

מ.א.

פדוטרקול מס. 2/ד  
מיטיבת ועדת הכלכלה  
מיום ג' כ' חשוון תשס"ד - 16.11.54  
בשעה 11.00

חברי הועדה:

השתתפו:

- ס. בנטוב - היו"ר
- י. אורי
- ב. אבניאל
- ס. חזני
- א. כהן
- ט. זיסמן
- ט. גבה
- ע. מיטון
- י. ניצבי
- ט. פרלסטין
- ר. פלדמן

מוזמנים:

- ט. התחבורה י"י. ספיר
- ט. רזילי - מנהל משרד התחבורה
- ט. הנגבי - מטעם משרד המספטים
- פ. פלקסר - מזכיר הועדה

- א. הצעת חוק של חבר הכנסת כהן לתיקון בחוק פקודת הטבק
- ב. שאלת מיקום המבדוק הצף.

סדר-היום:

היו"ר ס. בנטוב:

6  
הסיעות ולאעטיד אותן על העבודה שהסתתרות חבריהם בוועדה אינה כהלכה.  
לפי שעה קבלתי תשובה מסייעת הציונים הכלליים המביעה את תקותה שהעניין יסודר.

בהתאם לסדר היום אנו צריכים להחליט אם  
אנו ממליצים על העברת הצעת חבר הכנסת כהן לתיקון פקודת הטבק לקריאה ראשונה בכנסת.

ר. פלדמן:

אני רואה כאן נציגי מלב"ן. מינני יודע  
אם הם הוזמנו, אבל הם נמצאים כאן. אני  
מציע לשמוע אותם טרם שנצביע.

ה'יו"ר ס. בנטוב:

לא הזמנו אף אחד. אנו נמצאים בטלג של דיון פרלמנטרי. אם החוק יוחזר אלינו מהכנסת ובכנס לדיון, בזמין את הנוגעים בדבר; אני רוצה להודיע לוועדה כי קבלתי תזכיר שהתאחדות הסוחרים התובעת לקבל מסלחת שלה; כן קבלתי מכאן שהנהלת הסוכנות הסליצה על קבלת הצעת סר כהן. כוונות מדיירים התעוררו. אינני יודע אם אנו צריכים לשמוע את כולם בטלג הפרלמנטרי. הכנסת היא טוברבית, ואם היא תחליט לקבל הצעה זו ותעבירה אלינו, בכנס לדיון ובזמין את המעוניינים.

ר. פלדמן:

אם איננו מקבלים היום מוזמנים, אני מציע להסליץ על העברת ההצעה לכנסת לקריאה ראשונה.

ס. פרלסטין:

אם המדובר על הצעת סר כהן, כפי שהוצגה על ידו, אני מציע לא להסליץ בפני הכנסת על קריאה ראשונה, טעום שההצעה בצורתה הנוכחית היא פגומה ומינה קולעת למטרה. הייתי מבין אילו היינו מבקשים מהמסלה להכין הצעת חוק בנדון זה.

ט. לביא:

אני מציע בכל זאת לקבל את נציגי סלב"ן, ולהסביר להם מדוע איננו יכולים לשמוע אותם היום.

ה'יו"ר ס. בנטוב:

אני מקבל זאת, אני רק מבקש שיזכרו זאת תמיד.

ס. חזני:

בעקבות הצעתו של סר פרלסטין, אני מציע שנחליט להסליץ בפני המסלה להביא לכנסת הצעת חוק בענין פתרון בעיית סדור הקסיטיים על ידי זכויות מיוחדות למכירת מוצרי סבן, לא בנוסח הצעתו של סר כהן.

א. כהן:

אני מבין שיש כאן דרישה לקבל את מסלחת נציגי סלב"ן. אני סודיע שאין כאן שום מסלחת, ולא נקטה שום מסלחת להתקבל. אני בקטתי באופן פרטי, לשם קבלת פרטים לדיון, את נציגי סלב"ן לבוא, ונציגי זה בקט סנציג הסוכנות לבוא גם הוא. אם הצעת החוק תועבר לקריאה ראשונה ותוחזר לוועדת הכלכלה אז יש צורך להזמין מסלחות של הסוחרים, סלב"ן, הסוכנות ומטרד הסעד.

אם סר פרלסטין מדבר על צורת החוק ולא על העקרון, אני רוצה לומר שאם הכנסת העביר לוועדת הכלכלה לעיון ראשון אין כאן בעיה של צורת החוק. אני טוכן לכל שבני שורה שהועדה תחליט עליו. הטאלה היא עקרונית. ובהצעה זו למעשה אין גם מה לסנות, יש מה להוסיף, לגרוע אין, ולהוסיף התכוונתי גם אנכי.

הצעת סר חזני פירושה - סירוב להעמיד

את הצעת החוק לקריאה ראשונה. יחד עם זאת הוא מציע להסליץ בפני המסלה על הכנסת חוק. אני סודיע לכם שאני מקבל את ההצעה לדון בצורת החוק שאני הכסתי ולהכניס בו טנויים. אבל המלצה למסלה שהיא תביא חוק להסדר למעשה פירושה, שהדבר לא יובא, כי נעשו נסיונות ואין במסלה הכוח הטניע לדון בענין זה. מה שמציע סר חזני הוא אפוא - שלילת הענין, כי המסלה אינה חייבת לקבל את המלצות ועדת הכלכלה.

ה'יו"ר ס. בנטוב:

הסיטואציה היא ללא תקדים. לא היה לנו - אינני יודע אם בוועדות אחרות היה - תקדים של דיון על המלצה לחוק של חבר כנסת, ואנו בענין זה צריכים לקבוע. במקרה שהמלצה זו נתנת מצדנו, הרי המלצה היא לסעיפי ההצעה כמו שהם. או שתתן המלצה לדיון סביב ההצעה המוצעת וסתוך כך יובן שהועדה אינה מתחייבת לתמוך בטום סעיף מהסעיפים שבחוק הזה כמו שהם. אנו מפסיים להחליט על סתי הצורות.

אנו יכולים להמליץ על חוק מסויים, ואז זה מחייב אותנו להכנס לדיון ואותם סעיפים שיתקבלו יראו כהצעת הועדה ויובאו בפני הכנסת. אני חושב שיכולה להיות אפשרות שניה - המלצה פרילטמרית של הועדה שהכנסת תקיים דיון סביב הצעת חוק זה, מגלי להתחייב על סגרת ותכן החוק. הכנסת היא סוברנית, ויש יעולים להעלות על מיני הצעות, ואז נאסוף את ההצעות ונוכל להכנס לדיון, אם הכנסת תעביר לנו את ההצעה. אני מציע ללכת בדרך שניה זו.

ט. פרלמנטיו:

אני חוזר על הצעתי שלא להמליץ בפני הכנסת על קריאה ראשונה. לעומת זאת אני מקבל את הצעת מר חזני להמליץ בפני הממשלה על הכנת חוק בנדון. לגבי הצעותיו של היו"ר, הייתי מציע שנשמע חוות דעת היועץ המשפטי.

מר הנגבי:

ישנם הקדימים רבים של הצעות חוק שהוגשו לכנסת והועברו לוועדה שהמליצה כך או אחרת. ישנם גם כשה חוקים שנתקבלו בדרך זו. אבל עוד לא היה מקרה שהוועדה להכניס סנוליים בהצעה מסוג זה. אני מציע על כן במקרה זה לפנות לוועדת הכנסת.

היו"ר ס. בנטוב:

אילו היינו מגיעים להסכם ביחס לפרוצדורה בענין זה, היינו מחליטים ואחר כך היינו מחייבים או סוללים את ההצעה. אבל מכיוון שהמסדר ויכוח רציני, אני מציע שהענין יועבר לוועדת הכנסת לבירור כיצד עלינו לנהוג במקרה כזה.

א. כהן:

לידיעת החברים שלא היו בישיבות הקודמת, צודק מר בנטוב שיש כאן ענין ללא תקדים, כי מה קרה? קרה דבר בלתי צפוי לגמרי. מר האוצר עלה על הבמה, שתוך כוונה ידועה לי, לומר שהאוצר אינו מתנגד להצעת החוק, ובמקום לומר שהוא תומך בהעמדת החוק לקריאה ראשונה אטר, כפי שרגיל הוא לומר, אני תומך בהצעה להעביר את הצעת החוק לוועדת. בטעות לשון זו נתקלה למעשה הועדה, ובעזרת עורכי הדין מסבכים את הענין. אני רוצה להודיע, כי לפי מיטב ידיעתי, אותם חברי כנסת שהצביעו בעד, וטר האוצר שעלה על הבמה לומר שהממשלה היא בעד, התכוונו למעשה שהחוק יובא בכל שלב לדיון בכנסת, ולא התכוונו לבירור מקודם.

היו"ר ס. בנטוב:

החלטנו ליטול עצה מועדת הכנסת מה צריכה להיות הפרוצדורה הנכונה של הטפול בהצעת החוק שהועברה אלינו.

אנו עוברים למעיף ב' בסדר היום - מיקום המבדוק הצף. הזמנו את מר התחבורה כדי לטפוע מפיו על בעיית המבדוק, ובהזדמנות זו גם על המצב במסללים. כידוע ענין המבדוק הכה גלים די ברחבים בעתונות ובדעת הצבור, והצבור אינו מבין מה קרה. אני חושב שגם רוב חברי הועדה אינם בקיאים במה שהתרחש בענין זה עד כדי כך שהדבר הכה גלים כאלה בתוך הצבור.

