



הגנה של אחת
מסירות השובתים
בלב ים - ובו מש-
תקמים דיוקניהם
של עובדי מחלקת
הים של קצא"א

הפרובוקציה הגדולה

האם גרמה הנהלת קצא"א במזיד לשביתה הגדולה, כדי לחפות על הפסד-ענק של 240 מיליון דולר לשנה ועל-מנת לגולל על השובתים את האחריות לכך שהצינור הפך שואה כלכלית חדשה

אילו העריך בן-דרור נכונה מתי לחכור! כאשר נוכח בן-דרור כי הוא משלם מחירי-חכירה גבוהים בעוד המחירים בעולם כולו יורדים, החליט להפוך בעל-אוניות, ולקנות אוניות להובלת נפט שתהיינה בבעלות הצינור. שוב עשה אותה שגיאה. הוא קנה אוניות במחירים הגבוהים ביותר, זמן קצר לפני נפילת המחירים - הנמך שכת עד היום. אחת הקניות שלו אף זכתה להיות נסקרת בכל העיתונות בעולם כי קנייה היקרה ביותר, עת שילם 85 מיליון דולר עבור מיכלית. אילו חיכה הצינור בלבד היה משלם מחצית המחיר בדיק!

האסון הגדול של בן-דרור היה שלא העריך נכונה את קצב בניית המיכליות בעולם. היה ברור לכל, כי ככל שיהיו יותר מיכליות גדולות, כן יזולו מחירי הובלת הנפט מאיראן לאירופה סביב אפריקה, והי הובלה בצינור - במחיר של דולר לטונה - לא תהיה כדאית. היה ברור לכל כי יש לחלוב את הפרה מה שיותר מהר, ואחר להתכונן לכמה שנות רווח.

הנתונים על הטונאז' של המיכליות הן נבנות פתוחים לכל אחד - רק דב בן-דרור לא הבין אותם. השנים 1973-1969, בהן לא היו די מיכליות בעולם, בוזבו על ניהול תביעות נגד בעלי-האוניות הישראלים. או החברות שבנו את הצינור, במאמציו להרוויח כמה מיליוני לירות במישפטים ובבוררויות, התעלם בן-דרור מן המתרחש בעולם, הפסיד מאות מיליוני דולרים בקניות וחכירות של אוניות יקרות.

בשנת 1973 כבר היה בעולם היצע עודף של הובלת נפט, והיה כדאי יותר להעביר נפט מן המפרץ הפרסי לאירופה סביב אפריקה. רק לנימלי אזורים מסוימים באי רופה כדאי לנצל את הצינור. התוצאות היו ברורות: בשנת 1973 עוד הרוויח הצינור 20 מיליון דולר. בשנת 1974 ירדו הרווחים ל-13 מיליון דולר.

בחמשת החודשים הראשונים של השנה - לפני השביתה - הוביל הצינור רק כ-9 מיליון טון נפט, כאשר בתקופה המקבילה בשנה הקודמת העביר הצינור 13 מיליון (המשך בעמוד 43)

לבין הברון אדמונד רוטשילד שהיה מבעלי הצינור הראשון. הקטן בן 16 ממ"ר הי רחוב, ואשר התנגד נמרצות להקמת ה-צינור הגדול החדש, בעל הקוטר הכפול. בן-דרור נכשל כבר בתחילה, כאשר היו פיגורים בסיום עבודות מיכלי-הנפט באשקלון ובאמצעי הזרמת הנפט מן ה-מיכלים הגדולים אל האוניות. פיגורים אלה גרמו לכך שבשנה הראשונה לעבודת הצינור, הועברה רק מחצית כמות הנפט שניתן היה להעביר בו. מאחר שהזמן פעל, עקרונית, לרעת ישראל, ולא היה ברור כמה זמן יהיו מחירי הנפט באירופה גבוהים, ומאחר שכל ירידה במחירי הנפט והגדלת כמות המיכליות המובילות נפט בים גורמת להקטנת כדאיות הצינור - היה צריך להורים מכסימום נפט במינימום זמן.

לפני הנהלת הצינור עמדו כמה בעיות, שעיקרן כי היה קשה למצוא מיכליות שי-תסכמנה להוביל נפט עבור ישראל אל פי הצינור באילת ומוצאו באשקלון. בגלל החרם הערבי, לא ששו בעלי-האוניות רבים לעשות זאת, והמוצא נמצא בחושים שחתם בן-דרור עם חברות-ההובלה הישראליות צ"ס, אל"ים והחברה הימית להובלת פרי, על הובלה של הנפט.

