

מא

פרוטוקול מט. 25/ב
מישיבת ועדת הכלכלה
סיום ג' בתמוז תשי"ג - 16.6.53
בשעה 11.00

משתתפים:

חברי הועדה:

- היו"ר • ח. בנטוב
- ג. אבניאל
- י. אורי
- ח. בנה
- ס. דילנר
- א. כהן
- ח. לביא
- ח. פרלשטיין

חסריים:

- ב. מזניה
- ד. ליבסביץ
- ס. קסיס

מזמנים:

- סר טאבן - מטעם משרד התחבורה
- סר יערי - מטעם משרד התחבורה
- סר קסרון - מטעם משרד המספטים
- סר יחיאלי - מטעם חברת צי"ם
- סר עברי - מטעם חברת צי"ם

סדר-היום:

- א. המסך הדיון בחוק לתיקון פקודת הנמלים.
- ב. שאלות ותשובות לנציגי חברת צי"ם.

היו"ר ס. בנטוב:

פותח את הישיבה.

היום הוזמנו לשעה 12, אני מקווה בפעם האחרונה בסיכוב זה, נציגי חברת צי"ם, עד שעה 12 נמסין בדיון בחוק לתיקון פקודת הנמלים.

ברצוני לשאול את היועצים המספטיים, אם התיקונים שהוצעו על ידי חברי הועדה לסעיף 15(4) כבר נוסחו על ידם.

סר טאבן:

בישיבה הקודמת נתבקשו להכין נוסח אלטרנטיבי לנוסח סעיף 15(4), ובמיוחד נתבקשו לדאוג לכך, שלא רק מי שמקבל על עצמו תפקיד בהוסטת אנשיה לבוא

על עונשו אלא גם בעל האניה, וכן ביחס להגדרה של "טוסטן" והזכר כטוסטן".
והנוסח המתוקן שאנו מציעים הוא אפוא:

"אדם הממלא תפקיד, וכן בעל אניה
המרטח לאדם למלא תפקידה, בהטסת אניה סבלי שיהיה אותו אדם טוסטן על
פי פקודה זו או כל תקנה שהותקנה לפיה, למלא אותו תפקיד - דיגו מאסר
עד שנה אחת או קנס עד אלף לירות או שני העונשים כאחד."

היו"ר ס. בנטוב: נראה לי כי נוסח זה חופף את התיקונים שהצענו.

סעיף 4(5), כפי שנוסח על ידי היועצים המשפטיים - אוסר

היו"ר ס. בנטוב: אנו עוברים לסעיף (ו) 1(1) - במקום פסקה (ה) תבוא פסקה זאת:

(ה) (1) פיקוח על ספינות הנכנסות לתחומי נמל או המצויות בו;

(||) הגדרה וקביעתה של כל ספינה כספינה ראויה או שאינה ראויה להפלגה, ואיסור וכן מניעת הפלגתה או הסטתה, בין בישראל ובין מחוצה לה, של כל ספינה שאינה ראויה להפלגה;

מטרת התיקון היא, להוסיף את המלים "ובין מחוצה לה". זאת אוסרת, בין בישראל ובין מחוץ לישראל.

סעיף טונה (ה) בסעיף 17 מהחוק המקורי מקנה לסר התחבורה סמכות להתקין תקנות הקובעות הוראות בדבר פיקוח על פינות הנכנסות או הנמצאות בכל נמל, או הגאות לאורך כל רציף או סזח או הנכנסות או עוגנות בתחומי כל נמל, אם היא טעונה למעלה מהמדה או שלא כהלכה, או אם מספר טלחיה או כליה אינו די או אם אין קצינים או מהנדסים מוכשרים, או אם מספר נוטעיה הוא למעלה מהמספר שיכולה ספינה להובילן בנטחון מספיק, או אם אין הספינה ראויה להפלגה ביס מכינה אחרת.

סעיף זה חלקנו לסנים: במידה שהדבר נוגע לפיקוח על ספינות הנכנסות לנמל או הנמצאות בו, השארנו את הסעיף כפי שהוא. אך במידה שהמדובר הוא על ספינה ראויה או שאינה ראויה להפלגה, אנו רוצים אנו רוצים שהסעיף יחול על אניות בין בארץ ובין סו"ל.

ס. פרלסטין: אני חושב שצריך לציין שהכוונה היא רק לאניות ישראליות. נוסף לכך הייתי רוצה לדעת מדוע אינם מפרטים בתיקון את הפירוט הנמצא בסעיף המקורי.

מ. טאנו: אילו היינו מכניסים פירוט זה, היה יוצא שבגללי ענינים אחרים שאיננו מפרטים כאן, לא היינו יכולים לטבוע הפלגתה של אניה. כדי לטבוע פירוט אנו מוסרים, סר התחבורה רטאי להתקין תקנות בדבר הגדרתה וקבעיתה של כל ספינה כספינה ראויה או שאינה ראויה להפלגה... לאחר שהוא קבע זאת, הוא רטאי לקבוע תקנות על איסור הפלגת האניה.

ס. פרלסטין: אני בכל זאת הייתי מציע להכניס את הפירוט, כי 4 הסינים המצוינים בחוק המקורי נראים לי כסינים העיקריים.

