

השיבה השלוש-מאות ושמונה של הכנסת השביעית

יום רביעי, י"ח סיון תשל"ב (31 מאי 1972)

ירושלים, הכנסת, שעה 11.35

הודעת הממשלה על הרצת בנמל התעופה לוד

גם לזה, אז פועלים על-ידי זרים, על-ידי אחרים, אבל השמחה היא גדולה.

לעצמנו אין צורך להגיד שמעשה זה לא ירתיע את ישראל. עמדנו כבר בהרבה דברים ואמצעים של החבלנים והמיד מצאנו עצה ותרופה איך להתגבר. אני בטוחה שגם הפעם נמצא דרך.

לפני שנתיים, אחרי אסון "סוויס-איר", מסרתי הודעה בכנסת ובין היתר אמרתי: "אנו משוכנעים כי יש בכוחה של הקהילה הבין-לאומית לשים קץ לפיראיה טיזת ולטרור באוויר על-ידי נקטת צעדים ממשיים נגד אירגוני הטרור, שליחיהם והמסייעים בידם, ונגד אותן מדינות ערב שמתוכן הם באים ושקרבן הם פועלים, שעל אדמתן הם מתאמנים ואשר ממשלותיהן מספקות להם נשק, ממוך וחסות. והנה, לאותן בירות ערב, המ-אכסנות את מפקדות האירגונים והמחנות של אירגוני הטרור, ממשיכים להגיע מטוסי חברות בין-לאומיות". זה היה לפני שנתיים.

מי זוכר כבר כל עשרות המקרים, לא רק באורגו, בעולם כולו, של חטיפות, של נסיון לרצח? עניין זה פשה כמחלה מדבקת בכל העולם. לצערנו, מה שהיה אז, קיים גם היום. אין זה סוד שבירות בצורה גלויה נותנת אפשרות למרכיבים של אירגוני הטרור לשבת בתו-כה. משם מתכננים, משם יוצאים מדריכים למדינות שו-נות, משם גם השידורים על ההצלחות הגדולות. הייתכן שממשלות, שחברות טיסה, יקבלו מצב זה מתוך הנחה שלחן לא יקרה דבר? הייתכן שאין כוח בעולם כולו, בעשרות עשרות מדינות אירופיות, צפון-אמריקניות ואח-רות, האם ייתכן שאין כוח העולם כולו לשים לכך קץ? האם לא יהיה בזה צדק אם יגידו שבמדינה המקבלת בתוכה ונותנת חסות לתיכנון פעולות אלה, כאשר הם יכולים לתכנן, לצאת, לפגוע, לחזור, ושום דבר לא קורה להם - הייתכן שעל אדמת מדינות כאלה יבואו מטוסים אחרים?

ועכשיו, נדמה לי, אפשר כבר לדעת, שלא רק בישראלים פוגעים. אמנם אילו זה היה רק בישראלים, גם אז היתה זו דרישה צודקת. כאשר מטוס ישראלי אינו בטוח שום מטוס אינו בטוח, וזה הוכח בטיסות פנים-ארציות ובין-ארציות.

אמש היתה קבוצת פורטוריקנים. 11-12 מהם נפגעו, אולי יותר. יש עוד 7 שאי-אפשר לזהות ואיננו יודעים מי הם. זה פוגע בכל אחד. וקמו האירגונים האלה, החלוצים במעשי רצח והפקרות, ושמו סימן שאלה על אפשרות לטוס בבטחון.

אנו, ישראל, נעשה כל מה שיש בידנו כדי להבטיח את מטוסינו, והם מובטחים; ועשוי כל מה שנהוץ כדי להבטיח שכל מי שנוסע לישראל ובא לישראל ויוצא מישראל במטוסיו יוכל לטוס בבטחון. אנו נעשה את כל הניתן להיעשות מצדנו, אבל אין לי שמץ של ספק שאם חברות וממשלות אחרות לא ישתפו פעולה, לא

הי"ד י. ישעיהו:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת.

חברי הכנסת, בזעם ובחרון נקום ונעמוד בדומיה לזכרם של הרוגי ליל הדמים, ישראלים ובני עמים אח-רים, אנשים, נשים וטף, אשר הלכו לתומם ונפלו מידי מרצחים, בני עוולה, חלאת המין האנושי.

הטרור לא ירתיענו. נשלח את תנחומינו הכנים למשפחות ההרוגים ונאחל לפצועי ההתנקשות רפואה שלמה והחלמה מהירה. כן יתן תודה לכל עובדי הר-פואה וההצלה על מעשיהם ונאמוגותם למען הצלת חייהם של הנפגעים.

(חברי הכנסת מכבדים את זכר הה-רוגים בקימה)

הי"ד י. ישעיהו:

רשות הדיבור לראש הממשלה.

