוניותיהם פעם בשבוע ומשתמשים ברכב ציבורי באותם ימים מוסיפים עוד יותר לעומס ולצפיפות הבלתי-נסבלים בתוך האוטו-בוסים ובתורים הארוכים אליהם.

הייתי בין היוזמים הראשונים — ושר התחבורה בוודאי זוכר זאת — להשבת הרכב פעם בשבוע, אבל היום ייתכן שיש לשקול את המצב מחדש, ובוודאי יש מקום לבטל כליל את שבתון הרכב משעות הערב כאשר הרכב הציבורי אינו פועל.

בהודמנות זו הנני פונה לשר התחבורה לא להעלות את תעריפי רכבת ישראל, כי הרי מדובר במפעל ממ-לכתי שיש צורך לטפחו ולהרחיבו והוא זקוק לעידוד. בכל אופן אין להעלות את המחירים ב-50%, כפי שפורסם היום בעתונות. יש גם ידיעות מדאגות שדמי הנסיעה עלו במקומות מסויימים אף ב-70% בקירוב, כגון באזור חיפה, והציבור רשאי לדעת את הקריטריונים הברורים שלפיהם נקבעו המחירים החדשים ושיטת הפיקוח עליהם.

אני מציע איפוא לשקול את האפשרות להפחית את ההתייקרות התלולה הזאת בתעריפי התחבורה הצי-בורית, ואם אמנם יש הכרח בהעלאת המחירים, יש לעשות זאת באחוזים סבירים ובצורה הדרגתית.

היו"ר ב. צ. קשת:
רשות הדיבור לשר התחבורה, לתשובה.

שר-התחבורה ש. פרס:
אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני רוצה להר-שות לעצמי בראשית דברי הערה אחת, אולי כללית, לדברי חבר-הכנסת לבנבראון וחבר-הכנסת זיידל. גם היום, לאחר כל ההתייקרויות שחלו בתחבורה הציבורית, מחיר הנסיעה בערים שבישראל, בהשוואה לרוב הערים האחרות בעולם, הוא עדיין חצי מהמקובל שם. בישראל עולה מחיר הנסיעה, עם כל ההתייקרות, חצי ממה שעולה בהמבורג, בבריסל, באמסטרדם, ברוטרדם, ברוב ערי שווייץ וברוב ערי אנגליה. אני יודע שאנחנו מרבים לגלות ליקויים, באים בטענות, אבל בכל זאת מן הדין לראות את התמונה ראייה כללית.

לגופו של עניין: אני חושב שביחסנו עם הקואו-פראטיבים ובמערכת מחירי הנסיעה הכנסנו שלושה שינויים רציניים מאוד. בכלל איננו יכולים להפוך את המצב הקיים וליצור מצב אידיאלי, לא בימי מלחמה, לא בימי מצוקה, לא בימי מחסור ולא ברחובות וכבישים כל-כך צרים כפי שיש כיום בישראל. אבל יש לציין כי שלושת הדברים שהכנסנו בשנים האחרונות בתחבורה הציבורית באו ראשית כל להשתית את מערכת היחסים בין הממשלה לבין הקואופראטיבים לא על סמך קאפ-ריסות, לא על סמך מיקוח, לא על סמך ביונס שהקו-אופראטיבים עושים או לא עושים, אלא על סמך נתונים אובייקטיביים, על סמך קריטריונים מתקבלים על הדעת. מפני שאמרנו לקואופראטיבים: חברים יקרים, אתם יכולים לטעון מה שאתם רוצים, אבל נעלה את המחירים לפי שני עקרונות: (א) ההתייקרות המקובלת במשק כולו; (ב) במה שנוגע לשכר — ההתייקרות המקובלת

מתחלקות רק על חמש נפשות או ארבע נפשות — זה מצב אחד במשפחה; אם סכום זה מתחלק על עשר או שתים-עשרה נפשות — זה מצב אחר במשפחה. אם במשפחה אחת יש שלושה ילדים שכולם צריכים לנסוע בבוקר לבית-הספר והתחבורה מתייקרת, הרי זה משפיע על מצבה של המשפחה וגם עושה את החינוך לדבר יקר מאוד. דבר שלישי: זהו ציבור הנוסעים הצעיר ביותר, ואנחנו רוצים בהחלט שיתרגל להשתמש בתחבורה ציבורית.

חברי הכנסת, בישראל נוסעים כל בוקר לבית-הספר כ-800,000 תלמידים וכ-50,000 מורים. באתי בדברים עם שר החינוך והתרבות וביקשתי ממנו לבדוק בוועדה משותפת אם אפשר להתחיל באמת את הלימודים קצת מאוחר יותר, נאמר ב-8.30, שהילדים לא יסעו בשעות השיא, כאשר נסיעה זו נמשכת זמן רב, כאשר יש סכנה של תאונות. אני יודע שיש בעיה של אמהות עובדות. הממשלה וההסתדרות צריכות לשקול אם לא רצוי לאפ-שר לאם עובדת שגם היא תתחיל את עבודתה ב-8.30 בבוקר, כאשר הילד הולך לבית-הספר. אני חושב שזו גישה חברתית מרחיקה לכת. אני רוצה שחברי הכנסת יידעו שתלמיד בבית-הספר יושלם עכשיו אחרי עליית המחירים, בהנחה החדשה, באופן אבסולוטי פחות ממה שישלם עד עכשיו. זאת אומרת — כאן — אפילו אבסולו-טית, לא רק יחסית — מחיר הכרטיס יירד לציבור נוסעים גדול, לציבור אורחים רגיש, במגמה סוציאלית מאוד מובהקת ומאוד פרוגרסיבית.

אני רוצה להביע מחמאה להסתדרות בעניין הפנ-סיונרים. רעיון זה בא דווקא מצד ההסתדרות, ובעניין תלמידי בתי-הספר בא הרעיון מצד משרד התחבורה. מצאנו שזה באמת הגיוני. חבר-הכנסת לבנבראון שואל מה יהיה אם פנסינור ייצא לנסוע דווקא בין השעות 7 ל-8 בבוקר. התשובה היא שהפנסינור לא מוכרת להגיע לעבודה בשעה מסוימת, בשעת השיא. פנסינור יש-תמש בתחבורה הציבורית בשעה שהעומס על הכבישים הוא נמוך ולא גבוה.

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):
מה הוא אחוז ההנחה לפנסינורים?

שר-התחבורה ש. פרס:
35%.

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):
מדוע לא 50%? דומני שהוסכם כך עם ההסתדרות.

שר-התחבורה ש. פרס:

אמרנו להסתדרות שאנחנו שוקלים 30% עד 35%. הסיבה העיקרית שלנו היא שעדיין אין לנו הערכה מס-פקת כמה תעלה למדינה הסובסידיה לנוער ולפנסינורים. אנחנו רוצים להיות קצת זהירים ולא למצוא את עצמנו במצב שהסובסידיות תרקענה שוב שחקים ולא נוכל לע-מוד בזה. זה דבר שאפשר ללמוד אותו רק על-פי הנסיון ועל כן נמתין עד שיצטבר נסיון מספיק לעתיד לבוא.

ועתה הערות אחדות להערותיו של חבר-הכנסת זיידל. אני מסכים בדרך כלל לפילוסופיה שהוא ביטא כאן לגבי החשיבות של התחבורה הציבורית, שהיא באמת תחבורה המסיעה כל יום שני מיליון אנשים, שהם השכבה העובדת, שהכנסתם נמוכה מזו של המש-תמשים ברכבם הפרטי.

בשם הממשלה אני מודיע לך שאין לה השפעה על השייך מאבירדאי, או על מישוה מכוויית, או מסעודיה, בכל מה שנוגע למחירי הנפט.

הביטוח עלה ב-63%; הצמיגים עלו ב-53%; שכן העבודה עלה ב-41%. ויש להנחית שבמשך השנה תהיינה התייקרונות נוספות.

אמרנו שלא נעלה בשום מקרה על 50%. למעשה, העלייה האמיתית במחירי הנסיעה איננה 50%, כי אם בחישוב משוקלל 45%. יש הבדל בין "אגד" לבין "דן". מובן ש"דן" קשה יותר, אבל בסך-הכל העלייה האפק-טיבית היא 45% ולא 50%. הסובסידיות כבר הגיעו בשנה שעברה ל-140 מיליון לירות, ואילו לא היינו מעלים את המחירים היו הסובסידיות מגיעות ל-340 מיליון לירות. אני רוצה להגיד לך שאני בעד סובסידיה בתחבורה. בלאו הכי יש סובסידיה בתחבורה. השאלה האמיתית היא: מי מסבסד את מי — הנוסע באוטובוס מסבסד את בעל המכונית, או בעל המכונית מסבסד את הנוסע באוטובוס? שהרי במחיר הנסיעה באוטובוס יש להביא בחשבון גם את העובדה שהתנועה הציבורית מואטת והולכת מפני שהכביש הולך ונאכל על-ידי מכוניות פרטיות. אחת הסיבות להתייקרות זו היא האטת התנועה הציבורית. מדוע היא מואטת? מפני שהכביש הוא עמוס. מה ההגיון בדבר? לפחות מחיר ההאטה וההתייקרות ישלמו כל תושבי המדינה, מה משמעה של הסובסידיה? משמעה שכל תושב במדינה משלם בעד חלק מכרטיס הנסיעה באוטובוס, בין שהוא נוסע באוטובוס ובין שהוא נוסע במכונית. יש ארצות מאוד מפותחות שבהן הסוב-סידיה כבר הגיעה ל-60%. אני חושב שיש בזה הגיון תחבורתי.

מול זה עומד נושא חשוב: המצב הכלכלי של המדינה. שכן אם אתה רוצה לתת סובסידיה בסך של 340 מיליון לירות, השאלה היא ממי לקחת. ההגיון המס-קי של הקואופראטיבים — לא הייתי רוצה שהקואופרא-טיבים ירגישו את עצמם כמשרד ממשלתי העובד על בסיס "קוסט פלוס", אתה מוכרח למצוא איזו דרך-ביניים מתקבלת על הדעת. מה עשינו? — אמרנו: קיימת העובדה המעציבה שיש להעלות את מחירי הנסיעה וננסה להוציא מתוך מעו.

החלטנו על כמה דברים המרחיקים לכת. דבר ראשון — והיזמה באה כולה מצד משרד התחבורה ושמחנו מאוד שהיא נשאה חן גם בעיני ההסתדרות — אמרנו: קודם כל נוריד את המחירים לכל בני הנוער עד גיל 18, בין שהם לומדים בבוקר ובין שהם לומדים בערב. לא נלך עכשיו לעשות קונטרולות. למעשה, כל אדם צעיר אשר אין לו הכנסה יוכל ליהנות משירות מוזל בתחבורה.

ההגיון מאחורי זה יש בו שלוש נקודות. נקודה ראשונה: לפי דעתנו, חינוך חינם צריך להתחיל בבית, עוד לפני בית-הספר. אם אתה רוצה לתת לילדים חינוך חינם, מדוע צריך הילד להתחיל ליהנות מהחינוך ללא תשלום רק ברגע שהוא מגיע לבית-הספר? הגיוני שזה יתחיל ברגע שהוא יוצא מהבית. הדבר השני: אני חושב שבמדינת ישראל, לפחות בקרב ציבור השכירים, יש די שוויוניות בהכנסה. לא חשוב כמה כל אחד משתכר ברוטו או נטו, בסוף זה מגיע ל-1,000 לירות, 1,200 לירות, 1,300 לירות, 1,400 לירות הכנסה. היכן מתחיל אי-השוויון? — בהוצאות. מפני שאם 1,400 הלירות

שים, ומצד שני זרם המכוניות לא פסק, הרי זוהי כמעט הדרך היחידה לווטוס כלשהו מול קצב התנועה הגואה. אשר להצעתך לצמצם את השבתון לשעות האור, לש-עות היום — העניין נמצא בבדיקה. איננו יכולים לנהוג עם הציבור כמו עם ברוז מים — יום אחד להודיע כך ויום שני אחרת. אנו רוצים לראות מה נותן השבתון באופן אפקטיבי למשק, מה הוא נותן באופן אפקטיבי לתנועה. לשם כך צריך לצבור נסיון בפרק זמן מסוים.

אני יודע שבעלי המכוניות הפרטיות אינם שבעי רצון, והדבר בא גם לידי ביטוי בעתונות; אבל ההחל-טות מוכרחות להיות הגיוניות ועקרוניות, ולא רדיפה אחרי פופולאריות. אם תוך מספר שבועות, לאחר הלימוד של הנסיון שיעטבר, נראה שאנו יכולים לצמצם את השבתון לשעות האור — אני מבטיח לך שמשדר התח-בורה יעשה כן.

אין מצדי שום התנגדות שיהיה דיון במליאה בנושא; אין מצדי התנגדות שהעניין יועבר לוועדה. אינני מתנגד לא לזה ולא לזה. אם רוצים דיון בכנסת — בבקשה; אם רוצים דיון בוועדה — בבקשה.

יושנה ארבלי-אלמוזלינו (המערך):
אפשר לקיים דיון במליאה.

היו"ר ב. צ. קשת:
ההכרעה היא בידי המציעים. חבר-הכנסת לבנבראון, במה אתה בוחר?

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה):
דיון במליאה.

היו"ר ב. צ. קשת:
חבר-הכנסת פעיל?

מאיר פעיל (מוקד):
אני מוותר.

היו"ר ב. צ. קשת:
לאחר ששר התחבורה הסכים לשתי הצורות של דיון, ואחד המציעים מבכר שהדיון יהיה במליאה —

שר-התחבורה ש. פרס:
אני מצטרף לבקשה שיהיה דיון במליאה.

היו"ר ב. צ. קשת:
אני מבקש לדעת מהי דעתו של חבר-הכנסת זיידל.

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):
כדעתו של שר התחבורה.

היו"ר ב. צ. קשת:
לפנינו הצעה אחת: לקיים דיון בעניין במליאה.