מר התחבורה י. ספיר:

אם לאחר כל מה שהתפרסם הצבור אינו מבין, זההי תעודת עניות לעתונות.

בדיוני למסדר המבד על עצם הענין ועל השתלשלות העניינים עד היום ועל התכניות להבא. עוד לפני 3 שבועים דובר כבר בהסתתפות מסדר התחבורה - ובזמנו היה המוסחה הידוע טרון - על כדאיות וההצדקה של הזמנת מבדוק סגרמניה, מבדוק שיימסר אותו חלק של תיקוני אניות שאי אפשר לעשותם אלא על ידי ובאמצעות מבדוק. כל חלק אגיה המצוי תחת המים אפשר לתקן מה שצריך לתקן בו אם מכניסים אותו או למבדוק יבש או למבדוק צף, ויש הרבה הבדליים טכניים של חסכוניות וכדאיות בין זה לזה. שניהם מיועדים - אבל בעיקר הצף - רק לאותו חלק של אניה המצוי תחת המים, כי תיקונים של חלק אניה הנמצע מעל למים על פי רוב נעשים לא על מבדוק

לפני המים, אלה הם דברים רגילים כמו: בקורת, צבע. זה נעשה אחת לשנה. יש גם מקרים שהאניה נפגעת או חלק אחד מתוך החלקים הפנימיים הנמצאים תחת פני המים. זאת אפשר לתקן רק על ידי כך שמעלים את האניה על המבדוק. המבדוק שהובא הנה ארכו 150 מטר ורחבו 130 מטר, וב דפנותיו בשני הצדדים יש מקום למכשירים ומכונות להפעלתו והפעלת התיקונים. באמצעו ישנו חלל שאליו נכנסת האניה. מתחתיו ישנם רזרווארים גדולים של מים, שכאשר הם מתמלאים שוקא המבדוק, וכאשר מרוקנים אותם צף המבדוק חזרה למעלה. כשיש צורך להעלות אניה ממלאים את הרזרוואר מים, המבדוק שוקע עד לעומק מסוים על מנת שאניה בגדל מסוים תעלה עליו בתוך המים, והאניה מתישבת על המקום המתאים. מוציאים את המים עולה המבדוק עם האניה, ואז האניה נתונה בתנאים של תיקון.

בשנת 1952 טיפלו בעניין זה ודובר על הכנת מקום על מנת שכלי כזה יוכל לשהות פה. כלי כזה יכול לעמוד רק במעגן שיש בטחון בפני טערות. אי אפשר להציבו באמצע המים, להכניס לתוכו אניה ושם לתקנה. כדי לאפשר פעולה זו, ונוסף לכך גם אפשרות של פינוח תקוני אניות בממדים רחבים יותר, אפילו עד כדי בניית מפלנות גדולות - בא משרד התחבורה לידי הסכם עם חברת "הימה" הפועלת בשטח זה. החוזה זה נחתם בברואר 1953.

החברה התחייבה, לפי חוזה זה, להכשיר מקום מסוים שנבדק על ידי מומחים. במקום, בחוף שמן, הוחכר לחברה זו שטח מסוים, עם שטח ים, בהתחייבות מצדה תוך 3 שנים להכין את כל הדרוש כדי לאפשר הפעלת המבדוק וגם דברים אחרים הקשורים לתיקון אניות. החברה התחייבה להביא מבדוק ולהפעילו. החוזה נחתם בחודר פברואר 1953 כולל כל התנאים עם התחייבות החברה לבצע את כל התכנית תוך 3 שנים, להתחיל בעבודה מיד, כשלושה חדשים אחרי חתימת החוזה.

באותה תקופה דובר על תכניות השלומים, ומשרד התחבורה הגיש לחברת השלומים, לוועדה שנבחרה למטרה זו ולועדת השרים הכלכליים תכנית בקשר לספנות. השלב הראשון כלל 10 מליון דולר אניות ומבדוק. זו הייתה התכנית שהוגשה. היה שיקול ביחס לסוגי האניות, אך אושרה המסגרת של התכנית.

ש. לביא: מסגרת זו לקחה בחשבון את המבדוק?

שר התחבורה י. ספיר: בתוך התכנית הזאת היו אניות ומבדוק. לא נקבע מראש איזה אניות, אלא בערך, כי הבעיה הייתה - אניות נוסעים או איות פרי, והייתה גם הצעה של אניה מעורבת. הועדה קבעה אז מסגרת וכללה בתוכה את המבדוק. הנוהג והנהוג בכך הוא זה: בהתאם להחלטה של ועדת השרים הכלכליים, כל תכנית של יבוא מהשלומים צריכה להתאשר כתכנית על ידי ועדת השרים הכלכליים. זאת אומרת, הקצבה של 10-20 מליון לספנות ו-10 מליון למשהו אחר, צריכה להתאשר על ידי ועדת השרים הכלכליים ועל ידי ועדת משנה בראשותו של מר הורביץ.

זאת אינה הזמנה, זוהי תכנית. כאשר באים לדון על הזמנה, מתוך התפתחות עניני חברת השלומים, ולפעמים גם בגלל הלחץ מצד אלה המטפלים בדבר להקדים ולהחיש את ההזמנות, עמדה שאלה: אם להזמין כאשר אין מזמין שמוכן להתקשר ולהתחייב לתשלומים. טוכם שחברת השלומים רשאים, בהתייעצות עם הרשות המוסמכת, להזמין שחורות מגרמניה ללא מזמין קבוע מראש בתנאי שבבוא הסחורה או הציוד, חברת השלומים בבואה להתקשר עם מישהו, חייבת לקבל רשיון ישיר מהרשות המוסמכת.

היו"ר מ. בנטוב: רשיון למה?

שר התחבורה י. ספיר: רשיון לחברה פלונית לקבל מהשלומים אניה, לטוחר לקבל מחברת השלומים 1000 טון. אם המזמין מופיע לפני הסחורה מתקבלת, הוא צריך לקבל רשיון מהרשות המוסמכת כמו רשיון יבוא. אבל פה הופיעה חברת השלומים בתור גוף האומר: אינני רוצה לחכות, או לפי החלטת ועדת השרים הכלכליים לא צריך לחכות, היות צריך להוציא מגרמניה, נזמין ונראה מי יקבל, וכאשר נביא את הסחורה נקבל רשיון, וכינתים זה מלאי של חברת השלומים.

לגבי האניות התנהל דבר זה בדייקנות קפדנית. חברת צי"ם, עתיד, "אל היום" וכל אלה שפנו - בינתיים הגדלנו פעמיים את הסכומים הדרושים לספנות והגענו ל-32 מליון דולר תכנית מאושרת לבצוע - כל החברות הללו הציעו בתוך מסגרת תכנית זו מה הן רוצות, והיה גם ויכוח בינינו וביין ועדת המומחים אם להזמין אניה נוסעים או משא או אניה מעורבת, או להזמין סנקר לדלק או לא, כי התכנית כללה גם זה וגם זה. אחר כך באו לידי הבנה בין החברה המזמינה וביין משרד התחבורה, ועל יסוד זה עם פירוט מדויק הוזמנו הדברים. חברת השלמים הודיעה: במסגרת זו וזו, אנו מאשרים לחברה זו וזו אניה זו וזו בסכום כזה וכזה. אחר כך צריך המזמין ללכת לאוצר ולסדר את התשלומים, כי חברת השלמים אינה קובעת זאת סופית. זה גם אינו קובע משרד התחבורה. אנו מתערבים, אנו מנהלים מו"מ, אבל איננו קובעים את סדרי התשלומים, זאת קובע האוצר. משקבע האוצר את התשלומים הוא מודיע לחברת השלומים: הכל בסדר, נא להזמין. ואז אינני יודע אם חברת השלומים או האוצר, או שניהם, עושים את החוזה עם המזמין. בעניין האניות כל זה התנהל בדיוק נמרץ.

ועתה אחזור לעניין הכנת מקום למבדוק על ידי חברת "הימה". כל החוזה עם חברת "הימה" נחתם על יסוד הודעתה של החברה שיש לה כל הסכום הדרוש, והוא לא היה קטן, זה היה צריך להיות 7 מליון לירות, שמהם 4 מליון במטבע ישראלי ו-3 מליון במטבע חוץ. החוזה נחתם ב-26.2.53. גם מפקדת חיל הים אשרה תכנית זו. התכנית נבדקה על ידי החברה הבריטית, שנתנה דעתה החיובית למיקום המבדוק בחוף שמן, והנימוק השלישי היה כמונן, שבתוך נמל חיפה אין אפשרות להקים דבר כזה.

יפים ספורים לפני חתימת ההסכם הובא לידיעתי ירעורו של אגוד רבי החובלים והמכונאים. אני רוצה להעיר כאן הערה אישית. האריך זה של פברואר 1953 זה בערך 6 שבועות אחרי שנכנסתי לתפקידי. אם כן, הגיע אלי מכתב מאגוד רבי החובלים על תכנית "הימה" בשאלת מיקום המבדוק. הם העירו שהם מציעים מבדוק יבש ולא צף, ואחר כך העירו על ליקויים במקום המיועד למבדוק. אנו לקחנו חוות דעת זו של אגוד רבי החובלים - גוף רציני - והעברנו אותה לחברה האנגלית לחוות דעת סופית.

