

פרוטוקול מס' 95 / ב

מיסיבת ועדת הכספים בירושלים, כג' באדר ב'  
תשי"ז - 26.3.1957 שעה 08.10

י. ספיר	הינ"ר י. גורי	בכחו:
ז. סוזאייב	א. אלטמן	
י. פורדר	ח. אריאב	
י. קרגמן	י. בדר	
ח. רובין	א. בהיר	
ט. שורס	ט. דיינר	
	א. הרצפלד	
	מ. חזני	

- מוזמנים:
- מר גינצבורג - מנהל מסד התחבורה
  - מר סבידור - מנהל הרכבת
  - מר סורקיס - מסד התחבורה
  - מר קטרון - מסד המספטים
  - מר בן-דרור - אגף התקציבים
  - י. ויינר
  - מר עצמוני
  - מר דניאלי
  - ש. בזק
  - ט. ספינק

- שר החקלאות ק. לוז
- סגן שר החקלאות ז. צור
- מר עמיר - מסד החקלאות
- מר רפאל -
- מר סרוקר - מסד האוצר

- סדר-היום:
- א) העברות מסעיה לסעיה
  - ב) תקציב מסד התחבורה
  - ג) תקציב מסד החקלאות.

א) העברות מסעיה לסעיה

- 1) מכתב אגף התקציבים 117/תק ט-31.1.57  
סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.
- 2) מכתב אגף התקציבים 119/22 ט-1.2.57  
סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.
- 3) מכתב אגף התקציבים 120/07 ט-12.2.57  
סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.
- 4) מכתב אגף התקציבים 132/07 ט-19.3.57  
סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.
- 5) מכתב אגף התקציבים 130/20 ט-15.3.57  
סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.

מכתב אגף התקציבים 10/128 מ-12.3.57

סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.

מכתב אגף התקציבים 17/131 מ-16.3.57

סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.

מכתב אגף התקציבים 17/124 מ-21.2.57

סוכם: לאשר את ההעברה המבוקשת.

מכתב אגף התקציבים מ-19.3.57 - אישור להעביר מתוך סכום של 8 מיליון ל"י לסעיף 30, תקציבים מיוחדים" סך 499 אלף ל"י לרזרבה מיוחדת, ומסם לסעיפים לפי רשימת מצורפת; וכן 7,501,000 ל"י מ"תקציבים מיוחדים" לסעיף 06, מסרד הבטחון

היו"ר י. גורי: זו הפעם הראשונה שאנו מעבירים סכום כה גדול מתוך תקציבים מיוחדים לתקציב הבטחון. אני מציין זאת מתוך קורת-רוח, על דעת כל הועדה, אני מקווה.

י. ויינר: אנו רוצים להעביר עוד 3 מיליון ל"י מהתקציב הנוסף לתקציבים מיוחדים, ונעביר בקשר לכך מכתב נוסף. יחד זה יהווה 10 מיליון ל"י.

י. בדר: פרוצדורה זו אינה נראית לי. אני חושב שצריך להחליט על סעיף תקציבים מיוחדים בבת אחת. ברור לי שמסרד הבטחון לא חל עד כה רק על 72 מיליון, והוציא את כל הסכום ואולי יותר. אינני מתנגד לאישור. אני מתכוון להעברה פורמאלית.

היו"ר י. גורי: אני מבין שח"כ בדר מתכוון לאקט פורמאלי, בגדרי הדיון על העברה מסעיף לסעיף. בינתיים אקרא את המטרות של 499 אלף הלירות. (קורא הפרטים לכל סעיף וסעיף).

מר בן-דור: זה קטור בהתיקרות, ויש פה סעט מאוד תוספת-יוקר.

סוכם: לאשר את ההעברות המבוקשות כנ"ל.

היו"ר י. גורי: יש שני מכתבים סועדת-המסנה לא הספיקה לדון בהם ואני מביאם ישר לוועדה.

מכתב אגף התקציבים 09/125 מ-21.2.57

י. בדר: אני מתנגד להעברה מבתי-דין שרעיים ומציע לא לאשר זאת. מוטב שהסעיף לא ינוצל וילך לאיבוד באופן טבעי, ושימצא הכסף לתסמיטי קודם מכל תקציב אחר.

היו"ר י. גורי: האמת היא שהעברה כזו מעוררת מורת-רוח, ואין זו הפעם הראשונה. עצם התנגדותנו אמנם סעידה אזרחי המדינה כסווי זכויות וחובות. היה זה היסג עצום בעיני, אילו לא היינו מרגישים עצמנו אסמים, שאנו עושים איזה דבר אסור. עצם העובדה שאני ואתה מתביישים קצת, סעידה שאיננו חופשיים ואיננו בסדר בענין זה. אחרת היינו צריכים להיות א סרי חפשיים, כי אלה אזרחים וכן אלה, ויכול להיות גם להיפך. לאמתו של דבר אנו צריכים להיות חפשיים, והשיקול אז הוא עניני: אם יש צורך או אין צורך. לכן, אם אין לנו טעמים עניניים אחרים, לא הייתי רוצה סטטעמים אלה נדחה את ההצעה.

י. בדר: זה המקרה הסליטי, הרביעי או החמשי, ויש לי רושם שבמסגרת המספטים יושבים אנשים שבשבילם קיים בעניני אלה רק דרך חד-סטרי. אני מציע שהאוצר ימצא 1300 ל"י ממקור אחר ונסאיר ענין זה ללא איטור.

מר בן-דור: העברה זו אין בה שום קו מדיני, חוץ מאשר טובה שאנו עושים למסגרת הדתות. אם לא יועברו סכומים אלה הם לא יוצאו עד סוף הסנה. זה תלוי בנתי-הדין הסרעיים עצמם ולא כל כך במסגרת.

היו"ר י. גורי: אני נאבק קצת עם עצמי בענין זה, והסברתי את דעתי. אני מציע לאשר את ההעברה ולהטיל עלי להעביר למסגרת הדתות את הפרוטוקול בלויית דברי הסבר ברוח הדיון; שאנו מעבירים לתסומת לבם את הדיון שהיה בענין זה, למען שמסגרת הדתות יעמוד על הלך הדעות ועל הלך הרוח שהיה בוועדה. מסגרת הדתות יבין אז, שהועדה היתה רואה בעין טובה אילו היה נוהג בענין זה קצת יתר זהירות.

א. בהיר: אני מציע שטר האוצר יקח 1300 ל"י אלה מהרזרבה, ונעזוב את הענין. אני מרגיש את עצמי לגמרי חפטי להטאיר סכום זה עד ה-31 במרץ, ואם לא יוצא - סימן שאין צורך בו.

היו"ר י. גורי: אני מתנגד להצעה זו, מטעמים שהסברתי.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת ח"כ בהיר - סיעוט

בעד הצעת היו"ר - רוב.

ההעברה אוסרה, כפוף לסיכום היו"ר

י. בדר: אין אלה ענינים של הרגשה חפשית, אלא שכאן תמיד יכול מישהו למצוא לדברים פירושים, וצריך לסנוע זאת.

היו"ר י. גורי: אני מסכים בהחלט שיש פה מסקע, אבל יש גם שיקול שכנגד - שלא נסעבד את עצמנו להרגשה הזאת, ומספיק אם נעביר למסגרת הדתות את הפרוטוקול, והם יסקלו.

ב) ת ק צ י ב ס ט ר ד ה ת ח ב ו ר ה

י. בדר: מה עם הידיעות על העברת נמל חיפה לחברה פרטית מעורבת ומה הסיקולים שהביאו לתכנית עצמה?

מר גינצבורג: אינני יודע על שום תכנית. לא קיימת תכנית כזאת במסגרת התחבורה.

י. בדר: (2) מהי שיטת המכרזים בנמל חיפה? מה יגיד הסנהל הכללי לגבי הודעת סנהל הנמל, שחובתו למסור את כל העבודות לחברת "רוקח-סולל-בונה", שירותי נמל מאוחדים חיפה, בעיקר כשאחרי המכרז הוא החליט אחרת? (3) מה בעצם האופי של סחח הסריבה בין בניני "דגון" לבין חוף הים? (4) הכנסות נמל חיפה: איך הגעתם לאומדן זה? ולגבי סעיפים אחרים, האין לכם סיכוי להסיג יותר? (5) יש בנמל סורה שלמה של תשלומים טובים. האם אי אפשר לעשות דבר זה פשוט יותר? ומה נעשה בינתיים בשנה זו כדי לעשות גם את הטיפול בנמל פשוט יותר? (6) ענין הגניבות בנמל וענין משטרת הנמל: יש שתי משטרות בנמל - עצמית ומטלכתית. האם נכון שלמשטרת הנמל יש סכר ותנאי עבודה ותנאים סוציאליים הרבה יותר גבוהים מאשר למשטרה בדרך כלל? למה שתי משטרות זו ליד זו? מגיעות אלינו כל הזמן תלונות לגבי גניבות, וכמובן אף פעם לא משוח איפה קרה הדבר - באניה או בנמל. (7) נמל הקיסון: מה תפקידו היום ומה עבודתו? (8) המכרז: דנו בענין זה אבל קבלנו שתי תשובות מנוגדות זו לזו, אחת מסנהל מסגרת התחבורה ואחת ממר רזילי, ושתי תשובות מנוגדות אינן תשובה.

9) נמל יפו-תל-אביב: מה הצעדים הקונקרטיים לאיחוד ומה מידת היעילות והתפקיד היומי? (10) הייתי מבקש אינפורמציה על נמלים דרוסה לנמל יפו. האחד הוא בתכנית והשני קיים בגרעין. אני מעוניין בתשובה גם לצד המעשי של העניין - של נמל דרוסי, וגם לגבי אילת. (11) רכבת: האם יש לכם קלקולציה נפרדת של כדאיות לכל קו לחוד, סחמסת הקרים הקיימים? (12) מה התכניות לשכלול, הרחבה ובניית קוים ברכבת? (13) למה אין תחבורת נוסעים בליה, אפילו לא בערב? (14) מחובתי לשאול על התנועה בשבתות ובחגים. (15) עניין בתי הטלאכה: אני רק רוטם שאלה, כי אני מניח שיש כאן משהו שיודע לשאול שאלות לגבי תחבורה, בתוך מוסחה, לא כסוני; (16) עניין האוטובוסים: ציוד חדש ותעריפים - אלו שתי בעיות שמענינות אותנו. יש עוד בעיה: הסכלול וסידורי נסיעות - תורים. אני מניח שהמדינה מפסידה כח עבודה בשעות עבודה, בבריאות האזרחים וכסף רב על רקע של תורים, של קסיים תחבורה, בעיקר בגוש דן. (17) מוניות: בעיקר בעיית השירות. מה עמדתכם בעניין טרות בין-עירוני, ובעיקר טרות בעיר. אינני שואל על הרכבת התחתית בין ת"א לחיפה, למרות שמחבר התכנית שלה יושב במטסלה. אבל קיימת בעיה של סוניות. מה המדיניות? (18) מה בעצם הסיטה הזאת, שנקרא לה בטם הגורם לגילוייה: ארזי? אינני שואל על עניין ארזי, אלא על כל סיטה זו של רסיונות למכוניות מחו"ל. היה דו"ח של מבקר המדינה בעניין זה. מה נעשה טאז, בכל הפרקים: חלוקת רסיונות יבוא וכו'? (19) הייתי רוצה לדעת משהו על המדיניות לגבי מכוניות נוסעים גדולות, קטנות, אופניים וקטעונים; (20) מה שיתוף הפעולה בין מסרד התחבורה למסטר התנועה? (21) מה בעניין ה"בריטניות" ועתיד "אל על", והרחבת שירותי "ארקיע" לקוים אחרים? (22) מה האפשרות להגדיל את הכנסות המסרד על כל הרקע הזה?

י. ספיר:

1) נמל חיפה: בעיית הטרותים בנמל היא גם בעיה עניינית-סידורית-טכנית-קלקולצית וגם בעיה של טציאות טטויימת כפי שהיא קיימת טוז הקמת המדינה. החלוקה של הטיפול בטרותים אלה בין גורמים טוניים איננה פטוטה. מאידך לא היה, ואין בדעתי גם כיום טום ספק שהטונופולין הזה כפי שהוא קיים, ובודאי הרחבתו, אינם לתועלת העבודה בנמל, לא מהבחינה הטכנית אלא מהבחינה של ריכוז שליטה ביד אחת - ולא חשוב לי איזו יד, וזה אינו מאפשר בטום אופן את הבדיקה הטוחלטת בקלקולציות הטטובכות של החיטובים לגבי העבודות הטטובצעות. אני יודע שקיימת הצעה לרכז ביד אחת את כל תהליכי הטיפול, כולל המחטנאות, וזה היה לפעטה הנימוק של מסירת הקיסון בזמנו בצורה טובה טזה שבנמלים אחרים. בעיה זו קיימת גם עתה, אבל ככל שיגבר הטונופולין כן תגבר הטכנה טבו. ואז קיימת והיתה קיימת הצעה ואפשרות, שבטידה שאין אפשרות לחלק עבודה זו בין גורמים טוניים - שהדבר הזה ייטטר לגוף שיכלול בתוכו גם נציגי האינטרסנטים בקבלת השירותים, ז.א. כל האיגודים של היבואנים, ספנות, טוכנים וכו'; עי"כ יוצר גוף שהוא כשלעצמו בחלקו כאינטרסנט יוכל להבטיח כי שירותים אלה יינתנו בצורה יעילה ולא יעלו יותר מדי ביוקר. אני רוצה לשאול אם טופל בהצעה זו. ראיתי באחד העתונים, כאילו צעה הצעה זו טחדט. בזמנו טפלת הרבה בעניין זה, והוא נכשל בגלל עמדתה של חברת שירותי נמל טאוחדים שהתנגדה עקרונית לעצם הרעיון הזה בפועל, אם כי להלכה טטרו הצהרות אלו או אחרות. האם יש טיפול בעניין זה?