ה צ ב ע

ההצעה לקיים דיון בנושא במליאה נתקבלה.

היו"ר ב. צ. קשת:
בעניין העלאת מחירי התחבורה הציבורית יתקיים דיון במליאה. על מועד הדיון יחליטו יושב-ראש הכנסת והסגנים.

לגבי מה שנאמר על אזור חיפה, שיש שם תלונות, אני שמח להגיד שהעניין נבדק והחלטנו להוריד באזור הקריות את המחיר מ-75 אגורות ל-50 אגורות, והם יודעים על כך. העיוות הזה תוקן. אבל צריך להביא בחשבון את ארבעת אלפים הקווים שלהם צריך להכין כרטיסים.

אני רוצה להוסיף נקודה אחת, שאתה מנסיוןך, חבר-הכנסת זיידל, ודאי תעריך זאת. השתמשנו בהעלאת המחירים כדי לקבוע מחיר אחד לכרטיסים, עד כמה שזה אפשרי. בירושלים המחיר האחד הוא 50 אגורות. גם בתל-אביב איחדנו את המחירים — מחירים לפר-ברים ומחיר אחד לעיר. החשיבות שבדבר היא מהירות הקליטה והפליטה, מהירות העלייה והירידה מהאוטובוסים, שיוכלו לנסוע יותר מהר. אפשר יהיה גם להכניס לשירות אוטומאטים. אני מקווה שהדבר ישפר את קצב התנועה הציבורית ברחובות.

מה שנוגע לרכבת — נעלה את המחירים ב-55%, אבל ההפרש במחירי כרטיסי הנסיעה בין האוטובוס לבין הרכבת יגדל באופן אבסולוטי יותר מאשר היה קודם. כלומר עדיין יהיה הרבה יותר זול לנסוע ברכבת.

הנהלת הרכבת היא שלחצה שנעלה את המחירים עד כמה שאפשר, מפני שהרכבת בישראל "נרצחה" במידה רבה על דבר שהוא חצי-שמועה, וזהו הגרעון הגדול של הרכבת. כל אחד יודע על הרכבת דבר אחד, שהיא מסיעה גרעונות. מתוך גישה זו, לפי דעתי שטחית וחפוז, מנענו את פיתוח הרכבת.

ארי אנקוריון (המערך):
לו היו יותר ימי שלג היתה הרכבת מסיעה יותר נוסעים.

שר-התחבורה ש. פרס:
אינני יודע מה זה שייך לשלג. אני חושב שהרכבת היא אמצעי תחבורה הרבה יותר בטוח מאשר איה סוג אחר של רכב. היא צורכת פחות דלק, מפיקה פחות זיהום ועושה פחות רעש.

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):
האם יסכים שר התחבורה לעכב את ההעלאת במחירי הרכבת עד לאחר הדיון בוועדת הכלכלה?

שר-התחבורה ש. פרס:
לא. צריך להעלות את כל המחירים בבת אחת. אילו היתה פנייה קודמת של ועדת הכלכלה, לפני ההחלטה, לפני הפירסום ולפני שהודענו על כך לציבור — ברצון הייתי נענה לבקשה. אבל איננו יכולים כל יום לשנות סדרים. זוהי סמכות של משרד התחבורה. הענין עובר את הרשויות המוסמכות, ובכללן את ועדת המחירים. אנו סבורים שזה לא ישפיע על מספר הנוסעים ברכבת. להיפך, מספר הנוסעים יעלה. ההבדל הוא לא כל-כך גדול.

מה שנוגע לשבתון הרכב — וזהו הערתי האחרונה לדברי חבר-הכנסת זיידל — שבתון הרכב מכון לשלושה דברים: חסכון בדלק, ואנו מעריכים שזה יהיה 80; מיליון לירות במחירי של היום; חסכון בחלקי חילוף ובצמיגים — וזה חסכון של 60 מיליון לירות. יחד — 140 מיליון לירות. במדינה הנתונה במצוקה זהו בהחלט סכום לא מבוטל. שלישית, הואיל ונאלצנו בגלל המלחמה להפסיק למעשה את פיתוח רשת הכבי-

4. הסיכסוך בצי הסוחר הישראלי

עכשיו נחזור לשביתה שהסתיימה אמש, ועד מתי? אדוני היושב-ראש, במשך השנה האחרונה היו בספנות הישראליות תשע או עשר שביתות או השבתות. קשה גם להבחין, לפעמים ההפסקה בין שביתה לשביתה כה קצרה שלא ברור באופן רטרוספקטיבי האם זו עדיין אותה שביתה או לא. במשך 11 חודש היו תשע או עשר שבי-תות שתיים מהן היו תוך תקופת החירום אשר החלה ביום-הכיפורים.

הנה, רק לפני כמה שבועות בשביתה אחרת, קודמת, זו היתה שביתה של הימאים הדירוגיים. השביתה את כל האניות הישראליות בנמלי הארץ בגלל העניין של "בילי" ו"דן", ואז שר התחבורה אמר, ובצדק, ש"אי-אפשר לנהל את הצי הישראלי על-פי קאפריות. כל הארץ חיה היום במתח בלתי-רגיל ואין הדירוגיים ונציגיהם יכולים להעמיד אולימפיאטוס לממשלתם הם באותם ימים". כמובן, אותם דברים צריכים להיאמר גם לגבי קציני הים. לפני זה, בספטמבר, עוד שביתה; לפני זה, ביולי, שביתה במכולות; לפני זה במכליות. כל העניין הזה, רבותי, מוכיר לנו איזה מין טראגדיה יוונית שבצד הבמה עומד הכורוס ומתנבא כל פעם מה יהיה השלב החמור הבא, כאשר השלב האחרון זה הסוף, זה המוות, זה הכליון הסופי.

השביתה הנוכחית או זו שבגמרה אתמול היא בכלל בלתי-מובנת. היא בלתי-מובנת לאדם שמתמצא אולי בכלכלה, אבל אם מתמצא כל כך בנבכי "צים", קשה לתפוס אותה, אלא אם כן רואים אותה על רקע ההתדר-דות המתמדת, הכמעט-אנארכיה השוררת בספנות היש-ראליות, אולי מסורתית, מאז השביתה הגדולה ב-1951.

ראשית כל, הדרישות עצמן. אנחנו כולנו ראינו אתמול או שלשום את המודעה של "צים" ולא שמעתי מישוהו הכחש. את התוכן, גם לא קציני הים עצמם. המודעה מספרת שהשכר הנוכחי המוצע על-ידי "צים" באניות הגלנוע לרב-חובל ומכונאי ראשי — משכורת חודשית של 8,250 לירות, והקצינים תובעים 9,650 לירות; קצין ראשון — "צים" מציעה 6,300 והקצינים דורשים 6,990 לירות. רבותי, לחודש, לחודש. וכן הלאה וכן הלאה.

על השכר הזה מס ההכנסה המאקסימאלי הוא 24%. אני גם לא יודע לפי איזה חוק. שאלתי אתמול בוועדה — אני חושב שזה איננו סוד — את שר האוצר, על-פי איזה חוק הציבור הזה משלם בין 18% ל-24% מס מה-נסה. אמר לי שר האוצר: חוק... חוק... זה כבר נמשך 25 שנים. מה יגיד איזה בן-אדם — תסלחו לי על ההשוואה — שכבר 25 שנים מעלים ממס ההכנסה? על זה יש כבר גם איזה מין חוק על-ידי נוהג, כפי שנכתבת החוקה הבלתי-נכתבת בבריטניה. ומחצית המשכורת הוותיקה משתלמת במטבע חוץ, בנוסף לכך.

אינני אומר שעבודת ספנים, עבודת ימאים, דומה אולי לעבודה של מישוהו אחר. אינני אומר זאת. אבל עובדה, לפי טבלה שקיבלתי, שכרם של הקצינים ועובדי הים בצי הישראלי עולה בהרבה לא על השכר שמקבלים ביוון או בליבריה או במאלזיה, אלא בגרמניה או ביאפאן, זאת אומרת מדינות עם ציים מפותחים, עם תנאי עבודה משופרים. בצי הישראלי משלמים יותר וזה עדיין לא מספיק. אני גם מבין שעובדי מיכליות

היו"ר ב. צ. קשת:

אנו עוברים להצעה הבאה בסדר-היום: הסיכסוך בצי הסוחר הישראלי, שהובאה על-ידי חברי-הכנסת ז. שובל, מ. פעיל וי. בן-מאיר. רשות הדיבור לחבר-הכנסת שובל.

זלמן שובל (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אחרי ששמעתי בראדיו על "הפרדת הכוחות" בין קציני הים לבין הנהלת "צים" חשבתי שאולי דיון זה יתבטל. אבל הוא לא התבטל, ובצדק. כי השביתה הוו שנסתיימה — ומי יודע לכמה זמן — היא רק אפיוודה חמורה נוספת בשרשרת הארוכה של הרס צי הסוחר הישראלי. וחשוב דווקא שיערך דיון ותיערך בדיקה ממצה של הסוגיה הזאת כדי לברר אם עדיין קיים סיכוי להציל את הצי הישראלי, ויש מי שטוען שלא קיים סיכוי כזה.

אני אומר מהו חמור מאוד. כפי שהמצב נראה עכשיו, אין תקווה רבה שעוד זמן רב תהיה קיימת ספנות ישראלית. אולי תהייה פה ושם חברות קטנות, קטנות יחסית, שרוב אניותיהן תשוטנה תחת דגל זר, עם צוותים זרים. נדמה לי שכיום מספר הישראלים בספנות הישראליות איננו עולה על 50%. אבל ספנות עברית ממש כמעט ולא תהיה.

אני ידוע כחסיד של העברת הבעלות בחברות מ-מ-לתיות לידיים פרטיות, בדרך כלל. אבל ראשית כל, "צים" איננה בבחינת חברה ממשלתית. שנית, האם מבחינה לאומית, אפילו מבחינה בטחונית — ואני כבר לא מדבר על שיקולים של יוקרה — נוכל להרשות לעצמנו שלישאל לא יהיה צי מסחרי משלה?

במלחמה האחרונה היה איום מצד הערבים בחסימת מצרי מסינה בין סיציליה ליבשת איטליה, והדרך הימית בין לוב לסיציליה. נניח שזה היה קורה או שזה יקרה, כלום אפשר לצפות מאניות זרות שתשבורנה את הכלל-קאדה הזאת?

רבותי חברי הכנסת, ב"צים" יש התדרדרות מוחלטת, שבירת יחסים לכל הכיוונים, דמוראליזציה תרתי-משמע — גם ירידת המוראל וגם ירידת המוסר. לא מזמן פורסם דו"ח על דברים גוראים שהתרחשו ב"צים-נוסעים" ומי יבטיח לנו שאין תופעות דומות גם ב"צים" עצמה? מה לא ראינו בדו"ח ההוא? שחיתות שעלתה על כל דמיון בהיקפה, גניבות, הברחות, משחקי האזרד, איום על נוסעים שיתוף קצינים. מישוהו אפילו השתמש בכינוי "מאפיה", אלה סימנים לרקבון עמוק מאוד באחד מיסודות הספנות הישראלית.

יהודה דרניצקי (יוריו) (המערך):

הייתי מייצע לך שלא תנקוט לשון של הכללה. יש תופעות קשות, אבל הן לא חלות על כל ציבור הימאים.

זלמן שובל (הליכוד):

חבר-הכנסת יוריו, אני אמרתי אותם דברים שאתה אמרת שיש תופעות. הדיון והשבון הזה נעשה לגבי "צים-נוסעים" ושאלתי: מי יבטיח לנו שאין תו-פעות דומות גם ב"צים" עצמה? אם אתה מוכן להבטיח שאין — יש לך ודאי ראיות. הלאו ותצדק.

לא משנה שהם לא עובדים לפי צו 8. העקרון הוא אותו עקרון.

יכול להיות, אני אומר זאת בכל כאב הלב, שהימ-אים אומרים לעצמם: מדוע אנחנו הימאים צריכים לגלות יותר אחריות לאומית ממנהיגי המדינה? זה עצוב, אבל יש בזה שמץ של אמת. איזו דוגמה של חוסר אחר-יות ממלכתית מגלים היום, למשל, ראשי המערך בעניין הממשלה. מוכנים להפקיר דברים הרבה יותר חמורים וחיוניים מצי הסוחר בגלל שיקולים כיתתיים ואינטר-סאנטיים צרים — לא חשוב המצב המדיני, לא חשוב המצב הבטחוני; לא חשובה הרגשת הציבור הרחב — אבל ממשלת ליכוד לאומית לא תקום! ולמעשה אין שום סיבה עניינית לכך, אין שום סיבה מדינית לכך. מה ששמעתי על הנוסחה שהתקבלה בין המערך והמפד"ל, אני לא יודע אם הליכוד היה כל כך קיצוני, בוודאי אפשר היה למצוא נוסחה דומה אילו היה רצון לכך.

אחזור לנושא: השביתות הבלתי-פוסקות בענף חיוני זה מוכיחות מחדש לאיזה שפל התדרדרנו בכל נושא יחסי העבודה בשירות הציבורי. בשנה שעברה הצעתי בכנסת חוק למניעת שיבושים בשירותים חיוניים לציבור, וגם ההובלה הימית היתה כלולה בהצעת החוק שלי. הצעתי לא התקבלה על חודו של קול, וזה מוכיח איך מרגיש הבית הזה על כל הסקטורים שבו. אין ספק ששוב הוכח שלפחות בשירותים החיוניים, החינויים היה להנהיג בהקדם בורות חובה. המצב הנוכחי הוא בלתי-נסבל.