ראש-הממשלה ג. מאיר:

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. הממשלה חשבה שיש צורך וחובה למסור הודעה בכנסת, דרך הכנסת, לעם ולעולם כולו. אינני באה להוסיף על הפרטים אשר במידה שהם נתבררו כבר נמסרו ברבים. אבל מה שקרה אמש בלוד היה מעשה רצח נפשע, מתוכנן, בלי כל ההחשבות בחיי אדם, במטרה אחת ויחידה: לרצות, להרוג כל מי שניתן.

מה שקרה אתמול הביא למספר של 23 הרוגים ו-78 פצועים. בין ההרוגים שזוהו 5-6 יהודים ו-12 לא-יהודים, רובם פורטוריקנים, צליינים אשר באו לארץ הקודש תמימים באמונתם; והיה להם יסוד לחשוב ולהאמין כי ייכנסו בשלום וייצאו בשלום. בכל מה שנוגע לישראל ולעם ישראל כך זה היה יכול להיות וצריך להיות, לולא הפשע המאורגן מבחוף.

יש אלמנטים אחדים במה שקרה, דבר המוכיח על "מלחמת השיחור", לכאורה, של אירגוני הטרור, מל-חמתם נגד אימפריאליזם, חיבורם - לפי דבריהם - למתקדמים מהפכניים בעולם כולו. והראיה - אתמול הופיעו יפאנים. ערבים באירגוני הטרור מצאו דרך - לא רק שהם מוכנים להרוג ולרצוח, כי אם גם לעשות זאת על-ידי שליחיהם. כל זה בשם המלחמה נגד אימ-פריאליזם. איך אומר היפאני הזה שנעצר? מהפכה עולמית. אוי ל"מהפכה עולמית" ומקומית הבנויה על דם ועל רצח למען רצח.

מיד, כאשר נודע מה שקרה, קמו בצהלה גם בקהיר וגם בבירות על ה"נצחון הגדול". נרצחו עשרות אנשים ונפצעו עשרות אנשים - ואין גבול לשמחתם. אלה שלא יכלו לעמוד נגדנו בשדה הקרב הם גיבורים גדולים בהטמנת חומר נפץ במטוסים, על-ידי פגיעה במטוסים ובנוסעים, על-ידי נכונות לפוצץ מטוס עם 100 איש, כפי שעשו לפני שנתיים באסון של "סוויס-איר". בזה יש "גבורה" רבה. ואם הסרה קצת "גבורה"

השומר". נדמה לי שבמשך הלילה הם ביצעו ארבעים ניזוחים, וכן גם בבתי-חולים אחרים.

אני רוצה לומר ליפאן: איננו רואים את היפאנים הטורודיסטים שבאו אתמול כמייצגים את יפאן. יחסי הידידות שיש לנו עם העם היפאני וממשלת יפאן יישארו כפי שהיו.

אני בטוחה, אני חושבת שכולנו בטוחים, שישראל תמצא תרופה ודרך שמה שהיה לא יהיה שוב. ונקווה שהשפלות של המעשה הזה והמגמה הזאת של אירגוני הטרור יגונו על-ידי ממשלות בעולם כולו. ומדינות ערב המשתפות את עצמן בשמחה המדולה על הרצח, הן תשאנה בכל האחריות למעשים האלה.

חי"ר י. ישעיהו:

הדיון בהודעת ראש הממשלה יתקיים ביום שני הקרוב. הישיבה הבאה של הכנסת ביום שני הבא, בשעה ארבע אחרי הצהריים. ישיבה זו נעולה.

יראו זאת כעניינם, ולא למעננו, אנו רוק נעשה את שלנו, אבל הפגע יישאר לכולם.

אני בטוחה שגם אחרי מעשה רצח זה לא יפסיקו לבוא לישראל, לא עולים, לא תיירים, ואנו נמצא דרך איך להבטיח את זאת. אבל אני מוצאת לנחוץ לקרוא היום מחדש לממשלות ולחברות, לשתי פעולה, לבדוק היטב, לדעת מי עולה על המטוס, לא לעבור בקלות על הדברים האלה.

רק לפני זמן קצר היה לנו עניין "סבנה", כאשר באיזה מקום שהיו צריכים לבדוק, לא בדקו. וגם אתמול אותו דבר. מה שקרה אתמול יכול היה להימנע בנקל, אילו החברה שבה טסו היתה שמה את לבח לכך, אילו בדקה. אני יודעת שגם לנוסעי "אל על" זו טרדה, זה זמן, אבל לעומת זאת יש להם בטחון.

