

אחד המחדלים החמורים ביותר של ההנהלה למילחמה אפשרית, נתן את אותותיו במשק האזרחי יותר מאשר במערך הצבאי. היה זה המחדל הנוגע לתיכנון משק התור

בלה האזרחי לימי חירום. צה"ל ברובו הוא צבא מילואים. הוא מבוסס בעיקרו על אזרחים התופסים לחיי לים בשעת מלחמה. כתוצאה מכך בנוי גם מערך התובלה של צה"ל לימי חירום על מצבת המשאיות האזרחיות. כל משאית או כליתובלה ממונע אחר, שייך ליחידת רכב מילואים הופך במלחמה לחלק ממערך התובלה של צה"ל.

פטנט ישראלי מקורי זה היה טוב עד למלחמת ששת הימים. כאשר מכוניות מסחריות, נוסאות שלטי פירסומת, נעו יחד עם כלי המלחמה אל הקווים הראשונים של החזית. כתוצאה מכך נוצר אומנם מחסור באמצעי תובלה במשק האזרחי, אולם הוא נלקח תמיד בחשבון, תוך התייחסות על ההנהלה, כי כל מלחמה תהיה מלחמת בוק 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 יום 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 הסתבר כי הנוקמים 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 שגויסו לצרכי העורף. אלא שכל התיכנונים חתמוטטו נוכח הציאות.

הסתבר שמלאי המשאיות שהועמד לרשות העורף לא נוצל נכונה. מאות משאיות שעמדו לשרות מל"ח פשוט לא הופעלו במקרים מסויים. היו לכך הרבה סיבות. אחת מהן קשורה בנהגים המגויסים 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 מגויסים 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 מישור מקדיש מחשבה לשינוי מצב זה, כדי שנהגי משאיות מגויסים 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 בדיחיפות מאות משאיות על נהגיהן מחו"ל.

הנוהגים ברכב-
אנא האריכו
את חופשתם
קחו אותם אתכם!



דובקה
בית-חרושת לסיגריות

פוטוס ד"ר יעקבסון