הישיבה המאה־ועשרים־ושש של הכנסת השמינית

יום שני, ט"ז טבת תשל"ה (30 דצמבר 1974)
ירושלים, הכנסת שעה 16.04

א. דברי ברכה של יושב־ראש הכנסת ליושב־ראש הפארלאמנט האירופי ומלוויו

היו"ר י. ישעיהו:
אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת.

חברי הכנסת, אני שמח לברך מעל דוכן הכנסת את אורחנו הנכבד מר ברקהובר, יושב־ראש הפארלאמנט האירופי, רעייתו, וכן הגברת ומר לואי מורי.

משעה שהתחיל להתרקם רעיון איחודה של אירופה, תחילה בתחום הכלכלי ולאחר מכן גם בתחומים אחרים, עקבה מדינת ישראל בהתעניינות מרובה אחרי התפתחותו, והיא ראתה בסיפוק כיצד הרעיון הנשגב ההוא הולך ונעשה מציאות־חיים.

במשך מאות בשנים היה גורל העם היהודי קשור קשר הדוק עם גורלה של אירופה, בימי טובה ובימי רעה. העם היהודי תרם לאירופה ממיטב כשרונותיו בתחומי המדע, ההגות, הספרות והאמנות, והיה שותף פעיל בעיצוב תרבותה ואורח חייה. עם זאת סבל עמנו את הנורא בסבלותיו דווקא ביבשת אירופה.

מדינת ישראל, כמוה כקהיליה האירופית, היא פרי מחשבה־תחילה, מכוונת ומודעת, פרי הרצון הקולקטיבי של העם היהודי לשוב ולחדש את חיינו העצמאיים בארץ הזאת, שבה חיו אבותינו חיי חירות ועצמאות ובה ניבאו נביאי האמת, הצדק והשלום את מיטב נבואתם אל העם היהודי ואל האנושות כולה.

גם גורלה של מדינת ישראל, ובעיקר גורל כלכלתה, קשור קשר הדוק עם אירופה. היינו בין המדינות הראשונות אשר מינו את שגרירן בבריסל כשגריר ליד מוסדות הקהיליה. מאז שנת 1958 מתקיימים מגעים בינינו לבין מוסדות הקהיליה, שמטרתם הידוק הקשר ביניהם לבינם. ההסכם הראשון נחתם בשנת 1964, הסכם רחב יותר נחתם בשנת 1970. היום אנו מצפים לחתימתו של הסכם על סחר חפשי, ואנו מאמינים שהסכם זה יהיה לברכה לשני הצדדים, ובעקבותיו יבואו הסכמים נוספים שירחיבו את שיתוף הפעולה.

יכלתן של מדינות אירופה להתעלם ממלחמות העבר ולהתלכד לשם שיתוף פעולה קונסטרוקטיבי גוטעת בלבנו תקווה שגם באזורנו המסוכסך בוא יבוא היום בו תיווצר מסגרת משותפת לנו ולשכנינו, שתפעל לטובת כל העמים השוכנים בחבל עולם זה.

מר ברקהובר הוא חבר נכבד בפארלאמנט ההולנדי, בית־הנבחרים של העם אשר ידע לעמוד על נפשו בכבוד גם בימים הקשים ביותר של מלחמת העולם השנייה. והוא ידע לשמור את ידידותו לעם היהודי ולמדינת ישראל מתוך יושר אנושי ומוסרי, בלי להירתע מפני מקטרגים ומפני לחצים פוליטיים בלתי־הוגנים.

שאו נא איפוא, אורחינו הנכבדים, את ברכת הכנסת ואת ברכת העם בישראל. בשם הכנסת אני מאחל לכם ביקור פורה ומהנה בארץ. אני מאמין שביקורכם בעצם הימים האלה יתרום תרומה חשובה להידוק הקשרים בין מדינת ישראל לבין מדינות השוק המשותף, ובין הפארלאמנט האירופי לבין הכנסת.

בואכם לשלום וצאתכם לשלום.

ב. הודעת יושב־ראש הכנסת על ביטול סעיפים לדיון בהצעות לסדר־היום שהועברו למליאה

היו"ר י. ישעיהו:
חברי הכנסת, יש לי הודעות מספר על סדר־יומה של הכנסת. בסדר־היום הגדול שאתם מקבלים כלולים סעיפים אלה:

סעיף כ"ט — "התערבות שר הפנים בעניין הרכבת הנהלות ברשויות המקומיות" — הצעה מטעם חבר־הכנסת בן־ציון קשת, שהכנסת החליטה לקיים בה דיון;

סעיף ל"ב — "שביתת הרעב של שלושת פעילי העלייה במוסקבה — רובין, אשבל וגאלאצקי" — הצעה מטעם חברת־הכנסת גאולה כהן.

על־פי סעיף 71 (ב) לתקנון הכנסת יכול חבר הכנסת לחזור בו מהצעתו בהסכמת הכנסת, שתחליט ללא הודעה נוספת וללא דיון.

חבר הכנסת בן־ציון קשת הודיעני שהוא מוותר על הכללת הסעיף "התערבות שר הפנים בעניין הרכבת הנהלות ברשויות המקומיות" בסדר־יומה של הכנסת, ואני מעמיד להצבעה הצעה להסיר סעיף זה מסדר־היום.

ה צ ב ע ה

ההצעה לא לכלול את הסעיף בסדר־היום נתקבלה.

— הודעת יושב־ראש הכנסת (ישעיהו, בן־פורת, גרשוני) ; מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת (ישעיהו, לורך) ; הודעה על החלטת הממשלה לחזור בה מהצעת חוק התקציב (מס' 2) לשנת הכספים 1974 (ישעיהו) ; שאילתות ותשובות (ישעיהו, שובל, אוזן) —

היו"ר י. ישעיהו :
אין מתנגדים, וההצעה נתקבלה.

מרדכי בן־פורת (המערך) :
יש מתנגד. אני.

היו"ר י. ישעיהו :
אחד נגד.

חברת־הכנסת גאולה כהן הודיעתני שהיא מוותרת על הכללת הסעיף "שביתת הרעב של שלושת פעילי העליה במוסקבה" בסדר־היום של הכנסת, ואני מעמיד להצבעה הצעה להסרת סעיף זה מסדר־היום.

ה צ ב ע ה

ההצעה לא לכלול את הסעיף בסדר־היום נתקבלה.

היו"ר י. ישעיהו :
אין מתנגדים, וההצעה נתקבלה.

צבי גרשוני (המערך) :
יש מתנגד. מי זה ?

היו"ר י. ישעיהו :
אחד נגד. הסעיף לא ייכלל בסדר־היום.

ג. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר י. ישעיהו :
נשמע הודעה על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

מזכיר הכנסת נ. לורך :
ברשות יושב־ראש הכנסת, הנני מתכבד להודיע כי הונחו היום על שולחן הכנסת :

לקריאה ראשונה, מטעם הממשלה : 1) חוק מס מימון רכש (הוראת שעה) (תיקון), תשל"ה—1974 ; 2) חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים (תיקון מס' 5), תשל"ה—1974.

לקריאה שנייה ולקריאה שלישית : 1) חוק להארכת תוקף של תקנות־שעת־חירום (פיקוח על כלי שיט) נוסח משולב), תשל"ה—1974 ; 2) חוק הארכת מועדים, תשל"ה—1974 — שחזרו מוועדת החוץ והבטחון.

לדיון מוקדם : 1) חוק נכסי המדינה (מתנות לשרים, חברי כנסת ולעובדי ממשלה בכירים), תשל"ה—1974 — של חבר־הכנסת זלמן שובל ; 2) חוק רשות הנמלים (תיקון), תשל"ה—1974 — של חבר־הכנסת אברהם מלמד. 3) חוק משפחות ברוכות ילדים, תשל"ה—1974 — מטעם 52 חברי כנסת.

ד. הודעה על החלטת הממשלה לחזור בה מהצעת חוק התקציב (מס' 2) לשנת הכספים 1974, תשל"ה—1974

היו"ר י. ישעיהו :
כדי לגוון את ההודעות יש לי עוד הודעה שקיבלתי משר האוצר וזו לשונה: "בהתאם לסעיף 106 (א) לתקנון הכנסת הנני מתכבד להודיעך, כי הממשלה החליטה לחזור בה מהצעת חוק התקציב (מס' 2) לשנת הכספים 1974—תשל"ה, אוקטובר 1974, שפורסמה בהצעת חוקי תקציב מיום י"ט בחשוון תשל"ה, 4 בנובמבר 1974. אודה לך אם תביא החלטה זו לידיעת הכנסת בהתאם לסעיף 116 (ג) לתקנון.

בעקבות תכנית החירום הכלכלית של הממשלה, אשר אושרה על־ידי מליאת הכנסת, יש בדעת הממשלה להגיש הצעת חוק תקציב חדשה אשר תשקף את השינויים בתקציב הנובעים הן מהתכנית הכלכלית מחודש יולי והן מתכנית החירום הכלכלית מחודש נובמבר.

הממשלה תפנה לוועדת הכנסת, לפי סעיף 107 לתקנון, על־מנת לקבל היתר להגשת הצעה זו עוד במושב הנוכחי של הכנסת".

ה. שאילתות ותשובות

היו"ר י. ישעיהו :
הכנסת תעבור לסעיף תשובות לשאילתות של חברי הכנסת.

819. מניעת עקירת עצים

חבר־הכנסת ז. שובל שאל את שר החקלאות ביום כ"ג באייר תשל"ד (15 במאי 1974) :

נמסר בעתונות שבשנים האחרונות נעקרו בישראל כ־100,000 עצים.

אבקש לדעת :

1. האם הידיעה הנ"ל נכונה היא ?

2. אם כן — אילו אמצעים עומדים לרשות הממשלה, והאם השר עומד להיעזר בהם כדי למנוע עקירה מיותרת של עצים ?

שר־החקלאות א. אוזן :

1. הידיעה נכונה. כריתת עצי אורן, במסגרת דילול והטיפול ביער, מונה יותר מ־100,000 עצים בשנה.

2. לרשות הממשלה עומדת פקודת היערות ומשרדנו נעזר בה בעת הצורך על־מנת למנוע עקירה מיותרת של עצים.

היו"ר י. ישעיהו :
שאלה נוספת לחבר־הכנסת זלמן שובל.

זלמן שובל (הליכוד):
כמה עצים נעקרו מזמן שהגשתי את השאילתה בחודש מאי?

שר־החקלאות א. אוזן:
אם תרצה לקבל מספר מדוייק אהיה מוכן להעביר לך.

לשם הבהרה, השאילתה היא מ־9 בספטמבר.

היו"ר י. ישעיהו:
אף־על־פי־כן השאילתה מבוגרת למדי. היא כבר קשישה.

961. שיבושים באספקת מים לכפר אום אל־פחם

חבר־הכנסת ת. טובי שאל את שר החקלאות ביום ט"ו בסיון תשל"ד (5 ביוני 1974):

ב־20 במאי 1974 הודיעה חברת "מקורות" למועצה המקומית אום אל־פחם, שהיא מפסיקה את זרימת המים בגלל ליקוי במשאבה המזרימה מים לכפר. הפסקת המים לכמה ימים שיבשה את חיי התושבים בכפר, המונה יותר מ־15,000 נפש.

אותו דבר קרה גם בשנה שעברה ונגרם סבל גדול לתושבים.

הדבר חזר השנה, למרות הפניות החוזרות של המועצה המקומית לחברת "מקורות" בבקשה להתקין משאבה רזרבית, אך הפניות לא הועילו. התושבים חוששים שהפסקת המים תחזור. המועצה המקומית שיגרה מכתבים למשרד החקלאות וביקשה את התערבותי.

לכן אבקש לדעת:

1. האם משרד החקלאות קיבל את פניות המועצה המקומית אום אל־פחם בקשר להפסקת המים לכפר וכיצד טיפל המשרד בפניות אלו?

2. מה בדעת משרד החקלאות לעשות כדי להניע את חברת "מקורות" לקיים את התחייבויותיה לגבי הכפר ולהבטיח זרימה תקינה של המים לתושבי הכפר אום אל־פחם?

שר־החקלאות א. אוזן:
1. כן, משרד החקלאות פנה לחברת "מקורות" לזירוז הטיפול בבעיה.

2. חברת "מקורות" סיכמה עם המועצה המקומית תכנית להשלמת מפעל המים באום אל־פחם. עד להשלמת התכנית הותקן במקום ציוד שיבטיח אספקת מים במקרה של תקלה במשאבת המים.

985. החכרת קרקעות ללא מכרז באזור מנשיה בתל־אביב

חבר־הכנסת ז. שובל שאל את שר החקלאות ביום כ' בסיון תשל"ד (10 ביוני 1974):

1. אבקש לדעת אם נכונה הטענה שבאזור מנשיה בתל־אביב הוחכרו לגורמים שונים קרקעות מבלי שיי־ערכו מכרזים כפי שנדרש בחוק?

2. אם התשובה לשאלה זו חיובית היא, מי הם הגורמים ומה היתה ההצדקה לכך?

שר־החקלאות א. אוזן:
1—2. באזור מנשיה נמכרו מגרשים לאחר קבלת המלצות לפטור ממכרז מטעם המשרדים הנגועים בדבר (האוצר, התיירות, המסחר והתעשיה) ואישורה של ועדת שרים לענייני כלכלה, כנדרש.

המגמה במכירת הקרקעות ליזמים אלו — הן מצד המינהל והן מצד המשרדים הממשלתיים ועיריית תל־אביב — היתה פינוי משכנות העוני, אשר היוו חיץ גיאוגראפי וחברתי בין הערים תל־אביב ויפו, ממחד גיסא, ופיתוח האזור על־ידי בניית ה"סיטי" למטרות מסחר ותיירות, מאידך גיסא.

ליזמים הבאים הוקצתה ונמכרה הקרקע כאמור ל־עיל: 1) "קאנאדיאן פאסיפיק הוטלס בע"מ"; 2) חברת "לרום" מלונות בע"מ — חברת תש"ת.

להתאחדות בעלי תעשיה הוקצתה קרקע להקמת "בית־תעשיינים" ו"בית־טקסטיל" והמינהל נמצא עכשיו במשא־ומתן.

1061. טענות המועצה המקומית ראש־העין כלפי מינהל מקרקעי ישראל

חברת־הכנסת נ. קצב שאלה את שר החקלאות ביום כ"ג בסיון תשל"ד (13 ביוני 1974):

בחוזר אשר נשלח ב־2 ביוני 1974 לנשיא המדינה, ראש הממשלה, השרים וחברי הכנסת על־ידי מר יוסף מלמד יושב־ראש המועצה המקומית ראש־העין, בדבר הקצאת מגרשים על־ידי מינהל מקרקעי ישראל לשיכון למשפחות מרובות ילדים וזוגות צעירים, טוען מר מלמד בין היתר:

א. כי מדובר במגרשים מאושרים;

ב. כי מברק ששלח לראש מינהל מקרקעי ישראל ב־28 באפריל 1974 לא זכה לתשובה עד לשיגור החוזר ב־2 ביוני 1974;

ג. כי פניותיו לקביעת פגישה עם ראש המינהל לא נענו.

אבקש לדעת:

1. האם טענות הנ"ל בדבר המגרשים המאושרים נכונות או נכונות בחלקן?

2. האם הטענות בדבר קביעת זמן לפגישה נכונות? ואם כן — האם לא חלה, לפי החוק, חובה על עובדי המדינה להשיב לפניות אזרחים?

3. מה בדעתו של כבוד השר לעשות בנדון?

שר־החקלאות א. אוזן:
במכתבו מיום 31 ביולי 1974 מודיע יושב־ראש המועצה המקומית ראש־העין, מר מלמד, כי הבעיה נפתרה וכי מועצת ראש־העין באה על סיפוקה המלא.

1062. המחסור בדגים למאכל

חבר־הכנסת י. דרניצקי (יודפת) שאל את שר החקלאות ביום כ"ג בסיון תשל"ד (13 ביוני 1974):

המחסור החמור בדגים למאכל, במיוחד של קרפיונים, המורגש בחודשים האחרונים והעלייה התלולה והמהירה במחיריהם גורמים סבל לצרכנים רבים, אשר נאלצים לוותר על תחליף חשוב, ובעבר זול יחסית, לבשר בקר מקומי או מיובא.

נוכח מצב זה רצוני לשאול כדלהלן:

1. האם מוכן כבוד השר להסביר את סיבות המחסור בדגים?

2. האם מוכן השר למסור לכנסת ולציבור מה הם האמצעים שיש בדעתו לנקוט כדי להתגבר על המחסור?

3. האם מוכן השר לפעול להבטחת מחירים סבירים לדגים?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. היום, עם מתן התשובה, חלף עבר המחסור ויש קרפיונים בשפע ואספקתם תימשך ללא הפוגה.

הסיבה למחסור שהיה בחודשים פברואר, מארס ו־אפריל 1974 היתה האטה בייצור, כנראה מסיבת חוסר רווחיות בגידול קרפיונים בתקופה הנ"ל.

2. הענף עובר אינטנסיפיקאציה מקיפה. המשרד השקיע בזה כספים רבים לשם מימון המעבר מגידול אקסטנסיבי לאינטנסיבי, והייצור ללא ספק ידביק את הדרישה.

3. כן.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת דרניצקי (יודין).

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך):

רצוני לשאול את כבוד השר מדוע צריך היה לחכות שישה חודשים וחצי לתשובה לשאילתה.

נוזהת קצב (המערך):

זוהי גם השאלה שלי.

שר־החקלאות א. אוזן:

אני משיב היום על כל השאילתות שהצטרפו במשך הזמן, ויש לי הרושם שבזה גמרתי.

1100. חדירת עזים שחורות מעבר לקו הירוק

חבר־הכנסת ש. לורינץ שאל את שר החקלאות ביום כ"ח בסיון תשל"ד (18 ביוני 1974):

ב"מעריב" מיום ט"ז בסיון תשל"ד פורסמה כתבה על מכת העזים השחורות, שהתרבו מאז מלחמת ששת הימים באלפי אחוזים, ועל הנזק הכלכלי והאקולוגי הקשה כתוצאה מכך.

באותה כתבה נאמר, בין השאר, כי "העזים השחורות משמידות שטחי חורש... גורמות נזק חמור לשטחי מרעה טבעיים ואף מביאות עליהם כליה".

כידוע, כבר בתקופת המשנה אסרו חז"ל לגדל בהמה דקה בארץ־ישראל כמובא במשנה בבא קמא (פרק ז', ז'): "אין מגדלין בהמה דקה בארץ־ישראל" והטעם לכך מוסבר על־ידי רש"י (ב"ק ע"ט, ב'): "משום ישוב ארץ־ישראל שמבעיר את השדות".

רצוני לשאול:

אילו פעולות ננקטות על־ידי משרד החקלאות כדי למנוע את הנזק הרב שנגרם לשטחי החורש ולשטחי המרעה על־ידי עדרי העזים ההולכים ומתרבים?

שר־החקלאות א. אוזן:

מונתה ועדת מומחים אשר נתבקשה להגיש את מסקנותיה להנהלת משרדי כהמלצות לפעולה.

הוועדה רואה בחדירת עדרי עזים מעבר לקו הירוק רק את עיקר הבעיה. המלצת־ביניים של הוועדה היא לסמן את כל ראשי הצאן השייכים לתושבי ישראל ועל־ידי כך יוקל הפיקוח על חדירות עזים מעבר לקו הירוק.

1119. הרחבת הייצור המקומי של סוכר

חבר־הכנסת א. אפרת שאל את שר החקלאות ביום כ"ט בסיון תשל"ד (19 ביוני 1974):

לאחר תשובתך שניתנה ב־17 ביוני 1974 לשאילתתי מס' 670 בעניין גידול סלק־סוכר בישראל התברר לי, מפירסומים ב"דבר", כי מדיניות המחירים של משרד החקלאות לסלק־סוכר גרמה לצימצום שטח הגידול עד כדי אפשרות לספק סלק רק לשליש מכושר הייצור של תעשיית הסוכר בארץ.

מזכיר התאחדות מגדלי הסוכר נימק את צימצום שטחי הגידול בכך, שהחלטתכם על הגדלת התמיכה באה באיחור, כאשר החקלאים כבר לא יכלו לשנות את תכנית הזריעה. עקב זה תייצר ישראל השנה רק 6% מצריכת הסוכר, בעוד שיכלה לייצר כ־15%. הדבר מצער במיוחד נוכח עליית מחירי הסוכר בשוק הבין־לאומי.

אבקש לדעת:

1. האם מאשר כבודו את העובדות הנ"ל שפורסמו ב"דבר" ב־18 ביוני 1974?

2. האם יכול השר לומר מה יהיה גודל השטח לסלק־סוכר בשנה הבאה?

3. האם פועל משרד החקלאות בעוד מועד לתיאום מלא בין הייצור של סלק־סוכר לבין תעשיית הסוכר, שלא יישנו מצבים דומים של אי־ניצול כושר הייצור הקיים בארץ?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. צימצום שטח סלק־הסוכר בשנת תשל"ד בא בעיקר בגלל חוסר הרווחיות של הענף ופרוץ מלחמת יום־הכיפורים שגרמה לאי־זריעת 4,000 דונאמים שהיו מתוכננים למזרע.

2. כתוצאה משינוי המחירים ועידוד משרדי נזרעו השנה יותר מ־40,000 דונאמים. היבול המצופה היא כפול מזה של אשתקד וחזוי להיות כ־15% מתצרוכת המדינה.

3. משרדי פועל לעידוד ייצור 40,000 טון סוכר ויותר על־ידי ניצולו של מלוא כושר הייצור של בתי־החרושת המצויים בארץ.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת אפרת.

אהרן אפרת (המערך):

האם יש ביכלתו של השר לומר מה הוא שטח המזרע שדרוש כדי לספק את מלוא כושר הייצור של התעשיה הקיימת והאם המחיר הנוכחי מוסכם עם החקלאים?

שר־החקלאות א. אוזן:

אני חושב שאם נוסיף עוד 15,000 דונאם על השטחים הקיימים נגיע למלוא התפוקה של בתי־החרושת. אני מקווה שזה יהיה בשנה הבאה.

המחיר מוסכם עם המרכז החקלאי.

1145. העדר מערכת ניקוז באזור הכפר קלנסווה

חבר־הכנסת ת. טובי שאל את שר החקלאות ביום ה' בתמוז תשל"ד (25 ביוני 1974):

אדמות הכפר קלנסווה שבמשולש, בחלקו המערבי של הכפר, הוכשרו בזמן האחרון לגידולי תות־שדה. יבולי התות סובלים מאוד מהעדר ניקוז האדמות ממי הגשמים הגורמים מדי שנה בשנה נזק רב. האיכרים פנו רבות למשרד החקלאות למען ביצוע פעולות הניקוז, אך לא נענו.

אבקש לדעת:

1. האם משרד החקלאות ער לבעיה של העדר מערכת הניקוז באזור הכפר קלנסווה?

2. האם קיימות תכניות לניקוז המים באזור זה?

3. מה בדעת משרד החקלאות לעשות כדי ליזום ולזרז פעולות של ניקוז המים באזור הנ"ל?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. בעיות הניקוז בכפר קלנסווה ידועות היטב למשרד החקלאות וזה כבר 5 שנים שהאגף לשימור הקרקע וניקוז והמשרד האזורי בחדרה מנסים יחד עם רשות הניקוז של נחל אלכסנדר והמועצה המקומית בקלנסווה להגיע לפתרון.

2. פתרון לבעיות ניקוז מחייב שיתוף פעולה בין כל המגדלים בהכנת מפות ובחפירות תעלות החוצות ועוברות חלקות מספר. ואמנם בקיץ 1973 יזם משרד החקלאות בחדרה פעולה כגון זו, אולם עקב התנגדותם הנמרצת של כמה חקלאים לא התארגנו החקלאים ולא הוכנה תכנית ניקוז. את התנגדותם המאורגנת המחישו חקלאים מספר על־ידי עקירת יתדות סימון ופיזור כרוזים פוליטיים שמנעו בכוח את ביצוע הפעולה.

3. בעיות הניקוז בקלנסווה בחורף 1973/74 היו חמורות והמשרד חוזר על מאמציו לארגן את החקלאים, לאפשר להם לבצע ניקוז ולקבל את העזרה התקציבית המקובלת.

1205. מינוי ועדות חקלאיות בכפרים קלנסווה וטירה

חבר־הכנסת ת. טובי שאל את שר החקלאות ביום ז' בתמוז תשל"ד (27 ביוני 1974):

מגדלי תות־השדה בכפרים קלנסווה וטירה קובלים על כך שמשרד החקלאות ממנה על דעתו שלו את הוועד המייצג את מגדלי התות בכל כפר בפני חברת "אגרקסקו", שהם קשורים אתה בחוזים לשיווק תוצרתם, במקום שהמשרד יאפשר לחקלאים לבחור את הוועד בעצמם.

אבקש לדעת:

1. מדוע ממנה משרד החקלאות בעצמו את ועד מגדלי תות־השדה בכפרים קלנסווה וטירה?

2. מדוע לא יאפשר משרד החקלאות לחקלאים עצמם בכל כפר לבחור את הוועד המייצג אותם?

שר־החקלאות א. אוזן:

1—2. יצוא תות־השדה מחייב התארגנות לשם ביצוע פעולות המאפשרות אותו, כגון דיווח יומיומי לחברה על כמויות התות הנקטפות, אירגון שיווק התוצרת הפסולה, תיקוני דרכים המאפשרים גישה להוצאת התות ועוד.

מאחר שלא היו ועדות חקלאיות נבחרות ליד המועצות והם הודיעו כי אין להם אפשרות לארגן בחירת ועדה חקלאית כחוק, מינינו ועדה בהתייעצות עם המוצות.

משרדנו רואה בזאת מינוי זמני וברגע שהמועצה והחקלאים יגיעו לבחירת ועדה כחוק נבטל את המינוי הקיים.

1206. מתן פיצוי לחקלאים על עליית מחיריהם של חמרי ייצור

חבר־הכנסת ת. טובי שאל את שר החקלאות ביום ז' בתמוז תשל"ד (27 ביוני 1974):

חקלאים הקשורים בחוזים לגידול מוצרים חקלאיים ליצוא נתקלים בבעיות קשות בעת קניית החמרים הנחוצים לעבודתם. מגדלי תות־שדה, למשל, סובלים קשות מחמת המחירים, המשתנים בתדירות, של חמרים כחמרי הדברה, פלאסטיק, דשנים וכו', דבר המרוקן מערכם את מחירי תוצרתם שנקבעו בחוזים עם תחילת העונה. בו בזמן שהמחירים שנקבעו לגידולי תות־שדה בחוזים עם חברת "אגרקסקו" נשארו קבועים מאז השנה שעברה משך תקופת העונה של יותר מעשרה חודשים, עלו מחירי החמרים הדרושים להם מ־15% עד 200%.

אבקש לדעת:

1. מה בדעת משרד החקלאות לעשות כדי לפצות חקלאים אלה, אשר בגלל עליית מחיריהם של חמרי הייצור נשאו בהפסדים רבים?

2. מה בדעת משרד החקלאות לעשות כדי להבטיח לחקלאים אלה אספקה סדירה, ובמחירים יציבים, של חמרי הייצור הדרושים לעבודתם?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. למרות העלייה הגבוהה במחירי חמרי האריזה, ההובלה האווירית ויתר ההוצאות עד הנמל שאינן מאפשרות העלאות המחירים למגדלים אלא על־ידי סיכון של יצירת הפסדים, העלה משרד החקלאות את המחירים למגדלים בעונת 1974/75 בכ־200 לירות בממוצע לטונה בהשוואה למחירי 1973/74, ובכך יצר לו סיכון של הפסד.

כתוצאה מן הפיחות הועלה המחיר ברוטו המובטח לחקלאי ב־21%.

המחיר המובטח עתה עומד על 10,280 לירות לטונה.

2. המשרד הגדיל את האשראי להון חוזר למגדלים מ־2,0800 לירות לדונאם ל־3,000 לירות לדונאם.

מגדלים ותיקים, אשר עמדו בהתחייבויות היצוא בשנים הקודמות, קיבלו האשראי מיד עם חתימת חוזה היצוא עם "אגרקסקו", ללא צורך בהמתנה לקבלת האשראי עד ביצוע השתילה.

1330. שיעור דמי החכירה הראשוניים בגבעה הצרפתית בירושלים

חבר־הכנסת א. אולמרט שאל את שר החקלאות ביום כ' בתמוז תשל"ד (10 ביולי 1974):

הובאו לידיעתי פרטים על רכישת דירות מידי חב־רת "שיכון עובדים" בגבעה הצרפתית בירושלים.

ואלה הם הפרטים:

א. המשתכנים בגבעה הצרפתית רכשו את דירו־תיהם מחברת "שיכון עובדים" במהלך שנת 1971;

ב. בהסכם הרכישה עם חברת "שיכון עובדים" צויין במפורש כי במקביל לו נחתם חוזה חכירה עם מינהל מקרקעי ישראל בתנאים מקבילים;

ג. הסכמי החכירה עם מינהל מקרקעי ישראל נח־תמו בשנת 1972 ולפיהם חוייבו המשתכנים לשלם דמי חכירה שנתיים בשיעור של כ־235 לירות ליחידת דיור;

ד. הוברר עוד כי קיים הסכם בין חברת "שיכון עובדים" למינהל מקרקעי ישראל ולפיו תשלם חברת "שיכון עובדים" דמי חכירה ראשוניים בשיעור של בין 40% ל־80% ממחיר ערך הקרקע, ויתרת המחיר תשמש בסיס לתשלום דמי חכירה שנתיים של 5%, שישולמו תחילה על־ידי החברה ועם הקמת המבנים ישירות על־ידי החוכרים שהחברה תפנה למינהל;

ה. חברת "שיכון עובדים" שילמה איפוא דמי חכי־רה ראשונים בשיעור של 40% בלבד מערך הקרקע. כל חברות הבנייה האחרות, לרבות חברות ציבוריות, הוכרחו לשלם, לגבי קרקעות בגבעה הצרפתית, דמי ח־כירה ראשוניים בשיעור של 30%.

לפיכך דמי החכירה שחוייבו בהם דיירי החברות האחרות הם בשיעור שבין 40 ל־80 לירות לשנה.

ו. בחוזי החכירה של המשתכנים עם מינהל מקר־קעי ישראל לא צויין שיעור אחוזי החכירה ששילמה חברת "שיכון עובדים", בניגוד למקובל בחוזים עם משתכני חברות אחרות.

ז. באוגוסט 1970 אישר המינהל טבלת מחירים חדשה לתשלום דמי חכירה ראשוניים ולפיה כל החב־רות יחוייבו לשלם 80% מערך הקרקע. טבלה זו אוש־רה רטרואקטיבית החל מיום 1 באפריל 1970, אף לא הוחלה על ההסכם עם חברת "שיכון עובדים" שנחתם ביום 18 לאוגוסט 1970.

ח. משתכנים שהסכימו להשלים בעצמם את דמי החכירה הראשוניים עד לשיעור של 80% מערך הקרקע נאלצו לשלם סך של 3,250 לירות במזומן כדי לזכות בהפחתת דמי החכירה השנתיים.

לאור העובדות הללו אבקש לדעת:

1. האם נכונים הפרטים המובאים בסעיפים א—ח לעיל?

2. אם כן — על יסוד אילו נימוקים אושרה העיס־קה האמורה עם חברת "שיכון עובדים"?

3. מדוע לא חוייבה חברת "שיכון עובדים" לשלם דמי חכירה ראשוניים בשיעור שבו חוייבו כל החב־רות האחרות?

4. האם נערכו הסכמים דומים, לגבי תשלום דמי חכירה ראשוניים, עם חברות אחרות, בתנאים שניתנו לחברת "שיכון עובדים"?

5. אם לאו — מה היה היסוד להעדפת חברת "שי־כון עובדים"?

6. האם יכול השר לפרט אם באזור מגורים כל שהוא בירושלים משולמים דמי חכירה בשיעור הנגבה ממשתכני חברת "שיכון עובדים" בגבעה הצרפתית?

7. מה הם תשלומי דמי החכירה הממוצעים בא־זורים אחרים בירושלים, המשולמים למינהל מקרקעי ישראל?

8. נוכח הנזק הכספי שנגרם למשתכנים שלא כדין, האם נוקט השר צעדים כדי לפצותם?

9. אם לאו — מדוע?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. הפרטים המופיעים בסעיפים א'—ח' בשאילתה נכונים עובדתית, מלבד האמור בסעיפים ד', ה'.