הודעתי לחברת הימה מיד ב-26.2.53 שישנו ירעור על המקום, ואנו פונים לחברה האנגלית עוד פעם כדי שיחוו את דעתם, איננו מעכבים את חתימת החוזה, אבל מתנים שכל תיקון שהחברה תציע בקשר עם העניין, חל על ההסכם הזה. ועשינו זאת כדי להבטיח את עצמנו.

התעוררה שאלה, לאור קבלת התשובה של החברה האנגלית, לא בקשר עם טיפוס המבדוק, אלא היתה בעיה בקשר עם המקום, ולא בקשר עם עצם המקום, אלא שבאותו זמן כנראה הם הביאו בחשבון שבתכניות הגדולות של נמל חיפה יש תכנית להאריך את המעגן של נמל חיפה. זה היה צריך לשמש מבטח נוסף לאותו חוף שבו רצו להכניס את המבדוק. אם היתה אי-הבנה או לא הובא הדבר בחשבון, אינני יודע, אבל תשומת הלב לעניין זה הוסבה על ידי החברה האנגלית. מיד כאשר נתקבל דבר זה שלחנו מכתב לחברת הימה מיום 23.3.53 ושם נאמר: היות ואין בתכניות המשרד להאריך ב זמן הקרוב את שובר הגליט הראשי של הנמל או של הקישון, עליכם להביא בחשבון שלא תיווצר בשנים הקרובות הגנה נוספת למספנתכם במקום המיועד לה לפי תכניותיכם. עליכם לשקול מחדש את תכניותיכם לאור העובדה הזאת, וזאת לאור הספקות שהבועו על ידי האגוד הנ"ל במיוחד ביחס לבטחון המבדוק. אם עודכם משוכנעים שהמספנה שתבנה ב התאם לתכניות המוצעות על ידכם תוכל לתת שירות בטוח, אתם חפשיים להמשיך בבניתה אחרי שתקבלו את האשורים ממשרדי.

היו"ר מ. בנטוב: מה אמרה החברה האנגלית.

מר רזילי: היא לא שינתה את התכנית.

שר התחבורה י. ספיר: על הודעה זו להימה קבלנו את התגובה הראשונה ב-13.8.54. אנו כתבנו במרץ 1953 ותשובה קבלנו באוגוסט 1954. ממרץ 1953 עד אוגוסט 1954 לא קבלתי שום הודעה לא ב על פה ולא בכתב מחברת הימה, והם המשיכו בכמה הכנות שלהם בחוף שמן.

ב. אבניאל: ומה עשיתם אתם במשך שנה ורבע?

שר התחבורה י. טפיר: אמרנו לחברה: אתם חפשים להמשיך בבניה, הרי החברה קבלה על עצמה לעשות משהו במקום זה. התעוררו ספקות מטווימלים, והיות והספק היו קשור עם התכנית שלנו להארכת שובר הגלים מצאתי לנכון להודיע מיד: זה לא ייעשה בשנים הבאות. עכשיו, בבקשה לשקול ולהודיע, אם אינכם מודיעים אתם חפשים להמשיך בבניה ואתם מקבלים עליכם את האחריות.

ב-2.6.53 הודענו להם שומחנו לשמוע כי עבודות ההכשרה בחוף שמן מתנהלות לפי התכנית, ובהזדמנות זאת הדגשתי את הצורך להחיש קצב העבודה. דבר זה נראה הכרחי לאור חוסר האפשרות להפעיל את המבדוק במקום אחר. על כך לא נתקבלה שום תשובה.

בינתיים אנו הגשנו את התכנית של הזמנת המבדוק. כרגיל יש פרוצדורה מטווימת, כפי שהטברתי. לא קבלתי שום בקשה לאשר ושינוי יבוא לחברה זו או אחרת. ההנחה הייתה פשוטה מאד: חברת השלומים מזמינה את המבדוק לעת עתה. הזמן שהודיעו לנו שבו מקווה הממשלה לבואו של המבדוק היה בין שנתיים ושנחית וחצי בערך, לפי המועדים המיועדים לאניות. עברו כמה חדשים, לא טפלנו בדבר באופן מיוחד, כי מצד אחד הודענו לחברה הימה שתעשה הכל, ומצד שני אנו שומעים שהזמן המבדוק. על ידי מי הוזמן, לא נאמר לנו.

היו"ר מ. בנטוב: הורה הוצג דבר דו-צדדי. הם החליטו להכשיר את המקום. לפי החתימה המשלוח.

שר התחבורה י. טפיר: הממשלה נתנה לחברה זמין על המקום וקרקע בתשלום מטוויים, והם הכניסו את התשלום.

מנהל מחלקת הספנות פנה ב-24.4.54 לחברת הימה בדרישה להודיע מה המצב בענין הכשרת השטח, מה הסדורים הנעשים לקראת התקנות המבדוק, שכפי הידוע כבר הוזמן. מכתב זה נשאר ללא תגובה. גם המנהל הכללי של המשרד, מר רזילי, פנה ושאל מה המצב, ושוב - שום דבר לא נתקבל.

יש לי פרוטוקול מישיבה עם אנשי הימה בו אומר מר ברפל: "באופן כללי אפשר לומר כי שאלתנו של השר והתרעומת המשתמעת מהן צודקת בהחלט. אחרת הבא במקצת את נכנס בפרטים." ענין אחרון לפרוטוקול זה בהמשך דברי.

במרץ 1954 מנהל נמל חיפה, שבפעם הראשונה קבל את תכניות המבדוק, הודיע בתזכיר: איך מקום ואפשרות לאחסן ולהפעיל את המבדוק הצף בתחומי נמל חיפה מבלי לגרום הפרעות רציניות בנמל, ועל כן יש להשהות את הבאת המבדוק עד שיותקן מקום מתאים או לאחסן אותו בנמל הקישון. לאור זאת המטכנו להודיע לחברת הימה שהיא צריכה להכין את המקום.

בינתיים מניתי ועדה מאומצמת שנסעה לבדוק, אם לאור הודעה זו שהמקום אינו מוכן, ובנמל חיפה אי אפשר להכניסו, אם אפשר להכניסו לקישון. הועדה טיימה את עבודתה ב-7.9.54 וקבעה כמה דברים, ביניהם שהכשרת המקום למבדוק בנמל הקישון צריכה להמשך 10 חדשים. ב-12.8.54 ביקשה חברת הימה לאחסן את המבדוק בנמל חיפה. פה אני רוצה הערה אישית - באותו זמן לא הייתי בארץ. נסעתי ב-15 באוגוסט לדרום אפריקה, וכל מערכת העניינים היתה בהעדר. כאשר מנהל הנמל הודיע לי שאינו רוצה אפשרות לאחסן את המבדוק בתחומי נמל חיפה, מטרתי למנהל הכללי ולמנהל הנמל שיוודיעו לכל הנוגעים בדבר שלא נוכל להכניס את המבדוק לנמל חיפה, ויש למקום מקום אחר.

ב-13.8.54 נתקבל מכתב של חברת הימה, שבו הם מודיעים לנו שאינם יכולים לבצע את החוזה שנחתם ב-23.2.53 בקשר עם חוף שמן, (מציא לכת העתק המכתב), כי התברר להם שדבר זה צריך לעלות הרבה יותר כסף משהם חשבו.

אני רוצה שנוכרו, כי כאשר התנהל המו"מ על החוזה, לא הייתי. אני באתי ומצאתי חוזה מוכן לחתימה. ברור שהחוזה נחתם על ידי היועצים המשפטיים ואחר כך על ידי. הם הופיעו אז והציעו שתי הצעות אחרות: למקום באופן קבוע את המבדוק בנמל הקישון. וכך אין היו שתי הצעות

אלטרנטיביות עם תכנית אפטרית של חבר הרבה יותר גדול מהמבדוק; קיימת אפשרות להכניס מבדוק לאיזה מקור ולהפעיל אותו לצורך מה שקשור בו, להוריד את האניה ולשלוח אותה למרחק של 100 מטר לתקן תיקונים אחרים שאינם צמודים למבדוק.

כאשר עמדנו בפני מצב כזה כתבנו להם, שתמנהנו על כך למצאתם לנכון לפנות אלינו רק עכשו אחרי שהמבדוק כבר הושק. אינני חושב שנמל חיפה יכול לבוא בחשבון למיקומו של המבדוק מפילו באופן זמני. אני מברר את האפשרויות האחרות. בינתיים הודעתי להם, שאנו בתוקף החוזה, תובעים מהם את קיומו ולא - את כל הפיצויים.

