



ארגון מנהלי תחבורה 1956-2013

חברי ארגון יקרים

לפני 6 שנים קיבלנו חברי המזכירות ואני את הזכות להוביל את ארגון מנהלי תחבורה. חבריי לדרך היו יגאל רסקין, יוחאי זילברברג, רוני רוט, אברהם נאור, אבי שטיצר, עדי כהן, גיורא ציפרוני וישראל (יוד) שועלי. אני מודה שלקח לנו כמה חודשים ללמוד ולהבין מהו ארגון מנהלי תחבורה, את עברו, את ההווה ומתן שאיפותינו לעתיד.

בבחירות האחרונות קיבלנו יחד עם רוב חברי המזכירות את המנדט להמשיך לעצב את עתיד הארגון. קיבלנו את אמונתם מכיוון שמדובר במזכירות מאוד פעילה, עושה, מבצעת, הראה את טובת הארגון וחבריו לנגד עיניה.

עם תחילתה של הקדנציה הראשונה שמנו לב כי קיים תיעוד הסיטורי מאוד דל אודות ארגון מנהלי תחבורה. מכיוון שחלק גדול מוותיקי א.מ.ת. עודם פעילים ולוקחים חלק באירועים ובכנסים של הארגון, החלטנו לצאת בפריקט תיעוד היסטוריית הארגון, עם דגש על ראשית דרכו.

הכנת החוברת שלפניכם כללה עבודת תחקיר, ראיונות עם ותיקי הארגון, חיפוש ובחירת תמונות מראשית ימיו. ליוותי בהתרגשות את כל התהליך מקרוב. היה מרתק לשמוע אודות ההתכנסויות הראשונות של החברים, כיצד נולד הרעיון, אתגרים אשר ותיקי הארגון התמודדו איתם כמנהלי תחבורה בראשית ימיו של המשק הישראלי, התפתחות ענף הרכב בעיניהם של הוותיקים ועוד.

לשמחתנו, נוצר מצב אשר איפשר מבחינה כלכלית את מימון הפריקט, שאת תוצאותיו חברי המזכירות ואנוכי נרגשים להציג בפניכם. החוברת שבפניכם מוקדשת כהוקרה לוותיקי ארגון מנהלי תחבורה, אשר להם אנו חבים תודה גדולה, שכן בזכות פעילותם לאורך השנים ודבקותם במטרה- לנו כמנהלי תחבורה יש ארגון המאחד את כולנו, ארגון שהוא כבית שני לנו, הן מבחינת החלפת המידע והעשרה מקצועית, והן מבחינת רעות ואחוזה.

אחל לכולכם קריאה מהנה, ושנדע עוד שנים רבות של עשייה משותפת,

איתן וכקמן, יו"ר ארגון מנהלי תחבורה וחברי המזכירות.

פברואר 2013



פברואר 2013 - חברי מזכירות ארגון מנהלי תחבורה

תודה מקרב לב

תודה לכל המרואיינים בחוברת, אשר הקדישו מזמנם ובסבלנות רבה שיתפו אותנו בזכרונותיהם, ועזרו לנו בחיבור הפאזל של ראשית ימיו והתפתחותו של ארגון מנהלי תחבורה.



אסא הדס,
יליד 1936. כיום מנהל
צי הרכב של החברה
לכלכלה ומשק.



אברהם יהלום,
יליד 1929. מנהל צי
רכב בחברת תנובה,
מחוז ירושלים.



ארמנד שוורצברג,
יליד 1934. כיום מנהל
צי הרכב של חברת
ביטוח ישיר.



אברהם נאור,
יליד 1945. כיום עובד
כעצמאי ומספק שירותים
לחברת יוניון מוטורס.



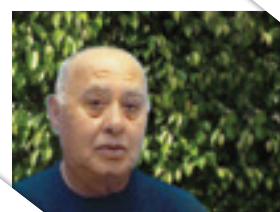
יצחק יגר,
יליד 1936. מנהל צי
רכב בחברת מקורות.



אברהם עיני,
יליד 1934. מנהל צי
הרכב של הנהלת קרן
קיימת לישראל.



עמנואל איתן,
יליד 1930. מנהל צי רכב של
קק"ל בצפון, יו"ר א.מ.ת. בין
השנים 1964-1997.



אבשלום חנניה,
יליד 1931. מנהל צי
הרכב של החברה
החקלאית.



שמעון סודאי,
יליד 1959. כיום מנהל
צי הרכב של בזק
בינלאומי, יו"ר א.מ.ת. בין
השנים 1997-2007.



איתן וכקמן,
יליד 1957. כיום מנהל
צי הרכב של חברת
נטפים, יו"ר א.מ.ת.
משנת 2007.



שמעון קפלינסקי,
יליד 1928. מנהל צי
רכב בחברת מקורות.

ההתארגנות הראשונה

זה התחיל בקטן. קבוצה של 15 חברים מענף הרכב היו נפגשים לדון בנושא הקשיים שבניהול תחום התחבורה בחברות הצעירות שבהן עבדו. הם הכירו אחד את השני עוד משירות משותף בצבא הבריטי בעת מלחמת העולם השנייה, לאחר מכן במלחמת השחרור ובהמשך בצה"ל. כולם השתלבו במשק התחבורה, במטרה להיות שותפים בתהליך הקמת משק עבודה יעיל ומודרני למדינה החדשה.

בארץ היה חוסר גדול בכלי רכב שיתאימו לצרכי המוסדות. **שמעון קפלינסקי** מספר: "המצב במשק התחבורה למעשה חייב את התאגדות החברים, שכן המוסדות נתקלו באינספור קשיים. באותה תקופה קנו רכבים משומשים מעודפי הצבא הבריטי ממלחמת העולם השנייה-קומנדקרים, טנדרים, משאיות וג'יפים, והיו בעיות רבות באחזקתם, באיתור חלקי חילוף, ברכישת רכבים מתאימים לעבודה ובמתן טיפולים שוטפים".



1971 - האסיפה השנתית ה-15

בזכות הויליסים

אברהם עיני נזכר ברכבי הויליס המפורסמים: "מנהלי התחבורה של קק"ל בצפון, שלמה פרנקל ועוזרו עמנואל איתן, התמודדו עם שלל בעיות של רכבי הויליס, שהרכיבו אותם בארץ. לא רק להם, אלא לכולם היו בעיות עם הויליסים, והם זיהו את הצורך בהעברת מידע מאחד לשני, וכך נולד הרעיון להתאגדות מנהלי התחבורה".

