

אד.

פרוטוקול מס. 147 / ג'

מליבת ועדת הכספים

התקיימה ביום ג', ח' באלול, תשי"ד - 6.9.54 בשעה 10.45

- נוכחים : היו"ר י. גורי
 י. בדר
 ש. בז'רנו
 י. בר-יהודה
 ש. דיין
 א. הרצפלד
 א. כהן
 ק. לוז
 ח. למדן
 ז. שפר

מזמנים: שר האוצר ל. אשכול

- פ. ספיר - מנהל משרד האוצר
 ח. רזילי - מנהל משרד התחבורה
 ד"ר קיסרון - מטעם משרד המספטים.

סדר-היום: המסך הדיון על תקציב הפיתוח לשנת 1954/55;
שאלות ותשובות.

היו"ר י. גורי: אני פותח את הישיבה.

בשולי הדיון על תקציב הפיתוח עלינו עוד לקיים בירור נוסף על ההפחתה של 1,500 יחידות דיור לארכי עולי תוניס, על פולת הסבדוק ועל ענין הפרדסים.

י. גור: בעלוונת הופיעה היום ידיעה האומרת כי המסילה הקציבה סכום של 1,5 מיליון ל"י להגשמת תכנית הביוב של אזור דן. אני מבקש לדעת מאיזה תקציב הופרש סכום זה.

היו"ר י. גורי: בתקציב מופיע סכום של 7,700,000 ל"י עבור עבודות לונות בתחומי הרשויות המקומיות, ו- 1,600,000 ל"י ממנו נועדו למפעל המרכזי של הביוב של אזור דן. ב"דגרי ההסבר יש ביאורים לענין זה.

י. גור: בעתונות פורסם שוועדת הסדרים הכלכליים קיבלה עתה החלטה על הקצבה בטך של 1,5 מיליון ל"י לתכנית הביוב.

המטלה חילקה בישיבתה אתסול את הרזרבה של התקציב הרגיל בטכום של 7 מיליון ל"י, ובין היתר הקציבה 1 מיליון ל"י לקופת-חולים. אג"י מבקש לקבל הסבר מה חולק ואיך, מאחר שוועדה זו מטרה לעצמה את הזכות לחלוקת 4 מיליון ל"י. האם הדברים יובאו לאיגוד הוועדה?

ועדת הסכנה לבדיקת מצב הסטבחים והפזון בצבא הגישה מסקנות והמלצות הסתייגות הקצבה מסויימת. על ועדת הסכנה הוטל להמשיך בעבודתה, אולם בינתיים יש צורך להגשים את ההמלצות ולהקציב את הטכום הדרוש.

האם יש תכנית לקיים סיורים בזמן

הפגרה?

היו"ר י. גור: פניתי לשר האוצר בענין חלוקת כספי ה"סילואים", אשר לפי חוק התקציב אין הממשלה רשאית להשתמש בהם אלא באיגוד ועדת הכספים. השר השיב כי הענין מסתהה היות והממשלה טחכה לטיוח עבודתה של ועדת הקיסמוצים. מכל מקום, אם הממשלה החליטה שיהו בגדון, יובא הדבר לאיגוד ועדת הכספים.

בענין הסטבחים בצבא כתבתי מכתב, שאת

תכנו הבאתי לידיעת הוועדה.

בענין הסיורים - אברר מתי סוכנים חברי הוועדה להצטרף לסיורים, ובהתאם לכך אערוך את התכנית עם הסדרדים המתאימים.

פ. ספיר: על ענין חלוקת הרזרבה ישיב שר האוצר.

פ. ספיר:

תכנית הביוב - ישנה תכנית קאופטן אשר נמצאת בטיפול כבר 3 - 2 שנים, היות ונמצאו עליה עוררין. בוועדת הסדרים הכלכליים הוחלט עקרונות לקבל לתשומת-לב את התכנית הזאת. הטכום של 1,5 מיליון ל"י מופיע בתקציב, והוא נועד להשלמת השלב הראשון. טכום נוסף בטך 1,200,000 ל"י מופיע בתקציב הבא.

המין הדיון על תקציב הפיתוח - תקציב מידד התחבורה.

היו"ר י. גור:

במסגרת הבידורים שניהלנו בוועדת הכספים על תקציב הפיתוח, שמענו דברי הסבר מפי שר רזילי מנהל מידד התחבורה על המבדוק הצף עומדים להביאו בקרוב סגורטניה. מדברי שר רזילי מסתבר שלא ברור מי הזמין את המבדוק, מי הם בעליו ומאיזה תקציב הוזמן. כן לא ברור היכן יהיה מקומו של המבדוק, במל חיפה או במל הקיסון. באותו ענין נשאל גם מנהל מידד האוצר כמה שאלות, ובחלק מדבריו נתגלו סתירות בינו לבין שר רזילי מבחינת התפתחות הדברים בעבר. מדברי שר ספיר יכולתם לסכם שמידד התחבורה שלא בשעתו תפקיד מכריע והוא אשר תבע את הבאת המבדוק וביקש תקציב ליהם כך. בנוגע להערכת הסתירות קיימות דעות שונות, אולם חברי הוועדה הביעו את רצונם להציג שאלות נוספות בנוכחותם של שני מנהלי המסדרים.

רצוני לציין כי בינתיים נתמנתה ועדה מסלית לבירור ענין זה, החבריה הם ה"ה רזילי, בליקמן וספיר. ועדה זו קיימה כבר ישיבה אחת והיא עומדת לקיים ישיבה נוספת מחר באיפה.

