

מדינת ישראל
הכנסת

בש/שב

פרוטוקול מס' 109

מישיבת ועדת הכספים שנתקיימה ביום
ב', כ"ז באב תשי"ב (18.8.52), ב-10.30.

נוכחים:

- י. גורדי - יו"ר
- ק. לוז
- ד. שרי
- ח. לנדאו
- א. הוצפלד
- ש. דמין
- ז. שפר
- א. ציזלינג
- י. סורדר
- י. רוקח
- ז. סוזאייב
- ח. אריאב

חברים:

- ס. סנה
- א. גניחובסקי
- ס. קלמר

מוזמנים:

- טר זגבי - החשב הכללי
- טר ספיר - מנהל אגף הפיתוח
- טר גזק - סזכיר

סדר היום:

1. דברי הספד לזכר ד.צ. פנקס ז"ל.
2. ברכה לא. הוצפלד להחלפתו.
3. מינויים בטעיפי תקציבי טשרדי התחבורה, החקלאות, וטשרד ראש-הממשלה.
4. סקירת טר ספיר על הטחאנים (במסגרת תקציב הפיתוח), ושאלות חברי הוועדה.

=====

אני פותח את הישיבה.

היו"ר י. גורדי:

בש/שב

1. דברי הספר לזכר ד.צ. פנקס ז"ל.

נכבד בקימה את זכרו של ד.צ. פנקס ז"ל.

היו"ר י. גורני:

הגשרל מתאכזר אל ינו, טדי פעם בפעם נעקרים
מטווחינו אנשים במלוא יכולתם הרוחנית והאינטלקטואלית, שאילולי נסבר
בוטם היו יכולים לתרום עוד תרומה חשובה למשפחתם, לסביבתם, לצבור כולו.
כיד חסודה הטובה עלינו אנו נוהגים להפסיד אחרי מיסתן של הסת, ברוך דיין
אסת, אולם האסת היא, סקסה מאוד להסלים עם האכדות הללו. אנו מתדלדלים
בקצב מהיר באישים בעלי דמה ובעלי יכולת, באין להם תמורה הולמת.

ד.צ. פנקס היה אחד האישים שהעדרם יהיה טורנט
זמן רב בצבור. עקבתי אחרי עבודתו הצבורית, עבודתו יחד עטו כ-20 שנה
בעירית תל-אביב, ולאחרונה בכנסת. היינו יריבים פוליטיים, אך תמיד
ידעתי להעריך את כשרונותיו הנדולים ואת מסירותו הרבה לאנינים שעסק
בהם. ידעתי שהאיס נוסא בחובו יכולת גדולה, ובנוא הזמן הוא יעמיד
לרשות הצבור את הנסין הצבורי הרב שצבר ואת כשרונותיו הרב-צדדיים.
והנה בא המועד, קטה מדינת ישראל, ועמם הפולסנט העברי, ד.צ. פנקס
נתגלה כאחד האישים הבולטים בכנסת, ביחוד כיושב-ראש ועדת הכספים.
לא עבדתי עמו בוועדת הכספים בכנסת הראשונה, אך ידעתי שהכל מסבחים
את עבודתו כראש הוועדה. יכולתי לשפוט על כל על-פי הושיטתו בכנסת
בעניני ועדת הכספים ובענינים אחרים. לאחרונה עלה לשלב גבוה יותר,
ונבחר כאחד מחברי הממשלה. גם מתפקיד זה תרם תרומה חשובה מאוד לעבודת
הממשלה בכלל, ובמיוחד בתפקיד שהוטל עליו כשר התחם דה. סותו מבליה גדולה
שאינ לה תמורה.

ברשותכם אסלח אגרת תנחומים למשפחתו. יהיה

זכרו ברוך.

2. ברפה לא. הרצפלד להחלמתו.

אני מברך את חברנו הרצפלד להחלמתו, ואנו
סמחים לראותו עובד אתנו יחד.

היו"ר י. גורני:

3. שינויים בסעיפי תסצ"בי מסדורים.

קיבלנו סכתבים אחרים מהחשב הכללי.