כך קרה שמנהלי התחבורה התקבצו יחדיו והחליטו ב-5 לאפריל 1956 על הקמת "ארגון מרכזי תחבורה במוסדות ציבוריים", כיום "ארגון מנהלי תחבורה". השם שונה בשנת 1962, עם רישום הארגון כעמותה.

עמנואל איתן, יושב הראש השלישי של ארגון מנהלי תחבורה, מספר על המפגשים הראשונים: "היינו נפגשים במשרדי הרישוי השונים. הרעיון נולד לדעתי במשרד הרישוי בחיפה וההתארגנות הראשונית החלה בתל אביב. היו שם ישה דופקין, מנהל הרכב של קופת חולים, שכיהן כיו"ר הראשון של הארגון, שרגא שגל ודוד בלקין מחברת חשמל, יעקב רובנר ממקורות, שלמה פרנקל ואנוכי מקק"ל". חברים נוספים היו מהסוכנות היהודית, משטרת ישראל, המשביר המרכזי, סולל בונה ומהחקלאית. "בהתחלה ההתארגנות היתה חופשית יותר ולא שילמנו דמי חבר. התחלנו עם זה רק לאחר שלוש שנים וקבענו סכום של 50 לירות לחבר, אותו שילמו בדרך כלל המוסדות".

יוצאים לדרך

כאמור, האתגר הגדול שניצב בפני מנהלי התחבורה היה להתאים את הרכבים הקיימים לצרכי החברות. הבירוקרטיה שלטה בתחום התחבורה, וזה הביא את דור המייסדים להצבת שתי מטרות עיקריות. המטרה הראשונה היתה לתרום לניהול רציונאלי, יעיל וחסכוני של משק התחבורה לתועלת חברי הארגון. המטרה השנייה היתה לקדם את רמתם המקצועית של מנהלי התחבורה על ידי רכישת ידע שוטף בנושאי התחבורה היבשתית, באמצעות ימי עיון והשתלמויות. כדי למנוע את התלות ביבואנים הוקמו מחסני חלקים בחלק

ממוסדות הציבור. בנוסף הוחלט לייבא חלקי חילוף מחו"ל באופן עצמאי ונוצרה מערכת גומלין להחלפת חלקים לרכב בין המוסדות. עמנואל איתן מספר: "התאגדנו לרכישה מרוכזת של כלי רכב וחלקים ישירות מחברת ויליס בארה"ב, להוזלת הרכישה. מחיר הדולר היה אז 1.80 לירות לדולר". שמעון קפלינסקי מוסיף: "שוק חלקי החילוף היה פרוץ. פנינו לחברת אמריס שהקימה עבורנו מחסן חלקי חילוף בדרך יפו תל אביב. היה לנו הסדר מיוחד עימם ובמחסן הוצב עמיל מכס רק לחברי הארגון, שהיה משחרר עבורנו את החלקים".

שעתון נולד

תחום נוסף שהסדירו מנהלי התחבורה היה העבודה מול המוסכים, ובראשה בניית שעתון לתיקוני רכב שיתאים לכל דגמי כלי הרכב שברשותם.

עמנואל איתן נזכר: "עסקנו בבניית השעתון קרוב לשנה ולבסוף יצא לאור מסמך שנתקבל על ידי רוב בעלי המוסכים. מצאנו גם דרך לפיתרון שעות עבודה למשאיות על ידי תוספת של 50% לשעת העבודה. השעתון מנע חיכוכים והקל על כל העוסקים במלאכה".

השעתון שיצרו מנהלי התחבורה שירת את החברים ובעלי המוסכים 20 שנה. גם מוסכים שלא עבדו עם הארגון השתמשו בו במשך שנים רבות.

כאמור, אחד הערכים אשר על בסיסו נשען הארגון היה החלפת מידע בין החברים, דבר שנמשך עד היום. במפגשיהם היו מעבירים החברים אינפורמציה לגבי כלי הרכב אותם רכשו ומשתפים בנסיונם האישי. מבהיר את הנושא הזה עמנואל איתן, בעלון מידע פנימי שפורסם במרץ 1979: "קל להמליץ על רכב למטרות מפעל, מתוך ריבוי דגמי הרכב המוצעים לנו בארץ, אך קשה להמליץ על דגם רכב חדש אשר טרם נבדק למעשה והופעל בשטח והצטבר נסיון על עמידותו בתנאים הנדרשים. חברים רוכשים רכב בדרך המקובלת, מבלי שקיבלו את המידע הנדרש ומסתפקים במה שנמסר להם ע"י יבואן הרכב. אנו במזכירות מרכזים את המידע והנתונים לאחר נסיון הפעולה של חברינו, ומעמידים אותו לרשות החברים המעוניינים".



1974 - האסיפה השנתית ה-18

הקמת ארגון קציני בטיחות בתעבורה»

הדי התפתחותו של ארגון מנהלי תחבורה בשנות השישים, יחד עם ההצלחות שקצרו החברים, הגיעו עד למקבלי ההחלטות במשרד התחבורה, שהיה באופן טבעי היעד הבא של החברים. התפתחות זו, יחד עם העלייה במספר כלי הרכב משנה לשנה, גרמה לחברי הארגון ולאנשי משרד התחבורה להגיע למסקנה, כי יש צורך להפריד בין מי שעוסקים בניהול תחבורה לשמה לבין העוסקים בחלק הטכני ובנושאי הבטיחות בכלי הרכב.