אני רוצה, גם מטעם הממשלה, לשתי את עצמו בצערם של כל אלה שנפגעו, יהודים ולא-יהודים, ולהביע הערכה לעובדי הסגל הרפואי. הייתי אתמול ב"תל-

חישיבה ננעלה בשעה 11.50.

נספחות

א. סדר-היום לשיבות ש"ו-ש"ח

- ז. חוק סדר הדין הפלילי (תיקון מס' 2), תשל"ב-1971 (קריאה ראשונה) - תשובת השר.
- יח. חוק לביטול דינים עותמאניים, תשל"ב-1971 (קריאה ראשונה).
- יט. חוק שיפוט בענייני התרת נישואים (מקדים מיוחדים) (תיקון), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כ. חוק בתי הדין הדתיים הדרוזיים (תיקון מס' 3), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כא. חוק הגנת סמלים, תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כב. חוק לתיקון פקודת המבחן (מס' 2), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כג. חוק בית הדין לעבודה (תיקון מס' 2), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כד. חוק הליכות המסחר, תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כה. חוק לתיקון פקודת ההקדשות לצרכי צדקה (מס' 2), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כו. חוק לתיקון פקודת הראיות (גוסס חדש), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כז. חוק האקדמיה הלאומית הישראלית למדעים (תיקון), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כח. חוק הספנות (ימאים), תשל"ב-1972 (קריאה ראשונה).
- כט. המצב ברבנות הראשית - דיון.
- ל. בטיחות בתעופה האזרחית - דיון.
- לא. חוק בית-הספר החקלאי מקוה ישראל, תשל"א-1971 (קריאה ראשונה).
- לב. חוק לתיקון פקודת החוק הפלילי (מס' 32), תשל"ב-1970 (קריאה ראשונה).
- לג. חוק לתיקון פקודת העדות (מס' 8), תשכ"ט-1969 (קריאה ראשונה).
- לד. חוק דיני העונשין (בטחון המדינה, יחסי חוץ וסודיות רשמיים) (תיקון מס' 2), תשל"ב-1970 (קריאה ראשונה).
- לה. חוק נוטריונים למסמכים יוצאי חוץ (הוראת שעה), תשל"ב-1972 (קריאה שנייה ושלישית).

- א. שאלות ותשובות.
- ב. סקירת שר הפיתוח על פעולות משרדו - דיון.
- ג. סקירת שר המשפטים על פעולות משרדו - המשך הדיון ותשובת השר.
- ד. סקירת השר לקליטת העלייה על פעולות משרדו - דיון.
- ה. החלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קנייה (סחור'רות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 27), תשל"ב-1972.
- ו. החלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קנייה (סחור'רות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 28), תשל"ב-1972.
- ז. החלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קנייה (סחור'רות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 32), תשל"ב-1972.
- ח. החלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קנייה (סחור'רות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 33), תשל"ב-1972.
- ט. החלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קנייה (סחור'רות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 34), תשל"ב-1972.
- י. החלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קנייה (סחור'רות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 40), תשל"ב-1972.
- יא. החלטה בדבר אישור הוראות בצו תעריף המכס והפטור (החלפת התוספת) (תיקון מס' 130), תשל"ב-1972.
- יב. החלטה בדבר אישור הוראות בצו שעת חירום (שיעור תשלום חובה) (תיקון מס' 7), תשל"ב-1972.
- יג. הצעות לסדר-היום.
- יד. הריבוי המדאיג של תאונות דרכים קטלניות וחצורך בנקיטת פעולות בלתי-שגרתיות כדי להילחם בנגע זה - תשובת השר.
- טו. חוק התקציב לשנת הכספים 1972, תשל"ב-1972 (קריאה שנייה) - משרד הסעד והסעיפים הצמודים לו.
- טז. חוק לתיקון פקודת החברות (מס' 13), תשל"ב-1971 (קריאה ראשונה) - תשובת השר.

ב. הצעות לסדר-היום לשיבות ש"ו-ש"ח

- 389. ש. תמיר (המרכז החפשי): כוונת הממשלה לשאת באופן בלעדי בהפסדי חברת "ורד" בסכום של מיליוני לירות.
- 388. י. בדר (גח"ל): החלטת הממשלה לתת הלוואות במיליוני דולרים לחברת "ורד".