2) בעיית התעריפים: לגבי כמה טוגים של מצרכי יצוא, בעלי נפח ומטקל, כמו טלט - מהי כיום הקלקולציה מהרגע שהסחורה נכנסת לנמל, או עם ההובלה לנמל, בהטוואה למחיר בבית-החרוטה? אם אינני טועה האחוז הזה היה בדיס-פרופורציה למחיר המקורי של הסחורה בכיהח"ר. (3) קראתי בעיון שציוד שהיה בבעלות המטסלה טוחכר לחברה הקבלנית בחיפה, נטכר לחברה זו. לעניין זה יש חשיבות עקרונית וגם טעמית. זוהי גם כן חוליה נוספת בטרשרדת החיזוק וההטטה של הטונופולין הזה. בנמל חיפה, לפי בנינו, הציוד הכבד אינו יכול להיות מחולק. וחיוב לסטט את כל אורך הרציף ואת כל האניות. הוא היה בבעלות מטסלתית והוחכר לחברה זו. זה היה בידי המטסלה כעין כוח של שליטה כלפי קבלן זה או אחר, לגבי אפשרות גיצוע העבודות. ברגע שציוד זה נטכר לו, זה אומר שהקבלן מחזיק בידו את כל האמצעים, ומטילא את כל השליטה.

היו"ר י. גורי:

קיימת בעיה נוספת: אם המטסלה מחכירה ציוד, הוא מתיטן, מתקלקל וצריך טפעם לפעם להחליפו או להוסיף עליו. פה מתעוררת בעיה של טיקול תקציבי-פינאנסי.

י. ספיר:

ציוד כזה מחושב לפי בלאי לתקופה מסויימת, ובטעם שמחכירים אותו, מחכירים לפי קלקולציה כזאת שהבלאי בכל אופן צריך להיות מובטח. היה בזה מטום נסיון להקל על הקבלן. בלאי זה צריך להבטיח את חידוש הציוד. הפיקוח מצד הנהלת הנמל על הציוד הזה היא קלה מאוד. בעית המיסון לגבי זה איננה בעיה שונה מאשר מיסון של כל ציוד אחר של הנמל. לכן אין זו שאלה.

(4) הבעיה של ארגון העבודה בנמל חיפה - קבלן וכל הקומבינציות הקשורות בזה - אינה קלה, והמצב בנמלים בכלל ובנמל חיפה בפרט הוא קשה מאוד. תנאי העבודה מבחינה אובייקטיבית, ומבחינת אותו איגוד מקצועי שקיים בנמלים, מכבידים מאוד. אני רוצה לשאול - כי אני קובע זאת בתור עובדה, שהצורה הזאת של מונופולין מוסיפה קושי להסדר העניינים בנמלים ובנמל. לדוגמה: כל סינוי שחל שם בענין שכר עבודה, חל אוטומאטית גם בנמל ת"א-יפו. היה רצוי לקבל תשובה מה הם תנאי העבודה והתנאים הנוספים שיש בנמלים, בעיקר בחיפה, מאחר שזה אחד הפריטים הקובעים את התעריפים בנמל.

(5) קיימת בעיה של עונתיות, וגם בשטח זה העובדה של מונופולין מכבידה, והייתי שמח לקבל אינפורמציה אם ניתנה תשומת-לב לענין זה; (6) בתקציב יש סכומים ניכרים לרכישת ציוד כבד נוסף לנמל חיפה. בבעית הנמלים בארץ, לא היה שום ספק שענין אילת באופן צריך היה להשפיע הרבה מאד על כל תכנון נמל חיפה או נמל אחר. האם נלקח בחשבון במידה מספקת ענין הגברת ציוד שלא ניתן כל כך להעברה, גם בתחומים של הרחבת הנמל בגבולותיו, לאור העובדה שחלק אולי לא קטן של סחר הארץ יצטרך לעבור דרך אילת? האם לא הגיע הזמן לשאול, אם אין להרחיב את נמל חיפה או להקים נמל אחר בדרום הארץ?

(7) קיסון: מה גורל הסיטה שנבטחה אז, על ידי ההכרזה על מסירת העבודה באותה צורה שנבטחה, והאם חושבים להמשיך בדרך זו? (8) סביב הקיסון היתה תכנית גדולה מאד של פיתוח איזורי תעשייה הקטורים לנמל. האם חלה התקדמות בסיכוי ובאפשרות של ביצוע כל הקרקעות שהושקע בהן כסף רב? אם לא, מה הן התכניות לגבי קרקעות אלו? (9) אם יש תכניות, מה התכניות להרחבת הנמל בפנים? (10) האם אפשר לקבל אינפורמציה על נמל אילת, עם כל הסבך שבו, הן לגבי תכנונו והן לגבי הפעלתו ותפעולו, והן לגבי הבעיה: סוף כל סוף באיזה טעיף בתקציב יהיה צריך לטפל בו - בתחבורה או במקום אחר? (11) אבקש אינפורמציה, כמה עולה כבר מחסן 17 וכמה הוא צריך לעלות, ומה קרה שמחסן זה, שהיה חיוני ביותר, נתעכבה בנייתו במידה כזאת? (12) באיזה סטאדיה נמצא המיזוג של נמל תל-אביב-יפו? האם כבר סודרו הסידורים המעשיים בין שני הנמלים? המיזוג צריך היה להיות מכוון לחסכון ניכר מאד גם בהוצאות ההקזקה וגם במספר העובדים השכירים. בעיה זו היתה לא קלה, והיתה נתונה למו"ט מסוּשך עם מועצת פועלי ת"א-יפו. שאלתי היא, אם דבר זה נסתיים וכיצד נסתיים? בעיה זו היא בעיה כללית, ורציתי לדעת אם יש איזה שהיא מושג על עתיד שני הנמלים האלה בתוך התמונה הכוללת של הרחבת נמל יותר דרוטי, או נמל אילת.

(13) הנוקר קראתי בעתון הצהרה של טנהל הרכבת, והיה לי רוטם שזו הצהרה של חבר האופוזיציה, עם בקורת על הממשלה. אשר לתעריפים, תמיד היה פער בין התעריפים ברכבת ותעריפי ההובלה באמצעי תחבורה אחרים. פער זה הלך וגדל. האם אין מסרד התחבורה חושב שהפעם הפער הגיע כבר לממדים החורגים ממסגרת של הספעה על מחירי ההובלה, וההופכים להיות גרעון תקציבי בלבד; והאם לא הגיע הזמן להעלות את התעריפים? (14) אשר לתפעול הרכבת, בעיקר בקו חיפה-ת"א - מתי תושלם התכנית של האיתות, שהיתה צריכה גם בקו יחיד לאפשר העברת הרבה יותר רכבות מאשר כיום? (15) רכבת באר-שבע: האם אפשר לקבל מספרים מה מצב הקלקולציה האופרטיבית של רכבת זו היום, ובאילו נסיבות רכבת זו תוכל לכסות את ההוצאות האופרטיביות ואולי גם להשאיר משהו לבלאי על ההשקעה? (16) מה התכניות להרחבת הרכבת? יש דוחות רבים של ועדות על תכנון הרחבת הרכבת, מבחינת טיפוס הפדינה ומציאת קוים שהם יותר מכניסיים או יותר הכרחיים למשק. בעיקר מה הם התכניות בקשר עם המסך הרכבת דרוסה, ועל איזה יסוד קלקולטיבי הן בנויות? (17) יעול משק הרכבת: ההשקעות לא היו קטנות במשך השנים, וגם עכשיו אינן קטנות כל כך, ונתון 4 מיליון אני רואה 2 מיליון לציוד בלבד. הציוד שהרכבת רכשה במשך השנים היה מוצדק במידה מסויימת, כדי לחסוך בהוצאות אופרטיביות גדולות, שנבעו

מן הטסק המיוסן והתכניות לצמצום מספר העובדים היו צריכות להטפיע הספעה ניכרת על הגרעון. מה קרה במסך השנה או שתיים האחרונות לגבי האפשרויות לצמצם במידה ניכרת כמספר העובדים ולסינוי כל מערך הביצוע של הפעלת הרכבת, לאור ההסקעות הגדולות והציווד הרב שגרכס?

(18) מחלקת הרכב המסלולית: מה התכניות לגביה?

לשם מה בכלל מחלקה זו? אני זוכר יפה את ההתלבטויות. היא נראית לי מיותרת לגמרי. (19) מה התכניות החדשות לרכישת אניות ומה תכניות המימון? (20) האפשר לקבל פרטים על המצב הנוכחי ב"אל על" ומה הסיכויים לשיפור המצב מבחינת הגרעון הסנתי ומבחינת מבנה החברה? אגב, האם נידונה מחדש האפשרות לא להרחיב את מסגרת "אל על" ולצמצמה רק לקו אירופה-ישראל בלבד? מהי הקלוקולציה, האם נעשתה רביזיה של ההחלטה שהיתה ומהם סיכויי ההתפתחות של החברה לאור המדיניות הזאת, של המשך ההיקף של כל הרשת עם הציווד החדש שעוטר להגיע? (21) האפשר לקבל מספר מקומות הישיבה שהיו לפני שתחילו לרכוש את האוטובוסים החדשים מלפני שלש וחצי שנים ועד היום? כמה מקומות ישיבה אלה נוספו בקוים חדשים שלא היו, וכמה נוספו באותם קוים שכבר היו? לאור זאת אפשר לטאול מדוע הצפיפות בקוים מסויימים עודנה רבה - בעיקר בתנועה הפרברית (בניח תל-אביב-פ"ת). (22) אני קורא בעתון, אם אינני טועה בפעם המאה, על ענין הדפסת הכרטיסים, דבר שהוא חלק בלתי נפרד מאפשרות של בקורת. התנגדות חברות האוטובוסים לא היתה עקרונית. מה הסיבה שאין הכרטיסים מודפסים לפי התכנית שהוסכם עליה עם הקואופרטיבים, וכשהמניעות הטכניות סולקו עוד לפני שנתיים? (23) היש כבר היום איזו שהיא תכנית, איך לדעת במלוא הדיוק את הקלוקולציה האמתית של הוצאות הקואופרטיבים, ואת הקלוקולציה של התעריפים, ואם כן - מהי המסקנה?

היו"ר י. גורני:

השאלות שהוצגו על ידי חברי הכנסת ספיר ובדר הקיפו את כל חלקי התקציב - גם אומדן ההכנסות

גם אומדן ההוצאות וגם החלק של הפיתוח. לא קראתי באופן פורמאלי את המספרים הנוגעים לתקציב הפיתוח, ואסלים זאת עכשיו. (קורא את סעיפי הפיתוח).

י. בדר:

(23) איפה ה"נדיטניות" בתקציב? (24) מה אומדן ההכנסות מההסקעות? מה יוסיפו 21 מיליון של

הסקעות בתקציב הפיתוח להכנסות מפעלי התחבורה, לפי אומדן? הייתי מרחיב את השאלה גם לגבי השקעות קודמות. (25) שאלה זו, לגבי הקלוקולציה של ר בית, בלו ורווחים, קטורה בענין אחר. אתם מתחילים להעביר לאוצר שנה שנה סכומים ניכרים. מה קבל משרד התחבורה בתור השקעה מן האוצר, מהם ההסכמים לגבי הרבית, מה קלוקולציה של רנטביליות ומה בעית האמורטיזציה והרווחים בכל הטסק הזה; והאם תוכל לתת מספרים לגבי כל אחד מן המסקים הנפרדים שבמשרד? (26) רכבת: האם המדיניות של הקפאת מחירי כרטיסי אוטובוסים, ומדיניות מיוחדת לגבי הובלה בכבישים אין לה כל ביטוי גם בגרעון ברכבת? יש איזו פורמולה של מינימום טון-ק"מ-שעה, ונוסעים-ק"מ-שעה, שמתחת לגבול הזה הרכבת סוכרחה להיות בגרעון, ומסילא אינה יכולה להביא רווחיה. (27) בעית אוברהד: בניגוד למשרד הדואר, אתם משרד מעורב. אצלכם יש גם מפעלים ואתם גם משרד אדמיניסטרטיבי. יש אצלכם שורה של תפקידים אדמיניסטרטיביים, ונוסף לזה משרד התחבורה הוא כאילו הנהלה ראשית של שורת מפעלים מסקיים: נמלים, סדות תעופה ורכבת. האם עשיתם פעם חשבון מה מבחינה מסקית מצב המפעלים המסקיים, אם תוסיפו להם חלק מתאים של הוצאות המשרד האדמיניסטרטיבי?