מ. סטרון: אני מבקש לטמור על הנוסח כפי שהוצע, כי אי אפשר לדעת היום את כל המקרים שיכולים להיות. אם אנו מוסרים סר התחבורה רטאי לקבוע תקנות בדבר הגדרתן וקביעתן של ספינות אלו, ואז יוכל להכניס גם את הגורמים הפיזיים ואם

וגם את הגורמים האחרים של מספר נוסעים גדול מדי או צוות קטן מדי, ואם יהיה צורך להגדיר ספינות אחרות כספינות שאינן ראויות להפלגה, לא יהיה צורך לפנות לכנסת בבקשה לתקן את החוק, אלא של התחבורה יתקין תקנות שמגדירות מה זו ספינה שאינה ראויה להפלגה.

היו"ר מ. בנטוב:

הפקדון שלי איננו כל כך מהותי אלא טרמינולוגי. אני טבין שיתכן ואין להכניס לחוק את כל האפשרויות שבגללן יש למנוע הפלגת ספינה; מספיק שהדבר יגדל בתקנות. אבל אם אומרים שספינה אינה ראויה להפלגה, פירוש הדבר שמבחינה פיזית האניה אינה ראויה להפלגה, אבל לגבי ספינה שלוקחת מספר יותר גדול של נוסעים, אי אפשר לוטר שאינה ראויה להפלגה, אלא שאסור לה להפליג. על כן יש לכתוב: ספינה שאינה ראויה להפלגה או שאינה מסלאת אחרי התקנות.

מר יערי:

ההגדרה "ספינה ראויה להפלגה" היא הגדרה טכנית שמקבולת בכל העולם.

היו"ר מ. בנטוב:

אילו היה כתוב "כסרה להפלגה" ולא "ראויה להפלגה", היה זה יותר נכון.

מר קיטרון:

אני מבקש לאפשר לנו לעיין עוד פעם בנוסח זה, כי לא הייתי רוצה בטני מונחים, כי מונחים אלה צריכים להיות נתנים לתרגום.

מ. פרלסטיין:

אני חוזר על בקשתי להפריד בין אניות ישראליות ושאין ישראליות.

מר שאבן:

הכוונה היא כאן פשוטה: לגבי אניות ישראליות - "בין וישראל ובין מחוצה לה", על כן הייתי מציע להשאיר את הסעיף לגבי אניות זרות - רק בישראל. כפי שהוא.

היו"ר מ. בנטוב:

אני חושב שבמחיצת הניסוח ההגייוני צריך להכניס הבדלה זו, על כל פנים, הייתי מציע ליועצים המספטים להרהר בעניין זה.

ה ד ח ל ט אלקבליסקעיף (ו) 17(1) כפוף לתנאי, שבני התיקונים שהוצעו על ידי הוועדה יתקבלו ויבוסחו על ידי היועצים המספטים.

היו"ר מ. בנטוב:

אנו עוברים לסעיף ו (17)(2) - "במקום פסקה (ו) תבוא פסקה זו - (I) ההכסרה הדרושה לקצינים, שהנדסים ומלחים של ספינות; (II) בחינות לקציני ספינות, שהנדסיהן ומלחיהן והמסכתם, בקורת תעודות ספינות זרות וההכרה בהן, והאגרות המסתלמות בעד בחינות, המסכות ובקרת תעודות כאמור."

סעיף ו (17)(2) - בתקבל

היו"ר מ. בנטוב:

סעיף ו (17)(3) - "במקום פסקה (יב) תבוא פסקה זו: איסור זיהום מי נמל, נתליב סים, בהר הראוי לסיט או כל מקום ביביטה שממנו עלולה הזוהמה להיסחף לנמל; לצורך פסקה זו אין נפקא מינה אם הזוהמה מקורה בחטאי פסולת או כל חומר אחר מוצק או נוזל; תקנות לפי פסקה זו לא יותקנו אלא לאחר התייעצות בשר הבריאות."

היו"ר ס. בנטוב:

האם המלים "שטטנו עלולה הזוהבה להיסחף לנטל" חלה גם על נהר?

מר טאנו:

כן.

היו"ר ס. בנטוב:

סעיף זה צריך לחול גם על מקום ביבטה שטטנו הזוהבה עלולה להסחף לנטל מים

או למקום הראוי לטיטו.

מר טאנו:

אני מבין שאתה מציע לכתוב: או כל מקום ביבטה שטטנו עלולה הזוהמה להסחף לנטל

מים או למקום הראוי לטיטו.

ס. פרלסטין:

אני מציע למחוק: את המלים " או כל מקום ביבטה שטטנו עלולה הזוהבה להיסחף לנטל".

אם הצעתי זו לא תקבל, אני מציע להוסיף את המלים: " העלולה להפריע לעבודה התקינה".

היו"ר ס. בנטוב:

אם כך יט להפריד ולכתוב: איסור זהוים סימל, נתיב סימ, נהר הראוי לטייט או כל מקום ביבטה שטטנו עלולה הזוהמה להיסחף לנטל, או איסור כל מקום ביבטה שטטנו עלולה הזוהמה להסחף לנטל ולהפריע לעבודה התקינה.

ס. לבזא:

אני מציע להסאיר את הסעיף כפי שהוצע.

ס. וילנר:

אני מציע, אחרי המלים "להסחף לנטל" להוסיף את המלים " כגון עיריית תל-אביב".

היו"ר ס. בנטוב:

בחוק אי אפשר לתת דוגמה כזאת.

הוחלט לנסח סעיף (ו)17(3) כולקמן:

במקום פסקה (יב) תבוא פסקה זו: איסור זיהום סימל, נתיב סימ, נהר הראוי לטיט או כל מקום ביבטה שטטנו עלולה הזוהמה להיסחף לנטל, נתיב סימ או נהר הראוי לטייט. לצורך פסקה זו אין נפקא מינה אם הזוהמה מקורה בחמרי פסולת או כל חומר אחר מוצק או נוזל. תקנות לפי פסקה זו יותקנו לאחר התייעצות בטר הנריאות.