ג. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות מס קנייה

(הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 27), תשל"ב-1972,⁸ שכתוצאה מהן מוגדל מס קנייה או מוטל מס קנייה על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 3(ב) לחוק מס קנייה (סחורות ושירותים), תשי"ב-1952,¹ וסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,² מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו מס קנייה (סחורות ושירותים)

ד. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות מס קנייה

(הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 28), תשל"ב-1972,⁴ שכתוצאה מהן מוגדל מס קנייה או מוטל מס קנייה על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 3(ב) לחוק מס קנייה (סחורות ושירותים), תשי"ב-1952,¹ וסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,² מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו מס קנייה (סחורות ושירותים)

ה. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות מס קנייה

(הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 32), תשל"ב-1972,⁵ שכתוצאה מהן מוגדל מס קנייה או מוטל מס קנייה על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 3(ב) לחוק מס קנייה (סחורות ושירותים), תשי"ב-1952,¹ וסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,² מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו מס קנייה (סחורות ושירותים)

ו. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות מס קנייה

(הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 33), תשל"ב-1972,⁶ שכתוצאה מהן מוגדל מס קנייה או מוטל מס קנייה על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 3(ב) לחוק מס קנייה (סחורות ושירותים), תשי"ב-1952,¹ וסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,² מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו מס קנייה (סחורות ושירותים)

ז. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות מס קנייה

(הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 34), תשל"ב-1972,⁷ שכתוצאה מהן מוגדל מס קנייה או מוטל מס קנייה על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 3(ב) לחוק מס קנייה (סחורות ושירותים), תשי"ב-1952,¹ וסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,² מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו מס קנייה (סחורות ושירותים)

ח. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות מס קנייה

(הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 40), תשל"ב-1972,⁷ שכתוצאה מהן מוגדל מס קנייה או מוטל מס קנייה על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 3(ב) לחוק מס קנייה (סחורות ושירותים), תשי"ב-1952,¹ וסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,² מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו מס קנייה (סחורות ושירותים)

ט. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות מכס או המטילות מכס

(תיקון מס' 130), תשל"ב-1972,⁹ שכתוצאה מהן מוגדל מכס או מוטל מכס על סחורה שהיתה פטורה ממנו.

בהתאם לסעיף 2(א) לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), תש"ט-1949,⁵ מחליטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו תעריף המכס והפטור (החלפת התוספת)

6 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 37, עמ' 108.
7 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 40, עמ' 130.
8 ס"ח 19, תש"ט, עמ' 154; ס"ח 303, תש"ך, עמ' 18.
9 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 41, עמ' 134.

1 ס"ח תשי"ב, עמ' 344; תשכ"ב, עמ' 44.
2 ס"ח תש"ט, עמ' 154; תש"ך, עמ' 18.
3 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 37, עמ' 104.
4 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 37, עמ' 105.
5 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 37, עמ' 107.

ג. החלטה בדבר אישור הוראות המגדילות או המטילות היטלים

בהתאם לתקנה 3 לתקנות-שעת-חירום (תשלום חובה), תשי"ח-1958, מחלטה הכנסת לאשר אותן הוראות בצו שעת חירום (שיעור תשלום חובה), (תיקון

יא. הצעת חוק נוטריונים למסמכים יוצאי-חוץ (הוראת שעה), תשל"ב-1972

1. השהיית מתן רישיונות שנתיים מיום קבלת חוק זה בכנסת לא יינתן לאדם רישיון לכהן כנוטריון למסמכים יוצאי-חוץ לפי חוק נוטריונים למסמכים יוצאי-חוץ, תשי"ג-1950, ולא תדון