מר גינצבורג:

(1) "אל על". נשאלנו באיזו מידה עסינו בדיקה נוספת של החישובים שהביאו לפני שנתיים וחצי להחלטת

על רכישת ה"נדיטניות". שוב בקטנו מוסחים, בערך לפני חצי שנה, לבדוק את החישובים הקודמים, ובקטנו בדיקה מדוקדקת ביותר על מנת לקבוע אם הקו האירופאי בלבד, בלי הקו הטרונסאטלנטי יכול להקטין את הפסדי החברה, וגם להביא לאיזון התקציב של אל-על. אחרי בדיקה מדוקדקת ביותר, ע"י כמה מומחים, גם מחו"ל וגם בארץ, קבענו שאין ל"אל על" כל אפשרות של איזון במידה שלא נביא לה ציווד חדש, מודרני ביותר ובמידה שלא נפעיל את הקו הטרונסאטלנטי. קבענו שרק קניית 4 נדיטניות, שהם אמנם השקעה של 50 מיליון (כולל חלקי חילוף, הנגרים, הכשרה, ציווד והון חוזר) נותנת אפשרות להגיע תוך זמן מה לאיזון, לפחות למספר שנים, היות ומתברר יותר ויותר שזה מטוט טוב ומהיר, ויהיה במשך שלש-ארבע שנים האוירון המהיר, הטוב והבטוח ביותר בשירותי התעופה, עד שיכנסו לשימוש במידה מרובה מסוסי הסילון החדשים. לפי חישובים שעסינו יש להניח כי נגיע לגרעון פחות משהיה עד כה, וייתכן שנגיע גם לאיזון ההכנסות וההוצאות של "אל על"

אנו מקווים שהאיזון יהיה תוך שנתיים מהיום. (2) אוטובוסים ותחבורה ציבורית: אני שמח לציין שעל-ידי הכנסת אוטובוסים חדשים - ועד היום נכנסו בערך 220 אוטובוסים לתנועה (לפני שנה 118 והשנה 90), ויכנסו עוד קרוב ל-90 תוך החדשים הקרובים, והזמנו עוד 200. על ידי הכנסת האוטובוסים החדשים חלו שיפורים רציניים ביותר בתחבורה, ואין כל ספק שלא רק אפטרנו הוצאת אוטובוסים שהיו הפסד רציני מאד ע"י התישנותם, אלא אף הוספנו מקומות ישיבה, ואני מוכן להמציא את הפרטים בתשובה לסאלת ח"כ ספיר.

(3) אני גם שמח לציין שאחר הויכוח הקשה שהיה לנו עם התחבורה לפני טבעה חדשים, בתברר שתחסיבי מסוד התחבורה והועדה שנבחרה, התאמתו, ואנו בטוחים, תוך ימים מספר נגיע אמנם להעלאת התעריפים, אבל ע"י מו"מ שקדמה לו בדיקה מדוקדקת ביותר של ההוצאות וההכנסות של הקואופרטיבים, לפי רישומם הם בתוך ספריהם. בטח כל החדשים עבד צוות מוסחים בחסרדי חברות התחבורה ועקב אחרי הרישום. אני גם שמח לציין שחברות התחבורה הקואופרטיבית הגישו את התחסיבים הן בעניני הוצאות עבודה והן בעניני הוצאות אחרות, והמסיכו ביכול יתר של התחבורה והגיעו להיסגים רציניים ביותר. למרות שיש עוד ללא ספק ויכוח קשה מאד אתם, שאנו באמצעו, אני מניח ומקווה שהוא יהיה פנימי ולא יגיע לציבור הרחב, מתוך הערכה הדדית שמצאנו בכל אופן את הטפה הסותפת, שהיא אטר גרסה לכך שאפשר להגיד כי קיים פיקוח כמעט מלא על תעריפי הובלה ופיקוח קפדני ביותר.

(4) הדפסת כרטיסים: לדאבוני הגדול עלי לציין שהגענו לידי הסכם מלא עם הקואופרטיבים לפני כחצי שנה, אבל הסדפי המסתלתי עוד לא הצליח להתגבר על העיכובים הטכניים. אנו עוקבים אחרי הענין ומקווים שתוך זמן קצר הוא יתגבר על הקשיים האלה. (5) אם יש עוד לדבר על צפיפות, למסובים כן אינני צריך לספר שבכל העולם ובמדינות המסודרות ביותר, בשעות מסוימות קיימת צפיפות. אבל אנו שואפים לקראת שיפורים נוספים, ואני חושב שהגענו כבר להיסגים רציניים.

(6) נמל חיפה: הנהלת נמל זה דבר מסובך. יש שיטות רבות בהנהלת נמלים, ואנו למעשה נוהגים כבר בשלש שיטות: שיטה אחת לנמל תל-אביב-יפו, שסם המססלה (או לפני זה אוצר מפעליים) היא המפעילה של כל הנמל, הן במנהל והן בתפעול. בחיפה הטנהל והתפעול נפרדים. ויש הנסיון של הקישון, שסם למעשה גם המנהל וגם התפעול נעשים על ידי הקבלן.

(7) דובר כאן על מונופולין ועל הסכנה שבהם. אם להעריך איפה המונופולין יותר חזק, הייתי אומר שבקישון הוא יותר חזק, היות שהוא מקיף גם את המחסנים, השמירה ודברים נוספים. אילו העמקנו חשוב בטאלה זו, היה מתברר כי במידה שהיתה התחרות, חברות התאחדו או חלקו ביניהן את העבודה. אבל אין באף נמל התחרות בין שתי חברות שעוסקות באותו סוג של עבודה. בנמלי העולם אין דבר כזה, ואנו שואפים עכסיו לחתימת חוזה עם שירותי נמל מאוחדים, שבו נקבע את הזכויות והחובות של הקבלן הזה. שאפנו והננו שואפים - ואני חושב שהגענו גם בזה להיסגים - לקביעת שיטת תעריפים ומעקב מתמיד אחרי פירון העבודה של הנמל, ועל ידי כך הטפעת פירון העבודה על התעריף.

(8) אני רוצה לציין כי אם אני מסווה את נמל ת"א-יפו ונמל חיפה, ואת ההוצאות בנמל תל-אביב-יפו, היינו צריכים באופן אוטומאטי להוסיף להוצאותינו את כל העלאת שכר העבודה והתנאים הסוציאליים (שהיו השנה די רציניים) בערך ב-20%. לעומת זאת לא נתנו באופן אוטומאטי לפי קוטס-פלוט לשרותי נמל מאוחדים את ה-20% אלא דרשנו מהם להוריד אחוזים מסויימים על חשבון העלאת פירון העבודה של הקבלן, שאנו עוקבים אחריו באופן מתמיד. ברצוני לציין שהקבלן הוכיח את עצמו במידה לא יותר קטנה מאשר המססלה, לגבי העלאת הנורמות. את ההוצאות בנמל חיפה העלינו ב-10% לעומת ההוצאות בנמל יפו-ת"א, שעולות לנו כ-20%. אמנם יש להתחשב שנמל יפו-ת"א מבצע 18% מהעבודה ונמל חיפה 82%, וכאן יש נמל עמוק-מים ושם - נמל בים פתוח. הקטנת ההוצאות עקב העלאת הפירון היא בערך 4-5%.

ג. ספיר:

סאלתי אם דנו בתכנית לסתף באותה חברה שתפעיל את השירותים, גם את הגותים הסעונינים.

מר גינצבורג:

בכוון זה לא ערכנו תכניות ולא ערכנו דיונים. עוד לא בדקנו אם זה הכוון הרצוי או לא. עוד לא דנו. (9) החלטנו להאריך את החוזה בקיסרון לשנתיים נוספות, עם אותו גורם שעבד עד כה. אסננס מנהלים אתו מ"מ על תנאים טובים, לאור נסיון העבר. הזמן הקצר אינו נותן לנו אפשרות להסיק מסקנות, באיזו צורה יש לנהל את הנסל. אין להגיד שנסיון זה נכשל ואין להגיד שאפשר כבר להסיק מסקנות מקיסרון, שהוא נטל קטן מאד לגבי נטל גדול. נמצאים באמצע הדיונים והבירורים, ובדאי הנסיון הנוסף של שנתיים יתן לנו אפשרות נוספת של לימוד הענינים.

ג. ספיר:

לאור הנסיון של שנתיים אלה, האם אפשר לומר שההוצאות שנסלם היבואן או הסוכן בעד סך-הכל יותר ביוקר או יותר בזול?  
המקבילים לאותו סך כולל בחיפה, הם

מר גינצבורג:

ליבואן זה עולה אותו תעריף, אבל ההכנסות לממשלה היו ללא ספק יותר גדולות בקיסרון. ההיקף השנה בקיסרון היה 80 אלף, ואנו מאריכים להם שוב ל-80 אלף. אנו חוקרים את הענין, ובמידה שנראה אפשרות של יעול נוסף של הוצאות השירותים, על ידי תוספת פונקציות לקבלן, נעשה זאת - למרות שזה מנוגד לתפיסה של מונופול, מכיון שכל פונקציה נוספת נותנת יותר כוח לקבלן. למרות זאת אין ללכת בדרך הפוכה כשזה יכול להוסיף. ייתכן מאד שתוספת כוח דוקא לקבלן מונופוליסטי, לפעמים מוזילה, ובמידה שזה כך בודאי שנעשה זאת.

10) אשר לצירוף שנמכר, הסברנו ענין זה גם

בועדת הכלכלה. הציוד נמכר משובי טעמים עקרוניים; ראשית, למעשה הציוד נקנה לפי דרישת הקבלן ובסבילו, והיו תנאים מסויימים כשהציוד הגיע, שהוא לא נמסר לו. שנית, ראינו שהמפעל צריך להיות גם בעליו של הציוד, כי אחרת אינו טומר עליו במידה מספקת וגורם על ידי כך להוצאות נוספות. השארת הציוד בידי הנמל והמססלה, כשהוא מתיסן והולך, היתה מוסיפה לנו הוצאות נוספות ואת הצורך בתוספת בנית בתי-מלאכה ואנשים על מנת לספל בו. מבחינה מסקית וכלכלית ראינו בזאת ברכה, שמסרנו את הציוד לקבלן, היות וזה אינם גורם לתוספת אנשים והוצאות.

ג. ספיר:

בכל אופן, איזה הגיון היה בזה לפני חתימת החוזה עם הקבלן עכשיו. למסור לו את הציוד לפני שאתה חותם אתו חוזה על תנאי הקבלן?

מר גינצבורג:

כשאנו מדברים על חתימת חוזה שיקבע את הזכויות והחובות של הקבלן, אנו מדברים על צורה חוקית של היחסים בינינו לבינו. יחד החוזה הזה אנו קובעים את הצורה החוקית, אבל איננו קובעים את תנאיהם הכלכליים המסקיים בינינו. תנאים אלה ויחסים אלה. יחד פנים, הם ענין יום-יומי ולא צריך בגלל דיון על חוזה לטעון במצב שהציוד לא יהיה ראוי לשימוש. ראינו צורך לעשות זאת יחד עם האפשרי, כי אחרת היינו עומדים לפני דרישה של הבאת ציוד מחו"ל והשקעת מטבע זר.

11) לשאלות ביחס לרכבת, בקשתי את מר סניידור, מנהל הרכבת, שהוא יענה עליהן, על מנת שתקבלו הסבר מסקור ראשון.

12) נשאלתי על-ידי ח"כ בדר שאלות קשות מאד

לתשובה. יכול להיות שעל מנת לענות על שאלות אלה נצטרך להוסיב צוות של מומחים שייעבד כמה שנים: באיזו מידה ההסקעות שלנו בספנות ובתעופה, מספיעים לגבי הובלה על ידי חברות אחרות. יותר קל לנו לחשב את השפעת ההסקעות במפעלים שאנו מנהלים אותם, אבל קשה לי עכשיו לקבוע את ההשפעה של הסקעותינו על הספנות; במידה מסויימת על חברת תעופה אני יכול לעשות זאת על-ידי החישובים של אל-על, לגבי מפעלי משרד החבורה, אני יכול לעשות הכל על מנת להמציא לכם את החומר, אבל אין לי אותו עכשיו. נעשים חישובים אלה ואני מוכרח לשבח את אגף התקציבים, שהוא נותן את הפיתוח הנוסף לאור הבדיקה הזאת.

13) אשר למחלקת הרכב הממשלתית, לפני שנה אטרתי כי שאלה זו נראית לי ואנחנו נמצאים באמצע הבדיקות. בטווח השנה עשינו בדיקה מדוקדקת ביותר עם כל משרדי הממשלה. אמנם הקטנו את מספר האנשים ב-4, ועובדים שם עכשיו 13 איש, אבל קבענו שהמחלקה כמלאה פונקציות שלולא היינו ממלאים אותן היו מוסיפים בכל משרד ומשרד אנשים נוספים. אמנם לא הגענו כוועדה לשלב סופי של הדיון, ואנו עושים בדיקה נוספת באיזו טידה פה ושם אפשר להוריד פונקציה זאת או אחרת, אבל מחלקת הרכב הממשלתית כמחלקה, איננו חושבים שאפשר לבטלה.

14) תכנון גמלים: בקשר עם ועדה של מנהלים כלליים לפיתוח התחבורה בנוב, בדקנו את שאלת תכנון הגמלים בארץ והגענו למסקנה שיש ללכת בטלס דרכים: יש לפתח את נמל חיפה; יש לבנות את נמל אילת ויש לגשת לסקר ולחקר של הקמת נמל שלישי בדרום הארץ, בטוכריר (אסדוריים). הגענו למסקנה זו היות וקבענו שאפשרות הטעינה והפריקה הנוכחית של נמל חיפה היא בערך 2 מיליון טון לשנה. אנו חושבים להגיע ב-1965 (מחוץ לפוסטטים) ליבוא וליצוא של קרוב ל-3,5-3 מיליון טון. בדקנו את אפשרויות הפיתוח של נמל חיפה, והן מוגבלות ביותר בגלל חוסר מקום. בהשקעה של בערך 9 מיליון ל"י שם, ע"י תוספת רציף נוסף, נוכל להגיע לתוספת של פריקה וטעינה של 400 אלף טון. בתוספת השקעה של עוד 4 מיליון ל"י נוכל להוסיף עוד 700 אלף טון, כך שמכסימום אפשרויות הפיתוח בחיפה הן בערך עוד 3 מיליון טון, בהשקעה של 30 מיליון ל"י בערך.