בהעדר, כאשר התעוררה השאלה, טוכס בין מ"מ מר ברנטטין ושר האוצר והמנהלים הכלליים של שני המטרדים, שתמנה ועדת מומחים שתמצא בתוך נמל חיפה מקום מתאים. הועדה סיימה את עבודתה לאחר שחזרתי, אבל לזה עוד אחזור. משחזרתי בקטתי להזמין את אנשי הימה לאור מכתבם. ולפני נמצא הפרוטוקול של ישיבה זו. אגב, בינתיים נכנס לעניין זה חיל הים שהוא מעוניין במבדוק ויש לו תכנית להיות חלק בכל העניין שנקרא מבדוק וחברת הימה. בישיבה זו השתתפו מחוץ לאנשי מטרדי סגן המנהל הכללי של מטרד הבטחון, סגן אלוף מחיל הים והה"ה כץ, ברפל, רמז מטעם חברת הימה. אני אקרא את דברי הפתיחה שלי:

התכנסנו כן אן אנשי הימה, מטרד הבטחון, חיל הים, הנהלת מטרד החבורה ומנהלת נמל חיפה. בטרם נגש לדיון על התכניות להסדר עניני המבדוק, רצוני לברר כמה נקודות מוקדמות. הדברים מופנים להימה. בחודש פברואר 1953 נחתם בין מטרד החבורה לבין הימה חוזה על הזכרת מקום מטויים למטרת הקמת מטפנה על ידי הימה. לפי הערכה שנקבעה בזמן חתימת החוזה על ידי הימה וגורמים אחרים צריך היה המפעל הזה לעלות כשני מליון דולר ועוד 4 מליון לירות ישראליות לערך. לפי תנאי החוזה היה על הימה להתחיל בעבודה כאשר 3 חדשים מיום חתימתו.

הימה לא התחילה בעבודה ועל הודעותינו אליה שחזרו וניסנו כארבע-חמש פעמים, בהן שאלנו מה בדעתה לעשות לשם ביצוע תנאי החוזה - לא נענינו. התשובה הראשונה בכתב, והתשובה הראשונה בכלל אשר לה זכינו, הגיעה באוגוסט 1954. ב אותו מכתב הודיעה לנו הימה בפעם הראשונה, כי לאחר בדיקה את התכנית להקמת המטפנה היא הגיעה לכלל מסקנה, שאין ביכולתה לבצע זאת, ימים תנאי החוזה. אני מציג לאנשי הימה שאלות מספר: א) מדוע לא קבלנו כל תשובה במשך תקופה כה ארוכה? ב) מדוע היא טוענת עכשו - באוגוסט 1954 - שהתכנית אינה מעשית, הרי היה ידוע לה מלכתחילה ההיקף הכספי הדרוש להגשמתה. לא ידוע לי על שום גורם שיכול היה לפתע לגרום הפתעה להימה. התכנון, החפוש אחרי תכניות ועם קביעת פרטי התכנית היו נושא לשיקול ולליבוך במשך שנתיים או שנתיים וחצי - הוחל בכך עוד ב-1950 או 1951 החברה ידעה אפוא שהדבר צריך לעלות בטכום מסויים. האם היו דרושות שנים מספר כדי להבהיר לעצמה ולנו מה בדעתה לעשות על מנת להגשים את החוזה? ג) מדוע לא שיטפה אותנו - בחזרת מטרד ממסלתי ויחזרת צד בחוזה - הימה בשלבים השונים של שיקוליה. הייתי רוצה לשמוע חשבונית ברורות לשאלות רציניות אלו."

על כך עונה מר ברפל:

" באופן כללי אפשר לומר כי שאלתחיו של השר והתרעומת המשתמעת מהן צודקות בהחלט. אחרת הוא במקצת אם נכנס בפרטים. השר צדק בטענתו שסמלנו בתכנית שנים מספר, וזאת באמצעות החברה הבינלאומית רנדל-פלמר-טריטון. המגע עם חברה זו היה בעיקר בידי המנהל המקצועי שלנו. הוא היה האינטרס שהסביר לנו שהמקום המיועד למטפנה הוא המתאים ביותר. כפי ששמענו החברה עצמה לא התלהבה לכתחילה מן המקום, אך היא הושפעה מביא כוחנו המקצועי. חוץ כדי הטלבים השונים של הדיונים שהיו לנו אץ עניין השילומים מגרמניה. נתברר שלחיל הים, לחברת שוהם ולגורמים דומים דרוש מיבדוק צף - ונאלצנו לערוך את חישובינו מחדש."

אני אומר להם: בטיפול בהזמנות מכספי השלומים למטרות טפנות, לא עלתה על הפרק מעולם בפני מטרד החבורה שאלת הזמנת מיבדוק. לא קבלנו שום בקשה מחברת הימה, מחיל הים או מגורם אחר לאשר

ה

הזמנת מיבדוק צף או לא צף, להמליץ על הזמנת מיבדוק, להסכים להזמנת מיבדוק או אפילו הזמנת ציוד חלקי אחר הקשור עם מיבדוק."

מר ברפל אומר: "אענה על כך בסוף דברי. כאשר נדונה בפני הוועדות המוטמכות אלה הזמנת מיבדוק, נקבע שהמיבדוק הוא חיוני לקיומה התקיין של האיים שלנו. אבל זה לא היה כרוך רק עם עניין השלומים. החברת הימה נחרחו מאורעות פנימיים מסויימים, פרץ סכסוך בין השותפים השונים שמהם מורכבת החברה, ולא ידענו אם לחברה יהיו בעלים אחרים או שהיא תתפרק. אני חוזר ומציין גם שהמומחה המקצועי שלנו טעה והטעה אותנו גם לגבי ההיקף הכספי של התכנית המספנה. נחברר שהדבר צריך לעלות בין 12 ו-13 מליון לירות ולא ששה מליון כפי שנקבע בתחילה. עניין הבעלות על החברה נסתים רק לפני מטפר חדשים. מלבד זאת נוכחנו בצורך לאחד את המספנות שלנו ושל חיל הים, וכי למטרה זו צריך להיות המיבוד תחת רשות אחת. במלים אחרות הייתי אומר, שהמצב הנוצר הוא תוצאה של פירצות ארגוניות ואורגניות. בהיותנו מעוניינים בתקדמות העניין שאלנו בעצת מומחים אחרים חוץ מחברת פלמר ונוכחנו שאפשר להגשים זאת על ידי דרכים אחרות שמהינה כרוכות ב סידורים זולים יותר. קבלנו את ההצעות הקשורות באיזור הקישון הכוללות שתי אלטרנטיבות. לפעמים נעשות שגיאות אבל אם יש רצון להוא לידי הסדר רציונלי צריך להתחשב בגורמים. פנינו אליכם אפוא ובקשנו שייקבע מקום למיבדוק אשר יגיע בודאי במועד לא מאוחר. אני מציע שנזון על כך ונחליט בענין זה!"

אני שואל: מתי הזמינה חברת הימה את המיבדוק?  
ומר כך מציג העתק מכתב לפיו הוזמן המבדוק ביום 21 באפריל 1953.

כאשר מסר לי ה עתק המכתב של חברת השלומים, שהעתקו לא נשלח אלינו, ושם הם מבקשים להזמין את המבדוק...

ש. לביא: אחם ידעתם שהזמינו מבדוק.

שר התחבורה י. טפיר: אנו ידענו שמזמינים מבדוק, אבל אני רשאי לחשוב שאם יש סדר ידוע, אני צריך לקבל הודעה, כפי שהיה הדבר שעה שהגיעו אניות בטכום של 30 מליון דולר.

אני שואל אותם! אם חברת הימה אשר למרות הסכסוך שפרץ בין שותפיה לא התפרקה הזמינה את המיבדוק באפריל 1953 והיה ברור שהוא יגיע לארץ בזמן קרוב, ולא נניח ב-1958, כלום לא היה זה מן הנכון שמיד עם התעורר הפיקפוקים על ניצול השטח ב שביל המספנה ועל הצורך להזמין מיבדוק, תוידעו לנו על כך ותבקשנו שנבדוק מחדש את העניין? הרי מחוץ למכתב מאוגוסט 1954 שאותו כבר הזכרתי, לא קבלנו מכם מאומה. בפעם הראשונה אני שומע היום שחברת הימה הזמינה מיבדוק. מה שקרה יש בו כדי להכניט שנויים בכל מערכת תכניותינו לגבי מפעליים ימיים, נמלים וספנות. דוקא מתוך העתק המכתב בדבר הזמנת המיבדוק יש לראות חיזוק בטענותי שכוונתכם היתה לקבל את המיבדוק תוך תקופת זמן מסויימת. מדוע לא נשלח לנו אפוא העתק מכתב זה?"

מר ברפל חוזר ומודה שהיו ליקויים ארגוניים.

אני ממשיך לקרוא שם את כל המכתבים שכתבנו להם במשך הזמן ולא נענינו. אני מצטט מתוך הדו"ח של חברת פלמר שאישרה את התכנית. מר כך משיב: " אין דו"ח - יש תכניות". אני חוזר לשאלה: איפה המסמך מטעם חברת פלמר שלפיו אפשר לבסס שהדבר אינו נתן לבצוע?"

א. רמז אומר: אפשר להגדיר את המצב כך: חברת

פלמר עודנה טוענת שאפשר להקים במקום שנועד לכך מלכתחילה את המספנה והמיבדוק, אלא שלפי פרטי התכניות הדבר יעלה ביוקר רב ולכן אינו בא בחשבון בטבילנו.

זאת אומרת, מתוך דכריהם ברור שהדבר שגרה לכך

שהתא לא ביצע את התכנית הוא כפול: א) נוכחו לד עת שבמקום 6 מליון לירות צריך לעלות הדבר 12 מליון. ב) היו להם סכסוכים פנימיים ולא ידעו בעצמם מי הם הבעלים החוקיים של החברה. וכתוצאה מכך העובדה שמפברואר 1953 עד אוגוסט 1954 לא קבלנו מחברת הימה שום דבר.