יב. מסקנות ועדת הכלכלה בעניין מניעת ביטול שירות הרכבת מחיפה לגליל המערבי

- ד. לאור מגבלות התקציב החלות על משרד התחבורה וסדרי העדיפויות, שעליו לקבוע במערכת הרכבת, אין המשרד מוכן להשקיע סכום זה לשיקום המסיי-לה, צפוניות לקילומטר ה-17.
- ה. כ-170,000 מכלל 250,000 נוסעי הקו חיפה-נהריה מוצאם או יעדם דרומית לחיפה, ולכן הם מהווים מקור הכנסה בקווי חיפה-תל-אביב, חיפה-ירושלים. ההכנסות מנוסעים אלה מגיעות ל-476,000 ל"י לערך. לפי הערכת הנהלת הרכבת יגורר ביטול קו הנוסעים אבדן כל ההכנסה מנוסעים אלה. הערכה זו לא התקבלה על דעת הנהלת המשרד שסבורה, כי ביטול קו חיפה-נהריה יגרום לירידה בהכנסות בשיעור של 50%, כלומר יביא לאבדן הכנסות של כ-240,000 ל"י.
- לאור הנ"ל החליטה הוועדה כדלהלן:
1. כדי למנוע ביטולו של שירות הנוסעים, בטרם תסכם הוועדה את הדיון ותוציא את מסקנותיה, החליטה הוועדה לבקש ממשרד התחבורה להמשיך בקיום הקו עד לגמר דיוניה בנידון. בעקבות החלטה זו הורה המנהל הכללי של משרד התחבורה למנהל הרכבת להמשיך בתפעול הקו, כנדרש על-ידי הוועדה, תוך נקיטת כל אמצעי הבטיחות הנדרשים לאורך המסילה.
2. לאחר בדיקת הנושא הגיעה הוועדה לכלל מסקנה שיש לקיים את שירות הרכבת חיפה-הגליל המערבי לאורך הקו כולו, והיא ממליצה לפני משרד התחבורה לשקם, ללא דיחוי, את המסילה כולה ולהכניס בה את השיפוצים הנדרשים בכדי שהרכבת תוכל לגסוע במהירות המקובלת. הדבר יביא לידי הקטנת משך הנסיעה בקו זה ויגדיל את מספר הנוסעים. כתוצאה מכך יפחת גם הגרעון התיפעולי.
- ולהלן נימוקי הוועדה:
- א) רכבת נוסעים היא מאמצעי התחבורה הגורמים מעט מאוד קרבות תאונות. ביטול קו הרכבת יגביר
- בישיבת הכנסת מיום י"ז בשבט תשל"ב (2 בפברואר 1972) העלה חבר-הכנסת מ. ורטמן הצעה לסדר-היום בנושא הנ"ל. הכנסת החליטה להעביר את העניין לוועדת הכלכלה.
- ועדת הכלכלה קיימה שלוש ישיבות בנידון ושמעה את ראש עיריית נהריה, את מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל הרכבת, נציגי משרדי התחבורה והאוצר, ונציגות מטעם מפעלי הסביבה.
- הסברי משרד התחבורה על הסיבות שהניעו את המשרד לשקול ביטול קו הרכבת הנ"ל הם:
- א. לדעת הנהלת הרכבת מצב המסילה אינו מאפשר הסעת נוסעים, במהירות מקובלת, ברמת הבטיחות הדרושה. האפשרויות העומדות לפני הנהלת המשרד הן: שיקום המסילה או ביטול קו הנוסעים חיפה-נהריה.
- ב. המסילה בין חיפה לנהריה, במצבה הנוכחי, יכולה להמשיך לשרת את רכבות המשא עוד כשנתיים. הבדל זה, בין רכבות נוסעים ומשא, גובע בעיקרו מדרגת הבטיחות הגבוהה יותר הנדרשת בהובלת נוסעים. אם יוחלט לבטל את קו הנוסעים, דהיינו לדחות את שיקום המסילה, יהיה מקום לשקול בעוד כשנתיים איזה חלק מן המסילה לשקם. כמות המטענים המובלת בחלק הדרומי של המסילה (עד ק"מ 17) אינה מותרת ספק בדבר כדאיתו של שיקום קטע זה גם אם יובלו בו רק משאות.
- ג. אומדן ההשקעה הדרושה, צפונית לק"מ 17, מגיע לפי הערכת הנהלת הרכבת ל-2 מיליון ל"י, לערך. הערכה זו געשתה לפני כשנה וחצי ובינתיים חלו התניקדויות ניכרות. כן לא הובאה בחשבון החלפת כל אדני העץ הדרושים. כתוצאה מכך מגיעים להערכה ריאליית של ההשקעות הדרושות בהיקף של 3 מיליון ל"י, לערך. בנוסף לכך, המשך קיומו של קו הנוסעים ידרוש הקדמת השיקום בקטע עד הק"מ ה-17 בשנתיים לערך.

1 ס"ח תשכ"ד, עמ' 175, תשל"ל, עמ' 49.

2 ק"ת תשל"ב, שיעורי מק"ח 40, עמ' 131.

3 ס"ח תשי"ג, עמ' 141.

הוצאות הייצור של המשתמשים ברכבת ההובלת תוצרתם. למפעלים אלה ייגרמו הפסדים ניכרים בגלל התייקרות הוצאות התובלה של המרי הגלם והייצור. העומס הכספי יועבר לצרכנים ויפול על המשק כולו.

ה) אין להתעלם גם מהשפעת ביטולו של שירות הרכבת, בקו הנ"ל, על הרעת איכות הסביבה. הדבר יביא להחמרה בזיהום האוויר באזור, עקב ריבוי נוסף של מכוניות נוסעים ומשאיות הפולטות עשן.

נוכח ההחלטה הנ"ל תובעת הוועדה ממשרד האוצר שיקציב למשרד התחבורה את הסכומים הדרושים לעבור דות שיקומה של המסילה בהתאם לשלבי הביצוע. עם זאת מציעה הוועדה כי משרד התחבורה ומשרד האוצר ישקלו את ההצעות, שהובאו לפנייה על-ידי עיריית נהריה ומפעלי האזור, לסייע במימון בניינים של שיקום המסילה. לה. דבר זה יוכל להיעשות בצורת תשלום מפרעות להנהלת הרכבת בעד שירותי הובלה למפעלים בעתיד, והמפרעות יוחזרו לפי תחשיב שיעובד לצורך זה במיוחד.