היו"ר י. גורני:

משרד התחבורה
להלן בסעיפי תקצ"בו לשנת הכספים 1952/53, על-ידי העבות סכום ססעיף משנה
אחר לסעיף משנה אחר, בהתאם לסעיף 6(א) (1) של חוק התקציב:

המסדר הראשי

הכשרה מקצועית במוסמים, בחוט ובאלחוט, ברכבת ובקצוועות
אחרים, הקטנה ב-3,420 ל"י.
רכישת מכונות (פרט חדש) - 3,420 ל"י (לרכישת מכונות
בוסעים חדשם לשירות המסדר הראשי, בהתאם לבקשת שר התחבורה).

גש/שב

א. צילינג: אין לי התכנות להוספת הפרט החדש, אך אני מתנגד להקטנה בהכשרה קטצועית. יש לחפש את הסכום הדרוש מכל רזרבה שהיא, אך לא על חשבון הכשרה קטצועית.

מר זנגי: אני מוכן לחפש את הסכום בטעיף אחר.

ח. לנדאו: הייתי גם רוצה לדעת כמה מכונות ישנן במשרד הראשי של משרד התחבורה.

היו"ר י. גורי: כן קיבלנו מהחשב הכללי מכתב ביחס לשינויים בטעיפי תקציב משרד ראש-הממשלה לשנת הכספים 1952/53, על-ידי העברת סכומים מטעיף אחד לשני:

משרד ראש-הממשלה:

לשכת שר בלי משרד

ציוד משרדי - הקטנה מ-500 ל-100 ל"י.
היהוט משרדי - הקטנה מ-500 ל-100 ל"י.

הפרטים הממשלתי

בדק בית והתקנת מיבנים - הקטנה מ-25,000 ל-23,000 ל"י.

המשרד הראשי

בדק בית - הגדלה מ-1,000 ל-3,800 ל"י.
להתקנת קו טלפון לאספקת חשמל במשרד ראש הממשלה ולהוצאות בדק בית אחרות.

ס"ה הקטנות והגדלות - 2,800 ל"י הגללות, ו-2,800 ל"י הקטנות.

השינויים הנ"ל במשרד ראש-הממשלה - א. ו. ש. ו.

היו"ר י. גורי: כן קיבלתי מכתב מהחשב הכללי, הטבקש את אישורה של הוועדה לחלוקת הרזרבה במסגרת של 178,000 ל"י (מתוך 188,000 ל"י) אשר בתקציב משרד החקלאות והפיתוח לשנת 1952/53, לפי הפרטים שצורמו למכתב.

מר זנגי: הצעה זו הוכנה במשרדים עוד בראשית השנה, אך יתכן שלא היינו צריכים לדרון עכשיו בחלוקת הרזרבה, לאחר ההתיישרות הגדולה, היינו מתעללים אחת להצעות המשרדים, ויתכן שהיינו מזמרים שבשעת דחק זו אפשר לזרז על דברים מסויימים.

אני מוכן איפוא להציע הצעה חדשה בענין זה.

4. ספירת סך פ.ט.פ. על התחבובים והמכרות (במסגרת
הדיון במסגרת הפיתוח)

סך פ.ט.פ.:

אתחיל בענייני פ.ט.פ. ידוע לכם בוודאי שנתחם הסכם חדש בין מפעלי פ.ט.פ. ל-המלה בע"מ לבין חברת האשלג, לפיו עובר כל המפעל על רכושן לחברה החדשה, ותמורת זאת מקבלים בעלי המניות הקודמים, מניות רגילות בסכום של 1,220,000 ל"י, אשר יתנו להם בחברה 16% מניה יסוד של 51% תמצא בידי הממשלה. נוסף על כך יקבלו בעלי המניות הקודמים אגרות-חוב בסכום של 390 אלף לירות, שזמן פרעונם הוא כעבור 50 שנה. הממשלה תדאג לגורמים שיחתמו על מניות בסכום של 440,000 ל"י, המהוות 35% בדעה בחברה. פנינו ל-5 חברות והצענו להן להשתתף ב-5% חברת דרום-אפריקה, החברה המרכזית, חברת העובדים, לשכת הסטודנטים והתאחדות בעלי התעשייה. שני הראשונים קיבלנו תשובה שלילית, מהשלישי - תשובה חיובית, ושני האחרונים עוד לא השיבו תשובה טובה. נפנה לבנק הלאומי ובגדר אפשרות ליל אמיסיה של הסכום על-ידי פניה לקול רחב.