היו"ר ס. בנטוב:

סעיף (ו)17(4) - אחרי פסקה (טז-א) יבואו פסקאות אלה: " (טז-ב) ניהול יוטן רטמי באניות הרטומות בישראל והחזקתו, הריטומים שייעשו בו והנקורת עליו, וכן בדבר איסור העתקים מוטמכים מריטומים כאלה, והעתקים שאוטרן כאסור יתקבלו כראיה בכל הליך מטפטם;

(טז-ג) ביצוע הוראותיהן של אטנות אלה מטדינת ישראל צד להן: האטנה הבינלאומית לבטחון החיים בים, 1929; האטנה הבינלאומית לבטחון החיים בים, 1948 והאטנה הבינלאומית לקורי עוטס 1930;

(טז-ד) הפקדת ערביות או פקדונות למילוי הוראות פקודה זו או תקנה שהותקנה על פיה, תבאי הערביות או הפקדונות, סכומם צורתם, תקופתם ודרכי הפקדתם וכן גבייתם והחרמתם של אותם ערביות ופקדונות אם לא נתקיים תנאי מתבאיהם.

בפסקה (טז-ג) אני חושב כי אין צורך בפירוט האמנות, כי יכולות להיות עוד

ט. פרלסטין:

אמנות שישראל תהיה צד להן.

אנו מסכימים לכתוב: בצוע הוראותיהן של אמנות לענייני ספנות שטיינת ישראל

מר שאנו:

צד להן.

סעיף (ו) 17 (4), בטובי פסקה (טז-ג) כפי שהוצע על ידי היועץ המשפטי - נ ת ק ב ל

היו"ר מ. בנטוב:

שהם שבעבור לסעיף ב' בסדר-היום -

שאלות ותשובות לנציגי חברת צי"ם -

ברצוני למסור לידיעת החברים, כי היתה לי פגישה עם יו"ר הכנסת ואחד מסגניו ביחס לעריכת סיורים על ידי הועדות, והפעם הוא הבטיח לפנות לכל הסרים ולדרוש מהם הענות הן מבחינה תקציבית והן מבחינה אחרות. אם עניין זה יסודר, נוכל להוציא לפועל את הסיור לסדום שהחלטנו עליו בזמנו.

כן ברצוני למסור לידיעת חברי הועדה,

שועדת המסנה לענייני טבק סיימה את עבודתה והגישה דין וחשבון ומסקנות.

אני מבקש את חברי הועדה לעיין בדו"ח זה, כי בישיבה הבאה נדון בו.

ועתה בעבור לשאלות ותשובות לנציגי חברת

צי"ם. באחת הישיבות הקודמות שמענו דו"ח ספורט על בעיותיה של חברת צי"ם,

כן שמענו אינפורמציה מנציגי אגוד היטאים. בישיבה שבה במסדה סקירתם של

נציגי חברת צי"ם לא היתה שהות לחברים להציג שאלות, ועל כן נעשה זאת

עכשו.

ברצוני לשאול כמה שאלות:

ב. אבניאל:

א. אני מעוניין לדעת כמה ואיזה אניות

מכרה חברת צי"ם בשנים האחרונות שחן שלא היו טובות כאילו לטימוט, ומדוע

אניות שלא היו טובות לטימוט מצלנו הן טובות בשביל חברה אנגלית שטמטמסת

בהן במזרח הרחוק.

ב. האניות שמכרנו, כמה עלו לנו, כמה שרתו

מצלנו, מה היתה האמורטיזציה שלהן ובכמה מכרנו אותן?

ישראליות

ג. מה הם היחסים בין חברות אניות/אחרות

לביין חברת צי"ם? והאם יש צורך במספר אניות כזה גדול שפי סינו מצלנו?

ד. מסרו לי שבתחבורה הימית שלנו, לאו

דוקא בצי"ם, אחוז ההוצאות לאין ערוך יותר גדול בהשוואה לארצות אחרות.

האם זה מתאים, במיזו מידה, ומה הן הסיבות לכך?

מהו אחוז האמורטיזציה שאתם מכניסים?

ט. פרלסטין:

הייתי מבקש פרטים על תנאי המיזוג עם חברת

היו"ר מ. בנטוב:

דיצינגוף?

לפני מנחת הרשימה של כל האניות שמכרנו

מר יחיאל:

מאז קיזמנו.

באופן כללי, כל האגודות שמכרנו, סלבד "קדמה" שהיא אגודה הרמוניה לשימוש - נמכרו כפרזל יטן להיתוך, והטיבה היא פשוטה מאד: אנו היינו נאלצים בתקופת העליה הגדולה, עם קום המדינה, ואפילו יותר מוקדם, כי צי"ם קבלה חלק מהמוסד לעליה ב" - לקנות: אגודות שאפשר היה להשיג; ב. אותן האגודות שקנינו בסקנה האחרונה לסמך עם הבריטים שנקנו על יסוד של הפקדה. חלק מהצי הזה שקנינו יכול היה לסמך גם לצרכי העליה וגם להובלת מטענים בטרם הרטובה והשניה לקיום המדינה. אבל האגודות לא היו רבטגיליות לגמרי, גם בגלל יטן וגם בגלל חוסר התאמתן למטרה שלנו.