פ. ספ"ב:

אבי טבק להודיע, על דעת סדר רוזלי ועל דעתי, כי נתמנינו יחד עם סדר גליקסן כוועדה על-ידי מ"ס לר התחבורה סדר ברוביטיין, לטע בחינת הטעם קיימנו ישיבה אחת בה בחנו אפ"ריות לונות לל סקום העמדת הסבדוק, ואנו עומדים לקיים ביום רביעי ישיבה נוספת בחיפה בהשתתפות כל המעוניינים בדבר והסוסטמים, סתוך מגמה למצוא סקום סתמי לסבדוק כדי שבוכל לבאלו באופן יעיל תוך פרק הזמן עד לייסאם עבורו סקום קבוע. למעשה אבי יכול להטמק בהודעה זו, אול אם חברי הוועדה מעוניינים לאחזור על המינפורמציה יסטרתי באופן תסציתי, אני סוכן לעשות זאת.

אביות הצל היזר י גוטעות פעמלים ביבה לחו"ל כדי לקבל טיפול סתמי, והדבר עולה לודייה במאבע הוד. גם אביות וצלי הסלחמתי ללנו עוזבות את חופי הארץ לרגל פעולה זו, וסטרד הבטחון וצה"ל סוסרדים בגלל היעדון.

סדר הבטחון החל לטפל באבאת סבדוק צף עבור אביותיו עוד ב- 1948, וגו הוזמן סבדוק קטן אשר טבע בדרך ברטיסט הסחורות והוחלט להזמין סכספי הסילוסים כלול היה גם סבדוק ישיפת ההזמנות הוכנה על-ידי הסוסרדים היובנים ונסמרה לוועדת הסרים הכלכליים. ועדת הסרים הכלכליים העבירה את הטיפול בקביעת סדר העדיפויות לוועדת סינה לבקראת "ועדת הרוביץ", בה משתתפים - ד. הרוביץ כיו"ר, ד"ר יוספטל, ה. דן, סר גליקסן (סקודה סר ליפטיץ) ואנכיל. הוועדה קבעה סדר עדיפויות ססויים והחליטה על רטיסט סחורות בסכום לל 110 - 100 מיליון דולר. ברטיסט אשר הוגמה על-ידי ססרד התחבורה היה כלול סבדוק צף.

בייבתה סיום 21.8.53 קבעה הוועדה סדר עדיפויות והעבירה את הרטיטה לוועדת הסרים הכלכליים. החלטת ועדת הסרים הכלכליים סיום 16.11.53 אסרת:

א. החלטות ועדת הסינה לקביעת סדר עדיפויות לרכישת ציוד בטטורת קבוצה 2 אשר התקבלו בנוכחות ב"כ הססרד הנוגע בדבר ללא ערעור סצדו, הן סופיות וביצוען ייסטר לחברת הסילוסים.

באם סיר או בא-כחו סודיע בססן 48 טעות על ערעורו, יתעכב ביצוע ההחלטה והעגין יבוא לדיון;

ב. חברת הסילוסים תבצע ההזמנות רק בכח רטיזנות יבוא שהוצאו על-ידי הרות הסוססכת הנובעת בובר, פרט לסקרים שאניינו בפסקה א'.

דצוני להביא לידיעתכם את הפרטים הבאים בקסר להזמנת הסבדוק הצף:

1. בחדס סרץ 1953 התקיימה פגישה בין סר התחבורה לבין הטנהל הכללי של חברת הסילוסים בנוכחותם של היועץ הכלכלי והיועץ ההסנדסי של ססרד התחבורה. כתוצאה מפגישה זו הוגמה לחברת הסילוסים תכנית פיתוח הכוללת רכישות חיוניות ביותר לל ססרד התחבורה ל-4 ינים (סכתב ססרד התחבורה סס. 1/58 מ- 28.4.53 ותיקון לסכתב זה סס. 1/58 מ- 6.5.53). ברטיטות הצירוד לל שני הסכתבים הנ"ל סופיע בפרק 5 "צירוד למפעלי תחבורה" - סעיף 1: סבדוק צף של 7000 טון.

2. בירורים סכניים וסקצועיים התקיימו בטספר ישיבות בין היועץ ההסנדסי של ססרד התחבורה לבין חברת הסילוסים וגורמים אחרים, ובתוכם ססרדי ססילה הנוגעים בדבר.

3. דרישת ססרד התחבורה הנ"ל בכללה בתזמיר סס. 3 סיום 4.6.53 אשר הוגי על-ידי חברת הסילוסים לוועדת הסרים הכלכליים. ועדת הסרים איירה עקרונות את תכנית הפיתוח הכלולה בתזמיר זה והסילה על ועדת סינה ברצותו של סר דוד הרוביץ בדיקת הפרטים.

טד.

(4) ועדת המינהל של ועדת הירידים הכלכליים
החליטה בלייבתה ב- 21.8.53 לאשר את הסכום של 10 מיליון דולר לרכישת
אניות ומבדוק צף.

(5) בפגישות שהתקיימו בין שר התחבורה לבין
המנהל הכללי של חברת היילוסים, ובהן נכחו המנהל הכללי של משרד התחבורה
וכן ה"ה י. פיקר, י. פייטר, א. ציטרון, בתאריכים: 26.1.54, 16.3.54,
ו-27.4.54, נמסר לשר התחבורה על התקדמות בבניית המבדוק ובדוננו שאלות
הקשורות בטיקוטו.