כדי להניע את המפעל ולהביע ל-135 אלף

טון אשלג, יש להשיב, נוסף להלוואה הטובתחת שהבנק לייבוא וייצוא בסכום של 2,5 מיליון דולאר, עוד סכום של 2,5 מיליון דולאר, יש צורך בכספיון דולאר בדוידים, וקבוצה של בעלי החברה הקודמת התחייבו להשיב הלוואה של הסכום הזה לתקופה ארוכה.

הנחל כבר בתחילתו של הצורך, נירד

בבר למקום הקבוצה הראשונה של הפועלים, יש להניח שתוך 6 - 7 חודשים יוכלו לשלוח את 60 טון האשלג הסונה בבדיקות. הבעיה הראשונה המתעוררת היא, האלת מי השתיה; יש אמצע במרחק של 18 ק"מ מעין סיים, אך לא ידועה עדיין כמות המים שלו, ומצבתיים מביאים מי-שתיה מעין-חוצה, שמבחינת המחבורה זוהי בעיה בטחונות המורה.

בעיה שניה היא, בעיית מי השטיפה.

לפניי נלחמת השחרור השתמשו לשטיפת המלחים במים שתוקים שבפס מעבר-הירדן. חלק מן המוסמים טוען בתוקף שאפשר להניע את המפעל ולעבוד חוסר גם על-ידי שטיפה במי הים. אין עדיין בטחון טוחלט בדבר, וזוהי הבעיה המרכזית ל המפעל.

בעיה שלישית היא בעיית כוח האדם.

פנינו לעובדים החשובים שעברו בזמנם בים-המלה וביקשו לחלק מהם להתגייס להנהלת העבודה, לתקופה ראשונה לפחות. התשובות אינן מעוררות ביותר, ולכן הכנסת האנשים לעבודה משהי זמן רב יותר.

בעיה רביעית היא בעיית המוסמים.

האשלג הקודמת טובנה להביא מספר מוסמים מארה"ב, שאחד מהם יהיה מנהל החברה. אנו גורמים אחרת, ואוסרים שמנהל זה יצטרך לטפל רק בעניינים שכנייים. פנינו למספר אנשים באנגליה, בארה"ב ולצ"כ הנמצא בדרום-אפריקה, והצענו להם תנאים די נוחים להצטרפותם לנהלת החברה, מבחינת המבצעים.

בעיה חמישית היא, בעיית ההובלה.

להניח שהכביש יושלם בדצמבר-ינואר, ובעבור חודשיים אפשר יהיה להעביר לטקום את תכולות, גם את אלה שהחברה קנתה ב-1947 ואשר מונחים עדיין בעתליה ובחטיפה.

גש/שב

החברה הקודמת לא הפסיקה את החקרים
ביחס לניצול הברום, הברום הוא עתה בשימוש גדול יותר בעולם,
ניתכן שהדבר יביא לנו, בהמשך הזמן, מכוסים ניכרים בטבע
זר.

המוסד השני שאנו מטפלים בו, הוא חברת
"מחצבי ישראל", שנוסדה על-ידי הממשלה בטרץ 1951, והממשלה מחזיקה
ב-20% של סניפות החברה. עבודת מחקר בנוגע התחילה בראשית 1949,
ועוד לפני שאילת שוחררה ידו אנשי המ"ד וסכונ וייצאם לנגב.
מספר אנשים טענו, שיש פוטנציים בארץ, ולכן היה מחקר הפוטנציים
אחד הדברים הראשונים שטיפלו בו כנגב. לאחר לבטים ואכזבות
הגיעו במקום אחד - במכתש הגדול - לגילוי שדה גדול של פוטנציים
הסתחלק ל-4 שדות משנה, ולפי המשוער אפשר לצל בשלב ראשון במקום
זה לפחות 150 מליון טון פוטנציים. ידוע לכם שיש בארץ בית-חרושת
לזבלים חימיים, המייצר עתה כ-4000 טון זבלים חימיים זרחניים
לחודש. עבור פוטנציים מהוץ-לארץ שילם בית-חרושת זה 40 דולאר
לטון, ובזמן האחרון ירד המחיר במשה דולאר. מאחר שהתברר עתה
שאפשר לנצל פוטנציים מקומיים, נישאר להרחבת בית-חרושת על-מנת
שיוכל לטפח כ-120 אלף טון סוסר לשנה, כמות שהארץ תצרך ב-1953
לאחר הגדלת שטחי ההשקעה. לשם כך יסדה "מחצבי ישראל" חברת בת
שיש לה גה 51%, ו-49% לחברה "דשנים", שתוך הגהה שאם "דשנים"
לא תוכל לממן את חלקה - יעבור החלק הזה לממשלה או לבעלי סניפות
אחרים, מתפקיד חברת הבת להתקין מיתקן כרייה לפוטנציים.