2—3. בהתאם לתנאים שהיו נהוגים במינהל ב־אותה עת ניתנה לכל חברות הבנייה הבחירה לתשלום בין 40% ל־30% מערך הקרקע כדמי חכירה ראשוניים.

4—5. כאמור לא היתה כל העדפה לגבי חברת "שיכון עובדים". בנוסף על חברת "שיכון עובדים" גם חברת "קמדאב" בחרה בתשלום 40% מערך הקרקע כדמי חכירה ראשוניים.

6. דמי חכירה בשיעור זה נגבים בשיכוני רמות־אשכול (ההקצאות הישנות) וכן בשיכוני חברת "קמדאב" בגבעה הצרפתית.

7. שיעור דמי החכירה שונה מאזור לאזור, הכל לפי התנאים.

8—9. אם נגרם נזק למשתכנים — לא על־ידי ה־מדינה נגרם ולכן לא על המדינה לפצותם.

1435. חלוקת התפקידים בין חברת "מקורות" וחברת "בינוי ופיתוח"

חבר־הכנסת ג. פת שאל את שר החקלאות ביום ד' באב תשל"ד (23 ביולי 1974):

בעתון "בנייה ומקרקעין" מיום ה' 11 ביולי 1974 נמסר כי "גרעון ענק מצטבר בחברת "בינוי ופיתוח". כן נמסר בכתבה הנ"ל כי אף־על־פי שהממשלה החלי־טה, בעקבות התמוטטות בפעולות חברת "ורד", כי "מקורות" תמשיך את פעולותיה לאספקת מים בלבד, אין חברת "מקורות" נוהגת בהתאם לכך. כן נמסר כי בחברת "בינוי ופיתוח" קיימת אבטלה סמויה ניכרת וכי הגרעון המצטבר הולך וגדל משנה לשנה.

אבקש לדעת:

1. במה עוסקת כיום חברת "בינוי ופיתוח"?

2. האם אכן החליטה הממשלה ישירות או באמ־צעות משרדים שונים על צימצום פעולות "מקורות" לאספקת מים בלבד?

3. אם התשובה לשאלה 2 היא חיובית, מדוע לא נוהגת חברת "מקורות" בהתאם לכך?

4. אם התשובה לשאלה 2 היא שלילית, מדוע לא

יזום כבוד השר הפסקה בפעולותיה האחרות של חברת "מקורות", ישירות על־ידה או באמצעות חברות־בת?

5. מה הגרעון המצטבר של חברת "בינוי ופיתוח"?

6. מה היה גרעון החברה בשנות הכספים 1972/73, 1973/74 ומה היא התחזית לשנת 1974/75?

7. מה עושה כבוד השר לתיקון המצב?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. חברת "בינוי ופיתוח" עוסקת במכלול העבודות האזרחיות לפיתוח משק המים ואף משתתפת במכרזים לעבודות קבלניות שבתחום מומחיותה.

2—3. לא.

4. בהתאם להחלטות ועדת השבעה הופרד בתאריך 1 באוקטובר 1973 הביצוע מ"מקורות" והוקמה חברת־הבת "בינוי ופיתוח".

בהתאם להנחיות הוועדה פועלת "בינוי ופיתוח" כחברה לכל דבר, בכפיפות למוסדותיה שלה ובתחומים כפי המפורט בסעיף אחד.

5. הואיל וחברת "בינוי ופיתוח" הוקמה ערב מלחמת יום־הכיפורים עדיין לא הוצא מאזן לשנת 1973/74.

6. הגרעון בשנת הכספים 1972/73 מופיע במאזן הכללי של חברת "מקורות".

מאזן 1973/74 עדיין לא פורסם. את תחזית המאזן ל־1974/75 עדיין מוקדם לציין עקב עבודות רבות וחשובות שנמצאות בתהליך ביצוע מתקדם.

7. לאחרונה מונה מנכ"ל חדש לחברה ונראה לי כי החברה תתגבר על קשייה.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת פת.

גדעון פת (הליכוד):

אינני מבין מדוע תשובות שכאלה צריכות לחכות 6 חודשים.

היו"ר י. ישעיהו:

כבר נשאלה השאלה הזו.

גדעון פת (הליכוד):

תשובות כאלה יכלו לתת גם כעבור 3 דקות מרגע קבלת השאילתה. אבל השאלה הנוספת שלי היא: מה ההבדל בין "בינוי ופיתוח" ובין "מקורות"? אתה אומר, אדוני השר, בתשובה לשאלה הראשונה, שהחברה עוסקת במכלול העבודות האזרחיות לפיתוח משק המים. מה עושה "מקורות"? האם הקימו חברה מתחרה ל־"מקורות"?

שר־החקלאות א. אוזן:

לא הקימו חברה מתחרה ל"מקורות".

זו חברה שעוסקת בביצוע עבודות עפר ובינוי בשביל "מקורות" ובשביל אזרחים אחרים.

גדעון פת (הליכוד):

מה עושה "מקורות"?

שר־החקלאות א. אוזן:

"מקורות" היא חברת מים. אם תרצה פעם, אסביר לך מה עושה "מקורות".

1656. מתן הלוואות מקרנות חקלאיות לתושבי בית־זית

חבר־הכנסת ע. נוף שאל את שר החקלאות ביום כ"ה באב תשל"ד (13 באוגוסט 1974):

על־פי מידע שהגיע אלי ממקור שאני מכירו כמוסמך, העניקה הסוכנות, באמצעות קרן ההלוואות למושבים, הלוואה למושב בית־זית, בשיעור מיליון וחצי לירות בריבית של 3%. מאחר שמושב זה, הנמצא על גבול ירושלים, שינה באופן מובהק את ייעודו המעשי והוא הולך ונעשה יותר ויותר פרבר של וילות לעשירי ירושלים, אבקש לדעת:

1. כמה משפחות מתגוררות במושב בית־זית?

2. כמה מהן מתקיימות בפועל וחיות ממשק חקלאי?

3. האם יש תיאום בין ממשלת ישראל לבין הסוכנות היהודית למניעת מתן כספים למטרות חקלאיות, כביכול, לוועדים של מושבים שייעודם השתנה והם הפכו ממושב חקלאי לפרבר עירוני מהודר?

4. האם הלוותה גם ממשלת ישראל, במסגרת קרנות חקלאיות, כספים לוועד של מושב בית־זית?

5. אם כן — כמה?

6. באילו תנאים?

7. לכמה זמן?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. במושב בית־זית מתגוררות 129 משפחות ב־111 יחידות משק. מהן 80 יחידות של חקלאיים, 14 משקי חצר, 17 יחידות של בעלי מקצוע.

2. 23 משפחות עובדות במשק בלבד. 39 משפחות עובדות ומתקיימות מהמשק ועבודת־חוץ. 13 משפחות מתקיימות מעבודת־חוץ. 5 משפחות אינן עובדות (מקרים סוציאליים).

3. קיים תיאום מלא בין ממשלת ישראל לבין הסוכנות היהודית בקביעת התקציבים לפיתוח המושב. הסיוע מובטח רק לפיתוח מקורות תעסוקה משקיים.

4. משרד החקלאות אישר הלוואה בסך 94,000 לירות למטרת שיקום צנרת המשק. עד כה שוחרר סך של 47,000 לירות ב־9% ריבית. יתרת הסכום תועבר עם גמר ביצוע שלב א'. המושב קיבל הלוואה לעיבוד פלחה באמצעות אגודת הפלחה של "מבואות ירושלים", בשנת תשל"ד, בסך של 13,600 לירות ל־1/2 שנה בריבית של 6%.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת נוף.

עקיבא נוף (הליכוד):

למה ניתנות הלוואות של חקלאים או הקלות של חקלאים לפרבר וילות של עשירי ירושלים, שהרי גם השר אומר שאמנם מדובר ב־80 יחידות משק, אבל למעשה רק 23 מתפרנסות ממשק?

שר־החקלאות א. אוזן:

מושב בית־זית הוקם כמושב עובדים של העלייה של שנות ה־50 ואוכלס על־ידי עולים ממצרים. היתה עזיבה, לא היתה פרנסה מספיקה, ונכנסו יהודים אחרים.

הייצור אינגו קטן, אבל יש כאלה שבאו לשם ישר מהאניה ואינם מסוגלים להיות חקלאים. יגיע יומם, בני־הם יגדלו ויהיו חקלאים.

עקיבא נוף (הליכוד):
יש כאן טעות מסויימת ואני חושב שכל השאילתה השתבשה על פיה. לא מדובר על אירגון הקניות של משקי הדרום. לכן אני מבקש לדחות את התשובה עד שתתוקן הטעות. יש פה טעות דפוס בשאילתה.

היו"ר י. ישעיהו:
טעות במה? בנוסח השאילתה?

עקיבא נוף (הליכוד):
לא. אני מקווה שהשאילתה ניתנה בצורה נכונה. אבל נראה שבדרך אל לשכת השר חל שיבוש, ואני מבקש, אם כן, לדחות את התשובה עד שיתוקן.

היו"ר י. ישעיהו:
אינני מבין לגמרי. השאילתה כתובה. לא זו השאילתה שהגשת?

עקיבא נוף (הליכוד):
כאן כתוב "אירגון הקניות של משקי הדרום" ולא שאלתי על אירגון של משקי הדרום אלא על אירגון קניות אחר.

יצחק נבון (המערך):
איזה אירגון?

היו"ר י. ישעיהו:
בשאילתה איש לא מוסיף דברים על מה שכתבת.

עקיבא נוף (הליכוד):
אולי נפלה טעות. לכן אני מציע לדחות את התשובה.

היו"ר י. ישעיהו:
טוב, אם כך אתה מוותר על השאילתה ועל התשובה.

1658. ההלוואה שנתנה הסוכנות היהודית למושב שורש

חבר־הכנסת ע. נוף שאל את שר החקלאות ביום כ"ה באב תשל"ד (13 באוגוסט 1974):

על־פי מידע שהגיע אלי קיבל מושב שורש, כמושב, הלוואה של לפחות מיליון לירות בריבית של 3% מאת הסוכנות היהודית לארץ־ישראל. ההלוואה נוצלה בעיקרה להרחבתו ולתיפעולו של בית־ההבראה הנמצא במקום והמשמש ענף מענפי הפרנסה במושב.

אותה שעה עצמה נאלצים בתי־הבראה ומלונות, שאינם של מושב, לרכוש הון בתנאים קשים בהרבה, וכתוצאה מכך יש פער ניכר בתנאי התחרות ההוגנת בין בית־הבראה זה לבתי־הבראה ומלונות אחרים.

אבקש לדעת:

1. האם יש תיאום בין ממשלת ישראל לבין הסוכנות היהודית במטרה למנוע כי כספים הניתנים על־ידי הסוכנות למטרות חקלאיות יביאו לתחרות בלתי־הוגנת בענפי משק בלתי־חקלאיים?

2. מה היה שיעור ההלוואות שקיבל מושב שורש מאת קרנות החקלאות של ממשלת ישראל ב־5 השנים האחרונות?

3. בכמה אחוזי ריבית?

4. לכמה זמן ההלוואות?

5. מה הוא מגנגון הפיקוח המוודא כי הכספים אמנם מושקעים בענפים חקלאיים ואינם משמשים למטרת התחרות בלתי־הוגנת בענפי משק בלתי־חקלאיים?

שר החקלאות א. אוזן:
אולי אתה מוכן לוותר גם על השאילתה הזאת?

עקיבא נוף (הליכוד):
אני לא ויתרתי. היתה כאן טעות, ואולי הטעות היא בלשכתך. צריך לברר זאת.

שר־החקלאות א. אוזן:
אני אחראי במאה אחוז על מה שנעשה בלשכתי, והתשובה היא שלילית.

1. יש תיאום מלא. תקציבי הסוכנות ומשרד החקלאות נקבעים במשא־ומתן משותף ומבוסס על תקן התיישבותי קבוע. באזור ההר אושר לישובים, שאין ברשותם משבצעת קרקע מטפקת, פיתוח ענפי קיט ותעשיה כהשלמה לענפי החקלאות וכל זאת במסגרת תכנית משקית כוללת.

2—4. אשראי מרוכז ב־9% ל־17 שנה; בתשל"א — 105,000 לירות; בתשל"ב — 120,000 לירות; ב־תשל"ג — 180,000 לירות; בתשל"ד — 200,000 לירות. הקטנת פער ב־9% ריבית ל־10 שנים: תשל"א — 150,000 לירות; תשל"ג — 120,000 לירות; תשל"ד — 100,000 לירות. ייעול השקיה ב־9% ריבית ל־12 שנה: בתשל"ג — 126,000 לירות.

5. הפיקוח מתבצע על־ידי משרד החקלאות האזורי ועל־ידי החבל של המחלקה להתיישבות בסוכנות היהודית, ומבטיח את הוצאת התקציבים בהתאם לתיכנון.

היו"ר י. ישעיהו:
שאלה נוספת לחבר־הכנסת נוף.

עקיבא נוף (הליכוד):
האם המספרים שנתן בבוד השר אינם מצביעים על כך שלמעשה אנשי המושב מקבלים עדיפות בענף שאינו חקלאי על פני אותו ענף במקום אחר בעיר, שאינו מקבל את העדיפויות הניתנות לחקלאים?

שר־החקלאות א. אוזן:
התשובה היא שלילית, וההסבר לכך פשוט: לישובים באזור ירושלים וגם באזור הגליל אין אמצעי ייצור חקלאיים מספיקים. זה גם נאמר בתשובה. לכן משלימים להם במקורות פרנסה אחרים. זה יכול להיות קיט, תעשיה או כל דבר אחר. קיט במושב באזור הרי ירושלים הוא כמו מקום עבודה בירושלים או בחיפה או בכל מקום אחר.

עקיבא נוף (הליכוד):
אבל במקום אחר לא מקבלים סובסידיה.

שר־החקלאות א. אוזן:
גם שם לא מקבלים.

1687. מתן פיצוי לחקלאים על התייקרות התשומות בייצור ליצוא

חבר־הכנסת א. אפרת שאל את שר החקלאות ביום כ"ז באב תשל"ד (15 באוגוסט 1974):

תחזית היצוא של תוצרת חקלאית 1974/75 מראה על עלייה מרשימה בכמויות ובהכנסה במטבע־חוץ. במיוחד בולט הגידול בתוצרת שמחוץ להדרים.

אין ספק שהיצוא החקלאי, שהוא בעל ערך מוסף גבוה, מחייב מתן עידוד מאקסימאלי.

אודה לכבודו אם יוכל להשיבני, נוכח העלייה המתמדת בהוצאות הייצור:

א. מה בתכנית המשרד לעשות כדי להבטיח פיצוי על התייקרות התשומות לייצור החקלאי ליצוא?

ב. האם ניתן להבטיח הקלות ליצרן החקלאי למט־רות יצוא על־ידי הקלות באשראי למיתקני אריזה, מיון, תובלה וכו'?

ג. מה עושה המשרד להבטחת רציפות השווקים ב־חוץ־לארץ והרחבתם לעתיד?

שר־החקלאות א. אוזן:

א. יצוא ירקות ופרחים הוא במסגרת של מחירי מינימום מובטחים ליצוא. מחירים אלו מפצים, לפחות חלקית, על התייקרות התשומות. במקרה של פרחים הגדלים בחממות המוסקות בדלק מפצה המשרד את בעלי החממות על ההתייקרות הגדולה בדלק. אנו בו־חנים את היקף הסיוע הנדרש לענפי היצוא, כגון כבד אווז ודבש, שבהם עלו התשומות באופן ניכר והרוו־חיות נפגעה קשות.

ב. מיתקני האריזה והמיון נהנים מאשראי בשיעור של 80%. אם הם ממוקמים במסגרת מפעלים אזוריים הם מקבלים מימון במסגרת החוק לעידוד הש־קעות הון ובהתאם לתנאי החוק. ההתייקרות בתובלה היא מרובה. גורם ממתן בהתייקרות הוא השימוש בא־ניות גדולות יותר, עם הגדלת כמויות המשלוחים. ההתייקרויות בתובלה האווירית לעונת 1974/75 מכבידות מאוד. משרדי שוקל עתה אפשרויות לסיוע בהתאם לכך.

ג. הבטחת רציפות המשלוחים נעשית על־ידי פתי־חת משרדי מכירה בארצות השיווק העיקריות. כמו כן מבוצעות פעולות קידום מכירות אינטנסיביות להחדרת המוצרים לתודעת הצרכן.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת אפרת.

אהרן אפרת (המערך):

הניתוח של שר החקלאות הוא נכון במקרה זה. אבל ברגע זה עומד במצוקה במיוחד ענף הפרחים, ואני רוצה לשאול את שר החקלאות האם בחודש הזה ממש או בחודשיים הקרובים יש לשר החקלאות תשובה למגד־לי הפרחים שהשקיעו עשרות מיליוני לירות בשוק המ־עורער באירופה.

שר־החקלאות א. אוזן:

אני מבין שהשאלה היא לגבי ייקור הדלק בחמ־מות. באנו לכלל הסכמה עם משרד האוצר שמעמידים הלוואה, התיקרה היא לא יותר מ־12,000 לירות, 80% מהן הלוואה עומדת שבחודש יוני ידונו משרדי החקלאות וה־אוצר על גורלה. כמובן, המחיר שנקבל מאירופה הוא שיקבע את גורל ההלוואה הזאת.

1787. יחסי הגומלין בין "מקורות" ותה"ל

חבר־הכנסת ח. שמעוני שאל את שר החקלאות ביום י"א בחשרי תשל"ה (27 בספטמבר 1974):

חברת "מקורות" מקבלת מהמדינה כספים לפיתוח מקורות המים שבמדינה. את התיכנון של הפרוייקטים השונים מזמינה "מקורות", במרבית המקרים, בתה"ל (תיכנון המים לישראל). חברת תה"ל צריכה מצדה, בין היתר, לתכנן את הביצוע, להכין את המיפרטים וכן להגיש הערכה תקציבית, כך שמחירים המוכתבים הם גבוהים כמעט כפליים ממחירי השוק. מאחר של"מקו־רות" הזכות לקבל את ביצוע הפרוייקט, ללא מכרז, גם כאשר המחיר שלה עולה באחוז מסויים על ההערכה (שהיא למעשה הכתיבה לתה"ל), יוצא שפרוייקטים של מקורות — תה"ל מבוצעים על־ידי "מקורות" במחירים מופרזים וללא פיקוח של צד בלתי־מעוניין.

הנני שואל:

1. האם האמור לעיל משקף את מצב העניינים בפיתוח מקורות המים בישראל? אם לא — מדוע? אם כן — מה בדעת השר לעשות כדי לתקן את המצב?

2. האם השר מוכן להבטיח כי כל העבודות שמו־סרת "מקורות" לתה"ל או לגופים אחרים יימסרו לבי־צוע אך ורק על־ידי מכרז ציבורי, כשקבלת העבודה תהיה תלויה בוועדה ציבורית בלתי־תלויה? אם לא — מדוע?

3. האם מוכן השר לדאוג לאיחודן של "מקורות" ותה"ל? אם לא — מדוע?

4. האם השר מסכים שאם תה"ל לא תקבל את תכתיביה של "מקורות" בקשר להערכה כספית יכולה "מקורות" לספק לתה"ל תעסוקה? אם לא — מדוע?

5. האם השר מסכים שהתלות של תה"ל ב"מקורות" מייקרת במאוד, ואפילו מכפילה, את מחיר הביצוע של הפרוייקט? אם לא — האם הוא מוכן לבדוק את העניין על־ידי מבקר שאינו עובד "מקורות" או תה"ל?

6. האם נכון שבהקמת סוללות, סכרים ומאגרים למים המחיר למטר מעוקב של עפר של קבלן פרטי הוא שלוש לירות בעוד שהמחיר של "מקורות" הוא שש לירות ויותר? אם לא — מה הם המחירים של קבלן פרטי ושל "מקורות"?

7. אם כי הפיקוח על הביצוע צריך היה להיות בידי תה"ל, הרי למעשה הוא מתבצע על־ידי אנשי "מקורות" או אנשים שנשכרו על־ידי "מקורות" ותלויים בה. האם נכון הדבר? אם לא — מדוע?

8. האם ידוע לשר על מפגש (או מפגשים) של עוב־דים בכירים בתה"ל אשר התקיים לאחרונה ובו נמתחה ביקורת על העיוות הנזכר לעיל, ומה היתה תגובת הממונה (או הממונים) לעובדים הבכירים?

9. בהתחשב בסכומים הגדולים הכרוכים בעניין זה, האם מוכן השר למנות לאלתר ועדה אד־הוק אשר תבדוק את מצב העניינים ותגיש לשר את המלצותיה תוך זמן קצר? אם לא — מדוע?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. תה"ל מתכננת את המפעלים הממלכתיים המבוצעים על־ידי "מקורות". עבודות התיכנון נמסרות לתה"ל ללא מכרז. הקריטריון הקובע בתיכנון הוא איכות התיכנון ולאו דווקה מחירו. משרדי הממשלה האחרים מוסרים עבודות תיכנון ללא מכרז גם לחברות פרטיות לפי אותם קריטריונים. יצויין כי תקנון אגודת המהנדסים האמריאקים אוסר על פירמות הנדסיות להשתתף במכרזים על עבודות תיכנון. תה"ל איננה מפקחת על עלות הביצוע.

2. התשובה היא לא, מן הטעמים שהוסברו בתשובה הראשונה.

3. אין מקום לאיחוד תה"ל עם "מקורות" מן הסיבה של השוני בתפקידיהן. מאידך גיסא נדונות אפשרויות של התקרבות אירגונית באותם שטחים הנוגעים למשק המים הממלכתי.

4. משימת תיכנון משק המים הממלכתי הוטלה על תה"ל על־ידי הממשלה ואין שום קשר בין תפקיד ממלכתי זה לבין הנוהלים לקביעת הערכות כספיות לביצוע מפעלים.

5. יחסי הגומלין בין תה"ל ו"מקורות" אינם משפיעים ואין בכוחם לשנות את עלות הביצוע. מפעלים רחבי־היקף נדונים בוועדת תיכנון ממשלתית מוסכמת על־פי חוק המים, לפני הביצוע.

6. "מקורות" עומדת לא אחת בתחרות ביצוע על עבודות עפר עם קבלנים אחרים ומוכיחה עלות נמוכה יותר.

7. הפיקוח השוטף הוא באמצעות חברת־האם ואילו הביצוע נתון בידי חברת־הבת "בינוי ופיתוח". תפקידה של תה"ל הוא לייעץ במקרה של תופעות חורגות בתיכנון.

8. לא ידוע לי ואף לא להנהלת תה"ל על מפגשים של עובדים בכירים בתה"ל בקשר לביקורת על "מקורות".

9. בדיקת המערכת האירגונית ב"מקורות" נעשתה פעמים מספר בעבר ולא נראית סיבה ברורה לחזור ולבחון נושא זה. מסקנות הבדיקות של משרד החקלאות ורשות החברות הממשלתיות היו שחברת תה"ל מבצעת את תפקידיה ביעילות ובמחירים סבירים.

1959. ידיעה בדבר תכנית להקמת אזור תעשיה מזרחית לפתח־תקווה

חבר־הכנסת י. פרין שאל את שר החקלאות ביום י"ג בחשון תשל"ה (29 באוקטובר 1974):

נודע לי שניתנה הוראה על־ידי משרדך, באמצעות מינהל מקרקעי ישראל, להקצות מזרחית לפתח־תקווה בסביבות מגדל־צדק, 4000 דונאם להקמת אזור תעשייתי.

אבקש לדעת:

1. האם נכונה הידיעה הנ"ל?

2. אם כן — מה הם השיקולים העומדים מאחורי ההוראה הנ"ל?

3. האם אין הדבר נוגד את מדיניות הממשלה המכריזה על פיזור האוכלוסיה?

4. מן הראוי היה להשקיע כספים אלה בפיתוח עיירות־הפיתוח המשוועות לתעשיה?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. המינהל הורה לחברת "ערים" לטפל בתיכנון ראשוני של השטח כעתודה תיכנונית.

2. אין בשלב זה כל החלטה על ביצוע התכנית או על השקעות כל שהן בביצוע התכנית. מובן שעל הקצאות קרקע עדיין לא דובר.

3. בכל אזורי־הפיתוח מתבצעות פעולות נרחבות של תיכנון ופיתוח שטחי תעשיה.

4. אין התיכנון עומד בניגוד להשקעות בפיתוח התעשיה בעיירות־הפיתוח.

1971. שיווק ביצים מקולקלות

חבר־הכנסת פ. גרופר שאל את שר החקלאות ביום י"ד בחשון תשל"ה (30 באוקטובר 1974):

אגודת "מגן לצרכן" פירסמה ביום 28 באוקטובר 1974 בעתונות מודעה על כך שבין הביצים המסופקות על־ידי "תנובה" נמצאו בשוק ביצים באחוזים ניכרים, שאינן ראויות למאכל אדם.

עוד נאמר, כי הביצים לא קיבלו טיפול נאות ולא נבדקה איכותן טרם השיווק.

נוכח זאת אבקש לדעת:

1. מה הם הצעדים שבדעת השר לנקוט נגד "תנובה"?

2. מה בדעת משרדך לעשות למניעת הישנות מקרים דומים?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. האשם לא היה ב"תנובה" אלא בכמה בעלי חנויות אשר לא איחסנו את הביצים בקירור מתאים.

2. למניעת התופעה ננקטו הפעולות הבאות: א. סימון הביצים שהוצאו מן הקירור; ב. הוזלה והדרכת בעלי החנויות והצרכנים לשמור על רצף הקירור של הביצים.

2008. ייצור סוכר בארץ

חבר־הכנסת ח. שמעוני שאל את שר החקלאות ביום י"ט בחשון תשל"ה (4 בנובמבר 1974):

לפני שנים מספר נתקבלה החלטה אדמיניסטרטיבית שלפיה הוגבלה כמות הסוכר המיוצרת בארץ. השיקול היה שמחיר הסוכר המיובא זול יותר ממחיר הסוכר המיוצר בארץ. כיום מייבאת ישראל את מרבית הסוכר שהיא צורכת, אם כי היא מסוגלת לגדל ולזקק את כל הסוכר שהיא צורכת.

אבקש לדעת.

1. האם השר מסכים עם כל האמור לעיל? אם לא — עם מה הוא מסכים ועם מה אינו מסכים?

2. איזו כמות של סוכר יוצרה בארץ בשנה שחלפה ואיזו כמות יובאה באותה שנה?

3. כמה הוציאה ישראל על יבוא סוכר בשנה שחלפה?

4. האם המפעלים הקיימים לזיקוק סוכר מסוגלים לזקק את כל הכמות הדרושה למדינה, בשתיים או שלוש משמרות?

5. מה היא העלות של טונה סוכר מייצור מקומי וטונה סוכר מיבוא (מחיר ס.י.ף.)?

6. האם לדעת השר רצוי להגדיל לאלתר את כמות הסוכר המיוצרת בארץ? אם לא — מדוע? אם כן — מה בדעת השר לעשות בנדון זה, ובכמה הוא מתכוון להגדיל את הייצור?

7. הניתן לגדל סלק־סוכר ביהודה ובשומרון בכמויות מסחריות, ועל־ידי כן לבלום במידת־מה את גדידת העובדים מן הגדה אל מעבר לקו הירוק?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. כושר הייצור של שני המפעלים בארץ הוא 40,000 טון סוכר. הצריכה בארץ היא 200,000 טון סוכר.

2. בשנה שחלפה יוצרו בארץ 11,500 טון ויובאו מחוץ־לארץ 194,324 טון.

3. בשנה שחלפה הוציאה המדינה לקניית סוכר 55,684,000 דולאר.

4. נבדקת עתה על־ידי ועדת מומחים האפשרות להגדיל את כושר הייצור של בתי־החרושת בארץ. כמו כן נבדקת האפשרות לייבא סוכר חום ולזקקו בארץ.

5. עלות טונה מייצור מקומי היא 3,000 לירות. עלות טונה יבוא היא עד ל־1,500 דולאר. לאחרונה ירד מחיר הסוכר עד ל־1,100 דולאר לטונה.

6. משרדי מעודד ויעודד את החקלאים לגדל סלק־סוכר עד כדי ניצול כושר הייצור המלא של בתי־החרושת לסוכר בארץ.

7. ניתן לגדל סלק־סוכר ביהודה ובשומרון ועדות לכך הם 800 דונאם שנזרעו השנה.

2046. ניסוי תכניתו של מר זרחין להתפלת מי־ים

חבר־הכנסת ע. נוף שאל את שר החקלאות ביום כ' בחשון תשל"ה (5 בנובמבר 1974):

נוכח החיוניות שבהשגת מים חיים נוספים ובעקבות דבריו של המהנדס אלכסנדר זרחין, הקובע כי המיתקן להתפלת מי־ים באילת מופעל על־פי רעיון שלו אך לא בשיטתו, ובעקבות בקשתו לאפשר לו לעשות את המלאכה בנסיון לממש את הבטחתו לייצר מים חיים במחיר זול, אבקש את כבודו להשיבני:

1. מה הוא הסכום הנדרש כיום כדי לאפשר למהנדס אלכסנדר זרחין עצמו לבצע על־פי שיטתו את תכניתו להתפלת מי־ים?

2. האם שוקל המשרד לאפשר עתה למהנדס זרחין, בן ה־74, לנסות ולהגשים בעצמו את תכניתו, שרעיונה כבר זכה להכרה ממלכתית?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. מה הוא הסכום הנדרש — לא ידוע לנו. ביקשתי ממר זרחין להיפגש עם מומחי משרדנו והוא סירב. כל עוד לא יגיש מר זרחין הצעתו בכתב או יפרטנה בעל־פה לפני עובדי המשרד שתפקידם בכך וכישוריהם מאפשרים הבנת ההצעה, אין דרך לבחון קידום העניין.

2. אם תוגש, תישקל התכנית לגופה וחזקה על הממשלה שתתמוך בכל תכנית מבטיחה בתחום ההתפלה, כשם שעשתה עד כה.

למרות האמור לעיל בכוונתי לגשת אל מר זרחין לשוחח עמו.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת נוף.

עקיבא נוף (הליכוד):

אדוני השר, ידוע לי שהאיש שנשלח להיפגש עם מר זרחין הוא אותו איש שבזמנו קיבל את התכנית ופעל לא על־פיה. מדוע נשלח אותו איש אל מר זרחין?

שר־החקלאות א. אוזן:

אמרתי שאני עומד להיפגש עם מר זרחין ולשוחח אתו. לאחר שאשוחח אתו אדע את הדברים.

2064. יבוא כותנה

חברת־הכנסת ש. ארבלי־אלמוזלינו שאלה את שר החקלאות ביום כ' בחשון תשל"ה (5 בנובמבר 1974):

בעתון "על המשמר" פורסם: "בעוד שמצב הרזרבות של מטבע־החוץ מחייב מדיניות של חסכון ומניעת יבוא מיותר, נעשים צעדים לייבא כותנה מטאנזאניה וקולומביה, וזאת כאשר מחסני הכותנה הישראלית מלאים".

רצוני לשאול:

1. האם הפירסום בעתון תואם את המציאות?
2. האם קיים מחסור בכותנה?
3. אם לא — מה הן הסיבות להוצאת אישורים לייבא כותנה מחוץ־לארץ?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. באוקטובר שנה זו נחתם חוזה ליבוא 1,000 טון כותנה מטאנזאניה.

2. לא.

3. אין משרד החקלאות מוציא רשיונות יבוא לכותנה, ואיננו תומך בכך.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחברת־הכנסת ארבלי־אלמוזלינו.

שושנה ארבלי־אלמוזלינו (המערך):

מי מוציא את הרשיונות, והאם הם מוצאים על דעת משרד החקלאות?

שר־החקלאות א. אוזן:

משרד המסחר והתעשיה מוציא את הרשיונות בהתייעצות עם משרד החקלאות, ו־1,000 הטון שהובאו, הובאו על דעת משרד החקלאות.

2106. מניעת הזרמת שפכים לכינרת

חבר־הכנסת י. תמיר שאל את שר החקלאות ביום כ"ו בחשון תשל"ה (11 בנובמבר 1974):

בדרום הכינרת, ליד צמח, מופעל בית־חרושת

"שלדג". המפעל התעשייתי הזה שופך את שפכיו הגל־מיים ישירות לכינרת.

אודה לכבודו אם ישיבני:

מה עושה משרדו כדי למנוע זיהום הכינרת על־ידי מפעל "שלדג"?