התחליבתי למסור לוועדה יוני תאריכים
נוספים, ורצוני לעמוד בהתחייבותי. אני מקבלים מדי חודש בחודש דו"ח
חדשי שהנהלת חברת היילוסים על דרכי ותאריכי ביצוע ההזמנות. דו"ח
זה נמסר לכל שרי המטה, ולאנ דוקא לשרים הכלכליים המעוניינים בדבר.
בדו"ח ט-30.4.54 בזכרת בין היתר ההזמנה של המבדוק הצף, וכן בזכרית
תנאי התשלום ונמסר, כי חלק כלול בתשלום של 1954/55 ועוד סכום של
21 מיליון ש"ח עבור 4 אניות ומבדוק צף, אשר ישולם בטווח שלוש שנים.
אין ברשותי התמליך המדויק של יום ההזמנה, אבל ברור שהיא נעשתה לאחר
החלטת ועדת הירידים הכלכליים. ביקשתי שהמסלולת בקלן להמציא בכתב את
התמליך המדויק בו נחתם החוזה על בניית המבדוק.

על-סנת לאפטר לוועדה המסלולית שנתמנתה
לענין זה עבודה עניינית וריקטה בלייבתה ביום רביעי בחיפה, אני מציע
לוועדה לדחות את הבידור עד לאחר קיום הייבתה.

היו"ר י. גורי:
מר רזילי אמר - ואני קורא קטע מפרוטוקול
של לייבת ועדת הכספים מיום 22.8.54 - את
הדברים הבאים: "... כשהייתי בחודש דצמבר בקלן יסעתי בין היתר שבונים
ים מבדוק. גם משרד האוצר לא יודע על כך. אף אחד אינו יודע מי הזמין.
בשילוסים אוטרים לא הזמינו. אנו לא יודעים על כך, ו"היטה" אוטרת
שהיא לא הזמינה. הוצאה זו אינה מופיעה ביום סקום. בייבתים יש מבדוק.
עד היום אין תשובה ברורה מי הזמין. אנארים להלל דן הזמין, אבל לא ידוע
ידוע אם סטעם היילוסים או סטעם סולל בונה כמותף ב"היטה". דברים
אלה אינם סתאיסיים לדברים שנאמרו על-ידי מר ספיר ולכן אינני יכול
לקבל את הגירסה שאין סתירות.

א. כהן:
אני מבקש מר רזילי להבהיר לנו את הסוגיה
הזמין - האם הכוונה למי הזמין בארץ או
לבעלים לעמיד לבוא של המבדוק?

י. ברר:
אני מבקש שהבידור יתקיים היום ולא יידחה,
היות ובתוצאותיו תלויה ההסתמיגות שאני
עומד להכניס.

אינני מעונין בסתירות בין אינפורמצייה זו
או אחרת או במאמצים ליישבן על-ידי חקירה נוספת; אני מבקש לדעת מי
יהיו עתה הבעלים, לאחר שהדבר כבר נעשה וזהו נכס חשוב ויקר. האם
רכוש זה נמסר לבעלים בתמורה סתמיטה, או באיראי ל-25 שנה שזה כמעט
בבחינת הענקה?

אני מבקש לקבל אינפורמצייה, שביבילי היא
חסונה ביותר, על הכיירת הנטל לקבלת המבדוק. כאן נאמר שיש צורך בעוסק
של 14 מ" לשם הפעלת המבדוק - האם עובדה זו לא היתה ידועה טראסט? מדוע
לא נעשה דבר בנדון?

מענו עתה שהמבדוק יהיה נבעלות
מסותפת של משרד הכסחון ושל איזו חברה חדשה. אני מבקש לדעת אילו
סידורים ייעשו - כיוון שזהו מבדוק יחיד בארץ - כדי שהשליטה הסופית
והמכרעת עליו תהיה בידי הממשלה?

אד.

ז. בר-יהודה:

בדצמבר 1953 נוכח סר רזילי עצמו לדעת
הולך ומוקם מבדוק. מה עשה מסדר התחבורה
סמוך ועד עתה כדי לברר את התעלוטות הללו על-מנת להבטיח לכסף לא יוצא
לריק והמבדוק לא יעמוד ללא שיטוט?

את האוצר, שהוא אחראי לענייני השילומים
רצוני לשאול: מי החליט על סטירת הדברים ל"היטה" ובאילו תנאים? מי
החליט על הסותפות בין מסדר הבטחון ל"היטה" ומה הם תנאי הסותפות?

ח. קלמר:

איזה הוא המסדר המזמין סחברות השילומים
וכיצד מבוצעת ההזמנה?

האם ילנה ההזמנה בכתב של מסדר התחבורה?
ואם כן - כיצד אפשר להבטיח זאת?

יכולה להיות אי-הבנה ועלוטים להיות חילוקי-
דעות, אולם מדוע צריך לצאת הדבר לרשות הרבים? האין הסתמלה מסוגלת
להסדיר את הדברים בתוכה? האם אנו נייב כמון וננייב את הסתירות?

אני מציע שיועדת הכספים תבחר ועדת חקירה
למען בדוק את הפרטים.

ט. בז'רנו:

אני מבקש לדעת את תאריך ההזמנה.

פ. ספיר:

ביקשתי שהמסלולת בקלן להספיק בכתב את
התאריך המדויק של ההזמנה. אני יכול לומר
בבטחון שהמבדוק הוזמן לאחר החלטת ועדת המינהל ועדת המורים הכלכליים.