את הסיחה הזאת לא סיימתי רק בויכוח ובטענות, אלא עברנו לדון על הענין עצמו. הודעתי לכם כי בנוגע לחוזה אטפל בדבר עם היועצנים המספייים, ואם אוכל לתבוע מהם מיליארדיו של פיצויים, אעשה זאת. אבל מצד שני אנו צריכים לבדוק את ענין המבדוק עצמו.

קבעתי מיד ועדה של אנשי המשרד שתכיר את תכניות הקישון. הבאתי את הענין לפני ועדת השרים הכלכליים, כי פה עמדה שאלה, מחוץ לבעיית המקום הזמני של המבדוק שנתן להניח במקום זה או אחר בנמל חיפה אפשר יהיה להחזיק אותו שנה, כי שנה זו בנמל חיפה תהיה שקטה, אבל ברור לכל היעוץ שיותר משנה, עד לפני עונת 1955/56 אסור להחזיק את המבדוק בנמל חיפה באיזו מקום שהו.

מכיוון שתכנית חוף שמך לעתה עתה מבחינה הביצוע אינה קיימת, בדקנו את התכניות לאור שני עקרונות: א) האם עלינו לראות כרגע את בעיית המקום הדרוש בטביל המבדוק רק במסגרת הצרה של המבדוק עצמו או לגשת מיד לכל התכנית שהיתה הסיף לתכנית חוף שמך. בועדה, לפי הצעתי, הוחלט - אנו ניגשים לבדוק בעיית המבדוק בלבד בנמל הקישון. איננו מתחייבים מראש למספנה או למטהו אחר, כי תכניות הקישון מתערערות על ידי כך. בקישון יש חלק המשמש לנמל וחלק המשמש לתעשייה לאחר שיחפרו שם את התעלות הדרושות. יוצא שהמבדוק צריך לעמוד במקום שם צריכה להיות העלה שתשרת איזור תעשייתי, והם יכניסו אותו פה והוא יאכל 300 דונם, הוא יאכל לא רק 300 דונם אלא עוד 300 דונם שאי אפשר יהיה להגיע אליהם, כי תכנית הקישון מבוססת על כך שם תוקמנה תעשיות כאלה שיש להן חשבון לעמוד על יד המים. אם אני גוזר 300 דונם בטביל מספנות ועוד 300 דונם שאינני יכול לנצל כהלכה לתעשיות, זוהי בעיה חמורה. אנו הטקענו בקישון הרבה מאד מליונים לא בטביל 3 רציפים, אלא בטביל פיתוח תעשייתי. אם אני גוזר את המקום הזה, אני נשאר לתקופה של 10 השנים הקרובות ללא איזור תעשייתי. על דעת עצמי לא רציתי לעשות זאת. הבאתי זאת לפני הועדה וביררתי עם אנשי הימה, והגענו למסקנה זו: לעז עתה אנו זקוקים לישטח של 150 דונם בטביל המיבדוק. היות ולא ברור מה זה מיבדוק ומספנה, ואיך צריך לעשות זאת - זה ענין של מקצוע חדש - אנו איננו מחליטים ואיננו מתחייבים היות אלא רק לישטח של 150 דונם של המיבדוק. זה דבר אחד.

דבר שני - מאחר שהמבדוק, בכדי להגיע לעומק מסויים, צריך בשפוע שטח מסויים של מים, נחנת אפשרות ש המקום שייחפס בטביל המבדוק ישמש גם מקום מעבר להמשך התעלה, מה שאין כך אם תהיה שם מספנה. לאור זאת הסכמתי אהם שהמדובר הוא לת עתה על שטח של 150 דונם לצורך המבדוק בלבד, עם כל מה שכרוך בהתקשרות של קבע, על מנת שתוך שנה ייעשה המחקר הדרוש אם כדאי ב כלל להקים מספנה, ולאור זה תחליט הממשלה אם היא מוכנה להקים מספנה ולערער את תכנית הקישון. האופציה בידי הממשלה, לא בידי חברת הימה. תכנית זו מצריכה השקעה קטנה יותר, רק שני מליון לירות לצורך זה בלבד במקום זה.

לאור זה הוכנה טיוטת חוזה בין הימה ובין משרד החקבורה על תכנית זו, עם הרזרבה הזאת שם תוך שנה יתברר טצריך וכדאי, הממשלה לא תנצל את ה-150 דונם הנוותרים בטביל תכנית יותר רחבה עד השנה הזאת. ההכרעה בענין זה היא בידי הממשלה ולא בידי הימה.

באופן מקביל לזה היתה בעיה של מקום זמני למבדוק. הועדה שנתמנתה הגישה דו"ח. הימה הגישה שתי הצעות, אחת במרחק של 65 מטר מהרציף בנמל חיפה, זה יוצא מול ד גון, וזה תופס באופן ישיר כמאה מטר מהרציף. מקום שני יותר רחוק באמצע המעגן, בין שובר הגלים והרציפים באלכסון אחר. הועדה מצאה ליותר מתאים ופחות מזיק את המקום המרוחק 65 מטר מהרציף. פה התעורר שיקול פשוט מאד. אנו הקימונו, לפי התכנית שמטדנו לכם בזמנו, שני רציפים חדשים בנמל חיפה, שני רציפים שהצילו את המצב. בינואר-פברואר 1954 נתנה אפשרות לנצל שני רציפים אלה ולא היה שום סיכוי בנמל. יש עוד בעיה שאניה העומדת על יד שובר הגלים גורמת להוצאות נוספות, ולא חשוב למי, בגלל ההובלה בסירות מהאניה אל החוף, ואילו על יד הרציפים מפרקים ומטעינים מיד. המקום על יד הרציף הוא חשוב וזקר. השיקול היה - מה יותר טוב, לפהסיד מקום של אניה על יד רציף, או אולי 3 אניות על יד שובר הגלים. ופה היה עוד דבר, לא היה ברור אם רב החובל של הנמל או מישהו אחר מקבל עליו אחריות שיוכל להכניס אניה בין המבדוק והרציף ב כל הימים האלה שזה יתברר שהמבדוק יתמוך בהם.

כאשר קבלתי את הדו"ח של הועדה, נפגשתי אהה וישבנו שעה ממושכת כדי לבדוק את העניין. העניין לא נראה לי כל כך בדקתי בעצמי, נסעתי בטירה לכל מקור כדי לבדוק, והיה לי חשש שברגע שאנו מסדרי זאת כאן - (מטרטט את מפת הנמל) אין זו רק שאלה שלא יהיה מקור לעגינה, אלא תתעוררנה בעיות אחרות שאין אחד לא יכול היה לתת תשובה עליהן. לא היה ברור אם העוגנים של המבדוק קטנים או גדולים, ואם יפריעו או לא.

לבטוח הודעתי לה: אני מציע שמיד עם בוא המבדוק - וקבלתי הודעה מרב החובל של הנמל שאפשר להטיע את המבדוק לכל המקומות כדי לראות איזו צורה יש לזה - תהכנס הועדה ויחד ניסע למקום ונראה, ואז אני מוכן ללכת לאור החלטת הועדה.

זוהי פעולת מירדני. באופן מקביל נדון עניין המבדוק בעתונות. לא טפלתי בעתונות. העניין התחיל ב זמן העדרי בטורח מאמרים והגיע עד כדי החידות במגמות פולי יות. אינני יודע איפה המגמה הטוליטית, אם המבדוק יעמוד במרחק של 65 מטר מהרציף או 150 מטר.

מ. חזני: אימה הוא עומד?

טר החבורה י. ספיר: לעת עתה על יד הרציף. אבל זה אינו מקומו. היתה עוד הצעה. בזמן המלחמה היה מבדוק של האנגלים והוא עמד מהצד על שובר הגלים באופן שבזל רק מקומה של אניה אחת. אמרתי: אולי תכניח זו טובה יותר. בקשתי לברר. נפגשתי עם רב החובל והתברר לי שישנו עוד אלמנטים שלא ידעתי, יש בעיה של רוחות. התברר שתכנית זו אינה באה בחשבון.

החשט והחרדה מהמבדוק עלול להפריע לעבודת הנמל אינו חשט שלי הלבד. כל מי שיכ לו מגע עם הנמל יאמר זאת. לאחר שנים שבהן היו תקלות וצרות הגענו למצב אידיאלי פחות או יותר, ועתה אפשר לנסח לפתרון בעיות מקיות של הוזלת ההוצאות. והנה בא המבדוק ונחקע כעין בגרון. הודעתי לוועדה ולאנשי הימה: אני מתחבט קשות, אני מחסט, כי לשאלתי אמרו לי, אם קובעין מקומו של מבדוק ומעמידים עם את המבדוק, קשה להעבירו למקום אחר. מבחינת הרשטביליות המבדוק בקושי יסלם את עצמו באמורטיזציה ורביית.

ט. בבה: לשני מה הוזמן אפוא?

טר החבורה י. ספיר: כי פה יש חסכון ניכר בדולרים, ויש פה בעיה בטחונות ועולה על כל השיקולים הכספיים, כי ביום בהיר אחד, אם לא יהיה מקום לתקן אניות ויצטרכו לשלוח אותן לתיקון במקום אחר, נוכל לשמור עלי טפנות. זה שיקול מכריע. אם המבדוק יכסה את האמורטיזציה במלואו, או נצטרך לתת טובסידיות, אינני יודע, אבל אנו נותנים טובסידיות לספנות וחלופה, נתן גם למבדוק.