מיום הסקר והחקר ועד להפעלת נמל, עוברות קרוב ל-8-10 שנים, כאשר הסקר בלבד צריך לארוך שנה וחצי. הקמת נמל נוסף בדרום הארץ תהיה לה השפעה רק כעבור שמונה שנים בערך. אם לוקחים זאת בחשבון, אין להשאיר את נמל חיפה בסצב הנוכחי אלא יש לפתחו. על כן הכנסנו סכום של 150 אלף ל"י לתכנון רציף נוסף.

הנמל בדרום קשור בתכנית שהובאה ע"י קבוצת יוזמים, על סנת להקים עיר באסדוריים. קבלנו תקציב על סנת להתחיל בסקר, והתחלנו בכך בכוחות עצמאיים עם הדרכת בעל מקצוע בחו"ל, ונגיע להחלטה סופית רק לאחר גמר הסקר.

15) נמל הקיסרון: אין ספק שאנו צריכים לראות ברציף הקיים, רציף נוסף של נמל חיפה, ובחישונינו צריך לקחת בחשבון קרוב לרבע מיליון טון. תפקידי הקיסרון, כפי שנראים לנו, הם: נמל עזר לנמל חיפה, ולא נמל נפרד אלא רציפים נוספים לנמל חיפה. אנו סיחסים לקיסרון את התפקידים של בסיס לחיל-הים, טספנה, נמל-דיג וגם נמל שעד כמה שנוכל למצוא קליינטים, יקימו בסביבתו מפעלי תעשייה על סנת להוזיל במידה רבה את ההובלה. אבל לדאבוני הגדול, בכל חיפושינו עד כה לא מצאנו הרבה אינטרסנטים שיקימו את תעשייתם שם, על סנת להיות קשורים בנמל.

16) נמל אילת: קיימת תכנית פיתוח שעובדה על-ידי משרד התחבורה ומשרד הפיתוח, ואנו מקווים למצוא בתקציב נוסף כספים שיאפשרו לנו תחילת בנין נמל אילת עוד השנה.

סר בן-דרור: הכוונה להצעות יו"ר ועדת הכספים לשינויים בתקציב. שם יש סעיף על תוספת מיליון ל"י לאילת.

סר גינצבורג: השלב הראשון של הקמת נמל אילת הוא בסכום של 3 מיליון ל"י, שמאפשר לנו הקמת כוח של 130 מטר, שיאפשר עגינת אניה בת 10 אלפים טון, או 2 אניות בנות 4 אלפים טון כל אחת, וכן המחסנים הדרושים לפריקה ולטעינה. התכנית הגדולה יותר - עוד אי-אפשר להגיד סופית, אבל יותר גדולה - בשלב השני, טגיעה ל-11 מיליון ל"י. אלה הם סכומים קטנים לעומת הסכומים שנצטרך להשקיע בטוכריר. כסדרים על נמל אסדוריים, מדברים על אפשרות פריקה וטעינה של מיליון או 2 מיליון טון, ועל 90 מיליון ל"י. נמל אילת הוא נמל טבעי, בעומק שאינו דורש אלא הוצאת מזחים, ואין צורך להעמיק ואין צורך בשובר-גלים. זה הנמל הכי זול שאפשר לתארו. לכן בשלב הראשון שאנו חושבים אותו כשלב לשנה-שנתיים, יש לנו תכנית של 3 מיליון ל"י, ותכנון הנמל כולל שלשה ענפים: את חיל-הים, את הנמל ואת נמל הדלק. התכנון בעטה על סנת לאפשר נמל דלק גדול, לפי קו שאנו מקווים שבאחד הימים יוקם (של 32 אינץ'), ונמל שיכול לפרוק ולטעון קרוב ל-2 מיליון טון מחוץ לדלק, ואשר יוכל להכיל את מתקני חיל-הים.

**י. ספיר:** אם יש אפשרות של 2 מיליון טון באילת, אין צורך להעמיס 3 מיליון טון על חיפה. בעיית התחבורה היבשתית לאילת ומטבנה והקטר לחיפה כל זה יחד מהווה קומפלקס אחד של בעיות, וכן בעית סוכריר, ואין אתה יכול לפתור בעיה אחת מבלי לפתור את כולן. אני טואל אם כל זה נבדק כבר עד כדי כך שאפשר להגיד: אני הולך בכיוון של נטל אילת של 11 מיליון, אם אתה מדבר על דבר זה כחלק של תכנון כולל, אתה חייב לקסור את כל הבעיות.

**מר גינצבורג:** כמדוברתי על הסלב השני, דברתי על תכנית-אם של בנין נטל אילת. לא אמרתי שבבנה את הנטל הגדול כל זמן שלא יצדיק את עצמו. אין ספק שכאשר נסקיע את 3 המיליונים - לפני שנרחיב נסקול את הסאלות שעורר ח"כ ספיר.

(17) אשר להסדר בין נטל ת"א ויפו: מסרדנו מטפל בסאלת איחוד הנמלים, שעוד לא נכנס לסלב של ביצוע. אין אפילו האיחוד הסנהלי שח"כ ספיר ציין, אלא למעשה קיימים שני נמלים. אנו נביא סאלה זו תוך שבוע-שבועיים להחלטה בפני ועדת סרים כלכליים, ואני מקווה שתוך שנה תקציבית זו נעשה את האיחוד ונבצע אותו.

**מר סבידור:** (1) הקטנת גרעון ע"י העלאת התעריפים: לפי הצעת הנהלת הרכבת, במידה ויעלו את התעריף והוא יסאר ב-20% מתחת לתעריף התחבורה הסוטורית בהובלת מסאות, וקרוב ל-15% מתחת לתעריף בהובלת נוסעים - מהעלאת אלו, באותם אומדנים שנתנו בתחזית 1957/58 אנו יכולים לצמצם את הגרעון עד כדי 900 אלף ל"י. אם רק לגבי מסאות - לפי ההצעה שהולכת ומתגבשת עכשיו - הרי סיקסן הגרעון שלנו ב-700 אלף ל"י בשנה התקציבית הבאה.

(2) השלמת האיתות: האיתות הסודרני בקו חיפה-ת"א יוסלם בספטמבר. לפי התכנית היה צריך להיות מוסלם באפריל, אבל בגלל טבצע סיני וגורמים אחרים הענין הוסהה. לאחר התקנת האיתות הסודרני בקו זה אפשר יהיה להעביר בסני הכוונים 80 רכבות ליום, באופן תיאורטי. תדירות הרכבות תהיה יותר צמודה. פירוש הדבר שאפשר יהיה לסגר רכבת בכל חצי שנה ומהירות הרכבת - עם תחנה אחת - תגיע לטעה, ואם תחנות ביניים, טעה ו-20. היום מספר הרכבות מגיע ל-20 רכבות נוסעים (10 בכל כוון) בקו החוף. לפי התכנית נגיע ל-12 רכבות בכל כוון בקו חיפה-ת"א, והרכבות יהיו מהירות ומדויקות יותר, ולוח הזמנים יהיה סותאם יותר לצרכי הציבור.

(3) מתי אפשר להגיע לאיזון כסויות מסאות ונוסעים: לפי תחזית הרכבת, בתנאים הנוכחיים של תעריף, קטה טאד להגיע לכך בעתיד הקרוב. אבל אם ללכת לפי התחזית והדיונים המתגבשים עכשיו, בקטר לתעריף וכסויות ההובלה והנוסעים, אני מקווה שבגיע לאיזון טלא, כולל פחת בסביבות 1960. מאז 1953 עד עכשיו אטנם ההוצאה שלנו הלכה וקטנה בפרופורציה להיקף התקציב הכולל, לא באופן גדול אבסולוטית, אבל היחס בין לירה-הוצאה ולירה-הכנסה הלך וקטן במסך כל שנה, ויגיע השנה ל-1.320 לכל לירה הכנסה. ככל שנצל את הציוד במהירות יתרה (מחזור הקרון היה 8,6 והוא עכשיו 7,2, ואין כל סיבה טלא נגיע ל-5), הרי ב-1959/60 אנו צריכים להגיע לאיזון טלא.

(4) כסויות מסאות ונוסעים: עברנו על האומדן בטרות הנוסעים ב-1956/57, ובמסאות גהיה כ-250 אלף טון מתחת לאומדן. לעומת זאת הסון-קילומטרים היו יותר פוזיטיביים מאשר בשנה שעברה. אנו מצפים בשנה הבאה ל-5 1/4 מיליון נוסעים ול-1.600,000 טון הובלה, לעומת 1,400,000 שהיו השנה. אין לנו מספרים בדוקים על הובלות כוללות של מסאות בארץ, אבל אם לשפוט לפי נטל חיפה, המהווה 80% של ההובלה הכללית, והרכבת סובילה מתוך זה 55% - אני יכול להגיד שלגבי טווח ארוך אנו מהווים גורם שהוא געון 30-35%.

**מר גינצבורג:** יש לנו 9 מיליון טון הובלה סוטורית בארץ, ו-1,5 מיליון טון ברכבת.

**מר סבידור:** עשינו סקר לגבי הקו, שאפשר לקרוא לו טרות רכבת כדבעי - בקו חיפה-ת"א - ושם אנו לוקחים החל מ-1956 - 75% עד 80% מכלל הנוסעים.

(5) קוים נוספים: פרט לרשת הקוים בדרום, שעליהם דיבר המנהל הכללי של המטרד, הרינו ניגשים השנה לבנות כמה שלוחות רציניות ביותר, המגדילות את ההיקף של ההובלה ברכבת - שלוחות מסחריות. בין היתר נבנה השנה את השלוחה לעץ-הזית בקריית-אריה, שזו מסילה של 3,5 קילומטר, שתוזיל את הטונה של חומר-גלם שמגיעה לביהח"ר בערך 2 מיליון לטוח ארוך. נוסף לזה אנו גוטרם את השלוחה לנשר, שתוזיל את תוצרת ביה"ר רטלה, וכן אנו ניגשים השנה לבניית רשת השלוחות לקריית הפלדה. בקוים ראשיים אנו הולכים להשלים את התכנון לדטונה, וברגע שתקבל החלטה ע"י המטסלה - תוך עשרה חדשים נוכל להשלים את הקו.

(6) הפעלה של טון-קילומטר על צוות ודלק, עלתה לנו ב-1956/57 14,91 פרוטה. אילו כל הקטרים שלנו היו באותה שנה ובאותה כמות הובלה כולם דיזלים, היה הסכום כבר מ-1957 על כל טון-קילומטר 3,83 פרוטה פחות פר טון-ק"ט בהוצאות הפעלה. החסכון במציאות היה, לפני שנתיים בערך 17 פרוטה במטוצע לטון-ק"ט. בטסק בנוי כולו על דיזלים היה החסכון מגיע ל-11, והוא הגיע ל-14,9 ב-58/59. נגיע ל-11.

(7) עובדים: עם הדיזליזציה צריך היה להקטין את מספר העובדים בשנה התקציבית החולפת ב-120 עובד. לעומת זאת פתיחת קו באר-שבע תבעה פתיחת תחנות חדשות והפעלת 30 וכמה עובדים בדרום הארץ. מספר העובדים שצריך היה להקטין עקב הדיזליזציה הוא 120, ואני רוצה לציין כי קיימת פה שאלת הפיטורים בבת-המלאכה. בינתיים, סתוך 120 האנשים קלטה הנהלת הרכבת בכל מיני תפקידים 65 איש, ונותרו כ-70 איש, שבין 70%-65 מסשכורתם נובעת מהרכבת ורק 30% מסשכורתם נופלת על תקציב הרכבת.

י. מרבטון: נדמה לי שמספר שעות העבודה הנוספות רב מדי ברכבת. האם חסלתם את השעות הנוספות?

(8) לשאלת ח"כ בדר, בענין הפורטולה. איבני מסכים שיש פורטולה, ואני מסתמך על שני דוקומנטים רציניים ביותר. האחד של יו"ר ה"בריטיש טרנספורט קוסיסן", וכן של ה"אי.סי.טי". הקואופיצינט הזה תלוי בניצול הקרון ובטהירות המחזור. כלומר, הקואופיצינט איבנו בדיוק, מאיזה קילומטר הרכבת יכולה להתחיל לנסוע. יש בזה אלמנטים רבים שמשקלים בהנהלת הרכבת בזמן קביעת תעריפים ובנין שלוחות. אני יכול להגיד שאם נלך לא לפי תעריף אלא לפי תמחיר, הרכבת הטורנית צריכה להכות שוק על ירך את התחבורה הטורנית אחרי מרחק של 60-70 קילומטר.

(9) מדוע אין תחבורת נוסעים בלילה: א) שתי הרכבות האחרונות שיש לנו עכשיו בקו חיפה-ת"א ובקו של ירושלים, מנוצלות עד כדי 30% מכסימום, בו בזמן שהניצולת המסוצעת של רכבות הנוסעים מגיעה ל-85%. ב) הרכבת שלנו היא בן קו אחד, וזה יפגע בהובלת המסאות שרובן מובלות בלילה, כדי שהסחורה תהיה סוכנה לפריקה ביום; ג) אם נוביל את הנוסעים בלילה ונביאם לתחנת היעוד אחרי חצות, קיימת בעיית תחבורה טורנית מתחנת היעוד, וזה מעורר הרבה בעיות מבחינת מחירים. אין מניעה, אם יוכח שמספר הנוסעים מצדיק את הדבר - אחר התקנת האיתות, להכניס 2-3 רכבות כאלה בלילה, אם בעיית התחבורה הטורנית מתחנת היעוד תמצא את פתרונה.

