

נמל-התעופה קנן-בון
ארץ מול ארץ

צום הזכויות של קנ"ח בישראל. הדרך השנייה טובה יותר, כמובן, אולם אז יכור לים ההולנדים לשלול את זכויות-המיטען של אל-על באמסטרדם.

המסקנה: הוצאת המיטען מאמסטרדם למקום אחר, מחוץ להולנד. מה גם שהור לנד חדלה מלהיות מרכז-הובלה למיטען, כפי שהיתה בעבר, ואת מקומה תפסה גרמניה, שהיא היום המעצמה הראשונה באירופה בכל הקשור לכלכלה.

נחיתה שלישית. כאשר פנו שביט וירון לגרמנים, וביקשו רשות להובלת מיטענים מגרמניה לארצות-הברית, נענו בחיוב. הגרמנים הציעו לאל-על להשתמש לצורך זה בנמלי-האוויר של פרנקפורט או מינכן. במקומות אלה נוחתת אל-על להור בלת נוסעים.

אולם אל-על החליטה שהיא רוצה בזכות הנחיתה במקום נוסף: נמל-התעופה של קנן-בון. לבקשה זו השיבו עד כה הגרמנים בשלילה, שכן לופטהנזה נוחתת בני

נמל קנן הוא אחד המשוכללים באי-רופה. הוא משרת בשנה 2.2 מיליון נוסעים, כמו לוד, אולם, להבדיל מלוד אין מרגישים בו כלל בתנועה. תיכנונו הוא כה מושלם, עד כי הכל מתנהל בו חלק ובשקט. לנוסע בטיסה בינלאומית דרושות 15 דקות מהגיעו לנמל-התעופה ועד עברו את ביקורת-הדרכונים וקבלת מקום-ישיבה. נמל-התעופה, שנבנה בשנות ה-70, עלה (במחירי היום) 300 מיליון מרקים, והוא נועד לשרת שלושה מיליון נוסעים. הכוונה היא להוסיף, לפי התיכנון, בעוד כמה שנים עוד מסוף או שניים, וכן להכפיל את יכולת המעבר. נמל-התעופה זה שירת כמעט רק נוסעים, עד שחברת קאל הישראלית התחילה לרכז בו את הובלותיה לאירופה. מכלל 92 אלף טון המיטען שעבר רו במקום בשנת 1979, העבירה קאל 84 אלף טון.

לצורכי קאל בנתה הנהלת נמל-התעופה מחסנים ומסוף מיוחד, והיא משקיעה מאמצים רבים במשיכת חברות-תעופה לי-הובלות במיטען במקום. ברור שיש לה עניין רב ברצון אל-על לרכז במקום את הובלות המיטען שלה בכל אירופה. המקום משרת גם הובלות-מיטען מצריות, ובאחד המקרים נפגשו ממש מיטען ישראלי ומטוס מצרי חרטום מול חרטום.

אנשי קאל, העובדים במקום, יודעים לספר כמה עליהם להתאמץ כדי להגיע לרמת הובלות הגרמניים, העושים כל דבר ללאחר יד, אך במיקצועיות וביערי לות. ברור שאם תרצה אל-על לרכז בקנן את הובלות-המיטען שלה, יהיה עליה לעבוד לפי כללי-העבודה הנהוגים בגרמניה, שאינם דומים לשיטות וליעילות העבודה בישראל.

יתכן כי אחת הסיבות ליעילות הגרמנית היא העובדה שחברת לופטהנזה חייבה כל עובד שלה במיקצועיות-הקרקע השונים (עובדי-מיטען, כולל פריקה והעמסה, וכן קבלת מיטען במישרדים, סקידי-כרטיסים ועובדי דלפקיה-טיסות) לעבור קורס מיורי חד של שישה שבועות, שבסופו נערכות בחינות קשות. הוא נערך בבית-ספר מיורי חד למיקצועיות התעופה, בעיירה זיהיים שליד פרנקפורט.

כל עובד חדש של החברה מוטס לשם מכל מקום בעולם, ואינו מתחיל לעבוד עד שעבר את הקורס והבחינות בהצלחה. המקום מאפשר גם קורסים לעובדי חבי-רות-תעופה אחרות, ונציגי אל-על בגרמניה, יעקב ירון, אף בדיק את האפשרות לאמן במקום את אנשי אל-על. ההשקעה לכל עובד היא יקרה, וכל יומי-שהות עולה לחברה 200 מרקים. אך התוצאות ביערי לות ובמהירות העבודה הן כדאיות — ביחוד עם רוצה אל-על להתחרות על אדר מת גרמניה עם היעילות הגרמנית.