ק. בז'רנו:

זאת אומרת שהמבדוק הוזמן לאחר נובמבר 1953.
יורשה לי להביע ספקות בקשר לאפשרות של בניית
מבדוק צף בסך 10 חדשים. אני סבור שזה אינו ענין שהוזמן ב-1953.

פ. ספיר:

חברת השילומים החלה לפעול בקלן ביוני 1953.
קודם לכן לא היה מסדר פורמלי להזמנות, פרט
להסדר בענין הדלק.

ק. בז'רנו:

למה ההסדר הוא שההזמנה נעשתה ללא באמצעות
חברת השילומים ורק אחר-כך הועברה אליה?

האם כדי להפעיל מבדוק כזה אין צורך גם
בבתי-סלמכה סורכבים עם ציוד מתאים לטעם תיקונים? האם הדברים הוזמנו
ועומדים להגיע?

א. הרצפלד:

באשר לנו המבדוק בחוץ, הוטבר כמה מטבע
חוץ הוא יחסוך למדינה וגם הודגש כי יש מקום
עבורו בישראל. מדוע צריך היה סר רזילי להביא את הדברים לשולחן זה
על כל הפרטים שאינם מייכים לכאן?

היו"ר י. גורי:

סר רזילי הופיע לפנינו בתור מנהל מסדר
התחבורה והוא ראה מחובתו לומר את אשר אמר.
הוויכוח הוא רק על הצד העובדתי, באיזו טידה מתייבשים הדברים מבחינה
עובדתית.

א. הרצפלד:

שמענו את סר רזילי, שמענו גם את סר ספיר
ועלינו להעביר את הענין למסללה להכרעה; לא
אנו המוסקים והמופטים בנדון. אני מציע להעביר את הענין למסללה ולא
לעסוק בו יותר.

מד.

ח. רוזילי:

מחובתי ראיתי כל להעיר לדבריו של חבר-הכנסת

הרצפלד. אני לא ביקשתי להופיע בפני ועדת

הכספים - נתבקשתי להופיע; לא אני הבאתי את ענין הסבדוק לוועדת הכספים - נתבקשתי להביאו, ועל שאלות יו"ר הוועדה בנוגע לסבדוק עניתי את אשר עניתי ואני אחראי עבור דברי, ואתם תשפטו אם עניתי נכון או יפה, או אם עניתי בכלל לענין.

אני חייב לוטר כי נראה לי שבאמת דברים כגון

שלא לענין. אין יום סתירה לא בדעות, לא בחוסר ולא ברוב הדברים בין סר ספיר לביני; אין זה בירור בין סריר האוצר או הכסחון מי ששניהם עיה עוול זאת מי צריך להאשים, קיים רק הבדל אחד בין סריר התחבורה לאוצר והוא שייך לסדר הדברים: האם הדברים נעשו בסדר, ואם לאו - מדוע ואיך. ומהו הסדר בנדון?

היות לי סדר מסוים - והתאריכים אינם שונים מאלה

סטור סר ספיר - אולם/וי"א כאן אי-הבנה, הרי לי לסטור דבר מה בקטר לתאריכים הללו. בנובמבר 1952 - וזהו תאריך נוסף - נכתב סכתב לסנהל הכללי של סריר התחברה סר יינד הטנוח בנדון סבדוק. הסכתב נכתב על-ידי איגוד רבי החוגלים והטהנדסים. בסכתב נאמר שנודע להם כי בעיית הסבדוק נטל חיפה עומדת להיפתר בעתיד הקרוב על-ידי רכישת סבדוק צף, והם טרשים לעצמם להביע כמה דעות לל סומחים בנדון. זה היה בסלהי 1952.

ב- 26.2.53 הובא ונחתם על-ידי יר התחבורה

הנוכחי הסכם עם חברת "היטה". לפי הסכם זה נמסרת להם קונצסיה על טקום לסבדוק בטקום מטוים בסביבות נמל חיפה, להתכנית עבורו הוכנה על-ידי סומחים. לפי סעיף 4 ל אותו הסכם התחייבה "היטה" להתחיל בהקמת מספנה תוך שלושה חדשים טיום חתימת ההסכם ולהסיין לפתח את הסכם. בהתאם לסעיף 12 התחייבה החברה לילם במשך יינה דמי חכירה בסכום של 4,800 ל"י.

ב- 28.4 - ואת התאריך הזה הזכיר סר ספיר -

נכתב סכתב על-ידי היועץ ההנדסי של סריר התחבורה לסר ה. דן למסרד השילוטסים. בקטר לתקציבי הפיתוח לארבע שנים נאמר לנו שיש להגיש הצעות לחברת השילוטסים לא רק עבור הצרכים ההכרחיים המידיים אלא עבור ארבע שנים, וכי עלינו להכין רשימה - לא חיוב עד כמה ארוכה - של כל הדברים שאנו רואים בהם צורך לפיתוח במשך ארבע שנים. ברשימה זו, שהיועץ ההנדסי שלנו צירף לסכתב לחברת השילוטסים - שהיא אגב רשימה ארוכה ומסתכמת ב- 66,700,000 ל"י לסירותים בלבד - מופיע סכום של 19 מיליון ל"י עבור רכישת אניות, 1,5 מיליון ל"י עבור סבדוק ו-3/4 מיליון עבור מחפר צף.