עממנאל איתן פנה לטכניון בהצעה להקים מסגרת לימודים להסמכת קציני בטיחות בתחבורה, וכך ב- 1968 יצא לפועל קורס קציני הבטיחות בתעבורה הראשון, ומנהלי

לומדים תוך כדי תנועה

במקביל להשתתפותם בפיתוח תכני הקורסים הבאים של קציני הבטיחות, קיבלו חברי המזכירות תיאבון לפתח תכניות לימודים נוספות, במטרה להעלות את מעמדו של מנהל התחבורה. עמנואל איתן **ולוי שכטר** פנו לרקטור אוניברסיטת חיפה ופעלו להקמת תכנית לימודים לתואר ראשון עבור מנהלי התחבורה. עמנואל איתן: "התנהל משא ומתן על מימון התכנית, ובסופו הוחלט על שנת ניסיון שבה כל משתתף ישלם 1,000 לירות. הלימודים נפתחו במקביל בירושלים, בחיפה ובתל אביב, אבל עקב רישום דל הפיילוט הזה לא נמשך, אבל בכל זאת חלקנו יצאנו עם



1976 - האסיפה השנתית ה-20

התחבורה היו לקציני הבטיחות הראשונים בארץ. על מנת להתקבל לקורס היה צריך לעבור ועדת קבלה שכללה נציגים של הסכנין, של משרד התחבורה ושל הארגון. **אבשלום חנניה:** "אני זוכר שעמנאל שאל אותי בועדה: 'מה אתה עושה כשאין לך בלמים ואין לך שמן ברכס?' ועוד שאלות של ירידה לפרטים הקטנים. הקריטריונים להתקבל לקורס היו מאוד מחמירים. היית צריך ברזומה לפחות שנת מכונאות בדרגה מסוימת, לימודים בבית ספר מקצועי או שלוש שנות עבודה במוסך. גם הקורס עצמו, שנמשך שנתיים, היה קשה. התחלנו 40 חבר'ה וסיימנו רק 16. למדנו הרבה מתמטיקה ופיזיקה."

תעודה במנהל עסקים עם התמחות בתחבורה במסגרת לימודי חוץ של הטכניון. הלימודים התקיימו באכסניית בני דן בתל אביב והשתתפנו במגוון קורסים, למשל תכנון דרכים ובניית עקומות".

אבשלום חנניה: "היה קשה לעמוד במימון הלימודים, גם בקושי היה לנו זמן לכך. היינו צעירים, רק התחתנו והיו לנו תשלומים רבים לעמוד בהם".

הארגון מתרחב

ההצטרפות לארגון בראשית שנותיו הייתה ספונטנית ולא ממוסדת כפי שהיא כיום. השמועה על קיומה של קבוצת חברים המתכנסת מעת לעת, כאשר המכנה המשותף הוא היותם מנהלי תחבורה במשק, עברה מפה לאוזן.

בהמשך, מתחילת שנות ה-60, היו מצטרפים לארגון יחדיו כמה מנהלי תחבורה מחזיים השייכים לאותה חברה. שמעון קפלינסקי: "ברגע שהעמותה הוקמה באופן רשמי, בשנת 1962, והתחילה לקבל צורה של ארגון, הכנסתי לארגון שבעה חברים - את כל אחראי הרכב במקורות. המהלך הזה יצר יוכוח גדול בעניין 'כמה חברים יכולים להיות בארגון מאותה חברה'. אני טענתי שכל חבר שנמצא בארגון



1978 - האסיפה השנתית ה-22

רק בשנת 1997 שונה באופן רשמי בתקנון א.מ.ת הסעיף לפיו יכולים להיות בארגון מספר חברים מאותו מוסד או חברה.

בדבריו אלו, עמנואל איתן לא ידע עד כמה חזה ברעיונותיו את העתיד, ושבשנת 2000 יוקמו חברות ליסינג שישנו את פניו של ענף הרכב המוסדי במדינת ישראל.

במסגרת המאמצים לשכנע את חברי הארגון לצרף חברים נוספים, פורסם בעלון פנימי משנת 1979 מאמר תחת הכותרת "הארגון לשירות החבר". במאמר מובאת דוגמא אחת מיני רבות, כיצד יוכלו חברי א.מ.ת. להפיק תועלת מחברותם בארגון, ובה מסופר על חבר שפנה למזכירות בנוגע לתקריט בינו לבין חברת הובלה המספקת שירותים למפעלו, אשר באחת הפעמים לא הופיעה משאית ההובלה במועד שנקבע. "הארגון מינה ועדת בוררים בהרכב של שני חברים מהארגון, והשלישי מנהל חברת הובלה מאזור אחר. הבוררות התקיימה ברוח טובה ובסיום הוצע שחברת ההובלה תישא במחצית סכום הנזק שנגרם למפעל".

שמעון סודאי, יושב הראש הרביעי של הארגון שהחל תפקידו בשנת 1997 מספר על מהלך "הצטרפות המונית" שיזם: "בכניסתי לתפקיד מנה הארגון 98 חברים בערך, ואנחנו רצינו מאוד להצעיר את גיל החברים בארגון ולהגדיל אותו כמובן. היו לנו קשרים מאוד טובים עם דלק מוטורס, שהייתה החברה הראשונה שהבינה את חשיבות תפקיד מנהל צי התחבורה. בחור בשם ממי משה מהחברה שיך לנו 40 מנהלי תחבורה חדשים עימם היה בקשרי עבודה, כמובן אחרי שעברו ועדות קבלה".

אברהם עיני: "אני הצטרפתי לארגון בשנת 1970. הגיע אלינו מפקד מהצבא בשם יוסף סוקול. הוא עבד בהנהלת קק"ל ופיתח את נושא התחבורה בקק"ל. במסגרת זו הוא רשם אותי ושיישה עובדים נוספים שהתעסקו ברכב חברי ארגון. כך הצטרפנו שבעה חברים ביום אחד."

גם **אברהם יהלום**, שהצטרף לארגון ב-1986, מספר שנכנס כחלק מקבוצה של כל מנהלי התחבורה המחוזיים של תנובה, על ידי מנהל התחבורה הארצי של החברה, **דוד רוזנברג**.

באסיפה השנתית ה-21, שהתקיימה ב-7/6/1976, במלון "בזל" בתל אביב, הביע עמנואל איתן את חששו נכפי החלטותיו של הארגון, ואף הציע לשנות את התקנון בכדי להקל על הצטרפות חברים נוספים מכלל ההתיישבות העובדת: "הייתי מציע למזכירות החדשה שתבחר היום להמשיך ולפעול בכיוון של הרחבת המסגרת ולא להרפות בנושא... אני לא חושב שצריך להצמד לתקנון שחובר יפה, אבל לאחר 20 שנה, יש לדון בו ולראות מה ניתן לשנות.... אני חושב שגם ארגונים, קבוצות או קואופרטיבים שהתחבורה זה גורם כלכלי ראשוני במעלה או התכלית, או שזו המטרה שלשמה הוקם- להרוויח מהתחבורה ולא כשירות עזר, אינני רואה סיבה מדוע לא יוכלו להיות חברים בארגון. אינני חושב שאנחנו צריכים לוותר על כל ההתיישבות העובדת".