חברי הכנסת, כדי שלא תהיינה אי-הכנות אני רוצה לומר שאינני רואה את עצמי כדובר של חברת "צים". אהיה אחרון שאטען שגם מצד הנהלת "צים" הכל שפיר והיא טלית שכולה תכלת. יש ודאי חוסר תקשורת חמור בין ההנהלה לבין העובדים. אין גאווה בעבודה, אין גא-מנות, ובמקרים כאלה האשמה לעולם איננה של צד אחד בלבד. יש טענות שהושמעו בכל מיני מקומות על גיהול משקי בלתי-תקין, על חווי צ'ארטרים לא מוצלחים, על כך שהחברה הזמינה אניות לא מתאימות. אינני יודע את כל הדברים האלה ואינני יכול לקבוע אם יש צדק איזה שהוא בטענות הללו. אבל צריך לבדוק אותן.

אדוני היושב-ראש, מה שברור הוא שהמצב כה חמור שקיימת סכנה, כפי שאמרתי, לחיסול צי הסוחר הישראלי. ייתכן שלא תהיה ברירה אלא להעביר את כל האניות לדגל זר; ואולי, כפי שמציעים חלק מאנשי "צים", יהיה צורך לפצל את החברה לכמה חברות קטנות. אך כך לא יכול המצב להימשך. אגב, בנוסף על הצרות האלה יש שיחות על הכנת אמנה בין-לאומית שתבטיח 80% לספינותיהן, כלומר 80% מההובלה הזאת יהיו של שתי הארצות האלה, כאשר רק על 20% הנותנים תהיה התחרות בין-לאומית. באילו מדינות יוכל הצי הישראלי, "צים" ואחרים, להתחרות? עם כל העולם, עם יפאן, אמריקה, יוון, גרמניה ועוד? כיצד הוא יוכל להתחרות על ה-20% האלה כאשר קיים מצב כל כך מסובך ומעורער בספנות הישראלית?

אני סבור שהנושא בכללותו, משבר הספנות הישראלי ולא רק השביתות, טעון דיון ובדיקה יסודית, ואני מציע שהעניין יועבר לוועדת הכלכלה.

יושנה ארכלי-אלמולינו (המערך):
יחסי עבודה לוועדת הכלכלה?

מקבלים שכר יותר גבוה. ראשית כל, הם זמן רב יותר מחוץ לבית. שנית, יש סיכון, סיכון בעצם הפעלת המי-כלית. אולי לגבי מיכליות שלנו יש סיכונים נוספים. אבל אלה אניות גלנוע השטות אך ורק באגן הים התיכון — מארסיי-טריסט. פעם בשבוע האנשים האלה בבית. אגב, יש להם ארבעה חודשי חופשה בשנה. אני לא אומר שלא מגיע להם. אני לא אומר שזה לא נהוג. אבל גם בכך אין מסתפקים, הם טוענים שאמנם הם פעם בשבוע בבית, אבל הם נשארם בחיק הממשחה רק 24 שעות, מפני שהאניות האלה נטענות ונפיקות מהר יותר מאניות אחרות. למה הדבר דומה? לפני הרבה שנים היו שביתות ברכבות האמריקניות, כי בקטרים האמריקניים לא היה צורך במסיק. לא היה צורך במסיק, כי כבר לא הפעילו אותם בפחם. אבל מה? היו שביתות חמורות, עד כדי כך שהנשיא טרומן היה צריך להתערב. נדמה לי שהוא גייס את עובדי הרכבת לצבא, מפני שעל המסיק לא רצו לוותר. לא היה צורך במסיק, אבל לא רצו לוותר עליו.

יגאל הורביץ (הליכוד):
אצלנו גברים מקבלים חופשת לידה.

זלמן שובל (הליכוד):
בהחלט, הם מכניסים אותנו להריון והם-מקבלים חופשות לידה.

שולמית אלוני (תנועה לזכויות האזרח):
אני הייתי רוצה לראות איך אתם נכנס להריון?

זלמן שובל (הליכוד):
שרק לא תסייע לי בכך.

רבותי, אלה כל הדעות לא עובדים מקופחים. אפילו חבר-הכנסת בן-אהרן לא ראה בהם את הנושא שיש, כמו שאומרים, להילחם בעדו בחירוף-נפש; אינני חושב. שמעתי על המשכורת הממוצעת במשק. שמענו מחבר-הכנסת יגאל הורביץ על מצבם של חקלאים היום בזמן החירום. רבותי, יש רבבות עצמאים שעסקיהם נהרסים במדינה יום יום, מפני שהם יושבים בצבא ולא מתלונ-נים, אין ברירה, והנה, אנחנו שומעים תביעות מסוג זה.

רבותי, השביתה הזאת עלתה למדינה מדי יום עשרות אלפי דולארים וגרמה נזק בל יסוער למשק הישראלי. ואחרון אחרון, בהחלט לא תביב, היה נסיון חסימה של נמל חיפה, לא בבאב-אל-מנדב, לא במצרי חסימה, אלא בנמל חיפה. על-ידי מי? — על-ידי אנשי ים ישראלים. אפילו למשטרה רצו להתנגד בהתחלה. ואפילו את הנתיבים רצו להשבית, אף שהם עובדים לפי צו חירום, צו 8. אבל, ברור השם, זה לא קרה, כמעט קרה.

אני בכלל רוצה לשאול שאלת תם: באיזה מין חלם אנחנו חיים? המדינה נמצאת במצב מלחמה, לא חירום — אלא מלחמה, וכל ציבור העובדים סובל, נותן את חלקו בעניין הזה, חוץ מקציני הים. ומדוע קציני הים או בכלל הימאים אינם מגויסים חיים? כי הם משרתים בענף כלכלי חיוני. אחרת הם ודאי היו משרתים בצבא. אני לא מבין איך זה, כאשר יותר מ-100,000 איש עדיין מגויסים, וכפי שאמרתי פרנסתם של רבבות עצמאים נהרסת ומי יודע מי ישקם אותם, מרשים לעצמם אנשים אלה להכריז על שביתה. קשה להבין באיזו זכות. זה

התערערות יחסי העבודה בצי הסוחר נעוצה, לדעת, בשלוש הסיבות הבאות:

סיבה ראשונה: חולשתה המדהימה והכאובה, לט-עמי, של הסתדרות העובדים, אשר איבדה את האוטו-ריטה שלה בתקופה האחרונה, הן כלפי איגוד הימאים, הן כלפי איגוד קציני הים והן כלפי ההנהלות של חברות הספנות. רק אם ההסתדרות תשקם את סמכותה יהיה טעם לדבר על משא-ומתן חפשי, בלי התערבות האל-מנטים הממלכתיים.

יוסף תמיר (הליכוד):
הלא ההסתדרות היא בעלת "צים", בחלקו.

יצחק בן-אהרן (המערך):
בכמה?

יוסף תמיר (הליכוד):
ב-10%.

מאיר פעיל (מוקד):
הייתי רוצה שבספנות הישראלית תהיה ל"חברת העובדים" שותפות הרבה יותר גדולה, יותר מ-50%. הייתי רוצה שרובה יהיה ציבורי או ממלכתי. אני מבקר גם את האיגוד המקצועי של ההסתדרות וגם את 10% של ההסתדרות בהנהלה, כי יש לי ביקורת גם על ההנהלה.

סיבה שנייה, שבעיני חמורה לא פחות מהראשונה: ההפרדות של קציני הים מאיגוד הימאים שהיא, בעיני, תופעה שלילית מיסודה, מבחינה חברתית. זה סימפטום לא סימפאטי של קבוצות אליטה, מבין השכירים, הרצות להיפרד משכבות יותר נמוכות באותו מקצוע, כדי לזכות בטובות-הנהגה. חלק מהסיכסוכים נובע מכך שק-בוצת האליטה הוואת מנהלת מאבק חריף, בחלקו מוצדק ובחלקו לא מוצדק. בעיקרו של דבר הייתי שמח לראות את איגוד הימאים מנהל את המאבק ומגיע להסדרים. עצם העובדה שאיגוד קציני הים נפרד מאיגוד הימאים — גם היא סימפטום לחולשת ההסתדרות.

(קריאה: ההסתדרות כמעביד או כאיגוד מק-צועי?)

בעיני ההסתדרות כמעביד או חברת עובדים אינה פסולה, להיפך, זה אחד הרעיונות הכי-חיוביים בתולדות התנועה הציונית. אני רק מצטער שאינה דומינאנטית די הצורך במשך היום.

סיבה שלישית: קשיחות מופלגת עד כדי נטייה להחלטות חפוזות של הפגנות כוח מטעם הדיקטטוריון וההנהלה של "צים".

שלוש הסיבות הללו יחד, לפי עניות דעתי, הביאו להתדרדרות. אני בהחלט מצטרף לתחוית הקשה של חבר-הכנסת שובל, שאם תהליך זה יימשך כך, אחד הענפים החשובים ביותר במשק הישראלי עלול להגיע להתדרדרות איומה.

מאחר שיש חשיבות ציבורית עליונה בנושא זה, אני מציע שוועדת העבודה — לא ועדת הכלכלה, כי זו לא רק בעיה כלכלית אלא יותר בעיה חברתית — תדון בכך.

מנחם ידיד (הליכוד):
זו בעיה כלכלית יותר מאשר חברתית.

זלמן שובל (הליכוד):

זו בעייה של הספנות הישראלית. השביתה היא קטע חשוב מאוד, אבל לא היחיד.

היו"ר מ. בן-פורת:

רשות הדיבור בנושא דומה לחבר-הכנסת פעיל.

מאיר פעיל (מוקד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, קודם שאני מציע את הצעתי הקונקרטית, אני רוצה להזכיר לחבר-הכנסת שובל את הפתגם הצבאי הידוע, אף כי יש בו מלה לא-פארלאמנטאית, כי הדג-מסריח מהראש. ואם צריך לבדוק את פרשת צי הסוחר הישראלי, הבדיקה צריכה להיות טוטאלית.

הדוגמה השנייה של חבר-הכנסת שובל בפרשת המ-סיכים היא נכונה. היא ידועה מההיסטוריה, כשנוצרים סיכסוכי עבודה על רקע של התפתחות הטכנולוגיה, בעיקר אם המנהלים או הבעלים מחליטים החלטות אדמיניסטרטיביות על איגוד העבודה מחדש ומתעלמים מהצרכים החברתיים של האנשים. אני לא מכיר שיטות לפתור התפתחויות כלכליות וטכנולוגיות מודרניות, המ-אפשרות לצמצם את כוח העבודה, אלא תוך כדי שיתוף פעולה עם העובדים ותוך כדי נסיגות למציאת מכנה משותף. פתרונות אדמיניסטרטיביים, רגימנטאליים ובירוקראטיים, בהנחה שמי שנמצא למעלה הוא תמיד חכם יותר. הוואה רק את הבעיה הכלכלית ופותר אותה לפי אמות-מידה של יעילות כלכלית בלבד מבלי לשים לב לאספקטים החברתיים — פתרונות כאלה מובילים תמיד לצרות, להתפוצצויות, ואז כמובן כל הצדדים מת-חילים לתרום את חלקם בהסלמתו של הסיכסוך.

מדינת ישראל היא מדינת-ים, בבחינת "לחוף ימים תשכון". הספנות, לפי דעתי, היא אחד מענפי העתיד החשובים ביותר לכלכלת ישראל, בעתיד הקרוב ובזוודאי בעתיד הרחוק, אם, סוף סוף, ייכנסו יחסים נורמאליים בינינו לבין שכנינו. לספנות הישראלית, ספנות המסחר, יש חשיבות לאומית ממדרגה ראשונה. לכן יש טעם שהכנסת תטיל את מלוא כובד משקלה כדי להסדיר סופית את מערכת יחסי האנוש המתעוררים לאחרונה בספנות הישראלית.

אני מצטער שאני צריך להביא את העניין לכנסת. כחבר הסתדרות וכסוציאליסט, החושב את עצמו לרא-דיקאל, הייתי שמח אילו העניינים היו נפתרים במסגרת משא-ומתן שבו צריכה ההסתדרות לייצג את העובדים ולשמש כגורם בעל השפעה רבה במעשה-המרכבה של המיקוח.

הכנסת השמינית מכהנת פחות מחודש ימים, מאז ה-21 בינואר, וכבר היינו עדים לשני סיכסוכים חמורים בצי הסוחר: פרשת "צים-קרוי-נוסעים", בה היו שני סיכסוכים; הן הסיכסוך עם הימאים הדירוגיים שהעלה חבר-הכנסת שובל, — גם שם נובע חלק מהבעיה לא רק מהתנהגות העובדים הדירוגיים, והן פרשת פירוק החברה. הסיכסוך האחרון שאנחנו עדים לו הוא בין איגוד קציני הים והנהלת "צים" בפרשת ספינות הגלגוע, והגיע לשיאים שלדעתי לא ידענו עד כה: היתה שביתה וכתוצאה מכך השביתה. נמל חיפה נחסם על-ידי האניה "נרקיס" וטורו קצינים בשתי האניות ואולי גם בשלי-שית והחברה איימה לפטר גם את הדירוגיים בספינות הללו. הסיכסוך נגמר אד-הוק הלילה.

חשוב שנוכל להוכיח, קבל אלה הטוענים שמדינת ישראל לא יכולה להחזיק מעמד תקופה ארוכה בשעת חירום, שסחר החוץ שלנו לא נפגע. עושים מאמצים לעיוגים — פועלים, אורחים, בנמלים ובכל מיני מקומות עבודה, בבתי-החרושת ובתחבורה — כדי להתגבר, כדי שנוכל להראות שעל אף שעת החירום והקשיים סחר החוץ לא נפגע, ולא נפגע היצוא. רבים מאתנו לא היו מאמינים שכך יהיה. עוד מעט אנע במהות הסיכסוך. בתקופה כזאת לראות סיכסוך כזה, המשבית חלק מציר הסוחר הישראלי, הפוגע בהטענות מטענים בנמל לצורך היצוא הישראלי, הפוגע באותו ענף שהוא צינור נשימה חיוני למשק כולו, בסחר החוץ שלנו נדמה לי שבעיקר חייבים אנו לתת את הדעת על התופעה הזאת, התופעה שבעיצומה של שעת חירום יכול לפרוץ סיכסוך כזה בחרי-פות כזאת על-ידי קבוצה קטנה של עובדים כאלה. זוהי קבוצה לא גדולה של עובדים. מילא, בימי רגיעה יש לפעמים קבוצות של מאתיים עובדים שמחזיקים את כל המדינה בגרירת כי הם נמצאים בעמדת מתפתח ויכולים להשבית מדינה שלמה, יכולים להשבית את שדה התעופה או את קו הנוסעים או את קו התעופה שלנו. אבל שיקחו על עצמם קבוצה קטנה של עובדים לפגוע בצורה כזאת במשק בשעה כזאת — זהו דבר שנדמה כשלעצמו, כתופעה, כדאי היה לדון בו, כי משהו פה לא בסדר. ואין לי ספק שאלה אנשים נאמנים למדינה. כולם, כמו כולנו, נאמנים למדינה, רוצים בטובתה. ובכל זאת, איך קרה דבר כזה? זה טעון בדיקה.