בקרת סריר התחבורה נדונה - כפי שאמר סנהל

סריר האוצר - בוועדת מינה של ועדת הידים הכלכליים, ובניגוד לסה שנאמר כי יש להכין תכנית גדולה ביביל לנצל את השילוטסים בסידת האפשר, מצאה לנחוץ ועדת המינה לקצץ את הרשימה באופן דרסטי, ובסקום הסכום שביקסנו עבור אניות, סבדוק ומחפר, א שרה לנו הוועדה בסך-הכל רק 10 מיליון, היינו: קיצוץ של יותר ממחצית הסכום שביקסנו. החלטה זו נתקבלה ב- 21.8.

סריר התחבורה הודיע אז לוועדת המינה שאין

הוא רואה כל אפשרות לערוך את ההזמנות בגבולות של 10 מיליון ל"י, אפילו לגבי הזמנת אניות בלבד. ראינו ורואים אנו בחידוש הצי הסחרי שלנו צורך חיוני עליון בעל עדיפות ראיונית, וברור כי הדבר לא יוכל להיעשות ב- 10 מיליון ל"י. מכאן מתחילה הדרך להסתעף במקצת, אולם ראוי קודם להבהיר לוועדת הכספים כמה עובדות.

סריר התחבורה אינו מוסין אניות ואינו מוסין

סבדוק, אולם סריר התחבורה מוסין רכבות, למשל, כיוון שהרכבות שייכות לטדינה; הצי הסחרי ואניותיו אינם רכוש המדינה. סריר התחבורה מוסין לבדוק את ההזמנות היזנות, באיזו מידה הן נחוצות, ואחר-כך לתת את הטלצתו. על סריר התחבורה לטפל, יחד עם המוסדות המוסטכיים, בהשגת תקציב אשר בסופו של דבר מופיע בתקציב התחבורה, אבל לא להזמין.

מהתאריך ההוא לא פנה מ"י לסניף התחבורה
בקשה לדאוג להגשמת סבדוק עבורו, לא חברת "היסה" ולא גורם אחר.
גורמים כמו צי"ם, עתיד וכדומה דאגו לסניף התחבורה יספל בענין
הזמנת אגרות עבורם, והסניף פעל בהתאם לכך. סניף התחבורה דאג לאותם
הגורמים ההכרחיים להם היו בעלים, כי הוא לא הזמין ולא יזמין אלא
עבור גורמים אשר הזכירו שיש ביכולתם לרכוש את הסחורות הסופרסנות.
צי"ם הגישה לנו תכנית ספורטת כיצד היא רואה אפשרות לקנות את האגרות.
חברה זו הצביעה על אפשרות לסכור את הספינות הישנות, על הסידורים
שעיתה עם סניף האוצר לחלוקת במשך מספר שנים ועל קבלת אגרות סחפים.

יצונו ל"היסה" לראיונה בכתב ט-24.3 (ההסכם
נחתם ב-26.2) ויאלנו לגדול הצעתם. על מכתב זה, שהעתיקו במצא עמי
כאן, וכן על פניות בעל-פה לא נתקבלה תיובה או תגובה. ב-3.5 שלחנו
תזכורת, יגה עליה לא קיבלנו תיובה. ב-15.6 הזמנתי אלי את אנשי
"היסה", וייל עמי כאן היוטן בו נר"ם סי ומי באו. נכחו בישיבה
סר הדני - ספע "טולל בונה", סר כץ מחברת "היסה" וסר יודנפריד ס"העוגן
כן הוזמנו לאותה ישיבה היועץ ההנדסי ויועץ הנטלים. אנשים אלה סטרו
באותה ישיבה שלצערם אין הם יכולים לספור אינפורמציה בנדון, אותה יכול
לספור רק סר ה. דן הלוטה בחוץ-לארץ, ועם בואו יתקשר עמנו. באותו
סעוד - והזכיריה ר"ופים אצלי - סטרתי להם הודעה קטגורית בשם סר
התחבורה, שהסבדוק אינו יכול בשום פנים ואופן - ולו גם באופן זמני -
להיכנס לנטל חיפה ועליהם לאחוז באמצעים ולדאוג למקום סחפים עבורו.
על הודעה זו לא קיבלנו כל תגובה, לא סר דן איר לא הוסיע בסנידנו
ולא ספיייהו אחר. הענין כאילו לא נגע לאיש.

כבה אסרתי בישיבה הקודמת ימין כל ויכוח
או שאלה בסניף התחבורה בנוגע לעצם הסבדוק ובצורך שיש בו. גם כי אינני
יודע כמה סטבע חוץ יחסוך לנו הסבדוק, ברור הוא כי הסבדוק דרוש לנו,
וסניף התחבורה, בר"יטה הראיונה שהגישה לחברת השילומים, הכניס את
הסבדוק כמחד הדברים שהוא ראה בהם צורך חיוני. הסבדוק דרוש, גולם
קיימת בעיית המקום עבורו. הכנת מקום לסבדוק, גם לפי התכנית הקודמת
וגם לפי תכנית הוגייה עתה, צריכה לעלות 6 - 4 מיליון ל"י, ומיין סכינים
מקום זה במשך 3, 6 או אפילו 9 חדשים. פנינו לכן בנדון לאותה
כתובת שאיתה ברשותנו, לאותה חברה שעיתה אתנו הסכם וקיבלה קונצסיה,
אולם לא נענינו.