הוועדה מבקשת להביא לפנייה, בתום שישה חודשים, דו"ח על ביצוע המסקנות הנ"ל, וכן על התוצאות התיפעוליות של שיקום המסילה.

את הצמיפות בכביש חיפה-נהריה, דבר שיחמיר את מצב הבטיחות בו ויגרום לעלייה בתאונות דרי כים.

ב) יש חשש שרוב הנוסעים ברכבת בקו תל-אביב-נהריה, ירושלים-נהריה, לא יסעו כלל ברכבת אם יבוטל השירות מנהריה לחיפה ויעדיפו לנסוע באוטובוס. על-ידי כך תפסיד הרכבת נוסעים רבים בקו חיפה-תל-אביב והכנסותיה מקו זה יקטנו בשיעור ניכר (לפי דו"ח משרד התחבורה מסתכם כיום הגרעון התיפעולי מהפעלת רכבות הנוסעים בקו חיפה-נהריה ב-206,000 לירות לשנה. יוצא, שהפסד הצמיו בקו תל-אביב-חיפה כתוצאה מביטול קו חיפה-נהריה יהיה גדול בהרבה מן הסכום הנ"ל):

ג) זניחת המסילה אחרי הקילומטר ה-17, לאחר ביטול שירות הנוסעים בקו זה, תביא להרס הציוד הקיים, להתפרדות הסוללה ולהפסד ההשקעה בקו זה.

ד) יש להתחשב באינטרסים של ישובי הצפון ובחשיבות הרבה הנודעת לגביהם להמשך קיומם של שירותי הרכבת בגליל המערבי, הן מבחינת העידוד הישיר לפיתוח האזור, הנובע מכך, והן מבחינת תחשיבי

ג. מסקנות ועדת העבודה בעניין הדאגה לעתידם של העובדים במפעלי אוטוקרס, לילנד ותי"ל

להבטיח העסקתם של עובדים תוך ייעול המפעלים על מנת להבטיח רווחיותם ויצבותם בעתיד.

4. הוועדה רושמת לפנייה את הודעת שר האוצר כי הממשלה עושה את כל המאמצים כדי שמפעל תי"ל לא יתנוון וימשיך לעבוד. הוועדה סבורה כי הפתרון למפעל תי"ל צריך להיות פתרון קונסטרוקטי טיבי שיבטיח רציפות הפעלתו.

5. הוועדה רושמת לפנייה את הודעת שר האוצר כי מתגלה משא-ומתן עם גורמים שונים לרכישת מפעל לילנד אשדוד ואוטוקרס במגמה להבטיח את המשך קיומם. הוועדה מחזקת את ידי הממשלה במאמציה אלה ומביעה את דעתה כי המשך הפעלתם של המפעלים צריך להתבסס על יסוד של פתרון קונסטרוקטיבי ויצבי.

6. הוועדה פונה לכל הגורמים הנוגעים בדבר שיוסיפו לעמוד בקשר עם העובדים לגבי האפשרויות השונות להפעלת המפעלים ולהבטחת עתידם של העובדים.

7. הוועדה רושמת לפנייה את הודעת נציגי מועצת פועלי חיפה כי הם נכונים לדון בכל הצעה ופתרון, בכלל זה הסבה מקצועית, לשם המשכת עבודתם של מפעלי תי"ל ואוטוקרס.

8. הוועדה פונה לממשלה בבקשה לדווח לה על ההתפתחויות השונות בקשר לעתידם של מפעלי תי"ל, אוטוקרס ולילנד אשדוד.

בישיבת הכנסת מיום כ"ט בחשוון תשל"ב (17 בנובמבר 1971) הגיש חבר הכנסת ד. לוי הצעה לסדר היום בנושא הנ"ל. הכנסת החליטה להעביר את העניין לוועדה שתיקבע על-ידי ועדת הכנסת.

ביום י"ט בכסלו תשל"ב (7 בדצמבר 1971) החליטה ועדת הכנסת להעביר את הנושא לדיון בוועדת העבודה.

ועדת העבודה הקדישה לנושא חמש ישיבות ובמהלכן נשמעו עדויות מפי שר האוצר ונציגי משרדו, נציגי משרד רדי התחבורה והמסחר והתעשייה, נציגי מועצת פועלי חיפה, נציגי ועדי העובדים במפעל אוטוקרס ותי"ל, כן שמעה הוועדה את כונס הנכסים של המפעלים.