העומדים בראש לדורותיהם:

יאשה דופקין 1956 - 1960
שרגא שגל 1960 - 1964
עמנואל איתן 1964 - 1997
שמעון סודאי 1997 - 2007
איתן וכמן 2007 - היום

זכרונות ממפגשים וימי עיון בעבר

מפגשי המזכירות הראשונים התקיימו באולם של מד"א בתל אביב, ליד הסינרמה. לאחר מכן עברו המפגשים וימי העיון למרכז קופת חולים כללית בארלוזורוב, שם עבד החבר **זאב נוימן** כמנהל תחבורה, והם נמשכו שם במשך שנים. "זאביק סידר כך שכל מה שרצינו עמד לרשותנו - אולם, כסאות, כיבוד....", נזכר **אברהם יהלום**.

לזכרוננו של **אסא הדס**, שהצטרף לארגון ב-1982, ימי העיון היו מתקיימים בשעות אחה"צ ומיקומם המסורתי היה בתחנת הכח בחדרה, מתוך חשיבה על מיקום באמצע הדרך בין הדרום לצפון. בהמשך עברו ימי העיון למתכונתם כפי שהיא כיום, ארוע הנמשך משעות הבוקר בחסויות היובאנים, לרוב במרכז הארץ.

שמעון קפלינסקי מוסיף: "בזמנינו עוד לא היו אסיפות כלליות, אלא אותה קבוצה בכירה קיבלה את ההחלטות, בניגוד להיום, שהמזכירות היא שמתווה דרך עבודה כללית. בתקופתנו ההחלטות היו בנוגע לדברים שצצו בפתאומיות, ובהתאם לדברים שקרו במדינה, והיו פחות תכנון מראש והחלטות לעתיד".

מלבד המפגשים המשותפים לכולם, הארגון היה מחולק לתאים אזוריים, אשר היו מקיימים פגישות לעיתים קרובות יותר. פעילים במיוחד היו תאי חיפה וירושלים. אברהם יהלום מספר על גדולתו של התא הירושלמי: "בשנות ה-80 לא התקיימו ימי עיון רבים, וזה גרם לנו להפגש יותר. בראש התא עמד **אהרון רז**. זה היה תא קטן וחברי, המבוסס על ערכים של עזרה הדדית, והקשרים ביננו נשמרו עד היום, עד כדי כך שהצטרפו אלינו חברים ממחוזות אחרים. הפעילות פסקה כאשר פעילות א.מ.ת החלה להיות ענפה יותר ברמה הארצית".

ימי העיון המקצועיים עסקו בשני תחומים עיקריים ומתבקשים: תורת הניהול ופיתרון בעיות מכאניות. החברים האזינו להרצאות בנושא היחסים בין מנהל תחבורה לנהג ותכונות המנהל. בתחום הטכני צברו ידע על מערכות רכב



דצמבר 1981 - ניסוי סיטראן DS לנסיעת הרכב על 3 גלגלים בעקבות מכשול/תקר

כל החברים שראינו נזכרים גם במפגשים החברתיים שקיים הארגון להם ולבני משפחותיהם. קפלינסקי: "היינו יוצאים לטיולים, עורכים מסיבות. החברות בהן עבדו מנהלי התחבורה הזמינו אותנו לסעודים במפעליהן. זכורים לי בעיקר סיור של חברת מקורות ואירוע מיוחד שיזמה קק"ל". עמנואל איתן מספר על נשפי חנוכה מפוארים שהיו מתקיימים דרך קבע במלון אוויה, אליהם היו מוזמנות גם בנות הזוג.

כנהוג עד היום, בכל אסיפה כללית, נבחר תחילה יו"ר האסיפה. באופן מסורתי, **אהרון אנקורי** היה נבחר דרך קבע לתפקיד. מנהג היה לו למצוא גימטריה מתאימה לשנות קיום הארגון. כך פתח למשל את האסיפה ה-22, שהתקיימה בתאריך 28.6.1977 במלון "שרתון-פאל" בתל אביב: "אני חייב לציין את התאריך. הוא מתאים בדיוק ל-22 שנות קיומנו. היום-י"ב בתמוז. אנחנו מונים את החודש העברי מתשרי, ככה שזה החודש העשירי. י"ב זה שנים עשר, ועשרה= זה עשרים ושניים. זה בדיוק מתאים לאסיפתנו היום!"

עושים תמורה בתחבורה

בכל דורות הארגון שאפו חברי א.מ.ת לקחת חלק וליזום פעילויות לטובת התפתחות ענף התחבורה בארץ ולמען הגברת הבטיחות בנהיגה ובדרכים. "לארגון א.מ.ת יש סיבות רבות לגאוה", אומר שמעון סודאי: "רעיונות רבים נולדו בארגון, אשר שודרגו בידי חברי הכנסת שגילו בהם עניין. התרומה הכי גדולה של ארגון מנהלי תחבורה היא שעל ידי חברים עתירי ניסיון בהפעלת צי רכב, לצד ידע רב בחינוך הגורם האנושי, הופצו רעיונות לחוקים חשובים שתורמו לחברה".

הנה כמה מהמהלכים שהארגון היה שותף להם במהלך השנים:

- באמצע שנות ה-70 הוקמה על ידי משרד התחבורה ועדת השתלמויות שהיו חברים בה מועצת המשאיות, המחלקה להכשרה מקצועית שליד משרד העבודה וארגון מנהלי תחבורה. דוגמאות להשתלמויות שקיימה הועדה הן אספקטים עסקיים באחזקת צי הרכב, מערכות מתלים חדישות ובלמים חדישים ברכב. (מתוך עלון פנימי, מרץ 1975).