השימוש בזבלים חימיים זרחניים בעולם
הולך וגדל, וב-10 השנים האחרונות עלה השימוש ב-4 מליון ל-20
מליון טון, וישנו שוק לכרייה הפוטנציים. התכנית היא להגיע
תוך שנתיים - שנתיים וחצי לייצוא של 500 אלף טון פוטנציים לשנה.
האח"ח הזרחני של הפוטנציים שלנו הוא, 24% - 27%, ולשם ניצול
בעולם ובארץ יש להביא אותו ל-34%, כלומר - לאחוז הגבוה ביותר
של פלורידה או באריקה האזנית, ואנו יכולים לעשות את הדבר.

חברת "מחצבי ישראל", שנוסדה על-ידי
הבנק הלאומי וחברת זרוב-אפריקה, רוצה להקים מיתקן לריכוז חצי
מליון טון פוטנציים, לשם ייצוא. בשלבים מאוחרים יותר אנו רוצים
להגיע למכירה של 2 מליון טון לשנה. בשביל התצרוכת המקומית,
בדעת החברה להקים מיתקן ריכוז ראשון ל-120 אלף טון.

חומר אחר שתחילים לטפל בו הוא מלחים
פוטנציים. אם טון של פוטנציים רגילים מאימפורט עולה במל 15
דולאר, הרי מלח פוטנטי עולה למעלה מ-100 לירות שטרלינג. גם
התצרוכת של מלח פוטנטי בעולם הולכת וגדלה, ועלתה מ-500 טון לשנה
לפני 6 שנים ל-300 אלף טון לשנה עכשיו. אנו מתכוונים לבנות מיתקן
ראשון ל-10 אלפים טון ומיתקן שני ל-10 אלף טון נוספים. לתקציב
הכנסנו את כל הסכום הדרוש להקמת מפעלים אלה, אם כי חברת "דשנים"
תצטרך להשקיע את מחצית הסכום, מאחר שאין אנו יודעים את יהיה
ביכולת החברה להשתתף בדבר.

הבעיה החשובה בקשר לניצול הפוטנציים
היא בעיית ההובלה, הנתחלקת ל-3 בעיות משנה. ראשית - גישה
למכתש הגדול. הממשלה טוללת עכשיו כביש גישה למקום באורך של 16
ק"מ, והדבר יאפשר לנו להעביר בתחילה את חומר המכונניות למגדל-
גד או לחיפה. שנית - רכבת בין מגדל-גד או נען לבאר-שבע, שבחלק
אפשר יהיה להשתמש במה שסללו האנגלים ב-1918. שלישית - בעיית
צמל. אם במל חיפה ב-1951 עברו 1.650.000 טון, הרי הזמנת
חצי מליון טון מהמחצבים תעורר בעיות. אחת הפתרונות הוא בניית
בטיה קטן בים, והעברת החומר לאניה על-ידי רכבת או ירייה, דבר שאינו
מושפע גם מטצב הרוחות וכדומה. פוטנציים אשר תכננו את זמל-אניב

עורכים לנו תכנית לבניית הרכבת האווירית והבסיס בים. הדבר יוקם במרחק לא גדול מן המקום אשר חושבים לבנות בו את הנמל. שלב נוסף בתכנית - בניית רכבת עד למכתש.

הפוטנציאל יהוו יסוד רציני לתעשייה חייטית מטועפת. הטומחים אומרים שאפשר יהיה להגיע למוצרית נוספים אשר יחסכו זיכויים לנו מטבע זר. אם ההתקדמות בהתקנת מיתקני הריכוז ביגש ב-1954 לשני מוצרים פוטנציאלים: טודה-אש וטודה-קאוטטיק.