אישים

5 אחוז של עוים

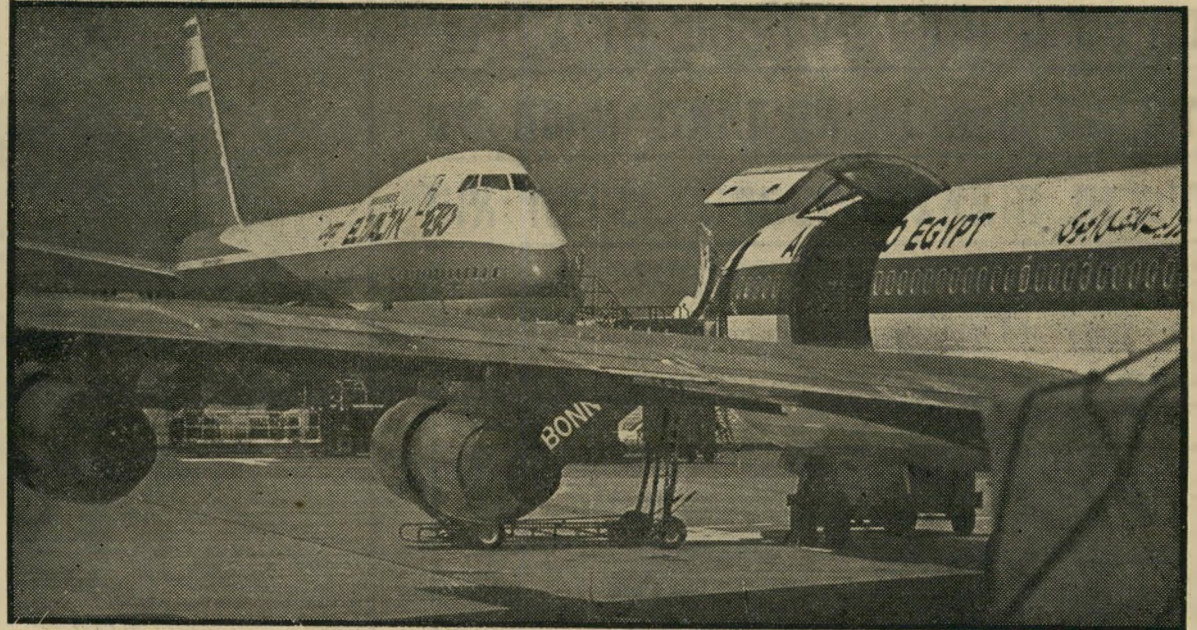
הדוקש שך

הח"כ השף

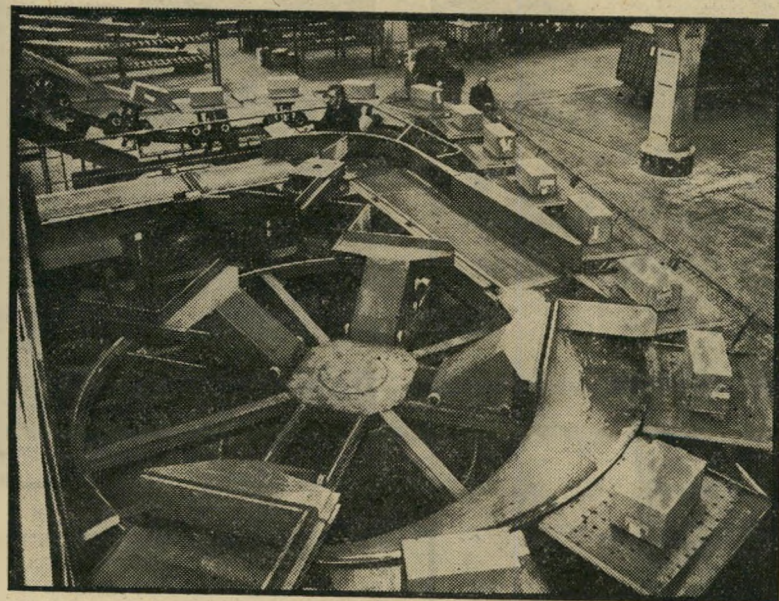
את הנמל

מעשה נדבנותו או אולי תמימותו של חי"כ משה קצב חשפה אותו בשבועות האחרונים, שלא כמינהגו, לעיתונות ולי-ציבור.