שר־החקלאות א. אוזן:

"שלדג" הוא חוף רחצה ולא מפעל תעשייתי, ומית־קניו מזרימים כ־20 מ"ק ליממה של שפכים ביתיים. תכניות לטיהור השפכים הוגשו ואושרו על־ידי מש־רד הבריאות ומינהלת הכינרת.

משרדנו עושה לזירוז פתרון הביוב של הישובים באזור ובחוף "שלדג", לרבות מציאת סיוע כספי במס־גרת פרוייקט הביוב.

2135. העלאת הרווחיות של ענף הטאבאק

חבר־הכנסת ג'בר מועדי שאל את שר החקלאות ביום כ"ח בחשון תשל"ה (13 בנובמבר 1974):

תושבי הכפרים הערביים שבסביבת מעלות חיים ברובם על גידול טאבאק. המחירים המשתלמים למגד־לים אינם מכסים את הוצאותיהם ההולכות וגדלות בגלל ההתייקרויות הכלליות ובייחוד נוכח יוקר הידיים העוב־דות.

מצב זה, אם לא יתוקן, יאלץ הרבה מגדלים לזנוח את הענף הזה החשוב למדינה.

אודה לכבודו אם ישיבני:

האם מוכן כבוד השר לעיין בהעלאת מחירי הטא־באק המשתלמים למגדלים?

שר־החקלאות א. אוזן:

המחיר בעד יבול שנת 1974 הועלה ל־11 לירות הק"ג. מחיר זה מבטיח רווחיות נאותה לענף.

2136. פעולת הוועדה לבדיקת עניין הקרקעות של הבדואים בנגב

חבר־הכנסת א. לבני שאל את שר החקלאות ביום כ"ח בחשון תשל"ה (13 בנובמבר 1974):

ביום ד', כ"א בחשון תשל"ה (6 בנובמבר 1974), בתשובה להצעות לסדר־היום אמר כבוד השר כי לפני שנתיים מונתה ועדה בדרג ממשלתי לחקור בעניין קר־קעות הבדואים בנגב ולפני זמן־מה היא המציאה מס־קנותיה.

אודה לכבודו אם יואיל להשיב לי כדלקמן:

א. מי היו חברי הוועדה הנ"ל?

ב. מה היו מסקנותיה?

ג. האם נמנו עם חבריה בדואים או בדואי?

ד. האם פנתה הוועדה לנציגי שבטי הבדואים בנגב כדי לשמוע מה הם בעיותיהם בענייני קרקע?

ה. האם פורסם דבר פעולת הוועדה והאם הוסבר למעוניינים כי הם יכולים להופיע לפניה?

ו. אם הליכים אלה שבסעיפים ד', ה' לא נעשו, איך יכלה הוועדה להגיע למסקנות בלי לשמוע את הנוגעים ישירות לעבודתה?

ז. האין כבוד השר רואה פסול בכך שייקבעו ענ־יינים מבלי לשמוע את כל הצדדים המעוניינים?

שר־החקלאות א. אוזן:

א. חברי הוועדה היו נציגי משרד ראש הממשלה, משרד המשפטים, מינהל מקרקעי ישראל.

ב. הוועדה לא הגישה מסקנות אלא הצעה לדיון בממשלה.

ג. הוועדה הורכבה, כאמור, מעובדי מדינה בלבד.

ד—ה. התשובה שלילית.

ו—ז. כפי שנאמר לעיל מדובר בהצעה ולא במס־קנות. הממשלה, בבואה לדון בנושא, תקבע את עמדתה בנדון בטרם תסיק את מסקנותיה.

2137. תיקון העיוותים בהקצבת מים

חבר־הכנסת מ. דרובלס שאל את שר החקלאות ביום כ"ח בחשון תשל"ה (13 בנובמבר 1974):

על רקע המצב במשק המים בשל עצירת הגשמים ועל יסוד הודעת כבוד שר החקלאות לפני ועדת־המשנה של ועדת הכלכלה של הכנסת כי הוא עומד לבדוק בדיקה יסודית את העיוותים בהקצבות המים, אתכבד לשאול את כבודו:

1. מה עשה משרדו עד כה לתיקון העיוותים בהקצבת המים בדרך שתבטיח מיכסות מים לחקלאים הזעירים, בעיקר לאלה שטרם קיבלו את המיכסה השלמה המגיעה להם?

2. מה עשה עד כה משרד החקלאות כדי לגלות ולבטל את המיכסות שמקבלים גופים שונים שהם אישים פיקטיביים או שאינם מייצגים מתפרנסים, וזאת במגמה לחסוך מים ולמנוע קיצוצים?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. משרדנו עורך עתה סקר יסודי של הישובים החקלאיים. רק בתום עריכתו ניתן יהיה לשקול את מהותם של העיוותים ואפשרות תיקונם.

2. איני סבור כי קיימת זכות חוקית להפקעת זכות מים מאדם בשל אי־היות פרנסתו כרוכה במים. קרי־טריונים מסוג זה טרם גובשו וטרם נכללו בשום תהליך של הפקעה.

עם תום הסקר על המצב בהתיישבות נביא סיכום ממצאיו לפני ועדת הכלכלה, בהתאם להבטחתנו.

עם זאת ברצוני לחזור ולהדגיש כי עניין מיכסות התיכנון, אשר שימש נושא לדיוני ועדת הכלכלה, אינו מעוגן בשום חקיקה, ואי לכך אין כל אפשרות לפעול לפיהם.

למרות זאת הוריתי: א. לגבות את התשלום המיוחד לשנת 1973/74 בעד השימוש במים למשקים אשר קיבלו מיכסה של 70% ו־77% משקי שדה וחרגו בשימוש במים מעבר לכמויות האמורות; ב. משקים שלא קיבלו עדיין את 70% — 77% ממיכסתם וחרגו מן המיכסות המוקטנות אשר היו ברשותם, אין לגבות מהם את התשלום בעד השטרות שהפקידו אצל ספק המים בעד השימוש החורג.

2259. ההוצאות הכרוכות בקיום לשכת שר החקלאות בתל־אביב

חבר־הכנסת מ. פרוש שאל את שר החקלאות ביום י"ב בכסלו תשל"ה (26 בנובמבר 1974):

שרים מספר הודיעו על ביטול לשכותיהם הכפולות בתל־אביב כדי למנוע ביזבוז וכדי לשמש דוגמה אישית.

לעומת זה נמנה כבודו עם השרים המקיימים עדיין לשכה כפולה.

רצוני לשאול:

1. מה הוא תקציבה השנתי של לשכתו בתל־אביב?
2. האם מוכן כבוד השר לבטל לשכה זו?
3. אם לא — מדוע?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. ההוצאות המיוחדות הנגרמות על־ידי קיום שתי הלשכות הם בגין העסקת מזכירה נוספת, נסיעות ואש"ל, והן מסתכמות בכ־25,000 לירות לשנה.

2. לא.

3. רוב היחידות של משרד החקלאות נמצאות ב־תל־אביב. כל מרכזי המוסדות החקלאיים שיש להם מגעים עם משרד החקלאות נמצאים אף הם בתל־אביב.

העברת כל משרד החקלאות לירושלים תהיה כרוכה בהעברת יחידות משרד החקלאות והמוסדות החקלאיים לבירה, דבר שאינני נראה אפשרי בתקופה זו.

2301. בדיקת שיטת המכירות בשוק הסיטונאי בתל־אביב

חבר־הכנסת א. אפרת שאל את שר החקלאות ביום י"ד בכסלו תשל"ה (28 בנובמבר 1974):

השופטת המחוזית חנה אבנור קבעה במשפט שהת־נהל לפניה, כי בשוק הסיטונאי בתל־אביב ניתנות העדפות לקבוצת סוחרים מסויימת בעוד סוחרים קטנים מקופחים, והתוצאה הסופית היא שעולה המחיר לקמעו־נאי ולצרכן.

אבקש להשיבני:

1. האם עובדה זו ידועה לשר?
2. האם מוכן השר לבדוק את שיטת המכירות בשוק הסיטונאי?
3. מה בדעתו לעשות כדי למנוע תופעה זו הגורמת, כאמור, בסופו של דבר למחירים לצרכן גבוהים יותר ובלתי־מוצדקים, ומעבירה רווחי תיווך לקבוצת סוח־רים מסויימת?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. ב"תנובה" תל־אביב אין העדפות מכוונות של צרכנים כל שהם. יש העדפה של קונים המזמינים תוצרת מראש.

העדפה זו מכוונת ומיועדת להקל את חלוקת התו־צרת בין הסניפים בכל הארץ ולמנוע הובלות כפולות בין הערים השונות.

2. בדיקת שיטות המכירה בשוק תל־אביב נעש־תה כבר פעמים רבות, ולדוגמה — על־ידי ועדת־חזני. הבעיה היסודית היא מיקומו וגדלו של השוק הסיטונאי ורק העברת השוק למקומו המתוכנן (דבר העולה עש־רות מיליוני לירות) תביא לשינוי בשיטות המכירה.

3. ההעדפה המוזכרת בשאילתה היא לטובת הצרכן ומקטינה את הפער על־ידי תיכנון הספקה מראש לש־ווקים העירוניים, מניעת הובלות כפולות בין הערים, מניעת חוסר וכתוצאה מכך עליית מחירים בלתי־מוצ־דקת.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת אפרת.

אהרון אפרת (המערך):

אני רוצה לציין בהערכה שהשרים ממציאים לנו תשובות בכתב על השאילתות, דבר המאפשר לחבר כנסת הרוצה בכך להכין שאלה נוספת.

תשובת השר לשאלה 3 בשאילתה שלי אינה תו־אמת את הקביעה של השופטת אבנור, ששיטה זו מיי־קרת את התוצרת. אני רוצה לשאול אם הגיעו תלונות ישירות בעניין זה למשרד החקלאות.

שר־החקלאות א. אוזן:

אלי לא הגיעה שום תלונה. הגיעו תלונות מחנוונים בודדים בתל־אביב שאינם רוצים להשתלב במיבצע ההו־זלות, אבל לא על השיטה.

2317. פעולת הוועדה לבדיקת פער התיווך בתוצרת החקלאית

חבר־הכנסת י. מ. אברמוביץ שאל את שר החקלאות ביום י"ח בכסלו תשל"ה (2 בדצמבר 1974):

זה שנים רבות מתריעים החקלאים על הפער ההולך ומתרחב בין המחיר היקר שהצרכן משלם בעד התוצרת החקלאית ובין התמורה הקטנה שמקבל החקלאי בעד תוצרתו לאחר שעמל, חרש, זרע וקצר, כשחלק הארי של המחיר נכנס לכיסם של המשווקים והמתווכים למי־ניהם.

כבר לפני כאלפיים שנה נתנו חכמינו ז"ל את דעתם לבעיה זו. ההלכה מגבילה את התיווך במכירתם של מצרכים חיוניים, כפי שמובא בתלמוד (בבא בתרא, צ"א, א') וכפי שמסכם זאת הרמב"ם (הלכות מכירה, פרק י"ד, ג'—ד'):

"אין משתכרין פעמיים בביצים, אלא התגר הרא־שון הוא מוכרן בשכר והלוקח ממנו מוכרן בקרן בלבד. אסור לעשות סחורה בארץ־ישראל בדברים שיש בהם חיי נפש, אלא זה מביא מגרנו ומוכר וזה מביא מגרנו ומוכר, כדי שימכרנו בזול".

גם נציגי הממשלה הודו לא אחת על קיומה של בעיה זו. בראשית אוקטובר אף מונתה ועדה לבדיקת פער התיווך בתוצרת החקלאית, אך כפי שמוסר "הא־רץ" מיום ו' בכסלו תשל"ה "פועלת ועדה זו באיטיות רבה, ולאחר שהתכנסה פעמיים — הפסיקה את פעי־לותה".

לנוכח חשיבות בעיה זו, במיוחד כעת לאחר העלייה התלולה של מחירי המזון הבסיסיים, אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם נכון שהוועדה הנ"ל פועלת באיטיות רבה?

2. אם כן — האם מוכן כבוד השר לזרז את פעילותה?

3. מתי אמורה הוועדה לסיים את עבודתה?

4. האם עד לסיום עבודת הוועדה מוכן השר לנקוט צעדי־ביניים גם כדי להקטין את פער התיווך?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. הוועדה שהוזכרה בכתבה ב"הארץ" מיום ו' כסלו תשל"ה היא אחת משתי ועדות־המשנה לוועדה בראשות שר המסחר והתעשיה.

2. גם ועדה זו אינה פועלת באיטיות כפי שמשתמע מהכתבה הנ"ל, אלא בגלל העדרו של יו"ר הוועדה — מנכ"ל משרד החקלאות, שהיה בשליחות במסגרת המשלחת המסחרית לרומניה וכראש משלחת ישראל בוועידת המזון העולמית ברומא — לא כונסה הוועדה.

3. ועדה זו סיימה את עבודתה והגישה את המלצותיה לוועדה שבראשות שר המסחר והתעשיה.

4. משרד החקלאות נוקט זה חודשים אחדים פעולה להקטנת פער התיווך על־ידי הפעלת תכנית הוזלות, שוכה להדים חיוביים ביותר ותורמת, ללא ספק, תרומה חשובה לצימצום פער התיווך.

2325. ידיעות בדבר הכנות להפיכת חורש לשדות־מרעה

חבר־הכנסת י. תמיר שאל את שר החקלאות ביום י"ח בכסלו תשל"ה (2 בדצמבר 1974):

יואיל נא כבודו להשיבני:

1. האם נכונות הידיעות שאגף שימור הקרקע במשרד החקלאות מתכונן להפוך את החורש הטבעי לשדות־מרעה?

2. האין בהצעה זו פגיעה ביעדים שנועדו לחורש, להוות מקום מנוחה וטיולים?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. לא.

נבחנות עתה תכניות מספר על־ידי צוות פנימי במשרד החקלאות. אין עדיין כל תכנית מעשית או סיכום לביצוע.

2. בהחלט לא.

2411. ידיעות בדבר המחסור הצפוי בסוכר, בחיטה ובמיספוא

חבר־הכנסת י. בארי שאל את שר החקלאות ביום כ"ז בכסלו תשל"ה (11 בדצמבר 1974):

הדו־שבועון "חקלאות בחדשות", בגליונו מיום 15 בנובמבר 1974, מוסר כי בזמן הקרוב צפוי מחסור חריף בסוכר, בחיטה ובמיספוא.

אבקש לדעת:

1. כלום שותף משרד החקלאות להערכה דלעיל?

2. כיצד נערך משרד החקלאות כדי לקדם את המחסור הצפוי?

שר־החקלאות א. אוזן:

1. ידוע כי קיים בעולם מחסור במוצרי מזון בסיסיים.

2. משרד החקלאות מעודד ייצור מאקסימאלי של חיטה ומיספוא. כמו כן אנו מתכננים גידול סלק־סוכר בהתאם לכושר הייצור של בתי־החרושת בארץ.

היו"ר י. ישעיהו:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת בארי.

ידידיה בארי (הליכוד):

כבוד השר, במה מתבטאות הפעולות לעידוד ייצור החיטה והמיספוא?

שר־החקלאות א. אוזן:

במחירים.

2412. ידיעה בדבר תכנית להפיכת אדמות חורש לפארק עשבוני

חבר־הכנסת ד. קורן שאל את שר החקלאות ביום כ"ז בכסלו תשל"ה (11 בדצמבר 1974):

בעתונות התפרסמה תכנית מטעם נציבות המים, האגף לשימור קרקע וניקוז, אשר לפיה יהפכו 350,000 דונאמים של חורש לפארק עשבוני אשר נועד להעשיר את מי התהום.

אבקש להשיבני:

א. האם ידיעה זו נכונה?

ב. מה הם פרטי התכנית?

ג. האם הוחלט על שינוי יעד השטחים האמורים?

ד. האם שותפו בהחלטה בעניין זה גם גורמים כגון רשות הגנים הלאומיים ושמורות טבע, החברה להגנת הטבע והאגודה למען ארץ־ישראל יפה?

ה. היש בדעת השר לתת פירסום לתכנית זו כדי שהציבור יוכל לתת דעתו על ההצעה?

שר־החקלאות א. אוזן:

א. הידיעה אינה נכונה.

ב. אין תכנית

ג—ד. לא.

ה. לכשתעובד תכנית בהשתתפות כל הגורמים המקצועיים והמדעיים תפורסם התכנית ברבים.

ו. השביתה ב"אל על" *

היו"ר י. ישעיהו:

חברי הכנסת, אנו עוברים לסעיף הבא בסדר־היום: השביתה ב"אל על". יפתח את הדיון בסעיף זה שר התחבורה.

שר־התחבורה ג. יעקבי:

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת, ההתרחשויות האחרונות בחברת התעופה הלאומית נוגעות באשיות חיינו כמדינה, כחברה וכמשק. הדרך שבה ננהג בתופעה

---

* "דברי הכנסת", חוב' ח' עמ' 757.

שאנו דנים בה תחרוץ לא רק את גורל חברת התעופה הלאומית, כי אם גם את אורח החיים בישראל לעתיד לבוא, ואת סיכויי הגשמתה של המדיניות הכלכלית.

רוב הציבור בישראל נוהג למיטב הערכתי כמת־חייב מתחושת אחריות אישית וכוללת. מצב הרוח ומצב הדעת מעידים על הכרת מצב החירום של האומה. אולם המעשים שנתרחשו ב"אל על" אינם תופעה חרי־גה ויחידה בנוף חיי המדינה ויחסי העבודה בה.

מה שאירע הפעם הוא שיאו של תהליך, שיא שה־ביא לכך שהגיעו מים עד נפש, התרחשות שכפתה עלינו, בלית ברירה, החלטה ומעשה מרחיקי לכת. שכן לא ניתן היה בתנאים שנוצרו — בשיבושי עבודה ותוך שביתת־האטה — להפעיל באורח סדיר ואחראי את שירותיה של חברת התעופה הלאומית שלנו. תוך שי־מוש בעמדת כוח מונופוליסטית, במנותק, ותוך התעל־מות מאופי עבודתם וממצב המדינה והמשק, גרמו עובדי התחזוקה לסבל רב לנוסעים, נזק כלכלי ופגיעה באמי־נות החברה. כל אלה הביאו אותנו להכרת הכורח בסוף פסוק שיאפשר, אולי, מצב חדש; מצב של אחריות, של סדר עבודה נאות, של כיבוד הסכמים וחוקים.

"אל על", כחברת התעופה הלאומית שלנו, מופקדת על אחד העניינים החיוניים והרגישים ביותר: קיום קשרי האוויר הבין־לאומיים של ישראל. חשיבותו של תפקיד זה גדולה במיוחד בישראל נוכח מצבנו הל־אומי, הגיאופוליטי, הבטחוני והכלכלי. מבחינה גיאו־פוליטית, העדרם של יחסי שלום עם המדינות השכנות לנו הפך את דרך האוויר לדרך יחידה לקשרי נוסעים עם מדינות אחרות. בתחום הבטחון, מצבי החירום הד־חופים וכתוצאה מהם הפסקת פעילות של חברות אחרות וכן תפקידיה החיוניים של "אל על" בזמנים אלה מד־גישים במיוחד את חיוניות פעולתה הרצופה והבלתי מופרעת. התפתחותה של החברה היתה מהירה והישגיה הכלכליים, המיבצעיים והמקצועיים מרשימים וראויים להערכה רבה.

חברי הכנסת, אני רואה לנכון לסקור את המהלך העובדתי של ההתרחשויות בקשר לנושא שאנו דנים בו: בחברת "אל על" כ־5,000 עובדים, מהם כ־4,000 בישׂ־ראל. 577 הם עובדי התחזוקה הישירה. ב־3 השנים האחרונות נקטו עובדים אלה 7 פעמים בדרך השביתה, בדרך כלל על־ידי האטה מאורגנת של עבודתם; לאח־רונה נעשה הדבר ב־6 ביוני 1974, ב־18 ביולי 1974, ב־4 באוגוסט 1974, ב־26 באוגוסט 1974 ושוב ב־21 בדצמבר 1974 — מועד תחילת שביתת־ההאטה האח־רונה. זו שקדמה לה התרחשה, כאמור, ב־26 באוגוסט 1974. עובדי התחזוקה הכריזו במועד זה שביתת אזהרה כללית למשך 24 שעות. הדבר נעשה על־פי הוראות ועד עובדי התחזוקה, ללא כל הודעה מוקדמת ובניגוד להס־כם העבודה ולחוקי מדינת ישראל. חברת "אל על" פנתה וקיבלה צווי מניעה מטעם בית־הדין לעבודה, אך אלה לא הועילו; העובדים, בפשטות, התעלמו מהם. בתום 24 השעות פתחו העובדים בשביתת־האטה. ביום 1 בספטמבר 1974 דנה הממשלה בשביתה. לאחר שקב־עה כי השביתה הזאת היא נטולת כל הצדקה, מעשה בלתי־אחראי הגורם נזק כבד לאינטרסים של המדינה, לחברת "אל על" ולהמוני הנוסעים, תבעה מאת השוב־תים לחדש מיד את עבודתם התקינה, תוך התחייבות מצדם להימנע מכל שביתה ושיבוש העבודה העומדים בניגוד לחוק ובניגוד להסכמי העבודה.

סיכסוך העבודה לא יושב, זמנית כפי שהתברר, אלא ביום 3 בספטמבר 1974, לאחר דיון שנתקיים אצלי. זכרון דברים, שהעובדים צד לו, קבע: "העובדים יבצעו את עבודתם כסדרה על־פי הוראות ההסכם הקיבוצי הקיים ולא ינקטו אמצעים אירגוניים שעלולים לשבש את מהלך העבודה התקין אלא על־פי החלטת המוסדות המוסמכים של ההסתדרות". תקווה שהבעתי במכתבי ל"אל על", ההסתדרות והוועד, "כי בכך יחזרו יחסי העבודה לתיקנם וייפתח דף חדש במפעל כה חיוני לעתידה של ישראל וכה חשוב לכולנו", לא נתגשמה.

בשבת 21 בדצמבר 1974, במהלך משא־ומתן בין הנהלת "אל על" וועד עובדי התחזוקה על יישום חוזה העבודה, פתחו עובדים אלה, לדאבוננו, שוב בשביתת־האטה — חמישית במספר השנה. העובדים הכחישו כי הם מקיימים שביתת־האטה, אלא שהעובדות מעידות על כך באורח חד־משמעי. דוגמאות רבות נמסרו לי על־ידי החברה כדי להדגים ולהמחיש זאת. כך, למשל: פרק הזמן הנדרש להחלפת חלון שולש, מ־7 שעות ל־22 שעות, בממוצע. החלפת גלגל התארכה פי שניים־וחצי — משעה לשעתיים־וחצי. וכך בכל אחת מהפעולות האחרות.

דוד לוי (הליכוד):
אדוני השר, הודיעו כי השביתה נפסקה.

שר־התחבורה ג. יעקבי:
אינני מוכן להתייחס לידיעה זו כי יש לי רושם שהיא לא מבוססת דייה.

יצחק בן־אהרן (המערך):
עכשיו אין ב"אל על" שביתה. עכשיו יש ב"אל על" השבתה.

שר־התחבורה ג. יעקבי:
הערתו של חבר־הכנסת בן־אהרן היא הערה נכונה מאוד. לכן השאלה היא לא אם אותם עובדים הודיעו כי הם אינם שובתים; בכך לא מסתיימת שביתה זו. השביתה תסתיים כאשר ייוצרו תנאים חדשים להפעלת החברה.

האטה זו נתנה אותותיה בתנועת המטוסים. בין הימים 21 ל־25 בדצמבר 1974 איחרו 30 טיסות לצאת את נמל־התעופה בן־גוריון בשל עיכובי תחזוקה. שעות האיחורים הגיעו ל־10 ו־20 שעות ביממה. הנהלת "אל על" הביאה לידיעתי את דבר השביתה, נזקיה והשל־כותיה.

ב־25 בדצמבר 1974, לאחר שנועצתי בראש הממשלה ובהנהלת החברה, החלטתי להביא להפעלת המדיניות שהוחלט עליה בראשית החודש, בהתייעצות שנערכה אצל ראש הממשלה בהשתתפות שרים מספר. עיקרה של החלטה זו היה, כי אם עובדי התחזוקה של "אל על" לא יודיעו עד ליום 26 בדצמבר 1974, שעה 24.00, כי הם חוזרים לעבודה מלאה ותקינה, תודיע הנהלת החברה כי בתנאים שנוצרו אין ביכלתה לקיים באורח סדיר את פעולתה ותפסיק בשל כך את טיסותיה, עד שייווצרו מחדש תנאים שיאפשרו זאת. מועצת המנהלים החליטה גם היא פה־אחד לאמץ מדיניות זו. עובדי התחזוקה לא הודיעו על חזרתם לעבודה תקינה וסדירה וטיסות החברה הופסקו.

עם הפסקת הטיסות נמסרו לעובדי התחזוקה מכתבים ובהם נאמר: "לאור העובדה שעובדי התחזיקה מקיימים מזה ימים מספר שביתת־האטה והפרעה מאורגנת של מהלך העבודה התקין, אין באפשרותה של החברה לקיים את לוח הטיסות של מטוסיה ובעקבות כך מופסקת הפעלת צי החברה. בנסיבות אלה, ובהיותך נמנה עם עובדי התחזוקה, השובתים כאמור, הננו להודיעך בזה כי אין כל תכלית ומקום לשיבוצך בעבודה".

אתמול, יום א', החליט הוועד הפועל של ההסתדרות, על יסוד החלטת ועידת ההסתדרות, על הסרת ההגנה המקצועית מקבוצת עובדי התחזוקה ב"אל על" אם עד יום ב', כלומר היום, לא יודיע ועד העובדים על נכונותו להישמע להוראות ההסתדרות ולקבל את מרותה.

הממשלה שמעה אתמול סקירה על נושא זה, ולאחר חילופי דברים סיכם ראש הממשלה את הדיון, על דעת הממשלה, וקבע שהממשלה רואה בחומרה את תופעת שיבוש העבודה בחברת "אל על" מצד עובדי התחזוקה וכי הממשלה סומכת ידה על הפעולות וההחלטות שננקטו בעניין זה עד כה.

חברי הכנסת, הקשר האווירי הבין־לאומי של ישראל מתקיים כסדרו, שכן מבעוד מועד הובטחו מושבים בטיסותיהן של חברות זרות. עד כה הוטסו באמצעותן 5,300 נוסעים שאמורים היו לטוס בחברת "אל על". הוזמנו מטוסי מטען להובלת התוצרת החקלאית ונקבעו סדרים הולמים להטסת דואר מישראל ואליה.

אין זה המצב הרצוי לכולנו. שאיפתנו היא כי חברת התעופה הלאומית תפעל מחדש, ונעשה כמיטב יכולתנו להגשמת הדבר, אולם לא במחיר היענות לכל תובענות המתכחשת לאפשרי; לא במחיר ההסתגלות להפרעות תדירות ביכלתה של "אל על" לשאת במשמותיה; לא תוך איומים ולחצי כוח חוזרים ונשנים. אני מוצא לנכון למסור לבית כי קיבלתי היום מברקים מיושב־ראש הוועד של אירגון צוותי אוויר, מוועד הקברניטים וממועד עובדי ניהול ומהנדסים, ובהם הם פונים לממשלת ישראל ולהסתדרות העובדים להפעיל את סמכותן ולהביא להפעלה סדירה של חברת "אל על" ומודיעים כי הם יתמכו בכך ללא סייג. אני מברך על גילוי חשוב זה של אחריות. החברה תחדש טיסותיה רק אם יובטחו התנאים לפעולתה הסדירה, התקינה והמלאה ולטווח ארוך. זוהי עמדתה ושאיפתה הנחושה של הממשלה ועל־פיה היא תפעל.

אולם מעבר לאלה ניצבות שאלות מהותיות ונוקבות, שאלות עקרוניות, לפי דעתי: האם נהיה מדינה שבה כל איש הישר בעיניו יעשה, או מדינה המקיימת כללי התנהגות ומשטר של כיבוד חוקים והסכמים? האם נהיה חברה המעדיפה לחצי הווה, או מוכנה לחיות גם למען צרכי העתיד. יעדי הטווח הארוך?

עלינו להעלות עצמנו — לדעתי, בכל התחומים — לרמת אחריות חדשה; להחזיר לעצמנו את יישוב הדעת ואת הפכחון לא רק בעת שמלחמה מתרגשת — גם בעתות שלום, בעתות רגיעה. לא רק משום מצב החירום שבו אנו נתונים; גם משום שאיכות החיים וההכרה בערך העבודה ובערך האחריות האישית הם מפתח ומנוף לעתידנו הלאומי. זוהי לא רק שעת־חירום; למיטב הכרתי זוהי גם שעת מבחן ושעת חשבון נפש. בכל אחד מאתנו תלוי הדבר אם תהיה זו גם שעת רצון ושעת תמורה לאומית, כלכלית וחברתית.

1. דיון

היו"ר י. ישעיהו:

חברי הכנסת, ועדת הכנסת קצבה שעתיים לדיון הזה. רשות הדיבור לחבר־הכנסת נסים, ואחריו לחבר־הכנסת שחל.

משה נסים (הליכוד):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, אינני יודע אם השביתה של עובדי התחזוקה ב"אל על" נסתיימה, אבל לא זה צריך להיות הדיון היום. חשיבותו של דיון זה היא בשאלה: האם בסופו תיקבע דרך לפתרון אחת הבעיות החמורות בחיינו אם לאו? חשיבותו של הדיון היא בכך: האם תחליט הממשלה, לאחר הרבה שנות רפיון וחוסר אונים, לטפל בשאלת השביתות בשירותים החיוניים כפי שראוי לטפל, בדרך של חקיקה, או שתנהג, כפי שנהגה עד היום, בדרך של כניעה ללחצים?

שר התחבורה מסר לכנסת הודעה, הודעה מרגשת, על חומרתה של השביתה. אני רוצה לשאול אותך, אדוני שר התחבורה: חתמת את דבריך בסיומת כזו שכל חבר בבית יכול לחתום עליה — עלינו להחזיר לעצמנו את יישוב־הדעת ולנהוג בפכחון. אמרת שיש לנהוג בצורה כזו כאשר שעת־החירום מתרגשת ובאה או בשעת־חירום שאנו נתונים בעיצומה. אבל האם הצעת דרך לפתרון החולי ההוא של השביתות בשירותים החיוניים? התשובה ברורה: לא. הממשלה ממשיכה כאילו לא קרה דבר. אם מטרת הודעתך בכנסת היתה להשיג מן הכנסת הוקעה של שביתת עובדי התחזוקה, בזה אולי השגת דבר. אנו מוקיעים את השביתה הזאת לפי זמנה, לפי צורתה, לפי דרגת תרבותה, כי זוהי שביתה של עובדים לא מקופחים בשירות חיוני ביותר, זוהי שביתה בתרבות קלוקלת ובהפרה ברורה של חוקי המדינה. יש בה מיסודות ההתמוטטות החברתית־מוסרית שאנו שרויים בה; היא מוסיפה על כך.

האם הממשלה יכולה לרחוץ בנקיון כפיה, הממשלה וההסתדרות? מה התרופות שהממשלה וההסתדרות כאחת הציעו עד עצם היום הזה כדי לפתור את הבעיה של שביתות בשירותים חיוניים ביותר? — צווי ריתוק — זה היה לפני כמה שנים — והיום השבתה. שני ניגודים: מצד אחד ריתוק העובדים — בעיניכם זה היה כשר למהדרין; מן הצד השני — השבתה. אני מבין שיש לנקוט צעדים חמורים ביותר בשעה שיש שביתה חמורה ביותר; השאלה היא אם לא היתה דרך אחרת לפתור את הבעיה בטרם נולדה ולא לאחר היוולדה. עד היום הסתפקתם בגינוי ובשלילת ההגנה של ההסתדרות מציבור עובדים מורד. הממשלה וההסתדרות כאחת עודדו את התופעה של "תן לחזקים ואל תיעתר לחלשים". הממשלה וההסתדרות אשמות בתופעה שככל

שחזקים יותר מותר לעבוד פחות, משום שהקבוצה החזקה יש לה השליטה על עורק הנשימה. והממשלה לא התייחסה לחומרתה של תופעה זו אלא אפילו עודדה אותה בכניעתה ללחצים בכל מקרה קודם. הממשלה וההסתדרות אחראיות לכך שעובדי התחזוקה יכולים, אפילו היום, להשמיע טענות של העדר כוח־אדם מספיק, של עבודה "לפי הספר", של תקן.