(10) תחבורה בשבת: אני פקיד שחייב לבצע את החלטות המטסלה, ובהתאם להנחיות השר אני עושה מה שצריך לעשות. כשיש תיקונים שצריך לעשותם, או כשיש צורך בקבוק שעלול לסכן פרי-הדרך, אני לוקח עלי את האחריות ומקבל את האישור. 11) אי-אפשר לקבוע את ההוצאה הכוללת לרכבת באר-שבע ואילת, כי לא גערך סקר ותכנון יסודי בקטע שבין דימונה דרך אורון ובין סדום-אילת. יש שם קשיים טופוגרפיים בלתי רגילים, ואיבני יכול להגיד עכשיו דבר עד שייערך הסקר.

(12) איחודים ברכבת: טלפני שלש שנים עד עכשיו ירדו האיחורים עד כדי 21%. הם היו למעלה מ-50%. חלה עליה כמותית באיחורים בגלל עבודות פיתוח שאנו עושים בקו. כדי לגמור את האיתות אנו מוכרחים להרחיב את התחנות בבנימינה, זכרון, כפר סמיר ועוד. כדי לעשות רכבת של אלף טון צריך להרכיב רכבת של קילומטרים, ועל כן צריך להרחיב את התחנות. בגלל טבצע סיני חל שיבוש בתכנית, ובחודש

פברואר שוב יט ירידה במספר האיחורים, גם כמותית וגם איכותית.  
אל נשכח שהגדלנו את מספר הרכבות בקו חיפה-ת"א למעלה מפי 2.

(13) שעות עבודה נוספות: בענין זה אני מבקש להסביר, שההיקף האופרטיבי של הרכבת גדל במידה ניכרת. תוך הזמן הזה, במסך שלט שנים, מ-800 אלף טון ל-1,400,000 טון; וכ-2 מיליון נוסעים למעלה מ-4 מיליון. לעומת זאת, במנגנון האופרטיבי ובמסילה הזאת אי-אפשר היה למנוע שעות נוספות. אפשר לצמצם אותן, ואנו עושים כל הטאטצים כדי לצמצם את ההוצאות על שעות נוספות. אני יכול להגיד, על סמך דו"ח שנמצא בידי, כי בינואר חלה ירידה גם במספר השעות הנוספות וגם בסכר.

י. טרנטון: כנוסע קבוע ברכבת, אני רוצה לציין את היחס הטוב והנאה של עובדי הרכבת לקהל.

ט. סבידור: אסר לקולציה של קו נען-באר-שבע:-

(המסך היסיבה רשם אס).

לפני כן רשם אפ  
אס

ועדת הכספים -  
26.3.57

א. בהיר:  
בענין קו אילת ובעיית כדאיות הקו אני מציע להכניס שאלה זו לסדר-היום של הוועדה ולדון בה לאחר הדיון בתקציב.

היו"ר י. גורי:  
אני מקבל את הצעתך.

מר סבידור:  
לשאלת הרנטביליות של קו באר-שבע: אף בתעריף הנמוך החדש של 10 פרוטה עבור טונה לקילוטטר, במידה שההובלה תגיע ל-500 אלף טון היא תכסה את כל ההוצאות, כולל פחת וריבית על ההשקעות במטילת הנגב. בשנה השוטפת ההובלה היתה כ-155 אלף טון.

אשר לכדאיות הקווים התשובה שלי מתפרשת מתשובה קודמת כשאמרת ש בשנת 1959/60 נאזן את התקציב שלנו, כולל פחת וריבית. זה טראה את כדאיות ההשקעות ברכבת. זה כולל את כל ההשקעות בעבר וכל ההשקעות הנוספות כדי שנוכל להגיע להובלה של 2,100,000 טון ו-6 מיליון טון שהם בתיכנון.

אני רוצה לציין, לידיעת חה"כ בדר, כי במידה שיש קו שאינו רנטאבילי ואינו מכסה את עצמו איננו מפעילים אותו וההוכחה הטובה ביותר היא הפסקת ההובלה ברכבת לנהריה עד שלא היתה לכך הצדקה מסקית. ברגע ש"ישאזבסט", "כור" ועוד כמה מפעלים התחילו לפעול ויש הצדקה כלכלית לחידוש ההובלה היא תחוד.

היו"ר י. גורי:  
לא הייתי מקבל את זה כהנחה בלתי מסוייגת, שאף פעם מדינה בעולם לא תמצא לנכון להפעיל קו לצרכי פיתוח הארץ שהוא נושא הפסד.

מר סבידור:  
אני מברך את יו"ר הוועדה על דבריו, אבל לא אני קובע את המדיניות הזאת. אתקן את עצמי ואומר שבסקוטות שאין גורם הפיתוח קובע קובע השיקול המסחרי של המפעל.

י. ספיר:  
לגבי המספר הזה של 400 אלף טון שיהפוך את הקו הזה למכסה את הוצאותיו: האם אין אתם חושבים שהסיכוי להגדיל את הכמות מ-150 אלף טון ל-250 אלף טון סתתנה בפיתוח נטל אילת והובלת המטענים האלה לאילת? ואז הבעיה של רנטאביליות קו באר-שבע חיפה בעינה עומדת.

א. אלטמן:  
דובר פעם על שינוי מקום תחנת הרכבת בירושלים והעברתה למקום יותר מתאים סכל הבחינות. מה המצב בענין זה?

מר גינצבורג:  
לשאלת חה"כ ספיר: נכון שכמות ההובלה נקו באר-שבע-נען תלויה קודם כל במחצבים ובייצור, אך על כך אין לנו שליטה. יש תוכניות שלעתים מתגשמות ולעתים - לא. נכון שבדברנו על אילת אנו מתכוונים לפוטנציאל ואשלג, אבל ענין זה קשור בשווקים, כלומר אם יהיו שווקים במזרח לסחורה זו.

לשאלת חה"כ בדר ביחס למשטר הנטל. השטירה של נטל חיפה היתה פעם בידי המשטרה. כאשר משרד התחבורה בא למסקנה שאין להטיל על המשטרה את כל הטיפול של שטירה בנטל שהוא טיפול ספציפי והמשטרה לא הוכיחה את יכולתה ואת אפשרותה בגלל הצורך להוציא לפעמים את האנשים - היא לא יכולה להצמיד תמיד את השוטרים לאותו מקום כשיש לעשות מבצעים פה ושם - הקימו את משטר הנטל. משטר הנטל היה מבוסס אז

על תקן של 160 איש אשר צריכים לשמור על הנמל שמירה מעולה. לפי התקציב החדש יהיו 89 איש וזה "ניתוח" די רציני. השנה היו 132. הגענו להורדה ניכרת זו במספר השוטרים הודות לזה שכמעט אין גניבות. אנו חושבים שעבודת מסמר הנמל גרסה לכך. כאשר בדקנו מה יהיה מספר השוטרים אם המסמרה תקבל עליה את הטיפול הזה, המסמרה הגיעה כמעט למספר דומה. לא רצינו להעביר את מסמר הנמל למסמרה היות ומבחינה כלכלית לא יהיה בזה קיטוך ומצד שני ראינו ברכה במסמרה מיוחדת זו.

י. בדר:  
שאלתי האם יש הבדל בסכר בין המסמרה לבין מסמר הנמל.

מר גינצבורג: אינני יכול להשיב לשאלה זו, אני מוכן לבדוק.

נשאלתי האם אפשר לפשט יותר את שיטת התשלומים. אנו עשינו נסיונות ונמשיך בחיפושים אלה, למרות שאין זה קל, מפני ששיטות הפעולה של פריקה וטעינה הן שונות לגבי כל אניה ויש מחירים שונים.

לענין המבדוק. המבדוק נמכר ל"הימה" לפני חצי שנה. הוא נמכר היות והובא לארץ לפי דרישת "הימה". חקרנו בקשר אם המבדוק והוברר לנו שבכל מקום שיש מבדוק נמל הוא ענף ספסיד היות והוא נותן רק שירותים לפי ימי עבודה. במידה שהוא קטור עם מספנה הוא כדאי מפני שהוא משתלב בעבודות שנעשות עליו ולא רק על-ידי סיטוט בו.

ז. טרזאייב: באיזה תנאים הוא נמכר?

מר בזק: קיבלנו מהאוצר העתק החוזה. הוא עומד לרשות חברי הוועדה.

מר גינצבורג: נשאלתי על שיתוף הפעולה בין משרד התחבורה ובין המסמרה בענין התנועה. יש שיתוף פעולה אם יש פה ושם מקרים שהם יוצאי דופן, אין זה מלאה ומבורך ביותר. מוכיח כלום.

י. ספיר: אני מציע להמציא למשרד התחבורה את הפרוטוקול כדי שנציגיו יוכלו להשיב על השאלות שלא ניתנה עליהן תשובה.

תשיב משרד החקלאות

היו"ר י. גורי: אני מבקש לצרף להצעת התקציב את התיקונים המוצעים על-ידי ועדת הקיצוצים ועוד תיקון - שהוא תוספת תקציב - שהוא היום טעם הממשלה.

אבקש את חברי הוועדה להציג את שאלותיהם.

א. הרצפלד: האם יש בהצעת התקציב סכום לכיסוי נזקי-כפורה? בכל שנה נפגעים כמה מטקים מהכפורה פגיעה קשה ביותר, ולמרות זאת אין כל עזרה למטקים אלה. פנינו לכל המוסדות אבל לא קיבלנו תשובה מאף אחד. אני חושב שהשנה צריך להביא בחשבון נזקים אלה.

ז. סוזאייב:  
אבקש מהשר למסור על החדש בטוח הטחקר לייצור פולפה, לייצור חומר גלם לנייר. פעם חטבו על אקוולפטום, עכטיו קראנו בעתונות שהצליחו בנסיונות שנעשו בגידולי תירס. מה חדש בטוח זה?

מה המצב של ענף הלול ויצוא ביצים? יש דעות שונות על ענף זה, סלאי סתירות, כי מצד אחד אוטרים שזהו ענף בלתי סנוצל, מבחינת אפשרויות היצוא, ומצד שני העניינים מתקדמים בעצלתיים. מהי הבעיה: חוסר בהירות על אפשרויות היצוא או חוסר בהירות על אפשרויות פיתוח הענף מפאת חוסר כסף?

בקשר לטובסידיות לירקות.

שר החקלאות ק. לוז:  
משרד החקלאות מטפל רק בטובסידיות לירקות בהתישבות החדשה. אשר להוזלת מחירים, זה נוגע למשרד המסחר והתעשייה.

ז. סוזאייב:  
לענין הקונסולידציה של חובות באמצעות הבנק לחקלאות. מדובר על 7 מיליון; מה התרחש כאן, מה פירוש קונסולידציה, מהו סכום החובות ואיך עומדים לבצע זאת? האם זה פתרון חלקי, כלומר דחיית הבעיה? מה רצו לפתור בסכום של 7 מיליון ל"י?

באמצעות משרד החקלאות ניתנו הלוואות בסכומים ניכרים מאד לפיתוח החקלאות. האם יש חשבון מהו סך כל ההלוואות? היה ויכוח עם משרד האוצר על הלוואות שניתנו בכלל למסק ורצינו לברר כמה חייבים וכמה היו מקבלים. בתקציב חזרה אילו כולם היו מחזירים כפי שהתחייבו. האוצר אפילו לא יכול היה לתת לנו איזה אוסדן, שלא לדבר על מספרים מדוייקים. האם למשרד החקלאות ידוע מה סך כל ההלוואות שניתנו ומה מצב ההחזרות? האם ידוע לכם כמה הייתם מקבלים בכל שנה מההלוואות אילו כולם היו נוהגים לפי תנאי ההלוואה?

בתוספת החדשה שנמסרה על-ידי האוצר אין הפרדה בין הלוואות והשקעות. הייתי מבקש לקבל פירוט מהו סכום ההשקעות ומה סכום ההלוואות?

אני מבקש פרטים לענין ההידרופונייה. האם זהו איזה מטח שמשחקים לכבוד איש מכובד מאז או שיש בנסיונות אלה דבר של סמך ותקווה שפעם אפשר יהיה לנצל זאת בצורה פרודוקטיבית וטעשית?

לענין החינוך החקלאי. מדי שנה בשנה אנו חוזרים לשאלת הפיצול בטיפול בשטח זה. האם חקרתם ובדקתם שיטה זו של טיפול מפוצל, האם היא טובה וחסכונית? אני מתכוון לפיצול בין המשרדים השונים בשטח הטיפול בחינוך טקצועי חקלאי. אולי נוטב כי בתי-הספר המקצועיים ייטצאו ברשת-החינוך הכללית, ובכל מקצוע ומקצוע ישתפו את המשרד המטפל בענף זה. חושבני שזה היה סידור חסכוני ויעיל.

לענין טפעל פרדס חסכון: האם טפעל זה בתטיים או לא?

שר החקלאות ק. לוז:  
מבחינת המסגרת הסתיים.

ז. סוזאייב:  
הוגד לי שרוצים לעודד נטיעות על-ידי הגדלת השתתפות המטשלה.

ז. ספיר: בקשר עם המחקר. לפי ראשי הפרקים אני רואה שבטקסונות שונים נעשית עבודת מחקר במקביל גם על-ידי גופים אחרים (התחנה ברחובות, מכון וייצמן וכו'). כאן אני מצרף גם את המרכז המשותף לתיכנון הקלאי.