לגופו של הסיכסוך רציתי לומר משהו. פה יש שני דברים חריפים, לדעתי, שני דברים חמורים: על מה סיכסוך העבודה, במה המדובר, ומה הצעדים שננקטו. וראשית — במה מדובר.

יש כל מיני שבייתות. השאלה היא על מה שובתים. פעם היתה שבייתת של עובדי המשק בבתי-החולים. גם זאת שבייתת קשה, שגרמה סבל לחולים. אבל כשמדובר באנשים שמרוויחים 600—700 לירות לחודש — אני מבין את העניין. לא מצדיק, אבל מבין. ההתייחסות היא אחרת. כי אדם שצריך לחזור למשפחתו עם 600—700 לירות לחודש — היום זה כבר יותר — מתקשה מאוד. וכשאדם מתקשה מאוד — חלקם גם בעלי משפחות מרובות ילדים — זה יכול להתבטא בסיכסוך עבודה. אבל כשמדובר בסיכסוך של קציני ים שמשכורתם געה בין 6,000 ל-10,000 לירות לחודש, כשנטו הם מביאים הביתה סכום כזה, גם אם זו עבודה קשה, כשצריך להיות רחוק מהבית במשך תקופות ארוכות, ואסור לזלזל שבאופן סביר יכולנו לומר שיש בהם משום פיצוי, במידה שהמשק שלנו יכול להעלות על הדעת לתת פיצוי או חמורה נאותה לעבודה, לקשיים המיוחדים של העבודה הזאת. כשעובד מביא הביתה בכל חודש 3,000 עד 6,000 לירות נטו לחודש, פלוס תנאים סוציאליים שאנחנו יודעים שזה עוד 50%, כשתנאי העבודה הם כאלה שעובדים 8 חודשים ו-1 חודשים חופש — ואני מצטרף לחבר-הכנסת שובל, ואינני טוען נגד, כנראה זה מוצדק ומקובל, אלה אנשים בעלי משפחות; אבל כשאנשים כאלה באים לשובות, ולא משנה על מה זה — לדעתי הדעת לא טובלת זאת. וקל וחומר בתקופה כזאת. לא רק שפה לא שובתים על להם. פה לא שובתים על עוגות. בכלל אינני יודע על מה שובתים פה, כשמדובר באנשים עם תנאי עבודה טובים כאלה, עם משכורות כאלה.

מאיר פעיל (מוקד):

בעיני השיקול החברתי עדיף על השיקול הכלכלי. הבעיה של שבייתות וכיוצא באלה היא יותר בעיה חברתית ומוטב שוועדת העבודה תדון בכך. אני מציע שהיא תתפנה לבדוק את הדברים כדי לייצב מחדש את מערכת יחסי העבודה בצי הסוחר הישראלי, במגמה להגיע לסגנון עבודה חדש שיאפשר בעתיד קיום יחסי אנוש הוגנים שיחבסו על נוהגי משא-ומתן בין איגוד המאיים, חברות הספנות וההסתדרות. נדמה לי שרק עבודה כזאת של ועדת העבודה תמנע את ההצעה, הח-מורה מאוד בעיני, של בוררות חובה. לפיכך, כדי לספק, אני מציע להעביר את כל הנושא הזה לוועדת העבודה של הכנסת שתתפנה לחקור את הדברים.

הי"ר מ. בן-פורת:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת י. בן-מאיר, להצעה באותו נושא.

יהודה בן-מאיר (חזית דתית לאומית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, סיכסוך העבודה בין קציני הים לבין חברת "צים" איננו הסיכסוך הראשון שהכנסת דנה בו, ולצדדי אני חושב שלא יהיו חולקים עלי אם אביע דעה שזה גם לא הסיכסוך האחרון שיועלה לדיון בכנסת. אבל אי-אפשר שלא לעמוד על הנקודה המיוחדת, מבחינת העיתוי, של סיכסוך עבודה זה. אנחנו רגילים, כדבר מובן, שסיכסוכי עבודה הם בדרך כלל אופייניים לעתות רגיעה. המדינה, מאז קיומה, נמצאת, פחות או יותר, במצב של מלחמה פעילה או סבילה עם השכנים שלה. יש עתות רגיעה ולצדדנו יש גם עתות של אי-רגיעה. אנחנו יודעים שכאשר מגיעות עתות רגיעה — שכולנו מחכים ומצפים להן ומוכנים לעשות הכל כדי להגיע לעתות רגיעה, לפחות מבחינה בטחונית — מטבע הדברים, סיכסוכי עבודה ובעיות יחסי עבודה נעשים חריפים ועולים על הפרק. כך, אם אינני טועה, היה גם בתקופה שלאחר הפסקת-האש, באוגוסט 1970, לאחר מלחמת ההתשה. כאשר המלחמה הבטחונית ירד, כאשר היתה תקופת רגיעה והפסקת-אש עלו הבעיות הכלכליות והחברתיות בכל חומרתן. היו סיכסוכי עבודה. היו בעיות ב"אל על", ב"צים" ובלוד. הכנסת דנה בנושא זה לא אחת.

עכשיו קרה דבר שלא היינו רגילים אליו. זו בכל זאת תקופת חירום. אין חולק על כך שזו תקופת חירום. יש כאלה שהם בדעה, כמוני, שבתקופת חירום דרושה ממשלת חירום; יש כאלה שהם בדעה שאף-על-פי שזו תקופת חירום לא צריכה להיות ממשלת חירום.

יצחק בן-אהרן (המערך):

לפי שעה עשייתם חירום בממשלה.

יהודה בן-מאיר (חזית דתית לאומית):

לא עשינו שום חירום על הממשלה. כולנו מסכימים שהשעה היא שעת חירום. כפי שהגדיר חבר-הכנסת שובל, אנחנו עדיין בעת מלחמה, עדיין בשעה שיותר מ-100,000 אנשים מגויסים ואינם בעבודה. בתקופה כזאת, כאשר המדינה נמצאת בעיצומו של מאבק, שיהיה סיכסוך עבודה בעל אופי כזה ובהיקף כזה שמביא נזקים לאחד הדברים החשובים ביותר? כל אורה מבין שאחת הבעיות של שעת חירום, שחייבים להתגבר עליה, היא להמשיך את הסחר, להמשיך את היבוא ובמיוחד את היצוא. כל פגיעה בסחר הישראלי היא פגיעה חמורה.

ברזל. מה לעשות כשזה לא קורה במציאות, ובאותו ציבור עובדים ובאותה מדינה, כמו בכל ארץ חפשיית יחסי עבודה הם נושא מסוכן מאוד? רק בארץ שאין בה חופש — הבעיה איננה; בארץ שיש בה חופש — הבעיה חריפה מאוד. ובמקרה הזה, חבר-הכנסת פעיל, נכון שצריך לראות שהטכנולוגיה לא תפגע באנשים. בהחלט. אבל אני מוכרח להגיד לך שהפעם עליה על ציבור אנשים שאיננו הכי-מקופח במדינת ישראל. זהו "שמאל דה-לוקס" במקרה זה.

אבל קודם שאביע את דעתי בנושא עצמו, ואני רוצה לעשות זאת בוהירות ובאחריות כי אני יודע שקל מאוד ללכות סיכוסכים כאלה, אני רוצה להגיד שני דברים, האחד בעניין "צים" והאחר בעניין קציני ים, הואיל וגם חבר-הכנסת שובל, גם אתה וגם חבר-הכנסת בן-מאיר התייחסו לכך.

חברת "צים" לפי דעתי הראתה בשנים האחרונות תנופה בהחלט ראויה להערכה. שכן אני מסכים אתך שאנחנו מדינה ימית וצריכים לפתח את הצי ככל האפשר, למלחים ולהיקף מאקסימאליים. בארבע השנים האחרונות עלה המעמס הכללי, הטונאז', של חברת "צים", ממיליון טון ב-1970 ל-2.5 מיליון ב-1974. גידול של 200% במשך ארבע שנים — זה בהחלט מרשים. נקל למיכליות-ענק, שעובדות בשירות הציבור, בטונאז' של 1.5 מיליון טון. ולמעשה "צים" היתה ראשונה, או בין הראשונות בחברות הספנות בעולם, שקנתה את האניות המתמחות, את המכליות. ואלמלא היה ה"פנצ'ר" באחת מהן, שריפה בחדר המכונות — גם זה כבר היה מראה הכנסה לגמרי לא מבוססת.

אני גם רוצה לציין שבארבע השנים האחרונות, אם כי במידה שונה של גודל, סיימה החברה את פעולותיה באופן רווחי, וסיימה בדיבידנד. ואני שמח מאוד שמצבה הכלכלי של החברה הראה מידה ניכרת של בריאות, עד כדי כך שההסתדרות חזרה וביקשה להגדיל את מספר המניות שלה בחברת "צים", ואני מניח שההסתדרות שוקלת את הדברים הללו.

אני גם רוצה להגיד מלה על קציני הים. אני חושב שמחובתי לעשות זאת, ואני אומר זאת לחבר-הכנסת שובל. נכון ששכרם גבוה מאוד ואין בדעתי להצדיק אותו. אבל מצד שני נכון גם שזה תחום שאינו מושך כוחות מספיקים. העובדה הניצחת היא שלמרות גובה השכר והתנאים היוצאים מן הכלל שחברת "צים" וחברות ספנות אחרות מציעות, עדיין אחוז הקצינים והמלחים הישראליים בצי הסוחר הישראלי הוא נמוך מזה שכל אחד שיושב כאן היה רוצה שיהיה. ולפעמים בהתחרות הזאת בין הרצון לשכנע אנשים ללכת לים על-ידי שיפור תנאים לבין הרצון לטפח את הצי מגיעים לנקודה שהצי שובר את המפרקת שלו. יש עמים שממש הגיעו לנקודה שהם אינם יכולים לקיים את צי הסוחר שלהם, בגלל שביטות או בגלל משכורת.

אנחנו עומדים במצב כמעט פראדוקסאלי, שצי הסוחר של ישראל הוא חצי מגדלו של צי הסוחר של אמריקה. בתחום זה אמריקה החליטה להתקפל, והיא בקושי יכולה לקיים את הצי שלה.

אני חושב שגם קציני הים, כמו המלחים, בימים קשים הוכיחו מידה ניכרת של פאטריטיסם. אני מעריך זאת, ואינני רוצה בשעה קשה זו לא לציין את מה שצריך לציין. זה ענף חלוצי, ענף שאינו מושך במיוחד אנדרטים,

דווקא אלה צריכים להעמיד דרישות, שלפי מה שקראנו הן דרישות שלא מתקבלות על הדעת בתקופה רגילה, ובוודאי לא בתקופה כזאת, דרישות שהמשק לא יכול לעמוד בהן? זהו דבר שאנחנו חייבים להתייחס אליו, אם בתקופה כזאת יכולה לפרוץ שביטה אצל עובדים כאלה, הנמנים עם 5% העובדים הגבוהים ביותר מבחינת תנאי השכר במדינת ישראל.

נקודה שנייה שחייבת לעלות היא אופי הסיכוסך. אני חושב שזוהי אחת מבעיות היסוד שלנו: אופי סיכוסך העבודה. אני אישית, למשל, אינני בעד חוק בוררות חובה. אינני בעד חוק לאיסור שביתות, משתי סיבות: עקרונית אני חושב שאיננו יכולים לאסור שבי-תות בתנאים מסויימים. יש רגע, לאחר שמוצו כל הדרכים, לאחר שהעובדים בעצמם החליטו בצורה דמו-קרטית, שזכותם לשבות. שנית, אני יודע שחוק בור-רות חובה לא פועל בשום מדינה. אבל הבעיה שלנו איננה חוק בוררות חובה. הבעיה שלנו היא להכניס סדר לא רק ביחסי עבודה אלא גם בסיכוסכי עבודה.

אומרים: גם במלחמה, גם במלחמת דמים, יש כללים, יש נשק שלא משתמשים בו; יש אמנות שבכל זאת פחות או יותר — לפחות אנחנו — מקיימים אותן ושומ-רים עליהן, גם כשנמצאים במלחמה עקובה מדם. בוודאי בסיכוסך עבודה לא ייתכן לעשות צעדים, להטיל הסגר על נמל חיפה. איר אנשים לוקחים לעצמם אפשרות, סמכות וזכות בגלל סיכוסך עבודה להטיל הסגר כזה?

ומכאן אני רוצה לשבח את העמדה התקיפה של שר התחבורה ומשרד התחבורה. לדעתי זוהי עמדה תקיפה שראויה לקבל כאן עידוד, שהיו מכונים להפעיל משטרה כדי לפתוח את נמל חיפה. כי זכותה של מדינת ישראל שנמל חיפה יהיה פתוח. וכמו שהצבא שלנו — להבדיל אלף הבדלות — מבטיח את שלום הנמל מבחוץ, גם מבפנים אנחנו צריכים להבטיח בכל האמצעים ששום גורם לא יסגור את הנמל ולא יסתום אותו. אני חושב שהיתה לכך השפעה טובה על פתרון הסיכוסך. אני גם משבח את העמדה התקיפה של "צים" ומשרד התחבורה שלא להיכנע לדרישות העובדים, שלא היתה סיבה להיכנע להן.

