

מ: לוברסקי

### התובלה המוטורית בארץ

משק המכוניות בארץ מנה לפי 1940: 4,372 מכוניות משא, 1,214 אוטובוסים, 1,262 מכוניות ציבוריות (טקסי), 6,711 מכוניות פרטיות. לפי העלון הסטטיסטי הממשלתי נמצא שימוש: 3,180 מכוניות-משא, 0,936 אוטובוסים, 1,189 מכוניות ציבוריות, 5,062 מכוניות פרטיות. מכאן יש להניח שחלק מבעלי המכוניות לא חידשו את רשיונותיהם, אם משום שהמכוניות נתישנו או משום שחסרו להן חלקים או צמיגים. מספר המכוניות שנמצאו בשימוש בשנת 1940 היה גדול ממספרן בשנת 1938 ב-2,068. עליה זו מצטרפת מ-1927 מכוניות פרטיות, 186 אוטובוסים, 588 מכוניות משא ו-167 מכוניות ציבוריות. אנו רואים, איפוא, כי בסוגי התובלה החשובים, - אוטובוסים ומכוניות-משא, - היתה התוספת קטנה. יתר על כן, חלק לא קטן מן המכוניות שנתוספו בא ע"י תיקון מכוניות ישנות, שהוצאו בשעתן משימוש, ועכשיו גרם המצב בשוק להחזירן לעבודה. במשך שנת 1941 הובא אמנם מספר מכוניות חדשות, אך בדרך כלל לא חלו שינויים לטובה במשק התובלה, כי בתחילת השנה נדרשו מאות מכוניות לצבא, וכשלושה רבעים מהן מכוניות משא ואוטובוסים, וכל אלה מכוניות מהחדשות ביותר.

כן ירדה הרמה הממוצעת של המשק המובילי בארץ מבחינת האיכות. ואם כי בכמות לא חלו שינויים גדולים, נרמה ירידת הרמה הטכנית. להפחית את שיעור היכולת לעבודה אפקטיבית, אמנם המוסדות המתאימים, כגון ועדת התחבורה של הסוכנות היהודית, בנק א.פ.ק ומרכז הקואופרציה, שראו את הנולד, עזרו בפרוץ המלחמה בהזמנת כמות של צמיגים וחלקי-חילוף, אך אלה לא הספיקו. המחסור בחלקים ובצמיגים הלך והחמיר, ויש שהוא גרם להשבת מכוניות במשך זמן ממושך. מספר המכוניות העומדות בנרדיון ומחכות לחלקים הולך וגדל, ובלית ברירה מחדשים חלקים משומשים - דבר המשפיע לרעה על כושר עבודתה של המכונית.

חלוקת המכוניות לפי גילן הוא: משנות-ייצור עד 1936 - כ-75%; משנות-הייצור 1937-1939 - כ-20% - 15%. אם נשים אל לבנו שהמכסמים המקובל לבלאי-מכוניות הוא 6 שנים, נכין את קשי המצב.

הבנת מנגנון התובלה לשעת חירום. כל החמרה במצב המלחמה, וממילא גם בתנאי הבטחון, מציגה בפנינו את בעיית הקשר עם נקודות הספר ומקומות הישוב המרוחקים מן המרכזים והספקת התוצרת החקלאית החיונית לערים: התפקיד הראשון הוא הבטחת הכוח המובילי לנקודות הללו. אמנם למשק החקלאי אמצעי-התובלה משלו, כ-200 מכוניות-משא בקירוב; אך אין בטחון שמספר המכוניות האלה, הנושאות גם כיום בעומס-עבודה גדול למדי, לא יקטן. על כן חשוב הדבר להכין בעוד מועד מנגנון מתאים לארגון משק מובילי בחקלאות, שיהיה מוכן להעביר ברנע