- בעלון פנימי שפורסם ביוני 1975, מביע חבר הארגון לוי שכטר את מחויבותו של הארגון להרתם להפעלת מ.ל.ח-משק לשעת חירום. "התחבורה הפועלת במסגרת משרד התחבורה אחראית לארגון ההיסעים וההובלות במדינה בשעת חירום. אנחנו רואים עצמנו, כמי שמנהלים משקי תחבורה גדולים ומסועפים, המסוגלים לתת תרומה חשובה במסגרת חיונית זו. תחזוקת הרכב לשעת חירום, בעקבות לקחי מלחמת יום הכיפורים, היא נושא החייב להעסיק אותנו גם בימי רגיעה. היה ניסיון קשה ביותר בבעיות הרכב לאחר השירות. אנו מצויים כארגון לתת את דעתנו בנושא ולהציע למוסדות המוסמכים פתרונות מתקבלים על הדעת". (נעלון פנימי, יוני 1975)



1982 - האסיפה השנתית ה-26

- חוק כליוני נהג חדש- את הרעיון לחוק הציע חבר הארגון **אריה אנגלרד** ז"ל שעבד בחברה להגנת הטבע והיה מבין ותיקי הארגון. אנגלרד אימץ ושכפל את החוק האמריקאי בנושא והעביר מספר מכתבים לשר התחבורה דאז ולאנשי המשרד, עד שהחוק קרם עור וגידים.

- חוק החרמת הרכב- החוק עלה במסגרת מפגש שיזמו שמעון סודאי ומנכ"ל הארגון אסא הדס עם חבר הכנסת **גלעד ארדן**, דאז ראש השדולה למאבק בבטיחות בדרכים בכנסת. השניים ראו בהחרמת הרכב כסנקציה קריטית להרתעה מלבצע עבירות תנועה חמורות. "ההצעה לחוק באה בעקבות הניסיון שהיה לי בנושא החרמת רכב ברשות לפיקוח חקלאי", אומר סודאי. "הייתה לנו סמכות להסגיר רכב עד- 60 יום במידה והיה חשד להברחה של מוצרי חקלאות. רשת החינוכים להחרמת רכבים הפרוסה כיום די דומה לתשתית שהייתה בעבר ברשות לפיקוח חקלאי".

- חברי הארגון היו חלק מצוות ההגוי בנושא ביצוע החיוב של צי" הרכב בכביש האגרה החדש, כביש 6.

זכרונות מניהול ציי הרכב בעבר

רובו המוחלט של המידע המובא בחוברת זו נאסף על ידי ראיונות שקיימנו עם ותיקי הארגון. חלק מהמפגשים היו אישיים וחלקם נערכו כ"פרלמנט" של כמה משתתפים. בכל פעם ששאלנו את החברים על זכרונותיהם מתפקיד מנהל התחבורה בעבר, סיפורים על גבי חוויות "נשפכו" מפיהם. כולם שיתפו בעיקר בחוויות על הצורך לאלתר בזמן אמת חלקי חילוף לרכבים שבניהולם ועל קשרים חמים וקרובים עם יבואני הרכב.

אברהם עיני גולל בפנינו את סיפור התקדמותו בסולם הדרגות בקק"ל מ"טרקטוריסט פשוט" למנהל צי הרכב של הנהלת הארגון. "התחלתי לעבוד בקק"ל, מיד לאחר שחרורי מהצבא, כטרקטוריסט במשתלת אשתאול. היו לנו שלושה טרקטורים שעבדו על נפט. יום אחד ביקש ממני האחראי שאביא עשרה טרקטורים חדשים ממוסך פרקינסון במפרץ חיפה. כל יום הגעתי בכוחות עצמי לחיפה והבאתי טרקטור אחד. לאחר 10 ימים הודיע לי האחראי שהוא מרוצה מעבודתי וקידם אותי לפקח על תקינות הטרקטורים החדשים ועל קבוצת עובדים.

"קיבלתי טנדר ויליס והייתי יורד לשטח. היינו אחראים על שטח ענק של כל פרוזדור ירושלים ותפקיד

נהגי הטרקטור היה להכין את השטח לנטיעות, לרוב של חרובים. החרוב היה אז מרכיב יסודי בתערובת של העופות, אבל עד שצמחו העצים כבר לא היה צריך אותם כי הוציאו את החרוב מהתערובת.

"יום אחד כשחזרתי מהעבודה חיכה לי בבית מנהל האגף ואמר לי שאחראי הטרקטורים בדרום לא הסתדר עם מנהל הרכב שמעליו ועזב. העבודה שם נפסקה ובעקבות כך מבקשים אותי באופן דחוף שאחליף אותו, לשלושה חודשים בלבד, כבר מחר בבוקר. מכיוון שדובר על תקופה קצרה בלבד הסכמתי, בתנאי שאיפשרו לי לחזור עם הרכב בכל יום לירושלים (אז לא היה נהוג להשאיר לעובד את הרכב מעבר לשעות העבודה). המנהל הסכים, אך שלושת החודשים הפכו לשלוש שנים... הייתי אחראי על 25 טרקטורים מסוג פורדסון בתקופה שהתחלנו לשכלל את הציוד החקלאי, לרכוש טרקטורי שרשרת ועוד.

"ב-1967, עוד לפני מלחמת ששת הימים, הוצעה לי הזדמנות שלא יכלתי לסרב לה - להיות האחראי על הרכבים של הנהלת קק"ל בירושלים. התנאי מצדם היה שאוותר על כמה דברים: על הרכב הצמוד, על שעות נוספות ועל אש"ל (כי אז הייתי עובד שדה).

הסכמתי לוותר על הכל לטובת המשפחה ולטובת הבריאות, ובנוסף נמאס לי להשאר לישון מדי פעם במשתלה תחת אור העששית. כשהתחלתי את התפקיד היו לי 13 רכבים שחלקם נועדו גם לתיירות, וכשפרשתי ב-1998 היו לי 65 רכבים וארבעה עוזרים".

אברהם יהלום מתנובה, סיפר על הקשיים שנתקלו בהם הנהגים ואחראי הרכב שעבדו באזור ירושלים וסביבותיה, בשל התשתיות הרעועות. "כל הרכבים היו אז באחזקה עצמית. היינו צריכים לדאוג בעצמנו לכל הטיפולים ואף



דצמבר 1988 - טקס פתיחת קורס לניהול תחבורה

לאלתר חלקי חילוף, שכן המשאיות של תנובה היו צריכות להיות תקינות תמיד, כולל החלקים הרזרביים, על מנת לחלק תוצרת טרייה, כך שהיינו מכונאים לכל דבר ועניין."

