

הסיירת ככוח-עזר למישטרה, שתפקידו לי- פקח על התנועה. אך למעשה, הסיירים אינם מורגשים כלל בשטח. ג'ונגל התנועה גואה, ונסיעה ברחובות העיר הגדולה בישראל הפכה לסיטואציה.

הזג מסריח

מהראש



עד לפני חודש ימים שימש כמפקד הסיירת יעקב גור. הוא לא מצא שפה משותפת עם פיקודיו הסטודנטים, ועד- מהרה הסתכסך עם רבים מהם. האווירה הפכה עכורה. הסיירים החלו מתלוננים כי גור, נוסף על תפקידו כמפקד הסיירת, עוסק גם בייבוא מיספר מוצרי-צריכה מ-גרמניה. לא פעם נעדר מעבודתו משום שעסק בענייניו הפרטיים.

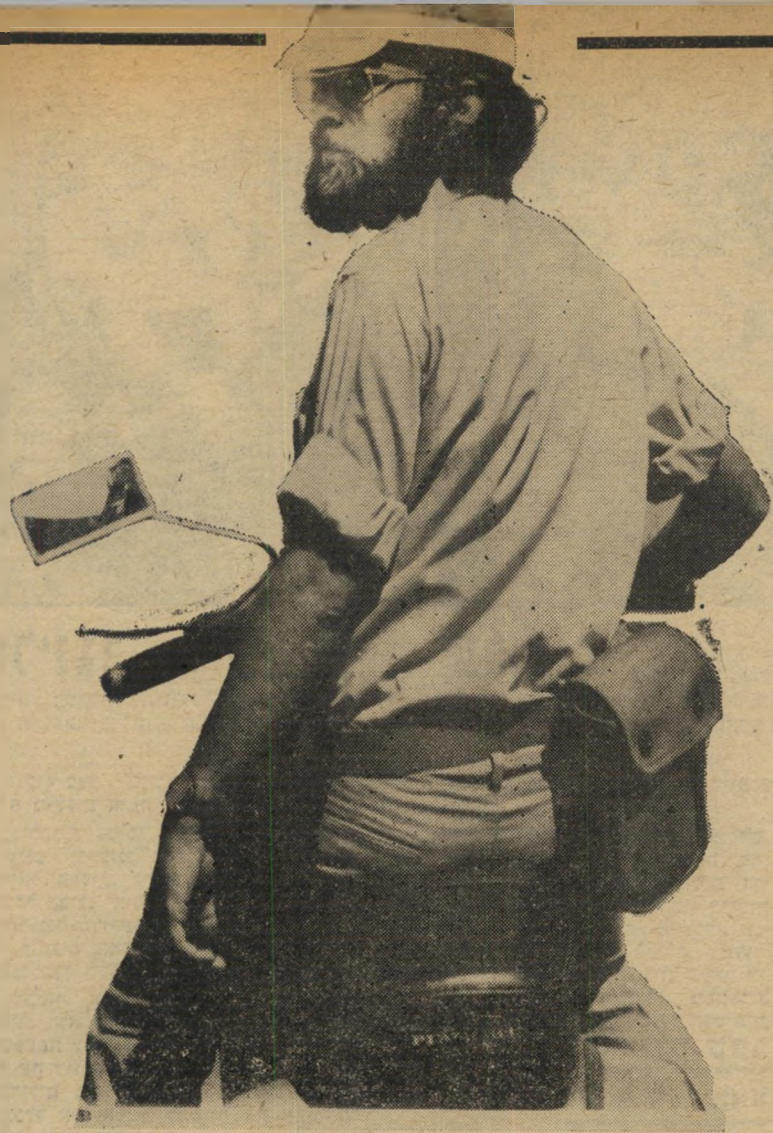
עדינה חמוי, מי שהיתה עוזרת-לענייני-עובדים, התפטרה מעבודתה בסיירת בחודש מאי 1973, כיוון שלא הסכימה לרשום שעות נוספות פיקטיביות למקורביו הי- מעטים של יעקב גור.