חומר נוסף, אשר יא כנר משלב של מחקר ראשוני, הוא הנחושת. הפוטנציאל נמצאים, כאמור, במכתש, במרחק 50 ק"מ מבאר-שבע, אך הנחושת נמצאת הרבה יותר רחוקה - במרחק של 25 ק"מ צפונה מאילת. לאחר שנמצא המקום המתאים, נעשו כ-20 קידוחי בסיס, עד לעומק של 200 מטר, ועל סמך זאת אפשר לקבוע שעל השטח של 3 קמ"ר ישנה כמות של 450 אלף טון נחושת נקיה. אחוז הנחושת שם הוא 1,8%, ואם-כך ישנם בעולם מקומות עשירים יותר, הרי מנצלים אפילו חומר של 0,6%. נחתם חוזה עם חברה בלגית שתתן לנו הדרכה, ותספקת זאת היא תקבל, לאחר עיבוד 30 אלף טון נחושת, 300 אלף דולאר, אך עד אז לא תוכל שום טכום עבור עבודתה. החברה בשוה שבספר יביה לעבוד כשנה הראשונה לאחר הקמת המיתקן כ-3000 טון נחושת. המחיר המנימלי של נחושת הוא 500 - 600 דולאר לטון.

כדוגמת יתר חומרים, הבעיה החשובה ביותר גם בניצול הנחושת היא בעיית ההובלה. בעיה זו היא חסודה יותר מאשר בעיית ההובלה של הפוטנציאלים מן המכתש, כי יש כביש למכתש, וכאן יש לסלול כביש באורך של 180 ק"מ, שיתחיל מתל-ירוחם. התחלנו לטפל בבעיה זו, כי כמות זו של נחושת וגם של חומרים אחרים מצדיקה השקעה זו, וגם יש לקחת בחשבון את הערך הבטחוני והכלכלי של דרך בערבה. אין לחשוב כלל על ניצול החומרים האלה מבלי שיהיה לנו כביש למקום. נוכל לביא את החומר לריכוז של 15% - 20%, אך התהליך האחרון יעשה בחיפה. אם נזכור שמדובר על מניית מיתקן ל-8000 טון נחושת לשנה, הרי יש להוביל 50 אלף טון לשנה, ואם נתקדם בייצור נקים בוודאי מיתקן גדול יותר. אין זו דק בעיה של סחיר הובלה לטון, כי בהובלה ארוכה זו יש צורך ברזרבה גדולה של סכונות. בניית הכביש הזה היא מבחינה טכנית קלה יותר מאשר בניית הכביש לשם-הסלח, גם לאח האסיון שנרכש בדרך ליס-הסלח. מסיבה בטחונית, הכדובה היא לסלול את הכביש במרכז הערבה. נעשו כבר כמה עבודות סוקדמות בשטח זה, נעשו סיורים אחדים והוחלט כבר, לאחר המייעצות עם אנשי הצבא, על כיוון הטונית הדרך, ויש להניח שתוך זמן קצר יחסית יצטרכו לגשת לסלילה.

הטומחים מציעים לערוך במסגרת מחקר יסודי, ייעוץ שהם חושבים שנמצא שם נחושת בעלת איכות גבוהה יותר וגם חומרים אחרים.

לא רחוק מקום הנחושת נמצא מנגן באיכות של 25%, נמוכה צרפתי חיונה דעתו שאפשר להביאו ל-80% מחיר חומר זה הוא 60 - 80 דולאר לטון. אלו מטפלים בבעיית ריכוז המנגן.

חומר אחד הנמצא במכתש, אך באיכות לא כל-כך טובה, הוא הברזל. למי ההערכה יש שם 15 - 20 טליון טון חומר ברזל, שיש בו 30% ברזל. מופחים שונים מחוץ-לארץ חינו דעתם, שאפשר לביא את הברזל הזה לתהליך של עיבוד. אך בינתיים מצא ביאולוב אחד, בארכיונים של מטשלת הטנדט, שבג'רפי - 70 ק"מ צפונה מאילת, נמצא ברזל בעל איכות הרבה יותר גבוהה, של 60% לטחות, וגם על שטח גדול יותר מאשר במכתש. אלו טכניגים עתה טסה ביאולובית וטוטוגרפית

בש/שב

של י"ח זה אשר טעריכים אותו ב-20 ק"ר. אם יש אמת בהשקרות האלה של הברזל בנ"רפי, אני חושב שהוא ינוצל שם, למרות שהוא רחוק ותר ב-80 ק"מ מן המכתש.