האם הממשלה דרשה או העלתה אי פעם את חומרתה של בעיית פריון העבודה, של התפוקה, של התשלום כנגד עבודה ולא כנגד לחץ של מי שמכביד בו יותר? האם עוררתם פעם את חומרתה של בעיה זו? היום מדברים על פריון עבודה, מנסים לעשות מאמץ משולב. מה נעשה עד היום? האם הכשרתם את הקרקע כדי ליצור את האווירה של הצורך לעבוד? מה כי תלינו היום? מה זכותכם להלין?

ברור, כפי שאמרתי, שאנחנו מוקיעים את השביתה. ברם, האם היה צורך — אחרי כל האשמה הזאת הרוצצת עליכם במשך שנים רבות, לאחר שהוזהרתם חזור ושנה — להגיע לקצה השני, לחומרה כזו של השבתה? לא שאני בא לשלול את הצעד של הממשלה, אבל הממשלה אשמה בכך שהיא לא ביררה את הדרך עד להשבתה, היא לא מיצתה את האפשרויות עד להשבתה.

זוהי שעת־חירום קשה. אין צורך להכביר מלים. שביתת עובדי התחזוקה מחד גיסא ומאידך גיסא ההשבתה על־ידי הממשלה מעמידות אותנו בפני שאלה בטחונית חמורה ביותר, שאלה של בטחון חייהם של הנוסעים. והדברים ברורים. מדוע לא באתם לבדוק את הדרכים קודם שהגעתם למסקנה זו? מדוע שללתם כל אפשרות של טיפול־שורש בבעיית השביתות בשירותים החיוניים? האם שעת־החירום הזאת, לפחות, איננה מחייבת את הממשלה למחשבה שנייה?

יש ויכוח — אתם קוראים לו אידיאולוגי — אם יש לכונן בישראל את המוסד של בוררות חובה. אינני גורס שזה ויכוח אידיאולוגי. אני סבור שאתם מתנגדים למוסד זה לא משום שהוא נגד ציבור העובדים — באשר הוא איננו נגד ציבור העובדים — אלא משום שיש לכם חששות שכוחה ומעמדה של ההסתדרות ייחלשו. זוהי האמת. אבל נניח שזוהי שאלה אידיאולוגית, האם השעה היא כשרה כעת לוויכוחים על רקע זה? האם אתם צריכים להוסיף ולהישען על דוקטרינות שאבד עליהן כלח? אני סבור שכאשר מדובר בשאלת בוררות חובה איננכם רשאים לדבר בשם ציבור העובדים. אתם נושאים את שם ציבור העובדים לשווא כאשר אתם מייחסים לו התנגדות לכך. ציבור העובדים לא ניסה את הדבר. אני משוכנע שהדבר הוא לתועלתו.

יעקב זאב אמיר (המערך):
אני מבין שאתה מדבר בשם ציבור העובדים.

משה נסים (הליכוד):
אדוני, על כל פנים בהתנהגותה של ההסתדרות ובהתנהגותה של הממשלה הוכח שאין כל רצינות בטיפול, שאין כל נכונות לבדוק את הבעיה. מעולם ציבור העובדים לא השמיע טענה נגד בוררות חובה. אנחנו שומעים זאת חזור ושנה רק ממה שקרוי מנהיגי ציבור העובדים — ההסתדרות. אנחנו שומעים זאת מהממשלה. ציבור העובדים לא השמיע דעתו בנושא זה. אילו היו מסבירים לציבור העובדים את משמעותו, מה הוא בא לגלם, מה בא המוסד הזה ליצור, חזקה על ציבור גבון, שרואה את האינטרסים שלו, שלא היה מתנגד לכך. בוררות חובה, האם בכל? — בשירותים חיוניים ביותר בלבד. אבל נניח גם לוויכוח הזה. זוהי שעת־חירום חמורה ביותר לכל הדעות.

כיון שכך, מציעים אנחנו לכונן את מוסד בוררות החובה לגבי השירותים החיוניים ביותר, שייקבעו בחוק, בתקופת חירום בלבד, בשעת־חירום זו, לזמן קצוב של שנה עד שיתבהר המצב, על־מנת למנוע את התופעה הממאירה הזו של שביתות בשירותים החיוניים, כפי שהיינו עדים לה באחרונה — באוויר ובים. כלי זה יכול לעמוד לרשותו של ציבור העובדים לבירור כל נושא של סיכסוך ביחסי העבודה. כל נושא, לרבות הנושא של כוח־אדם. לציבור העובדים יש טענה שכוח־האדם אינו מספיק, הנהלת הגוף המעסיק אינה מכירה בכך — ניתן להביא נושא זה לבירור ולהכרעה בפני בוררות.

כיצד מתמנית בוררות זו? — צד לסיכסוך עבודה בתקופת חירום זו רשאי יהיה להפנות את הנושא לבית־המשפט המחוזי על־ידי בקשה בדרך המרצה — דהייגו, בפרוצדורה דחופה — למנות בורר או בוררים אשר יכריעו בנושא הסיכסוך. ועל הבוררות להכריע בנושא תוך 45 ימים, תוך זמן קצוב. אחת הטענות הצודקות של ציבור העובדים היא שכל נושא של סיכסוך הולך ונמשך. לטענתם מתקיימת סחבת, לעתים ביודעין, כדי למנוע את הבירור ביסודו. עתה נפתחת האפשרות — אם יכוננו את המוסד הזה — שציבור העובדים יוכל לפנות ותוך זמן קצוב גם לקבל את ההכרעה. זה יחול לא רק על שביתה ולא רק על שבית־האטה, אלא גם על השבתה על־ידי המעביד. כלומר, למעביד אסור יהיה להזדקק לנשק ההשבתה, אלא להפנות את הנושא להכרעת בוררות. בתקופת חירום זו תהיה הכרעת הבוררות סופית ותחייב את שני הצדדים.

זהו קיצורה של הצעה שאנחנו מעמידים להכרעת הכנסת. לצערי, לא ניתן לנו להביא במועד הראוי את ההצעה בגדר הצעת חוק פרטית.

משה שחל (המערך):
בזה תפתור את בעיית השביתות?

משה נסים (הליכוד):
יש עונשים של קנסות ומאסר. אבל, חבר־הכנסת שחל, כיצד אתם הצלחתם לפתור עד היום את הבעיה של שביתות — ראינו.

משה שחל (המערך):
ענה על השאלה.

משה נסים (הליכוד):
אוויר, ים, יבשה, דלק — גל גואה של שביתות. כמה פעמים עמד שר התחבורה מעל בימת הכנסת בשבועות האחרונים כדי להשיב על הצעות לסדר־היום בעניין שביתות? האם זה לא נהפך ללחם חוקנו? איזו סגולה הבאתם כדי לפתור את הבעיה המדאיגה הזאת? לא העליתם ארוכה.

מנחם בגין (הליכוד):
חבר־הכנסת שחל, האם צווי ריתוק טובים יותר?

משה נסים (הליכוד):
אנחנו מציעים להנהיג זאת בתקופת החירום שאנו שרויים בה, לפחות לנסיון. נבדוק, שמא זה יצליח. מדוע אתם מסרבים אפילו לנסות? מדוע אתם מתחמקים אפילו מדיון רציני בנושא זה? הלא יש דברים בגו.

אני שמח לציין שגם בקרב הציבור שלכם יש מנהיגים לא מעטים שהתחילו לחשוב במושגים של בורות חובה. אתה יכול למצוא זאת על דפי "דבר" וגם לשמוע זאת מפיהם של אנשים שהם מנהיגי ההסתדרות. התחיל תהליך של התפכחות גם אצלכם. הדבר הזה הלא ייכון בישראל, מדוע נפסיד עוד זמן? מדוע נגיע למצבים של השבתות כאלה? מדוע נזדקק רק לנשק של השביתה בצורה ובדרגת תרבות כפי שהוצגו בזמן האחרון?

אדוני היושב־ראש, הממשלה אינה יכולה לרחוץ בנקיון כפיה, גם לא ההסתדרות. לא עת היא לבדיקת שאלות שבדוקטרינה — עת לנסות לפתור את הבעיה. אין אנו ערבים לכך שההצעה שלנו תעלה ארוכה לתחלואיה של הבעיה. זה נוסה בכמה מדינות, זה הצליח בכמה מדינות. מדוע נתחמק מהבירור ומהצגת ההצעה הזאת לנסיון על־מנת לבדוק אותה, לפחות, במגזר זה של חיינו רבי־התחלואים? ובמיוחד בתקופה האחרונה, בתקופה הקשה שאנו שרויים בה, מדוע לא נתעלה כדי להתאחד ולפחות לנסות את המוסד הזה?

אדוני היושב־ראש, לא לאורך ימים תצליח הממשלה להתחמק מן הנושא הזה. כל עוד היא לא תכריע באומץ ובתבונה בנושאים אלה, — האחריות איגנה יורדת משכמה.

היו"ר י. ישעיהו:
רשות הדיבור לחבר־הכנסת שחל, ואחריו לחבר־הכנסת בן־מאיר.

משה שחל (המערך):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, מקנא אני באלה שלמדו שיר אחד וחוזרים עליו בכל פעם ופעם כתרופת־פלא שתפתור כל בעיה.

מנחם בגין (הליכוד):
זאת אפשר לומר על חבר־הכנסת משה נסים? הוא למד "האזינו", הוא למד "שיר השירים"...

משה שחל (המערך):
באמצעותו של חבר־הכנסת נסים התייחסתי לסיעת הליכוד. אתם שרים את השיר הזה של בוררות חובה כל הזמן. התייחסתי לפזמון שאתם חוזרים עליו בדבר בוררות חובה, שהיא, לדעתכם, תרופת־פלא לכל מערכת יחסי העבודה והיא תפתור את כל הבעיות.

בוררות חובה משמעה בוררות כפויה, כי בוררות מוסכמת קיימת גם היום.

זלמן שובל (הליכוד):
גם תשלום מסים הוא תשלום כפוי. יש הרבה דברים כפויים במדינה, יש הרבה דברים שלא עושים אותם בהתנדבות.

משה שחל (המערך):
יש הבדל גדול בין חובת האזרח לשלם מסים ובין חובתו לעבוד.

זלמן שובל (הליכוד):
חובתו של אזרח לעבוד בשירות ציבורי חיוני היא חובה ראשונית.

היו"ר י. ישעיהו:
אני מבקש לא להפריע לנואם.

מתתיהו דרובלס (הליכוד):
הנסיונות בעולם — — —

(קריאה: אני רואה איך אתם מקבלים את בוררות החובה של היושב־ראש.)

משה שחל (המערך):
תשמע על הנסיונות שהיו בעולם להנהיג בוררות חובה ועל התוצאות.

(קריאה: אוסטרליה — — —)

כן! אוסטרליה היא דוגמה מצויינת. שם הנהיגו בוררות חובה, וזו אולי הדוגמה שנותנת תשובה ניצחת להצעה שאתם מציעים. אחוז השביתות וההשבתות באוסטרליה הוא הגבוה ביותר בעולם, הם עברו מזמן את איטליה.

הצעה זו שאתם מציעים כדי לנגח את הממשלה, את ההסתדרות, את ציבור העובדים, כאילו בהצעה זו אפשר לפתור את הבעיות של כל המערכת הסבוכה של יחסי העבודה — — —

מנחם בגין (הלכוד):
אדרבה, ננסה שנה אחת בוררות חובה.

משה שחל (המערך):
זה לא משחק שננסה ונראה.

היו"ר י. ישעיהו:
תנו לנואם לשאת דבריו בלי הפרעות.

משה שחל (המערך):
נראה מה קרה בעולם. בעולם זה לא הצליח. הנה אתם באים, מורידים מהקולב בגד ישן ומציעים שנאמץ אותו לעצמנו.

היו גם מקרים אחרים. צווי ריתוק פתרו בעיות? היתה שביתה של עובדי נמלים באנגליה, בית־הדין לעבודה הוציא צווים. מאחר שלא צייתו לצווים, קבע עונשי מאסר. למחרת פרצה שביתה של 300,000 עובדים, וצריך היה למצוא נימוק משפטי לבטל את פסק־הדין של בית־המשפט, כי אנגליה כולה עמדה בפני דילמה קשה מאוד: מצד אחד לא להפר פסק־דין של בית־משפט, מצד שני נוכחו לדעת שכפייה של בית־דין ביחסי עבודה לא יכולה להצליח.

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):
ומה בעניין הפרעות בעבודה, האטה, כשיש הסכם — גם כאן אין מקום לבוררות?

משה שחל (המערך):
חבר־הכנסת בן־מאיר, תשמע את המשך דברי.

היו"ר י. ישעיהו:

אני מבקש לא להפריע את הלך מחשבתו של הנואם. הוא אינו נואם מן הכתב, וזה יתרון, אבל לא צריך להפריע את מחשבתו. חבר־הכנסת בן־מאיר, אתה תעלה עוד מעט לדוכן ותגיד מה שיש לך להגיד, גם שאלות וגם תשובות.

משה שחל (המערך):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, כל מי שחושב שאפשר לפתור בעיות אלו על־ידי נאום, על־ידי הטפה, על־ידי כפייה או על־ידי סאנקציה, אינו אלא טועה ומשלה את עצמו. אנחנו יכולים לנאום כאן נאומים יפים וטובים. הם לבדם לא יפתרו את הבעיה אם לא נטפל בה טיפול הרבה יותר יסודי.

אני מסכים עם דברי שר התחבורה, שהשאלות העומדות היום על הפרק הן שאלות עקרוניות מאוד לדרך חיינו בעתיד ויש צורך בהרגשת ליכוד כוללת, שהציבור כולו ירגיש שמוטלת עליו חובה בתקופה שה־משק נמצא במצב חירום ומתחייבים שינויים יסודיים במערכות רבות מאוד.

שביתות ההאטה וההשבתות שהיו לחלק מהנוף בחב־רת "אל על" הן דבר חמור. שלוש השביתות של עובדי התחזוקה ב"אל על" בחודשים האחרונים גרמו נזק של 10 מיליון לירות, וכל יום נוסף של שביתה מוסיף הפסד של מיליון לירות. המאבק המתנהל ב"אל על" אינו חדש. ההנהלה אינה שבעת רצון מהתנהגותם של 600 עובדי התחזוקה. ארבע שנים מעלים עובדי התחזו־קה אותה תביעה של שיבוצם מחדש לפי דירוג טכנאים במקום דירוג פקידים שבו הם משובצים היום.

שר־התחבורה ג. יעקבי:

הם אינם משובצים היום בדירוג פקידים. הם משוב־צים בדירוג של טכנאי תעופה. כל הטיעון הזה שהם משובצים בדירוג פקידים הוא חסר כל שחר.

משה שחל (המערך):

איני מכיר את המושג טכנאי תעופה. אני יודע שהם לא רואים עצמם משובצים כטכנאים ועל זה הוי־כוח.

הנזק שנגרם לחברה בשביתה זו אינו נזק של כסף בלבד. חברת תעופה בין־לאומית כ"אל על" זקוקה לתדמית, וחלק מהתדמית הוא דיוק בשירותיה ורציפות שירותיה של החברה, כדי שתוכל להתמודד עם חברות אחרות בעולם. במיוחד בתקופה זו שבה אנחנו זקוקים לתדמית חיובית, אנחנו זקוקים לקשר עם העולם, אין לקבל את פריקת העול בשביתת עובדי התחזוקה שגר־מה נזקים רבים לחברה ולמדינה. בין היתר גרמה לכך שנוסעים רבים ביטלו את כוונתם לבוא לישראל מפני שהם רוצים לנסוע אך ורק בחברת התעופה "אל על".

רבים שואלים אם הפסקת הטיסות היא מאבק יוקרה בין ההנהלה ובין העובדים, או שמא זה מחוסר ברירה.

אני רוצה לומר כאן דבר אחד שאולי כדאי להת־ייחס אליו: חוק יישוב סיכסוכי עבודה מאפשר לשר התחבורה, לממשלה ולצדדים בסיכסוך להכריז על שבי־תה שלא אושרה בשירות ציבורי — ותחבורה אוירית כלולה בחוק במסגרת השירותים הציבוריים שעליהם חל החוק הזה — כשביתה בלתי־מוגנת לעניין סעיף 62 לפקודת הנזיקין. אם ימשיכו עובדי התחזוקה לעמוד במריים לאחר שההסתדרות הסירה את ההגנה המקצועית מהם, אני חושב שיש מקום לשקול אם לתבוע מהם לח־זור מיד לעבודה, ואם לא יעשו כן — להגיש נגדם תביעות על נזק שגרמו לחברה.

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):

פעם הגישו תביעות, והקנסות לא שולמו עד היום. אולי תשאל מי שילם פעם קנסות.

משה שחל (המערך):

כאן אמרו שכדאי לנסות. אני מציע לשר התחבורה לשקול הפעלת הסעיף הזה בחוק. ההתייחסות אל השבי־תה חייבת להיות מתוך רגש של אחריות והירהורים מע־מיקים על שיטת השכר במשק. יש להצטער על התדר־דרות יחסי העבודה בין העובדים ובין ההנהלה בחברת "אל על". וחובה היא להרהר ביחד בשרשי הבעיה.

אין ספק שאחת הסיבות לשביתות התכופות נעוצה במאבק הסמוי בין איגודי העובדים המפוצלים בחברה — מי יהיה תקיף יותר ומי מהם יצליח להשיג יותר הישגים בשביל חבריו למקצוע. העדר איחוד של ועדים מחייב את החברה לחתום בו־זמנית על הסכמי עבודה עם האיגודים הנפרדים. מצב זה מחייב את החברה ואת העובדים לסיים את המשא־ומתן בהקדם ולא למשוך אותו יתר על המידה. המציאות שבה חלק מהעובדים בחברה מקבל משכורות המגיעות ל־10,000 לירות נטו לחודש גם היא איננה תורמת לרגיעה ביחסים בין העוב־דים השונים בחברה. הדבר גורם ודאי למתחים שאנו רגילים להם בחברה הישראלית, שבה כל אחד מסתכל לא על שכרו שלו אלא על השכר של חברו.

שיטת שכר שבה מעלים אוטומאטית מדי שנה בש־נה את השכר הופכת את המשא־ומתן בין העובדים להג־הלה לתגרנות בשוק, וכאן כל מי שמגלה יותר תקיפות הרי זה משובח.

המצב במשק מחייב שיטת שכר שבה העובדים יהיו שותפים למאמץ להגברת הפריון והעלאת שכרם תהיה פונקציה של העלאת התפוקה בחברה. אנו צריכים לש־אוף למצב שבו העובדים יהיו מעוניינים ברווחיות גדו־לה יותר במפעל שבו הם עובדים.

תופעה נוספת היא התופעה שבה קומץ קטן של נציגי עובדים, שלושה חברי ועד, יכולים להחליט כיצד לנהוג ולמעשה על־ידי התנהגותם לקבוע את התנהגות חבריהם.

הגיע הזמן לקבוע בחוק כי הכרזה על שביתה במקום עבודה לא תיעשה אלא לאחר שתתקיים הצבעה חשאית בקרב העובדים, בפיקוח אירגון העובדים היציג. חברי הכנסת, כולנו צריכים להתאחד בפנייה אל עובדי התחזוקה שיחזרו מיד לעבודתם. אנו חייבים להודיע להם שכבר הם גורמים נזק גם לחברה שהם עובדים בה, גם למשק המדינה וגם להם עצמם.

התופעה של השביתה בחבדת "אל על" על רקע הר־גיעה היחסית במישור יחסי העבודה בולטת יותר מתמיד, כי קומץ זה של עובדים נוטל את החוק לידיו ועושה דין לעצמו, איננו יכולים להרשות קיומה של תופעה זו.

אני חושב שההסתדרות בהחלטתה מאמש גילתה בעניין זה אומץ־לב. היא הודיעה ברורות מה דעתה על קבוצת עובדים זו שאיננה נוהגת בהתאם לסדר המקובל והדרכים המקובלות. עובדים אלה אינם פועלים במסגרת הסולידאריות המחייבת אותם כחלק מציבור גדול שחובתו לפעול בהתאם לצרכי המשק והחלטת איגוד העובדים המייצג אותו, ויחד אתו לקדם את ענייני העובדים.

אני מקווה שהפנייה מעל במה זו לציבור העובדים תיפול על אוזן קשבת, והעובדים יחזרו מיד לעבודה סדירה בחברה. ואז תהיה מוטלת חובה על כולנו, ובמיוחד על המטפלים בנושא, לבדוק את מערכת יחסי העבודה בחברה במטרה להשתית אותם על יסודות יציבים יותר, תוך בדיקת הנושאים העומדים על הפרק.

היו"ר י. ישעיהו:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת בן־מאיר, ואחריו לחבר־הכנסת דרניצקי (יודין).

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, במשך שבע השנים האחרונות ניסו גורמים עוינים למדינה להתנכל לחברת התעופה הלאומית שלנו, לחברת "אל על", ולעשות כל שביכלתם כדי לשתק את החברה הלאומית, ולוא גם לתקופה מוגבלת. מזימתם זו לא הצליחה. מאז שנת 1968 מנסים מחבלים להבריח נוסעים מ"אל על", לשתק את החברה, להפחיד אנשים לטוס בה, והתוצאה היא הפוכה, בזכות טייסיה של החברה, דייליה, הנהלתה ועובדיה, שעליהם גאוות המדינה — ובצדק — נמנע הדבר. אף לא יום אחד וגם לא שעה אחת לא הצליחו לא המחבלים ולא אירגונים בין־לאומיים עוינים, אשר ניסו בהזדמנויות שונות, בצביעות הרגילה האופיינית לעולמנו, להטיל חרם על הטיסות. הם לא הצליחו בכך אפילו למשך עשרים וארבע שעות, כאשר הופל המטוס הלובי, או כאשר יורט מטוס שאמור היה להטיס את הרוצח גורג' חבש. הנהלת החברה, טייסים ועובדים וגורמי הבטחון הצליחו למנוע איזה שהוא שיבוש או הפרעה בטיסות החברה, ולוא גם לשעה אחת, במשך כל השנים הללו. שום גורם לא הצליח לפגוע בפעילות הסדירה של חברת התעופה הלאומית שלנו, שדגל המדינה מתנוסס על מטוסיה, ודגל זה מגיע לכל קצוות תבל.

והנה לצערי הרב, דווקה היום אנו עדים לשיתוקה המוחלט של החברה, להשבתת כל מטוסיה החונים היום בשדה־התעופה לוד כאבן שאין לה הופכין וזאת לא בגלל אויבים או גורמים עוינים, שעליהם התגברנו, אלא בשל סיכסוך עבודה בתוכנו. על כך לא מצאנו את הדרך להתעלות ולהתגבר. אותו סיכסוך הוא שהביא לשיתוקה המוחלט של החברה ומי יודע לכמה זמן.

ולוא מדובר היה בסיכסוך עבודה רגיל ומקובל, היה זה סיפור אחר. אני רוצה לומר לאותם חברי כנסת שדיברו על הנושא של בוררות חובה, כן או לא, שאני באופן חד־משמעי טוען כי במדינה דמוקראטית צריך להגן על חופש השביתה ועל חופש המשא־ומתן הקולקטיבי. אבל זכות השביתה אין פירושה זכות הסחיטה — וההבדל בין שביתה לבין סחיטה הוא לא רק בין האות שין או סמך; זהו ההבדל בין יחסי עבודה וסדרי עבודה תקינים במדינה דמוקראטית, שבה יש זכות לציבור העובדים לשבות, לבין הפקרות ביחסי עבודה. יש להבדיל בין שביתה אמיתית, בהתאם להחלטת העובדים ועל הסכם עבודה, לבין שביתה בשיטות הפסולות והמשונות שהצלחנו להנהיג, שיטות שהן מחללות את קדושת העבודה ואת קדושת השביתה גם יחד.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):

אתה מתכוון להשבתת העבודה.

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):

אני מתכוון לשביתת־האטה אשר מחבלת בפעילות החברה. אני מתפלא שאתה רוצה להגן על שיטה כזו. יש הסכם עבודה, פג תקפו ב־31 בדצמבר — — —

יעקב ז'אק אמיר (המערך):

על מי אני רוצה להגן תשמע עוד מעט.

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):

אני נגד חוק האוסר שביתות, ואני אומר זאת באופן הברור ביותר. אי־אפשר להכריח אנשים לעבוד. אבל אני בעד חוק — ויש חוקים כאלה במדינה, לצערי לא מקיימים אותם, אם כי ייאמר לזכותם ולשבחם של הממשלה ושר התחבורה שאולי הפעם יש נסיון כן לעמוד על ביצוע החוקים הללו. אני מחזק את ידי הממשלה שתעמוד עד הסוף על כך. אבל יש חוקים. מסתיים הסכם עבודה, מתנהל משא־ומתן קולקטיבי, לא מגיעים לעמק השווה, יש תקופת צינון, העובדים מתכנסים ומחליטים כי לפי ההסכם המוצע הם אינם רוצים לעבוד. זוהי זכותם, שישבתו אפילו במשך חודשים. כך נהוג במדינות מתוקנות. בארצות־הברית יש שביתות, ולעתים שביתות ארוכות. אבל ברור מתי יכולה לפרוץ שביתה ועל מה, מה היא הפרוצדורה להכרזת שביתה. אין שם אותה קומבינאציה או אותה חוכמולוגיה שיש שביתה או אין שביתה. זו הפעם הראשונה שאנו שומעים את הוויכוח המוזר הזה שיש שביתה, אבל העובדים אינם מוכנים להודות שהם שובתים. איזה מין דבר הוא זה? איזה מוסר מינימאלי יש כאן לגבי קדושת השביתה שעליה צריך להגן? זו איננה שביתה. זוהי סחיטה. התרגלנו כבר לכך שבבוקר אחד בהיר באים מאות ואלפי נוסעים ל"אל על" והם אינם יודעים אם מטוסי החברה יטוסו בזמן או לא. בשעה 6 בבוקר באים עובדי התחזוקה ובשעה 6.30 הם מחליטים שאינם עובדים במשך 5 שעות או 3 שעות. הם פותחים בשביתת־האטה. מטוס שהכנתו נמשכת שעתיים, לפתע דרושות להכנתו 8 שעות. דבר זה פוגע באופן החמור ביותר בחברת התעופה הלאומית שלנו, שכולנו יודעים מהי חשיבותה. אני זוכר אותם ימים בקיץ כאשר מדינת ישראל היתה מנותקת ורק חברת "אל על" היא אשר שמרה על הקשר היחיד בין המדינה והעולם. האם איננו יודעים איזה ערך יש לכך? זה לא יסולא בפז. בצדק אמרו שגאוות המדינה על כך. אנו צריכים לשמור על החברה כעל בבת־עינינו. והנה באים ופוגעים בכל סיכוי של החברה להיות חברה רווחית. זוהי אחת החברות המעטות — ואני אומר זאת לזכות החברה — שהצליחה לשמור על מעמדה בענף קשה זה, כאשר חברת "פאן־אמריקן" צריכה להימכר לשאח של איראן ואילו חברת ט.ו.א. תלויה בחסדה של הממשלה הפדראלית האמריקנית בבקשת הלוואה דחופה של מאות מיליוני דולארים, שאם לא כן היא סוגרת את שעריה. ולמרות

כל זאת חברת "אל על" מסיימת את השנה ללא הפסד, עם מאזנים מאוזנים. עובדה זו ראויה לשבח. אבל איך אפשר לצפות שהחברה תוכל להצליח, כשחותרים תחת יסוד קיומה של חברת התעופה הלאומית? יסוד קיומה הוא בדייקנות, בסידורי טיסה, שאדם הנוסע יידע מתי הוא עוזב ומתי הוא מגיע. שאם לא כן, הוא יכול לנסוע באניה. אם הזמן כבר לא משנה לו, והוא יכול לחכות שבועיים — יסע באניה. הוא נוסע במטוס כי הוא רוצה לחסוך זמן.

(ק ר י א ה: אין כבר אניות.)

אומרים לי שיש עוד אחת שעדיין שטה בימים.

לכן, אדוני היושב־ראש, אין ספק שהדבר חמור מאין כמוהו. הדבר נוגע לשורש הבעיה, לשורש הבעיה של השביתה. ואני רוצה להגיד לחבר־הכנסת שחל בעניין בוררות חובה: הסוגיה איננה פשוטה. אני מסכים. אמרתי שאינני מאמין כי אפשר לחוקק חוק שיאסור כליל שביתה, בכל התנאים. לא. אבל אפשר לחוקק חוק שימנע הפקרות ביחסי עבודה. וכאן מדובר על הפקרות ביחסי עבודה, לא בשביתה, וכולם צריכים להתאחד בתמיכה בעמדה התקיפה של הממשלה בעניין זה. כי לא מדובר כאן בשביתה. אמרתי: זה מחלל את המושג "שביתה". זוהי האטה וסאנקציות וחבלה בעבודה סדירה. רוצים לשבות — שיהיה להם האומץ, וכשיגיעו לחידוש ההסכם לא יחדשו. זה נקרא מאבק מקצועי חפשי. מי שיש לו יותר זמן וסבלנות — מצליח.

לכן, אני רוצה להעיר שלוש הערות: ראשית — אני בהחלט מחזק את ידי הממשלה, אמנם באיחור רב, כי זו לא הפעם הראשונה שהבעיה עולה ב"אל על" ובין עובדי התחזוקה. אבל מוטב מאוחר מלא כלום. ואני פונה לממשלה: הממשלה פה בהחלט קבעה מבחן כוח. לא כוח לממשלה מול עובדים; מבחן כוח למשטר החוק, ובמיוחד אני אומר זאת לאגף הזה של הבית, שבנושא אחר לגמרי וללא כל השוואה, בנושא חיובי ולא חבלה פראית, העליתם את דגל החוק ואמרתם: משטר החוק זה דבר חשוב, מעל לכל. כאן המבחן הוא מבחן בין משטר חוק ובין "איש הישר בעיניו יעשה", ואז לא תהיה מדיניות כלכלית ולא יהיה משק.

משה שחל (המערך):

האנאלוגיה נכונה. שני הדברים — לא.

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):

האנאלוגיה רחוקה מאוד מלהיות נכונה. אבל אתם, שאו דיברתם ורוממות החוק בגרונכם — נראה עכשיו מה יהיה בפיכם. אמרתי שהאנאלוגיה רחוקה מאוד, אבל קל־וחומר תראו איך תעמדו עכשיו על החוק. בפרט נראה איך מפ"ם, שתמיד נזהרת על משטר החוק, תעמוד על החוק ומה תגיד כאן. גם פה יש חוק. שם אין בכלל חוק, ושם לא היתה הפרת חוק. כאן יש הפרת חוק.

אני פונה איפוא לממשלה ואומר: אם, חלילה, הממשלה תיכנע בנושא זה — הרי שואת תהיה מכה נוראה לכל סיכוי שלה להבריא את המשק. אני קורא איפוא לחזק את ידי הממשלה ואת ידי שר התחבורה, ואני הראשון שרוצה להודות שכאשר היתה שביתת הימאים אמרתי לשר התחבורה: כשתהיה שביתה ב"אל על" — נראה איך תראו אותו אומץ־לב. והוא הראה זאת. צריך לא להיכנע בנושא זה, אלא לדעת לעמוד, ולו גם יהיה לאורך הרבה זמן, ולו גם יהיה זה כרוך באמצעים ובהפסדים גדולים.

נקודה שנייה, רק הערה אחת ועוד אחת, ובזה אסיים: צר לי מאוד לומר שאין ספק, לדעתי, שביסודו של דבר השביתה הזאת יותר מכל דבר אחר מסמלת את כשלונה של ההסתדרות, אותה ההסתדרות שכאשר זה מגיע לנושאים אחרים, יודעת להראות את כל כוחה, את כל גבורתה. אינני יודע בכלל למה קולו של ירוחם משל לא נשמע בנושא הזה. רק את וושצ'ינה שומעים כל הזמן. אולי משל בחוץ־לארץ, אינני יודע. מדוע לא שומעים אותו? איפה ההסתדרות? איפה סמכות ההסתדרות? האם ההסתדרות יכולה לדבר גבוהה רק מול מעסיקים וממשלה, אבל כשמגיע לדבר מול עובדים אין לה כל כוח, חסירה הגנה מקצועית ונגמר, והולכים הביתה? אם ההסתדרות לא תוכל כאן להטיל את מרותה — זה יהיה כשלונה של ההסתדרות.