הדרוש, בפרודוקטיביות מכסימלית, את האספקה החיונית לישוב, וכן למלא תפקידים  
נוספים לשעת חירום, כגון העברת פצועים ושמירת הקשר בין הנקודות.  
למקרה של הקטנת מספר המכוניות יש צורך לברר מראש מה הם הצרכים  
ההכרחיים ביותר אשר להם דין קדימה, ומהו מספר המכוניות המינימלי הדרוש  
למילוי הצרכים האלה בכל סוגי ההובלה, הן להעברת נוסעים, בתנועה עירונית  
ובין-עירונית, והן להסעת משאות, הכוללת הספקה הקלאית והובלה בין-עירונית,  
מכוניות לעבודות ציבוריות, לעבודות-צבא, לעבודות בנין ולשירות התעשייה. עלינו ללמוד  
איפוא מראש צרכי כל סוג וסוג ולקבוע מה קודם למה (כגון לפי חשיבות התעשייה),  
כדי לאפשר בשעת הצורך את הריאורגניזציה של כוחות ההובלה, בהתאם לאפשרויות  
ולצרכים, ולמנוע ככל האפשר נזקים לישוב.

צרכי הבטחון, כידוע קיימת בארץ משטרת הישוכים העברים, להגן כוח  
מובילי מסויים, המורכב ממכוניות קלות. כוח זה - תפקידים רבים לפניו בשעת חירום,  
וחשוב מאד לארגן מראש כוח רורבי לנוף זה, אשר יעזור לו בשעת הצורך בהגשמת  
תפקידיו. הרזרבה הזאת צריכה להיות נוחה לתנועה, ויש לדאוג שיהיו לה נהגים  
מאומנים. ברור, שיש לקבוע למטרה זו מראש את המכוניות המחאימות, אשר תוך  
כדי עבודתן הרגילה תקבלנה אימון מסויים מזמן לזמן. בתפקידן יש לכלול גם העברת  
פצועים, כיבוי שריפות (ע"י שימוש בציוד הדרוש שיוכן מראש), קשר עם נקודות  
מרוחקות, הספקת מים וכדומה.

הובלת נוסעים חשובה לישוב גם בשעת חירום. למשל, במקרה של אקוואציה  
ממקום זה או אחר יש להבטיח את המינימום הדרוש של מכוניות לתפקיד זה, שהוא  
אחד התפקידים העלולים לעמוד לפנינו השירותים הציבוריים משתדלים לקיים  
את התנועה במכוניות, אשר מספרן אינו מספיק. בשעת חירום יקטן, ודאי, מספרן  
עוד יותר מפני הנוסעים, ויהיה הכרח לסדר את העבודה לפי תכנית הערכה מראש  
לכל הארץ. בהכנת התכנית ובהוצאתן לפועל יש לשחף בהתמדה את המובילים עצמם.  
תנועה בשעת חירום. מיעוט המכוניות ותפיסת הרכבים לצרכי הצבא  
יחייבו, אולי, נסיעה בשירות מסודרות. במקרה זה ידרשו אנשים מוכשרים לנהל את  
השירות הללו ואת המנגנון הקובע תור בהובלה, ע"י בחינת ההכרח במצרך זה או  
אחר. יש לשער שמוזן לזמן יהיה הכרח להוביל בצורה זו אספקה מן המקומות  
המרוחקים ביותר, ונסיעה כזאת תדרוש, אולי, שבועות רצופים. רק ע"י הכנת אנשים  
לתפקידים אלה אפשר יהיה להבטיח את האספקה.

רכבות. יתכן כי מפני העמסת הרכבת ע"י הובלה שהזמן נרמה, או מפני  
הפסקה זמנית בתנועות מסילות הברזל, כתוצאת הפצצה, תדרש עזרת מכוניות אשר  
תועמדה לפקודת הרכבת. גם אפשרות זו מחייבת תכנית מראש, אשר תביא בחשבון  
את כמויות המשא הנהונות ברכבות ואת אפשרויות המשק המובילי בכל מחוז ומחוז.  
מצב העבודה בהובלת הנוסעים והמשאות והשפעתו על  
משק-ההובלה. שירותי הנוסעים עובדים במלוא העומם. בשנת 1937 היו ליהודים  
יותר מ-600 אוטובוסים, וגם עכשו לא גדל מספרם, אם כי הישוב גדל בינתים ויש  
תנועה רבה של אנשי-הצבא בחופשתם. חלק מן המכוניות מועסק ע"י הצבא בתנאי  
שכירות. מספר הנוסעים גדל מאז 1937 ב-25% ומורגש צורך דחוף בתוספת מכוניות.

