



חופי הכרד

קרב גדול נטוש ברגע זה במדינה. כותבים עליו ב" עתונים — אך רק מתי מעט יודעים על קיומו. כי הידיעות הקצרות המתפרסמות אומרות רק, שגורמים ציבוריים דורשים מהמשלה שתקים מועצה עצמאית לגמל חיפה. תביעה מנגנונית של מה"בכ? סיכסוך בירוקראטי מאוס?

רחוק מאוד מזה. מאחורי השורות הסתמיות מסתתרת מאבק על השלטון בחיפה. בהעלותו את הדישה הבירוקרטי ראשית הקטנה, נלחם מישטר חופי הכרד בחיפה על חייו. כי גמל חיפה הוא מעונו של מפא"י ושל אבא חושי. שם מרוכז כוח אדיר של סדרנים ואנשי-אגרוף, של גיבוביקים קנויים ושל קרנות סודיות למימון מיבצעי בחירות או הפחדה. שם לב לבה של חושיסטאן.

היריב המאיים על הקונסטלציה הבלתי-קדושה הוא מצביא בעל-חלק: רב-אלוף חיים לסקוב. צבאו: רשות הנמלים בישראל.

הבוסים נשמו לרווחה

רשות הנמלים אינה המצאה ישראלית. היא קיימת בארצות רבות, ותפקידה לנהל כעסק מסחרי שירות בעל חשיבות לאומית. עד לפני שנה היו נמלי ישראל שייכים למשרד התחבורה. מינהלה טכנית פיקחה על התייב, עול, תקציב המדינה נשא באחריות להוצאות. אחד הראשונים שהעלו את הרעיון למסור את ניהול הנמלים לידי רשות ממלכתית, שלא תיגוף מתקציב המדינה אלא תנהל את הנמלים כעסק מסחרי עצמאי, היה שר התחבורה יצחק בן-אהרון.

אך בן-אהרון היה איש אחדות-העבודה. הבוסים של חיפה התריעו, כי כל התוכנית לא באה אלא כדי להשליט איש אחדות-העבודה על הנמלים, ולהשמיט מידי מפא"י את אחד ממקורות הכוח החשובים שלה. הוא גמל חיפה. על כן הוכנס סעיף בחוק המוצע, שקבע כי הממשלה תהיה רשאית, לאחר התייעצות עם רשות הנמלים, להקים גם מועצת-גמל מקומית, לכל אחד מנמליה.

בראש הרשות הועמד רב-אלוף לסקוב, שזה עתה עזב את לישכת הרמטיל. כסגנו התמנה ראש אגף הסננות במשרד התחבורה, שאול בריזאב. בריזאב — ועמו גם השר בן-אהרון — האמינו כי לסקוב ישמש רק שלט חיצוני לפירמה החדשה, וכי בריזאב הוא שינהל למעשה את העניינים.

הם טענו. לא רק שלסקוב התכוון בריזאב לנהל את הרשות, אלא שתוך תקופה קצרה נאלץ בריזאב להתפטר ולחזור למשרד התחבורה. השניים פשוט לא יכלו לעבוד יחד. כי בריזאב גדל במנגנון העסקים המפלגתיים, היה רגיל לנהל עניינים על-ידי פתקים והבטחות שאינן הבטחות, ואילו לסקוב הוא איש המינהל היבש והמתוכנן. משהסתלק הקומיסאר-הימיועץ של אחדות-העבודה, נשמו הבוסים של חיפה לרווחה. הופרך פחדם מפני התערבות של מפלגה יריבה.

אור אדום נדלק

לא שהסכנה לא חלפה. להיפך: היא רק החלה להתגבשה, ובצורה ששום מפלגה יריבה לא היתה מועדה לגבשה. חיים לסקוב, שמימיו לא עסק בפוליטיקה, ואשר הפקיד להתרחק מכל הזדהות מפלגתית, לא קרא תגר דווקא על האספקט המפלגתי של שלטון הבוסים בנמל חיפה. מסקנות מקצועיות טהורות, אליהן הגיע בתוקף תפקידו, הן שהפכו אותו לאויב הבוסים של חופי הכרד — כמעט בעל כורחו.