הדרך לא חשמש איפוא רק לניצול הנחושת, אלא גם למבוגן, ברלל וחומרים אחרים, כדוגמת החומר ששמששים בו לצרכי כלי חדשים - פאלת שדה, שעתה מביאים אותו מדנטרק בכמות של 2000 טון. חומר זה נמצא גם רחוק מאילת, באיכות של דנטרק, הנחשבת לבעלתהאיכות הגבוהה ביותר. אפשר לאתחמש במאות טונות של חומר זה לתצרוכת פנימית, ואפשר גם לייצא אותו. אך כל זאת לא יבוא בחשבון ללא דרך.

לצורך תעשיית הזכוכית היו מביאים חול סחוף-לארץ, דבר שעלה לנו 200 אלף לירות-שטרלינג. זה כשלושת-רבעי-שנה אין מביאים אותו סחוף-לארץ ושמששים בחול המקומי, כן הדבר ביחס לקאולין. למטרה זו בוסדה חברת בת של, טחצבי ישראל, המחזיקה ב-51% החברה זו, 34% נמצאים בידו, סולל-בונה" המשתמשת בחומר, ו-16% הושארו ליצרנים אחרים אשר ירצו להצטרף לחברה. הקאולין משמש גם חומר לצבעים, ומספר יצרנים משמשים בכמויות של חומר מקומי. אנו משתדלים לשפר את איכות הקאולין, נאז נוכל, לדעת מומחים סיובוסלביה, לחשמש בו לשם לבנים שחפות.

בתקציב סופיע סכום של 100 אלף לירות כשביל טכשירים נוספים לסכון הביאו-פיוז, התחווה מחלקה בסכון-וייצמן. סכון זה עוסק כשנה וחצי בבדיקות בעניני הנפט.

אנו מטפלים בשני חומרים נוספים: גפרית סככול. האנבלים התחילו להפיק בפרית לא רחוק מקבוץ בארי, אך הם הורידו רק את הסכבה העליונה. חומרים שיש לנו 100 אלף עד סליון טון בפרית, ותוך השנה הקרובה נוכל כבר לדעת את סידת הנכונות בהשקרות אלו.

בחולה ישנן שתי שכבות של כבול. לדעת חלק גדול של המומחים, השכבה העליונה ניתנת לשימוש, בתחליף לזבל אורבני. השכבה התחתונה היא בעלת איכות גרועה יותר, וישנם מומחים, כדוגמת טרון, הטוענים שהיא יכולה לשמש תחליף רציני לשם הנעת תחבת-כוח. מומחים אחרים ספקנים בענין זה. היה חשש שלאחר ייבוש זה ולה ילך הכבול לאיבוד, אך עתה הוחלט לייבש את החולה בצורה, שהכבול ישאר תחת שכבה של סים, סבלל שהדבר יפריע לייבוש החולה.

אנו מטפלים במספר נוסף של חומרים, כדוגמת מבן ביטמיניט, שאפשר להפיק מסנה חומר דלק, לפי דעת המומחים.

חברי הוועדה יוכלו להציב לטר ספין שאלות בנושא זה.

היו"ר י. גורדי:

האם ישנה הערכה של הסכומים שיש להשקיע בלירות ישראליות ובמטבע חוץ במשך 3 השנים

ז. פוררר:

במאות בענינים אלה?

האם ישנה הערכה של התוצאות במטבע חוץ שהמחצבים לאחר 3 - 5 שנים, אם נמשך בקצב תקציב זה?

מה הן התכניות ביחס לחשמל הדרוש לטפעלים

אלה?

בש/שב

מה היא הקונסטרוקציה המשפטית והכלכלית

של חברת "מחצבי ישראל".

האם הכוונה לשיטת מיסוי את המוטד שיטתו
כבר בבריכות ביט-המלח?

א. הרצפלד:

טלילת הכביש למחצבים, באורך של 180 ק"מ
עלול לארוך שנים רבות. האם מתבנים את התחלת העבודות בכביש זה,
או שאפשר יהיה להתחיל עם כביש עזר?

י. גרוסקי:

שאלת ההובלה טעמת במדינות רבות את
ניצול המכרות. האם אי-אפשר יהיה להעביר
את החומר ברכבת אוירית ישר מן המכרות לגמל?