אנו מכרנו את האגודה אילת, שנכנסה לשירות בזמן העליה הגדולה. אנו הובלנו אז את העולים בעיקר באולמות גדולים, אבל נזדקקנו גם לאגודה בעלת תאים, כי הצרכים התרבו, ואז קנינו ספינת קטנה שהיו לה 120 מקומות בתאים. ספינה זו שרתה את העליה הגדולה; היא לא היתה מסוגלת לעשות שום עבודה בתעירות. מכרנו אותה כפרזל יטן להיתוך. אי אפשר לומר שאגודה זו גרמה לנו הפסדים, כי היא השתלמה מן תקופת העליה. אבל מכרנו אותה במחיר של פרזל יטן.

אחר כך מכרנו את האגודה גלילה, שבנתה מיד עם קום המדינה. אגודה זו היתה מיועדת בעיקר להובלת אבני וחי. מיועדת בעיקר באולמות גדולים, אבל היו בה גם 52 מקומות בתאים, ולכן לגמרי לא התאימה לתעירות. נוסף לכך היתה יטנה מאד וצרכה הרבה דלק. היא עלתה לנו 220 אלף דולר. שימשה והובילה כ-70 אלף עולים, ובטופו של דבר, השתלמה. מכרנו אותה במחיר של פרזל יטן ב-45 אלף ל"ט. אנו הכנסנו בה סיפורים ותיקונים, אך החשבון הסופי אינו מראה על הפסד, כי למעשה מכרנו אותה ביותר מ-45 אלף ל"ט, כי היות ומכרנו אותה כפרזל יטן, הורדנו מטה הרבה דברים שאפשר להשתמש בהם באגודות אחרות, כמו: גנרטורים ליצירת אורחור ותאורה, המטבח על כל ציודו וכו'.

בן מכרנו את שתי האגודות "עצמאות" ו"קומסיות".
המסות הקודמים של אגודות אלו היו "פנקולט" ו"פניון". לאגודות אלו יש היסטוריה יפה ונהדרת. כל אחת מהן נקנתה ב-100 אלף דולר. הן נקנו בשנת 1947, בזמן שהיתה כאן ועדת או"ם. לאחר החלטת או"ם על חלוקת הארץ והקמת המדינה, יצאו שתי האגודות הללו מקובטטנצה ובולגריה עם 15 אלף עולים, והספיקו להגיע לקפריסין. ובינתיים הגיע ה-14 במאי, ובתאריך זה האנגלים תינו מוכרחים להסיר את העקול מעל שתי האגודות. שתי אגודות אלו היו שייכות לחברה שהכנינונו אותה למקרה זה, והיא רשמה את האגודות על שמה. שתי האגודות נכנו בשנת 1901, ומצרוכת הדלק שלהן היתה פי 4 מאשר של אגודה מודרנית בגודל זה. אבל שתי האגודות, מיד עם קום המדינה, מלאו תפקיד נכבד וחשוב בפינוי קפריסין, ואחר כך הובילו עולים מיוגוסלביה ובולגריה. אנו השקענו בהן לא מעט כסף על מנת להפכן לספינות נוטאות עוליים, וכל זמן שהיתה עליה גדולה, הן שרתו אותנו. אבל הן לא היו כדאיות לרגלי התצרוכת הגדולה בדלק. ברגע שסטדי העליה הוקטנו, נסינו להעסיקן בהובלת מטאות, אך זה לא היה כדאי ולא השתלם. לכן מכרנו אותן ובמחיר של פרזל יטן. אחת מהן נמכרה בארץ, ואחת נמכרה לחו"ל. כ-250 דולר הוסקעו בכל אחת מהאגודות, אבל הן הביאו כמאה אלף עולים ומטאות. את האגודה "קומסיות" מכרנו ב-72 אלף ל"ט, ואת "עצמאות" מכרנו ב-240-220 אלף לירות, על כל מה שהיה בתוכה.

ולכסוף מכרנו מספר ספינות קטנות, ספינות ספרט, שהובילו גם עולים וגם ציוד מלחמתי בזמן. אנו לא יכולנו להשתמש בהן מתוך זה שלא היו כדאיות. הן עברו בעיקר בעבודת חופים, אילו היתה לנו אפשרות לעבוד עם הארצות הסכנות, במרחקים לא גדולים, יתכן שהיה כדאי להחזיק אותן, אבל דק בטביל קפריסין ותורכיה, הן לא היו כדאיות.

את האגודה "קדמה" מכרנו מתוך סיבה פשוטה, מתוך כך שהיא לא התאימה למטרה. שאל בהעברה הנוסעים שלנו, ובדמה לי שעל כך עמדנו כבר בישיבה הקודמת. את המטרה הזו שאל אפשר לדאוג מתוך הטטפריים המצויינים בטבלה שלפניהם ביחס לתנועת הנוסעים: אם בשנת 1949 הובלנו 11,600 נוסעים רגילים ו-93,500 עולים, ובשנת 1950 - 15,400 נוסעים רגילים, כולל, תיירים ו-54,600 עולים, ובשנת 1951 - 20 אלף תיירים ו-24 אלף עולים ובשנת 1952 - 27,300 נוסעים רגילים ו-14,900 עולים -

הרי מפנה זה מוכיח שאנו הצטרפנו לעבוד מצד עולים לצי בוסעים. קדמה, בתקופת העליה הגדולה, שימשה רק לתיירות, ולתיירות גממדים שהיו אז, היא הספיקה; היו בה 280 מקומות. אבל במידה שהתברר של התיירות עלתה, ותנועת העולים ירדה, הצטרפנו להתאים את עצמנו למצב זה ולהוסיף מקומות להובלת תיירים. ולכן קדמה לא התאימה לגטרי לתפקיד זה. אם נסווה את האניה ירוסלים לאגיה קדמה, הרי קדמה צורכת 85 טון דלק לימטה, וירוסלים צורכת - 91 טון דלק לימטה, במהירות אין הפרד ביניהן, אבל בירוסלים יש מקום לאלף בוסעים - ולאחר השיפורים שהכנסנו בה, ישנם 700 מקומות - וקדמה יכולה להוביל רק 270 בוסעים. על-כן היה ברור לנו, שעלינו למכור את קדמה ולמכור את ירוסלים, ולכן מכרנו את קדמה.