לאחר הדיונים ושמיעת הגורמים השונים בנושא הגיעה הוועדה לידי המסקנות הבאות:

1. הוועדה מביעה את הערכתה לעובדי המפעלים תי"ל, אוטוקרס ולילנד אשדוד על מסירותם והמאמצים שהשקיעו בעבודה במשך שנים רבות במפעלים אלה. הוועדה מציינת את עמדתם החיובית של ציבור העובדים במפעלים אלה בתקופת המשבר כשעיקר דאגתם נתונה להבראת המפעלים ולהבטחת תעסוקה מלאה לעובדים.

2. הוועדה בדעה כי יש לדאוג להמשך קיומם של מפעלי תי"ל, לילנד אשדוד ואוטוקרס, אם כמפעלי רכב ואם כמפעלי תעשייה אחרים.

3. הוועדה פונה לכל הגורמים ומדגישה כי יש צורך

ד. מסקנות ועדת העבודה בעניין ימי פגרה לבילוי עממי כדי למנוע חילול שבת

הוועדה שמעה מפי מר נ. מידן, מנהל המכון לפירון העבודה והייצור, על ההתפתחות שחלה במדינות התעשייתיות בעולם המערבי ועל העלייה בפירון העבודה כתוצאה מהשקעת הון באוטומציה ובמיכון.

מר מידן ציין כי במדינות הללו יש תהליך של מעבר לפחות שעות עבודה בשבוע, לפחות מאמץ בעבודה, ליותר שעות מנוחה וליותר תרבות של פנאי.

לאור הסקירות והדיונים שקיימה, באה הוועדה לידי המסקנות הבאות:

1. הוועדה בדעה כי יש לשאוף ולחתור לקיים שבוע עבודה בן 5 ימים במדינת ישראל; הוועדה סבורה שהסדר זה עדיף על הנהגת ימי פגרה בראשי חודשים. הוועדה סבורה כי הנהגת שבוע עבודה בן 5 ימים עשוי לתת בין היתר יותר אפשרויות לתכנן את ימי סוף השבוע למען כלל אזרחי המדינה וגם לאפשר לציבור הדתי לבלות ביום הפגרה הגוסף.

2. הוועדה בדעה כי לאור ההתפתחות במדינות התעשייתיות המפותחות, אשר הנהיגו שבוע עבודה מקוצר בן 5 ימים בשבוע, ולאור הנסיון במפעלים ישראלים שהנהיגו זאת, צריכה מדינת ישראל לשאוף להגיע למצב דומה, ולו גם באופן הדרגתי.

3. הוועדה סבורה כי לאור המצב הבטחוני והכלכלי שבו נתונה מדינת ישראל אין השעה כשרה למעבר לשבוע עבודה בן 5 ימים בכל ענפי המשק.

4. הוועדה ממליצה לפני שר העבודה לבדוק את החקיקה הקיימת, כדי לאפשר אישור בקשות של מפעלים שבהם הוסכם בין ההנהלה והעובדים לעבור לשבוע עבודה בן 5 ימים.

5. הוועדה פונה לשר העבודה ליוזם בהקדם עריכת מחקרים אשר יבדקו את ההשלכות החברתיות, המשקיות והאחרות על המשק והמדינה מהנהגת שבוע עבודה בן 5 ימים.

בישיבת הכנסת מיום ט' בטבת תשל"א (6 בינואר 1971) העלה חברי הכנסת ז. המר הצעה לסדר-היום בנושא הנ"ל. הוחלט להעביר את העניין לוועדה שתיקבע על-ידי ועדת הכנסת.

ועדת הכנסת החליטה ביום ט"ו בטבת תשל"א (12 בינואר 1971) להעביר את הנושא לדיון בוועדת העבודה.

ועדת העבודה הקדישה לנושא זה שש ישיבות. במהלך דיוניה שמעה הוועדה את נציגי משרד העבודה, משרד האוצר, פרופסור אליהוא כץ, נציגי ההסתדרות, נציגי התאחדות התעשיינים, מפעל "אלתא" של התעשייה האווירית, "תדיראן" ו"אלד", ואת נציגי המכון לפירון העבודה והייצור.

כל הגורמים שהופיעו לפני הוועדה הטעימו כי מתן ימי פגרה נוספים והארכת יום העבודה ב-10-15 דקות ליום, כמתחייב מכך, קשים לביצוע. לעומת זאת הביעו רוב נציגי המפעלים שבהם הונהג כבר שבוע עבודה בן 5 ימים את שביעות רצונם מהתוצאות וציינו את היתרונות שיש למפעלים מכך, כגון ירידה בשיעור ההיעדרויות, עלייה ברמת ההזוקה של ציוד המפעל, חיסכון בהוצאות נסיעה, מנוחה רבה יותר לעובד, יחסי העבודה הטובים וההזדהות עם מקום העבודה. הם גם הדגישו שהנהגת שבוע עבודה בן 5 ימים לא תביאה להורדה ברמת התפוקה.

