

דובר הפועלים

עמוס מוסינזון (למטה) איש ועד הפועלים (המור) כב לפי מפתח אישי מ"א אנשי מפ"ם ושי"א (אחרים) הוא אב לשני ילדים, בא לארץ ב' 1938 עם עליית הנער. אומר עמוס, איש מפ"ם פעיל: "משרד התחבורה הוא בעל נמל חיפה, לכן מפרקים שם. בחיפה כל העבודה בידי סולל-בונה, המשלמת לפועלים תוספות מוסדות למשכורתם, בצורת תשלום עבור שעות שלא עבדו בהן. ואילו בתל-אביב מתנגדת ההסתדרות לעליית שכר של 25% בהציעו על פיריון העבודה הגבוה של פועלי נמל תל-אביב, מכחיש עמוס את טענות ועדת החקירה הממשלתית כאילו טרבו הפועל לים לעבוד שעות נוספות או להנהיג משמרת נוספת, או כאילו הפריזו במלחמתם על תנאי עבודתם. טוען עמוס: בשם פועלי הנמל מצטרף ועד הפועלים לתביעתה של הנהלת הנמל כי הממשלה תכריח את האוניות לפרוק בנמל תל-אביב את סחורותיה המיועדות לתל-אביב. מאז קיבל צי"ק את הנהלת הנמל לידי מניסים פועלי תל-אביב להוכיח את יעילותם ואת השירות הטוב שהם יכולים לתת המסוגל להתחרות עם זה של נמל חיפה.



המנהל החדש

אין למדינה ולצמיגים, חסרות לה מכוניות. מה יש לעשות? נשאר רק פתרון אחד: לזרוק את עצמנו לים. אומר יצחק צי"ק (שמאל), המנהל החדש שגרס למהפכה בנמל. עלינו לפנות אל הים, לניצל כל אפשרות לפרוק סחורות בקרבת מקום חפצן. אולם מה עושה הממשלה? עליה להפנות לתל-אביב את הסחורות המיועדות לה. ע"י הכנסת השם תל-אביב לשטרי המסענים ולחזו השכירות של האוניות, במקום לאפשר לסוחרים להכניס את הוצאות ההובלה היבשתית המיותרת מחיפה לתל-אביב לקולוציה ולמחירים ה"רשמיים". צי"ק, בן לאחת המשפחות המפורסמות ביותר בארץ, סבור כי "אלו הים (והממשלה) עוזרים לזה העוזר לעצמו". המריץ את הפועלים למאמץ יתר, הבטיח תנאים מיוחדים לסוחרים המביאים את סחורתם לנמל תל-אביב. אחד מהישגיו הבולטים ביותר: שלום בית עם פועלי הנמל, שבחרו ברובם בנציגים מפ"מיים, ועם סוכני האניות ושאר לקוחות הנמל. עקב המוראל הגבוה של הפועלים ושיפור הסדרים, אין מספר הגניבות בתל-אביב אלא אחוז ממספר הגניבות בחיפה.



נציג הממשלה

בר"כ כוכבא מאירוביץ (מי) ששרת עד לפני חודש כמנהל כללי של שר תי הנמלים, הים והאוויר במשרד התיחבורה, מכחיש את האשמות הנהלת הנמל והפועלים כאילו מקפחת הממשלה את הנמל, מצביע על חלקו הרב בהקמתו. "לוא היה מישו מקפח בזדון את נמל תל-אביב שעה שהציפיות בנמל חיפה מדריכה את שני תנו בליה, היו צריכים להעמיד או לדין" מכריז מאירוביץ, רואה את האשם האמיתי במצב בתפוקה הירודה ובסדרים חלקיים ששררו בעבר בנמל. עקב המחסור באניות בעולם (מאז מלחמת קוריאה) אין איש יכול להכריח את בעלי האניות לעיגון בתל-אביב כשאינם רוצים בכך, והצורה היחידה למשכם היא לשפר את השרותים. אומר מאירוביץ: כניסתו של צי"ק לתפקיד מנהל הנמל עלולה לחולל מהפכה, כי צי"ק הוא איש מעשים שאינו בא רק בתביעות



אלף דולארים ליום

למעלה משני שלישים של הסחורה המגיעה לארץ מיועדת למרחב תל-אביב והדרום. התחבורה הימית, שהיא הזולה בעולם, יכולה להביא סחורות אלה לנמל תל-אביב או לנמל יפו (השייך לממשלה), אך המנהל ע"י נמל תל-אביב, כמעט עד לדלתות בתי-החרושת או המחסנים. אולם רוב רובה של סחורה זו מגיע ליום לנמל חיפה, על מחסניו הגדולים, מועבר תל-אביב בעזרת הצמיגים והבונזין העולים למדינה כדי כיום רבים מדוע?

יתרון גדול אחד לנמל חיפה, הוא נמל סגור. אפשר לעבוד בו כיום ובליה, בימי סערה כבימים טובים. שום דבר אינו מפריע בו את המהלך התקין של העבודה. נמל תל-אביב, לעומת זאת, פתוח. האניה, העוגנת מול החוף, מופקרת לקפריסות הטבע. עם התגבר רוח סערה עליה להרים עוגן, להתרחק מן החוף, פן תתנפץ על סלעיו או תעלה על חול. רבי-החובל והצוות אינם יכולים לעזוב את אנייתם גם בשעת הפריקה, נשארים דרוכים על משמרתם.

אולם מול יתרון טבעי זה, יש צדדים פחות אהודים לנמל חיפה. אין כמעט נמל בעולם שיש לו שם כה רע בעולם. סך האבידות והגניבות בו מגיע למיליונים, עולה בהרבה על סך הגניבות בתל-אביב ויפו, שם ההודמור יות רבות הרבה יותר (בגלל הדרך הארוכה מן האניה עד למחסן). עקב ריבוי האניות בחיפה, נאלצת האניה לרוב לחכות זמן רב עד שמגיע בכלל תורה להיכנס לנמל, מפסידה ימים רבים (שכל אחד מהם עולה לבעלי אניה בינונית למעלה מאלף דולארים).

כמות העבודה בנמל ירדה, הלכה מדחי אל דחי. לעומת 360 אלף הטון שנפרקו ונטענו ב-1950, עברו ב-1951 רק 300 אלף. מאחר שרוב רובם של 1200 עובדי (מהם 700 סווארים, ספנים והגאים, 300 סבלים ו-200 מנהלים ופקידים) עובדים בשכר מובטח, (לפחות 16 יום לחודש) גרמה האבטלה הפסדים גדולים.

כל שש דולר, כשהגיע המצב לשיא השפל הופיע, לפני 3 חדשים, איש חדש על הבמה: יצחק צי"ק, מי שהיה מנהל ענייני הנגב במשרד ראש הממשלה וה"נחשב לאחד המארגנים הטובים ביותר במדינה, קיבל על עצמו את תפקיד מנהל הנמל.

תוך ימים ספורים קרו מעשים גדולים. פועלי הנמל, שרוב נציגיהם אנשי מפ"ם, התייצבו לימין המפעל, הסכימו לעבוד לפי גורמות ולהגביר את התפוקה, בהבנים שגורלם האישי קשור לגורל המפעל.

אמר יצחק צי"ק: אין אנו מבקשים טובות. שרותנו טוב יותר, נוח יותר, לעתים גם זול יותר. אנו חוסכים למדינה את הדיכויים להובלה יבשתית (מחיפה לתל-אביב) עתה אנו דורשים כי הממשלה תעשה את שלה, תביא לתל-אביב כל שק של דואר וכל ארגז של מטען אשר מוטל עליהם יכולים לפרקו!"