ביחס להזמנה מחבררים דבריה קצת קומיים. משרד האוצר חשב שאני מזמין את המבדוק מאחר שחברת השלומים לא פנתה לאוצר עם טדור כספי. כמובן שטענה זו מופרכת, כי אילו הייתי אני מזמין, זה היה צריך להכנס לתקציב הפיתוח של משרד. משרד האוצר מודיע לי שבחודר אוגוסט בחברר לו שלא מירד החבורה הזמין. היפה שלחה את המכתב לחברת השלומים, והודיעה על כך בישיבה עם מר רוזילי. אנשי הימה הודיעו שהם לא ידעו שטר היום הוא ענין המבדוק, זה היה ביוני 1954, ולכן איננו מיופי כוח לדבר עם רוזילי בעניין זה. לפי דבריהם, הלל דן הנמצא בגרמניה, הוא היחידה המכיר את העניין.

אגב, אינני רוצה לשמור על האפיזודה הספסית, אבל ביום אחד אני פתאום קורא בעתון על היחס של משרד החבורה שערבב פוליטיקה בעניין זה ולא מצא לנכון לבוא לחיפה להשתתף בהכנסת המבדוק לנמל. במגישה שהיתה לי בחיפה עם מר ברפל ואנשי הימה שאלתי אותם: האם הוזמנת? התחילו לטפר מעטה שהם צלצלו למזכירה במשרד החבורה. מר רוזילי לא קבל טוב הודעה, אני לא קבלתי שום הדעה, המזכיר הפרטי שלי לא קבל כל הודעה. בינתיים התפרטנו בעתונות יחסו הפוליטי של טר החבורה שלא מצא לנכון לבוא.

בחיפה העמדתי בפני חברי הועדה את השאלה באופן ברור ואחראי ביותר, עם כל השיקולים שהיו לי, והתברר לאחר שבא המבדוק

אלא המקום שאינרתי אני. למת עתה מחברר להמבדוק צריך להכין את עצמו  
תוך 3 שבועות. הוא נפגע בתוך זמן בעוד שבועיים ייגמר התיכון. המבדוק  
לא יהיה מוכן למסולה לפני 4 שבועות. כל הטענות, אם היו כאלה, שעל  
ידי הסהיית הקביעה הסופית של המקום יגרו עכוב בעבודת המבדוק - זה  
עורבא פרח. עכשו יש אורך להעמיק בנקודה אחת שטען יש טלע, וזה ייעשה  
תוך שבועיים-שלושה שבועות יוכל המבדוק לעבור מרחק  
של מאה מטר ולעמוד במקום הדרוש.

ש. גבה: מי עושה את הבודות ההכנה?

שר התחבורה י. טפיר: אנשי הימה.  
החווה בין האוצר ובין חברת הימה עוד לא נחתם  
עד היום הזה.

מ. חזני: מה מחיר המבדוק?

שר התחבורה י. טפיר: קרוב לסני מליון דולר.

החווה לא נחתם עדיין, ואני אניח על השולחן את  
השיקוליו שלנו. לנו מבחינת נמל חיפה חיוני ללא כל ויכוח, שהמבדוק יאז  
מנמל חיפה תוך שנה אחת או 10 חדשים. לית כך יש אורך בסני דברים: גוף  
שיבצע את המקום הקבוע ואמצעיו כספיים שיהיו בידו כדי שלא יטאר תקוע  
באמצע הע ודה מבלי יכולת לסיימה. עבודה זו יריכה לעלות כסני מליון  
לירות. כאן יש בעיה טכנית, כי לית כך יש אורך במכונה שואבת. והיתה עוד  
בעיה: ישן שתי אניות שבצמקית המקובלית והאפשרית אצלנו אינן ב אות  
בחסכון לתיקון במבדוק, האניה ירושלים ועוד אניה אחת. היות ואניות אלו  
צומדות להמכר, לא הגאנו אותן כחשכון. רוב האניות החדשות תהיננה זקוקות  
למבדוק רק כעבור שנה. שאר האניות הן אניות עטנות יותר שאפשר להסתפק  
לגביהן בעמק קטן יותר.

כיצד חובטת העברתו של המבדוק למקומו הקבוע מנמל  
חיפה כעבור 10-12 חדשים? עלתה הצעה, לא עלי, שנשאיר למשך שנה זו את  
המבדוק בבעלות הממשלה. אין יופעל המבדוק, בהחכרה או בצורה אחרת, אין זה  
חשוב. אני רואה הצעה זו כרצונית. בימים הקרובים נצטרך להכריע בה. דבר  
אחר ברור, שלא אטכית לחתום חוזה על עצם קניית המבדוק והחזקתו הזמנית  
כל זמן שאין לי חוזה מובטח על מקומו הקבוע.

כיום המצב הוא כזה: לתקופה של 10 חדשים יעמוד  
המבדוק בימל חיפה במסגרת החכרתו שהוא נחתם משריע. זה דבר אחד. דבר שני -  
מן ההכרח שיימצא לו מקום קבוע ליוכן תוך 10 החדשים הבאים. מאמצים לשם  
כך נעשים על ידי כך שמוכן הסכמ עם הימה מבלי לבטל את כל זמניותנו  
לפי החוזה הקודם, על המקום הזה והכנתו תוך אותה תקופה, עם כל הבטחות  
הדרושים. נחתי הוראה ליועציה הממשלית להמציא כל מיני אמצאות כדי להבטיח  
שהדבר יבוצע תוך 10 החדשים.

דבר שלישי - הבעלות הזמנית על המבדוק, ואולי  
גם הבעלות החמידית, גם אם חברת הימה תכין את המקום והמבדוק יובטח לה,  
תוכרע בימים הקרובים. זה אינו משנה את העניין של המקום הזמני.

זוהי, כפי שאתם רואים, פרשת המבדוק. עניין זה  
קבל, לצערה, הארה כזאת שאין לה שום סיכוח למציאות.

היו"ר מ. בנטוב: יכשו ישאלו החבריה שאלותיהם ואחר כך נשמע חשובת  
שר התחבורה.

ב. אמניאל: ברצוני לדעת באיזה תנאים בדיוק נמסרה לחברת  
הימה לא רק החכירה כי אם גם הבעלות על המבדוק,  
וכמקרה אינכתי יודעים, אני מבקש שנזמין את אלה שיודעים, כדי שנשמע ב אותו  
הכי ברור ומדויק.

שר התחבורה י. ספיר: המבדוק לא נמסר עדין לבטלות.

ב. אבניאל: חברת הימה הביאה את המבדוק?

שר התחבורה י. ספיר: לא, חברת השלומים.

ב. אבניאל: שאלה שניה - מה הם תנאי הערבות שדרשו מחברת הימה, ואיך יקיימו את אשר קבלו עליהם?

שאלה שלישית - מטרת התחבורה לא קבל הודעה רשמית מחברת השלומים שהמבדוק הוזמן. אבל באופן בלתי רשמי הוא יודע שהמבדוק הוזמן, והוא עלול להגיע בחצריך מסויים. מדוע הסתפק מטרת התחבורה בחלופי דברי אפלטוניים בכתב ובעל פה מבלי ללחוץ, כדי לקבוע את הדברים לפני המבדוק יגיע?

שאלה רביעית - מהו ההפסד הכספי הנובע מחוסר ראייה וחוסר תכנון וסידור העניינים כפי שאריך היה לסדר באוביקט כל כך חשוב וחיוני.

ט. זיסמן: אני מציע להפסיק את הישיבה ולהמשיך בדיון בישיבה הבאה.

היו"ר מ. בנטוב: אנו נשב עד שעה 13.30-13.45.

מ. חזני: א. מי הם הבטלים של חברת הימה כיום, ומי היו קודם?

ב. בדברי שר התחבורה שמענו כמה פעמים: "פנינו לחברת הימה בכתב ובעל פה ולא הגיבו". דבר זה מתמיה, במיוחד לגבי שר התחבורה היודע לקבוע עמדה נמרצת ותקיפה. עברו 18 חודש עד שהגיעה איזו תשובה ונזדמנת לישיבה. מה פירוט לא הגיבו? מדוע לא נקט שר התחבורה עמדה נמרצת ותקיפה לחתוך את העניין?

ג. מה הם הפיצולים לחברת הימה צריכה לשלם על ידי המרת חוזה - וברור שהיא הפרה את החוזה - מה הם הפיצולים הנזכרים בחוזה, האם זו נזימה או תשלום של 500 לירות למ.ד.א. או שאלה הם פיצולים רציניים? ומה בדעת מטרת התחבורה לעשות כדי לקבל את הפיצולים בקשר עם החוזה הראשון?

אני הבינתי מדברי שר התחבורה שכתאריך מסויים התברר לחברת הימה הזמינה את המבדוק.

שר התחבורה י. ספיר: התברר היא כתבה מכתב לחברת השלומים ובו מבקשת להזמין, אבל לאשהזמינה.

מ. חזני: במקרה דומה, כיצד מגיב על כך מטרת התחבורה, אם מיטהו מביא, למשל, אוטובוס באופן ישיר מחברת השלומים, בלי ידיעתכם?

שר התחבורה י. ספיר: חברת הימה ב ענין זה אינה נוטת בטוב אחריות. היא אינה חייבת להזמין מבדוק, ואינה חייבת לתת לי דו"ח. ב ענין זה קיימי אותם סדרים נקבעו על ידי ועדת הסרטי הכלכליים.