לוקש המשכורת שלו, המצטיין בסכום (המשך בעמוד 68)



מטוס מצרי ומטוס "אל-על" בנמל קנן
חרטום מול חרטום



מיתקן אוטומטי ממוחשב להכוונת מיטעני-אוויר *
שיטה מול שיטה

פיק הטרמינל החדש לצרכי הובלות של החברה, והיא מתכננת בניית מסוף דומה במינכן ובעוד נקודה בגרמניה, וכך יהיו שלוש נקודות לריכוז מיטען במקום אחת כיום.

בית-ספר לתעופה. גם אל-על רוצה נתח מהשוק הפורה במיטען. הבחירה בי-קנן-בון באה בעיקר מכיוון שבאוויר זה אין לופטהנזה עוסקת בהובלות-מיטען, מכיוון ששיטתה היא לרכז הכל בפרנקפורט.

* המיטענים מכוונים על-ידי מחשב לטרסטי-נעים של ארצות-היעד.

כולה אוטומטית, ונעשית באמצעות מחשב בים מייחידים, שפותחו על-ידי חברת יו-ראק.

מכלל ההשקעות הוקצבו 50 מיליון מר-קם לפיתוח יחיד-במינו בעולם של מער-קם מחשבים, שתאפשר לקבל הזמנות מיטר ען כמו הזמנות נוסעים, באמצעות מחשב. הבעייה העיקרית לגבי הזמנות עתידיות של מקומות למיטען במטוסים היא שאין יחס ישר בין המיטען של הסחורה ובין גיפחה, והיחס משתנה בהתאם לסחורה המוטסת. חברות איי-בי-אם ויוניבאק גם יחד עובדות מזה ארבע שנים על תיכ-נות שיטה מיוחדת, ונראה כי השיטה תושלם רק בשנת 1984. אז כבר לא יסי

נתיים רק בתל-אביב, והם שאלו את אל-על מה היא תיתן כתמורה למתן זכות-נחיתה שלישית. בדברים על תמורה מתכוונים הגרמנים לחלק מהכנסות הקן החדש. אל-על טרם השיבה על השאלה, אולם בומה שביט ערך ביקור בנמל-התעופה של קנן-בון, לפני גיבוש החלטה.

רצונה של אל-על להשתמש דווקא בי-קנן-בון אינו מוזר. נמל-המיטען המרכזי של גרמניה ושל חברת לופטהנזה הוא בפרנקפורט, שם מרכזים במסוף-המיטען, הגדול בעולם, את הובלות המיטען של לופטהנזה ועוד 21 חברות. העובדות בי-טרמינל זה, כ-40 חברות אחרות, ובכללן אל-על, משתמשות בשרותיו של טרמינל אחר, המופעל על-ידי רשות נמל-התעופה.

הטרמינל המרכזי של לופטהנזה על מלבין כל יום 1800 טון, ואין הוא יכול לספק את צרכיה של הובלת-המיטען, שהיא כיום החלק המתפתח והמכניס ביותר בחברה. באגף המיטען מועסקים 10% מכלל עובדי די החברה (3000 מתוך 28 אלף), אך הם תורמים יותר מ-20% מהכנסות הכוללות של החברה. שהיו בשנת 1979 קרוב ל-5 מיליארד מרקים (מזה הכנסות מהובלת 13.7 מיליון נוסעים — 3.4 מיליארד מרק, והיתר מהובלת 400 אלף טון מיטען. ההכר נסות מנוסעים גדלו ב-9.2%, ואילו מי-מיטען ב-13.6%).

מכיוון שהתחזית היא גידול של 10% לשנה במיטען המכניס, החלה החברה לבי-נות מסוף חדש למיטען, שבנייתו עומדת להסתיים ב-1981, ואשר יהיה הגדול והמי-שוכלל בעולם.

בטרמינל זה הושקעו 250 מיליון מר-קים, והוא יהיה מעין תת-המרכזית לי-מיטען של 99 הנקודות שהחברה טסה מהן, וממנו יפזרו המיטען למקומות השור-נים בגרמניה. הטרמינל הוא כולו אוטו-מטי, ויעסיק מיספר קטן של עובדים. הי-מטוסים יגיעו לצידו האחד ויפרקו מכולות על מנופים מייחידים לאחסנה ופירוק, ומן הצד השני של הטרמינל יעמיסו המשאיות את הסחורה. שיטת איחסון-המיטענים היא