לכן, בגלל האופי של הסיכוסך הזה, כדאי לדון בו. אמנם התברשנו היום, ואנחנו שמחים על כך, שבשלב זה הסיכוסך הגיע לסיומו, לפחות בשלב זה. והלוואי וזה יהיה לא רק "בשלב זה". אני מבין ששני הצדדים קיבלו עליהם בוררות, ויש לקוות שימלאו אחריה, והסיכוסך לא יחזור. אבל נדמה לי שהבעיות הקשורות בסיכוסך, הנקודות שעלו בתוך הסיכוסך הזה, ראויות בהחלט לדיון והטיפול של הכנסת — או עם שר התחבורה יציע להעביר לוועדה — אני אסכים להעביר לוועדה.

היו"ר מ. בן-פורת:

נשמע עכשיו את תשובת שר התחבורה.

שר-התחבורה ש. פרס:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני יודע שבנוש-אים של שביתת הצייר להיות מאוד מאוד אקונומי במלים, ומאוד מאוד מפורש במעשים. אני מסכים בהח-לט לכל מה שאמר חבר-הכנסת פעיל, שאילו להסתד-רות היתה סמכות מלאה, ו"צים" היתה גמישה, והקצינים והדירוגיים לא היו נפרדים, וכולם היו מסכימים ביניהם, לא היו פורצות שביתות. אני מוכרח להגיד שזהו הגיו-ן-

חוברת ה', ישיבה י"ד
— הצעות לסדר-היום (פרס) —

בינינו במחלוקת תחליט ההסתדרות. ואז ההסתדרות מחליטה, והאיגוד אינו נשמע לה.

אני, כמובן, רואה בזה מצב שמאיים על ניהולו התקין, על קיומו המשקי ועל אפשרויות התפתחותו של הצי בעתיד.

אני רוצה לעבור לשאלה השלישית, שגם היא מסובכת, וזו השאלה מה צריכה הממשלה לעשות ומה היא אינה צריכה לעשות. לפי דעתי, אם מתנהל משא-ומתן בין החברה לבין העובדים, אינני חושב שהממשלה צריכה לקפץ באמצע ניהול המשא-ומתן ולכוון אותו. יש דירקטוריון של "צים", יש הנהלת "צים", יש נציגות של העובדים, יש ההסתדרות. וכל זמן שהדברים מתנהלים, ובכל אמצעי הניהול של משא-ומתן, אינני סבור שהממשלה שלה צריכה להתערב מטוב ועד רע. מובן שהממשלה מוכרחה להביע את דעותיה בעניינים שיש להם השלכה עקרונית או על יחסי עבודה או על עתידו של הצי. כאן, כמובן, כשאנחנו מגיעים למצב שהפעלת צוות באניית דגל בריטי עולה 665 דולאר ליום, ועם צוות ישראלי היא עולה 1,600 דולאר ליום, כלומר פי-שלושה — זה אות אזהרה לקיומו של הצי. ואז הממשלה מוכרחה לפחות להביע את דעתה.

אבל יש רגע שהממשלה מוכרחה להתערב יותר מזה, וזה כשהאיום בשבייתה או השבייתה עצמה מסכנים אספקה חיונית למדינה, צרכי בטחון, ואולי גם את המוראל הכללי של העניין. במקרה זה ראיתי שניים או שלושה דברים כאלה: (א) אניה אחת באה לנמל, עגנה בפתחו וסתמה אותו. דבר כזה, עוד לא נשמע כמוהו לחומרה. הנמל אינו שייך לאיגוד קציני הים, ל-500 או 600 קציני הים; המדינה נמצאת במצור, הנמלים עמוסים לעיפה, הגיוס טרם נגמר, בעיות המלחמה עדיין מעיבות על ניהולו התקין של המשק. כדי לקבל 1,000 לירות נוספות למשכורת החודשית, כשכבר מקב-לים הרבה אלפים — זו שערוריה.

(ב) בעונת פרי ההדר ובעומס הקיים בנמל, כאשר אניה נכנסת ומחליטה לשבות על הריצף ותופסת מקום פנוי, כאשר אניות מצפות בממוצע 23 ימים לחודש, גם זה דבר בלתי-נסבל.

(ג) אם הדבר מסכן את אספקת הדלק המיועד לאזרחים וליתר הצרכים — המדינה חייבת להתערב.

שלושה דברים אלה, שניים מהם קרו והשלישי כמעט קרה. מה שקרה הוא: (א) אניה סתמה את פתח הנמל. פנינו למשרה והמשרה עלתה על האניה. ואני שמח שהיא שיכנעה את הקצינים לפנות את הפתח, כך שהנמל היה סתום רק 6 שעות; (ב) ניתנה על-ידי הרואה לרשות הנמלים שבמקרה של איום בשבייתה נאסר על אניות של האיגוד המאיים להיכנס לנמלים ולסתום אותם.

אני חוזר ואומר: במקרה ששבייתה כזאת תסכן דבר שהוא חיוני לאספקה הדרושה למדינה ולצרכי בטחונה, ניאחו בכל האמצעים החוקיים העומדים לרשותנו כדי להתגבר על בעיה זו.

לסיום, אני חושב שהנהלת "צים" הלכה כברת דרך ארוכה מאוד לקראת העובדים בכך שמסרה את ההכרעה להסתדרות. אני מביע את צערי העמוק על שהאיגוד לא נשמע להסתדרות. ואני חושב שהיא עשתה דבר נכון,

ובמיוחד ישראלים. ובהרבה מאוד מבחנים אנשים אלה הוכיחו כושר ויכולת.

אחרי שאמרתי כל זאת אני מוכרח גם להגיד שיש תופעות שליליות ביותר. אחת מהן, למשל, היא תופעת ההברחה. אנחנו למעשה החלטנו, ובתקיפות מרובה מאוד, למכור את שתי אניות המעבורת, "נילי" ו"ד" לא רק בגלל ההפסד הכספי שקפץ מאוד — והשנה היה צפוי גרעון של 11–15 מיליון לירות — אלא גם בגלל תופעות הלואי. אני מאוד ממליץ לא להכליל את כל הקצינים והמלחים בתופעה הזאת. כל הכללה היא מאוד מסוכנת. אבל היו תופעות בודדות מאוד קיצוניות. ולמררת כל הלחצים והאיומים בשבייתות אני חושב שהממשלה ומשרד התחבורה עמדו בעניין הזה בתקיפות רבה מאוד. הן כדי ליעל את הצי והן כדי לשפר את שמו נתקבלה החלטה זו כפי שנתקבלה.

בשבייתה הנוכחית אני רואה שלוש בעיות עיקריות. אינני מערער על זכות השבייתה, אבל גם לשבייתה מוכרחים להיות הליכים. אחת הטענות המרשימות מצד ההנהלה כלפי השובתים היא שלמעשה ארבעה מזכירים, שהם אמנם אנשי-ים אבל יושבים על היבשה, יכולים להחליט על שבייתה בלי לעשות משאל-עם ולהפחית את החברה. זו לא כל כך הקשיחות של החברה. ממכתב שכתב לי מנכ"ל "צים" מר קשתי התרשמתי משתי טענות עיקריות שהוא טוען. אני מעדיף לקרוא את זה לפניכם, כפי שהוא כתב את הדברים. הוא אומר: "במשך 22 שנה שקדמו לבחירתה של המזכירות הנוכחית לאיגוד קציני הים התנהלו בין החברה לבין האיגוד יחסי עבודה תקינים" — ובאמת היו יחסי עבודה תקינים — "כאשר הצדדים מנהלים ביניהם דו-שיח ענייני בכל הקשור בתנאי ויחסי עבודה ומיישבים את חילוקי-הדעות שנתגלו ביניהם בהתאם לנוהלים המקובלים ומבלי להודק לנשק השבייתה. ואולם זה 14 חודש, מאז נבחרה המזכירות הנוכחית של איגוד קציני הים, הוכרו בחברה 12 שבייתות, אף לא אחת מהן באישור ההסתדרות". זוהי הנקודה הקשה מאוד מצד קציני הים, שעל שכם כבר דובר מעל במה זו, ואין לי מה להוסיף.

וכאן באה הבעיה השנייה, של מה שחבר-הכנסת פעיל קרא שיחות ההנהלה. מה בעצם הטענה המרשימה של ההנהלה? ההנהלה אומרת: אינני יכולה לנהל חברת ספנות כשאינני יודעת מהיום למחר מי ישבות, היכן, למה וכמה. גם כאן אני מעדיף לקרוא את הדברים בשם אומרם, בשם מנהל "צים", שכותב: "אין החברה יכולה ומסוגלת להוסיף ולהתקיים כחברה תקינה כאשר היא מנוהלת באורח קבע תחת איום בלתי-פוסק וקאפ-ריזי של שבייתות והשבתות. השבייתות התכופות הפוקות את החברה פוגעות באמינותה בקרב לקוחותיה ואינן מאפשרות לה לעמוד בלוח הפלגות תקין ברחבי העולם ולקיים את ההתחייבויותיה המסחריות כלפי לקוחותיה. ברור כי אי-סדירות של הצי פוגעת קשות במשק הישראלי".

לפי דעתי זו טענה סבירה בהחלט. כי מה קרה כאן? למעשה חברת "צים" ניהלה את המשא-ומתן עם האיגוד יחד עם ההסתדרות, וחברת "צים" הלכה מרחק גדול מאוד. היא אמרה: אני מסכימה שההסתדרות תהיה הפוסק והבורר בנושאים השנויים במחלוקת. קשה לי להעלות על הדעת עמדה יותר ליבראלית ויותר מרחיקה לכת מזו שהחברה אומרת לעובדיה שבדברים השנויים

— הצעות לסדר-היום (פרס, בן-פורת, שובל, פעיל); מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת (בן-פורת, יעקבסון); הצעה לסדר-היום (בן-פורת, דרניצקי (יודין)) —

כאשר גם ההסכם הופר, שלא רצתה לוותר על עמדותיה העקרוניות.

אני קורא לציבור קציני הים להיות יותר שקול, מאורגן ומסודר בנקיטת אמצעים בשעה זו — ואני מצטרף לדברים שאמר חבר הכנסת בן-מאיר על החומ-רה והרצינות של עניין השביתות ואיומים בשביתות — והעיקר לשמור על דלת פתוחה לפיתוחו וקיומו של צי הסוחר של מדינת ישראל.

אדוני היושב-ראש, אין לי התנגדות שהנושא יידון במליאת הכנסת. אין לי גם התנגדות להעבירו לוועדה.

היו"ר מ. בן-פורת :

חברי הכנסת, לפנינו שתי הצעות : האחת — לקיים דיון בנושא במליאת הכנסת ; והשנייה — להעביר את הנושא לוועדה. אני שואל את המציעים, חבר-הכנסת שובל —

זלמן שובל (הליכוד) :

לטובת העניין אני מציע להעביר את ההצעה לוועדה.

היו"ר מ. בן-פורת :

חבר-הכנסת בן-מאיר —
(איננו באולם)

ד. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

על שולחן הכנסת לקריאה ראשונה, מטעם הממשלה :
א. חוק להארכת תוקף של תקנות-שעת-חירום (הגבלת התנועה של כלי רכב), תשל"ד—1974 ; ב. חוק סדר הדין הפלילי (תיקון מס' 6), תשל"ד—1974.

ה. הצעה לסדר-היום

מצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום

שיקחו אותם ויביאו אותם ליעדם. שכונות שלמות מנותקות במשך שעות ארוכות ממרכזי הערים. אנשים אינם מסוגלים להגיע לעבודה או שהם מגיעים באיחור רב, וכך נגרמות הפרעות קשות בתהליך הנורמאלי של העבודה במפעלים, במוסדות ובמשרדים.

תלמידים אינם יכולים להגיע בשעה היעודה לבתי-ספרם. אישיעורים בבתי-הספר ובאוניברסיטאות נפתחים ללא מניין תלמידים בשל השיבושים הקשים בתחבורה. גורלנו מובן שבשעת-חירום נגרם סבל לפרט ולכלל. הניתוק. התיאטראות ובתי-הקולנוע נפגעו בגלל חוסר האפשרות של אנשים להגיע אליהם.

האוכלוסיה מרוטת העצבים שואלת : מה נעשה ומה יש לעשות כדי להקל מהסבל הנגרם בעקבות מצב זה ? אינני מציע לכנסת לערוך כאן בכייה קולקטיבית על מר גורלנו. מובן שבשעת-חירום נגרם סבל לפרט ולכלל. וברור שהתחבורה הציבורית, שהעמידה לרשות צה"ל מאות כלי רכב והתגייסו מתוכה אלפי נהגים למילוי תפקידים שונים בשירות פעיל, אינה יכולה לעמוד בעומס הצרכים. את זאת הציבור מבין. את זאת בוודאי הכנסת מבינה. אולם נשאלת השאלה : האם אין אפשרות

היו"ר מ. בן-פורת :

אנו עוברים להצעה לסדר-היום בדבר מצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום, שהוגשה על-ידי חבר-הכנסת דרניצקי (יודין). רשות הדיבור לחבר-הכנסת דרניצקי (יודין).

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך) :

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת, אני מבקש את הכנסת לקבל את הצעתי לקיים דיון במליאת הכנסת בדבר מצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום והאמצעים להקלת סבל האוכלוסיה הנזקקת לתחבורה זו.

