

— פרט למלאי שבמחסנים מחזיקה הרכבת חומרים בערך ניכר במצבורי עבודה. אין רישום על מלאי זה במסגרת המחסן הכללי, ומנהל המשק אינו מקיים פיקוח על החומרים שבמצבורי העבודה כגון על ידי ספירת מלאי תקופתית.

— ליום 31 במארס 1967 היה בידי הרכבת מלאי אטי ומלאי מת בסך של כ-2 מליון ל"י. בדו"ח השנתי 17 (עמ' 74 ו-515) העיר מבקר המדינה על הצורך לעשות לשם מחיקה מחשבונות המלאי במחסנים את ערך המלאי האטי והמת, שאין בו כדי לשמש עוד את צורכי הרכבת. מלאי זה עדיין רשום בחשבונות הרכבת, והיא ממשיכה אפוא לשלם לאוצר ריבית על מלאי, שאינו שמיש לרכבת.

### ביטוחים

הרכבת ביטחה בחברת יובל כע"מ את נוסעיה ואת הציוד והחומרים שלה — להוציא חומרי מסילה — נגד סיכונים ונזקים. הביטוח מכסה נזקים לציוד, רק אם הם עולים על 50,000 ל"י; עד סכום זה על הרכבת לשאת בהפסדים. בדו"ח השנתי 15 (עמ' 498) צוין, שאין הרכבת מבוטחת נגד נזקים הנגרמים לצד שלישי, לרבות העובדים שלה, ונגד נזקים העלולים להיגרם למשאות בעת ההובלה.

לפי הדו"ח הכספי של הרכבת ליום 31.3.1967 הסתכמו הוצאות הביטוח בשנת 1966/67 ב-194,467 ל"י, נתשלומים לנזקי משאות ותאונות בסך 197,838 ל"י (ראה לעיל עמ' 498), מזה תשלומי נזקים לצד שלישי בסך 164,857 ל"י, שכלול בו סך 35,887 ל"י פיצויי נזקין לעובדים.

הביקורת הצביעה על כך, שעל הרכבת כמפעל עסקי לבטח עצמה גם נגד נזקים לצד שלישי וגם לבדוק על פי נתוני העבר את הכדאיות של ביטוח נזקי משאות.

## תיקון ליקויים

### הסדרי בטיחות

דו"ח שנתי 17, עמ' 526; דו"ח שנתי 16, עמ' 508; דו"ח שנתי 15, עמ' 492

בעקבות התנגשות בין שתי רכבות נוסעים בדצמבר 1963 הטיל שר התחבורה במאי 1964 על המנהל הכללי של משרדו למנות ארבעה צוותי מומחים לעיבוד המלצות בתחומים הבאים: נוהלי הבלימה, בדיקת הבלמים ויתר אמצעי הבטיחות; סדרי הסמכה, השתלמות והדרכה לנהגים ולעוזריהם; קביעת תקנים לבדיקות רפואיות; ייעוץ בדבר סדרי אימות נהלים ותקנים בעניינים החשובים לבטיחות של הפעלת הרכבת, ומעקב אחר הפעלתם.

הצוות לקביעת נוהלי הבלימה, בדיקת הבלמים ויתר אמצעי הבטיחות הגיש את המלצותיו; ההמלצות אושרו על ידי המנהל הכללי בספטמבר 1965. בשנת התקציב 1967/68 הוקצב סכום של 37,000 ל"י לביצוע ההמלצות, אולם סכום זה יספיק רק לביצוע חלק מהן.

הצוות לקביעת סדרי הסמכה, השתלמות והדרכה לנהגים ועוזריהם החליט בינואר 1967 לצרף אליו שני מדענים ובעורתם להכין מחקר, שההוצאה הכרוכה בו נאמדה בכ-10,000 ל"י. בספטמבר 1967 מונתה על ידי המנהל הכללי של משרד התחבורה ועדה פנימית לטפל בנושא; הוטל עליה להגיש את המלצותיה עד סוף מארס 1968.

הצוות לקביעת תקנים לבדיקות רפואיות הגיש את המלצותיו בינואר 1966. התקנים אושרו על ידי משרד הבריאות בספטמבר 1967 ופורסמו בקובץ התקנות 2159 מיום 28.12.1967.

הצוות לייעוץ בדבר סדרי אימות נהלים ותקנים בעניינים החשובים לבטיחות של הפעלת הרכבת ומעקב אחר הפעלתם לא סיכם את המלצותיו. בנובמבר 1966 הגיש יושב ראש הצוות את התפטרותו. במשך שנת 1967 התנהלו דיונים בדבר הקמת צוות בהרכב חדש ועד סוף ינואר 1968 טרם נקבע הרכבו.

במאי 1964 הטיל שר התחבורה על המנהל הכללי של הרכבת להזמין מחקר אופרטיבי מגוף מוסמך על הניצול הראציונלי של הציוד ברכבת, ובעיקר על הכוח המתניע. בשנת 1965 נקבעו הנחיות לביצוע המחקר, והן נשלחו למספר מומחים לקבלת הצעותיהם, אך המחקר לא הוזמן.

בתקציב 1967/68 הוקצב למטרת מחקר אופרטיבי סכום של 200,000 ל"י, מזה 100,000 ל"י לתקציב משרד התחבורה ו-100,000 ל"י לתקציב הרכבת. סכום זה הוקפא ושוחרר רק באוגוסט 1967. הנהלת הרכבת חתמה עם חברה פרטית באוקטובר 1967 חוזה בדבר ביצוע המחקר.

\*

לדעת הביקורת, לא התקדם הטיפול בנושאים אלה די הצורך במשך ארבע השנים, שעברו מאז ההתנגשות, שבעקבותיה התעוררו הבעיות שמדובר בהן, והנהלת הרכבת חייבת להביא את הטיפול לגמר חיובי ומהיר.