ראיתי צורך לברר את פריית ההזמנה. פניתי
ל"היסה" בשאלה זו, והתיובה היתה: "איננו יודעים". פניתי לחברת
השילומים באותה שאלה, קיבלתי תשובה דומה. כאיר פניתי לאוצר בטענה:
בכל-זאת הרי צריך שיהיו יפנה, צריך שיהיו יעשה את הסידורים הכספיים,
הרי דרוש תקציב לכך, ואם רוצים להכניס זאת לתקציב סניף התחבורה, ודאי
שדמי אני לאול סי המזמין, סתי טזמינים וסאיזה תקציב - ענה לי האוצר
סה טענה. אין כל ויכוח ביני לבין סניף האוצר; סניף האוצר יודע כסונו
שהענין בנקודה זה אינו בסדר, ההבדל הוא רק בכך שאני אומר כי הענין
אינו כשורה וסניף האוצר מנסה לכסות על כך. אם יש סייהו האשם בכך -
אין לו צורך להתבייש בדבר. אותה האנשים שהזמינו - צריך לברר אילו
סכויות יש להם וסאיזה תקציב נעיה הדבר, וזוהי השאלה.

מה לעשות עתה? סניף התחבורה ניסה במשך
כל החדשים הללו, סהזמן יחזרתי סקלן וראיתי עובדה סוגסרת, לברר סה אפיר
לעשות. קיבלנו חוות-דעת יל רבי חובליה, יל הנהלת הנטל, יל סהנדס
הנטל, יל היועץ ההנדסי, יל הנבטים ויל סופחים אחרים, והססקנה של כולם
היא סלג נטל חיפה הוא המקום לכך. העומק של נטל חיפה היה קודם
9 ס', ובבלל זאת לא יכולה אניה גדולה לעצון ליד הרציף. עם השלמת בנינו
של הרציף החדס הגיע העומק של סעגן הנטל עד 11 ס'. הנבט הראשי של
נטל חיפה טוען שאם יוכנס הסבדוק למקום סמתכוונים להכניסו, יחצו על-ידי
כך את הנטל לשנים וחלק ילן לאיבוד סנקודה הסקפה יל הנטל. גם סניף
הפיתוח סתנגד להכנסת הסבדוק לנטל. אורכו יל הסבדוק הוא 168 ס',
רחבו - 38 ס', הוא זקוק ליתדות, וכיוון שהוא עוסד רחוק סהיבטה
תהיה כל הזמן תנועה על-ידו. דעת כל הסופחים היא שאם רוצים לגרום
בזק בל-יודע לנטל הרי צריך להכניס את הסבדוק אליו.

תפקידו של סגור החברה אינו רק לדאוג למבדוק ולהפעלתו, אלא גם לבכס החיוב היקר שישו נטל חיפה. לכן הודענו וחזרנו והודענו, שהכנסת המבדוק לנטל אינה בזה בחיבון. אולם המבדוק כבר נקנה הוא בחוץ לבו - האם נמליחנו היטה? הטלנו לכן על אנשינו לגדוק אפשרויות של מציאת מקום מתאים עבור המבדוק. אנשינו הוכיחו והראו מאפסיר לסדר מקום קבוע למבדוק בקיסון, אבל כיוון לדבר זה יקח זמן אפסיר בינתיים להתקין מעגן כדי יהוא יוכנס לקיסון מבלי להפעילו. גם אם יכניסו אותו לנטל חיפה לא יוכלו להפעילו אלא בחלקו.

אני חייב לציין כאן מסודר הבטחון לא הופיע עד החדש האחרון בתור בורס, אלא עתה כאשר הוחל בחיפוי אחר שותפים. לו הוציאה פונה ודורס - היה סגור החברה ספול בבקשתו כיוון שזהו סגור מסלתי.

אם ימצא התקציב הדרוש ואם יוחל סיד בעבודה קדחתנית, אפסיר יהיה במסך 6 חדשים להכין מקום זמני עבור המבדוק בקיסון, בתוך חלק ממקום קבוע, כך יאחר 6 חדשי בטלה יוכל המבדוק להתחיל בעבודה. אם נרצה להכניס את המבדוק באופן זמני לנטל חיפה, אזי ברור לי - ואני מבקש שהדברים יירחשו בפרוטוקול - שהדבר אינו רק ענין למחצית שנה או שנה, אלא - לפי הערכתי - לתקופה של מינימום שנתיים-שלוש עד שיהיה מקום להוציאו מהנטל, ובינתיים יהיה נטל חיפה סתום.

פ. ספיר: אני קובע בסיפוק יסר רזילי לא הכחיש שום עובדה, תאריך או מסך; סר רזילי איסר את התאריכים שהזכרתי וגם סיפר על פסא-וטתן ההנהל במסך פרק זמן בין חברת "היטה" שהיתה צריכה להיות בעלת המבדוק לבין סר החבורה.

לחבר-הכנסת בדר רצוני להשיב, כי האניות לא ניתנו במסרמי ל-25 שנה, האניות נמכרו בתנאים הבאים: 20% מהמסך יש לשלם תוך פרק הזמן שהזכרתי עד לקבלת האניה, ואת היתרה - במסך 8 שנים ברבית של 5%.

חזרתי ובדקתי את הדבר - חבר-הכנסת בדר - ואני יכול להשיב לך, כי אם יכניסו את המבדוק לנטל אפסיר יהיה להפעילו לאו דוקא בעוסק של 14 ס' אלא גם בעוסק של 11 - 10 ס', וכל האניות - פרט לטתי אניות של הצי הסחרי - יוכלו לקבל עם את הטיפול הדרוש.