ומשפט אחד גם לממשלה. כפי שאמרתי, אני משבח את העמידה התקיפה שיש להתמיד בה עד הסוף, כי כאן כל עתידו של המשק. אבל אסור להתייחס רק לנושא זה ולסיכסוך ספציפי זה ואסור לסיים את העניין מבלי שתהיה הבראה יסודית במצב יחסי העבודה ב"אל על". שמעתי כמה וכמה פעמים את זעקת "אל על" על ריבוי ועדי עובדים. וכל אחד יודע שזוהי צרה צרורה, וכשיש בכל פעם התחרות בין 13 ועדי עובדים — לא יהיה שקט. זוהי הזדמנות לתקן את הדבר הזה. העיוותים האלה, הבעיות האלה שקיימות כשיטה, כמסגרת, אם אותם לא נתקן — גם אם נגיע הפעם להסדר ויחזרו לעבודה, מחר זה יחזור על עצמו. צריך לטפל בשרשי הבעיה, קודם כל שיהיה ועד עובדים אחד ב"אל על". צריך לטפל בשורש הבעיה.

למשל, מה שהעיר חבר־הכנסת שחל: הבה נציע מחר הצעת חוק משותפת, וניאבק להעבירה: שאין שביתה בלי הצבעה חשאית אצל העובדים. מה יכול להיות חשוב יותר לזכותם של העובדים מהדבר הזה? למה ועד של חמישה יכול להכריז על שביתה ולהשבית את כל התעופה הלאומית? צריך לא רק לדבר על זה, אלא לעשות זאת.

הממשלה היתה צריכה להביא זאת ולזרז את העניין. לכן מעל בימה זו אני מחזק את עמדתה התקיפה של הממשלה בשעה זו ואני קורא, כמו קודמי, לעובדי התחזוקה של "אל על" — ואין ספק שיש להם הישגים גדולים בתיפעולה של "אל על" במסירותם בימים הקשים של החברה ובימיה הקשים של המדינה: בל יפגעו במו ידיהם בחברה שהיא בבת־עינה של המדינה.

ואני קורא כאן, אני בטוח בשם כל חברי הבית, לעובדי התחזוקה שיהרהרו, לפני שיהיה מאוחר. בפרט שאנחנו חיים בשעת־חירום. ואף שהממשלה איננה מכירה בזה — העם מכיר בזה ותובע שיתעלו לשעת־החירום ויפסיקו את שביתת־ההאטה, ובכך יחזרו לתנאי עבודה סדירה, כדי ש"אל על" תוכל להצליח כחברת תעופה, ונזכה במהרה בקרוב שוב לראות את מטוסי "אל על" ואת דגל המדינה טסים בשמי העולם.

היו"ר י. ישעיהו:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת דרניצקי (יודין), ואת ריו לחבר־הכנסת דוד לוי.

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך):

כבוד היושב־ראש, חברי הכנסת, הקשבתי לוויכוח כפי שהתנהל עד הרגע הזה, וכמעט וחשבתי כי הנה באו ימות המשיח. נציג הליכוד מברך את הממשלה, חבר הכנסת בן־מאיר דואג לסמכותה של ההסתדרות. ממש תקופה חדשה התחילה.

בעיני, הרגשות האלה שבוטאו על־ידי נציגי האופוזיציה ודאגתם לממשלה ולהסתדרות ולעובדים — חשודים במקצת.

יהודה בן־מאיר (חזית דתית לאומית):

אתה חושב שלך יש מונופול על דאגה לענייני עובדים? למפ"ם יש מונופול על דאגה לענייני עובדים?

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך):

מעל בימת הכנסת יש חופש הדיבור, נדמה לי.

אני רוצה לומר כי לנושא יחסי העבודה עוד אנסה לומר מלים אחדות. עתה אתחיל את דברי בהתייחסות לסיכסוך הקונקרטי, לסיכסוך העבודה החמור ב"אל על".

ללא היסוס אני מצרף את קולי לקולה של הממשלה, לקולה של ההסתדרות ולקולם של כל אלה אשר פונים ברגע זה אל עובדי התחזוקה ב"אל על" בתביעה להפסיק את השביתה; וכמובן — לחברת "אל על" בתביעה להפסקת ההשבתה. אני סבור כי לא הכנסת היא המקום לברר את בעיות עובדי "אל על", אלא הסתדרות העובדים, העושה זאת במשא־ומתן חפשי עם הנהלת החברה, בהשתתפותם של ועדי העובדים ב"אל על". ואני חושב כי טובה שעה אחת קודם להפסקת סיכסוך העבודה על־ידי מסירתו למשא־ומתן המקובל בהתאם להסכמי העבודה הקיימים בחברת "אל על". אני פונה אל הצדדים בלי לנסות לקבוע ולהביע כאן את דעתי על אותן בעיות אשר שימשו גורם בלתי־אמצעי לסיכסוך העבודה האחרון או לסיכסוכי העבודה שקדמו לו.

אינני נוטל לעצמי את הזכות לקבוע מעל במה זו האם עובדי התחזוקה אינם צודקים בנקודה זו או זו. לא אני ולא חברי כנסת אחרים בחנו את העניין ואין הם, לדעתי, רשאים לדבר על פרטי הבעיה המעסיקה היום את העובדים, את ההנהלה, את ההסתדרות ואת הציבור כולו.

אני גם אינני מנסה, על־ידי הפניית תביעה זו לעובדי "אל על" לחידוש עבודה תקינה, לחוות דעה על מכלול בעיות אירגוניות־חברתיות אשר מעסיקות ציבור של אלפי העובדים. בתביעה זו גם אינני מתכוון להטיל דופי כלשהו בציבור עובדים אשר מעולם לא שמעתי קובלנה זו או זו על מידת מסירותו לעבודה, נאמנותו לתפקידו, פריון עבודתו וגילוי אומץ־לב אזרחי בכל מקרה כאשר זה נדרש על־פי הנסיבות. מה שאני רוצה לומר הוא דבר פשוט בתכלית: זה סיכסוך עבודה חמור, אשר גורם נזק כלכלי למדינה, ופוגע בתיירות. יש לו השפעות על מצב הבטחוני של המדינה, הוא פוגע ברגשות הציבור היהודי בעולם כולו, שמתגאה ב"אל על" בעמידתה ללא חת מול האיומים של הטרור הערבי. איננו מבין מדוע חברה זו דווקא מסובכת בסיכסוך עבודה כה חמור, ואני מאמין כי למרות חומרתו אפשר בלי ספק למצוא דרך לפתור את הבעיות הכרוכות בו.

אני רוצה לומר מעל במה זו לעובדי התחזוקה ב"אל על": יש וקורה שעובד, באין ברירה, נוקט נשק של שביתה, על דעתו ועל אחריותו. זה מקרה קיצוני של התפתחות ביחסי העבודה כאשר נכשלים כל הצינורות המקובלים של טיפול בבעיות האלו. אולם אני מעז לומר, כי לא אני, לא הציבור, לא ההסתדרות איננו רואים בסיכסוך עבודה זה אחד מאותם המקרים אשר מצדיקים, באין ברירה, נקיטת נשק קיצוני של שביתה בלתי־מאושרת אפילו על־ידי ההסתדרות. ידוע כי היו פניות בלתי־פוסקות של הסתדרות העובדים לוועד עובדי התחזוקה בהצעה לטיפול יסודי ושורשי בכל הבעיות אשר מעסיקות את הציבור ומשמשות סלע מחלוקת בינו ובין החברה, ולפי אינפורמאציה — אני סבור אינפורמאציה מהימנה, העומדת לרשותי — ההצעות האלה של ההסתדרות נדחו עד כה.

אני חושב שעובדי התחזוקה ב"אל על" חייבים להבין ששביתה המנתקת עורק התחבורה החשוב ביותר בין ישראל והעולם כולו והמתנהלת בלי תמיכת דעת־קהל, בלי תמיכתה של ההסתדרות ואפילו בלי הסכמתם של רוב עובדי "אל על", ראוי לחשוב עליה עוד פעם בטרם מחליטים להמשיך בה ולו רגע אחד נוסף.

אני חושב שלא מיותר לפנות מעל במה זו גם לחברת "אל על". בכל זאת כל אחד מאתנו שיש לו נסיון כלשהו ביחסי עבודה, ואפילו איננו מצדיק עובדים במקרה קונקרטי זה או זה, עומד תוהה מול חזיון של שבעה סיכסוכי עבודה הבאים ברציפות זה אחרי זה במקום עבודה אחד.

בלי להזנות בכך את תביעתי להפסקת השביתה פונה אני מעל במה זו גם להנהלת חברת "אל על" ומייעץ לה לבחון באופן יסודי את מערכת יחסי העבודה ולנסות לענות על כמה שאלות שכאילו מתבקשות מאליהן. הייתי רוצה לדעת מה היא מידת תשומת־הלב אשר מקדישה חברת "אל על" לאותם גורמים "תת־קרקעיים" הגורמים לזעזועים בלתי־פוסקים שם. הייתי רוצה לדעת אם חברת "אל על" מקפידה על מדיניות שכר אחידה לכל, גלויה לאור השמש, המתנהלת על־פי קריטריונים גלויים, אחידים ומחייבים את הכל החל מהמנהלים בדרגות הגבוהות ביותר ועד אחרון העובדים. אני רוצה לשאול את הנהלת חברת "אל על" מדוע היא משלימה במשך שנים עם קיום של כמה ועדי עובדים, וכתוצאה מכך עם הפיצול בקרב ציבור עובדים אשר מכניס אנדרלמוסיה, התחרות פנימית ומערכת יחסים מעוררים בין קבוצת עובדים אחת לזולתה. נדמה לי כי על חברת "אל על", עם חידוש העבודה, שאני מקווה כי יבוא כל רגע על־פי פניית ההסתדרות ועל־פי פנייתנו, לנסות אפשרות להיכנס, ביחד עם ההסתדרות, לבחינת כל הסוגיות האלה, שכנראה יש להן השפעה בלתי־מבוטלת על מה שמתרחש בשטחי יחסי העבודה ב"אל על".

אני דוחה לחלוטין הצעת כוב לפתור את הבעיות על־ידי פאטנט ישן נושן של בוררות חובה ביחסי עבודה. אולי יגידו אלה שמציעים בוררות חובה באיזו מדינה דמוקראטית קיימת כיום בוררות חובה?

(ק ר י א ה: בברית־המועצות.)

בסדר, זה נרשם בפרוטוקול.

אני רוצה לדעת באיזו ארץ, אשר ישראל פחות או יותר דומה לה מבחינת מבנה כלכלי וחברתי, באיזו ארץ יש טיפול ארביטראריי אנאכרוניסטי ביחסי העבודה? באיזה סיכסוך עבודה, מאלה שמעסיקים את החברות בימים כתיקונם, במיוחד בימים אלה, ימי האינפלאציה הדוהרת, מטפלים כך? באיזו ארץ מטפלים כך בבעיות יחסי עבודה?

ויש לי גם משהו לומר לאנשי הליכוד ביחס לתביעתם למשטר של בוררות חובה. אני מזהיר את אנשי הליכוד מפני בוכהאלטריה כפולה בטיפול ביחסי העבודה. הרי אנו חיים בארץ הזו, אנו קוראים עתונים, שומעים ראדיו ומקשיבים למה שמתרחש במערכות העבודה. מצד אחד מנסים אנשי "ליכוד" להיות הקיצוניים ביותר בהצגת תביעות כלכליות וסוציאליות במקומות העבודה, ומשתדלים להפנות את העובדים שיתבעו בכל דבר את המאקסימום, מעל ומעבר לכל מה שהסתדרות העובדים מחליטה ומסוגלת להחליט, ומן הצד השני, אחר כך באים לומר במליאת הוועד הפועל או בישיבת הכנסת, שהטיפול בתביעות האלה יסתדר בבוררות חובה. זה בעיני יחס לעובדים שגובל בזילזול גמור באינטליגנציה שלהם. אני רוצה להימנע משימוש בביטויים חריפים, אבל יחס זה מבטא העדר גישה ישרה והוגנת לאותם נושאים שמציגים לפני ציבור העובדים.

חברי הכנסת, לאמיתו של דבר הגענו לנקודת מיפנה ביחסי העבודה, וייתכן שאין אפשרות לחזור ל"תור הזהב" של אותם יחסים מסודרים שנתקיימו לפני שנים. צריך לפתוח דף חדש, בעיקר בחברות הממשלתיות והממלכתיות. אני סבור, כי בלי קשר לצורה שבה יסתיים סיכסוך עבודה קונקרטי זה, הגיעה השעה להעלות את יחסי העבודה לרמה גבוהה יותר — רמה שתקנה לעובדים שיתוף בהנהלת המפעל, ותיתן להם חלק שווה באחריות לניהולו, לגורלו ולהתפתחותו והשתתפות ברווחים. שיתוף של עובדים בהנהלה יביא, לפי דעתי, בחשבון הסופי גם תרומה ליחסי העבודה. יהיה זה שלב חשוב בדמוקראטיזאציה של החברה, ובכך טמון הפתרון לבעיות המורכבות של יחסי העבודה בארצנו.

היו"ר כ. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת לוי, ואחריו לחבר־הכנסת ורדיגר.

דוד לוי (הליכוד):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, צר לי לקבוע, לאחר ששמעתי את דבריו של חבר־הכנסת יודין, שהוא דיבר כאילו הוא נמצא על במת בחירות ולא על במת הכנסת, ובמקום להתייחס לנושא הספציפי של השביתה ב"אל על" התחיל לגולל בפנינו את מצע מפ"ם.

חברי הכנסת, מה שקורה היום בחברת התעופה הלאומית "אל על" שלנו, ניתן לתארו בימים כתיקונם כדמוראליזאציה, ובתקופת חירום כדסטרוקציה עצמית. אולם לא באתי על במה זו רק כדי לגנות את השובתים — ואני מסתייג מהשביתה הזאת, על כל הצרות והנזק שהיא גורמת למדינה בשעה זו; אני חייב לומר שלא שמעתי מצד הממשלה, ולא מפי דובריה המוסמכים, מה יהיה הפתרון ביחס לשירותים החיוניים. האם עלינו להמשיך כפי שעשינו בסיכסוך הזה ולהמתין עד שתיסגר החברה, עד שההסתדרות תפסיק את תמיכתה ותסיר הגנתה מן העובדים? אני שואל שאלה את השר יעקבי: האם אתה, שדגלת בעבר בבוררות הובה, מסתייג היום מהרעיון הזה ומצטרף למגנים את הרעיון? הרי הממשלה ניסתה את הכל: צווי ריתוק, סיוע של פקידי מס הכנסה נגד עובדים, פנייה לבית־משפט. האם בזה תרמנו לפתרון הבעיה? אולי אנו מצליחים לסיים שביתה, אבל מכאן לומר שאנו פתרנו את הבעיה — רחוקה עדיין הדרך.

על הממשלה להסתלק מהתנגדותה הארכיאולוגית לבוררות חובה. היא נדבקת באידיאולוגיה מיושנת שאינה עומדת במציאות. והיא, על־ידי הנזק והבזיון שגורמת הן לציבור העובדים והן למשק, באה לכנסת וקוראת לכל חברי הכנסת ואומרת: אמנם כן, זה איננו פתרון, אבל בגלל השעה, בגלל חומרת המצב ובגלל הנזק — הבה נצא כולנו יחד בקריאה לשובתים שישובו לעבודה. גם כאן אני רוצה לומר: לאחר שנודע לנו מ"שידורי ישראל" כי אכן השובתים חזרו לעבודה ומוכנים לקבל את מרות ההסתדרות, הזדרז השר להודיע שלא זו הבעיה. אם כן, כאן אנו עומדים ממש בפני התנצחות של כוח.

שר־התחבורה ג. יעקבי:

זה אידיאל או בסיס?

דוד לוי (הליכוד):

אני מבין שכבוד השר הזדרז להודיע, כי ההשבתה לא תיפסק. אם ההצעה בהסתדרות היתה כפי שהיתה אתמול, כאשר השתתפתי בישיבת הוועד הפועל, שאם העובדים יקבלו על עצמם את מרות ההסתדרות, הבעיה תיפתר — שמעתי שהעובדים אמנם קיבלו על עצמם, את מרות ההסתדרות, ואין כאן עוד עניין של שביתה, אלא עניין של השבתה. זו התנצחות עם עובדים.

שר־התחבורה ג. יעקבי:

כך שמעת?

דוד לוי (הליכוד):

כך שמעתי. איננני יודע אם זו הדרך. מכל מקום, מי שאיננו רוצה בהשבתת "אל על" או שירותים חיוניים אחרים, ואני מאמין שאיש איננו רוצה בכך, חייב להסביר איזה מכשיר אלטרנאטיבי לשביתה הוא מציע. עד עכשיו ניסו הממשלה הנוכחית ואלה שקדמו לה את הפתרונות הבאים: צווי ריתוק אדמיניסטראטיביים, צווי מניעה משפטיים, הליכים פליליים, הסתייעות בפקידי מס הכנסה נגד עובדים, וכעת — סגירת חברת התעופה הלאומית "אל על" והסרת הגנת ההסתדרות מחבריה השובתים. למרות שפע האמצעים והרעיונות האלה שלא עמדו במבחן, למרות הבזיון והנזק שנגרם הן לשובתים והן למשק, הממשלה עדיין לא הביאה לפני הבית שום פתרון או אפילו הצעה שתוכל להוביל אותנו אל הפתרון.

אני חייב לומר שאם הממשלה דוחה את תביעת העובדים ואינה מוכנה לבוררות אתם, הברירה היחידה הנותרת להם — וכל איש שבא במגע עם העובדים יודע זאת — היא כניעה או שביתה. זו הברירה. ולדעתי היא בלתי־הוגנת, מפני שהיא פוגעת או בעובדים או במשק. בסיכסוך ב"אל על" אין אנו יודעים מי ינצח; יודעים אנו מי יפסיד — הציבור והמשק.

דווקא בימים אלה אין הדעת סובלת כי בשירותים

חיוניים נמתין עד שניווכח מי יכריע במבחן הכוח הזה. לוקסוס כזה, חברי הכנסת, הוא מעל ליכלתנו, מעל לכו־ חנו, בימים כתיקונם, על־אחת־כמה־וכמה בימים אלה. הגיע הזמן שהממשלה תתחיל לנהוג כשלטון הדואג לציבור ולא כמעביד השואף לנצח את עובדיו. אילו היתה הממשלה מסתלקת מהתנגדותה לבוררות חובה, כי־אז יכולנו לראות בהקמת המוסד של בוררות ממ־ לכתית שיפוטית, שאליו היו יכולים לפנות שני הצדדים לסיכסוך.

אין שחר לתירוץ שהממשלה מתנגדת לבוררות ב־ שירותים חיוניים מפני שהיא מתנגדת לכך שחופש הש־ ביתה ייפגע, כביכול, מפני שהיא מגינה, כביכול, על העובדים. הרי את זכות השביתה היא בעצמה מחסלת על־ידי פנייה לבית־המשפט.

חברי הכנסת, אם המדובר הוא בשירותים חיוניים, הרי ההימנעות מבוררות חובה כבר הביאה לשביתות רבות שגרמו סבל רב לציבור, נזק למשק ועוינות ל־ שובתים. לצערנו דווקה על כך סומכת הממשלה. יש בידה אמצעי לחץ ציבוריים, משפטיים ואקסקוטיביים נגד העובדים, לפיכך היא כנראה סבורה, בצדק או בט־ עות, שבעימות עם העובדים ידה על העליונה ואח־ ריותה לשביתה הפורצת ולתוצאותיה פחותה מאחריותם.

כך נוצר מצב שהממשלה כמעסיק משתדלת לנצל את כוחה כשלטון. כך היא מחסלת שביתה בשירות חיוני, אך בזאת היא אינה פוטרת את עצמה מאחריות.

יש לשים קץ לשביתה בחברת "אל על". הדרך הי־ חידה לבירור צודק של חילוקי־הדעות היא הפניית הצד־ דים לסיכסוך ולבוררות. עם זאת, ומיד, יופסקו השבי־ תה וההשבתה גם יחד, והחברה תשוב לפעולה תקינה. פסק הבוררות, כשיינתן, יחייב את שני הצדדים.

אין שום סיבה, פרט לעקשנות ולאידיאולוגיה מיו־ שנת, שלא לנסות בוררות כזאת. לאמיתו של דבר קיים רוב בכנסת התומך בבוררות בשירותים חיוניים. נוסף על הליכוד תומכים בבוררות גם הסיעות הדתיות, חב־ רי רפ"י לשעבר והליבראלים העצמאים. תנסה הממש־ לה אמצעי זה. אין לה מה לאבד, פרט לשביתות. כפי שאנו רואים נוסו כבר כל האמצעים, פרט לאחד: בור־ רות ממלכתית שיפוטית בשירותים חיוניים שייקבעו בחוק.

היו"ר כ. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת ורדיגר, ואחריו לחבר־ הכנסת גולן.

אברהם ורדיגר (חזית דתית תורתית):

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת, בישיבת הוועד הפועל של ההסתדרות אתמול הכריז המזכיר הכללי דברים אלה: "זו לא הפעם הראשונה שעובדי התחזוקה של "אל על" לועגים לנו, עושים מאתנו צחוק בנוסח 'מי אתם'". ודברים חמורים עוד יותר אמר מר משל בישיבה סגורה של הוועדה המרכזת: "עובדי התחזוקה ביזו אותנו ושמו אותנו ללעג ולקלס בעיני ציבור העוב־ דים במדינה". חברי הכנסת, ודאי לא נעים לה להסתד־ רות כאשר לועגים לה ומבזים אותה. אבל במקרה דנן אין לועגים להסתדרות; יש כאן לעג, גסות רוח, חוצ־ פה ובזיון המדינה בעיני אזרחיה ובעיני העולם כולו.

המאבק המתנהל לעינינו בין אנשי צוות התחזוקה לבין הממשלה, כאשר בתווך ניצבת ההסתדרות, איננו מאבק מהסוג שהורגלנו לו. אסור לנו לראות במאבק זה חלק מהמאבק שבין ציבור עובדים מסויים לבין מפ־ על מסויים על הטבת שכר או כדומה. מחובתנו, במצב הנוכחי שהמשק נתון בו, לראות בעימות זה עימות גורלי למשק כולו. הפעם נבחנת הממשלה אם היא תו־ כל לעמוד כנגד אלה הרוצים לערער אותנו מבפנים. כי זאת עלינו לדעת: כניעת הממשלה, ההסתדרות והנ־ הלת "אל על" לכוחם של אנשי התחזוקה ב"אל על" תביא לנו קבוצות לחץ נוספות שגם הן מסוגלות לשתק חלקים נכבדים של משקנו. ויש כאלה אשר רק אורבים ומחכים לרגע של כניעה. התחזוקאים הם שפני הנסיון שלהם. תגובת הממשלה וההסתדרות תעיד על אופיו ויכלתו של השלטון במדינה להתמודד בעתיד וליישם את הצעדים הכלכליים אשר החלה בהם הממשלה עם החלטתה על השינויים הדראסטיים במשק ובכלכלה.

חברי הכנסת, שביתת עובדי התחזוקה איננה שבי־ תה במפעל פרטי. זו שביתה מסוכנת הפוגעת בתדמי־ תנו כלפי חוץ ובכלכלתנו כלפי פנים. שביתה זו מער־ ערת את היסודות של משטר תקין במדינה דמוקראטית. כי לא רק הנזק הכספי של שני מיליון לירות ליום הוא נורא כל כך; הנזק בתדמיתנו אינו ניתן להערכה כספית ואין גם לקנותו לאחר מכן בכסף.

ומהו השכר של ה"מקופחים ביותר" בחברה הישי־ ראלית, עובדי התחזוקה ב"אל על"? על כך מדבר מנהל כוח־האדם ב"אל על", והוא מגלה: "עובדי התחזו־ קה משתכרים בין 2,300 ל־5,100 לירות ברוטו. עובדים אלה מדורגים זה שנתיים על־פי דירוג של טכנאים, חש־ מלאים ואלקטרונאים, ומשכורותיהם גבוהות ב־50% מ־ שכר עובדי היום מקרב הפקידים בחברה. נוסף על כך הם קיבלו באחרונה תשלום חד־פעמי בסך משכורת חודשית אחת כתמורה למאמץ. וממשיך מנהל כוח־ה־ אדם: "כל הפסקות העבודה והשביתות של עובדי התח־ זוקה היו קשורות בתביעה לקבל יותר כסף. הם הפכו את השביתה לשיטה כדי לסחוט הישגים כספיים". אלה הם דברי נציג חברת "אל על".

חברי הכנסת, שלוש פעמים בשנה האחרונה שובשו חייו הסדירים של גמל־התעופה בן־גוריון בשל שביתות פראיות. בכל פעם היה המעשה חמור מקודמו. אילו היו הממשלה וההסתדרות מגיבות כפי שהגיבו בפעם השלי־ שית, ייתכן שלא היינו מגיעים למצב הקשה שהגענו אליו היום. בזמנו התרענו וקראנו לממשלה לא להיכנע ללחצים. חבל שרק עכשיו, כאשר הגיעו מים עד נפש, היתה התגובה כפי שהיתה. עובדי התחזוקה, ובעיקר מנהיגיהם, נתגלו לפנינו כאנשים חסרי אחריות לאומית וציבורית, וכך גם מתייחסים אליהם חבריהם מהסק־ טורים האחרים. זוהי הקבוצה היחידה מבין עובדי הש־ דה שקיבלה, בעקבות שביתות קודמות, תוספות מעל ומתחת לשולחן, ללא כל פרופורציה למה שניתן לקבו־ צות עובדים אחרות במשק הישראלי.

ועם האוכל, גדל כמובן, התיאבון. ומעניין שגם הפעם, כבעבר, תוספת שכר אינה העילה הישירה לתבי־ עתם, אלא תוספת כוח־אדם, דבר שפירושו הקטנת מיכסות העבודה שלהם ופיזורן על מספר עובדים גדול יותר, ובעקיפין, כמובן, הגדלת הפרמיות על ייצור בכ־ מות קטנה יותר.

עד כמה אין שחר לטענותיהם על מחסור בכוח־אדם, שהוא הגורם לשיבושים, ניתן להיווכח מהשוואת הזמן של ביצוע עבודות שיגרתיות. בעבודות אלו מס־פר העובדים הוא קבוע ושם לא תשפיע תוספת עובד על זמן ביצוע העבודה. האם יש בפי התחזוקאים הסבר לכך שהחלפתו של חלון נמשכת היום פי 3 מאשר לפני שהחלו בשביתתם? נאמנים עלינו עדויותיהם של ראשי אגף ההנדסה ב"אל על", שמטרתם בוודאי איננה להביא לצימצום במספר העובדים. גישתם של אנשי הצוות ברורה. הם רוצים ליהנות מכל העולמות: כלפי חוץ כאילו לא שובתים בכלל, וממשיכים, כביכול, בעבודתם כרגיל; וכלפי פנים עושים את עבודתם ברשלנות וב־איטיות תוך לחיצה על הגרוגרת בתביעה שהמשק יתן להם היום יותר מאשר נותן לאיושהו סקטור אחר במ־דינה. וכאן נקודת המבחן. בלי להרגיש הם הגדישו כאן את הסאה ומסרבים לסגת. אדרבה, ועד עובדי התחזוקה העז גם לפנות לאיגוד התובלה האווירית הבין־לאומית בלונדון וכן אל איגוד עובדים מסקטור התחבורה בארץ לסייע בידם למנוע מתן שירותי תחזוקה למטוסי "אל על" על־ידי עובדים שמחוץ לחברה. בדברים פשוטים, כוונתם לשבש את החיים במדינה ולחבל במדינה ופה הוא המבחן של הממשלה וההסתדרות.

ראויים ראשי "אל על", עם מר בן־ארי בראשם, לשבחים על מדיניותם ותגובתם המהירה. החלטתם לה־ציע לממשלה לסגור את החברה היא החלטה נבונה ושקולה, עם כל הכאב שבה. ובמיוחד ראוי לשבח שר־התחבורה מר גד יעקבי שקיבל את ההצעה והלך לעברה. שלישית ראויה לברכה ההסתדרות שהסירה את הגנתה מן העובדים האלה בהכירה שהפעם לא העובדים הם הצודקים ויש כאן מגמה מסוכנת שיש להילחם בה.

חברי הכנסת, לא גרסנו את שיטת בוררות חובה ביחסי העבודה בעבר ולא שינינו את דעתנו גם כעת. אחד מחברי הכנסת כרך את כל הדתיים יחד ואמר שהם בעד בוררות חובה. אני רוצה להזכיר שבכל פעם חזרנו ואמרנו שאיננו גורסים שיטת בוררות חובה והזהרנו מפני שיטה זו. לא שינינו דעתנו גם עכשיו. אנחנו חושבים שיש לאפשר מיצוי כל ההליכים אצל נציגות העובדים היציגה. גם כעת דעתנו היא שיש ללכת בדרך זו כי כשם שהמבחן הפעם הוא מבחנה של הממשלה כולה, כך הוא גם מבחנה של ההסתדרות. היום ההסתד־רות הסירה הגנתה מציבור השובתים. יש בכך כדי להעיד על גישה חיובית של נציגות העובדים, שלא בכל התנאים יש להתייצב לימין מפירי הוראות הפוגעים בחלק חשוב של כלכלת המדינה ללא כל הצדקה.

כאמור איננו רואים בחוק בוררות חובה תרופת־פלא, כפי שרואים בו אחרים. אך ייתכן מאוד שבשעת־חירום — ואנו נמצאים בשעת־חירום — נצטרך לבדוק גם נושא זה ואולי אף להשתמש באמצעי זה בלית ברירה. עד אז חייבים העובדים לדעת שבמעשיהם הם כורתים את הענף שהם יושבים עליו. ניהול משא־ומתן באמצ־עות ההסתדרות רצוי יותר ומביא לתוצאות טובות יותר מבחינתם מאשר חוק המכריח אותם להתייצב לפני גוף נייטראלי מיסודו, שלא תמיד יראה לנגד עיניו טובת העובד בראשונה.

אדוני היושב־ראש, מבית זה חייבת לצאת הקריאה לשינוי הקו. לא עוד גישה שהיתה גלומה בדרך שהלכנו בה עד עכשיו, כאשר השווינו תביעות העובדים לנזקים העלולים להיגרם מאי־קבלתן של התביעות והמסקנה היתה שכדאי למנוע את השביתה ולחסוך כך וכך יותר כסף. עכשיו מתברר שגישה זו לא היתה כלל נכונה וחסכונית. לטווח ארוך שילמנו יותר ויותר, ואולי משום שלא היה לנו האומץ להכריע בדברים בעודם בראשיתם. יצרנו בארץ גופים המרגישים את עצמם חזקים מן הממ־שלה. יצרנו ועדים ה"מצפצפים" על ההנהלות, ומכות ישיבתם בעמדות מפתח במשק, כמו נמלי הים והתעו־פה, נדמה להם שהם מחוסנים ובידם לשתק את המ־דינה. שיטה זאת הגיע הזמן שתחלוף. במצבנו הבטחוני והכלכלי אין לנו אפשרות לתת לקבוצות אלו להמשיך במעשיהן. הלקח נלמד ועכשיו הגיע הזמן ליישמו. יש לברך על המיפנה. הפעם נראה לנו שעובדי התחזוקה הם אשר יתרמו לשינוי זה, ואולי עקב זה ייזכרו לטו־בה.

חברי כנסת, בהזדמנות זו אני מעלה את פנייתי ו־קריאתי לראשי חברת "אל על", בתקווה שהחברה תת־אושש מהמשבר, לשר התחבורה ולממשלת ישראל: אנא הפסיקו את חילולי השבת התכופים בחברת התעופה הלאומית. למרות ההכחשות מפעילה החברה את מטוסיה בשבתות ובחגי ישראל, ועושה את השבתות לחול. הא־לפים והרבבות הקשורים אתכם בארץ ובתפוצות כוא־בים את כאבה של השבת המחוללת. אנא, למענכם ול־מעננו, חידלו מדרככם זו אשר אינה מביאה תועלת כלכלית ובוודאי לא כבוד למדינתנו. תשבות החברה בשבתות ובחגים, ותימנע משביתות והשבתות בימי חול.

היו"ר כ. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת גולן, ואחריו לחבר־הכנסת אמיר.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת, השביתה של עוב־די התחזוקה ב"אל על" היא שלב נוסף בהתדרדרות יחסי העבודה בחברה. חומרתה של שביתה זו באה לביטוי בכמה תופעות מסוכנות ביותר.