שר החקלאות ק. לוז: לו אין כל קשר למחקר.

ז. ספיר: אני מדבר על כל דבר שהוא קשור עם הקירת הבתונים לסם תיכנון. במחלקה לשימור הקרקע בוודאי חלק מהטנגנון עוסק בתיכנון והכנת הדברים. האם אין בכל הפיצול הזה טעום פיזור שמפריע גם לייעילות ונוסף לזה יש בזה כפילות הגורמת להוצאות נוספות? האם לא מוטב לרכז במקום אחד את כל הגופים העוסקים במחקר ובתיכנון הטבוטס על מחקר, בתיכנון מסקי בסיסי? אני חושב שאז היו מטיגים משהו יותר רציונאלי וזול.

משרד החקלאות מקיף שטחים שונים בחקלאות בהדרכה, בהכוונה, בניצוע וכו'. המדורים השונים והמחלקות השונות מספלים בחלקים השונים של היקף זה. באיזו מידה הביצוע של כל התפקידים האלה משביע רצון מבחינתכם? לציבור יש יחס חיובי מאוד להרבה פעולות של משרד החקלאות בהדרכה ובשטחים מקבילים: מסירת אינפורמציה ועזרה לכל חקלאי או לכל גוף חקלאי. האם יש לראות פעולה זו כמשביעה רצון או לדעתכם יש עוד ליקויים? האם אין כפילות מסויימת שאפשר לסנוע אותה?

למחלקה לדיג יש סכום של 317 אלף ל"י, ובתקציב הפיתוח יש סכום יותר קטן - 300 אלף ל"י. להלוואות ולהשקעות. מה הושג על-ידי כל ההשקעות? אני מבין שהכוונה היא בעיקר לדיג ימי. אני יודע שבנמל הקישון הושקעו סכומים גדולים לפיתוח הנמל. אינני יודע מה הוסיפו כל ההשקעות האלה לכמות הייצור או האספקה של דגי ים.

( אחרי כן רשמה אב )

ישיבת ועדת הכספים  
26.3.57

לפני כן רשם א.ס.

א.ב.

י. טפיר:

כיצד משתלב המושג של הסכון לטיבים  
וסוצרי יער בטפפל ניצול הוצאת היער?

לענין תקציב הפיתוח: - רצוני לעודד את  
שאלת השילוב והיחט, התיאום והתיירות בין הממשלה והסוכנות בכל  
מערכת הטיפול בהתישבות ובהמשך ההתישבות, ובחקלאות בכלל וכן  
בהדרכה. יש רושם שהדבר חסר שיטתיות. האם לא היה יותר רצוני לקבוע  
תחומים כמעט כרונולוגיים לחלוקת-התפקידים בין הסוכנות והממשלה?  
למשל: הסוכנות היתה מקבלת על עצמה בלבד להביא את הסתייג, להכשיר  
את הקרקע, ליישבו במקום, כולל סיפור של חצי שנה עם שיכון, קרקע  
והכשרתה, ואח"כ להעביר הכל מוכן לטיפול הממשלה. הדבר היה מכניס  
הרבה נוחיות גם לסוכנות וגם לממשלה.

אותה שאלה אפשר לשאול גם לגבי הייעור  
שעושה הממשלה ועושה הקהל.

הינר י. גורי:

בדו"ח של הוועדה שריכזתי, בפרק המחרון  
:נו מפנים את חשונת-לבה של הממשלה לצורך  
להטיל על מישהו לטפל בבעיות נוספות כשלב ב' לדיון על קיצוצים  
בתקציב. בין הבעיות שאנו מעוררים יש גם שתי אלו.

י. טפיר:

מישהו חייב לדעת דעתו על הענין המסורבל הזה.

יש פה סעיף התישבות חדשה, הלוואות לסוכנות,  
בעיקר שיכון. בה"כ יש 32 מיליון, מזה 20,75 מיליון הלוואה לסוכנות.  
נוסף לכך רציתי לשאול: יש לפנינו הצעה נוספת המגדילה את הסכום  
של כל ההוצאה לחקלאות בפיתוח מ-79 ל-90 מיליון לירות, 10  
מיליון מהעודף, הלוואות והשקעות להרחבת הייצור החקלאי וקליטת  
עולים בחקלאות. האם אלה הם אותם 10 מיליון הסופיעים בתקציב?

שר החקלאות:

כן.

מר טרוסקר:

10 המיליון ההם נזכרים בצורה יותר כוללת,  
בתוך מסגרת של תעסוקה בחקלאות, ולכן הסם  
שם איננו טפורט כמו כאן.

י. טפיר:

שם נקרא הסעיף "קליטת עליה בחקלאות", ואילו  
כאן הוא נקרא "הלוואות והשקעות". זה שונה  
קצת מהמושג שקיבלתי בעקבות שיחתי עם שר האוצר על בטיס זה. מפני  
שהמושג שנתקבל אצלי אומר: קליטה קבועה לא רק לצורך הרחבת הייצור  
אלא לגופו של ענין. אם המושג הוא שצריך לקלוט את העליה הזאת  
לשם הרחבת הייצור החקלאי בחקלאות - על יסוד זה אני יכול ליצור  
לי גם מושגים אחרים, שונים לחלוטין מהמושג של קליטה קבועה במקום  
זה או אחר, למשל: ע"י העסקת 4 אלפים עולים בשטחים מסויימים של  
הארץ ללא כל קשר עם קליטה קבועה באותו מקום.

צ"ע: אני מחבר את הסעיף של 32,600,000

פלוס כל שאר הסעיפים של התישבות חדשה, עם הסעיף של 10 המיליון  
הללו שאיננו זהה עם הסעיפים של התקציב הזה? כשהיברו את 32  
המיליון, היתה תכנית ביאוגרפית-טריטוריאלית מסויימת שעליה בנו  
את התכנית, חלקה לישובים חדשים, חלקה למשקים חדשים, חלקה ביטוס.  
עכשיו אני בא ואומר: פה לא הוגדר בדיוק כמה אנשים חדשים ייקלטו  
כתוצאה מאותם 32 מיליון, כי חלק מהסכום מיועד לבטט את אלה שכבר  
יושבים. ובאה התכנית של 10 מיליון, המיועדת לקלוט אנשים חדשים,  
לא אלה שכבר יושבים, בשילוב עם פעולת הביטוס וההרחבה.

מר טרוסקר:

בדברי ההסבר תמצא את התקציב המלא של 85  
מיליון של קליטת ההתישבות בארץ שהסכום של  
20,750,000 ל"י הוא חלק ממנו. התכנית החדשה של שר האוצר היא המסך  
ישיר של מינהל התכנון על תקציב ההתישבות. התמונה הכללית של

מר טורוקר:

דברי ההסבר פלוס התמונה הזאת בותנים לך את התמונה הכוללת.

י. ספיר:  
בלי פירוט נוסף של התכנית של 10 מיליון אינני יודע לאיזה חלק של ה-80 מיליון היא מתייחסת. האם אין כאן כל מי-הבנה?

א. בהיר:  
ל-10 מיליון אין כל קשר עם ה-80 מיליון.

י. ספיר:  
והשאלה שלי מקבלת יתר תוקף גם מני סניח שהתקציב הנוסף הזה הוגש לא ע"י הממשלה אלא ע"י הרוב בוועדה,

הינ'ר י. גורי:  
בענין זה הודעתי שעמדתי במגע עם שר האוצר, ומה שאני מציע - אני מציע גם על דעתו.

י. ספיר:  
אבל שאלתי על השילוב בין שני התקציבים בעינה עומדת, וביתר שאת אם לא משרד החקלאות

הוא שהגיש זאת.

בין הסעיפים השונים בנוגע להתישבות החדשה מופיעים סעיפים שאינם שייכים להתישבות חדשה מסך. בדף 304 של ספר התקציב יש סעיף 250; בניה בקיבוצים ותיקים, מפעל חסכון לבניה בהתישבות. הכותרת "התישבות חדשה" אינה הולמת כל זאת.

אם בדברי ההסבר יש פירוט מלא איזה חלק מהתקציב הזה מיועד לביטוס ואיזה להתישבות חדשה - אני משאיר לי את המפשרות לעיין שם.

נראה לי שבתוך ה-32 מיליון ל"י המושג "התישבות חדשה" מסך, כלומר: התישבות במקום שאתמול עוד לא היה שם איש, תופש מחוז קטן ביחס בתוך הסכום הזה. יש פה הרבה סכומים המיועדים יותר לביטוס או להרווחה ולא להרחבה.

שאלה כללית בנוגע לצפונות ופיתוח כלכלי בערבה: - אין אני שולל מחקרים בערבה. יש לנו נסיון של כמה שנים בענין זה, ואפשר כבר לדעת בדרך-כלל בקווים כלליים למה יש סיכוי ולמה אין סיכוי שם. לאור הנסיון שישנו בערבה - האם הסכומים המוצעים לפיתוח הערבה לדברים לא ברורים ומוכחים אינם חסרי סיכויים?

יש פה סכום לא קטן בקשר עם ההסקייה, אם כי קטן מהסכום של השנה שעברה. בחלקו הוא מיועד למפעלים אזוריים שהם בעיקר קידוחים, ובחלקו - החלפת קו ירקון-נגב מספר 2. גם כאן אני מתבלבל קצת בשאלת השתתפות הסוכנות וכו'. האם אינני טועה בהנחה שבמצב הניצול הנוכחי של הקרקע והמים בהתישבות הקיימת ובהתישבות החדשה אנו מקדימים במידה יותר מדי גדולה את ההשקעות להרחבת ניצול מקורות המים? אינני שולל ניצול מקורות המים. אבל אם אני מוציא היום 19 מיליון - אולי אני יכול להסתפק ב-9 מיליון ולא אפסיד את הזמן כדי להוציא את ה-10 מיליון האחרים בעוד שנה או שנתיים. החשש שם יחסרנו לי מים תוך השנתיים-שלוש הבאות, בהשוואה לאפשרות שיהיה לי עודף של מים, מצדיק את השאלה שמה אנו מקדימים יותר מדי. ובחישוב יותר טובילי של הסכומים העומדים לרשותנו - האם אין אנו מקדימים יותר מדי את ההשקעה?

למשל: ירקון איגום עילי - שלושה מיליון. האם השיטה שלנו בצורת האיגום, לאחר הנסיונות שלא הצליחו, מאפשרת לנו להוציא היום 3 מיליון על תכנית שאיננו בטוחים כל-כך בהצלחתה? האם לא כדאי היה להמשיך בבדיקות ובמחקרים עוד שנה או שנתיים כדי להגיע להשקעת הסכום הגדול רק לאחר שנוכל לעשות זאת?

י. טפיר:

בקו ירקון 1 ו-2 אני יודע שיש שילוב-מה עם תכנית הביוב של ת"א. מהו התיאום בזמן בין שתי התכניות כדי לטנוע את המצב שנהיה סוכנים עם תכנית ירקון ב' לפני שנהיה סוכנים בתכנית הביוב? אי-אפשר כיום לייבש את הירקון לפני שפתרנו את תכנית הביוב. והאם אין שני הקווים הללו מייבשים את הירקון? שנית: האם הובטחו הזכויות של הישובים סביב הירקון בחוף הענין הזה?

בפרק המדבר על השקיעה הייתי מבקש הסבר מתאים ביחס לצורך הדחוף בהשקעות אלו הן מבחינת הזמן והן מבחינת הנוטחון של הישוב לגבי השיטה שאנו נוקטים בה.

בהזדמנות זו אולי אפשר לשמוע כמה מהתכניות של האיגודים הוכרו כבר כבטוחות מבחינת השיטה, וכמה מהן לא הצליחו לאור נטיון העבר ומחפשים עדיין את השיטות להצלחה.

בהלוואות למפעלי-מים מקומיים ע"י משרד החקלאות - מהי השיטה שלפיה קובעים את חלוקת ההלוואות הללו? מה הן העדיפויות?

שנית: כיצד זה משתלב עם הקו והמדיניות של המשרד בקשר עם חוק המים, חוק הפיקוח על קידוחים? יש כאן סעיפים על הלוואות לקידוחים וכו'. זה קשור עם גופים הרוצים לקבל הלוואות למטרות זו. כיצד זה מתקשר עם בעיית הפיקוח על המים? מהו קנה-המידה לקבוע את המקבלים?

למה מכונה המסעיף "רכישת זכויות מים מחברת מקורות"? את הרוב המכריע משלמת הסוכנות וההתיישבות החדשה, וזהו למעשה הסכום שהסוכנות משקיעה בחברת מקורות. למה מיועד הסכום המיוחד הזה, שגיבנו בתחום ההשקעות או הלוואות של הסוכנות?

נשאלה כבר שאלה בקשר עם 7 הטיליון של קונסולידציה. לאחר שמיעת ההסבר יהיה אולי מקום לשאלות נוספות, כי הענין הוא בעל משמעות לא פשוטה.

בהגברת הייצור החקלאי, מהי ההצדקה להקטנת הסכום מ-15,2 מיליון ל-11,35 מיליון? האם אין זה עומד בקשר עם התכנית הקודמת של 7 מיליון? היום, בסוף 1957, בהשוואה לעמדה שהיתה לפני חצי שנה ביחס לטיכויי הייצור החקלאי ושוקו לשוק המקומי וליצוא: אז היתה הבחנה צריך לצמצם שטחים של גידולים מסויימים, בעיקר ירקות. האם עמדה זו עדיין קיימת לאור העליה החדשה המוסיפה צרכנים, ולאור פתיחת אפשרויות של שווקים בחו"ל? ואם אין כיום סגמה לצמצום כזה - מתחזקת השאלה מדוע יש מקום להקטנת הסכום של הגברת הייצור.

