

### משאית ושמה טיבשות

אחד המחדלים החמורים ביותר של ההיכרות למילחמה אפשרית, נתן את אותותיו במשק האזרחי יותר מאשר במערך הצבאי. היה זה המחדל הנוגע לתיכנון משק התר-בלה האזרחי לימי חירום.

צה"ל ברובו הוא צבא מילואים. הוא מבוסס בעיקרו על אזרחים התופכים לחיי-לום בשעת מילחמה. כתוצאה מכך בנוי גם מערך התובלה של צה"ל לימי חירום על מצבת המשאיות האזרחיות. כל משאית או כלי-תובלה ממונע אחר, שייך ליחידת-רכב מילואים הופך במלחמה לחלק ממערך התובלה של צה"ל.

פוטנציאל ישראל מקורי זה היה טוב עד למלחמת ששת-הימים. כאשר מכוניות מסחריות, נוסאות שלטי פירסומת, נעו יחד עם כלי המלחמה אל הקווים הראשוניים של החזית. כתוצאה מכך נוצר אומנם מחסור באמצעי-תובלה במשק האזרחי, אולם הוא נלקח תמיד בחשבון, תוך התייחסות על ההנהגה, כי כל מילחמה תהיה מלחמת-בזק שתימשך ימים ספורים. עד שניתן יהיה להבחין בהשפעת המחסור במשאיות על המשק האזרחי, אמרה תפיסה זו, תחלוף המלחמה והמשאיות ישוחררו ויחזרו למלא את יעודם המקורי.

מלחמת-ימים-הכיפורים ניפצה גם תחושת אופטימיות זו.

**הנהגים מפסידיים.** להתמשכותה של המלחמה מעבר למצופה, היו השלכות מיידיות על המשק האזרחי. המחסור החריף במשאיות שיתק למעשה במידה ניכרת את המשק. הוא גרם קשיים באספקת מיצרכים חיוניים לאוכלוסייה האזרחית. שיתק מפעלי תעשייה שלא יכלו להוביל את מוצריהם, פגע קשות בייצוא, פגע במשק החקלאי וגרם להצטברות עצומה של מיטענים בנמלים.

אחרי ארבעה שבועות של מלחמה חסרת-תבר כי הנוקים שנגרמו למשק כתוצאה מגיוס אמצעי-התובלה, עולים פי כמה על ההשקעה שהיתה דרושה לרכישת משאיות וכלי-תובלה אחרים, שיעמדו לרשותו הבלעדית של צה"ל ויוחזקו במחסני חירום לימי-מלחמה בלבד. השאננות והביטחון העצמי, שאיפיינו את הנהגת המדינה בתצפיותיה האופטימיות לגבי אפשרות של מלחמה, התבטאו בצורה בולטת ביותר בתחום זה.

קווי האספקה הארוכים שנוצרו לחזיתות המרוחקות מאות קילומטרים ממרכז הארץ, מנעו אפשרות של הקלה גם כאשר השתקפה הפסקת-האש.

ההיערכות הלוגיסטית של המדינה כולה לימי-חירום, נטלה בשעתו בחשבון במידה מסוימת היווצרות מצב אפשרי כזה. לצורך זה הוקצב מספר מסויים של אמצעי-תובלה לרשות העליונה לשעת-חירום (מל"ח) שתפקידה היה לווסת את השימוש באמצעי-התובלה שגוייסו לצרכי העורף. אלא שכל התיכנונים התמוטטו נוכח ה-מציאות.

הסתבר שמלאי המשאיות שהועמד לרשות העורף לא נוצל נכונה. מאות משאיות שעמדו לשרות מל"ח פשוט לא הופעלו במקרים מסויימים. היו לכך הרבה סיבות. אחת מהן קשורה בנהגים המגוייסים עם משאיותיהם למל"ח.

כל נהג כזה מקבל עבור הפעלת מכוניתו מאוצר-המדינה סכום של 80 ל"י ליום. סכום זה מכסה בקושי את הוצאות התחזוקה השוטפות של משאית, גם מבלי שתיסע אפילו קילומטר אחד. המדינה, לעומת זאת, גובה סכומים גדולים פי כמה מכל מי שנאלץ להשתמש במשאית הקשורה למל"ח. ההפרש בין הסכום שמשלם הנוקד למשאית לבין הסכום שמקבל הנהג, נכנס לקופת-המדינה.

כתוצאה מכך נוצר מצב שנהגי משאיות מגוייסים לשוק האזרחי, פשוט מסרבים להפעיל את משאיותיהם. כל נסיעה כזאת פירושה עבורם הפסד של מאות לירות ליום. רבים מהם פשוט מחפשים תירוצים להתחמק מהובלות המוטלות עליהם.

אילו היה מישהו מקדיש מחשבה לשינוי מצב זה, כדי שנהגי משאיות מגוייסים לשוק האזרחי יקבלו תמורה הוגנת עבור הפעלת משאיותיהם, ייתכן שהמדינה יכולה היתה לחסוך לעצמה את מאות המיליונים שהיא מוציאה עתה ביד רחבה כדי לרכוש אלפי משאיות חדשות, ולהביא ארצה בדי-חיפות מאות משאיות על נהגיהן מחו"ל.



הנוהגים ברכב-  
אנא האריכו  
את חופשתם  
קחו אותם אתכם!

## דובקה

בית-חרושת לסיגריות

פוטנציאל ד"ר יעקבסון