"התקופות שבהן ירד שלג היו לא פשוטות כי משאיות היו נתקעות כמעט תמיד. מחלקת התחבורה סייעה לא רק לרכבי תנובה במחוז, אלא גם לרכבים שהביאו את החלב הגולמי ותוצרת נוספת מחוץ לירושלים. הגישה למחלבה לא היתה כל כך קלה והכביש לעיר היה בעל שני נתיבים בלבד. אם הייתה לנו התראה על שלג ביום למחרת, היינו דואגים לפזר מלח על כל דרכי הגישה, כדי שימיסו את השלג. אם לא היינו מספיקים היינו צריכים להמתין שיגיע טרקטור במיוחד כדי לפנות את הדרכים. מאוחר יותר תנובה קנתה טרקטורי בובקאט קטנים שפילסו את השלגים."

בעולם ללא מחשבים

אברהם יהלום מספר שכשהחל את תפקידו כעוזר מנהל, כל מה שידעו על נהג בחברת תנובה זה את שמו ואת סוג הרכב עליו הוא עובד. "מנהל התחבורה ואני החלטנו לבנות מערכת תיקי רכב. זה היה ממש לעבוד מאפס, ללא ידע קודם כיצד התיקים צריכים להראות, ובכל זאת יצרנו מערכת שתעזור לנו לעקוב אחרי הנהגים, כולל אופן הנהיגה שלהם, ביטוחים על הרכבים, ההוצאה הכללית על כל רכב, תצרוכת דלק, טיפולים ותקלות".

הראשונה לאמץ את שיטת המעקב "התנובאית" היתה משטרת ישראל. לאחר מכן, שיטה זו עברה לשימוש בכל ציי הרכב, והשתכללה עם השנים.

רוחות של שינוי

בסוף שנות ה-90 הוחלט לאחר 35 שנים לעדכן את תקנון הארגון בפעם הראשונה. מספר על כך אסא הדס, שהיה המנכ"ל הראשון והיחיד של הארגון:

"בשנת 2002 פרשתי מעבודתי בסולל בונה לאחר 43 שנות עבודה רצופות. הארגון התנהל עד אז בשיטה שכל יו"ר ניהל אותו ממשרדו במקום עבודתו. שיטה זו, שמקורה בשנות החמישים, לא תאמה את הצרכים של שנות האלפיים.

היו"ר דאז, שמעון סודאי, בגיבוי המזכירות, מצאו כי דרוש שינוי בתפקוד הארגון ואז הוצע לי כחבר מזכירות להרים את המשימה של מיסוד הארגון ומיקומו במשרד מסודר ומאורגן כראוי.

"התקציב לכך היה זעום ביותר והחלטנו להתמודד עם המשימה בעזרת החברים. איתרתי מקום למשרד, בסיועו של איתן וכקמן, וציידנו אותו בציוד משרדי מלא, ללא עלות כספית כלשהי - הכל מעודפי ציוד שנתרמו מהחברות שחברי הארגון עבדו בהן.

אברהם נאור: "בעבר, מה שהעסיק את מנהלי התחבורה הוא שהרכב יסע ושיהיה בטוח. תפקיד מנהל התחבורה כיום הוא ניהול טהור. ארגון א.מ.ת הפך את תפקיד מנהל התחבורה למקצועי ביותר. בשנותיי בארגון, בעיקר בזכות ימי העיון הרבים, הסיוורים המקצועיים והמפגשים עם מומחים שונים מעולם הרכב, למדתי לעשות הפרדה בין מה שקשור בין ניהול בטיחות לניהול תחבורה, שכולל גם תחשיבים כלכליים שונים. בטיחות אמורה לבזבז כסף וניהול מנסה לחסוך כסף. למנהל התחבורה נדרשים כישורים מיוחדים ללכת על החבל הדק שבין השניים".

"כשהמשרד היה מוכן הוצע לי לשמש כמנכ"ל הארגון בחצי משרה. שימשתי בתפקיד זה שלוש שנים. נעזרתי רבות בחברי המזכירות ונתתי את דעתי על הכשרת דור של ממשיכים לנשיאה בנטל ניהול הארגון בעתיד. אני מתבונן היום בסיפוק רב על ממשיכי הדרך במזכירות הארגון ואני סבור שהארגון מתנהל באופן מופתי וברמה גבוהה יותר מהתנהלותו בעבר, דבר הגורם לי הנאה וקורת רוח".

שינוי מהותי נוסף היה בחוקי בחירת יו"ר הארגון. על פי התקנון החדש, יו"ר לא יכול היה להבחר ליותר משתי קדנציות, אלא בהצבעה מיוחדת לעוד קדנציה אחת בלבד. בנוסף, נוצר מצב שחלק מהחברים הפכו לאנשים עצמאיים, ולא היה ראוי שאדם פרטי יהיה חבר בארגון של מנהלי ציי חברות. כך עודכן התקנון בסעיף חדש, לפיו מי שעובד מעל ל-1% 5 ממשרתו כעצמאי, אינו יכול להתקבל כחבר בארגון.



יולי 2005 - יום עיון בחסות חברת תשתית יבואנית משאיות DAF



מרץ 1999 - סיור בשמורת החולה



סיור במוזיל הארצי



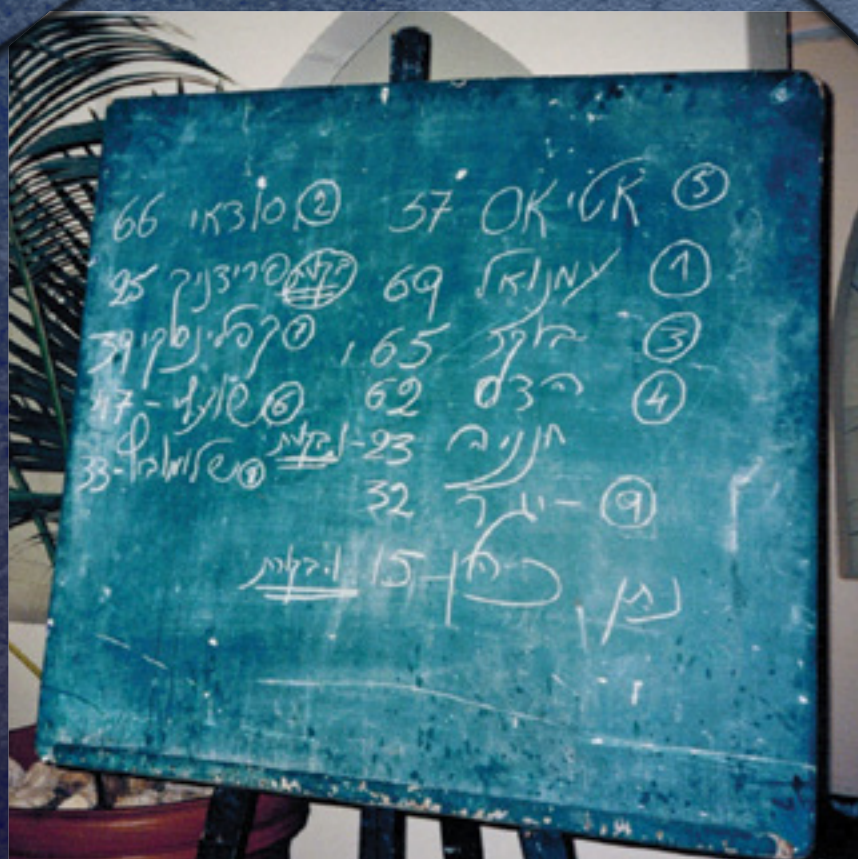
יום עיון בנושא נהיגה מתקדמת במגרש ההחלקה ביקום
בהנהלתו של אברהם חמו



