



הסילונים של „אל-על“ משותקים—הצוותים שובתים והחברה נשבעה לשבור אותם

בוסים של חברת התעופה הלאומית דמו השבוע לילד מפונק ורגזן, המאיים על שותפיו למישהו: „אם לא תסכים לשחק איך שאני רוצה — אשבור את הצעצועי“! אלא שהצעצוע שבידי אפרים בן-ארצי, מנהל אל-על, שחה 120 מיליון לירות של כספי ציבור.

מה הם כללי המישהו, שהציע בן-ארצי לאנשי צוותי האוויר של החברה? הכלל הראשון: אין שום כלל קבוע. הוא עצמו יקבע את התנאים כראות עיניו, תוך כדי מהלך המישהו, והוא יהיה חופשי לשנות או להפך אותם כרצונו.

לזה לא הסכימו 130 הטייסים, האלחוטאים, הנחטים ומכונאייהטייסים — ולכן שותקה ה-חברה. נותר רק הצעד הבא: הגשמת האיום „לשבור את הצעצועי“ כי הדבר אותו הח-ליטה מועצת המנהלים של אל-על לעשות,

היר לפני חמישה שבועות באזני כתב דבר, על יחסי העבודה בין הנהלת אל-על לבין אנשי צוותי-אוויר: „אפשר לדבר עמם ולהגיע אתם לידי הסכם. אולם יש להאשים את הנהלת אל-על, שלא ידעה ליצור יחסים מתאימים אתם ולטפל בהם בצורה הראויה. אפשר היה למנוע התנגשויות ומשברים, אילו ידעה הנהלת החברה לקיים יחסים תקינים עם אנשי צוותי-אוויר, החיים בהרגשה כי הם השאור בעיסה.“

הרגשה זו נובעת מן המצב המזור, ש-חברת התעופה הלאומית אינה נתונה בידי הנהלה מיקצועית של אנשי-תעופה, אלא בידי המנגנון הפקידותי. ראשי המנגנון, אשר כמעט כולם עלו בסולם הפקידותי או המפ-לגתי (מפא"י), והמקנאים בטייסים על מש-כורותיהם הגבוהות, אינם מחמיצים שום הזדמנות „להוריד את ראשם של החצופים“

שעבר מפי יואל פלגי, מי שהיה סגן המנהל הכללי של חברת אל-על. הוא הכריז: „לה-שיג רשיון טייס עולה אלף עד אלפיים ל-י-רות, הכל לפי הכשרון. זה לא הרבה יותר ממה שנהג לא-יוצלח מוציא עד שהוא משיג רשיון נהיגה. אני מבטיח לך, שלנהוג במטוס לא הרבה יותר קשה מלנהוג ברחובות תל-אביב המלאים בפקידי-תנועה.“

כל מילה — מיצבור של קינאה, שינאה ורגש-נחיתות מסולף. אבל למרות דעתם של פלגי והמנגנון של אל-על, שונה הטייס מ-פקיד, ואפילו מנהג מוניתי. נדרשות ממנו תכונות אחרות, הוא עובד בתנאים אחרים — ויש לו דרישות אחרות.

עד היום עובדים טייסי אל-על על פי חוזה שחובר ב-1953 — למען פקיד החברה. חוזה המכיל סעיפי-נהוג הקובעים, למשל, כי ה-עובד חייב לרשום מדי בוקר בשעון האוטו-

„אל-על“ = ער-י-על סר

אם למיקרה של תאונה. בחברות-תעופה גדולות בעולם עוברים טיי-סים חתיקים מקורקעים אוטומאטית למנגנון המינהלי של החברה. באל-על אין שום ב-ט-חון כי טייס מקורקע יזכה בתעסוקה הול-מת.

מטי את מועד בואו לעבודה. במטוסים אין שעונים אוטומטיים, ולעתים קרובות יושב טייס ימים ארוכים בצפייה משועממת במלון זר, מבלי לעבוד כלל. אבל בכל זאת הוא חתום על חוזה, האומר כי עליו ללחוץ מדי בוקר על כפתור השעון האוטומטי, במשרדי החברה בלוד.