פרופסור אליהוא כץ, ראש המכון לקומוניקציה באוניברסיטה העברית, מסר לוועדה שבמחקר שערך בקרב האוכלוסייה, התברר כי כ-72% מן האוכלוסייה, בעיקר בין הפעילים ביותר בכוח העבודה בגילים 30-50 שהם גם בעלי משפחות, רוצים בשבוע עבודה בן 5 ימים. בכל קבוצות האוכלוסייה ניתנת העדיפות ליום ו' כיום המנוחה הגוסף.

הנשאלים במחקר ענו כי היו רוצים שבוע עבודה בן 5 ימים בגלל האפשרות לבלות יותר עם בני המשפחה, לטייל, לנוח, לעסוק בעבודת בית, לימוד וקריאה ובילוי עם חברים.

סיכום הישיבות

ש. ארבלי-אלמוזליגו, מ. אביוחה, ג. אליעד, י. בן-מאיר.

י. בדר וש. תמיד הגישו הצעות (נפרדות) לסדר-היום בדבר כוונת הממשלה לתת הלוואות ולשאת בהפסדי חברת "ורד" בסכום של מיליוני דולרים. שר-הפיתוח ח. גבתי השיב להצעות. הוחלט: להעביר את העניין לוועדת הכספים.

ד. השר לקליטת העלייה ג. פלד מסר סקירה על פעו-לות משדרו. בוויכוח השתתפו: ח. לנדאו, י. קורן, א. ח. שאקי, ש. ארבלי-אלמוזליגו, ש. לורגן, י. שער, א. ורדיגר, ש. תמיר, א. אבנרי, ש. מיקוניס.

ה. י. קרגמן (יו"ר ועדת הכספים) הביא החלטות בדבר אישור הוראות בצווי מס קנייה (סחורות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקונים מס' 27, 28, 32, 33, 34, 40), תשל"ב-1972; בצו תעריף המכס והפטור (החלפת התוספת) (תיקון מס' 130), תשל"ב-1972; בצו שעת חירום (שיעור תשלום חובה) (תיקון מס' 7), תשל"ב-1972. הוחלט: לקבל את ההחלטות.

ישיבה ש"ח (י"ח בסיון תשל"ב - 31 במאי 1972)
היו"ר - י. ישעיהו.

יושב-ראש הכנסת פתח את הישיבה בהבעת תנחו-מים למשפחות ההרוגים של ליל הדמים בלוד ובעמידת דומיה לזכרם.

ראש-הממשלה ג. מאיר מסרה הודעה בשם הממ-שלה על הרצח בגמל התעופה לוד.

ישיבה ש"ו (ט"ז בסיון תשל"ב - 29 במאי 1972)
היו"ר - י. ישעיהו; י. גבון.

א. מזכיר הכנסת ג. לורך הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

ב. שר-השיכון ז. שרף השיב על 9 שאילתות של חברי הכנסת: י. גולן, ש. תמיר, ז. המר, א. אבנרי, א. לבנבראון, ש. כהן.

שר-התחבורה ש. פרס השיב על 9 שאילתות של חברי הכנסת: י. תמיר, א. ורדיגר, ג. פת, א. כץ, ח. קורפו, י. בן-מאיר, ש. ארבלי-אלמוזליגו, ש. תמיר. סגן שר החינוך והתרבות א. ידלון השיב על 25 שאילתות של חברי הכנסת: א. כץ, ש. ארבלי-אלמוזליגו, ג. אליעד, מ. פרוש, י. גולדשמידט, ע. אמוראי, י. גולן, ר. ארוי, י. בן-מאיר, ז. המר, א. לבנבראון, א. אבנרי, א. רויאל-נאור, ש. לוי, ג. פת, ד. קורן, ח. גרוסמן.

ג. שר-הפיתוח ח. גבתי מסר סקירה על פעולות מש-דנו. בוויכוח השתתפו: י. קרגמן, ע. אמוראי, י. גולדשמידט, ש. רוזן, י. גולן, י. הורביץ, ת. טובי, א. אבנרי, ש. מיקוניס.

ישיבה ש"ז (י"ז בסיון תשל"ב - 30 במאי 1972)
היו"ר - ט. סנהדראי; צ. צימרמן.

א. מזכיר הכנסת ג. לורך הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

ב. שר-הבריאות ו. שם-טוב השיב על 11 שאילתות של חברי הכנסת: א. מלמד, ש. כהן, י. גולדשמידט,