פברואר 1990 - שר התחבורה משה ניסים ז"ל
נואם בפתיחת האסיפה השנתית ה-36



ינואר 1999 - יום עיון עם פולקסווגן, גן אורנים



2000 - בחירות למזכירות הארגון



ינואר 1996 - האסיפה ה-40
בהנחיית יענקל'ה ציטרונבלט ז"ל



ינואר 1997 - ג'ורג' חורש, בעלים יוניון מוטורס יבואני טויוטה
ויקי אנוך, סמנכ"ל המכירות, מותחים את האסיפה השנתית
ה-37 בים המלח

בשנת 1962 נרשם ארגון מנהלי תחבורה כעמותה ונולד הצורך בלוגו רשמי. עמנואל איתן פנה לגיסו, **ויקטור חלבני**, אמן ופסל מוערך. חלבני העביר כמה אפשרויות, וברוב קולות נבחר עיצוב שבו משתלבות ראשי התיבות של הארגון זז בזז, כאשר האותיות א' ו-ת' מובלטות.

בשנת 2010, כאשר חודש הלוגו, שמרו חברי המזכירות, מתוך כבוד לשורשי הארגון, על העיצוב הישן ושילבו אותו עם הלוגו החדש של הארגון.

ארגון מנהלי תחבורה בישראל



חוגגים יובל

האירוע לציון שנת החמישים לארגון, בניצוחם של שמעון סודאי ואסא הדס, היה לאחת ההפקות המרשימות והגדולות ביותר שידע ארגון מנהלי תחבורה. כל יבואני הרכב בארץ לקחו בו חלק, ובין המוזמנים נכחה צמרת משרד התחבורה, כולל שר התחבורה דאז, **שאול מופז**.

לרגל האירוע נשכרו שירותיו של משרד יחסי הציבור רוני אקרמן, אשר הביא את הארגון לכותרות, בעיקר סביב נושא

סיורים מעבר לים

במרוצת השנים, חברי א.מ.ת. כבר לא הסתפקו בסיורים מקצועיים בארץ, ומזכירויות הארגון פעלו להוצאת קבוצות לסיורים של "ביזנס אנד פלז'ר" בחו"ל. כך, בין השנים 1996 עד לשנת 2008 קיים הארגון מספר סיורים במפעלי יצרניות הרכב הגדולות בעולם: באנגליה במפעלי פורד בסאותהמפטון, בצרפת במפעלי פיג', בגרמניה במפעלי חברות מרצדס ופולקסווגן, בלוקסמבורג במפעל לייצור צמיגי גודייר, ביפן במפעלי סובארו, מיצובישי, סוזוקי וטויוטה, בקוריאה ביונדאי ודייהו, ובטורקיה במפעל הרכבה של חברת הונדה. בנוסף התקיימו גם ביקורים בתערוכות רכב בינלאומיות כמו תערוכת טוקיו ותערוכת הרכב במינכן.

אסא הדס, אשר היה חלק נכבד מהכוח המניע של

זיהום האוויר מכלי רכב. "באותה ימים נכנסה התקנה לפיה רכב שעובר מבחן רישוי יהיה חייב לעבור גם בדיקת זיהום אוויר", מספר שמעון סודאי. "הרבה רכבים לא היו עוברים טסט בעקבות התקנה, משום שרכב שלא נסע מספיק זמן לפני הטסט והמנוע שלא לא היה חם מספיק, לא היה יכול לעבור את מבחן זיהום האוויר. יצרנו לחץ תקשורתי אשר השפיע על משרד התחבורה לעשות שינוי באופן הבדיקה".

הוצאת סיורים אלו אל הפועל, מסביר כי העיקרון של ההשתלמויות בחו"ל היה קבוע- משרד התחבורה נתן את חסותו לסיורים, החברים מימנו את עלויות הטיסות והמארזים, קרי יצרני הרכב, מימנו את האירוח בארצותיהם. "הצלחת סיורים אלו הייתה רבה הן מהבחינה המקצועית והן מבחינה חברתית, ואף האירוח שלנו זכינו היה ברמות הגבוהות ביותר".

בערב הפרידה בסיור המקצועי שהתקיים באיטליה, ביקש יו"ר הארגון עמנואל איתן להודות למארחים באופן אישי במיוחד. הוא חיבר מילות תודה בעברית, ודאג ללמוד את תרגומן לאיטלקית. דמיינו את פניהם הנדהמות של המארחים ושל חברי הארגון שנכחו בחדר כשפתח בדבריו...



2002 - סיור מקצועי במפעלי הרכב, רכבי טויוטה קורולה, טורקיה



מימין: יוחאי זילברברג וישראל ניודן שועלי

2006 חוגגים באירוע היובל



שאול מופז, שר התחבורה



מימין: אסא הדס, מנכ"ל הארגון, ושמעון סודאי, יו"ר הארגון



החברים חוגגים עם שר התחבורה

נשיא איגוד יבואני הרכב מספר על היחסים עם א.מ.ת. לאורך השנים



2012 - יקי אנוך מקבל את אות יקיר הארגון
ביום עיון בחסות לובינסקי

בנוסף הוצאנו יחד סיור מקצועי ראשון לחו"ל במפעלי טויוטה ביפן. בהמשך ארגנתי סיור למפעלי הייצור של פיאט באיטליה".