ניהול רשות הנמלים הינו, בראש וראשונה, תפקיד כלכלי טהור. לסקוב (43), שהשקיע את מיטב שנות חייו כדי להשתלם בענייני צבא, ניגש לתפקידו הכלכלי באותה יסודיות עצמה. במשך שלושה חודשים אחרי שקיבל את המינוי, שקד על ספריילמוד ויצא לסידורים מקצועיים בעולם. רק אז מינה את קומץ עוזריו הראשונים, אלה, מצידם, למדו את משימתם היטב במשך מספר חודשים, לפני ששכרו את האנשים הדרושים לביצוע העבודה. כיום, בהיותו כבר בשלבי התארגנות אחרונים, מונה סגל רשות הנמלים 40 עובדים בלבד, שנבחרו לפי מיכרזים מתוך 400 מועמדים.

מטה זה חולש על ארבעה נמלים (חיפה, הקישון, יפו ואילת) ומפקח על בניית נמל חמישי — נמל אשדוד. בנמלים אלה מועסקים אלפיים עובדים של רשות הנמלים ועוד אלפיים פועלים של החברות הקבלניות, המבצעות את עבודות הטעינה והפריקה בנמלים.

הקריהמנחה של לסקוב היה, שכל נמלי הארץ חייבים להיות מנוהלים כחיה אחת, כשנמל אחד משלים את משימתו, אם יסתבר שהניהול הנפרד, שהיה נהוג מקודם, יצר כפילויות וניפוח — יש להסלם על-ידי ניהול מרכזי מאוחד. על פי החוק, הונהג השנה תקציב אחיד לנמלים. בצורה זו חייב נמל בעל עודף הכנסות לכסות את גרעונותיו של נמל מפסיד.

הנמל השישי במדינה, תל-אביב, שייך לחברה עצמי-אית — אוצר מפעלי ים — בה שותפות הממשלה ועיריית תל-אביב. בקרוב צריכה הממשלה להעביר את מניותיה לידי רשות הנמלים, שתירכש בצורה זו רוב בהנהלת האוצר.

דבר זה מחייב, בין השאר, כי לפני שיוצא סכום כלשהו על פיתוח, חייבת רשות הנמלים להחליט היכן כדאי יותר להשקיע את הסכום הזה. ולא חשוב אם הכסף בא דחף מהכסותיו של נמל אחר.

ביצוע יעיל של הנחיות אלה חייב את רשות הנמלים להכיר מקרוב את נמליה. אנשי הרשות החלו מבקרים תכופות בחיפה, ללמוד את שיטות העבודה, להציע תיקונים ונהלים חדשים. הם החלו להיכנס יותר ויותר לעובדי הקררה, ואז נדלק אור ירוק במשרד הבוסים. "האיש הזה", אמרו, "רוצה לדעת יותר מדי. צריך לסלק אותו".

בעיות לא נעימות

יתרה להם סיבה טובה לומר זאת. כי במשך החודש השנים המעטים שבהם פעלה הרשות החדשה בשפת, צפו ועלו כמה בעיות לא נעימות.

בעיית ביתן הנוסעים: כל נוסע הרוצה לעזוב את ישראל או להגיע אליה בים, עובר דרך נמל חיפה. בשנה האחרונה הסתכמה תנועה זו ב-140 אלף נוסעים. לרשותם עומד מחסן גדול של פת, חסר כל נוחות אי-



לסקוב מטייר בנמל חיפה, בחברת שר התחבורה יצחק בן-אהרון (במרכז). מימין: מנהל הנמל, עמוס לנדמן, שרכש את נסיונו עוד בנמל של בירתו.

שירותים נאותים. על כן, בפיקוחה של מינהלת הנמל, עובדה תוכנית גראנדיוזית לבית-נוסעים חדש. הביתן המפואר, מצופה השיש, היה צריך לעלות שבעה מיליון ל"ש.