ט. פרלסטטיין:

כמה אנשים נכנסים באולם אחד של ירוסלים?

מר יחיאל:

מ-20 עד 40 איש. באניה ירוסלים יש לנו 550 מקומות בקביעות, ומתאים חמישים באולסות.

אנו קיבלנו עבור האניה קדמה את התמורה שהסקענו בה. האניה קדמה עמדה במאזן, ויתכן שקיבלנו גם יותר. אנו מכרנו אותה לסותפים שלנו, הם ידעו את טאזנה כסובו. מדוע הם קנו אניה זו? - כי הם יכולים להוביל אנשים לביירות ואלכסנדריה, מה שאין כן אנחנו. לאנגלים היה זה כדאי, ויתכן שהיה להם עוד חישוב, שאינני יודע אותו. זהו סוג האניות שמכרנו.

במקום האניות שמכרנו, נכנסה אניית הנוסעים ירוסלים, 5 אניות-פרי הכי חדישות, ובמקום האניה עצמאות שמכרה, נכנסה אניה אחרת שגם היא נקראת בשם זה, אניה מצויינת שנבנתה בסנת 1940, ומפליגה בקו אמריקה. אנו מקווים להכניס אניה אחרת גם במקום האניה קוסטיות.

אשר לסאלה מהו אחוז האמורטיזציה שאנחנו מכניסים, זה תלוי באניות. לפי החישובים התקציביים שלנו אנו מגיעים לסך-הכל של פחת ל-1,590,000 דולר לשנה אחת. באחוזים זה יוצא, באופן סמוצע, למעטה מ-10%. אבל לא כל אניה שווה. אם ניקח את האניה תמר, או דימון שנבנו ב-1951, ועלו 1,000,000 דולר כל אחת, אנו מורידים מכל אחת פחת של לא יותר מ-56,000 דולר לשנה. לעומת-זאת האניה כמו ארצה, עלתה ב-400,000 דולר, והתיקונים שהוכנסו בה עלו 700,000 דולר, הפחת שלה הוא - 142 אלף דולר, כי אנו חושבים שהיא תוכל לעבוד לא יותר מ-4-5 שנים. ירוסלים עומדת בפחת של 200,000 דולר, והיא עלתה 940,000 דולר. אנו חושבים שהיא תשרת אצלנו שלוש שנים, ואז נמכור אותה במחיר גרוטאות, וזה מחיר של 650,000 דולר, כי אנו קנינו אותה במצב רע, טפני שלא יכולנו לבנות אניה חדשה בזמן קצר. זוהי בערך האמורטיזציה, האחוז הכללי הוא די גבוה מתוך כך שיטבן עוד אניות רבות ישבות, ועל-כן במידה שנחליף את האניות הישנות באניות חדשות, אחוז האמורטיזציה יקטן.

בזה אינם כלולים התיקונים הסוטפיים. התיקונים הרגילים כלולים בהוצאות השנתיות הסוטפות.

אשר לסאלה, אם הוצאות ההנהלה שלנו הן גדולות יותר מאשר של כל חברה אחרת - אני כופר בזה במידה שזה סיין לונאים הסיוחדיים שלנו בארץ. יש הפרט עצום בין החישוב של הסער הנעשה לגבינו - ועל-כך דיברא ויזרא - ביטיבה הקודמת - לבין הסער הדיאלי. אם לקחת בחסבון את הסער של לידה-דולר, שזהו סער בלתי ריאלי, אפשר לומר שהפועל הישראלי עולה לפחות פי שנים על הפועל האנגלי במסגרתו, - וכשאני אומר פועל אני מתכוון לאיש הצוות - הדלק עולה יותר, והאספקה שאנו צריכים לקנות כאן - גם מבחינה זו מסודר להוציא דביזים, וגם מבחינה זו סצריין לקנות מצרכים טריים - עולה יותר ביוקר. אם נקח 2,800 ל"י תמורת כל ל"י, ונסווה את חיפה לליבורפול, או את חיפה לרוטרדם - גם בתיקונים, גם בטכר עבודה וגם במצרכים - כל אלה עולים לנו יותר ביוקר. אם היום רב-חובל יכול לעשות לו חליפה בארץ במחיר שעולה חליפה זו במרסל, הרי זה כתוצאה מחישוב מיוחד שנעשה עם הייצרנים, אך אילו היה צריך לסלם מחיר זה סקיים בארץ, לא היה יכול לקנות לו חליפה, ורב-חובל זקוק ל-5 חליפות בשנה.