אחד הסיירים, מיכאל קריגר, שלח מיכ- תב-תלונה לשר התחבורה, בו ציין כי רכב הסיירת, שנועד לפיזור הסיירים למישמרות בחלקי-העיר השונים, מנוצל לצרכיו הפרטיים של מפקד היחידה. בין השאר מועמסים על הטנדר מוצרי-יבוא המשוחרר רים מהמכס. כל-יהרכב משמש להבאת מזון מגן-החיות לכלבו של מפקד הסיירת, ולהסעות פרטיות של בני-משפחתו.

כמו-כן התלונן הסייר קריגר כי חופשו- תיו השנתיות של יעקב גור לא נרשמו בכרטיסו האישי, וזאת לפי הוראותיו הי- מפורשות.

תלונותיו של הסייר מיכאל קריגר לא נבדקו. אולם, כאשר נודע, דרך מקרה, למפקד הסיירת כי אחד מאנשיו התלונן עליו, מייד הישעה אותו מעבודתו לחדש ימים.

מישמעת העבודה בסיירת התפוררה. הי- סטודנטים-הסיירים פיתחו לעצמם תחביב מזור - הם החליטו להשתמש בכל תחבורי- לה ותכסיס אפשריים כדי לא לעבוד, רק כדי להכשיל את מפקדם. מדיניותם, בתום-



במדינה הזאת חוסכים כסף לרכי- שת כליות מלאכותיות כדי להציל חיי בני-אדם. ובאותו זמן מבזבזים ללא היסוס סכומי-כסף גדולים, כדי להחזיק בחיים את סיירת-הבטיחות הגוססת, אמר סמל-מישטרה ממורמר.

בעיני קציני-מישטרה מענף-התנועה בי- תל-אביב, סיירת-הבטיחות, המכונה סייר- רת "תפוז", אינה אלא בדיחה מקאברית. אילו היה הדבר נתון לשיקול דעתם, היו ממחרים לפרק את הסיירת, כיוון שהיא חררה כל תועלת מעשית.

כאשר התבטא שלמה ("צ'יצ'") להט, ראש עיריית תל-אביב: "המישטרה בתל-אביב פשטה את הרגל", התכוון בראש-יוראשונה למתרחש בג'ונגל התנועה בכרך, לאי- אכיפת החוק בצירי-התנועה המהירים, להעדר פיקוח מספיק על הכוונת התנו- עה בעורקיה-העיר הסתומים.

לצורך ביצוע תפקידים אלה, הוקמה סיירת-הבטיחות. הנמצאת תחת שליטתו הי- בילעדית של משרד-התחבורה, ועמו של ראש-העיר, וההתמרמרות הצבורית, מופי- נים כלפי המישטרה. זו סופגת עלבונות, אשר לפחות בחלקם צריכים להיות מופי- נים לעבר משרד-התחבורה.

בשנת 1971 הקים גדי יעקובי, שכהן אז כסגן שר-התחבורה, את סיירת הבטיחות. הרעיון היה "לכסות" את תל-אביב במאות בחורים צעירים, סיירי-בטיחות, שיתגברו את כוח-האדם המצומצם של המישטרה, ישליטו סדר ברחובות הכרך.

מעל מסך-הטלוויזיה ובראיונות לעיתו- נות, הצהיר או סגן-השר בחשיבותו, כי תוך פרקי-זמן קצר תמנה הסיירת 500 צעירים, וכי סיירות-בטיחות נוספות תוקמי- נה גם בירושלים, חיפה ובאר-שבע.

אנטומיה

של כישלון



גדי יעקובי החליט כי בסיירת-הבטי- חות ישרתו רק סטודנטים. עדי-מהרה גרמה החלטה זו לתוצאות קשות. הסטודנ- טים העליונים שנתקבלו לעבודה בסיירת, ראו בגיב מקום-עבודה זמני שאפשר לי-

הסיירת מתפוררת

מבקר העולם הזה בודק את הנעשה בסיירת הבטיחות וקובע:

רעיון נפל, ביצוע כושל, יחסים פנימיים עכורים והתפטרות המונית

המישמרת, היו הסיירים נאספים ומתלוצ- צים בצוותא על מפקדם השנוא. בחודש האחרון, אחרי שפרש יעקב גור מתפקידו ונסע לחוץ-לארץ, משמש כמפקד הסיירת בפועל סגנו, הרי רוזין. ממבט ראשון נראה הרי רוזין כאדם בלתי-סימפטי. ממבט נוסף מתגלה, כי ממש אי-אפשר להימצא במחיצתו. הרי רוזין מת- נהג עם אנשיו לפי כללי-הזב: כל אחד מכם הוא רמאי ונוכל, אלא-אמכך יוכיח לי את ההיפך. הוא מסוכסך קשות עם רבים מאנשיו.

בשיחה קצרה שקיימתי עימו, נדהמתי לגלות עד כמה נכונות הטענות המושמעות נגדו. ממלא-מקום מפקד הסיירת ניתגלה כאדם גס-רוח, שחצן, חסר לחלוטין כל חוש ליחסי-ציבור.

הייתי עדי-ראייה, כיצד הצליח תוך חמש דקות לסכך ללא צורך דברים פשוטים לחלוטין. הוא עשה את עבודתו היעילה של דובר משרד התחבורה לבלתי-אפשר- רית.

הסיירים טוענים, כי הרי רוזין אינו תורם דבר לעבודתה של הסיירת, מתנער מכל אחריות, נהנה להסתכסך עם העובדים על עניינים שוליים, חסרי כל חשיבות.

לא פעם מחזיק הרי רוזין את כרטיס הי- עבודה שלו בתיקו הפרטי, ולא על לוח- העידכון. באותן פעמים, אין איש מלבדו היכול לדעת מהן שעות העבודה שנרשמו בכרטיסו.

אנשי סיירת הבטיחות, שנשמו לרווחה עם התפטרותו של יעקב גור, ואשר האמי- נו כי המפקד-החדש שייבחר לתפקיד

קדם בסולם הדרגות, להגיע להישגים ממ- שיים. סיירת תפוז כיחידה עצמאית. התוצאה: בסטטיסטיקה המישטרית מופיעים אנשי



תידרוך ריק
סיירי-בטיחות בודדים בלבד יושבים באולם התידרוך קוד- דם צאתם לסיור. עם הקמת הסיירת קיוו-ראשיה, כי כל מישמרת-עבודה תמנה עשרות סיירים. במציאות - המצב שונה. בין חמישה לעשרה סיירים נוסלים חלק במישמרת-עבודה שהיא בדרך כלל, בת ארבע שעות בלבד.

הרוויח בו בקלות כמה מאות לירות לחו- דש, כדי לשלם את שכר הלימוד ולעשות חיים. הם נעדרו כל מוטיבציה להצטיין בעבודתם. הגורם התחרותי, של עלייה בדרגה וקידום, אינו קיים בסיירת. את הסטודנטים עניין רק דבר אחד - איך לצאת למישמרת מאוחר ככל האפשר, לי- חזור ממנה מוקדם ככל האפשר, לבלות את שעות העבודה המעטות בחוסר-מעש מותי- לט ככל האפשר.

הטענות אינן מופנות כלפי הסטודנטים העליונים, אלא כלפי שר-התחבורה הדיום, אותו גדי יעקובי עצמו, האיש שהחליט בזמנו כי סיירת-הבטיחות תהייה מורכבת

מאת

זאב יפת

סטודנטים בלבד. אך כאשר חבורת סטור- דנטים נאספת יחד לצרכי, עבודה זמנית, בתנאים כאלה, התוצאה ברורה מאליה. סמלית-תנועה ממישטרת תל-אביב, המתא- מים את צירי-המסלול של סיירי-הבטיחות, אובדי עצות. לעולם אין הם יודעים מראש כמה סיירים יתייצבו למישמרת. הם יודעים כי הישגי הסיירים בפיקוח על התנועה ובי- הכוונתה, קרובים לאפס. לא פעם הציעו להצמיד לכל סייר שוטר או שוטרת-תנועה. הללו עושים מלאכתם באמנה, משום שהם תלויים בעבודה לפרנסתם, מעוניינים להת-