קודם כל, זוהי שביתה באחד השירותים החיוניים ביותר. החברה הלאומית לתעופה היא העורק המרכזי לקשר שביניגו לבין העולם. בתקופת חירום זו, כשהמ־דינה נתונה במצור ואויביה מסביב מאיימים עליה במל־חמה, מערערת שביתה כזאת ערך בטחוני בעל חשיבות מיוחדת.

חברי הכנסת, עמל רב מושקע בקיום הקשר האווירי אל ישראל וממנה. הטרור הערבי לא הצליח לשתק את פעולות החברה. החברה עמדה במאבק עם חוטפי מטו־סים ויכלה להם, ולא נכנעה לרוצחים מניחי פצצות וזורעי הרג בשדות התעופה. הם לא הצליחו להשבית את טיסות החברה. אולם, לצערנו הרב, מה שלא עלה בידי אויבינו הצליחו לעשות יהודים, וזהו הכאב הצורב שגרמה לנו קבוצה זו.

שנית, שביתה זו מתרחשת בימים שבהם החלה הממ־שלה בביצוע מדיניותה הכלכלית החדשה כדי למנוע משבר, שפל, אבטלה וסבל. מדיניות זו מטילה עומס כבד ביותר על שכבות רחבות באוכלוסיה וביניהם שכ־בות מקופחות יותר מאלה השובתים.

קבוצה מיוחסת זו של עובדי התחזוקה, המציגה

תביעות חריגות כאלה תוך כדי קיום הסכם העבודה, מחבלת למעשה במאמצי הממשלה לבצע את מדיניותה הכלכלית.

ומי הם "המסכנים והמקופחים" האלה? על לחם וחלב לילדיהם הם נאבקים? אני קורא בהודעתו של ראש אגף כוח־האדם בחברה כי השכר ברוטו של עובד תחזוקה בדרגה ה' מכונאי הוא 2,300 לירות. ובדרגה א' — מ־3,200 עד 3,400 לירות. כ־80% של העובדים משובצים בדרגה א'. מפקח צוות בכיר משתכר ברוטו מ־4,500 עד 4,700 לירות. אלה הם המקופחים? אלה התובעים תוספות במצב שאנו נתונים בו היום?

שביתה זו מוכיחה בעליל מה יכולה לעשות קבוצה קטנה של עובדים מחוסרי אחריות, העומדת במקרה על־יד הגה של שירות חיוני בעל משמעויות בטחוניות וכלכליות מיוחדות. מי שמאזין לנציגי הוועד של עובדי התחזוקה חש את הציניות בגישה, את קלות־הדעת בהתנהגות והעדר אחריות לתפקיד שהופקד בידיהם.

חברי הכנסת, אנו חייבים לבחון בחינה רצינית ביותר בידי מי מופקדים השירותים החיוניים והרגישים ביותר במדינה — אתמול עובדי הנמלים או עובדי צי הטוחר, היום עובדי "אל על" ומחר אולי עובדי חברת החשמל.

מאיר פעיל (מוקד):
אבל תמיד עובדים.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):
חבר־הכנסת פעיל, עובד אשר נכנס לעבודה בשירות ציבורי כה רגיש וחיוני חייב לדעת שלא תהיה לו האפשרות למצות את המאבק המקצועי עד תום, כי שביתה בשירותים אלה לא רק גורמת נזק לעסקי החברה, אלא פוגעת באינטרסים הכלכליים והבטחוניים של המדינה.

אני מברך על החלטת הממשלה ועל החלטת שר התחבורה להפסיק את הטיסות על אף הקשיים ואולי הנזק הכספי הכרוך בדבר, כתגובה לסאנקציות אשר ננקטו על־ידי עובדי התחזוקה. אני רואה בהחלטה זו של שר התחבורה משום הוכחה כי אין בכוונת הממשלה להיכנע לסחיטות וכי לא תשלים עם מעשים פוגעים ועם התנהגות מחוסרת אחריות.

חברי הכנסת, מעשי עובדי התחזוקה ראויים לגינוי. גם אילו היה שמץ של צדק בתביעותיהם, גם אז לא היו צריכים לאחוז באמצעי זה, ועל אחת כמה וכמה כשאין כל יסוד להן. אבל בזאת לא סגי, אדוני שר התחבורה; הגיעה השעה שהממשלה תעסוק לא רק בכיבוי שריפות אלא תתפנה סוף סוף להסדרים חקיקתיים יותר יסודיים. לא ייתכן שבתקופה זו לא יהיה בידי הממשלה כל מכשיר לטיפול בשיבושים בשירותים הציבוריים. אין זאת תרופת־פלא, זהו מכשיר ריכוך, וכאן ברצוני להבהיר את דברי בכל לשון של בהירות ומפנה את זברי אל חבר הכנסת אשר ינאם אחרי בשם המערך. אנו מעולם לא גרסנו בוררות חובה כללית. איננו פוסלים שביתה, נהפוך הוא — אנו טוענים שהיא נשק לגיטימי בידי העובד במשטר דמוקראטי, במאבקו למען תנאי עבודתו. אולם השביתה חייבת להיות האמצעי האחרון בו יאחז הפועל במאבקו. זהו נשק חד ומסוכן אם משתמשים בו בקלות־דעת בכל עת־מצוא. שבעתיים חמורה השביתה בשירות ציבורי חיוני — כאן אין בכלל מקום לשביתה, כי הנפגע אינו בעל המפעל אלא הציבור כולו. בתורה הסוציאליסטית הקלאסית לא קיים בכלל מושג של שביתה בשירות הציבורי.

זאת ועוד, אנו נתונים לפעמים במצב שקבוצה של כמה עשרות עובדים יכולה לגרום הרס וחורבן למשק כולו ולפגוע בבטחון המדינה. האם צריכים אנו לשבת בחיבוק ידיים במקרה כזה? לא תיתכן ממשלה — ותהיה זו ימנית או שמאלית וראדיקאלית ביותר — אשר תשלים עם שביתה בחברה הלאומית לתעופה או עם השבתת הנמלים. אולם מה תעשה ממשלה בהעדר חוק? היא בהכרח תזדקק לאמצעים הרבה יותר גרועים, הרבה פחות הומאניים והרבה פחות עדינים. האם צווי ריתוק הם אמצעי טוב יותר? האם מה שעשתה היום הממשלה בהשביתה את "אל על" הוא צעד יותר טוב מבוררות חובה?

לפיכך, אדוני שר התחבורה, קודם כל דרוש חוק האיגוד המקצועי אשר יגדיר מי רשאי להחליט על שביתה וכיצד מחליטים, מהו תהליך ההחלטה — בהצבעה גלויה או בהצבעה חשאית, ברוב רגיל או ברוב יחסי. האם אפשר שיקומו 3—4 בחורים ויאחזו בנשק הזה בשירות החיוני היותר במדינה? הרי אלה מופקדים על הפקדון החשוב ביותר והרגיש ביותר במדינה.

אני מסכים להצעת שר התחבורה שההחלטה על שביתה בשירות חיוני חייבת להתקבל בהצבעה חשאית. אבל מדוע הוא התעורר כל כך מאוחר? מתי סוף סוף תקבל הצעה זו צורה חוקית כלשהי? אנו דורשים זאת שנים.

שר־התחבורה ג. יעקבי:
לא התעוררתי מאוחר — אני מציע זאת זה שנים מספר.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):
אני יודע שאתה דיברת על זה, אבל כאשר אני מדבר על כך עתה אני מתכוון לממשלה.

חברי המערך, מה עוד צריך לקרות במשק כדי שסיעתכם תסכים לבוררות חובה בשירותים חיוניים ולו גם לתקופת נסיון של שנתיים? הרי איננו חיים בראשית המאה. במשק מודרני כשלנו חוק זה הוא הכרחי, כי בהעדרו אנו מסכנים את כל המערך הכלכלי שלנו, כשקבוצת פועלים קטנה יכולה להחזיק את המדינה כולה בגרונה. ויפה שעה אחת קודם.

ולבסוף, הכנסת חייבת לקרוא לעובדי התחזוקה לסור מהדרך הנפסדת שעלו עליה ולחדש את העבודה הסדירה לאלתר. הכנסת גם חייבת לחזק את הממשלה בהחלטתה לא להיכנע ללחצים שיש בהם כדי לערער את המהלך התקין של פעילותנו הכלכלית.

היו"ר כ. צ. קשת:
רשות הדיבור לחבר־הכנסת אמיר ואחריו לחבר־הכנסת שובל.

יעקב זיאק אמיר (המערך):
כבוד היושב־ראש, כנסת נכבדה, בטרם אתחיל בנאומי כפי שהכנתיו ברצוני להעיר שלוש הערות:

לאלה שאינם יודעים את כל הפרטים המצויים בהסכמים הקיבוציים המיוחדים הקיימים היום במפעלים השונים בארץ אני רוצה להזכיר שיש שלב אחרון המדבר על בוררות זבל"א וזבל"א, שהיא הרבה יותר חזקה מאשר בוררות חובה שבאים היום ומטיפים לנו. אין אני רוצה להיכנס לוויכוח הזה ולהסביר מה בעצם קרה במדינות נאורות בנושא של בוררות חובה. אין בידינו הכלים להוביל מחר רבבות פועלים לבתי־המשפט או לבתי־הסוהר.

דבר שני, אני בהחלט בדעה שהגיע הזמן לבדוק באופן יסודי את הכלים העומדים לרשותנו. לדעתי, הבעיה המרכזית צריכה להיות שכל סיכסוך עבודה, כל השבתה, יחייבו מראש הצבעה חשאית של ציבור העובדים המאורגן, הנאמן והיודע מה הוא רוצה. יש מפעלים שזה מבוצע בהם הלכה למעשה. לכן אמרתי שיש מקום לבדוק כלים, אך מכאן ועד להתקפות החריפות על ציבור עובדים כלשהו מעל במת הכנסת עדיין רב המרחק.

כבוד היושב־ראש, חברי הכנסת, המצב שנוצר בחברה הלאומית שלנו "אל על" על־ידי השבתת כל קשרי האוויר של המדינה עם העולם פוגע בראש וראשונה במוניטין של החברה הלאומית, פוגע קשות בנוסעים, בתיירים הבאים לבלות במחיצתנו, ובמיוחד פוגעת השבתה זו בתיירות בתקופת חג־המולד.

כולנו יודעים שחברת "אל על" היא הקשר היחיד שלנו עם יהודי התפוצות, עם ידידי ישראל ועם ארצות־חוץ. זכורה לנו היטב תקופת מלחמת יום־הכיפורים וזכורים הימים הקשים של מלחמת האזרחים באי השכן קפריסין: כל חברות התעופה הזרות הפסיקו, למעשה, את טיסותיהן למדינת ישראל, ניתקו את הקשר ביניינו לבין חלקי תבל אחרים. חברת "אל על" היתה היחידה אשר המשיכה לקיים את טיסותיה באופן סדיר ואף הגבירה את ניצול מטוסיה מעל ומעבר לכל פרופורציה ונורמה.

עובדיה ראויים בהחלט למלוא ההערכה של העם כולו. טייסיה, דייליה, עובדי התחזוקה, הנהלת החברה וכל יתר העובדים איפשרו — על אף הקשיים, תוך מאמצים מרובים ותוך דבקות במטרה — ביצוע כל המשימות של החברה ואף מעבר לזה. החברה הלאומית "אל על" העלתה באופן מתמיד את פריון העבודה שלה, הגיעה לשיעורי תפוסה מהגבוהים ביותר בעולם, וכל זאת תוך מתן בטחון מאקסימאלי לנוסעיה.

חברי הכנסת, אינני בטוח שיש תמיד צורך להביא סיכסוכי עבודה, אפילו קשים כסיכסוך העבודה בחברה הלאומית "אל על", לדיון במליאת הכנסת. סיכסוכים אלה חייבים להישאר, לעניות דעתי, בתחום הטיפול של האיגוד המקצועי האמור לייצג נאמנה את העובדים הנוגעים בדבר. עם כל הביקורת המושמעת על התנהגות חלקים מסויימים של עובדי "אל על" יש ברצוני לציין ולהאיר עובדות מספר: א) קיים פיצול רב בייצוג העובדים בחברה זו. היום אנו עדים, דומני, לכ־10 ועדים נפרדים, כגון ועד צוותי האוויר, ועד הדיילים, ועד עובדי התחזוקה, ועד הפקידים, ועוד ועדים; ב) קיום פיצול זה בייצוג עובדים יוצר בעצמו רקע לחיכוכים בלתי־פוסקים: כל ועד חותר בעקשנות אחד כנגד השני וכל אחד מנסה להשתוות לרעהו. על כן קשה בהחלט לקבוע מדיניות שכר כוללת לחברה, שבדרך הטבע, בגלל מחסור בעובדים מקצועיים מעולים, תעדיף לתת תנאים טובים יותר לקבוצה אחת מאשר לקבוצה אחרת מעובדיה; ג) יש לדעתי צורך מיידי לבדוק באופן אובייקטיבי את דפוסי הניהול בחברת "אל על"; כיצד נקבעות ההחלטות בחברה בנושאי כוח־אדם, שכר ותנאים סוציאליים.

בהזדמנות זו ברצוני לציין למופת חברת העוסקת גם היא בנושאים אווריים ושם השקט התעשייתי הוא לדוגמה. כפי שאתם מבינים, רבותי חברי הכנסת, מדובר בתעשיה האווירית, שבה קיימים הבנה ושיתוף פעולה אמיץ בין הנציגות האחת של העובדים לבין ההנהלה. הבנה הדדית זו היא לשביעות רצונם הן של נציגי ההנהלה והן של נציגי העובדים ולטובת כלל העובדים בחברה. האם לא ניתן להגיע לאותה הבנה ולאותו שיתוף פעולה גם בחברת "אל על"?

חברי הכנסת, בשבועות האחרונים עדים היינו לתקפות חריפות מצד חברי כנסת וכלי התקשורת בארץ נגד ציבור עובדים מסור ונאמן. מבלי להצדיק את האמצעים שנוקטים העובדים ב"אל על" יש, לדעתי, לשמור על פרופורציה נכונה ולשמוע את טענות העובדים עצמם על כל אותם דברים שציינתי בתחילת דברי והנוגעים לניהול.

חברי הכנסת, לא על הכסף לבדו יחיה האדם. הבעיה של עובדי "אל על" אינה בעיה חמרית בלבד. הנושא הוא עמוק יותר, מהותי — יחסי אנוש מעורערים המחייבים טיפול בשורש. מה הם יחסי אנוש במפעלים תעשייתיים? — בארצות נאורות כמו גרמניה המערבית, שבדיה, הגיע הממשל למסקנה כי יש צורך לבנות דפוסי ניהול משותף לעובדים ולהנהלה. צאו וראו, מערכת חוקים שלמה של שיתוף עובדים בהנהלות החברות. מדוע אצלנו במדינת ישראל אין דפוסי דמוקראטיה גם בתעשיה ובמשק? שיתוף זה מביא בעקבותיו ליתר הזדהות של העובדים עם מטרות מקום העבודה וייעודו.

אני מצרף מעל במה נכבדה זו את קולי לפנייה אל עובדי התחזוקה, כל עובדי "אל על", הנהלת החברה, לשוב אל שולחן המשא־ומתן ולהפעיל מיד את החברה הלאומית שלנו. אין לאחוז בנשק השביתה או ההשבתה כאמצעי ראשון. חילוקי־דעות יש ליישב ליד שולחן הדיונים. נסיר מעלינו המועקה הגדולה שיש בקירקוע מטוסינו. אין לפועלי ישראל אירגון־גג של כלל העובדים השכירים, חזק יותר, נאמן יותר מאזין לרחשי ציבור העובדים, חבריו, יותר מאשר ההסתדרות הכללית של העובדים בישראל. אל להם לפועלי התחזוקה בחברת "אל על" לפגע במעמדה, יוקרתה ואחדותה של ההסתדרות. הם בשר מבשרה. על עובדי התחזוקה להיישמע למוסדותיהם המרכזיים והנבחרים ועל הנהלת "אל על" להפסיק השבתת החברה מיד. העובדים, משוכנע אני, יאחזו בכלי העבודה ויאפשרו למטוסים לטוס ליעדם בלי ליצור מצב של מנצחים ומנוצחים.

היו"ר כ. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת שובל, ואחריו לחבר־הכנסת לבנבראון.

זלמן שובל (הליכוד):

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת, אינני יודע אם השמועה על הפסקת השביתה מבוססת או לא. אני שומע כרגע, לצערי, שהיא איננה מבוססת. מכל מקום ברור

לי שאם השביתה אכן תיפסק בעתיד הקרוב יהיה זה לא במעט בזכות הגישה התקיפה של שר התחבורה לסיכסוך הנוכחי, והלוואי ויהיה זה סימן לבאות.

קודם שהתחיל הדיון הזה אמר לי חבר־הכנסת יצחק גולן: בוא ננאם את הנאומים שלנו מלפני שלוש שנים. אני חושב שנעשה את זה, פחות או יותר, כי גם אז היה סיכסוך. אולי לא היה ב"אל על", אולי היה במקום אחר. מי עדיין זוכר את כל שביתות ישראל?

מאיר פעיל (מוקד):
תגיד אותו דבר בעוד שלוש שנים.

זלמן שובל (הליכוד):
יכול להיות שנגיד אותו דבר בעוד שלוש שנים. אם הדברים לא ילכו בכיוון שניתן להם היום, אולי האות הראשון בכיוון שאני הייתי רוצה אותו, או באמת בעוד שלוש שנים ננאם אותם נאומים, אם כי אינני מתחייב שאני אנאם אותם. אין זה משנה הרבה אם השביתה היא ב"אל על", ברשות הנמלים, ואם לא בנמלים — ב"צים"; ואם לא ב"צים" — הטלפונים, או חברת החשמל, או הרופאים, או האחיות וכו'.

שימו לב, חברי הכנסת, שביתות לא בתעשיה, לא במסחר, אלא כמעט אך ורק בשירותים ובעיקר בשירותים ציבוריים. בראש וראשונה בשירותים ציבוריים חיוניים. מדוע? — מפני שלצערי קיים מצב שקבוצות לחץ קטנות יחסית מנצלות לרעה עמדות כוח מרכזיות, עמדות שנוצרו עקב מבנה החברה המודרנית בכלל ומצבה העדין, המסוכן, של מדינת ישראל בפרט, לשם השגת מירב ההטבות, ולא חשוב אם ההטבות והדרישות הללו צודקות ואם לא, ולא חשוב אם המדינה יכולה לשאת בהן אם לא. אנחנו יודעים, למשל, שיש בארץ ענפי משק שהעובדים בהם אינם בין מקבלי השכר הגבוהים ביותר. הייתי מעז אפילו לומר שהם לפעמים מקופחים. הם אינם נמנים בדרך כלל עם ציבור השובתים.

נגד מי בעצם מכוונות רוב השביתות הללו בשירותים? — נגד "אדון" כך וכך, נגד הקאפיטאליסט, נגד הפלוטוקראט, או נגד מדינת ישראל כולה? איך כתב אחמול רפי רופין בעתון "דבר"? — "הן מכוונות נגד עסקיו ושירותיו של העם בישראל, שנתון במצור ובמצוקה".

מאיר פעיל (מוקד):
גם ההשבתה ב"אל על" מכוונת לאותו כיוון.

זלמן שובל (הליכוד):
בהחלט. אך לא ההשבתה, כביכול, ב"אל על", אלא ההשבתות בשירותים הציבוריים.

שר־התחבורה נ. יעקבי:
חבר־הכנסת פעיל, אתה יכול להפעיל חברת תעופה לאומית כאשר יש איחורים של 10 שעות בטיסות?

מאיר פעיל (מוקד):
כן.

זלמן שובל (הליכוד):
אדוני שר התחבורה, כמו שהוא יכול להביא לשלום עם הערבים, יכול הוא להפעיל את חברת התעופה.

מאיר פעיל (מוקד):
אני מוכן להתחלף אתך, אדוני השר, ולהראות לך שאפשר לפתור סיכסוכים כאלה בקלות.

היו"ר כ. צ. קשת:
חבר־הכנסת פעיל, אין לי כל אפשרות לאפשר לך להתחלף עם שר התחבורה.

מאיר פעיל (מוקד):
חבל.

זלמן שובל (הליכוד):
בכל אופן, לא על חשבון זמני.

ואמנם זה כך, שביתות בשירותים ציבוריים מופנות לא נגד מעביד כלשהו, לא נגד מעסיק כלשהו, אלא נגד העם כולו — עניים ועשירים כאחד; והן עלולות להביא את המדינה כולה לחרפת רעב או למחלות או לשיתוק כללי ולפגיעה בבטחונה. עד היום נכנעה הממשלה כמעט בכל המקרים ובכך הוסיפה שמן על המדורה, בהאיצה במו ידיה בקבוצות לחץ נוספות המבקשות להעלות תביעות משלהן.

אני חוזר על מה שאמרתי בראשית דברי — אני מברך על העמידה העקבית במקרה הנוכחי ואני רוצה לקוות שזו רק ראשית הדרך הארוכה חזרה מהאסון שממשלה קודמת המיטה על הציבור ועל המושג של פריון העבודה, כאשר הכשילה את חיים לסקוב בעניין גמל אשדוד. כמובן, אין זה אלא צעד בולם, אין זו עדיין מתקפה לשינוי המצב. לשם כך יש לנקוט צעדים רבים אחרים וספק אם הממשלה הזאת, איזו שהיא ממשלה שבמרכזה עומד המערך בהרכבו הנוכחי, מסוגלת לנקוט אותם. אחד התחומים האלה הוא ללא ספק שיטות המס והשכר הנהוגות בארץ. אנו עדים לשביתות ממין חדש — שביתה נגד נציב מס הכנסה. בלי להביע היום עמדה לגבי התביעות של צוותי האוויר או של קציני הים רוצה אני לומר שרפורמה יסודית במשטר המסים, וכתוצאה מכך הבראת מערכת השכר המעוותת שלנו, המשחיתה, הבלתי־פוריה — רפורמה כזאת היא תנאי להבראה גם בשירותים הציבוריים החיוניים. מובן שגם ההסתדרות איננה יכולה לצאת נקיה מן הפשרה הזאת, אף שאני רואה שיבוי לטובה בעמדתו של מזכיר ההסתדרות הנוכחי. אבל היא איננה יכולה לצאת נקיה גם בגלל העידוד שנתנה בשנים עברו דווקא לכמה מקבוצות הלחץ — וזו עובדה — וגם בגלל הפאראדוקס השרשי שאותה ההסתדרות, המנסה ליישב את הסיכסוך, היא גם בעלת מניות בחברת "אל על" — למעשה היא המעביד, אחד המעבידים, מה הפלא שעובדים אלה או אלה אינם מתייחסים אליה באמון מלא? כאמור, זוהי רק אחת הסתירות — בהיות ההסתדרות מעביד ונציג עובדים באותו זמן.

חבר־הכנסת שחל, אני מצטער מאוד, גם את הנסיון של בוררות חובה צריך לעשות. אני יודע שאין זאת תרופת־קסמים. אני יודע שהיו כשלונות בארצות אחרות, אבל אני גם יודע שהיו נסיונות מוצלחים. לא רק אוסטרליה היא דוגמה. יש גם דוגמה של נורבגיה הסוציאליסטית, יש גם דוגמה של ניו־זילנד, ששולטת בה לסירוגין זה שנים רבות מפלגת העבודה. אין להגיע להכללות כאלה שהנסיון הזה נדון מראש לכשלון.

אני גם יודע שיש בעיה אחרת. כאשר קיים מצב

של חוסר מנהיגות במדינה וחוסר מרות בכל התחומים, קשה מאוד להנהיג משמעת נאותה בתחום יחסי העבודה. קשה, כי זה לא קיים גם בתחומים אחרים. זו בעיה הרבה יותר גדולה מאשר בעיית יחסי העבודה. אבל אני טוען שיש לעשות נסיון, כי יתר הנסיונות ויתר האמצעים לא הביאו עד היום לתוצאות המקוות.

אני רוצה לומר — ונדמה לי שאינני אומר זאת על דעת הליכוד כולו — שאני לפחות סבור שבמספר מסויים של שירותים ציבוריים חיוניים, שירותים שבלעדיהם החברה פשוט איננה יכולה להתקיים, פשוטו כמשמעו, יש לאסור שביתות והשבתות לפחות לתקופה מסויימת. אני מתכוון לתקופה של השנה, השנתיים הקרובות. זה יכול להיות במים, חשמל, בריאות, תחבורה וזה בוודאי נוגע לתחבורה האווירית של מדינת ישראל. אבל מדוע לא לנסות לפחות להקים מערכת שיפוטית יעילה, צודקת, בלתי־תלויה, שתהיה מסוגלת ומוסמכת לטפל בכל הצדדים של סיכסוכי עבודה במעמד של בורר מוסכם ומחייב?

ידידיה בארי (הליכוד):
ובזריזות.

זלמן שובל (הליכוד):
בזריזות.

חברי הכנסת, בחודש מאי 1973 הצעתי בבית הזה חוק למניעת שיבושים בשירותים החיוניים. חוק זה התייחס לרוב הבעיות שאנחנו דנים בהן היום. החוק נפל אז על חודו של קול אחד, והיה נמנע אחד. אני מקווה שההצבעה בכנסת שיקפה לא רק את דעת הציבור, אלא גם את דעת הכנסת. ייתכן שחלק מהחברים שהצביעו נגד החוק עשו זאת בתוקף המשמעת הסיעתית. אבל נדמה לי שיש היום מקום והצדקה לשקול אם לא להעלות את החוק מחדש.

חברי הכנסת, יכול להיות שיש מקום לבדק־בית של יחסי העבודה גם אצל המעסיקים. יכול להיות, אינני יודע; אבל דווקא טענות אלה תוכלנה להתברר לפני הבורר. אגב, אני רוצה לשאול: מה קרה את הצעתו של חבר־הכנסת בן־אהרן מלפני כמה שנים, לבדוק את עצם השיטה שעל פיה נקבע השכר בשירותים הציבוריים? חבל שהבדיקה הזאת לא נעשתה מעולם.

אני סבור, אדוני היושב־ראש, שכל השאלות הספציפיות שאנו דנים בהן היום, וכן כל השאלות הכלליות הנוגעות ליחסי עבודה במישור של השירותים הציבוריים החיוניים, לא תוכלנה להתברר בצל השביתה הפראית והבלתי־אחראית שפתחו בה עובדי התחזוקה בשבוע שעבר.

אגב, אם מותר לי להעיר הערת־ביניים קצרה, אני השתוממתי על רשות השידור כאשר ב"יומן השבוע" פתח המראיין את השידור בשאלה: האם אתם חושבים שצריכים לפטר את מנכ"ל "אל על"? זוהי שאלה? זוהי גישה? אני לפעמים מתפלא על הראדיו שלנו.

אני מקווה שיושם קץ לשביתה זו. אני מקווה שוועד העובדים עצמו יגיע למסקנה הנכונה וייענה לא רק לדעת־הקהל אלא גם לרצונם של יתר עובדי החברה שהביעו דעתם נגד שביתה פראית זו.

היו"ר ב. צ. קשת:
רשות הדיבור לחבר־הכנסת לבנבראון, ואחריו לחבר־הכנסת מואב.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, ההחלטה של הנהלת חברת "אל על", באישורו של שר התחבורה, להשבית את הטיסות בחברה ולהפקיד את הקשר האווירי החיוני בין ישראל והעולם בידי חברות תעופה זרות, היא צעד חמור ללא תקדים. לא היתה כל הצדקה לצעד חמור זה. שום נימוקים של הנהלת החברה לא יכולים לשכנע שלא היתה לה כל ברירה אחרת.

העילה להשבתה, לפי טענתה של הנהלת החברה, היתה שביתת־ההאטה של עובדי התחזוקה שגרמה, לפי דברי ההנהלה, לשיבושים ולאיחורים ביציאת המטוסים. לעומת זאת טוענים חברי ועד התחזוקה שלא היתה כל שביתת־האטה והעובדים עבדו כרגיל. באשר לאיחורי המטוסים החל מיום ג' בשבוע שעבר טוען חבר ועד התחזוקה אריאלי, לפי מה שפורסם בעתון "דבר" מה־יום, 30 בדצמבר 1974: "יש לי הוכחות שמטוסים היו מוכנים לטיסה, אך לא הוזמן צוות להטיסם והנוסעים לא הוזמנו בעוד זמן. הדבר נעשה כדי ליצור איחור מתוכנן ולחץ על העובדים". אדוני השר, הייתי רוצה שהדבר ייחקר. הייתי רוצה שטענה זאת תיחקר, ואם יש אמת בה — הרי זהו צעד הגובל בפשע פלילי והחברה צריכה לתת את הדין עליו. אבל גם בלי לפסוק בקשר להאשמה זו, כדאי מאוד לחקור את אמיתותה, כי ידועים היחסים המעורערים הקיימים זה זמן ממושך בין הנהלת החברה והעובדים. סיכסוכי העבודה בחברת "אל על" נמשכים לסירוגין זה יותר משנה. משום־מה חשבה הנהלת החברה שעכשיו הזמן המתאים לגמור את חשבונה עם עובדי החברה.

מטרת ההשבתה מצד ההנהלה והממשלה היא לשבור את מאבקם של עובדי התחזוקה, ובכך ליצור תקדים של שבירת מאבקי עובדים כדי ללמד לקח עובדים בענפי משק אחרים, לבל יעזו לנהל מאבק להשגת דרישותיהם הצודקות במיוחד עכשיו, כאשר המצב הכלכלי של העובדים השכירים מחמיר, כאשר יש ירידה בערך הריאלי של השכר וירידה ניכרת ברמת חייהם. נוסף על כך מאיימת גם סכנת אבטלה על רבבות פועלים. ברור שבמצב זה יהיו העובדים השכירים נאלצים להגביר את מאבקם להגנה על הישגיהם ועל רמת חייהם. לא במקרה מתחילים בהתקפה על חופש המאבק המקצועי עם העובדים במפעלים שבהם השיגו העובדים הישגים ניכרים הודות למאבקם והודות לעבודתם המסורה והאחראית. מציגים את העובדים האלה כאילו הם סחטנים חסרי אחריות ומטרתם היחידה היא למוטט את משק המדינה. אין עוול גדול מזה כלפי העובדים.

העובדים בכל ענפי המשק — בתעשיה, בחקלאות, בתחבורה, ביבשה, בים ובאוויר — עושים את עבודתם במסירות והם היוצרים בעבודתם את כל הערכים במדינה, הם המבטיחים בעבודתם את השירותים החיוניים ביותר למדינה. לא העובדים בכלל ולא עובדי התחזוקה ב"אל על" הם האחראים למצב הכלכלי הקשה שנמצא בו המשק הישראלי, אלא מדיניותה של הממשלה, המדיניות הכללית והמדיניות הכלכלית. הממשלה היא שגרמה במדיניותה להגברת קצב האינפלאציה ולעליית יוקר המחיה, לגידול בגרעון במאזן המסחרי, לירידה

ברזרבות במטבע־חוץ. וכדי לנסות להתגבר על המצב הזה היא החליטה על פיחות ועל מדיניות כלכלית חדשה שפירושה הגדלת נטל המסים, הקפאת השכר, עיקור תוספת היוקר וכדומה. מדיניות זו גרמה לירידת רמת החיים של השכירים והמוני העם. מדיניות זו לא תפתור שום בעיה מבעיות המשק אלא רק תכביד עוד יותר על השכירים והשכבות העממיות. גם היום, כאשר דורשים מהפועלים להתחשב במצב הקשה שלא הם אשמים בו, ופונים אליהם בבקשה להדק את החגורה, להסכים לעיקור תוספת היוקר, להקפאת השכר ולירידה נוספת ברמת חייהם, ממשיכה הממשלה במדיניות של מתן הטבות לבעלי ההון, במתן פטורים ממס הכנסה לחברות מאושרות וחברות עתירות הון. גם כיום ממשיכה הממשלה לשלם את הפסדיהן של חברות כושלות מכספי משלם המסים וממשיכה לחפות על שערוריות כלכליות שגרמו למדינה הפסדים של מיליוני דולארים.