ההכנסה הכספית שבאה עם תוספת נוסעים זו, איפשרה, לפחות לשרותי הנוסעים, לסדר הזמנות מרוכזות של מצרכים, המבטיחות את המלאי ומקטינות את ההשקעה. לולא זאת היינו עומדים זה כבר בפני העלאה גדולה של מחירי נסיעה ובפני הפרעות בעבודת שירותי הנסיעה.

לא כן, הדבר בענף המשאות. החופש בהשגת רשויות, חוסר ארגון והתחרות פראית, החלישו את המשק הזה במשך שנים. עבודת הצבא מעסיקה כיום מאות מכוניות; ואולם התחרות הקבלנים שאינם בעלי מכוניות הורירה את המחירים למטה מכל בקורת, ועם זה לא היתה דאגה להבטחת מצרכי-המכוניות במחירים קבועים, ובעליהן נאלצים לעתים לשלם בעד חלקי-חילוף עד 500% מערכם הקודם. בעלי מכוניות. עובדים על חשבון הבלאי ללא תיקונים במועדם, ועל חשבון המחיר הספקטיבי שבשוק המכוניות, המאפשר את מכירת המכונית במחיר מוגזם ותשלום התנ"כ לחברת האוטומובילים, כשאין יכולת לעמוד בהתחייבות כספית. ואולם אופרציה זו אינה מצילה את בעל המכונית מהתרששות, והיא שגרמה לרמה טכנית נמוכה במכוניות-המשא, שעליהן מוטלים עתה תפקידים חשובים כל-כך ליישוב ולמאמץ המלחמה. בזמן האחרון גדלה העבודה בהובלת-משאות בארץ ובארצות הסמוכות, ומורגש מחסור במכוניות גם לעבודות שהן ברובן עבודות צבאיות וגם לעבודות-צבא במישורין. המשק החקלאי גם הוא סובל מחוסר מכוניות. מצביע-עבודה זה נתן אפשרות למובילי-משאות להרים את המחירים, ויש לחשוב שמצבם היה משתפר לו הושגה הטבה בהספקת המצרכים. יש הכרח לקבוע חלוקה צודקת של מצרכי המכוניות חלקבוע מחירים יציבים להם. כבר נקבע מחיר לצמינים, אבל עדיין לא נעשה דבר בנוגע לחלקי-חילוף, מפני הקשיים הטכניים הנובעים מריבוי המינים והסוגים של החלקים האלה.

ואולם אספקת חלקי-מכוניות מחוץ לארץ הולכת ומצטמצמת, ופיתוח תעשיית חלקי מכוניות בארץ הוא צו השעה. מחלקת התחבורה של הסוכנות היהודית ובנק אפ"ק מטפלים בכעיה זו יותר משנה. אך הציבור הרחב טרם הבין את חומר המצב, וטרם ריכזו הזמנות ניכרות לתעשייה המקומית כדי לאפשר את פיתוח הייצור. השעה דוחקת, כמות החומר הגלמי הולכת ופוחתת, ומה שניתן לעשות לייצור החלקים כיום, לא נובל אולי לעשות בעוד זמן מה.

הכשרת נהגים. בשנתים האחרונות גדל מספר מכוניות-המשא ב-200. ריבוי הצרכים, וביחוד צרכי המלחמה, מחייבים הנדלה בלתי-פוסקת של כוחות-אדם מאומנים. אמנם רבו בשנתים האחרונות בתי-ספר לנהגים, אך אין די באלה. יתכן שכוחות מקצועיים ידרשו לעבודות מיוחדות, ולא תנתן לנו שהות להכין אחרים במקומם בשביל השירותים האזרחיים. נתינת הכשרה מקצועית לנוער העומד-לננום בעתיד הקרוב תקטין במידה רבה את הצורך לקחת אנשים מהשירותים הקיימים. מורגש הצורך בפעולה מרוכזת ורחבה בשטח זה. מן הראוי לפתוח קורסים רחבים להכשרת הנהגים, ועל החברות והקואופרטיבים לתת את ידם למלאכת האימון.

ההובלה המוטורית בארץ, על ענפיה השונים, נודלה נתון בדיננו - בכומר יכלתנו לראות את הנולד ולדאוג מראש לפתרון בעיות-השעה לשובת הישוב והמאמץ המלחמתי שלנו.