המלחמה התחילה לפני ארבעה חודשים. בימים הראשונים, ובפרט עד להפסקת-האש, הציבור הרחב התייחס בהבנה עמוקה למצב וקיבל בסבלנות רבה את הסבל שנגרם לו בעקבות השיבושים בתחבורה הציבורית. מאז חלפו חודשים ולצערי הרב עדיין לא הסתמנה הקלה של ממש בתחבורה הציבורית. מי שנע בכבישי הארץ ומי שעובר לאורך רחובות הערים, הגדולות והקטנות, הינו עד למחזה מחריד לפרקים, כאשר המוני אנשים ניצבים באמצע הכבישים ; גברים, נשים וילדים מנסים לעצור כל מכונית עוברת ומתחננים בפני נהגים

פרטיות. אינני מציע לדבר כאן בדבר מוסד עממי ששמו "טרמפ". אני דווקא מעלה אפשרות של ניצול מכוניות פרטיות מספר, ולו מספר מוגבל, בעלות אותו הספצי- פיקאציות הטכניות כפי שיש במוניות — וקאלה יש עשרות אלפים — שוב על-פי הסדרים מיוחדים עם נהגים שיהיו מעוניינים בכך ועל-פי רשימות לשעת- חירום. אפשר להפעיל מכוניות פרטיות אלה כמוניות לתקופה זמנית ומוגבלת מראש, לתקופת חירום. אני מניח כי היו נמצאים בין בעלי מכוניות פרטיות מאות, ואולי יותר מאשר מאות, שהיו מעמידים ברצון את עצמם ואת רכבם תמורת תשלומים קבועים לפעולה בקווי שירות, לפחות בשעות עומס התנועה, כדי להקל על הציבור ועם זאת להפיק תועלת לעצמם. הצעה זאת, האם נבחרה? נדמה לי כי לא. אני חושב שזוהי הצעה הטומנת בחובה אפשרויות רציניות.

זאת ועוד: ידוע כי עדיין, במשך כל ארבעת החו- דשים מאז פרוץ המלחמה, סובלת התחבורה הציבורית לא רק בשל מחסור בכלי רכב, אלא גם בשל מחסור בנהגים. הייתי מציע לשקול אפשרות שתהיה פנייה לנהגים בעלי רשימות לרכב פרטי מעל לגיל הנקרא לשירות פעיל, למשל, אנשים בעלי ותק של עשר שנים לפחות ועבר מקצועי ללא רבב, למען יעברו קורסים מהירים של הכשרה לתפקיד של נהגי אוטובוסים. מבחי- נה טכנית הדבר אפשרי בהחלט. זה היה פותר את בעיית שעת-החירום; יש בזה סיכוי של הקלה ממשית תוך שבועות מעטים, ועם זאת יש כאן סיכוי לפתור בעיה רצינית שחריפותה התבררה בתקופת החירום, והיא בעיית הצורך ליצור רורבה של נהגים לתחבורה ציבו- רית.

יכול להיות שחברי הכנסת וכן שר התחבורה יחשבו שהצעות אלה שהבאתי כאן הן בלתי-שיגריות ואולי לא קלות לביצוע. אינני אומר שרק הצעות אלה קיימות. ודאי יש הצעות שונות, הצעות רבות אחרות, אולי טובות יותר. אולם מצב האוכלוסיה יונבע במפגיע כי ננקטו אמצעים דחופים למען הקל את סבלה, ואני מבקש מהכנסת ומהשר להסכים לדיון במליאה כדי לקבוע את האמצעים שנקוט כדי לשפר את מצב התחבורה הצי- בורית.

שר-התחבורה ש. פרס :

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מודה לחבר- הכנסת יודין שהפנה את תשומת-לב הכנסת לבעיה הרצינית של התחבורה הציבורית בשעת חירום. אבל קודם שאשיב להצעותיו ולדבריו אני רוצה להגיד בפשטות, ששעת חירום היא שעת חירום ואין דרך קלה להתחמק ממנה. שעת החירום, המלחמה והגיוס בעקבות המלחמה השפיעו קשות על כל-עצור התחבורה בישראל ואין טעם שנפנה את גבינו ונטמין את ראשינו בחול ונגיד שיש גם שעת חירום, גם גיוס וגם הכל מתנהל כמימים ימימה.

ערב המלחמה הסיעה התחבורה הציבורית כ-2 מיליון נוסעים ביממה באמצעות 4,300 אוטובוסים ו-6,800 נהגים. הקשיים בתחבורה הציבורית בימי החירום נבעו מצירוף סיבות מספר. הרכב הגיל היחסי של הנהגים הביא לכך שיותר מ-60% מהם גויסו לצה"ל, לעומת 20% או 25% בענפים אחרים. דבר שני — גם בימי החירום הביקוש נשאר בשיעור של 60% עד 70%, אף- על-פי שההיצע היה, כאמור, 30% עד 40% בלבד. דבר

לנקוט אמצעים שונים, מהם שיגרתיים ומהם בלתי- שיגרתיים, כדי להקל את סבל האוכלוסיה ובכך להמעיט ממשקל הנזק שנגרם לציבור, למשק, לתלמידים ולחיי התרבות?

הדבר ההגיוני הראשון הוא החזרת המצב בתחבורה הציבורית לתיקנו; כלומר יש להחזיר אוטובוסים לשי- רות; לשחרר מספר מאקסימאלי של נהגים. ואולי זו ההזדמנות לומר כמה מלים חמות לאנשי "אגד" ו"דן" שהגישו סיוע כה חשוב ברכב ובכוח-אדם בהסעת חיילים, בהחשת פצועים מן החזית לבתי-החולים, בהע- ברת אספקה חיונית באמצעים שלאמיתו של דבר לא נועדו אלא לספק צרכי אוכלוסיה בעתות שלום. מניח אני כי שר התחבורה וצוותו עוזריו עשו ויודאי כי מה שהיה ביכולתם כדי להביא לשיחזור מהיר ככל האפשר של כלי הרכב ושל הנהגים, ואף כי ייתכן שיש מקום לפעולה נוספת, לפעולה נוספת ללא דחייה, מניח אני כי הפוסק האחרון בעניינים אלה הוא בוודאי צה"ל עצמו וכי צה"ל פועל תוך התחשבות ראשונה, וקודמת לכל יתר השיקולים, בצרכי הבטחון. ואם אמנם עשה שר התח- בורה — ואני בטוח כי הוא עשה — כל מה שהיה ביכולתו כדי לזרז את שיחזור הרכב והנהגים למען החזר את המצב בתחבורה הציבורית לתיקנו, לא נשאר לי אלא לפנות לשר התחבורה ולבקש את הכנסת שתדון בכמה אמצעים נוספים:

(א) אני מניח כי הדבר השני אחרי הפעלת תח- בורת אוטובוסים בהיקף מאקסימאלי הוא נסיון להביא לכלל שימוש יעיל ומלא ככל האפשר ברכבת ישראל, ואמנם רוצה לשאול את שר התחבורה מדוע לא ננקטו אמצעים כדי להפעיל קווי רכבות לשעת דחק — קודם כל בשעת ערב ולילה, כאשר מושבתים בעקבות המצב הקוים הרגילים של האוטובוסים. מניח אני כי אילו הוסיפו רכבות מספר בקווים חיפה—נהריה ותל- אביב—ירושלים ואולי באר-שבע—דרום היה זה מביא להקלה רצינית.

(ב) יש, לדעתי, מקום לשקול אפשרות של ניצול יעיל ומקיף יותר של כ-4,000 מוניות, כולן מיועדות לשירות ציבורי. כבר לפני שבועות אחדים העליתי הצעה בדבר העמדת מספר רב ככל האפשר של מוניות לפעולה סדירה בקווי שירות, וקודם כל בקווי שירות פנימיים— עירוניים. הרי נהגי מוניות רבים מוצאים את פרנסתם, ודווקא בכבוד, בעבודה בקווי שירות. אני זוכר כי לא אחת היו סיכסוכים בין רשויות עירוניות וקואופרטי- בים לתחבורה לבין נהגי מוניות בדבר פעולת מוניות בקווי שירות עירוניים. אנו חיים עתה בתקופת חירום, וכמובן, גם בעלי מוניות רבים נקראים לשירות פעיל; ואף-על-פי-כן אלפי כלי רכב עובדים בערים ומשרתים אנשים שיש ביכולתם לשלם בעד שירות אישי מיוחד. מדוע לא יעשה משרד התחבורה נסיון בתחום זה, קודם כל בדרך של הסדר תוך הסכם עם אירגוני מוניות, ולא — באמצעים העומדים לרשותו בתוקף תקנות-שעת-חירום? מדוע לא יפעיל מספר מאקסימאלי של מוניות בקווי שירות עירוניים, בתחנות שמשדר התחבורה יקבע ובזמנים ובמחירים שיקבעו מומחי משרד התחבורה, למען ישרתו את הציבור ברוב שעות יום או לכל הפחות בשעות לחץ ועומס על התנועה? והרי הכנסת כמה מאות מוניות, לפחות לגבי שירות בתנאים כאלה, היתה גורמת בלי ספק הקלה רצינית לאוכלוסיה.

(ג) יש בארץ צי עצום של יותר מ-200,000 מכוניות

הם כבר בני 100 או 120 שנה, והטכניון אמר: חברים יקרים, החליפו את הפסים, אחרת הרכבת לא יכולה לנסוע במהירות גדולה יותר מאשר 20 או 30 קילומטר לשעה. החלטנו להחליף את הפסים, לשנות את העקומות, העבודה עמדה להסתיים ערב מלחמת יום-הכיפורים, אבל שוב בגלל המלחמה נדחה הסיום, אם כי בקטעים של הדרך כבר חל שיפור. איז בעיה, לדעתו, חוץ מימי שלג וגשם לנסוע בין תל-אביב וירושלים.

עניין ניצול המוניות לפעולה סדירה בתוקף הסמכו-יות לשעת חירום שיש לשר התחבורה הוא, לצערי הרב, עניין מאוד פרובלמטי בעיני בגלל שתיים-שלוש סיבות. כפי שאמרתי, המצוקה היא בשעות השיא. אם תכניס בתחנות אוטובוסים מוניות בשעות השיא, בשעות העומס, ותרשה להן לעמוד שם, תאט עוד יותר את התחבורה הציבורית, יהיו עוד פחות אוטובוסים ואנשים יחכו עוד יותר זמן בתור, שכן המונית תופסת כמעט אותו מקום כמו האוטובוס, אבל היא לוקחת רק את החלק החמישי או השישי ממה שלוקח אוטובוס. על כן זרימת התנועה לאוטובוסים היא בעיה ממדרגה ראשונה, ועדיף לרוץ את זרימת האוטובוסים בשעות השיא מאשר לתפוס את מקומם על-ידי מוניות.

שנית — נניח שאשתמש בחוקים ובתקנות העומדים לרשותי לעשות רגולציה של התחבורה. מה קורה היום במונית? המונית ממלאה פער בין הרכב הפרטי לבין הרכב הציבורי, אם אצווה על מונית לנסוע בקווים שאינם משתלמים, צריכה הממשלה להיות אחראית למחירים ולסובסידיות. אין אתה יכול לצוות מבלי לקחת על עצמך גם את האחריות לתוצאות הצו, והיום המוניות הן באופן יחסי וזלות, מפני שהן נוסעות בעיקר בקווים רווחיים. אם נכניס אותן לכל הקווים, נסתכן בסובסידיות, בפיקוחים, בבירוקראטיה ולא נדע איך לצאת מזה, כאשר התוצאה הממשית תהיה מצומצמת ביותר.

אדוני היושב-ראש, ברשותך אני רוצה לפנות עוד פעם לציבור בעלי הרכב הפרטי להיות יותר נדיבים, יותר מתחשבים ולקחת "טרמפ" אנשים, לא רק חיילים, המחכים בכביש או מצפים בתור. על כל פנים, אם ניתן רשיון לרכב פרטי להסיע נוסעים בשכר, יגרום דבר זה לתוצאות שליליות ביותר. ראשית — שוב יתפסו את התחנות ואת הקווים של האוטובוסים — דבר שיאט את קצב הרכב הציבורי. שנית, במונית לפחות יש מונה והנהג צריך לקחת את המחיר לפי מה שמראה המונה. אנחנו נתחיל להיות מוצפים בתלונות של הציבור, שרכב פרטי מנצל לרעה את הרשות לקחת כסף; ומי יפקח על זה? מי יש לך? ובכלל, הרגל רע שאני בפיקוח, כאשר נכנס לפעולה בשעות חירום, קשה מאוד אחר כך לעקור אותו מן השורש בימים אחרים. את התנועה לא תזרוז, את התחבורה זה לא יקל. אתה תכניס דבר שאיננו בפיקוח ואיננו מוגדר. תזרימה תלונות של הציבור ואתה תבוא הביתה עם תוספת בעיה ולא עם תוספת פתרון.

מה שאמרת לגבי קורסים מזורזים, אמרתי כבר — עשינו אותם. מאות אנשים יעברו את הקורסים האלה לימי חירום. הם יקבלו רשיון לאוטובוסים רק לימי חירום.

טוב מאוד לעשות פעולות בלתי-שיגריות, אבל זו רק מלה. תאמין לי שבנושא הזה של התחבורה עובד

שלישי — מפני שצה"ל עצמו הוא צרכן של אוטובוסים, כ-800 אוטובוסים על נהגיהם גוייסו לצה"ל לצרכי הסעת החיילים. גם אחרי החירום למעשה הגיוס נשאר גיוס.

כיום, עם תחילת השיחוררים, מופעלים כ-3,800 אוטובוסים וכ-4,100 נהגים, כאשר 600 עד 700 אוטובוסים על נהגיהם עדיין מועסקים בצה"ל ויותר מ-3,000 אוטובוסים בשירותים אזרחיים. יש שיפור בתחבורה הציבורית, ואני חושב שכיום היא עונה על 60% עד 70% ממה שהציבור מחכה, אבל יש גם מצוקה מפני שבינתיים התייחסו לתחילים לחורל לסדרם.

קודם שאשיב לחבר-הכנסת יודין על הצעותיו אני רוצה להגיד מה אכן עשה משרד התחבורה כדי להקל את המצב שנוצר. ניהלנו משא-ומתן עם צה"ל, חבר-הכנסת יודין, בעניין השיחוררים, הנהגים מגויסים בשני אופנים: פעם בפלוגות תובלה, כלומר באופן מרוכז, ואז צה"ל יכול לעשות שיחוררים מרוכזים; פעם שנייה — כחיילים ביחידות שונות, ואז צה"ל מרים ידיים ואומר שאלה חיילים ככל החיילים, ובצדק. מה שקרה הוא ששיחוררו לנו מפלוגות התובלה, אבל הרבו את הגיוס של הנהגים הבוודיים, ובסוף השיחורר והגיוס איננו אש את רעהו והנלט שנשאר לנו היה קטן מאוד.