סקבלים

אבל אילו היינו לו סעד אחד, לא את הסער של רחוב לילנבלום, ולא אותו סער, שעכסו חכמי הכלכלה בארץ חוטביה אותו לפחות או יותר מתקבל על הדעת, של 1,800 ל"י, היינו בלי כל ספק ~~מבולסס~~ לעמוד בהתחרות עם חברות אחרות, אני מסוכנע שהגענו לרמה כזאת שאנו יכולים להתחרות עם כל חברה בחו"ל. אנו יותר בטובים מאשר אמריקה, אבל אנו לא יותר בטובים מאשר התורכים והיוונים, ואף לא מהולנדים, הקנדינביים והאנגלים.

אני כופר בזה שהוצאות שלנו גבוהות יותר. אבל, כמובן, אם רב חובל בצי האנגלי מקבל 100 ל"י, ורב החובל שלנו צריך לקבל בהתאם לזה 80 ל"י, הוא לא יסתפק בזה ולא יוכל להתקיים על מסכורת זו, כי הוא אינו חי בארץ. אם להשוות אותנו עם האנגלים, הרי ההוצאות הטוציאליות שלנו - ואני כולל בזה חופט וקופת תגמולים וקרנות של העובדים - הן יותר גבוהות, וזה דבר ידוע, בדרך כלל הימאי האנגלי לא התקדם באותה מידה שהתקדם הפועל היבשתי האנגלי בשטח התנאים הטוציאליים, סלבד החוקים הממשלתיים הכלליים החלים על כל האזרחים.

עשינו חטבון, יצי אילו היינו סקבלים סער

ריאלי, היינו יותר גבוהים מהצי הסקנדינבי באחד ~~החצי~~. אבל ישנם דברים ספציפיים לישראל, כמו דלק שמחירו נקבע באופן טריווי, במובן הטוב של המלה. חיפה הייתה בזמנו אחד המקורות הזולים לדלק, בדרך כלל אין כל כך הרבה נטלים בעולם שיט להם תנאים כל כך טובים לצידוד כדלק, כמו בנטל חיפה, אבל הדלק עלה לנו כל כך ביוקר עד שלא ~~לקחנו~~ יותר מאשר 10-12 אחוז בחיפה.

חברת

אשר ליחסינו עם חברות אחרות, הרי ישנן עוד שתי חברות ~~האחרות~~ ~~ובורסק~~, שיש לה אניה ישראלית אחת, לא גדולה ביותר, האניה היחידה ~~בדגל~~ ~~ישראל~~ שעובדת על פחם. האניות של חברת בורכד בוטאות את הדגל הבריטי ולא את הדגל הישראלי. בזמנו היו לחברה זו 4 אניות שעברו אצל האנגלים, וכבראה שלא היה לה אוטץ לב להכנס לקלחת הישראלי בשמן הקסת המדינה, כפי שעשינו אנו. יש להם אניה אחת הנוטאת דגל ישראלי, ואנו מסתדלים שלא להתחרות בהן יותר מזה - שתנבל בינינו מו"ם על מתן אפשרות לחברה זו לקבל אחוז מסויים של הסחורות בהתאם למה שמגיע לה. אנו נוהגים בענין זה לפי היסוד - וחי אחין עמך. מצבה של חברה זו מבחינה סובייקטיבית הוא קשה. אילו לא הייתי יושב בפני ועדה של הכנסת, לא הייתי מגלה זאת, כי זה סוד מסחרי, אבל אני מודיע, כי גם לד"ר וידרא וגם לי יש כל הזמן קטר עם הפקידות הגבוהה של חברת בורכד, ואני אושב טענה עוול לחברה זו. אני יכרל לגלות פה, כי בתקופת עליה ב נעזרנו על ידו רבות.

מי הם בעלי החברה?

היו"ר ס. בנטוב:

מטפחת בורכד מהמבורג, שבאה ארצה בשנת 1934 והביאה אתה 4 אניות. חברה זו גידלה את דור הקצינים הראסונים שלה, ויש לה זכויות גדולות.

סר יחיאלי:

פקהל רוחת דעה שקיימת מצבה של השתלטות חברת צ"ים על כל הצי הישראלי, וזו אחת הסיבות לכך שיתר החברות אינן מתפתחות בכיוון הרצוי.

ס. פרלסטיון:

בדרך כלל, בשטח המסחר במצב הנזכרי, קיים רצון של השתלטות, וכל מי שמנהל עסק בכדי לפתח את העסק, וזהו בלי ספק גם הטוויים הזה, אין לצי"ם כל ענין, שחברה זו תעלם מהאופק, להפך.

סר יחיאלי:

מדוע?

ב. אבניאל:

מתוך כך שחברה זו יש לה זכויות, ואין זה

סר יחיאלי:

כל כך טוב לצי"ם, לדעתי, להיות היחידה בטוק. איננו נוקפים מצבע בדברים אלה, אבל גם במקרה זה, טוב שתהיה התחרות.

החברה הסניה היא חברת קו-הסופטים, שרק לפני זמן מה נכנסה לעבודה. יש הסדר, שנקבע על ידי מסד התחבורה, לאן צריכות להפליג אניותיה של חברה זו, ומה הן צריכות לעשות. ואילו היתה להם אנייה טובה, או שתי אניות טובות, היה להם מה לעשות, וגם להרוויח. לטובה זו יש אנייה אחת בדגל יסאלי. ואנו מסתדלים - זה גם לא קשה, כי זו אנייה אחת, שאיננה גורם מתחרה - לא להתחרות בה.

חברת דיזנגוף שייכת היום לחברת צי"ם, היא חברת-בת של צי"ם, והיא קיימת על כל מחלקותיה, כפי שהיה הדבר בעבר. יתר על כן, חברה זו גדלה והיום יש לה 3 אניות. חברה זו היא גם הסוכנת המסחרית של כל אניות צי"ם.