מ. חזני: שאלה נוטפת בקשר למקום הסופי בקישור. המדובר הוא על הכשרת מקום של 150 דונה, והרשות בידי הממשלה להחליט כעבור שנה אם מוטימי עוד 150 דונה בטביל מספנה כללית או לא. נניח שהממשלה תבוא למסקנה, שאין מטימים, האם יבחן הדבר עד הסוף, כי כעבור שנה יכול להחבר ש-150 דונה אינה מספי קים?

נמצאתי למד מצברין שלכל הדעות המבדוק היה צריך להגיע שנתיים וחצי אחרי ההזמנה, כיצד קרה שהגיע לפני הזמן?

שר התחבורה י. ספיר: גם האניות הגיעו לפני הזמן.

היו"ר מ. בנטוב: ברצוני לשאול גם כן מטרת השלומים:

א. בזמן שהמבדוק הגיע ועמד מחוץ לנמל, התפרסם בעתונות שהוא היה מוכן להכניס לנמל חיפה ועכבו את כניסתו. הייתי רוצה לקבל הסבר על כך.

ב. היות ולפי החוזה הכנת המקום על ידי הימה היתה אריכה לה תינתן שלוש שנים מיום חתימתו, נניח שלא היו מבטלים את החוזה ומקיימים אותו כל שנותיו, העובדה היא שהמבדוק הגיע לפני גמר התקופה הזאת סנקציה בחוזה.

מר רזילי: אז היו מכניסים אותו לאותו עסק שהיו אריכים להגיע אליו עכ"ל.

היו"ר מ. בנטוב: אני מבין שלחברת הימה אין כל מעמד בקשר עם המבדוק. היא התחייבה לה כין מקום, אבל איש לא התחייב למסור לה מבדוק, והיא לא התחייבה להכין מבדוק.

שר התחבורה י. ספיר: היא התחייבה להכסיר מקום ולאפשר תיקון אניות על ידי מבדוק.

היו"ר מ. בנטוב: היא לא התחייבה להכניס את המבדוק ומצד שני איש לא התחייב למסור לה מבדוק. היא רק התחייבה כחוק שלוש שנים ליצור מקום לתיקון אניות.

שר התחבורה י. ספיר: נכון.

היו"ר מ. בנטוב: אני מבין שהמבדוק לא הוזמן על ידי חברת השלומית במחבוא. היה ידוע שהמבדוק הוזמן. אם יש פרוצדורה שחברת השלומית אינה אריכה להזמין הזמנה מטווימת עלי אישור של איזה שהוא מסרד ממסלתי, האם היתה תגובה על מסרד התחבורה לעובדה זו?

שר התחבורה י. ספיר: הדגשתי שבמובן זה חברת השלומית היא בסדר יחזו או יותר, כי כדי להזמין אי ה דבר לא בטביל מזמין מטווי, מטסיר לה אישור תכניתי על מסרד התחבורה באישור הועדה.

היו"ר מ. בנטוב: אמרת שיש תכנית של 32 מליון למבדוק וטפנות. האם חברת השלומית רשאית להזמין בעד 32 מליון דולר מבדוק וטפנות עלי לקבל אישור של שר ספאייפיקציה?

שר התחבורה י. ספיר: ההחלטה אומרת: במקרה כזה חברת השלומית אריכה להזמין בהתייעצות עם הרשות המוסמכת.

מ. חזני: האם אחת מוכנים לקבל הצעה שהמבדוק יופעל על ידי חברה ממסלתי?

אני מבין שמימון הקיסון נעשה על ידי מסרדכת. האם נכון הדבר?

שר התחבורה י. ספיר: א ייחתם חוזה עם חברת הימה, היא תצטרך לממן.

ב. אבניאל: האם לא אטעה אם אומר ששר התחבורה אמר כי תחילה היתה תכנית להזמין מבדוק שלא מכספי השלומית, אלא הם הגישו תכנית להזמין מבדוק בלי השלומית?

שר התחבורה י. ספיר: מי, חברת הימה?

ב. אבניאל: אלה שביקשו את הזכות להתקין מקום.

שר התחבורה י. ספיר: המבדוק לא נמכר לפי תנאים, כי עדיין לא נמכר בכלל. התנאים המקובלים מטוח המנות הם: תשלום של 28 אחוז תוך תקופה של שנתיים עד אשר מביאים את החוזה, כי על פי רוב מקבלים את החוזה שנתיים אחרי ההזמנה. תוך שנתיים מטלמים 28 אחוז ואת היתר, אם אינני טועה, תוך 7 שנים.

טוב דבר עדיין לא נחתם עם חברת הימה, אבל אם ייחתם משהו, הרי זה במסגרת אותם התנאים.

לא התעניינה בפרטיה אלא אם היה צורך כדי להחליט  
 הפרוצדורה על ההתקשרות. אשר לתנאי הבטחונות לקיום החוזה החדש - אמרתי  
 ליועציר המלפסיה שיחפשו כל אמצעא כדי שהדבר יובטח. ההנחה היא זו:  
 לעתה עתה זו העעת סיוטא על חוזה שחמסר לחברה היממה. אם יימכר המבדוק  
 לחברה היממה, יהיה חוזה מיוחד על החזקתו הזמנית בנמל חיפה; אם לא - לא  
 יהיה חוזה מיוחד. אם יהיה חוזה מיוחד הוא יכלול פיצויים על הוצאתו  
 מסך בחום 10 חדשים. בחוזה על הקצוץ יהיו בטחונות להסליים את המלאכה  
 חוץ 10 חדשים. ופה ישני כמה שלבית: אם לא התחילו בעבודה בשלבים המתאימים,  
 יש פיצויים של אלף לירות ליום, אם לא הסלימו את העבודה - 5000 לירות  
 ליום, ועוד כמה בחונית שלכל יום יש טכומים כאלה שיכריחו כל חברה רצינית  
 לגמור את העבודה. על כך אני יודע גם ערבויות בנקאיות, באופן לקטה יהיה  
 להחליץ מבטחונות אלה.

אמרתי כבר, לדעתי יכול להיות שגם אירית המבדוק  
 ברטוחנו עד ליומן המקום בקיטון.

מטרה התחבורה לא ידע על מועד הוא המבדוק. לא  
 קבלתי שום הודעה. הוא ידע שהוזמן מבדוק. אבל פה מתעוררת שאלה פטוטה  
 מאד: יש פרוצדורה מסויימת במסללה שנקבעה על ידי הממשלה, היא מחייבת  
 חברות ממסליות ומוזמן במסדה שהוא נכנס לעניין. אנו הודענו לגוף אחר  
 היה לנו חוזה. אינני חייב לרוץ אחרי חב רת הלומים ולשאול: מתי בא  
 המבדוק ומי קבל את המבדוק. מחובת חברה הסוומים היה להודיע לנו את הדבר,  
 הם לא הודיעו.

אילו הייתי בא היום להניח שהיתה קטטרופה בעניין  
 זה - כי אני רטוח שגם את חברה היממה היתה מתחילה לעבוד, היתה מניקה  
 באמצע - אבל מבחינה הכלכלה הלאומית אינני רואה אסון גדול שקרה על ידי  
 כך, כי אינני מאמין בכל התכנית הגדולה של המסכנות. אילו היו אומרים  
 לפני שנה שאינם יכולים לעמוד בתכניות, היינו עוברים לתכניות אחרות,  
 הליקוי שנוצר הוא בזה, שהמבדוק יצמוד שנה אחת בנמל חיפה. לפעמים אני  
 מגיע למסקנה, שיש להחליט בקטיים ולחקן מאד לחשוב שאני יודע באיזה  
 אופן יותר טוב לעשות זאת.

בעניין זה ישנו דבר פטוט: לא ראיתי מחובתי  
 לרוץ ולחפש כתובת, מי צריך להודיע לי אפה המבדוק. אני יכול לתבוע מאותה  
 חברה שיש לי חוזה אחר, אינני חייב לרוץ אחרי חברה הלומים. בעניין זה  
 כמו בעניינים דומים יכולה לעמוד אלה. מכרעת. לא חכנס לאבנסטורה של  
 2-3 מליון לירות. אני בורה מאבנסטורות. כל עניין המבדוק זה דבר שמי שיראה  
 להחזיק בו יחזיק את הממשלה ולא להפך. האם יצו צורך להכניס את הממשלה  
 מראש לבוץ? אני עושה את כל המאמצים כדי שהממשלה לא חכנס לבוץ. אני  
 חוזר ומדגיש, לפני דעתי, מבחינת ההפסד הכספי היסיר של הדחיה, אני מקפץ  
 מאד אם יש הפסד גדול. כי אגיד את האמת, אינני יודע אם אנו יודעים, במרט  
 עכשו, איך יפסל המבדוק. אני מוכנס לעד אשר יפעילו אותו ויעשו נסיון  
 כמה חדשים, יתברר יותר טוב איך צריך להכין את המקום. יתכן שיחברו איך  
 צורך בכל החכמות שהמומחים חושבים עליהן, ואז את התכנית בקסון יבצעו  
 אחרת. אילו היו מכינים את העניין באופן עוורו, אינני יודע אם זו היתה  
 תכונה גדולה ביותר, כי למרות שכל הנתונים היו ידועים, הרי בכל יום מתברר  
 שיש דבר חדש שלא הביאו בחשבון.