אנחנו אכן כנסנו פסיכונרים לעבודת נהגות, ואנשים שעבדו במשרדים והיו להם רשיונות נהגות גם הם גוייסו לעבוד באוטובוסים. אנחנו גם הכשרנו נהגים לשעת חירום וכ-650 נהגים עברו הכשרה כזאת. אף-על-פי-כן תקוותך שהם ישמשו רורבה לשעת חירום היא קצת אופטימית מדי, כי כאשר תקרה שעת חירום נוספת — ואני מקווה שלא יבוא יום כזה — הם לא יהיו יותר צעירים ולא יותר מוכשרים למלא את התפקיד הזה.

ובכן, ניהלנו משא-ומתן על שיחורר, גייסנו נהגים ממקומות שיכולנו, הגברנו גם את הזמנת האוטובוסים מחוץ-לארץ. סך כל הזמנות האוטובוסים היום הוא כ-1,000, לאחר שבחודשים האחרונים סופקו כ-220 אוטובוסים משובים, שדובאו, כפי שאמרתי קודם, בעיקר לירושלים. 1,000 האוטובוסים שהוזמנו. כוללים 400 אוטובוסים מיובאים בניינים בחוץ-לארץ מדגמי "באס אנד קארס", "סקניה ואביס", מרצדס", ו-600 אוטובוסים שבנו בארץ מדגמים אלה ב"ליילנד".

אדוני היושב-ראש, ברשותך אני רוצה להתייחס להצעות הקונקרטיות שהעלה חבר-הכנסת יודין. רכבות לשעת חירום בשעות הערב לא יפתרו את העניין, מפני שהמצוקה התחבורתית, חבר-הכנסת יודין, איננה בין הערים אלא בתוך הערים, והרכבת אינה פותרת, במסוליה הנוכחיים, את בעיית התנועה בתוך הערים. אין היום מצוקה לנסוע בין תל-אביב להיפה או בין תל-אביב לירושלים. המצוקה היא לנסוע בתוך ירושלים, בתוך תל-אביב, בתוך חיפה ובפרברים. וכאן, לצערי הרב, הרכבת איננה מסוגלת במתכונתה הנוכחית לפתור את הבעיה.

יתר על כן, בעיות התחבורה האמיתיות אינן במשך היום אלא בשעות השיא, וגם כאן הרכבת מוגבלת במה שהיא יכולה לעשות, מפני שלא יכולה לנסוע אלא רכבת אחת אם יש רק פס אחד. בקווים חיפה ונהריה עשינו שיפורים, מפני ששם המסילה הנהגה על-ידי האוסטרלים במלחמת העולם הראשונה והאוסטרלים קנו פסי סרפלוס שגילם היה כבר למעלה מ-80 שנה, כך שהיום הפסים

חוברת ה', ישיבה י"ד, כ"ח שבט תשל"ד (20 פברואר 1974)
— הצעה לסדר-היום (פרס, בן-פורת, דרניצקי (יודין)); חוק העיריות (ארנונה כללית)
(הוראת שעה) (בן-פורת, י. תמיר, ורטמן) —

היו"ר מ. בן-פורת :
אין כאן עניין של נטיות. השר מציע דיון במליאה.

שר-התחבורה ש. פרס :
לגבי כל נושא ציבורי שהכנסת רוצה לדון בו אין למשרד התחבורה שום נימוק לא לקיים דיון במליאה. אין כאן שום דבר סודי.

היו"ר מ. בן-פורת :
חברי הכנסת, אנו ניגשים להצבעה.

ה צ ב ע

בעד ההצעה לדון בנושא במליאה — רוב
נגד — אין
ההצעה לקיים דיון בנושא במליאה נתקבלה.

היו"ר מ. בן-פורת :
זמן הדיון בנושא ייקבע מאוחר יותר על-ידי יושב-ראש הכנסת והסגנים.

צוות של עובדים מאוד קומפוטני שאיננו מתחשב במראה עיניים ושוקל את האפשרויות השונות שקילה מאוד רצינית. אנחנו ערים מאוד לסבל הציבור, זה מאוד מדאיג אותנו. תפקידנו הוא לייצג את ציבור הנוסעים. אני מקווה שתהיה הקלה ניכרת עם השיחרור המובטח של הרבה מאוד אנשי מילואים, מפני שגורם המשבר הוא באמת נהגים, לא כל כך אוטובוסים בשלב זה. דבר זה יביא להקלת התנועה, פרט לפיתוח רכבות פרבריות ועירוניות, שזה כורח המציאות בימי שלום כמו בימי מתח.

אדוני היושב-ראש, אין לי כל התנגדות שיתקיים על כך דיון במליאה.

היו"ר מ. בן-פורת :
אני שואל את המציע אם הוא מסכים להצעת שר התחבורה.

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך) :
האם יש נטייה אצל שר התחבורה שיתקיים דיון מוקדם בוועדה? אני עדיין בעד קיום דיון במליאה.

גד יעקבי (המערך) :
או בוועדה או במליאה.

ג. חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974 *

(קריאה שנייה וקריאה שלישית)

אי לכך, אדוני היושב-ראש, אני מבקש את מליאת הכנסת לאשר את הצעת החוק בקריאה שנייה ובקריאה שלישית.

היו"ר מ. בן-פורת :
חברי הכנסת, אני מעמיד להצבעה בקריאה שנייה את חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974. לחוק זה אין הסתייגויות ויש בו רק סעיף אחד.

ה צ ב ע
סעיף 1 נתקבל.

היו"ר מ. בן-פורת :
אני מעמיד את החוק להצבעה בקריאה שלישית.

ה צ ב ע

חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974, נתקבל.

היו"ר מ. בן-פורת :
סיימנו את הישיבה היום. הישיבה הבאה ביום ב', בשעה 16.00. ישיבה זו נעולה.

היו"ר מ. בן-פורת :
חברי הכנסת, ההצעות לסדר-היום נסתיימו. אנחנו עוברים לסעיף השלישי בסדר-היום: חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974—קריאה שנייה וקריאה שלישית. את החוק יביא יושב-ראש ועדת הפנים ואיכות הסביבה חבר-הכנסת יוסף תמיר. בבקשה.

יוסף תמיר (יו"ר ועדת הפנים ואיכות הסביבה) :
כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974, הובא לפני המליאה לפני יומיים והועבר לוועדת הפנים ואיכות הסביבה להכנה לקריאה שנייה ושלישית.

משה ורטמן (המערך) :
איוו זרינות של יושב-ראש הוועדה.

יוסף תמיר (יו"ר ועדת הפנים ואיכות הסביבה) :
ועדת הפנים ואיכות הסביבה דנה בהצעה והכניסה בה שינוי משמעותי, שלפיו רשאית מועצת עיריה בשנת תשל"ד בלבד להחליט על ארנונה כללית לא יאחר מיום ט' בניסן תשל"ד — 1 באפריל 1974, במקום ה-1 במאס של אותה שנה, ולפרסם את ההודעה בדבר שיעוריה לא יאחר מיום כ"ג בניסן תשל"ד — 15 באפריל 1974, במקום ה-15 במאס 1974.

הישיבה ננעלה בשעה 14.06.

נספחות

א. סדר-היום לשיבות י"ב-י"ד

- א. שאילתות ותשובות.
- ב. חוק מלווה פיתוח (תיקון מס' 12), תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).
- ג. חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד-1974 (קריאה ראשונה).
- ד. החלטה בדבר תיקון טעות בנוסח חוק עבודת הנוער (תיקון מס' 7), תשל"ג-1973.
- ה. חוק לעידוד החסכון (ערכות למילווה והנחות ממס הכנסה) (תיקון מס' 2), תשל"ג-1973 (קריאה ראשונה).
- ו. חוק עידוד התעשייה (מסים) (תיקון מס' 2), תשל"ג-1973 (קריאה ראשונה).
- ז. חוק לתיקון פקודת הדרכים ומסילות הברזל (הגנה ופיתוח) (מס' 4), תשל"ג-1973 (קריאה ראשונה).
- ח. חוק לקיום תקפן של תקנות-שעת-חירום שונות, תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).
- ט. חוק להארכת תקפן של תקנות-שעת-חירום (ייצור חשמל, הולכתו וצריכתו), תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).
- י. חוק להארכת תוקף של תקנות-שעת-חירום (השט-חיים המוחזקים על-ידי צבא הגנה לישראל - שיפוט בעבירות ועזרה משפטית), תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).
- יא. הצעות לסדר-היום.
- יב. חוק לתיקון פקודת החוק הפלילי (מס' 38), תשל"ד-1974 (קריאה ראשונה).
- יג. חוק הסעד (טיפול במפגרים) (תיקון מס' 2), תשל"ד-1974 (קריאה ראשונה).
- יד. חוק סדר הדין הפלילי (תיקון מס' 5), תשל"ד-1974 (קריאה ראשונה).
- טו. חוק לתיקון פקודת הראיות (מס' 3), תשל"ד-1974 (קריאה ראשונה).
- טז. חוק לתיקון פקודת פקודת הסודות (קריאה ראשונה).
- יז. חוק שירות המדינה (גימלאות) (תיקון מס' 7), תשל"ג-1973 (קריאה ראשונה).
- יח. חוק כפיית קיום פסק דין, תשל"ד-1973 (קריאה ראשונה).
- יט. חוק דיני העונשין (בטחון המדינה, יחסי חוץ וסודות רשמיים) (תיקון מס' 2), תשל"ד-1970 (קריאה ראשונה).
- כ. חוק לתיקון פקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) (מס' 2), תשל"א-1970 (קריאה ראשונה).
- כא. חוק בית-הספר החקלאי מקוה ישראל, תשל"א-1971 (קריאה ראשונה).
- כב. חוק הגנת סמלים, תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כג. חוק שיפוט בענייני התרת נישואים (מקרים מיוחדים) (תיקון), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כד. חוק לתיקון פקודת המבחן (מס' 2), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כה. חוק לתיקון פקודת סדרי השלטון והמשפט (מס' 15), תשל"ג-1973 (קריאה ראשונה).
- כו. חוק לתיקון פקודת הבנקאות (מס' 10), תשל"ג-1973 (קריאה ראשונה).
- כז. חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 7), תשל"ד-1974 (קריאה ראשונה).
- כח. חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 7), תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).
- כט. חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).
- ל. חוק לקיום תקפן של תקנות-שעת-חירום (פיקוח על מצרכים ושירותים - הוראות נוספות), תשל"ד-1974 (קריאה שנייה וקריאה שלישית).

ב. הצעות לסדר-היום לשיבות י"ב-י"ד

15. י. ארידור (הליכוד): הידיעות על אספ-קת טילים אנטי-טנקיים מארצות-הברית לירדן.
16. י. הורביץ (הליכוד): מצבם החמור של המשקים והמושבים שבעליהם מגויסים.
- 17-18. העלאת מחירי התחבורה הציבורית - הצעות חברי-הכנסת א. לבנבראון, ה. זיידל.
- 19-21. הסיכסוך בצי הסוחר הישראלי - הצעות חברי-הכנסת ז. שובל, מ. מעיל, י. בן-מאיר.
22. י. דרניצקי (יודין) (המערך): מצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום.

ג. הצעת חוק מילווה פיתוח (תיקון מס' 12), תשל"ד—1974

1. תיקון סעיף 1

בסעיף 1 לחוק מילווה פיתוח, תש"ך—1960, במקום
"2750 מיליון לירות" יבוא "5500 מיליון לירות".

הסתייגויות לחוק הנ"ל

לשינוי אלא בחוק שנתקבל בכנסת ברוב של
80 חברי כנסת בכל שלבי החקיקה.
ד. תחולתם של סעיפים 6 עד 6א מיום
תחולתו של החוק העיקרי.

הוספת סעיף

י. בדר מציע :

אחרי סעיף 1 יבוא סעיף זה :

"2. אחרי סעיף 6 לחוק מילווה פיתוח, תש"ך—
1960 (להלן — החוק העיקרי), יבואו סעיפים
אלה :

י. פלומין מציע :

אחרי סעיף 1 יבוא סעיף זה :

"2. אחרי סעיף 6 לחוק מילווה פיתוח, תש"ך—
1960, יבוא :

6א. תוספת לקרן איגרת החוב עקב תנאי
הצמדה, כפי שנקבעו בתקנות שהוצאו לפי
סעיף 6(1) לחוק זה ואשר אינה נחשבת בידי
מקבלה כהכנסה לפי סעיף 1(2) לפקודת מס
הכנסה, לא תחוייב בכל מס או מילווה חובה."

6א. קבע שר האוצר בתקנות על פי סעיף
5 או סעיף 6 הוראות לגבי סדרה פלוגית לא
תשנה לרעה הוראה כאמור איגרת של הסדרה
כאמור.

6ב. לא יוטל על האיגרת, לרבות על דמי
ההצמדה והריבית, מס, מילווה חובה וכיוצא
באלה פרט למסים, מילווה חובה וכיוצא
באלה שהיו בתוקף בשעת הוצאת הסדרה.

6ג. הוראות סעיפים 6א ו-6ב אינן נתונות

ד. החלטה בדבר תיקון טעות בנוסח חוק עבודת הנוער (תיקון מס' 7),

תשל"ג—1973

(לפי סעיף 10א(ב) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948)

בחוק עבודת הנוער (תיקון מס' 7), תשל"ג—1973,²

בסעיף 5(2) ברישה, במקום "(ב)" יבוא "(ג)".

ה. הצעת חוק לקיום תקן של תקנות-שעת-חירום שונות,

תשל"ד—1974

מורות שעבר בתקופה שבין יום ז' בשבט תשל"ד (30
בינואר 1974) לבין יום פירסום חוק זה ברשומות.