טדוע יש להוביל את כל החומר לחיפה, אם
יש לנו שפת-צמח המתחילה צפונה מעזה? במדינות שונות ישנם בטלים
מיוחדים לייצוא של חומר גולמי, כי שה יותר נוח וגם יותר רציונאלי.
אני חושב, לכן, שיש לבנות בטל מיוחדים זאת, שיהיה נבדל אפילו מכל
בטל דרוסי אחר. אם נביע תוך 7 - 8 שנים ל-20 מליון תיבות תפוחי-
זהב, פירוש הדבר שיעברו את הטלים מליון טון, וננוסף על כך חצי
מליון טון חומרי אריזה. דבר זה יעסיק בטקסיסום את הבטלים הקיימים,
ולכן אני יואל אם ישנה מחשבה לקיים בטל מיוחד לייצוא חומרי המחצבים.

באשר לנו פעם שאפשר יהיה להביע להסכם
עם עבר-הירדן ביחס לקבלת מיסו מתוקים ליסיפת האשלג. ברצוני לדעת,
מה גודל תכנית זו. כן שמענו על תכנית אלטרנטיבית להעביר על-ידי
שאיבה את האשלג אל חוף הים, על-ידי אסקלון, ולעבר אותו סם.

האם ניתן לעבר באשלג ללא פחם?

בצדפת ישנו סך המכרות; האם אין צורך
שגם לנו יהיה סך לעניינים אלה? מי יתן הודעות לפעולת המנהל הכללי
של חברת האשלג, "מחצבי ישראל", חברות הבת, ויתר החברות?

חמורת אילץ בכספים של סמך קיבלה חברת
ים-המלח מליון ו-600 אלף לירות?

א. ציזלינג:

מהו הטעם החוקי שלהוכריות שהיו לחברה

בצפון ים-המלח?

על חשבון מי נטל הכביש ליסיפת המלח, והאם
גם החברה משתתפת באחוז מסויים בטלילת כביש זה?

ברצוני לדעת, מה הם הסידורים הנועשים
לצורך שיכון העובדים בחברות המחצבים השונות, ומה הן התכניות לשיכון
העובדים בסדום.

היקום ישוב בסדום, ובאיזה טרחק מסדום
יוקם הישוב של עין-גדי?

ט. גדי:

האם הרכבת לבאר-שבע היא דבר טעמי לזמן

הקדוב?

בש/שב

שמענו שישינם אנשים המוכנים לגשת לנטינת
וקידוחי נפט, ומהחוקקבל החוק; האם ישנו מצב דומה גם ביחס למחצבים
ולמכרות?

מדוע יש להוביל את חומרי המחצבים ברוטו
למחצבים? מדוע לא תוקם עיר חרושת על-יד תל-יורחם, למשל?

האם בקרבת מקום למחצבים ישנם גם מקומות
שאפשר לפתח שם חקלאות?

ל.אפרתי:
כבר זכינו לכך, שאנו משתמשים בסופר-
פוספאט שלנו, ומניחים שבדומה-ינואר
נסתמש רק בשלנו. אך ברצוני לשאול: מי קובע את מחיר הסופר,
ומדוע הסופר שלנו עולה ביותר מזה המובא מחוץ-לארץ?

מהו היחס בין ההסקעות בתחבורה הדרושה
לניצול המחצבים, לבין ההסקעות במיחנים הדרושים?

האם הובטח בתקציב זה שבע החוק הדרוש
לניצול תכניות הטובה?

ס.מנה:
ברצוני לשאול אם חברת פלסטיין פוספ
קומפניי חדלה לפעול במדינת ישראל או לא?
האם היא נכנסת כגוף לחברה החדשה, או ישנם רק בעלי מניות כיהודים?
הבעיה מענינת אותי גם לגבי חברת הדשנים. מה גורל המניות של פ.פ.ס.
בפרטיליזר?

ו.סוואיב:
האם ישנה מחשבה למסיכת הון פרטי לניצול
אוצרות הנפט, לאחר שהמסלה תכין את
הדברים? האם כבר ניתנו הלוואות לחברות פרטיות לניצול אוצרות
הנפט, ובאיזה כיוון?

קראתי שהוקמה חברת בת לניצול הנחושת
והברזל, ביחס של 50% על 50%; מהי האמת בדבר?

הי"ר י.בורני:
המסוכנות תתנה בישיבת מחר.
הישיבה סבורה.