בהלוואות למשקי-עזר יש תנודות. לאחר נטיון של 5-6 שנים - מהו המשקע המעשי מכל ההלוואות שניתנו? כמה מזה הוחזר וכמה מזה באמת נותן משהו? חלק לא קטן משקי-עזר אלה חדל להתקיים, בייחוד כאשר בשוק המקומי התוצרת הרבה יותר זולה. האם משקי-עזר אלה נשארו בגידוליהם או שהפסיקו והדבר הזה בטל ערכו?

בקשר עם הרחבת משק המטעים: - הסכום העיקרי כאן מיועד בעיקר להדרים. האם משרד החקלאות חושב גם לגבי הסכומים וגם לגבי התכנון לשנים הבאים שזוהי כמעט מובן-אלה שהיו מתנגדיה העיקריים הפכו עכשיו להיות המובן-אלה? האם אין מקום לחקור, עידוד, השקעת כספים והלוואות לגידולים שונים? היום הפיתוח החקלאי ורוב הייצור החקלאי מתבסס על 3-4 גידולים: הדרים, כותנה, בטנים ועוד משהו. האין אנו חייבים להתרחב בשיטה זו. המקבלת את בטיייה גכך שמתוך הסכום של כ-5,7 מיליון צריך היה להקדיש את הרוב הגדול לענפים רבים ולא רק לענף אחד?

ביחס להוצאות השוטפות לענין תחנות הנסיונות החקלאיות, שאלותי חלות גם לגבי תקציב הפיתוח.

י. ספיר:

המושג של פיתוח המדע הטבעי שהוא בגדר של  
המדע הטבעי, לפי ההצעה: המדע - 300 אלף; הלוואות - 100 אלף ל"י.  
האם זה מכווון לאותו שטח שבחלקו מושקע ע"י הממשלה ואם כן מקבל המקבל  
גם הלוואה, או שמלה הם שני שטחים שונים?

שר החקלאות: עיין בדברי ההסבר.

י. ספיר: הייתי רוצה לטמוע גם על פיתוח החולה, אם  
אין על כך פרטים בדברי ההסבר.

כן הייתי מעוניין לטמוע - במידה ואין על  
כך פרטים בדברי ההסבר - על התכניות בעניין הכותנה.

אינני יודע מדוע מופיע דוקא כאן עניין  
מפעל המים הגרעיני, ולא בקשר עם השקיה. שאלתי שאלתי קודם בקשר  
למדיניות ההשקיה חלה גם על זה. כאן הייתי רוצה לקבל הסבר נוסף על  
מה שיש בדברי ההסבר: באיזו מידה כל ההשקעות במפעל המים הגרעיני הן  
חלק מתכנית ברורה, או שלא ברור באיזו מידה מבצעים אותה, בניח: הירדן.

מר סורוקר: בדברי ההסבר יש פרטים מה השקענו עד היום,  
מהו סך-הכל המחיר של המפעל, ויש שם מפה  
סדוייקת.

שר החקלאות: האם אתה מתכוון לשאלה הפוליטית?

י. ספיר: כן.

ש. דיין: בענין המים הייתי מבקש לדעת מהו השטח  
שאפשר עוד להשקות בגבולות המים הפוטנציאליים  
שלנו. בענין זה אני שומע שיש חילוקי-דעות בין אנשי מחקר שונים.

מתי יפעילו את תכנית ההשקעה בגליל התחתון?  
שמענו שיש על כך כבר החלטה חיובית.

אשר לנוב, יש משקים, מחזיקים שטחי קרקע-בעל  
גדוליהם. האם אין חושבים לחלק את הקרקעות-בעל כדי לעשות ישובים חדשים  
בעזרת מים? בעתון קראנו ששרד העבודה טקיס ישובים כאילו בין בטר-שבע  
לאילת, מה יהיה בישובים אלה? האם הם ישמשו רק לשיכון או שיש שם גם  
משהו לעיבוד?

אשר למחירי המים: - החקלאים טוענים שהמחיר  
יקר מדי, ואילו מקורות מתכוננות עוד להעלות להם את המחיר. למשרד  
החקלאות צריכה להיות השפעה כלשהי בענין. אי-אפשר במצב זה להעלות  
לחקלאים את מחיר המים. אפשר גולי שלא לחשב להם ריבית או כדומה.

בענין סובסידיות: - אני יודע ששרד החקלאות  
איננו מקובע היחיד. לפני זמן קצר היה משבר כבד בענף הלול, וכשליש  
מהעופות נשחטו. מיליונים הושקעו בצילוד שכיום אין משתמשים בו. כאן  
דרושה סובסידיה לא ליצרנים אלא לצרכן שיקנה יותר בזול. בזמן האחרון  
ראינו שנקטו בדרך של סובסידיות כדי לא להעלות את האינדיקס, והסבירו  
לנו שע"י חצי מיליון אפשר לחסוך חמשה מיליון. אם כך - מדוע אי-אפשר  
לעשות זאת גם במקרה של משבר הלול?

היו"ר י. גורי: האם הכוונה היא לתת סובסידיה לאכילת  
בשר-עוף?

ש. דיין:

לא, אלא כדי שהגרעינים יהיו במחיר של 1,50 ל"י לדולר, כפי שהאוצר צותן לסוכנות, ואז אפשר יהיה לגדל עופות וביצים. זוהי סובסידיה לקיים את צנף הלול, כי אם הוא יישבר - יישברו אכריו רבים המתקיימים על צנף זה.

הינ'ר י. גורי:

אבל יוצא שמסוים שאתה רואה זמל כענף המפרנס אנשים, הגעת למסקנה שאריך לתת סובסידיה לאנשים כדי שיגדלו בשר-עוף.

ש. דיין:

אם בשר-עוף וכל בשר אחר הוא מיותר ולא צריך לאכול אותו - מדוע מביא האוצר בשר אחר ומתחרה בתוצרת שלנו? זהו אחד הענפים החשובים במשק החקלאי, ומפשר היה לתת לו את הסובסידיה כדי שלא יישבר.

הוא הדין בירקות. אנו יודעים על הקרן למחירי-סבימון, אבל מגבילים אותה למספר קטן של סוגי ירקות וכן מגבילים את שטח העיבוד, וזה אינו מספיק. כי אם יש עודפים - הם נזרקים למזבלה. צריך משהו להוסיף סובסידיה לירקות.

בענין הפרדסים: - כולנו טוענים שאריך להוסיף פרדסים. השאלה היא אם יתנו למשק הזעיר לנטוע פרדסים כמחוד הענפים המסולבים במשק מעורב, או שזה ישאר בידי חברות גדולות בצורה דמי-ניסטר-טיבית למשך שנים? שנית: האם מ אפשר גם לנטוע אשכוליות במדמה כנדה? דבר זה יתן יותר אפשרויות למשק המעורב מאשר לחברות.

בענין הזיפית בכותנה: - המזיק הזה הוא כנראה כרוני ומין אנו רואים אפשרות להתגבר עליו בזמן קצר. קבוצתם של מגדלי הכותנה שלא לעשות משק מעורב לא פגה. האם אינם סוככים לשוב למשק המעורב, הכולל גם פרה ועופות?

א. בהיר:

בסעיף בזקי הכותנה יש שני מיליון לירות הענקה ושני מיליון לירות הלוואות. על איזה יסוד ניתנה הענקה, ועל איזה יסוד - ההלוואות? שנית: כיצד אפשר לתת הענקה בתוך תקציב הפיתוח? הענקה צריכה להינתן מתקציב הרגיל. השקעות יכולות להינתן רק לשם יצירת נכסים. להלוואה אבי רואה עוד הגיון מתקציב הפיתוח, כי הלוואה צריך להחזיר, מה שאין כן הענקה.

הסעיף החדש של 10 מיליון הוא סעיף חדש בתוך התקציב, ואינו קשור בסעיפים הקיימים בתקציב. אי-אפשר לצרף סעיף זה לסעיפי-המשנה הקיימים, והוא קשור בהתיישובות נוספת וקליטה נוספת.

האם כמות המים העומדת עכשיו לרשות מקורות נותנת אפשרות להגדיל את שטחי השלחין המרושתים והרחבת גידולי שדה, בעיקר כותנה ובטנים, נוסף לאותם השטחים שבתקציב משרד החקלאות או בתקציב הסוכנות? האם יש הגיון כלכלי להגדיל את שטחי ההשקיה נוסף לגלה שיוגדלו בתוך התקציבים המאושרים של משרד החקלאות והסוכנות, מבחינת כמות המים? אם מבחינת כמות המים יש אפשרות, נשאלת השאלה: מהו השטח שאפשר להגדיל לפי כמות המים שישנה, ומהו סכום הכסף הדרוש למטרה זו ואשר איבנו בתוך התקציב, גם עם התקציב הנוסף שהובא כאן?

שלישית: מה הם הגידולים שאפשר היה לגדל על שטחים אלה כבר באביב 1958, ומה הן ההכנסות שהגידולים האלה על שטח זה היו יכולים להכניס, ומהו מספר ימי העבודה שאפשר היה לתת מבחינת העסוקה למטרה זו? בדמה לי שתוספת רישות של 60-70 אלף דונם איתה מביאה מבחינה כלכלית תועלת רבה, ואני גם מציע הצעה קונקרטית בקשר עם זה: שנעמיד את השאלה הזאת לדיון מיוחד בוועדת הכספים, כסעיף מיוחד, למחר גמר הדיון בתקציב.

ושאלה נוספת: האם חושב משרד החקלאות, והאם יש לו מחקר כלשהו, על הכדאיות שבהרחבת השטחים המרושתים במסגרת תכנון משקי, כדי ששטחי ההשקיה של יחידה משקית יהיו יותר גדולים מכמות המים המחולקת בדונמים שהמשק מקבל, כדי שיוכל להרחיב את גידולי השלחין

א.ב.

ג. החיר:

ולכלול בתוכם גידולים שעכשיו אנו עושים אותם באופן יותר אקסטנסיבי?  
הם יש, למשל, לחקלאי כלשהו 40 דונם אדמה, ומתוך זה 25 דונם טרושתים,  
הוא לא כדאי לרשת גם את ה-15 הנותרים כדי להגדיל את המספקה העצמית  
של החקלאים בעיקר בגרעינים?

בשאלת היצוא החקלאי: מהי הפעולה שמשדר  
החקלאות צומד לפתח בקשר עם היצוא החקלאי, לאו דוקא של הדרייה בלב  
של ירקות וכו'?

ושאלה אחרונה: נסיעות של אקליפטוסים, שקדים  
וכו, בהתבסס לתכנית: - האם יש במשרד החקלאות תכנית של עידוד פעולות  
הייעור במרחק ע"י מחלקת הייעור הממשלתית או מחלקת הייעור של הקרק"ל?

הי"ר י. גורי:

לפני שאנו מסכימים בישיבה ברצוני להודיע  
לחברים שקיבלתי מכתב סיו"ר ועדת הכנסת  
שלמקומה היעדרו של ח"כ גרתי מהמרחק יחליף אותו בוועדת הכספים ח"כ  
שורש.

ש. שורש:

בהצעת התקציב מופיעים שני סכומים להבטחת  
סחירי-מינימום בתוצרת חקלאית. לדעתי אפשר  
היה לוותר על כל סובסידיה לחקלאית, אך הכרחי לקבוע מדיניות של הבטחת  
סחירי-מינימום לפי תכנון מסוים וידיעה ברורה מראש שיהיו ערובות  
כלשהן כדי שחקלאי לא יימצא במצב של הפסדים שאיננו יכול לשאת בהם.

לידקות בני רואה בתקציב שסובסח סכום של  
שני מיליון לירות, ולכותבה - 4 מיליון לירות הבטחת סחירי-מינימום.

שר החקלאות:

זה לא הבטחת סחירים בלבד בקשר עם הנזקים  
בעבר.

ש. שורש:

גידול כותבה שהיקפו הכספי היה 8 מיליון,  
הנזקים שנרשמו הם 4 מיליון. לעומת זאת,  
ירקות שהיקף הייצור שלהם היה 48 מיליון, וגם לגביהם יכולים להיות  
הפסדים, יש להם הבטחה של סחירי-מינימום בסך 2 מיליון בלבד. האם אין  
בדעת השר לבקוט בשיטה של הרחבת הבטחת סחירי-מינימום לגידולים נוספים?

הי"ר י. גורי:

אין לדבר כאן על מדיניות, כי זהו ענין של  
פגעי הטבע הקורה אחת לכמה שנים. הסכום  
המופיע כאן סיועד לכיסוי הפסדים של פגעי טבע בעבר, ואין כאן מדיניות.

ש. שורש:

לי יש חשש שהדברים משולבים, ופגעי טבע  
סוג זה קורים לעתים די קרובות. מולי  
אפשר להבטיח זאת גם לדברים אחרים ולא רק לכותבה?

בקשר עם השיכון: יש בעיה של תיקונים והרחבה  
של בלוקונים בהתישבות החדשה.

שר החקלאות:

ענין השיכון היה נמצא בסעיף משרד החקלאות  
רק באופן טכני, ואני מבקש להפנות את השאלות  
סוג זה למשרד העבודה.