ס. פרלסטין: מה היו המניעים שהניעו את חברת דיזנגוף לסיזוג זה?

מר יחיאל: היתית מציע שהועדה תזמין את באי כוח החברה הזאת ותטמע מהם הסברים.

ב. אבניאל: אותם אנשים הנוגעים בדבר נמצאים באמריקה. כל על פניהם, אני עומד בתקף על שאלה זו ואני רוצה לשמוע מכם תשובה.

מר יחיאל: אני יכול לומר לכם מה שאמר לי ידידי גרץ. אצלו היה חשבון פשוט: היו לו 3 אניות יסנו ללא אפשרויות רבות של פיתוח. בעולם היה מצב נהדר בשינוי עד לפני שנתיים. לאחר מכן ירדו המחירים למטה מהחצי, ואז אם צריך להוביל מטען שאינו עולה על 15 אלף טון מאמריקה, הרי צי"ם שיש לה מספר גדול יותר של אניות, ויש לה יותר קווי נסיעה, יכולה לסלוח אנייה כדולה יותר למקום שטעם צריך להוביל מטענים גדולים יותר, וזאת האנייה הקטנה יכולה היא לסלוח לאמריקה. לא כך יכולה לעשות חברה שיש לה רק סוג אחד של אניות. מר גרץ הוא כלכלן טוב, והוא הבין זאת. בוסף לזה יתכן שהיו עוד סיבות, אך אינני מוסטך לנגוע בהן.

היו"ר ט. בנטוב: באיזה תנאים נעשה סיזוג זה?

מר יחיאל: בתנאים רגילים של קניה; קנינו את סניות החברה, ולגרץ יש אופציה כל הזמן להסקיע את הכסף בחזרה, והוא נשאר מנהל החברה.

ב. אבניאל: אתם שילמתם את המניות בדוויזים?

מר יחיאל: אותו חלק של סווי האניות והחובות, עלינו לשלם בדוויזים. אבל האוצר אינו מאשר זאת. לכן, במידה שיש הוכחה שעל האניות רבץ חוב בדוויזים, חוב זה אנו צריכים לשלם בדוויזים.

ס. פרלסטין: באחת הישיבות הקודמות נסדר לנו, שגרעון החברה הגיע לקרוב לסני מליון לירות בגלל הטער הבלתי מציאותי של לירה-דולר, ואתם מחזיקים מעמד על ידי כך שאתם מוכרים אניות. בטאלת אפוא הטאלה, כיצד בכל זאת קניתם את האניות של חברת דיזנגוף, כי הרי על ידי כך אתם מגדילים את הגרעון, ועלולים להגיע לידי חסל יותר מהר?

מהו הנוהג בקניית אניות חדשות ויטנות? האם ספריטים חלק מהמבוסות לקניית אניות, או שאתם עושים זאת על ידי הגדלת ההון?

מה הם היחסים ביניכם לבין חברת האספקה

"ליים"? האם זוהי חברה שלכם, או חברה עצמאית?

ב. מבניאל:

לאורך דברייך, שאילו הייתם מקבלים מער
ריאלי יותר, הייתם יכולים לעמוד בהתחרות
עם חברות אחרות, אני מעוניין לדעת, אם המדינה, למשל, היתה באה ואוסרת
לכם, כי היא לא תתערב בעסקים שלכם, וכל הסכום שתקבלו במטבע זר יעמוד
לרשותכם, האם במצב כזה הייתם יכולים להתקיים ולהתחרות מבלי לקבל
כל הלוואה והענקה?

מר יחיאל:

ביחס לגרעון, אני מבקש לא לטעות. גרעון
ישנו רק ברבע הראשון של השנה הזאת.
בשנים 1950-1951 לא היה גרעון. הסיכומים של שנת 1952 לא סוכמו עדיין
סופית, אבל אני מניח כי בטווח זה לא הרווחנו אבל גם לא הפסדנו, אבל
יתכן שהפסדנו מתוך האמורטיזציה. הרבע הראשון של שנת 1953 מראה על
גרעון של 99 אלף דולר מליון 380 אלף ללא שזהו המניסטר שהצטרפנו להכניס
כאמורטיזציה. כלומר, אם המצב לא יורע ולא יוסב, הרי נאכל את המליון
וחצי לירות אמורטיזציה, שפירושו אכילת אניות, ועוד כ-500 לירות הפסד
מטע. לכן, אם נצטרך ל... לעמוד בסוף 1953 בפני בעיה של פיתוח,
הרי בלי גיוס הון ל... נוכל לעשות זאת.

4

אנו מחדשים את הצי מתוך קרן האמורטיזציה.
כטוב, שזה אף פעם אינו נעשה במזומנים, ולכן אנו מחפשים כרדיט. כאשר
קנינו את האניות בהולנד, לא שילמנו אלא קבלנו כרדיט של מליון לירות
לעשר שנים. עכשיו אנו מנהלים סו"ט על כרדיט של מליון וחצי לירות ל-8
שנים מתוך 2,5 מליון לירות שצריכה לעלות אנית בוסעים. אנו נמנעים
מלקנות אניות. אנו קונים רק במידה שיש הכרח, ואם הוצאנו אניות, הוכרסנו
לקנות אחרות במקומן. אנו רוצים להתרכז יותר בבניית אניות.