בשם המדיניות הזו דורשים מהפועלים לוותר על חופש המאבק המקצועי. גם במקרה של "אל על", במקום למצוא פתרון צודק לסיכסוך הממושך עם עובדי התחזוקה ולפעול למען החזרת העבודה התקינה בחברה, מעדיפות הנהלת החברה והממשלה לבזבז מיליוני לירות — על מאבק יוקרה. החומרה בצעד זה היא לא רק בהפסדים הנגרמים לחברה ולקופת המדינה, הפסדים שבסופו של דבר יוטלו על שכמו של משלם המסים; החומרה היא גם בנכונות של חברת "אל על" להפקיד את הקשר החיוני הזה בין ישראל והעולם בידי חברות תעופה זרות. אם הקשר הוא כל כך חיוני, למה נתתם יד לכך? הרי החברה היא שהשביתה את הטיסות. כל הדוברים כאן התעלמו מזה, דיברו כאילו הפועלים הם שהכריזו על שביתה. על ההשבתה הכריזה ההנהלה והממשלה תמכה בה. זה כדי לפגוע בחופש המאבק של העובדים.

יש להצטער שהממשלה וגם הנהגת ההסתדרות נתנו יד לצעד זה. חברי הכנסת, צעדים אלה לא יפתרו שום בעיה מבעיות המשק ובוודאי לא ישימו קץ לסיכסוכי העבודה, אשר יגברו ויחריפו כתוצאה מהמדיניות הכלכלית החדשה הפוגעת בשכירים ובהמוני העם. צעדים אלה לא ירתיעו את הפועלים ממאבקם הצודק. גם תרופת הפלא של הליכוד, בוררות חובה, לא תשים קץ לסיכסוכי העבודה. מטרת ההצעה הזאת היא לפגוע בחופש השביתה, לפגוע בחופש המאבק של ציבור הפועלים, כדי להגן על הרווחים של המעבידים. במקום ללכת בדרך של שבירת מאבקי עובדים ונקיטת צעדים אדמיניסטראטיביים נגד פועלים שובתים צריך ללכת בדרך של היענות לדרישות הצודקות של העובדים במקום לדרוש מהפועלים להדק את החגורה ולהוריד עוד יותר את רמת חייהם, על־ידי הטלת מסים נוספים ועליית יוקר המחיה מצד אחד, והקפאת שכר ועיקור תוספת היוקר מצד שני, במקום כל זה צריך ללחוץ יותר על המעבידים, על בעלי ההון, לפקח על רווחיהם, לבטל את ההטבות הבלתי־רגילות ואת הפטורים מתשלום מס הכנסה הניתנות לחברות עתירות הון וחברות מאושרות.

ומעל לכל צריכה הממשלה לזנוח את המדיניות מעמדות של כוח הקשורה בהוצאות צבאיות ענקיות, אשר הן הן הסיבה לכל המצב הכלכלי הקשה שהמדינה נמצאת בו.

באשר לסיכסוך ב"אל על" יש לגנות את הנהלת החברה על השבתת הטיסות ולדרוש מהממשלה ומהנהלת החברה לפתוח במשא־ומתן עם ועד עובדי התחזוקה במטרה להחזיר את העבודה בחברה לתיקנה.

היו"ר כ. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת מואב, ואחריו לחבר־הכנסת פעיל.

בועז מואב (תנועה לזכויות האזרח):

כבוד היושב־ראש, כנסת נכבדה, יחסי העובדים עם הנהלת "אל על", יחסי העובדים עם ההסתדרות, עמדת הממשלה בהפעלת החוק ושלטון החוק — כל אלה צריכים לעבור תיקון, שיפור ורפורמה יסודית. אין זה נוגע לחברת "אל על" בלבד. כמה מהסימפטומים שנתגלו ב"אל על" משותפים לכל המשק הציבורי בישראל. לפיכך התנהגות כל הגורמים בפרשה זאת משמשת קריטריון ודוגמה לסקטורים אחרים במשק. מכאן החשיבות הרבה לעמדת הממשלה בנושא זה.

אינני מאמין שבוררות חובה היא פתרון פלא ליישוב סיכסוכי העבודה. אם יתקבל חוק כזה, לדעתי, תהיה נטייה להזניח את המשא־ומתן בין המעסיק והעובדים, כולם יישארו בעמדות קיצוניות כדי שהבוררות תחליט על פשרה בין תביעות קיצוניות של שני הצדדים.

אני גם סקפטי לגבי האפשרות לאסור שביתות בשירותים חיוניים. מהנסיון של אכיפת החוק ושל עקיפת צווי בית־הדין לעבודה על־ידי ועד עובדי התחזוקה ב"אל על" אנו למדים כי יש להפעיל את המשטרה כדי לבצע את החלטות בית־הדין לעבודה. במדינת ישראל האווירה הציבורית עדיין אינה נוחה להפעלת משטרה במעצרים במקרה של סיכסוכי עבודה. הפעלת משטרה במקרים כאלה גם אינה פותרת דבר ואינה משיגה דבר. השיטה הכלכלית והחברתית שלנו אינה מאפשרת פיטורין של עובדים והחלפתם בעובדים אחרים, כך שכל נסיון לפתרונות חקיקתיים הכרוכים באיסור שביתה ובבוררות חובה לא ישיג את המטרה המקווה של ניהול תקין ללא הפרעות ותוך שיתוף פעולה בין העובדים וההנהלות.

הצעד שנקטו הממשלה והנהלת החברה להפסקת הפעילות של "אל על" הוא צעד קיצוני, חד־משמעי וחשוב על־מנת להביא לרפורמה יסודית ביחסי העבודה בחברה. אם הפסקת הפעולות של "אל על" לא תנוצל על־ידי כל הצדדים לביצוע הרפורמה וכולם יסתפקו בסולחה של חזרה לעבודה, תהיה השבתת "אל על" על־ידי הממשלה מיבצע־ראווה חסר תועלת.

אהוד אולמרט (הליכוד):

מהי הרפורמה?

בועז מואב (תנועה לזכויות האזרח):

אני מפרט. על הממשלה להבטיח שינויים מספר קודם שתחזיר את "אל על" לפעולה מלאה: (א) הממשלה וההסתדרות יכירו לצורך ניהול משא־ומתן על הסכמי עבודה בעתיד רק בוועד עובדים אחד שייצג את 11 ועדי העובדים הקיימים היום בחברת "אל על"; (ב) יבוצעו במלואם הסכמי העבודה שנחתמו עם עובדי התחזוקה ועם ועדי עובדים אחרים, והסכמים אלה יחייבו את העובדים בתקופת ההסכם לנהל משא־ומתן

על חילוקי־דעות או לפנות לבוררות זבל"א, כמו שהת־חייב ועד עובדי התחזוקה שפתח בשביתת־ההאטה; (ג) הממשלה, חברת "אל על" וההסתדרות לא ינהלו משא־ומתן כאשר העובדים מנהלים שביתת־האטה, ויי׳ פסק הנוהג של שביתות־האטה בכל פעם שיש משא־ומ־תן על הסכם עבודה חדש; (ד) הממשלה תפעיל את המשטרה בכל מקרה שוועדי עובדים יתעלמו מהחלטות בתי־דין לעבודה ויגרמו לבזיון בית־הדין. — —

אהוד אולמרט (הליכוד):
משטרה כן, בוררות חובה לא?

בועז מואב (תנועה לזכויות האזרח):
אם לא נכיר בסמכות בית־המשפט, לא רק חברת "אל על" בסכנה, כל החברה שלנו בסכנה.

אהוד אולמרט (הליכוד):
זה נכון, אבל לכן צריך להפעיל בוררות חובה.

בועז מואב (תנועה לזכויות האזרח):
אני חושב שבוררות חובה לא תביא פתרון. — — (ה) בכל מקרה של שביתה שנגרמה בעקבות הפרת הסכמי עבודה קיבוציים לא ישולמו דמי השביתה על־ידי המעסיק או על־ידי ההסתדרות. זהו הגורם העיקרי, שלדעתי ימנע ויקטין את מספר השביתות ואת משך קיומן.

ולסיום, נראה לי שלא רק גורלה והמשך קיומה של חברת "אל על" עומדים כאן לדיון, אלא לנושא זה יש גם השלכות על קיומם של הסכמים וחוקים, ועל סמכות בתי־המשפט. שהם מאשיות קיומה של החברה כולה.

היו"ר כ. צ. קשת:
רשות הדיבור לחבר־הכנסת פעיל, ואחריו לחבר־הכנסת אולמרט.

מאיר פעיל (מוקד):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, הסיכסוך המתרחש עתה, לעינינו בחברת "אל על" הוא מסובך. אני רוצה, בכל אופן, לפתוח במלים מספר על הקבוצה המיוחסת הזאת של עובדי התחזוקה בה עסקינן. המאבק המקצועי שמנהלת קבוצה זו הוא בדיוק על־פי כללי ההיצע וה־ביקוש, שהם נחלת האידיאולוגיה הכלכלית המקובלת על חלק גדול מחברי הכנסת. אולם על אף זאת ועל אף הזכות שיש להם להיאבק כך במשק כזה של היצע ובי־קוש, יש לראות בדאגה רבה את ההתפתחות של קבו־צות עובדים אינטרסאנטיות הפועלות רק על־פי המנ־טאליות של טובת ההנאה לעצמן על חשבון האינטרס הציבורי ועל חשבון חבריהם. דוגמה המדאיגה אותי, כאדם המייצג בכנסת כיוון סוציאליסטי בתפיסה החב־רתית: דווקא עובדי התחזוקה של "אל על", אלה שבגין הסיכסוך עמם הושבתה "אל על". הם שנפרדו, ביזמתם, מחבריהם, עובדי בתי־המלאכה של אותה "אל על" ויצרו קבוצת־לחץ מאורגנת, נפרדת, כדי לנצל ביתר חכמה את העובדה שהם מפעילים חוליה רגישה וחיונית מאוד ב"אל על", המשפיעה באורח מיידי על התיפעול, כמעט בדומה לצוותי־האוויר. היה להם שיקול אינטרסנטי מובהק, וצר מבחינה מקצועית, להיפרד מחבריהם בבתי־המלאכה. את התופעה הזאת צריך לר־אות בדאגה חמורה, אם כי היא פועל־יוצא של המשטר. זו לדעתי הוכחה כי בכל שיטת החברה הקאפיטאליס־טית, בעלת האידיאולוגיה של ההיצע והביקוש, אם כל קבוצה תשיג מה שהיא רוצה על־פי כללי ההיצע והבי־קוש — הקאפיטאליסם לא יוכל לעבוד כלל. לכן פועלים בעלי הכוח המדיני והכלכלי למען מנוע ההישגים מן החלשים ביותר.

עכשיו אעיר את ההערות שיש לי להחלטת הממשלה והנהלת "אל על". אני אומר — ואני מצטער שעלי לצטט שוב את מקצועי הצבאי ולהשתמש בביטוי "לא־סימ־פאתי מאוד בכנסת: "כל דג מסריח מהראש".

אהוד אולמרט (הליכוד):
הוא סימפאתי, אבל הוא כבר הופך להיות דבר שבשיגרה... להגיד אותו על יחסי העבודה...

מאיר פעיל (מוקד):
אני משתמש בביטויים הנהוגים במקצוע שהייתי חבר בו הרבה שנים.

הבעיה העיקרית של "אל על" בסיכסוך הזה היא לדעתי — —

שר־התחבורה ג. יעקבי:
גאסטרונומיה?

(ק ר י א ה: זואולוגיה, אדוני השר.)

מאיר פעיל (מוקד):
לא זואולוגיה אלא הסרחון אשר נמצא בראש.

— — הבעיה העיקרית של "אל על" בפרשת הסיכ־סוך הזה היא בכל זאת ההחלטה של הממשלה, של שר התחבורה והנהלת "אל על", להשבית את פעילות "אל על במיבצע־בזק. כמעט נדמה לך שהכינו לעובדי התח־זוקה מארב. שהרי השר עצמו אמר לא אחת ולא שתיים כי "חשבנו על כך מראש". נשאלת השאלה: מדוע לא פעלה הנהלת "אל על" במעשה ההשבתה על־פי התי־קון לחוק יישוב סיכסוכי עבודה מתשכ"ט—1969, שאני מתנגד לו, אבל הוא חוק קיים, הקובע כי צד לסיכסוך חייב למסור הודעה על כל שביתה או על כל השבתה, לפי העניין, 15 יום לפני תחילתן? אני שואל: — — —

אליעזר שוסטק (הליכוד):
אבל הם הרי אומרים שהם לא שובתים.

מאיר פעיל (מוקד):
לא הם. אני מפנה את חודו של החוק הפעם כלפי הנהלת "אל על", קודם שהיא החליטה להשבית.

שר־התחבורה ג. יעקבי:
מדוע אינך שואל לגביהם?

מאיר פעיל (מוקד):
כי הם אנשים לא אחראים — —

אהוד אולמרט (הליכוד):
או צריך לתת להם 15 יום?

מאיר פעיל (מוקד):
— — הם לא מבינים את האינטרס הציבורי, הם לא מבינים עד כמה "אל על" חברה חשובה לבטחון

ישראל ולקשר שלנו עם חוץ־לארץ. אבל שר התחבורה הרי אמור להבין.

שר־התחבורה ג. יעקבי:
מה יקרה ב־15 יום?

מאיר פעיל (מוקד):
תיכף תשמע. אסביר מדוע לא רצית לתת להם 15 יום. השר, הממשלה, הנהלת "אל על" הרי הם אנשים חכמים, הם הרי מבינים את האינטרס הציבורי, הם הרי יודעים הכל; הם גם שומרי חוק. ואנו, ברוך־השם עדיין מדינת חוק, והחוק הנ"ל הרי נקבע על־ידי הכנסת, אם כי רוב נציגי ציבור העובדים התנגדו לו.

אהוד אולמרט (הליכוד):
חבר־הכנסת פעיל, אם זאת מדינת חוק, למה אינך אומר מלה אחת של גינוי לעובדים שמפירים את החוק?

ידידיה בארי (הליכוד):
הכוונה בחוק היא לאותו צד שפותח, לא לצד שמגיב.

מאיר פעיל (מוקד):
אין זה משנה. אני מכיר את כל מערכת התירוצים. תסלחו לי. אבל העובדה — — —

אליעזר שוסטק (הליכוד):
החוק מחייב את העובדים.

מאיר פעיל (מוקד):
לא. החוק מחייב גם את המעביד.

אני מצטער לומר לכם: באופן פורמאלי העובדים לא הכריזו על סיכסוך עבודה. העובדים לא הכריזו על שביתה, ואין כאן חכמות. המעביד חייב — ובעיקר מעביד ממשלתי — לכבד את החוק. אני שואל: האם הנהלת "אל על" היא מעל לחוק? זאת שאלה עקרונית.

אני יכול להסביר מדוע לא רצו הנהלת "אל על" ושר התחבורה להמתין 15 ימים: — גם עובדי התחזוקה וגם הנהלת "אל על" מנסים לשחק סביב העונה הבועטת, בתקופת חג המולד הנוצרי. זה ברור, כי זו עונה חשובה מאוד, אותם 15 ימים. אתה לפעמים מוכן להבין, לסלוח, ל"התחכמויותיהם" של עובדים אינטרסנטיים שונים, כי אתה אומר: אולי האינטרסים הצרים שלהם מעבירים אותם על דעתם — —

אהוד אולמרט (הליכוד):
זה אתה אומר.

מאיר פעיל (מוקד):
אני מצטער לומר לך שאני יכול לייצג רק מה שאני חושב; עדיין אינני חבר הליכוד, ולא אהיה. אז תשמע אותי.

אהוד אולמרט (הליכוד):
זאת לא אבידה גדולה.

מאיר פעיל (מוקד):
זו אינה אבידה גדולה, לא לי בכל אופן.

— — אתה לפעמים מוכן להבין "התחכמויות" כאלה, ואתה אומר: עובדים אולי אינם אמורים לראות את האינטרס הכולל. אבל איך מתעלמת ממשלה, הנהלת חברה, מהאינטרסים הציבוריים, מהחשיבות של "אל על" כגורם תעופתי דווקה בימים אלה? איך מתעלמת הממשלה מן הסיכון שבהשבתה? שהרי ייתכן מאוד — אינני רוצה שזה יקרה — שהשבתה של שניים־שלושה חודשים עלולה, חס־וחלילה, להחזיר את התעופה האזרחית החיונית שלנו, בקשריה עם חוץ־לארץ, 10 שנים אחורנית. היה משבר דומה ב"אייר־פראנס", שגרם להם נזקים עצומים, לא רק כלכליים אלא תפעוליים.

שאלה נוספת: מדוע מרשות לעצמן ממשלת ישראל והנהלת "אל על" הפסדים של 2 מיליון לירות ליום? כך התפרסם בעתונים מטעם הנהלת "אל על". אני לא עשיתי את החישובים. כבר היום, לפי חישובים אלה, מגיע ההפסד ל־7—8 מיליון לירות. הסיכון שלוקחת עליה הממשלה בהחלטת ההשבתה הוא כפול: א) הפסד־עתק בממון, דווקה בימי מצוקה כלכלית אלה. אם עד עכשיו זה 8 מיליון, בעוד שבוע זה יהיה 16 מיליון; עוד מעט נגיע לרבע הסכום של המיליונים שקיצצו בתקציב החינוך. שר התחבורה הוא גם כלכלן במקצועו, וגם אחראי למשרד כלכלי. כולנו חונכנו, לפחות אלה העוסקים בכלכלה, לשקול שיקולים בנושאים כלכליים על־פי רווחיות, יעילות. ב) סיכון שני: יש סכנה של פירוק ושל שיבוש, חס־ושלום, של נכס לאומי מהדרגה הגבוהה ביותר, ואין לי מה להוסיף על מה שאמרו מעל במה זו לפני. את חשיבותו של הנכס ודאי צריכים המנהלים והשרים להבין יותר מאשר העובדים.

מה רצו הממשלה והנהלת "אל על" להשיג על־ידי תרגיל זה של השבתה? אין זאת שרצו ללמד את העובדים לקח, שיהיו כנועים יותר, להביאם לוויתור על מעמד של עובד חפשי לגמרי. כבר אתמול הציע חבר־הכנסת שמואל תמיר בפומבי — הוא לא חבר ממשלה, אינני חושד בממשלה שהיא הולכת בכיוון זה, אבל אתה מתחיל להבחין ברעיון חברתי חדש — כי עובדים ממפעלי הבדק יופעלו במקום עובדי התחזוקה של "אל על". יופעל איפוא שיתוף בין שני השרים הקרובים אידיאית במחשבותיהם — שר התחבורה ושר הבטחון.

האם כדי להגשים רעיון מעין זה לא איכפת היה להנהלת "אל על", ואולי אף להסתדרות, כי יהיו ב"אל על" 11 ועדי־עובדים, שיתחרו איש ברעהו, איש על חשבון האינטרסים של רעהו? זה איפוא חזון הגורם רגרסיה מנטאציה של ציבור העובדים במפעלים הממלכתיים הציבוריים ועל־פיו אפשר יהיה להעביר עובדים ממקום למקום, כמו שמעבירים חיילים ממושמעים. יהא זה צימצום הזכויות של העובד החפשי אפילו במשטר הקאפיטאליסטי שאנחנו חיים בו, פחות או יותר.

אם זה האתגר — זה גרוע יותר אפילו מבוררות חובה. אם זה האתגר, ששר הממונה על נתח כלכלי של שירותים ציבוריים יהיה בבחינת "קומאנדר־אין־צ'יף" — מפקד עליון — המעביר עובדים כמו שהעבירו פעם צמיתים — האם למען חזון ביעותים זה מן הראוי היה להגיע לסיכון הכפול שציינתיו לעיל? כמעט נדמה לך, ואני אומר זאת במונחים אידיאולוגיים, כי אנחנו במדינת ישראל בדור האחרון עוברים חלום־בלהות: בלי מהפכה, אנחנו מתקדמים בחזרה מחזון סוציאליסטי לקאפיטאליסם פרוע, ומשם למין פיאודאליסם שבו

המנהל או הבעלים הממלכתיים של מפעל יקבעו כל מה שירצו ביחס לעובדיהם. הם יהיו הבורר העליון.

המסקנה, לפי עניות דעתי, היא שעל כל הנוגעים בדבר "לרדת מן העצים", וקודם כל, לפי דעתי — הממשלה, שצריכה לבטל את החלטתה ולהפסיק את ה־השבתה לאלתר ומיד. אחרי כן צריכה הממשלה, עם הנהלת "אל על", עם המתווך בסיכסוכי עבודה במש־רד העבודה, עם ההסתדרות, עם הוועד של עובדי התח־זוקה וכל הוועדים האחרים לגשת לפתור את הסיכסוך הזה לאחר שהגיע לקרשנדו כה גבוה וגרם כבר להפ־סדים של 8 מיליון לירות, קודם שההפסדים יגיעו ל־10 מיליון לירות. מוטב ש"ירדו כולם מן העצים", אולם קודם כל, לפי דעתי, כרגע, הממשלה.

אם, חס־ושלום, הממשלה לא תצליח בתרגיל ותינ־זק "אל על", זה יהיה אסון. אם, חס־ושלום, תצליח הממשלה ומעמד העובדים יידחף אחורה בדרך אל הצ־מיתות, זה יהיה גרוע בדיוק באותה מידה, אבל בשטח אחר.

היו"ר ב. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת אולמרט, ואחריו לחבר־הכנסת חריש.

אהוד אולמרט (הליכוד):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, אתה שומע את נאומו של חבר־הכנסת פעיל ועומד ותוהה, באיזה עולם בדיוק חי ופועל ואל איזו מסכת עובדות מתייחס חבר־הכנסת מאיר פעיל.

שמענו כאן דיבורים על סכנה לצימצום זכויות הפועלים. אני חושב שהבעיה המרכזית במוקד הדיון הזה הן זכויות־היתר, עד לרמה של הפקרות, שקבוצות מסו־יימות של פועלים נוטלות לעצמן.

מאיר פעיל (מוקד):

סוחרי הטאבאק אתמול.

אהוד אולמרט (הליכוד):

אתה תגן תמיד על התחזוקנים של "אל על", אשר מרוויחים 4,000—5,000 לירות לחודש, ועל פועלי נמל אשדוד שמרוויחים יותר.

יצחק בן־אהרן (המערך):

הם לא מרוויחים. הם משתכרים בעבודה קשה. תכבד אותם.

אהוד אולמרט (הליכוד):

אדוני מזכיר ההסתדרות לשעבר, אתה אחד השות־פים לכך שקבוצות הלחץ האלה ולא קבוצות אחרות של עובדים, שיש מה להגן עליהם — — —

יצחק בן־אהרן (המערך):

תכבד את העובד.

אהוד אולמרט (הליכוד):

אני מכבד את העובד.

יצחק בן־אהרן (המערך):

עדיין לא הגעת לכך שתתעלל בהם. הם לא מר־וויחים, הם משתכרים.

אהוד אולמרט (הליכוד):

חבר־הכנסת בן־אהרן, הפועלים משתכרים והם מש־תכרים היטב. אלה לא הפועלים שמדאיגים אותי. הם הדאיגו אותך מאוד כשהיית מזכיר ההסתדרות, הם ולא הפועלים שמרוויחים 900 לירות לחודש. הללו לא שוב־תים. הם לא מרשים לעצמם לשבות.

מאיר פעיל (מוקד):

לא ראיתי עורכי־דין העומדים בתור להיות עובדי תחזוקה.

אהוד אולמרט (הליכוד):

זה לא נימוק. יש קבוצות עובדים במשק אשר מרוויחים מעט מאוד, אבל הם לא תחזוקנים של "אל על". יש בזה יותר מאשר צביעות לעמוד כאן ולדבר בדאגה על מי שמפר חוקים, כשפה יש תהליך אשר נמשך חודשים ולא התחיל אתמול. עומדים כאן ומדברים כאילו מדובר בשביתה פתאומית וחד פעמית של קבוצת עובדי "אל על". במשך חודשים היינו עדים לשביתות אלו של תחזוקנים, או עובדי בתי־מלאכה, או צוותי אוויר, ומי לא? פתאום נזכרים לדאוג לאכיפת החוק, כאילו לפני כן זה לא היה קיים. עומדים כאן באיזו מין הב־עה מסכנה של מגיני פועלים.

(חבר־הכנסת מ. פעיל קורא קריא־ת־ביניים)

חבר־הכנסת פעיל, את מפרש את החוק לא נכון.

היו"ר ב. צ. קשת:

חבר־הכנסת אולמרט, קריאות־הביניים לא על חש־בונך, אבל התשובות תהיינה על חשבונך.

אהוד אולמרט (הליכוד):

מה שיש לי לומר גם לממשלה וגם לחברת "אל על" עוד תשמע במשך עשר דקות או רבע־שעה. כל מה שהיה לך להגיד על שביתת העובדים של "אל על", על זה שהתחזוקנים נקטו סאנקציות, הוא שהם ניתקו את הקשר עם עובדי בתי־המלאכה ועל־ידי כך החלישו אותם ומנעו מהם את האפשרות לנקוט אותן שיטות...

מאיר פעיל (מוקד):

בלעדיהם אתה לא יכול לטוס.

אהוד אולמרט (הליכוד):

אדוני היושב־ראש, לפני שבועיים ימים, כאשר התקיים הדיון בעבקות שביתת צוותי האוויר, לא הש־לינו את עצמנו כי סיום השביתה אז יחתום את פרשת סיכסוכי העבודה בחברת "אל על". מבחינה זו השבי־תה הנוכחית איננה מפתיעה. בכל זאת נדמה לי שזו שביתה מיוחדת במינה. במשך יותר משבוע ימים מח־זיקים עובדי התחזוקה של "אל על" את החברה בגרונה בלי שהם טרחו כלל לעשות מאמץ מינימאלי להביא לפני הציבור את תביעותיהם ואת נימוקיהם לפגיעה החמורה בחברה ובמדינה.

אין זה מקרה. לעובדי התחזוקה של "אל על" אין כל נימוק סביר לשביתה. הטעם היחידי לה הוא הרצון הפשוט לסחוט הטבה כספית נוספת. אין צורך לומר, אדוני היושב־ראש, כי שוב לא מדובר כאן בקבוצת עובדים חלשה, אשר נסיבות המצב הכלכלי הנוכחי פגעו

באפשרויות הקיום הבסיסי שלה. ההיפך מזה הוא הנכון. עובדי התחזוקה של "אל על", כמו עובדים אחרים בחברה זו, נהנים מרמת הכנסה שהיא גבוהה בהרבה מהשכר הממוצע במשק וגם במצב הנוכחי הם שייכים לקבוצות העילית של השכירים ונהנים מתנאי עבודה והטבות למיניהן אשר שוללים מהם מראש כל זכות מוסרית לנקוט דווקה בתקופה זו אמצעים כל כך קיצוניים. זוהי העובדה הקובעת אשר חייבת להנחות אותנו בהתייחסות לשביתה זו ולשביתות בכלל במשק, במיוחד בשירותים חיוניים, בתקופה זו. מה שיכול להיות נכון בזמנים רגילים ובתנאים נורמאליים הוא בלתי־מתקבל על הדעת כיום. קבוצת עובדים, גם כשיש לה טענות, ואולי אפילו מוצדקות, אינה רשאית לנקוט בסאנקציה כה קיצונית בנתונים הנוכחיים, שעה שבורור בעליל כי תנאי עבודתם ושכרם הם כמו אלה של עובדי התחזוקה. חמור שבעתיים הוא המקרה הנוכחי. פה אפילו לא היתה יומרה להציג מערכת תביעות, אשר גם בזמנים רגילים היה לה סיכוי להתקבל. יש כאן הפגנה של גסות רוח, ציניות והתעלמות מוחלטת מהמציאות הקיימת כיום בישראל.

יעקב זאק אמיר (המערך):

על־ידי מליט בוטות כאלה אתה משכנע אותם לחזור לעבודה?

(קריאה: תשכב על הריצפה ותבקש מהם לחזור).

אהוד אולמרט (הליכוד):

חבר־הכנסת אמיר, הבעיה של השביתות הנוכחיות היא ההתחשבות המופרזת והבלתי־רגילה שהיתה ביחס לקבוצות אלה בעבר. התוצאה היא התפרקות וחוסר כל רסן, ולא במלים יפות והתרפסות נרצה אותם.

כאמור, אין זו תופעה בודדת ומקרית. זוהי התפתחות נוספת המעידה על התדרדרות מוחלטת בתחום יחסי העבודה בחברת "אל על" ועל סגנון של הפקרות שהשתלט על ועדי העובדים בחברה, הדוחפים אותה להתמוטטות כלכלית, ובסופו של דבר זה כורת את הענף הכלכלי שעליו יושבים העובדים עצמם.

אין לשחרר את ההסתדרות מאחריותה, החלקית לפחות, למפולת בתחום יחסי העבודה במשק. דומה שההסתדרות הכללית, בחדלה להיות גורם כלשהו בתחום יחסי העבודה, אין לה כל סמכות מוסרית וכל השפעה ממשית על ועדי העובדים הנתונים, כביכול, למרותה. אין לי ספק כי המצב היום הוא שריד נוסף של תקופה שבה היתה ההסתדרות מבצרם של ועדי העובדים, של השכירים החזקים, אלה המרוויחים אלפי לירות בחודש, אשר הנהיגו את הסגנון הזה של הפקרות וחוסר אחריות וזכו בו לתמיכת הנהגת ההסתדרות. מבחינה זו, כמו גם מבחינות אחרות, אנו אוכלים היום את פרי הבאושים של עידוד הוועדים הללו על חשבון אותם עובדים שבאמת זקוקים לסיוע, ויש רבים כאלה במדינה, אבל הם אינם שובתים לעולם, הם אינם יכולים להרשות לעצמם את הלוקסוס הזה.

(חבר־הכנסת י. בן־אהרן קורא קריאת־ביניים)

לא נעשה את החשבון עכשיו, חבר־הכנסת בן־אהרן.

אולם בנסיבות אלה, ובהתחשב בעובדה כי זהו המשך למגמה שהיו לה תקדימים רבים, חובה לשאול היום מה עשתה הממשלה וכיצד פעלה נוכח עובדות אלה.

בחודשים האחרונים שבו שרי הממשלה השונים, החל בראש הממשלה וכלה בשר התחבורה, והזהירו כי אם אכן תושבת החברה פעם נוספת על־ידי העובדים ייגקטו צעדים קיצוניים עד כדי הפסקת פעולותיה של החברה. עתה ברור כי מדיניות זו לא היתה גורם מרתיע ולא היה בה כדי לבלום את העובדים ולמנוע מהם את הכרזת השביתה. גם אם היתה הכרזה פורמאלית או לא היתה הכרזה פורמאלית, מה שקובע הוא לא הכרזת השביתה הפורמאלית אלא המצב שנוצר בעקבות פעולת העובדים, כאשר חדלו לעבוד לפי הנורמות הרגילות בתקופה של פעילות מוגברת של החברה. אולם לא זו בלבד שהכרזות הממשלה לא נהנו מאמינות מספקת כדי למנוע את זכרזת השביתה, גם צעדיה לאחר מכן אין בהם, כשלעצמם, כדי להביא לתחילתו של פתרון סופי לסיכסוכי העבודה בחברה. אני גם חושש מאוד שהם אינם משמשים אות אזהרה לעובדים אחרים שבשירותים חיוניים במדינה.

בדיון שהתקיים לפני כשבועיים העליתי לפני השר דרישה לגבש במהירות הסדרי הפעלה אלטרנאטיביים אם אכן תוכרזנה שביתות נוספות ב"אל על". אך נראה כי הממשלה בחרה בשלב זה לא לעשות זאת. התוצאה היא שכיום העונש המוטל על עובדי התחזוקה הוא השבתת כל מטוסי החברה, הגורמת במקביל נזק לחברה ולציבור צרכניה, מנישה גם קבוצות עובדים אחרות שלא שבתו הפעם, והעיקר — אין בה שום פתרון ממשי לגבי העתיד.

נגיח, אדוני השר, כי בעוד שבוע יודיעו עובדי התחזוקה כי הם מוכנים לשוב לעבודה מלאה, ללא תנאי, ואז תופעל מחדש החברה. איזו ערובה, איזה בטחון יש לך כי שבוע לאחר מכן לא יגקטו מחדש באותה טאקטיקה? מה יהיה אז? האם שוב תשביתו את החברה ותקרקעו את המטוסים? מי סובל מזה בסופו של דבר — העובדים שיפסידו שכר של כמה מאות לירות, או אולי החברה המפסידה כל יום מיליוני לירות נוסף על אבדן המוניטין ועל הפגיעה החמורה בתנועת התיירות לישראל, שממילא איננה סובלת מגיאות מופרזת בכל השנה?