ברגע האחרון, ממש לפני שהוחל בביצוע התוכנית, התערבה רשות הנמלים, בימים עברו, כשאוצר המדינה כיסה כל גרעון — או הירשה להעלות את התעריפים עבור הטיפול בסחורות ובנוסעים — לא היה איכפת לאיש כמה יעלה הביתן. אך בתנאים של ניהול עסקי, כל מיליון נעשה חשוב. לכן רצתה הרשות לדעת, אם אי-אפשר להסתפק במיבנה צנוע יותר, ויעיל לא פחות. לאחר בדיקה, הסתבר כי אפשר לחסוך שניים או שלושה מיליון.

יותר מזה: רשות הנמלים רצתה לבדוק מן היסוד, אם אמנם מוצדקת הקמת ביתן זה בחיפה, בשלב זה. שמא יכלוים הנוסעים להמשיך להשתמש במיתקנים הקיימים, והכסף ישקע בהרחבת האפשרות לטיפול במשלוחי החדר בנמל הקישון, או בהקמת שלבי-הבנייה של נמל אשדוד? ביחוד שבתנאי המשק הלאומי, קיימת עדיפות לפיתוח נמל אילת והקישון, על הקמת ביתן נוסעים. התוכנית נידחתה, למורת רוחם של אנשי נמל חיפה.

בעיית הארכת הרציף המרכזי: עוד לפני מספר שנים נחתם חוזה בין משרד התחבורה ומינהלת נמל חיפה, לבין החברה הקבלנית הצרפתית דנקירקוא. הסכום שנקבע: ששה וחצי מיליון ל"ש. העבודה נמשכה והתארכה, כשהקבלן מקבל מדי פעם הוראות ממנהל הרשות לשנות את תוכניות העבודה, להעמיק יותר את קרקעית הים. שינויים אלה, בצירוף עלויות-שכר ולפיתוח, יגדילו, שופר של דבר, את ההשקעה בריצף זה ל-12

מיליון ל"ש.

חלק מההתייקרות נבע מקשיים טכניים. הסתבר, למשל, כי בקרקעית הים מצויה כמות גדולה יותר של סלעים מאשר ציפו לה מראש. אולם עיקר ההתייקרות נבע מהחלטתו של המנהל להרחיב את מסגרת העבודה — מבלי להתייעץ על כך עם הממונים עליו, ומבלי לקבל אישור מראש. העיקר שהעבודה תבוצע — האוצר כבר ישלם. היה זה בדיוק סוג הדברים שחיים לסקוב אינו אוהב. עבודת ההרחבה נועדה להגדיל את יכולת-הקליטה של הנמל בחצי מיליון טון לשנה. אילו הוחלט על השקעת 12 מיליון ל"ש על-ידי גורם מרכזי, יתכן שהיה מסתבר, כי אפשר להשיג אותה תוספת על-ידי השקעה קטנה יותר, בנמל הקישון, למשל.

לכסף הושגה פשרה, אחרי התערבות השגריר הצרפתי ומשרד החוץ, והתוספת שולמה לדנקירקוא. ועדת חקירה שהקים שר התחבורה קבעה, כי מינהלת נמל חיפה חרגה ממסגרת סמכותה והורתה לבצע עבודות מבלי לקבל אישור תקציבי לכך. היה ברור, כי להבא, כשעינה של רשות הנמלים תהיה פקוחה, לא תוכל מינהלת נמל חיפה להרשות לעצמה התנהגות כזו.

בעיית מחלקת המיכון והסטטיסטיקה:

מחלקה זו מעבדת את כל הנתונים הסטטיסטיים על הסחורות העוברות דרך נמל חיפה, על כוח-האדם, הטיפול, הכספים. היא מצויינת במכונות א.ב.א.א. חדישות ומעסיקה 15 פקידים. מאחר שחומר סטטיסטי הוא חשוב מאוד לניהול עסק כלכלי, היתה גם רשות הנמלים זקוקה למחלקה כזו. היא ערכה בדיקה ומצאה כי המחלקה החיפאית אינה מנוצלת במלוא-תפוקתה. היא החליטה, איפוא, שהמחלקה תבצע גם את עבודות השרות, וגם עבודות הנמלים הקטנים יותר, המבוצעות בעבודת-ידיים, בצורה פרימיטיבית ויקרה. מנהל נמל חיפה התנגד לכך, מתוך חשש ליצור תקדים של הוצאת מחלקה מסמכותו והעברתה למרות הרשות המרכזית. הוא נכנע רק לאחר שהרשות עמדה על כך בתוקף. העבודות מבוצעות עתה על-ידי המחלקה, ללא תוספת עובדים או ציוד.