יחבל באל-על יותר ממיטען דינמיט בכל מטוס.

עוכריישראל במדים הכחולים

סידור עבודה. לא רק עבודתו של איש האוויר נתונה בידי סדרן העבודה. גם חיי המשפחה שלו. כי סדרן הוא הקובע מתי — ואם — יוכל הטייס להיות יחד עם בני משפחתו. ומתי יצטרך לשהות זמן רב הרחק מביתו. כי כיום מתכננת מחלקת מיבצעי-אוויר את סידור-העבודה רק שבוע מראש — וגם אז יכול כל מפקח לשנות על דעת עצמו ברגע האחרון את הסידור הקיים. לעתים קרובות נעשה הדבר מטעמים אנו-כיים: כאשר מחליט המפקח לצבור שעות נוספות בטיסה, או אם הוא רוצה לבקר אצל משפחתו בלונדון.

ועד אצ"א דורש, בתקנון החדש, קביעת סידור עבודה לחודש שלם, והתייעצות עמו בקשר לתקופות-השהייה של אנשי הצוות

על חוזה-עבודה שנגע בבעיות העיקריות של פנסיה וביטוח-תאונות

פנסיה וביטוח-תאונות

ל כן היתה לצוותי-האוויר, במשך שנים רבות, דרישה יסודית אחת: לחתום על חוזה-עבודה נפרד, המתאים לצרכיהם ולמע-מדם בחברה. ארבע פעמים בשנה האחרונה בלבד, עמדו להכריז על שביתה, בשל העדר חוזה כזה. לבסוף הסכימה הנהלה עקרו-נית לדרישה זו, שיחזרה חמישה מאנשי הצוותים להכין הצעת תקנון עבודה חדש. החמישה הכינו תקנון מפורט, שכלל 18 פרקים ראשיים ומאות סעיפים. בפעם הרא-שונה היה מונח על שולחן הדיונים של אל-על חוזה-עבודה שנגע בבעיות העיקריות של

הודעה הראשונה שהגיעה לציבור היתה מושפעת מאד מעמדת הנהלת ה-חברה. ואמר בה, כי ועד ארגון צוותי-ה-אוויר הורה לאנשיו להשבית את הטיסות החל משעה 00.10 ביום רביעי האחרון. הסי-בה: סיכסוך מפקק על נקודה מקצועית מעורפלת, הנוגעת לתפקיד שהוטל על אר-בעה אנשי-אוויר, שלא בהסכמת ועד אצ"א. בסך הכל, כפי שהסתבר מהודעות הנהלת-ה-חברה ודוברי ההסתדרות, שביתה פראית וחבלנית, חסרת כל הצדקה. דובר החברה אף הוסיף, כי השביתה מסכנת טיסה מיוחדת להבאת עולים.

במשך הימים שלאחר-מכן אי-אפשר היה כמעט לשמוע את טענות הצד שכנגד. בכתבה אחרי כתבה, שידור אחרי שידור, ניסתה ה-נהלה לצייר מחדש את התמונה של חבורה רופפת-בצע, שאינה מסתפקת במשכורות ה-אגדתיים של חבירה, אלא דורשת עוד כסף. ועד אצ"א הודיע לקוד ישראל, כי הוא מוכן להרשות לחבריו השוכתים לבצע את הססת העולים — אך ההודעה לא שודרה.