אינני רואה זאת כקטטרופלי אם ינסו את המבדוק  
 בנמל חיפה בתקופה מסויימת, ובהקבלה לכך יכינו את המקום בקיטון. אם  
 התברר במקום 6 מליון לירות צריכה לעלות התכנית 12 מליון, אני מקפץ  
 בערכן של תכניות גדולות כאלה. היקענו טכום עצום בקיטון ולא יצא ולא  
 כלום. ההכנסה הגדולה שעלולה להיות, לאחר שהקענו 4 מליון לירות הא,  
 60 אלף לירות לשנה. שילמנו בסביל הקרקעות מליון וחצי לירות, ולא קבלנו  
 שום הכנסה.

פרטת המבדוק היא אחת הדוגמאות מה יוצא כדבר  
 אינו מתנהל כסדרו. הוא גורם רק לערבוביה. אילו הייתי יודע לבעניין זה  
 תצא קטטרופה, הייתי מתערב קצת אחרת.

מר רוזילי: כיון בעליו וחברת היממה הם טולל-בוונה ושחם. הם

בחורת שותף. היה עוד שותף שהיו לו 50 אחוז בחברה, וכשעזב שילמו לו, עד כמה שאני יודע, חצי מליון לירות.

שר התחבורה י. ספיר: פרטי החוזה אינם זכורים לי. אני יכול להביא את החוזה הקודם עם חברת הימה.

אשר לפיצויים, בעיית הפיצויים בחוק שלנו מורכבת מאד. אבל בודאי יש שם אפשרות של חניעת פיצויים לפי קביעה של מישהו, פסק-דין או בוררות. אנו נתבע אותם למשפט ואם יגיעו פיצויים נדרוש מהם פיצויים, כי בכל אופן נגרו על ידי כך נזק.

לי ברור לעת עתה, ואני בונה על נתונים של מומחים שאינני יודע אם מידת הטמכות שלהם, ביחס למקום הקבוע, שלעת עתה בטכיל התכנית המצומצמת של המבדוק מטפיקים 150 דונם, אינם מטפיקים אם המדובר על תכניות של מטפנות, שאינני יודע מה הן. אני יוצא מנקודת הסקפה שאין צורך לקבוע היום תכניות למטפנה. מתוך העבודה המושקעת להכנת המקום למבדוק בקישון, תהיה מיועדת לקישון עצמו.

עיינו את המבדוק בחוף, כי היחה טכנה להכניסו בשעות אחר הצהריים, ולמחרת בבקר הכניסו אותו.

אשר להכנת המקום למבדוק בחוף שמן, לא ידענו מה זה מבדוק צף ומה זה מבדוק יבש. ההנחה היחה שיכינו מקום לתיקון אניות. אם היו מתחילים לפני שנחיתם, היו צריכים היו להגיע למצב כזה שמבדוק צף יכול היה להכנס, כי אם יש שם חוף שאפשר לקטור את המבדוק באופן בטוח על יד החוף, גם אם אין הגנה מטפנת מבחוץ אפשר כנראה להעלות אניה ולתקן אותה בלי חשש גדול. אילולא היחה נגמרת העבודה, אפשר היה להעמיד שם את המבדוק.

על בעלות המבדוק עניתי, הוא ביום בבעלות חברת השלומים באופן פורמלי ומעשי.

מהי הפרוצדורה של חברת השלומים? - חברת השלומים יכולה להזמין ברזל, נניח, ב-30 מליון דולק ויש אחד עדיין לא בא לבקש לקנות. אז מחיעצת חברת השלומים עם הרשות המוסמכת. המשרדים אינם קובלים טפיפיקציה מדוקדקת. הברזל מגיע לארץ ומונח בבעלות חברת השלומים ורשות כרכוש שלה. למחרת בא אדם ורוצה לקנות. הוא הולך למשרד המסחר והתעשייה מקבל רשיון ומסחר עם משרד האוצר ביחה לתשלום. לגבי ציוד, שזה אינו ענין לתשלום מיד, יש נושא לזה גם בעיה של סדור התשלומים.

חברת השלומים לא הזמינה, בכל אופן לא הביאה אף אניה אחת על חשבון עצמה. כל האניות שבאו או עומדות לבוא הן כולן על בסיס של אשור ישיר שנתן לאניה מטויימת. למינין מטויימים.

בענין המבדוק, כאשר לא פנו - ואין זה ענין של אניה - יכולנו להניח שחברת השלומים הזמינה יודעת את אשר היא מזמינה. להכנס לפרטי הענין של מבדוק אף אחד אינו מוכן, פל איננו מומחים. משרד התחבורה היה צריך לשלוח מומחים לבדוק. אין לו מומחים, ויכול היה להניח שחברת השלומים אם היא מזמינה לפני הזמן שצריך להזמין, היא בדקה את הדבר. לפי הפרוצדורה ה היו צריכים להודיע לנו: הזמנו את המבדוק לעת עתה ללא מזמין, ומקוים לקבל אותו תוך שנתיים, ועליכם לעשות זאת וזאת.

היו"ר מ. בנטוב: אני מניין יאתה קובע שלא היחה להם חובה לשאול אתכם, וגם אינך חובע זאת.

שר התחבורה י. ספיר: לכאורה, באופן פורמלי, הם היו צריכים לקבל מאתנו לא אשור, אבל אשור של החיעצות על פרטי המבדוק. היות והמבדוק זה דבר מיוחד במינו יכול להיות שהם הניחו - כך הם טוענים - שאם הועדה אישרה מבדוק, היא יודעת במה-ה ענין ולשם מה הוא בא. חברת השלומים היחה צריכה להודיע דבר אחד: הזמנו בהתאם לתכנית שאישרתם מבדוק זה וזה, לעת עתה אין לנו מזמין, נא להכין מקום. שלוב ידיעת העניינים בין חברת השלומים והימה הביא לידי כך שהם הביאו בחשבון מראש שהמבדוק יובא למקום שיוכן על ידי הימה. אבל הם היו צריכים להודיע לנו. הם הודיעו לנו

שהוזמן מבדוק, אבל לא אמרו בטכיל מי ומתי יובא. אני לא ראיתי לחובתי לפנות לחברת השלומית ולשאול היכן המבדוק.

לא מן הנמנע שהמבדוק ישאר בבעלות הממשלה לתקופת זמן מסוימת. איך יפעל המבדוק זוהי בעיה פרינציפיונית שנוגעת לא רק לנו. המבדוק הוא מכשיר אבורי, אין זה ענין של בית חרושת או טרקטור. זה מבדוק לצריכה לידת את כל הספנות. אני יכוון לבוא ולומר: זה מכשיר אבורי ולכן הממשלה אריכה להפעיל אותו, והיא אריכה להכין את המקום, או שהיא אריכה להחכיר אותו באופן טוטאלי או מדי פעם למי שמבקש. פה יש שאלה שאינה נשללת על ידי המציאות והאפשרות. אבל זוהי שאלה של טיקול, אם צריכה הממשלה להפעיל את המבדוק. כנחגלי, אינני להוט ב שונ מקרה במקום שיסנו גורמים שאינם ממשלתיים המציינים לקבל את הדבר, לא לאפשר להם.

חוזה לרכישת המבדוק עם הימה לא נחתם ולא ייחתם עד שלא יוכן המקום הקבוע. אולי ברגע זה אינני מוכן לשון הודעה, כי אנו חייבים עוד לסקול ענין זה.

היו"ר מ. בנטוב: אני מודה לשר התחבורה בעד האינפורמציה. אנו נזמין לישיבה הבאה, בהתאם להחלטתנו, את נציגי חברת השלומית. אני מניח שבהזדמנות זו נוכל לשאול אותם שאלות גם בהס' למבדוק.

שר התחבורה י. ספיר: הדבר היחידי שספקתי למטור הוא, שכאשר שוחחנו עם הלל דן על המבדוק, הוא סיפר לנו שהזמינו את המבדוק. את הוא קבל זאת כהודעה מוטמכת למשרד התחבורה, הוא טעה.

היו"ר מ. בנטוב: אנו נחזור לענין זה. היום שמענו רק תשובות, יתכן שנזמין גם את חברת הימה.

שר התחבורה י. ספיר: אני חייב למטור דו"ח ולהשיב על כל מיני שאלות של חברי הועדה. אבל אינני חושב שאני צריך להתדיין לא עם חברת הימה ולא עם חברת השלומית. אני באתי להזמין את חברת הימה לבירור בפני הועדה?

היו"ר מ. בנטוב: אנו מעוניינים לקבל אינפורמציה. אנו נוהגים כך בכל העניינים.

שר התחבורה י. ספיר: חברת הימה אינה מוסד ממשלתי, זוהי חברה פרטית. היא אינה יכולה להיות חייבת דו"ח לממשלה או לכנסת. אם אתם רוצים לבדוק עובדות - בבקשה.

היו"ר מ. בנטוב: בדיון בבעיות שונות אנו מזמינים כל מיני גורמים, אבוריים ופרטיים.

שר התחבורה י. ספיר: אם חברת הימה היתה פונה לוועדת הכלכלה, כמו כל אחר, וטוענת ש קופחה, את אני חייב לבוא ולומר מה עשיתי. חברת הימה אינה תובעת אותי, אני אינני תובע אותה.

היו"ר מ. בנטוב: איש לא התכוון לשמוע טענות בין הימה ומשרד התחבורה. אנו רוצים לקבל מושג מלא בענין זה ולהמשיך בדיון ויכול להיות שנרצה לאסוף אינפורמציה נוספת.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 14.00