בעיית מישמר הנמל:

פועל בנמל חיפה גם מישמר מיוחד, המונה 150 איש. זוהי מעמסה תקציבית רצינית, שהרשות היתה נפטרת ממנה ברצון. בייחוד, שאת תפקידי המישמר אפשר לחלק בנלק בין השוטרים והמוכסים. גם המשטרה וגם המכס מוכנים לסייע על עצמם לתפקידים אלה, אולם חסר להם כוח-אדם והם עובדים בתנאי לא מלא. העברת אנשי המישמר לתפקידי המשטרה והמכס — ולתקציבם — יהיה אחד הצעדים הבאים שהרשות עשויה לדרוש ממינהלת הנמל. אולם היא בודאי תיתקל בהתנגדות — כי פירוש הדבר: הוצאת צבא פרטי של 150 איש מפיקוחם של הבוסים המחזיקים את נמל חיפה בידיהם.

מסיבה סגורה עם אבא חושי

דוגמות מעטות אלה נוגעות אמנם רק לעניינים פנימיים של ניהול הנמל. אולם אם הרשות החדשה התערבה בהם, אפשר היה לצפות בבטחון כי יבוא יום בו התערב בעניינים החמורים יותר, עליהם שומרים הבוסים הפוליטיים של חיפה כעל בבת עינם.

על כן הועלתה התיביעה להפעיל את סעיף-הבטחון בחוק, לדרוש שתוקם מועצה עצמאית לנמל חיפה. אמנם גם אז יהיה הנמל נתון במסגרת הכללית של רשות הנמלים. אולם מנהלו — שהיה כפוף למועצה המקומית ולמועצה הארצית — יוכל תמיד להתחמק מפיקוח הדוק מדי. הוא יוכל תמיד לדחות ביצוע הוראה של הרשות המרכזית. בטענה כי עליו להביאה תחילה לאישור המועצה המקומית. מועצה זו תוכל להשהות עד בלי די את הטיפול בהוראה שאינה נראית לה. מועצה זו תוכל גם להגן על המנהל מפני חקירות ובידקות של הרשות.

לסקוב התנגד לדרישה זו. "רשות הנמלים קיימת פחות משנה אחת", הסביר, "היא עדיין בשלב של לימוד ומחקר. רים. הוספת גוף מינהלי כדוגמניינים בין הרשות לבין נמל כלשהו, רק תסרב את פעולתנו".

הסביר לעומתו ראש עיריית חיפה, אבא חושי, במסיבת עיתונאים סגורה, שזומנה במשרדו לפני שבוע, ושתוכנה לא נועד לפירסום: "אני רואה חזות קשה מאוד לחיפה, לאחר שיקום נמל אשדוד". הנמל הדרומי ימשוך אליו חלק גדול מן הפעילות הכלכלית, שממנה חיה העיר חיפה, טען. הקמת מועצה נפרדת לנמל חיפה תדרבן אותו לשיפור רים ולהיעזר.

עמוס לנדמן, שופרים ויעזר עד עכשיו בנמל חיפה? שאל עתונאי.

"אני מתפלל על חוסר-הלויאליות של עתונאי מחיפה, המסוגל לשאול שאלה כזאת", השיב חושי.

הצענו למעשה: שכל נמל ינהל על-ידי מועצה עצמאית, כעסק נפרד. בין נמלים אלה אף תונהג התחרות חופשית, כשכל נמל מנסה למשוך אליו לקוחות על-ידי מתן שירותים טובים יותר, במחירים נמוכים יותר. "זה קיים בארצות רבות", קבע.

אמנם, קיים הדבר בארצות רבות. בצרפת, למשל, שם מתחרה מארסילל בהאבר. אולם צרפת אינה ישראל. זוהי ארץ גדולה, שבפני כל איזור מאזוריה עומדות בעיות מיוחדות של ייבוא וייצוא. בארץ אין חלוקה כזאת. המשק