בעניין גיוס המיכליות להובלת הנפט לא סמך בן-דרור על החברות, אלא יצא בעצמו לחכור מיכליות לזמן ארוך. אז, בשנת 1969, עשה את הטעות הגדולה הראשונה שלו. מחירי חכירת המיכליות היו בשיא. הכל העריכו כי המחירים חייבים לרדת. בן-דרור חשב ההיפך, חקר צי מיכליות במחירים הגבוהים, זמן קצר לפני שהחלה ירידת מחירים גדולה.

הפסד בחודש - 20 מיליון דולר

כיצאה מחוזים אלה קמה סערה ציבורית, וועדת-הכספים של הכנסת, שחקרה את הנושא, מצאה שהמדינה הפסידה דה כתוצאה מתשלומים מיותרים אלה קרוב ל-100 מיליון דולר, שהיתה יכולה לחסוך

שטמנה להם ההנהלה, מילאו את התפקיד שיעד להם בן-דרור: סגרו את הצינור וסיפקו להנהלה תירוץ להצדקת ההפסדים, שמקורם במנהלים הכושלים.

בוצר - פיל בחנות-חרסינה

למעשה, ברגע שהחליט בן-דרור לקחת את מי שהיה מפקד חיליהים, אברהם ("ציטה") בוצר, כמנהל החברה, היה ברור לאן פניו מועדות. בוצר היה מפקד חיליהים בתקופה האומללה ביותר שלו, כאשר החיל שימש רק להחזקת כמה סירות של מישמר-חופים. כאשר הסתיים שירותו הצבאי חיפשו לו ג'וב משך זמן ממושך, ולבסוף הציעו אותו לניהול נמל אשדוד, ידוע השביתות.

בוצר הסכים לקבל את התפקיד, אולם מנכ"ל רשות הנמלים, אהרון רמן, ידע כי בוצר בנמל כמוהו כפיל בחנות-חרסינה, או כניפנוף מטלית אדומה לפני עיני פרי-שרהתחבורה דאו, שמעון פרס, הזמין את בוצר לשיחה, וביקש לשמוע כיצד יש בדעתו לנהל את הנמל. כעבור שעה קצרה הסתיימה השיחה, בהודעה משותפת כי בוצר החליט לא לקבל עליו את התפקיד מנהל נמל אשדוד.

אולם נראה כי אותן סיבות שהביאו את פריס להחליט שמוטב יהיה לנמל בלי בוצר, הביאו את בן-דרור להחליט הפוכה בדיק. צינור הנפט הוקם אחרי מלחמת ששת הימים, בהשקעה של כ-120 מיליון דולר. חישובי הרווחיות שלו היו מבוססים על כך שיקונים דולר לכל טונה נפט שיעביר, ותחילה היה מסוגל להעביר 20 מיליון טון לשנה. אחר-כך הורחבה יכולתו עד ל-כמות של כ-50 מיליון טונות לשנה. דב בן-דרור, שפרש באותן שנים מתפקיד ה-חשב הכללי של מישר-האוצר, קיבל את תפקיד ניהול חברת קו הצינור, שבעליה היו קבוצה מלכותית זרה וקבוצת-בנקים מקומית. באותה תקופה פרץ הסיכסוך הראשון בין פינחס ספיר, שתמך בהקמת הצינור,



יו"ר בן-דרור
אחריות ישירה

ומימים לאחר שהסתיימה השביתה בקריצינור-הנפט-אילת-אשקלון, עם הסכמת השובתים לקבל את מרות ההסתדרות, הצהיר יושב-ראש מועצת-המנהלים של החברה, דב בן-דרור, כי אין הוא מזדרז לפתוח מחדש את נמל-הנפט ולחדש את הובלות הנפט לחו"ל.

הודעה זו של בן-דרור היתה בבחינת הודאה ראשונה מפי החברה, בעובדה כי השביתה שימשה רק אמתלה בידי ההנהלה לכסות על העובדה כי למעשה אין אפשרות להפעיל את הובלות הנפט בצינור, מחוסר קונים, וכי ההנהלה גרמה לשביתה בכוונה, כדי לחפות באמצעותה על הפסדיה-ענק שצברה החברה בגלל הנהלתה הכושלת. עובדי מחלקת הים פשוט נפלו בפח