סגור החבורה לא דיבר איתנו על התנאים הכספיים ועל הבעלים עד לפני חדר. אין סגורנו מזמין דבר בשביל שום מסרד, אלא לפי הזמנת המסרד הנוגע בדבר. סגור החבורה ביקר להזמין אניות בשביל חברות צי"ם, אל-ים, נתיבי תורן ועוד, והיינו טבורים כי המבדוק הוא עבור מסרד החבורה היות ולא דובר על בעלים, כשם שלם דובר על בעלים בעת ההזמנה לצירוד לרכבת או לנטל.

ענין המבדוק היה ידוע כל הזמן והיה גם טיפול בדבר מקום. ילושה מוסחיים קבעו שהמקום המתאים הוא נטל הקיסון, אולם לאחר שהתברר שהכירת המקום צריכה לעלות 11 מיליון ל"י הוחלט להסתלק מהצעה זו ולחפשי מקום יותר נוח מצריך לעלות 4 - 2 מיליון ל"י בלבד. הדבר נקבע יחד עם סגור החבורה.

אסר לענין הסותפות - קיימתי ביום ששי ישיבה עם סר הבטחון, בה נשמעה דעת מוסחיים המבדוק הוא חיוני לבטחון המדינה. כדי לחסוך כסף, כוח אדם ולטנוע כפילות, הוחלט להקים גוף אחד שיעטוק בעניני סטפנות, ויהיה סורכב מסגור הבטחון מצד אחד עם 50%, ויתר הגורמים צי"ם, שהם וכו' מצד שני עם 50% הנותרים.

מדברי סר רזילי מתקבל הרושם כי לו ידע סגורו על הקיסון שבעיה על-ידי ועדת היריש הכלכליים, לא היה מכניס לרשימה את המבדוק. דאונני להזכיר כאן כי בענין המבדוק הוכנסה שאילתה בכנסת, וסר החבורה השיב כי לענין זה תינתן עדיפות ראשונית בגלל חיוניותו.

כן שכח מר רזילי משום מה כי מתוך הקצבה המשוערת של השילומים בתוך 100,000,000 דולר, קיבל משרדו: 10 מיליון - לספינות; 6 מיליון - למטילות, ו- 4 מיליון עבור המיני מחבורה, ביחד 20 מיליון דולר. אשר לסעיף "ספינות" שעברו ביקש משרד המחבורה 19 מיליון דולר ומשרדו לו רק 10 מיליון, הרי יש לציין כי על-פי בקשת משרד המחבורה הוזמנו בגיות נוספות בסכום של 18 מיליון דולר. לפי בקשת משרד המחבורה הוקצבו 28 מיליון דולר לתמיכת בגיות, ובסכום זה היו כלולים 1,5 מיליון לירות שנועדו להקטת מבדוק.

מתי הוזמן המבדוק? מי ציני יכול להיות שותף להרגשה של חבר-הכנסת בז'רנו שהמבדוק נמילן הוזמן באמצעות ציבור חזר. בני יודע שהשיטת ההזמנת בגיות החל בגיוני - יולי, 1953, היות ורק בגיוני נפתח המשרד בקלן ורק אז נקבעו התנאים לפיהם אפשר היה לשאת ולתת עם המפקיט הגרמניים. המדיין המדויק מינו גידל, והיקשתי להמציאו.

אני מסתער על הצורה בה הופיע העניין בעתונות, ובני מקווה כי הוא יסתדר והמבדוק יעמוד במקומו הנכון בו הוא יוכל להביא את מלוא התועלת.

שר המוצר ל. אשכול:
כל מה שעשינו - על דעת ולפי בקשת משרד המחבורה עשינו. להשגחה שמעתי לפני חדשיים כי המשרד מנסה לביר חצנו מהעניין, ובני חייב לשבול: מדוע צריך לזהל דין ודברים זה באמצעות העתונות, האם אין אפשרות לעשות זאת באופן ישיר?

בעניני השילומים אין לעתים אפשרות ללכת לפי הפרוצדורה הרגילה והמקובלת, כיוון שיש להקדים ולהזמין פן תוחמנה הליטניות טובות. בגיות דרושות לנו ויש להוציאתן מרמניה, יש לכן להזמין בהקדם כי לעתים עלולים לנו לאחר את המועד. הנה הדין בקשר למבדוק, וכולנו מודים בעובדה שהמבדוק בחוץ ואינו למדינה, גם מבחינה בשחונות. בגיות מבדוק דורשת זמן ממושך, וצריך להביא באשכון אפשרות שגם אם לא נמצא בזמן הגורם המעוניין שיתמנו ויהיה בעליו, יש הכרח לערוך את ההזמנה כדי לא להפסיד את הנכס החשוב הזה. הנשנים הנמצאים במקום יודעים את המצב לאשרו, והביש המנהל את חברת השילומים רשמי לעתים גם לפעול בדרך זו.

ש. בז'רנו:
מדוע אין מקציבים דולרים להגנת ציון להעשיה הפורמית מגרמניה?

פ. ספיר:
ועדת המשנה בהשגחתו של מר הורביץ הקציבה גם להעשיה סכום של 20 מיליון דולר מכספי השילומים, מתוך הנחה שכאשר יבוצל סכום זה יוקצב סכום נוסף. בקשות התעשיה הפרטיות לציון, שהועברו באמצעות משרד המסחר והתעשיה, גדונו בוועדה זו ורובן אושרו. חושבני כי רק 10% מהן נשפרו לבירור נוסף. לאחר הפגרת הובל להביא רשימה מפורטת של מפעלי התעשיה אשר קיבלו הקצבות מכספי השילומים.