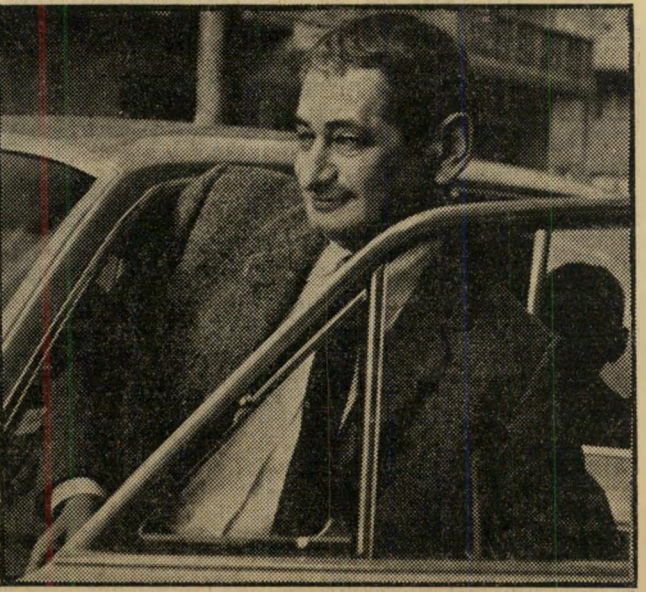
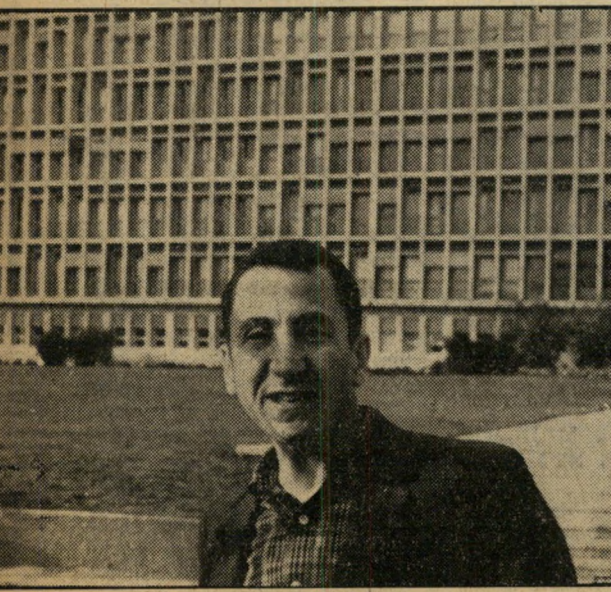
האורח, ששמע את הצהרת גדולי ההסתד-רות על הצורך לשבור את השביתה הפר-אית, ואת החלטת מועצת המנהלים של אל-על לשכור טייסים זרים או להחכיר את המטו-סים לחברות זרות, הרגיש כי סוף-סוף עושה מישהו משהו נגד עוכריישראל במדים הכחולים.

הבית על סף התלקחות

שביתה פריצה אומנם בגלל העברת ה-ארבעה מחברי אצ"א לעבודה חדשה, ללא התייעצות עם הוועד. אולם סיכסוך זה היה רק הניצוץ שהצית את הבית הולק-הקרויה יחסי-עבודה באל-על. הבית שההמל-אה בהתמוה משך חצי-הריטר שנים, ואשר לא פעם עמדה על סף ההתלקחות.

שלוש פעמים בשנתיים האחרונות פרצו להבות-השביתה בחבית זו, וכל פעם כוב-תה האש על-ידי הבטחות שבחלקן לא הגי-שמו. השבוע, בפרוץ האש ברביעית, נראה היה כי לא תכובה במהרה. להיפך: היא איימה להתפשט על כל מיתקני-החברה, ה-מעסיקה 2200 עובדים.

זאב ברש, מזכיר הסתדרות-הפקידים, הצ-



איש הכופיים הקברניט קולמן גולדשטיין, יו"ר ועד אצ"א, יוצא מ-בינין הוועד-הפועל, אחרי ישיבה בה הוחלט להמשיך בשביתה.

איש המנגנון אפרים בן-ארצי, המנהל הכללי של אל-על, נכנס למכוניתו, אחרי ישיבת מועצת המנה-לים של החברה, בה הוחלט לאחוז באמצעים כדי לשבור את השביתה.