אני יודע שהממשלה מרגישה כי בעצם השבתת החברה נעשה צעד נועז שלא היה לו תקדים ביחסי העבודה במשק הממלכתי או במסגרת המשק הציבורי. אני בהחלט מבין את שר התחבורה, שהיה הראשון בהיסטוריה של הממשלה שנאלץ לנקוט צעד חד־משמעי כל כך כדי לשבור אחת ולתמיד את מעגל הקסמים המסוכן כל כך של שביתות והשבתות, שאין להן סוף ויש בהן נזק בלתי־פוסק למשק. אולם, אדוני השר, איפה הפתרון? מה הפרספקטיבה שאתה מציע לעתיד? אין מנוס מלהורות בעובדה כי המפולת ביחסי העבודה חושפת את חוסר האונים של הממשלה ואת העדר המדיניות בתחום הכולל של יחסי העבודה. לכן, אילו היה לממשלה היום אומץ־לב, לולא היתה כפותה לנוסחאות ארכיאולוגיות, היתה חייבת להסכים להנהגת בוררות חובה ותיווך חוץ בה בשירותים חיוניים.

סיעת הליכוד, בגילגוליה השונים, שבה ומעלה

הצעה זו מדי חודשים מספר, וההתנגדות של הממשלה, דווקא נוכח המציאות שאין לכם פתרון לגביה, היא התעלמות מדעת מהצרכים האמיתיים של המשק ושל יחסי העבודה. אני יודע, אדוני השר, כי יש לממשלה תשובות מוכנות להצעות של הליכוד בתחום של פתרון תחוקתי לבעיות הללו. אך תודה גם אתה כי בדרך שאתם נקטתם עד היום לא נמצא עדיין פתרון שיוכל למנוע שביתות גם לעתיד בשירותים חיוניים. הטראגדיה היא כי גם כאן תיאלצו לבסוף לאמץ את הצעות הליכוד, אך אני חושש שתעשו את זאת רק לאחר שכולנו נשלם מחיר יקר מאוד גם בממון וגם בהורדת מוראל הציבור בגלל שיטה שאין לה כל הצדקה כיום.

יצחק בן־אהרן (המערך):
אינך שומע מה שאתה אומר. מקרה כזה לא שייך לבוררות חובה.

אהוד אולמרט (הליכוד):
מדוע אין הוא שייך לבוררות חובה?

יצחק בן־אהרן (המערך):
אפילו לפי הדעות שלך מקרה זה איננו שייך לבוררות חובה.

אהוד אולמרט (הליכוד):
חלק ניכר מהנזק הכספי שנגרם עכשיו לחברה ניתן היה למנוע לוא הממשלה היתה עושה מאמץ מירבי לגייס בדרכים שונות כוח־אדם אלטרנאטיבי לביצוע המשימה של הפעלת החברה דווקא בימים אלה. הדבר איננו בלתי־אפשרי. רק בדרך זו ניתן היה להבהיר לעובדים כי ההימור הגדול הזה על המשך פעולתה של החברה לא היה כדאי להם. ולסיום, אדוני היושב־ראש, לא נערוך עכשיו את החשבון היסודי כיצד הגענו בכלל למצב זה של דירדור מוחלט ביחסי העבודה, ומה חלקן הכולל של הממשלה, של ההסתדרות ושל הנהלת החברה במכלול טראגי זה, ואילו מסקנות צריך להסיק לא דק כלפי העובדים השובתים אלא גם כלפי מנהלי החברה, שבה יש סיכסוכים מתמידים עם כל קבוצות העובדים.

ברגע זה ממש על הממשלה לעשות הכל כדי לשבור את המהלך המסוכן שעלול למוטט את החברה. הצעד הראשון שנקט היה בלתי־נמנע. אבל חובה על הממשלה לעשות הכל כדי שחברת "אל על" תמשיך לטוס במטוסיה שלה, כדי לשמור לא רק על הקשר האווירי התקין לישראל בכלל אלא על תקינות הפעלתה וקיומה של חברת "אל על" בפרט.

היו"ר ב. צ. קשת:
רשות הדיבור לאחרון הנואמים, חבר־הכנסת חריש.

מיכאל חריש (המערך):
כבוד היושב־ראש, חברי הכנסת, אני אנסה בחמש הערות קצרות לסכם את דעתי בנושא העומד על הפרק. ראשית, ברצוני לומר שיש שני מאפיינים חמורים המצדיקים את החלטת הממשלה לתת גיבוי להשבתת חברת "אל על".

הטעם הראשון הוא טעם ענייני. כאשר חברת תעופה איננה מסוגלת להעמיד לוח זמנים שיוכל לספק פחות או יותר את הנוסעים, ויש איחור קבוע של כמה שעות והוא בלתי־ידוע מראש בכל טיסה וטיסה — הרי שהפגיעה במוניטין של החברה — והפגיעה באותה תיירות גדולה במיוחד בתקופה זו — היא פגיעה כל כך חמורה שעדיף לומר לתיירים שהחברה הזאת כרגע מושבתת ויש להם סידור אלטרנאטיבי. זה בלי קשר לאילו שהם עניינים אחרים. המוניטין של חברות התעופה תלוי לא מעט בכך שהן מסוגלות לקיים לוח זמנים מתקבל על הדעת. לכן מעבר לכל הנושא האחר אני חושב שהיתה הצדקה בנושא הזה, שעד שפותרים את הבעיה ואפשר יהיה להפעיל את החברה בצורה מסודרת, כדאי להשבית את החברה ולתת אפשרות לנסות את הפתרון הזה: שכאשר התיירים יידעו שהם נוסעים ב"אל על", הם יידעו מתי הם נוסעים ב"אל על". ובינתיים יש פתרון לתיירות ומן היום השני יודעים התיירים איך הם טסים ומתי הם טסים.

הטעם השני להצדקה ההשבתה הוא הדרך הבלתי־ציבורית והבלתי־מכובדת של ניהול המאבק הציבורי: כאשר לא מודים בכלל בעובדה שיש מאבק חברתי ומנהלים מאבק מחתרתי. אני מניח שכל חברי הכנסת, מהסיעות הלא־דתיות, ראו ביום שישי בעבר את המחזה מלפני כמה חודשים, כאשר צלמי הטלוויזיה ניסו לדבר עם חברי הוועד. כבר אז ראו את התופעה הזאת של ציבור, שהוא באמת חושב שתביעותיו צודקות, איננו מודה ואיננו מתייצב כדי להיאבק על תביעותיו. אינני מבין אלה המתייצבים נגד שביתות של עובדים, אם אין המדובר ברמת השכר הגבוהה ובמקומות שיש בהם מונופול ממשלתי והעניין הוא עניין של כוח. אז אני נוטה לתמוך בתביעות. אולם אני חושב שקשה להצדיק מאבק כזה בגלל אופן הניהול שלו.

עם זאת אני רוצה לומר שהאופי של השביתה מקורו אולי במחדלים של מנהיגות כלכלית בעבר בתחום פתרון יחסי העבודה. השיטה היתה כניעה לחזקים ומתן לפי כוח הפגיעה וחומרת הנזק, ולאו דווקא לפי שיקולים כלכליים או לפי שיקולים של צדק חברתי. וכאשר זאת השיטה שמתפתחת אינני מתפלא כל כך שגם פה הגענו לעניין זה, כי זה איננו עניין יוצא דופן.

הבעיה העומדת בפני הממשלה היום היא להוכיח שהמאמץ להתגבר על המצב הכלכלי החמור הוא רציני ושיש נסיון ממשי לתקן את עיוותי העבר. והצעד הדראשוני של הממשלה בא גם להוכיח רצינות, כאשר ציבור העובדים וציבור המעסיקים חייבים לקבל הוכחה שלא כוח גרימת הנזק יקבע בשירותים החיוניים והמונופוליסטיים אלא הצרכים הכלכליים של מדינת ישראל ועקרונות של צדק חברתי.

אני רוצה מעל במת הכנסת לומר בכל זאת משהו גם לעובדי התחזוקה. זהו ציבור של עובדים שהם בעלי מקצוע טובים. הם מטפלים בתחזוקה המיועדת להבטיח את התיפעול היומיומי של המטוסים. הם פועלים בכל תנאי מזג אוויר, במשך עשרים וארבע שעות במשמרות, כאשר נתונה בידם אחריות גדולה מאוד. ובעצם מבחינה מקצועית גם מתייחסים אליהם כאל בעלי אחריות גדולה מאוד. חתימה של עובד תחזוקה היא שקובעת אם למטוס ניתן להמריא או לא ניתן להמריא. החתימה שלו קובעת שהמטוס הוא תקין או איננו תקין. ואני רואה צורך שהכנסת תפנה לציבור הזה בקריאה לגלות עתה, בשעה השתים־עשרה, אולי כבר אחרי השעה השתים־עשרה, אחריות דומה לזו שהם מג־

לים כלפי המטוסים, גם כלפי כלכלת מדינת ישראל וה־קשר החיוני שלה עם העולם שהיא חברת "אל על". לפי דעתי עליהם להודיע על נכונותם לשוב ללא תנאי לע־בודה תקינה ועל קבלת מרות ההסתדרות. ואז אני מניח שהם יזכו לאוזן קשבת לגבי תביעות שייראו צודקות. אני מוכרח לומר שהיום, במצב הנוכחי, בצורת המאבק הנוכחי, יש מראש יחס של חוסר אמון כלפי התבי־עות שלהם.

הערה חמישית שאני רוצה לומר נוגעת לבוררות החובה. רבותי חברי הכנסת מהליכוד, מותר ללמוד גם משגיאות של אחרים. לא חייבים בכל פעם, בכל דבר שהוכח כשגיאה במקום אחר, לנסות אותו גם על גופנו.

יגאל הורביץ (הליכוד) :
תלמדו גם אתם מהשגיאות שלכם.

מיכאל חריש (המערך) :
ידידי חבר־הכנסת הורביץ, בוררות החובה נכשלה לא רק באוסטראליה אלא גם במדינות שמהן הובא הענ־יין כדוגמה על־ידי חברך לסיעה חבר־הכנסת שובל. היא נכשלה. בעצם כל נסיון של כפייה בתחום יחסי עבודה — לא רק בוררות חובה — כשמדובר על כפייה לגבי גופו של אדם, לא הצליח. ולמה להרחיק לכת יו־תר ? גם השביתה כפי שהיא היום ב"אל על" נוגדת את החוק כפי שהוא קיים במדינת ישראל. לא הודיעו עליה, לא היתה הודעה על השביתה הזאת. ובכן אם יש צורך בהוכחה הנה ההוכחה.

מנחם בגין (הליכוד) :
חבר־הכנסת חריש, בואו נעשה נסיון לשנה אחת. אני יכול לומר לך על דעת חברי שאם במשך השנה יתברר שהמוסד הזה איננו מועיל להשקיט את התנ־אים בעבודה, לעשות סדר, אנחנו נקום ונאמר : למדנו, לא עוד. נעשה נסיון לשנה אחת, אחרי כל הרבה שנים. האם סגירת "אל על" יותר טובה ? האם צווי ריתוק שניתנו על־ידי ממשלה סוציאליסטית יותר טובים ? הרי עובדות הן אלה.

מיכאל חריש (המערך) :
חבר־הכנסת בגין, נסיון קצר מאוד באנגליה מלפני שנים מעטות מאוד הביא לא רק להשבתה בתחום אחד, אלא השבית את המדינה כולה. בואו ננסה ללמוד גם ממה שקרה שם, ואל ננסה ללכת לדבר שיכול להביא להשבתה כללית, משום שלא נעמוד בזה.

אי־אפשר לעמוד בעניין הזה. אבל אומר לך דבר אחר : במקום זה, בואו תעשו נסיון פעם אחת, כאשר הממשלה מנסה לעמוד בלחץ בלתי־צודק כזה, ותתנו גיבוי למ־אמץ הממשלתי. ובמקום לנאום פה נאומים על האלטר נאטיבה של בוררות חובה, על מחדלי הממשלה וכו' וכו', תנסו פעם נסיון, במדיניות הכלכלית הזאת, לתת גיבוי לממשלה. ואם בעוד שנה תמצאו שהממשלה לא הצליחה בעניין הזה, אז תעשו לכם חשבון מחדש.

משה נסים (הליכוד) :
היא למודת כשלונות, כיצד אפשר לתת עוד אמון ?

מיכאל חריש (המערך) :
אם אתה רוצה לעסוק בפוליטיקה קטנה, זו זכו־תך — — —

שר־התחבורה ג. יעקבי :
תנסה לתת אמון בממשלה לשנה אחת. אם אחרי שנה יתברר לך שטעית, תקום ותאמר : לא עוד.

מנחם בגין (הליכוד) :
הנסיונות האלה קיימים כבר שנים רבות.

מיכאל חריש (המערך) :
אם תרשו לי, כבוד השר וכבוד ראש האופוזיציה, אמשיך בדברי.

מנחם בגין (הליכוד) :
זה ברוח טובה.

מיכאל חריש (המערך) :
גם אני אומר זאת ברוח טובה.

אני רוצה להעיר עוד הערה קטנה, וגם זאת לחבר־הכנסת שובל. לא צריך בהזדמנות זו לבוא ולערבב דבר שאינו קשור כלל לנושא שאנו דנים בו. בעלות ההס־תדרות על "חברת העובדים" ועל מקומות העבודה — לא זו הבעיה של יחסי העבודה במדינת ישראל. לכן לא צריך לבוא ולומר שיש להסתדרות בעלות ב"אל על", כאילו זו הבעיה שהתעוררה. חבר־הכנסת שובל יודע זאת טוב מאוד, גם מחבריו, שלא כאן היתה הב־עיה ולא זה היה השיקול. ובדיונים בהסתדרות על ענ־ייני יחסי עבודה לא השיקול של הבעלות על "חברת העובדים הוא שמעורר את הבעיות של נקיטת עמ־דה.

2. תשובת שר התחבורה

היו"ר ב. צ. קשת :
חברי הכנסת, תמה רשימת הנואמים. רשות הדי־בור לשר התחבורה, לתשובה.

שר־התחבורה ג. יעקבי :
אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת, ברשותכם לא א־שיב בפרוטרוט על ההערות השונות של המשתתפים ב־דיון כדי לחסוך מזמנם של חברי הכנסת הנמצאים ב־אולם המליאה.

אני מציע לכמה מהדוברים, שהעמידו זו מול זו אפשרויות בלתי־ריאליות, שיראו בפשטות ובפכחון את פני הדברים כפי שהם באמת. האפשרויות שעמדו לפני הממשלה והנהלת החברה היו : להיכנע לתכתיב, ללחץ המתעלם מהסכמי עבודה, ממדיניות השכר ומחוקי המ־דינה תוך אי־קבלת מרות ההסתדרות — או לא להיכנע ולהודיע כי אם לא יודיעו העובדים על חזרתם לע־בודה תקינה ומלאה, תופסקנה הטיסות. שכן בתנאים שנתהוו לא ניתן היה לקיים עוד את פעולותיה הסדירות של החברה בהתאם לרמת השירות המתחייבת מפעי־לותה של חברת תעופה לאומית, ולו גם ליום אחד, ולא רק ל־15 ימים כפי שהציע באדיבותו חבר־הכנסת פעיל.

רבותי חברי הכנסת, הליכה בדרך הכניעה ללחץ

מזמינה לחץ חדש, מזמינה שביתה חדשה, מזמינה התדרדרות נמשכת והולכת, פריצת כל סכר, הרס הסיכוי להבראת המשק ולהגשמת המדיניות הכלכלית.

מחיר הכניעה בטווח הקצר, ייתכן שהוא נמוך. אולם בטווח ארוך זהו מחיר כבד מנשוא, מחיר שלא נוכל לעמוד בו.

השאלה האמיתית העומדת עכשו בפני הכנסת, לפי דעתי, איננה קריאה סתמית לעובדים לחזור לעבודה. והרי הם עשו כך כבר 4—5 פעמים במהלך השנה הנוכחית לאחר שביתות־האטה. מוקד הבעיה, מהותה, הם שינוי משמעותי בתחומי מפתח לעתיד התעופה הלאומית של ישראל ; כיבוד חוקי המדינה והסכמי העבודה ; קבלת מרות ההסתדרות ; העלאת דרך ההתנהגות לרמת אחריות חדשה בחברת "אל על" ובכל תחומי המשק, אחריות שהיא בעצם המפתח הן לקיום הקשר האווירי שבין ישראל ובין העולם החיצון, והן ליכלתנו להתמודד עם הבעיות החברתיות והכלכליות שלפנינו.

עובדי התחזוקה לא רק שלא היו נכונים, בשהות שניתנה להם, להודיע על נכונותם לקיים עבודה סדירה, אלא אף עד לשעה זו לא הודיעו על נכונותם לקבל על עצמם מרות ההסתדרות.

אחד מהמשתתפים בדיון כאן דיבר בביקורת חריפה על ההסתדרות הכללית של העובדים. אינני סבור שהיתה זו הערה הוגנת המשקפת את המציאות הממשית, שכן הנהגת ההסתדרות נהגה ונוהגת בנושא זה באחריות ובאומץ־לב, מתוך ראייה רחבה של צרכי המשק והעובד כאחד.

כמה מחברי הכנסת המליצו לפני הבית על בוררות חובה בשירותים חיוניים. לא אגב דיון במצב ב"אל על" ניתן למצות את הדיון בנושא זה.

משה נסים (הליכוד) :
עד השביתה הבאה.

שר־התחבורה ג. יעקבי :
אולם רבותי חברי הכנסת, וידידי חבר־הכנסת נסים, קיימים חוקים ממלכתיים המתערבים ביחסי עבודה : חוק הקרוי "צינון שביתות" וחוק בתי־הדין לעבודה. חוקים אלה לא כובדו פעם אחר פעם על־ידי עובדי התחזוקה שבהם אנו עוסקים היום. ומי ערב לנו שיכובד על־ידם או על־ידי קבוצות אחרות חוק בוררות חובה ? והיה ולא יכובד — מה אז תהיה האלטרנאטיבה שאתה בעצמך תציע לכנסת ? האם חקיקה נוספת היא התרופה המוחלטת, כאשר אין מכבדים חוקים קיימים ? ומה נועיל אנו בתקנתנו אם אין מקיימים תרבות של כיבוד חוקים, של כיבוד הסכמים — — —

היו"ר כ. צ. קשת :
חברי הכנסת, אני מבין שאתם שמחים שנפגשתם — — —

שר־התחבורה ג. יעקבי :
אחרי הרבה זמן שלא הייתם באולם.

היו"ר כ. צ. קשת :
אבל אנא שימרו על השקט.

שר־התחבורה ג. יעקבי :
— — אם אין מקיימים תרבות של כיבוד חוקים, של כיבוד הסכמים ושל קבלת מרות הכלל.

הצעתי כבר לאחר אירועים אחרים בעבר הקרוב והרחוק — אירועים ששיבשו את העבודה בשירותים חיוניים — לקבוע בחוק חובת הצבעה חשאית לצורך החלטה על שביתה מכל סוג שהוא. אני מקווה שהממשלה תיזום חקיקה בכיוון זה.

"אל על" הגיעה להישגים כלכליים, מיבצעיים ואחרים שהיא רשאית להתפאר בהם, למרות תנאי תחרות קשים ולמרות מצב התעופה הבין־לאומי. היא השיגה זאת בזכותם של העובדים, שברובם הם עובדים מקצועיים מסורים העובדים קשה, היא השיגה זאת בזכותה של הנהלה נמרצת, מוכשרת ואחראית.

הקשר האווירי בין ישראל ובין העולם החיצון מקוים גם עתה. אבל שאיפתנו היא כי חברת התעופה הלאומית תופעל מחדש, אך לא במחיר כניעה, לא במחיר של היענות ללחץ ולאיום. החברה תחדש פעילותה כאשר ייווצרו תנאים שיבטיחו לזמן ארוך את תקינות פעילותה וסדירותה. אני מקווה שנגשים יעד זה בקרוב, לא על־ידי חזרה סתמית למצב הקודם הבלתי־יציב, הנתון לזעזועים תדירים.

הממשלה, חבר־הכנסת גיבלבר, בחרה בדרך זו בלית ברירה, אולם תוך החלטה נחושה שלא להיכנע ללחצים של קבוצות מונופוליסטיות המתנכרות למצב המדינה, ובסופו של דבר לקיומן ולרווחתן שלהן עצמן.

עלינו, לפי דעתי, לבחור באפיק חדש, אחראי יותר, לעיצוב אורח חיינו הכלכלי והחברתי. הדרך שננהג בה בנושא שלפנינו תחרוץ לא רק את גורלה של "אל על", כי אם גם את סיכויי הגשמתה של המדיניות הכלכלית.

נוכל להביא לשינוי המצב, אם נכיר כולנו בכך שזו שעת מבחן. אם נדע לאמץ במעשה היומיומי עקרונות התנהגות אחרים, תהיה זו גם שעת רצון ואולי גם שעת תמורה.

3. סיכום הדיון

היו"ר כ. צ. קשת :
חברי הכנסת, נשמע הצעות לסיכום הדיון. חבר־הכנסת שחל יביא הצעת סיכום בשם סיעות מספר.

משה שחל (המערך) :
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, בשם הסיעות : המערך, חזית דתית לאומית, המפלגה הליברלית העצמאית, תנועה לזכויות האזרח, הנני מביא את הצעת הסיכום הבאה :

א. הכנסת רושמת לפניה את הודעת הממשלה שנמסרה על־ידי שר־התחבורה גד יעקבי בדבר ההחלטות

והפעולות שננקטו בעקבות שביתת־ההאטה של עובדי התחזוקה בחברת "אל על".

ב. הכנסת מאמצת ידי הממשלה במאמציה ליצירת תנאים שיאפשרו הפעלה סדירה־תקינה ומלאה לטווח ארוך של חברת התעופה הלאומית.

היו"ר כ. צ. קשת:
הצעה נוספת תובא על ידי חבר־הכנסת דיציאן.

ליאון דיציאן (הליכוד):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, הצעת סיכום של סיעת, הליכוד על הודעת שר התחבורה היא כדלקמן:

1. הכנסת רואה בחומרה רבה את שביתת־ההאטה של עובדי התחזוקה ב"אל על", אשר הסבה למדינה בשעת־חירום קשה נזק בטחוני, כלכלי וחברתי כבד.

2. הכנסת קוראת לעובדי התחזוקה ב"אל על" ל־הודיע ללא דיחוי וללא תנאי על נכונותם לשוב לעבו־דה סדירה ותקינה, ולממשלה ולעובדים להסכים למ־סור את הסיכסוך לבוררות.

3. הכנסת קובעת כי כדי למנוע שביתות והשב־תות בשירותים החיוניים ביותר בתקופת החירום שבה שרויה המדינה, וכדי להבטיח יישוב סיכסוכי העבודה בדרך צודקת, יש להנהיג בוררות חובה שיפוטית־ממ־לכתית בשירותים החיוניים ביותר למשך שנה אחת.

היו"ר כ. צ. קשת:
הצעת סיכום נוספת תובא על־ידי חבר־הכנסת ור־דיגר.

אברהם ורדיגר (חזית דתית תורתית):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, הצעת סיכום מט־עם סיעת החזית הדתית התורתית (אגודת ישראל ופוע־לי אגודת ישראל):

א. הכנסת מביעה את דאגתה החמורה מקיום ש־ביתת עובדי התחזוקה של חברת "אל על". שביתה זו גורמת לכך שהקשר בין ישראל לעולם מתקיים על־ידי חברות תעופה זרות. כמו כן גורמת השביתה להפסד של כ־2 מיליון לירות ליום לחברת התעופה הלאומית.

ב. הכנסת סומכת את ידיה על החלטת הממשלה להפסיק את פעולתה של חברת "אל על" כל עוד נמ־שכת השביתה, דבר העשוי להבריא את יחסי העבודה המעורערים בחברת "אל על" ובשירותים חיוניים וממ־לכתיים נוספים.

ג. הכנסת מביעה את תמיכתה בהחלטת מוסדות ההסתדרות להסיר את הגנתה המקצועית מעובדים הפוג־עים במשק המדינה ובכלכלתה בשעת־חירום זו.

ד. הכנסת פונה בקריאה אל עובדי התחזוקה לק־בל עליהם את מרות האיגוד המקצועי וההסתדרות, לח־זור מיד לעבודה תקינה ולאפשר בכך את חידוש טי־סותיהם של מטוסי "אל על".

ה. הכנסת דורשת מהממשלה ומחברת "אל על" לחדול מחילול שבת וחג על־ידי הפסקה מוחלטת של טיסות מטוסי החברה ביום השבת בארץ ובעולם.

היו"ר כ. צ. קשת:
הצעה נוספת יביא חבר־הכנסת לבנבראון.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, הצעת סיעת הר־שימה הקומוניסטית החדשה לסיכום הדיון על ההשבתה ב"אל על":

1. הכנסת מגנה את השבתת הטיסות בחברת הת־עופה "אל על" על־ידי הנהלת החברה באישור משרד התחבורה, בטענת־שווא שהעובדים הם האחראים, כב־יכול, להשבתה. ההשבתה והפקרת הקשר האווירי של ישראל עם העולם בידי חברות תעופה זרות גרמו נזק של מיליוני לירות לקופת המדינה ופגעו בחופש מאבק האיגוד המקצועי של העובדים.

הכנסת תובעת מהממשלה לפעול למען חידוש המשא־ומתן בין הנהלת חברת "אל על" לוועד עובדי התחזו־קה במטרה להחזיר את העבודה התקינה ב"אל על".

היו"ר כ. צ. קשת:
הצעת סיכום אחרונה יביא חבר־הכנסת פעיל.

מאיר פעיל (מוקד):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה, הצעת סיכום של סיעת מוקד:

1. הכנסת דורשת מהממשלה להורות להנהלת "אל על" לחדש את פעילות החברה לאלתר.

2. הכנסת קוראת להנהלת "אל על", לעובדי התח־חזוקה של "אל על", לוועדי העובדים האחרים של "אל על" ולהסתדרות להיכנס, מיד לאחר חידוש פעילותה של חברת "אל על", למשא־ומתן ענייני במגמה לחסל את הסיכסוך ברוח טובה והוגנת ובהתאם לצרכיה האובייקטיביים של מדינת ישראל והציבור כולו.

היו"ר כ. צ. קשת:
חברי הכנסת, אנו ניגשים להצבעה על הצעות הסי־כומים. נתחיל בהצבעה על הצעתו של חבר־הכנסת פ־עיל.

ה צ ב ע ה

הצעת הסיכום שהובאה על־ידי חבר־הכנסת
מ. פעיל לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהובאה על־ידי חבר־הכנסת
א. לבנבראון לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהובאה על־ידי חבר־הכנסת
א. ורדיגר לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהובאה על־ידי חבר־הכנסת
ל. דיציאן לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהובאה על־ידי חבר־הכנסת
מ. שחל נתקבלה.

ז. החלטות בדבר אישור הוראות: 1. בצו מס קנייה (סחורות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 9), תשל"ה—1974; 2. בצו תעריף המכס והפטור (תיקון התוספת מס' 10), תשל"ה—1974; 3. בצו שעת חירום (שיעור תשלום חובה) (תיקון מס' 2), תשל"ה—1974 *

היו"ר כ. צ. קשת:

חברי הכנסת, לפנינו צווים שיביא לאישור חבר-הכנסת עדיאל אמוראי בשם ועדת הכספים.

עדיאל אמוראי (בשם ועדת הכספים):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, בשם ועדת הכספים הנני מתכבד להביא לאישור הכנסת את הוראות צו מס קנייה (סחורות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 9), תשל"ה—1974.

צו זה משנה את המס על משקאות קלים שעליהם המס הוא קצוב בעקבות ההתייקרויות שחלו במשק. כן קובע הצו הגדרה חדשה למעליות משא החייבות בשיעור מס של 15% בניגוד למעליות אחרות החייבות במס של 50%. עד לשינוי היתה הגדרה כללית אשר הביאה לקשיי ביצוע. אי לזאת נקבעה הגדרה ספציפית יותר אשר תבטיח שמעליות שאינן משמשות נוסעים ייהנו — והן בלבד — מהשיעור המוזל. נקבעו שלושה תנאים, כאשר מילוי תנאי אחד מהם מבטיח שהמעלית הולמת קריטריונים של מעליות משא, והם: א. גובה פנימי של תא עד 1.20 מטר; ב. פיקוד חיצוני בלבד. ג. התקנה בבניין הייצור של מפעל תעשייתי לצרכי המפעל בלבד.

מנחם בגין (הליכוד):

אבקש את הכנסת לאשר צו זה. האם אלה הצווים שהורדו בפעם הקודמת?

היו"ר כ. צ. קשת:

לא, אין אלה אותם הצווים אף-על-פי שהערנות ישנה.

מנחם בגין (הליכוד):

איך אני צריך להצביע?

עדיאל אמוראי (בשם ועדת הכספים):

חברייך היו בעד.

משה ורמצן (המערך):

חבר-הכנסת בגין, היזהר שלא ישימו לך מלכודת.

היו"ר כ. צ. קשת:

אני מעמיד להצבעה את הצו.

ה צ ב ע ה

ההחלטה בדבר אישור הוראות בצו מס קניה (סחורות ושירותים) (הטלת מס ושיעורו) (תיקון מס' 9), תשל"ה—1974, נתקבלה.

עדיאל אמוראי (בשם ועדת הכספים):

צו תעריף המכס והפטור (תיקון התוספת מס' 10), תשל"ה—1974), מעלה את המכס על לבידים מ-20%, אך לא פחות מ-10 לירות למטר מעוקב, ל-20% אך לא פחות מ-450 לירות למטר מעוקב. ההעלאה באה לאור הצטברות מלאי גדול אצל היצרנים המקומיים ויבוא במחירי דמפינג. על ענף הלבידים עובר משבר הן בשוק העולמי והן בשוק המקומי. המשבר בשוק העולמי הביא מצד אחד לצימצום היצוא של הייצור המקומי ומצד שני להצפת השוק המקומי ביבוא במחירי דמפינג. השינוי מוגבל בזמן עד ל-1 באפריל 1975 ומיועד לסייע לייצור המקומי לעבור את תקופת המשבר.

היו"ר כ. צ. קשת:

אנו מצביעים על הצעת הצו שהביא לפנינו חבר-הכנסת אמוראי.

ההחלטה בדבר אישור הוראות בצו תעריף המכס והפטור (תיקון התוספת מס' 10), תשל"ה—1974, נתקבלה.

עדיאל אמוראי (בשם ועדת הכספים):

צו-שעת-חירום (שיעור תשלום חובה) (תיקון מס' 2), תשל"ה—1974, עוסק בהיטלים על גבינה ואקום — גבינה צהובה כפי שהיא נקראת. המחיר שבו משווקות גבינות קשות מייצור מקומי הוא 23.50 לירות לקילוגראם. עלות הגבינות המיובאות, לרבות המסים הקיימים, היא כ-13.20 לירות לקילוגראם, כתוצאה מהסובסידיות הניתנות ליבואנים מארצות-חוץ. אי לזאת הוחלט לפרסם צו בדבר היטלים על גבינות אלה על-מנת לאפשר ספיגת הרווח העודף המתהווה מהפרשי המחירים כאמור, שלא יפול לכיסי היבואנים.

היו"ר כ. צ. קשת:

חברי הכנסת, אנו מצביעים על הצו שהביא לפנינו חבר-הכנסת אמוראי.

ה צ ב ע ה

ההחלטה בדבר אישור הוראות בצו שעת-חירום (שיעור תשלום חובה) (תיקון מס' 2), תשל"ה — 1974, נתקבלה.

---

* נספחות.

ח. הודעת יושב־ראש הישיבה על דברים שחברי כנסת חזרו בהם

היו"ר כ. צ. קשת:

חברי הכנסת, הגני מתכבד להודיע לכנסת כי שר־הפנים ד"ר יוסף בורג הודיע ליושב־ראש הכנסת, במכתב מיום 25 בדצמבר 1974, שהוא חוזר בו מן המשפט דלהלן: "גם אם הרמקול על־ידך את לא יכולה לערבב את האמת". הדברים רשומים בפרוטוקול מישיבה קכ"ג של הכנסת מיום 23 בדצמבר 1974.

כן הודיעה חברת־הכנסת שולמית אלוני, במכתבה ליושב־ראש הכנסת מיום 25 בדצמבר 1974, שהיא חוזרת בה מן המשפט דלהלן: "השר שקורא לעצמו פילוסוף, דוקטור ורב" ובמקומו ייאמר: "השר שהוא דוקטור לפילוסופיה ורב". הדברים רשומים בפרוטוקול מיום 24 בדצמבר 1974.

הישיבה הבאה מחר בשעה 16.00. ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 20.24.