ביחס לחברת האסקה "ליים", הרי חברה זו
מורכבת מ-35 אחוז מניות של חברת צי"ם והיתר מניות של המטביר, תנובה
ונחשון. בזמנו היתה זו חברה של המטביר, אך כאשר התחלנו לקבל את האסקה,
אמרנו כי אם לא נהיה שותפים, לא תהיה לנו בקורת. חברה זו מספקת לנו
את כל המצרכים שאנו קונים בארץ.

לשאלת חבר הכנסת מבניאל, אף פעם לא קבלנו
סובסידיות, לא סמויות ולא גלויות. נכון שאנו דורשים שבביל ההובלות
מחיר בינלאומי הוגן. ישנו מחיר בינלאומי שנקבע על ידי הקונפרנס שבו
מאורגנות החברות הסקנדינביות, הבריטיות, ההולנדיות ועוד. אם המחיר
הבינלאומי ירד ב-50 אחוז, גם אנו נרדנו את המחירים בהמסים אחרים.

אנו מובילים סחורות בדוויזים בסכום
של 14 מליון דולר. אני מבין את שאלתו של חבר הכנסת מבניאל בצורה זו,
אילו היינו מקבלים את תמורת ה-14 מליון דולר בדולרים, האם היינו
דורשים סובסידיה? אני אומר: לא, ואיני דורשים זאת גם היום. טענתו
ביחס למער היא אחרת. אך אילו היינו מקבלים את ה-14 מליון בדולרים,
יכולנו להיות חי נושא את עצמו ומתפתח. אך אם אנו רוצים לבנות אנית
בוסעים, וזה הכרחי, ואין לנו 2,5 מליון דולר, הרי אנו יכולים לעשות
זאת רק על יסוד של הלוואות.

ט. פרלסטין:

מה הן תכניותיכם בקשר עם הסילוניים?
האם תבטלן איזל תכניות ביחס לאניות, ומה

הן התכניות?

מר יחיאל:

אנו הצגנו תכנית כוללת שלוקחת בחשבון:
א. הגדלת ייצוא פרי ההדר. השנה הגיע
הייצוא ל-5 מליון תיבות, ואנו הובלנו 20 אחוז. אני מקווה כי בשנה הבאה
יגיע ייצוא פרי ההדר ל-10 מליון תיבות, ואז אנו נרד ל-10 אחוזים. ועל
כן אמרנו, על מנת לא לרדת ל-10 אחוז אנו צריכים להוסיף לפחות עוד

4. אגודת פרי, וזאת כללנו בתכנית.

ג. אנו הגענו לידי מסקנה שבאם לא נחדש את האגודת הטלגרות בקו אמריקה, שהן רובן אגודות מסילות סאד, לא נוכל לעמוד בהתחרות. היום יש לנו תכנון מסלולות שהמסלול קונה באמריקה - וכיום את רוב הסחורות קונות מחלקות מסלולות - יש חלוקה של 50-50 אחוז בינינו ובין האמריקאים. אבל בסידה שהטנק עם היה יותר חפשי, אין לנו בטחון שהסוחר האמריקאי, ובצדק, ירצה להקנות לאגודת שלנו יותר זמן, מאשר באגודת אחרות.

לכן אנו זקוקים לאגודות שהירות, ובתכנית שהפסדנו לחברת הטלוגרם הכנסנו גם שתי אגודות מסוג זה. ישנו דבר נוסף: באמריקה יש "עטף" סרועה לנסוע לישראל באגודות ישראליות, אבל אי אפשר לארגן אף פעם 400-500 נוסעים בבת אחת. אילו היה לנו שירות של אגודות שבכל אחת ישנן 150 מקומות, ובתחירים מקובלים, יכולנו להסיע קבוצות רבות כאלה, וישנם אנשים רבים המעוניינים לנסוע. אנו משקיעים בשטח זה עבודה רבה, והגענו לידי מסקנה שעלינו להכניס לשירות שתי אגודות כאלה שמחזיק ל-150 נוסעים תוביל גם 6500 טון סטא ודאר. זו.

כן לקחנו בחשבון עוד שתי אגודות מסוג זה. הרכב התכנית שהגשמו לחברת הטלוגרם, טרם ענינו על שאלות רבות שבטאלנו על ידי החברה, כיצד בשלם, איזה בטחונות נתן, ועוד שאלות כבדות מאוד. כל זה בנוי על הוצאת אגודות ישנות, שעבורן נקבל בודאי 2 מליון דולר, שנעמיד אותם לרשות התמורה, וכן תוביל חלק גדול מהטלוגרמים.

נוסף לכך אנו עומדים להזמין אגודות נוסעים אך לא בגרמניה, וזאת מטעמים פטיכולוגיים.

הינו"ר ט. בנטוב: אגודות אלה לכת על האיסוף המצוי המסיפה שמסרתם לנו. נדמה לי שהטענה העיקרית של באי כוח חברת צי"ם היא זו, כי אם יאשרו להם טעור על בסיס 1,800 ל"י הדולר, הם יוכלו להעמיד את פעולותיהם על בסיס כסחרי.

קבלנו מוסג רב צדדי על בעיות הצי גם מצד החברה וגם מצד הימאים. נשמרה עוד ענין אחד והוא - שחברי הוועדה היו מעוניינים לערוך בקור או סיור קצר באחת מאגודות החברה, אני מבוא בדברית אתכם כדי להוציא לפועל סיור זה.

מר עברי: אנו מזמינים אתכם עכשו. פול אמרסיסו: בודאי, בודאי, הוועדה אתנו.

הישיבה נועלה בטעה 13.30