י. בדר:

תקציב החקלאות הוא התקציב הגדול ביותר  
במדינה. 90 מיליון לפיתוח, קצת יותר מ-10  
מיליון בתקציב הרגיל, ולמעלה מ-6 מיליון בתוספת שלישית, וגם לענין  
הסובסידיות יש שילבות כלשהי לכאן. כמו-כן יש בעיה של תוספת שיכון  
להתיישבות בתוך ה-68 מיליון של התקציב הנוסף לשיכון. כל זה יחד מהווה  
כ-150 מיליון לירות, לרבות שיכון, לחקלאות, וזהו חלק ניכר של מסק  
המדינה.

י. גדר:

אבל יש עוד תקציב הקלואות שני, חשבו סגד:  
הסוכנות היהודית, הקה"ל, קרן היסוד. קיבלתי את הספר היפה מכולל  
את התכנית החקלאית, עבודה יפה מאד. אבל רציתי לראות את התוכנית  
הכללית מבחינת תקציבית, ולא הצלחתי. תקציב הסוכנות לא הגיע לידי.

שר החקלאות: בדברי המסבר מסגא את תקציב מחלקת  
החקלאות בטלואו.

י. גדר:

יש עוד הקה"ל, הכשרת הקרקע וכו'. זהו  
שילוב גדול של מספרים, וקשה להגיע לסכום  
נסו. אם מוסר שאוכל יחד מסתכם ברבע מיליארד - לא אטעה בהרבה. גם אם  
נוריד את השילוב בחקלאות, נשאר סכום עצום של השקעות בין 150 ל-200  
מיליון.

להשקעה זו אפשר להתייחס בכל סיני דרביס,  
אחת מהן: גידול של סבטיסנט. אין מני שולל גישה זו. יש מבלנו קשיים  
דיסוגרפיים, סוציולוגיים ואחרים, ולאן דוקא משקיים, ועל כך צריך  
לסלם. יש גם גישה הסטורית, גישה בטחונות מבחינת פיזור המוכלוסיה,  
וכו'. אין מני שולל אף אחת מהגישות הללו, אבל כשמדברים על תקציב  
הסדינה, צריך להניח הצידה את כל הגישות הללו ולדבר על גישה משקית:  
מנו משקיעים סכום מסויים, ועלינו לדעת מה יתן הדבר מטובת ההכנסה  
הלאומית, הכנסה לאומית להבדיל מרווח וריבית. כי הכנסה לאומית איננה  
רק ביטוי להכנסה עצמה, אלא היא ביטוי לאפשרות העבודה שנוצרה, השקעה  
כוח העדם וכו'. וכשהשקעה אינה בנות 30% להכנסה הלאומית - כך לפדתי  
בכל שנה, ההשקעה איננה מועילה. האם יש לכם תמונה כזו?

בעיה שניה: חלוקת תפקידים וכפילות. בפעם  
הקודמת כשעמדתי על כך, אמר מר גבתי לפתע שהוא פקיד ואיננו יכול  
לענות לי. אבל זהו ענין של סדיניות ולא של טעיף אחד קטן.

היור' י. גורי:

גם הוועדה שטיפלתי בה הציגה את הבעיה  
הזאת. הצענו למסשלה שאקיים המסך הגירור  
בענין זה של הכפילות בטיטול בחקלאות. אין, עכ"פ, למצוא לזה ביטוי  
קונטקסט של שאלות תקציביות לשנת 1957/58.

י. גדר:

לי יש הצעות מסשיות בענין זה. אין כוונתי  
לומר שמשרד החקלאות צריך לרכז בידו את  
כל השטח הזה, כיוון שיש ענין של זכויות הסטוריות, סוסדות הרוצים  
להתקיים וכו'. אבל כיום הבעיה היא של חלוקת התפקידים, לא כל-כך  
בעיה של ריכוז ופיזור.

ובענין הכפילות - יש גם בעיה של תה"ל  
וסקורות. בענין זה לא קיבלנו הסבר עד היום. הייתי רוצה לשמוע מיד  
החקלאות את דעתו על מחלקת סינהל המים שבמשרדו, על תה"ל ועל סקורות.

עכשיו לסעיפי התקציב עצמו: - ראשית -  
התוספת לתקציב הפיתוח. הסעיפים 139 ו-125 הם סעיפים חדשים שלא היו  
בתקציב הקודם. לגבי סיליון הלירות לדרום רציתי לשאול: האם זה  
מספיק? שגית: למה הם סיועדים? מה הם השיקולים ממחורי חלוקת המסגרת  
למושגים ולקיצוצים מבחינת העליה החדשה? הרי אין מני יכולים להכתיב  
לעולה לאיזו צורת-חיים ילך. עד עתה הם הלכו בעיקר למושגים. בתקציב  
הפיתוח השנה יש שויון, או אמילו הפליה לסוגת הקיצוצים, בעיקר  
בשיכון. האם אין בכך גם סידה של לחץ?

אני מחייב סגד את ענין ההלוואות לקליטה  
בישובי ספר. אבל רציתי לדעת איזו סדיניות מסתמרת ממחודי המקצבה  
הזאת?

האינכם יכולים להבדיל בטעיף-המסנה בין  
הלוואות להרחבת הייצור לבין הלוואות לקליטת העולים החדשים?

זוהי הרחבת ייצור למען קליטת העולים החדשים.  
אחרת אי-אפשר לקלוט.

שר החקלאות:

י. בדר:

בתקציב הרגיל יש מספר טעיפים שלא עשיתם בהם קיצוצים, כמו: ואחלקה לקרקעות, האחלקה הכלכלית, ותחנה לחקר החקלאות, טיוע טכני למחקר מקורות מים. על-סמך מה קיצצתם? האם הכוונה הייתה לקיצוצים כלליים, והאם אי-אפשר היה לקצץ יותר? שנית: מה פירוש הדבר כשמקצצים תקציב אדמיניסטרטיבי ומוסיפים לתקציב פיתוח? כיצד זה מתבטא בפעולה? האם אין זה סביב לגזבוז ולחוסר פיקוח על ההוצאה? תמיד טענתי נגד ניפוח המנגנון, אבל אף פעם לא דרשתי קיצוץ במדריכים של משרד החקלאות.

הייתי מבקש לקבל הסבר יותר רחב על בנק החקלאות. זה כבר איננו ענין של חקלאות אלא של כספים. והנה רואה שיש כאן כמה דברים: ראשית, השקעות מתקציב פיתוח שמוסיפים לו סוגי שנה בשנה; שנית, פקדונות האוצר. כן משמש בנק החקלאות גם ציבור להעברת כספים של משרד הפיתוח. רציתי לשאול: איזה כוח מניב צריכים לתת עוד לבנק החקלאות כדי שיוכל לעבוד בתור בנק ללא הקצבות נוספות בכל שנה מתקציב הפיתוח?

בנוגע לערוץ הירדן: מי הוא המסדנה על כל מפעל הירדן? איזה משרד הוא המבצע? האם משרד החקלאות זה? אם כן - הייתי מבקש אינפורמציה על מצב המפעל.

היו"ר י. גורי:

לפני שאנו מסיימים את הישיבה יש לי ענין לחברים. כשסיימו את הדיון בתקציב התחבורה בתעודת ענין מסויים שרציתי לחזור אליו עתה. אנו נמצאים כבר בפיגור ביכר טכנית הזמן. מצד אחד יש רצונה המפורש של הכנסת לסיים את הדיון בתקציב, בתקציב-הביניים, בטקסט הבטחון וביהב-הסגן עד ה-11 באפריל, והנה כפוף לרצון זה של הכנסת. מצד שני יש סדרי דיון בתקציב, ויש זכויות. אין אני רואה את הדיון בוועדת הכספים כציבור היחיד של קבלת אינפורמציה ודעת בענין התקציב. גם הספרים העבים שבידי החברים, גם הדיונים השונים שמתקיימים בוועדה בטשן כל הזמן וכו', כל אלה מאפשרים לחברים ללמוד את הבעיות. לפעמים גם נוהגים חברי ועדה לשאול שאלות בצורה מסויימת שאיננה טכנית רק לקבלת אינפורמציה.

אשר לדיון לאחר קבלת האינפורמציה - השנה אני חושב שעלינו לקיים את הדיון בטלול שונה. אין אני שולל את הזכות להציע הצעות עם הבטחה. זוהי המסגרת ההכרחית בשבילנו בדיון זה. אבל לא יותר מכך. אמנם תהיה מידה ידועה של צדק בטענה שמקפחים גמית-מה את הדיון בוועדה, אבל לא הרבה.

יש בדעתי אפוא לעשות שני דברים: להבא אנהג בדרך זו של שטירה על טלול הדיון, ושנית - אוטיף גם את יום ו' כיום ישיבה של הוועדה. אין לי כל אפשרות אחרת אם אינני רוצה להמרות את רצון הכנסת.

י. ספיר:

אם במשך כל השנה אנו נוגעים בבעיות שונות המשתקפות אח"כ בתקציב, ההנחה הכללית שלמבט היש שהדעות משתקפות אח"כ במשרד התקציב, מה שאין כן כאן. לפני שלוש-ארבע שנים הייתי אני יוזם ההצעה שעד ה-1 באפריל אפשר לסיים את הדיון בטעיף ההכנסה של התקציב, והדיון בפרטי ההוצאה יהיה אחרי הפגרה. הכנסת החליטה אחרת במסגרות הרוב שלה. כתוצאה מהחלטה זו של היו"ר, נתהבא עתה לגזול מסגרת הזכות האלמנטרית שלי. להלכה אני יכול לקרוא את כל החוברות שהזכיר היו"ר בבית, לשלוח את הצעותי בכתב, ובכך נגסר הענין ואין כל צורך בשיבת ועדה. אתה יכול להניח שבוועדה ישבים לא חברי ועדה אלא שני גושים: קואליציה ואופוזיציה, לכל אחד דעות משלו, ואין כאן ענין לשכנוע. אבל אין לנהוג כך. יש להבין שדרוש דיון רציני ואין הכנסת יכולה לקבל החלטה לסיים אותו עד ה-11 באפריל.

י. ספיר:

אשר לישיבות ביום ו' - אם אני רוצה להיות  
אחראי כלפי בוראי וכלפי מצפוני, אני חייב ללמוד את העניינים כהלכה  
ולתהדר ולשקול. עלי להיפגש עם הציבור שלי שנתנו בני צדק לייצג  
בקשר עם התקציב הזה. אין אני יכול לדעת שלושה חדשים מראש מה אני  
הסמו של ציבור מסויים ב-11 באפריל, עבודתו של חבר כנסת אינה מתבטאת  
בכך שהוא יושב בישיבות, אלא במגע עם הציבור. אינני נושא באחריות  
על המטרה שבעשה בכוונה תחילה בהחלטה לסיים את הדיון עד ה-11 באפריל.  
אני הצעתי תקציב ליברלי לשלושה חדשים. לא קיבלתם זאת, ועתה אתם  
באים להטיל את החלטה הרוב בצורה של גזירה עלי. אם המצב דרך  
פרלמנטרית כלשהי להתנגד לכך - אעשה זאת.

י. גור:

הכנסת יכולה להחליט ברוב-דעות מה שהיא רוצה,  
גם לבטל את הכנסת ואת הדיון על התקציב בכלל.  
ולמעשה ברור שאם הכנסת מבטלת את הדיון על התקציב, היא מבטלת את  
הכנסת. וההחלטה הזאת שנתקבלה בכנסת פירושה ביטול הדיון על התקציב.

אין זו השנה הראשונה שאני יושב בדיון על  
התקציב, ומשנה לשנה הדברים הולכים ורעים. הייתי רביל, למשל, שבדיון  
על התקציב יושב בישיבה שר האוצר או לפחות הסנהל הכללי של המשרד.  
ומילן היום יושבים כאן בחורים צעירים היכולים לספור לנו אינפורמציה  
טכנית אבל לא לדון איתנו ולשכנע אותנו. וגם תשובות לשאלות אין אנו  
סקבלים. ישב כאן מר גינצבורג ושאלתי אותו פעמיים בענין דגון, והוא  
לא השיב. וכמה פעמים הובטח לנו שנקבל חומר בכתב, ולא קיבלנו ולא  
נקבל? אני אחד מחברי הוועדה שהתעניינו הרבה בספר דברי ההסבר לתקציב,  
והרבה ספר מסנו הוא קש.

גם אני חושב שיש צורך בהתייעצות רצינית  
מה לעשות. אנלי אניע למסקנה שכיוון שאין דיון בתקציב - לא בשתתף  
בו, ואז יהיה לכם עוד יותר קל.

י. ספיר:

נכון.

י. גור:

מצאתי לנחון להסביר לכם את מצבי כיוון הוועדה,  
ואני רואה חובה לעצמי לעשות הכל כדי להביא  
את הדיון לסיומו לפני צאת הכנסת לפגרה. לפי זה אבלכל את מעשי.

ה. רובין:

אני חושב שהאו פוזיציה אינה צודקת בענין  
התקציב, אבל בדרך לי שהם צודקים בענין  
יהב-מגן. התכנית להעביר בכל מקרה את יהב-מגן עד ה-11 באפריל אינה  
ביתבת לגיצוע. אפשר לקיים ישיבה מיוחדת של הכנסת אחרי פסח לענין  
זה. לא היתה גם כל הצדקה לכך שהחוק הגיע רק בשבוע שעבר לכנסת, ואי-  
אפשר לשלול את הדיון בענין זה.

י. גור:

בענין זה אניע לשמוע את נימוקיו של הסמונה  
על הכנסות המדינה מדוע הוא מבקש בשם הממשלה  
לעשות כל המסך כדי לסיים את הדיון עכשיו.