תוספת

(סעיף 1)

1. תקנות-שעת-חירום (סמכויות מיוחדות), תשל"ד—
1973.³

2. תקנות-שעת-חירום (מתן סמכויות נוספות להג"א),
תשל"ד—1973.⁴

3. תקנות-שעת-חירום (תיקון פקודת בתי הדואר),
תשל"ד—1973.⁵

4. תקנות-שעת-חירום (תיקון הטלגרף האלחוטי)
[נוסח חדש], תשל"ד—1973.⁶

1. קיום תוקף

תקנות שעת החירום המפורטות בתוספת יעמדו
בתקפן מתחילת חוק זה עד יום ח' באייר תשל"ד (30
באפריל 1974).

2. סמכות ביטול

שר הבטחון רשאי, בכל עת, בצו שיפורסם ברשומות,
לבטל את התקנות האמורות, כולן או מקצתן, או להגביל
סמכויות על פיהן.

3. תחילה

חוק זה תחילתו ביום ו' בשבט תשל"ד (29 בינואר
1974).

4. אי-העמדה לדין

לא יועמד אדם לדין בשל עבירה על התקנות הא-

¹ ס"ח תש"ך, עמ' 47; תשכ"א, עמ' 128; תשכ"ב, עמ' 129; תשכ"ד, עמ' 6, עמ' 116; תשכ"ו, עמ' 15; תשכ"ז, עמ' 106; תשכ"ח, עמ' 34; תשכ"ט, עמ' 221; תשל"ב, עמ' 29; תשל"ג, עמ' 5, עמ' 150.

² ס"ח 705, תשל"ג, עמ' 190.

³ ק"ת תשל"ד, עמ' 18.

⁴ ק"ת תשל"ד, עמ' 45.

⁵ ק"ת תשל"ד, עמ' 57.

⁶ ק"ת תשל"ד, עמ' 58.

הסתייגויות לחוק הג"ל

לסעיף 1

ב. הלוי וז. אלוני מציעים :

במקום "ח' באייר תשל"ד (30 באפריל 1974)" יבוא

"ח' בניסן תשל"ד (31 במארס 1974)."

ו. הצעת חוק לקיום תקן של תקנות שעת-חירום (ייצור חשמל, הולכתו וצריכתו), תשל"ד—1974

1. הארכת תוקף תקנות-שעת-חירום (ייצור חשמל, הולכתו וצריכתו), תשל"ד—1973¹ (להלן — התקנות), יעמדו בתקפן מתחילת חוק זה עד יום ח' באייר תשל"ד (30 באפריל 1974).
2. סמכות ביטול לפני המועד שר הפיתוח רשאי בכל עת, בצו שיפורסם ברשומות, לבטל את התקנות, כולן או מקצתן, או להגביל סמכויות על פיהן.
3. תחילה תחילתו של חוק זה ביום ו' בשבט תשל"ד (29 בינואר 1974).
4. אי-העמדה לדין לא יועמד אדם לדין בשל עבירה על התקנות האמורות שערב בתקופה שבין יום ו' בשבט תשל"ד (30 בינואר 1974) לבין יום פירסום חוק זה ברשומות.

הסתייגויות לחוק הג"ל

לסעיף 1

ב. הלוי מציע :

במקום "ח' באייר תשל"ד (30 באפריל 1974)"

יבוא "ח' בניסן תשל"ד (31 במארס 1974)."

ו. הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 7), תשל"ד—1974

1. תיקון סעיף 6 בסעיף 6 לחוק מבקר המדינה, תשי"ח—1958 [נוסח משולב]¹ (להלן — החוק העיקרי), במקום "ועדת הכספים של הכנסת" יבוא "הוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת".
2. תיקון סעיף 24 בסעיף 24 לחוק העיקרי, במקום "על-ידי-הוועדה" יבוא "על-ידי ועדת הכספים של הכנסת", ובמקום "הוועדה רשאית" יבוא "ועדת הכספים רשאית".
3. תיקון סעיף 32 בסעיף 32 לחוק העיקרי, במקום "ועדת הכנסת" יבוא "הוועדה".
4. תיקון סעיף 36 בסעיף 36 לחוק העיקרי, במקום "שוועדת הכנסת" יבוא "הוועדה".
5. תיקון סעיף 46 בסעיף 46(ג) לחוק העיקרי, במקום "ועדת הכנסת" יבוא "הוועדה".
6. תיקון פקודת המועצות המקומיות בסעיף 3(ב) לפקודת המועצות המקומיות³, במקום "ועדת הכספים של הכנסת" יבוא "הוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת".
7. תיקון חוק נכסי נפקדים בסעיף 29 לחוק נכסי נפקדים, תשי"ז—1950⁴, במקום "שוועדת הכספים של הכנסת" יבוא "הוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת".

¹ ק"ת תשל"ד, עמ' 100.

² ס"ח תשי"ח, עמ' 92; תשכ"ב, עמ' 6, עמ' 42; תשכ"ד, עמ' 98; תשל"א, עמ' 112; תשל"ב, עמ' 134.

³ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 8, עמ' 197.

⁴ ס"ח תשי"ז, עמ' 86; תשכ"ה, עמ' 58.

ח. הצעת חוק לקיום תקפן של תקנות-שעת-חירום (פיקוח על מצרכים ושירותים — הוראות נוספות), תשל"ד—1974

1. קיום תוקף תקנות-שעת-חירום (פיקוח על מצרכים ושירותים — הוראות נוספות), תשל"ד—1973 (להלן התקנות) ¹, יעמד דו בתקפן מתחילת חוק זה עד יום ח' בניסן תשל"ד (31 במארס 1974).
2. סמכות ביטול לפני המועד שר המסחר והתעשייה רשאי בכל עת, בצו שיפורסם ברשומות, לבטל את התקנות, כולן או מקצתן, או להגביל סמכויות על פיהן.
3. תחילה תחילתו של חוק זה ביום ו' בשבט תשל"ד (29 בינואר 1974).
4. אי-העמדה לדין לא יועמד אדם לדין בשל עבירה על התקנות שעבר בתקופה שבין יום ו' בשבט תשל"ד (29 בינואר 1974) לבין יום פרסום חוק זה ברשומות.

הסתייגות לחוק הנ"ל

לסעיף 3

מ. דרובלס מציע :

סעיף 3 — יימחק.

ט. הצעת חוק העיריות (ארגונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974

1. הוראת שעה על אף האמור בסעיפים 276 ו-277 לפקודת העיריות ², רשאית מועצת עיריה בשנת תשל"ד להחליט על
- ארגונה כללית לא יאוחר מיום ט' בניסן תשל"ד (1 באפריל 1974) ולפרסם את ההודעה בדבר שיעוריה לא יאוחר מיום כ"ג בניסן תשל"ד (15 באפריל 1974).

¹ ק"ת תשל"ד, עמ' 60, עמ' 108.

² דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 8, עמ' 197; ס"ח תשכ"ח, עמ' 53.

סיכום הישיבות

- ישיבה י"ב (כ"ו בשבט תשל"ד — 18 בפברואר 1974)
היו"ר — י. ישעיהו, מ. בן-פורת.
- א. יושב-ראש הכנסת י. ישעיהו אמר דברי הספד לחבר-הכנסת עבדול עזיז זועבי ז"ל.
- ב. מזכיר הכנסת נ. לורך הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ג. א. אנקוריון (יו"ר ועדת הכנסת) הודיע על חילופי גברי בוועדות הכנסת.
- ד. י. קרגמן (יו"ר ועדת הכספים) הביא לקריאה שנייה חוק מילווה פיתוח (תיקון מס' 12), תשל"ד—1974. בוויכוח השתתפו: י. בדר, י. פלומין, י. קרגמן השיב להם.
- הוחלט: לקבל את החוק.
- ה. ש. ארבלי-אלמוזלינו (יו"ר ועדת העבודה) הביאה הצעת החלטה בדבר תיקון טעות בנוסח חוק עבודת הנוער (תיקון מס' 7), תשל"ג—1973.
- הוחלט: לקבל את ההחלטה.
- ו. שר-הפנים י. בורג הביא לקריאה ראשונה חוק העיריות (ארנונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד—1974. בוויכוח השתתפו: י. ארידור, ה. זיידל, י. תמיר, ש. ארליך, א. ורדיגר, מ. וילגר, א. אבוהצירא. שר הפנים השיב למתווכחים.
- הוחלט: להעביר את החוק לוועדת הפנים.
- ז. סגן מזכיר הכנסת ש. יעקבסון הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ח. א. אנקוריון (יו"ר ועדת הכנסת) הביא לקריאה ראשונה חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 7), תשל"ד—1974. בוויכוח השתתפו: י. שער, ש. תמיר, י. בדר, א. אנקוריון השיב להם.
- הוחלט: להעביר את החוק לוועדת הכנסת.
- ישיבה י"ג (כ"ז בשבט תשל"ד — 19 בפברואר 1974)
היו"ר — י. דרניצקי (יודין); ש. ז. אברמוב.
- א. מזכיר הכנסת נ. לורך הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ב. א. אנקוריון (יו"ר ועדת הכנסת) הודיע על העברת ההצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת י. מ. אברמוביץ בעניין חילול שבת בנמל אשדוד לוועדת העבודה.
- ג. ראש-הממשלה ג. מאיר השיבה על 6 שאילתות של חברי הכנסת: ז. שובל, ע. נוף, י. הורביץ, מ. פעיל, ש. אלוני.
- ד. שר-החוץ א. אבן השיב על 16 שאילתות של חברי הכנסת: מ. בגין, ד. זכין, ע. נוף, א. לבני, א. אול-מרט, ח. קורפו, מ. פרוש, מ. חריש, י. ארידור, א. כץ, א. לין.
- ה. שר-האוצר פ. ספיר הביא לקריאה ראשונה חוק לעידוד החסכון (ערבות למילווה והנחות ממס הכנסה) (תיקון מס' 2), תשל"ג—1973. בוויכוח השתתפו: י. פלומין, ח. קורפו, י. שער, א. אפרת, י. בדר, מ. פעיל, א. אבטבי, ש. אלוני, י. קרגמן, ז. שובל. שר האוצר השיב למתווכחים.
- הוחלט: להעביר את החוק לוועדת הכספים.
- ה. שר האוצר פ. ספיר הביא לקריאה ראשונה חוק עידוד התעשייה (מסים) (תיקון מס' 2), תשל"ג—1973. בוויכוח השתתפו: י. פלומין, י. שמיר, א. לבני, א. לבנבראון. שר האוצר השיב למתווכחים.
- הוחלט: להעביר את החוק לוועדת הכספים.
- ו. י. צדוק (יו"ר ועדת החוץ והבטחון) הביא לקריאה שנייה חוק לקיום תקפן של תקנות-שעת-חירום שונות, תשל"ד—1974. בוויכוח השתתפה ש. אלוני.
- י. ח. צדוק השיב לה.
- הוחלט: לקבל את החוק.
- ז. י. ח. צדוק (יו"ר ועדת החוץ והבטחון) הביא לקריאה שנייה חוק להארכת תקפן של תקנות-שעת-חירום (ייצור חשמל, הולכתו וצריכתו), תשל"ד—1974.
- הוחלט: לקבל את החוק.
- ח. א. אנקוריון (יו"ר ועדת הכנסת) הביא לקריאה שנייה חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 7), תשל"ד—1974.
- הוחלט: לקבל את החוק.
- ט. ש. תמיר (יו"ר ועדת הכלכלה) הביא לקריאה שנייה חוק לקיום תקפן של תקנות-שעת-חירום (פיקוח על מצרכים ושירותים — הוראות נוספות), תשל"ד—1974.
- הוחלט: לקבל את החוק.
- ישיבה י"ד (כ"ח בשבט תשל"ד — 20 בפברואר 1974)
היו"ר — ב. צ. קשת; מ. בן-פורת.
- א. מזכיר הכנסת נ. לורך הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ב. שר-האוצר פ. ספיר השיב על 12 שאילתות של חברי הכנסת: י. תמיר, א. אבטבי, ש. לורנץ, ע. נוף, א. לבנבראון, י. הורביץ, ע. אמוראי, י. ארידור.
- ג. י. ארידור הגיש הצעה לסדר-היום בדבר הידיעות על אספקת טילים אנטי-טנקיים מארצות-הברית לירדן. שר-החוץ א. אבן השיב להצעה.
- הוחלט: להעביר את הנושא לוועדת החוץ והבטחון.
- ד. י. הורביץ הגיש הצעה לסדר-היום בדבר מצבם הח-מור של המשקים והמושבים שבעליהם מגויסים. שר החקלאות ח. גבתי השיב להצעה.
- הוחלט: להביא את העניין לדיון במליאת הכנסת.

- ה. א. לבנבראון וה. זיידל הגישו הצעות לסדר-היום בדבר העלאת מחירי התחבורה הציבורית. שר-התחבורה ש. פרס השיב להצעות.
- הוחלט : להביא את העניין לדיון במליאת הכנסת.
- ו. ז. שובל, מ. פעיל וי. בן-מאיר הגישו הצעות לסדר-היום בדבר הסיכסוך בצי הסוחר הישראלי. שר-התחבורה ש. פרס השיב להצעות.
- הוחלט : להעביר את הנושא לדיון בוועדה שתיקבע על-ידי ועדת הכנסת.
- ז. סגן מזכיר הכנסת ש. יעקבסון הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ח. י. דרניצקי (יודין) הגיש הצעה לסדר-היום בדבר מצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום. שר-התחבורה ש. פרס השיב להצעה.
- הוחלט : להביא את העניין לדיון במליאת הכנסת.
- ט. י. תמיר (יו"ר ועדת הפנים ואיכות הסביבה) הביא לקריאה שנייה חוק העיריות (ארגונה כללית) (הוראת שעה), תשל"ד-1974.
- הוחלט : לקבל את החוק.