היו"ר י. גורני:
בהזדמנות נוכחותו של שר המוצר, המבקשו גם להשיב על שאלה שהניב חבר-הכנסת בז'רנו: ממילו מטעמים הושבת הממשלה להגשים את חלשתה בדבר בטיעת 15,000 דונם פרדסים?

שר המוצר ל. אשכול:
את הדין, הנריר והנריוכוה על העיית הפרדסים בני מבקש לדחות להזמנת חברת הממשלה להחליטה לנטוע 15,000 דונם פרדס ולא הקציבה כספים למטרה זו. הממשלה מתכוונת לדון על בעיה זו. (ש. בז'רנו: האם הממשלה עושה הכנות לנטיעת הפרדסים?) חברת "הדרי ישיגל" עושה אריש עמוק על חשבונה היא.

היו"ר י. גורלי:

אגב הגירור בשאלת המנדוק הועלתה הצעה לבחור בוועדת משנה שתחקור בנושא זה. בשלב זה לא הייתי תומך בהצעה זו. קיימנו גירור בוועדה הכספית בשאלה, ועתה מובנת ועדה ממסלולית, שאמנם צריכה לזון בבעיית מקומו של המנדוק, אבל אני משער שמה שצערם מסביב לענין יתפוס בוודאי גם כן מקום בדיוניה של ועדה זו. הוועדה תגיש דו"ח לממשלה, וזמן צריכים לבקש העתק ממנו על-מנת לעיין בו. אם נראה צורך - נקיים גירור נוסף על יסוד הדו"ח של הוועדה.

ש. בז'רנו:

אני הבינתי מדברי מר רזילי, כי היות ולמשרד לא היה ידוע מי המזמין ומי יהיו הנעלים של המנדוק, לא הוכנס המנדוק לתקציב.

ח. רזילי:

המנדוק אינו מופיע בתקציב.

פ. ספיר:

בתקציב הפיתוח מופיע סכום של 10 מיליון עבור רכישת זניות ומנדוק. על-חשבון הזמנה זו יש לשלם בשנה זו סכום מסוים לגרמניה, ובסך במפורש כי הסכום של 5,300,000 ל"י יועד לרכישת זניות ומנדוק צ"ע.

היו"ר י. גורלי:

דברי המנדוק על סעיף זה אינם מנוסחים באופן ברור, אולם מהם מסיק שחלק מהסכום מוקדש לרכישת מנדוק. אם מר רזילי נומר שבתקציב התחבורה אין הקצבה לכך - יש להבהיר זאת. אני מבקש לקבל הסבר בדיון מפי נציגי משרד המוצר מטעם הממשלה.

ש. בז'רנו:

מר ספיר אמר ש- 28% מהסכום חייב המזמין לשלם עד לקבלת החבורה. כמה שולם עד כה על-חשבון המנדוק ? האם מתוך 28% הלא יש אחוז מסוים שיש לשלם בעת ההזמנה?

פ. ספיר:

עד לפני חודשיים הייתי בהרגשה שהמנדוק הוזמן על-ידי משרד התחבורה במסגרת שלו, בדיוק כמו פסי הרכבת. פרטים על המו"ט שגבר מנהלים עם הגורמים המזמינים על התנאים הכספיים מסודתי בישיבה הקודמת.

ש. בז'רנו:

האם עבור ציוד שנוגע למשרד התחבורה, ואשר חברה פרטית מזמינה אותו - צריך משרד התחבורה לתת רשיון יבוא?

ח. רזילי:

יש צורך ברשיון יבוא.

ש. בז'רנו:

האם עבור המנדוק הוצא רשיון יבוא?

ח. רזילי:

איש לא פנה אלינו בבקשה כזו ולא הוצא כל רשיון יבוא.

פ. ספיר:

ההוראות הן שחברת השילומים אינה יכולה להזמין דבר בשביל מישהו באופן פרטי, אלא אם יש בידו רשיון יבוא של הרשות המוסמכת. רק משרדי הממשלה יכולים לערוך הזמנות מבלי רשיון.

נד.

ש. בז'רנו:
 נחתם חוזה בין משרד התחבורה לבין חברה
 מסוימת על קונצסיה למגדוקן, לפיו בתחילה
 החברה להזמין מגדוק ולעשות סידורים מסוימים להתקינו. לפי קונצסיה
 זו הוזמן המגדוק על-חשבון החברה והיא, והגבר בעשה ללא ידיעת הושות
 המוטמכת.

היו"ר י. גורי:
 מר רזילי אמר בישיבת ועדת הכספים מיום
 22.8.54 " ... הם הודיעו שהם רוצים
 לדווח על הקונצסיה. מאז נסחב העניין".

ח. רזילי:
 לא אמרתי דברים אלה, ואני מבקש
 לתקן זאת.

היו"ר י. גורי:
 ישנן שתי הצעות: האחת - לבחור ועדת
 משנה מיוחדת מטעם מעדת הכספים שתחבור
 את הפרשה; השניה - להמתין עד לסיום עבודת הוועדה הממשלתית ולקבל
 העתק מהדו"ח שלה. אם לאחר מכן יתברר שיש צורך בדיון נוסף - תיבחר
 ועדת משנה לעניין.

הוחלט: להמתין עד קבלת הדו"ח של הוועדה הממשלתית.

היו"ר י. גורי: הישיבה נעולה.

הישיבה נעולה בשעה 13.45