טויוטה נכנסת לצי הרכב

חדירתה של טויוטה לצי הרכב והשתלטותה על כבישי ישראל, לא הייתה מובנת מאליה כלל. "בסקר הראשון שעשינו, כהכנה לפני החדרת המותג לשוק, בדקנו אם אנשים יודעים בכלל מה זה "טויוטה". קיבלנו תשובות שזו חברת מחשבים או מכונת תפירה, כי היתה חנות למכונות תפירה ברחוב הרצל בתל אביב.

"החדרת הטויוטה לצי הרכב הייתה משימה לא פשוטה, משום שבהתחלה לא היו לנו רכבים שענו על הצרכים של ציי החברות- היה רק טנדר חד קבינה, קורולה עם גיר רגיל ודגם ספורטיבי, והמכירה התמקדה בלקוחות פרטיים. ברגע שטויוטה התאימה את קו המוצרים לצי הרכב, החלה הפריצה הגדולה. ארגון מנהלי תחבורה היה אמצעי מכירה בעל חשיבות עליונה. אני יכול לומר שלא היינו מגיעים למה שהגענו בלי הקשר לארגון, שסיפק לנו תגובות אמיתיות ומקצועיות על המוצרים.

"בסוף שנות ה-90 החל הליסינג התפעולי לשגשג. קבלת ההחלטות בנוגע לרכישת רכבים עברה באופן הדרגתי ממנהלי התחבורה למנהלי הכספים, וזה פגע גם במעמד מנהלי ציי הרכב וגם בנו, היבואנים. מכוח המציאות, חדירת הליסינג המעיטה את הקשר בינינו לבין הארגון וגם פגע מעט באיכות הרכב שנמכר לבסוף ובאחזקה שלו.

"בתפקידי כיום, כנשיא איגוד יבואני הרכב, אני רואה חשיבות רבה בשימור הקשר בינינו לבין הארגון. אני מקפיד להשתתף בימי העיון של הארגון החשוב הזה ולהעניק סקירות כלליות על שוק הרכב כיום".

תהליך התפתחותו של ענף הרכב בישראל שזור בדרכו של ארגון מנהלי תחבורה. באופן טבעי, לאורך השנים התקיים שיתוף פעולה הדדי בין יבואני הרכב הישראליים לבין מי שאמונים על רכישתם ואחזקתם של כלי הרכב בצי החברות הגדולות במשק. בתהליך העבודה על חוברת זו נפגשנו עם נשיא איגוד יבואני הרכב, יקי אנוך, ושוחחנו עמו על הנושא.

"הכרתי עם הארגון החלה בשנת 1976, כאשר הייתי מנהל השיווק של פורד, ששלטה אז ברוב ציי הרכב, עם הפורד אסקורט-ברנדה והפורד טרנזיט. זה היה עוד בעידן שלפני הליסינג ורוב שוק הרכב המוסדי היה בחברות מסודרות. אני, כמי שרצה למכור הרבה מכוניות, הייתי בקשר שוטף עם מנהלי התחבורה בכל החברות.

"באותה תקופה ארגון מנהלי תחבורה היה האורים והתומים של ענף הרכב וכשם כן היו- נהלו את התחבורה בישראל. ארגון קציני בטיחות היה עוד קטן ולא הייתה מודעות רבה למקצוע הזה. סוכנות פורד הייתה אז בין הגדולות, ויחד עם אנשי א.מ.ת. היינו מארגנים כנסים והרצאות בנושא בטיחות הרכב בפרט וחידושים בענף בכלל. השתלבתי במתן הרצאות ובהצגת מכוניות חדשות שייבאו לארץ.

"בנוסף, הייתה הזנה ההדדית של ידע. אנשי א.מ.ת. היו הכתובת הראשונה שלנו לביצוע בדיקות וסקרים על רכב כלשהו, כי הם היו מי שחוו ביום יום את הרכבים והכירו אותם לעומקם. כשהיה מגיע רכב חדש, היינו מעבירים אותו קודם כל להתנסות אצל חבר בארגון, כדי לקבל פידבק. היום בעידן הליסינג הרכב הפך להיות מוצר חד פעמי, לא כמו בעבר.

"כל אלו הביאו לצבירת ידע אדירה וזו אחת מגדולות הארגון- העשרת מידע. אנחנו מצדנו, היבואנים, שמחנו לרכב על העגלה הזו, להעניק הרצאות ולהמשיך להזין את מערכת הידע הזו".

בהמשך דרכו של אנוך, הוא כיהן כמנהל אגף השיווק והמכירות בחברת יוניון מוטורס, מפיצת טויוטה בישראל, ולאחר מכן היה מנכ"ל סוכנות מכוניות לים התיכון יבואנית פיאט ואלפא רומאו לישראל. "גם במסגרת תפקידים אלו, ועל אף התחלפות הדורות בהנהגת א.מ.ת, נמשך הקשר ההדוק. בשנות ה-90 חברנו לא.מ.ת. בארגון כנסים במתכונת של סופי שבוע בבתי מלון ברחבי הארץ.



2000 - סיור מקצועי בגרמניה



1998 - סיור במפעלי סובארו ביפן



פברואר 2011 - האסיפה הכללית ה- 55 בטבריה



אפריל 2011 - יום עיון בחסות קבוצת לובינסקי



מאי 2011 - סיור מקצועי בחברת המאגר



פברואר 2013 - אירוע של חברת וולבו במגרש הגולף בקיסריה



יולי 2005 - יום עיון בחסות חברת תשתית יבואני משאיות DAF בהשתתפות יהודה רודר, מנכ"ל איגוד יבואני הרכב



יולי 2005 - יום עיון הרצאה מקצועית של דוד נמרי, מהנדס רכב



יולי 2005 - יום עיון בהשתתפות בועז סופר, סמנכ"ל רשות המיסים לשעבר, ובני אביעד, מהנדס רכב מומחה בינלאומי

תודה לכל מי שעמל וסייע בהפקתה של חוברת זו.
תודה מיוחדת לחבר הארגון נועם קום על הצילומים.
תודה מיוחדת למזכירת הארגון חנה מקובר שניצחה על הצד האדמיניסטרטיבי של הפקת החוברת.
תודה מיוחדת לאיתן וכקמן וליוחאי זילברברג, על היוזמה להכנת החוברת והסיוע בארגון התכנים והתמונות.

כתיבה והפקה: לירון בן יוסף עיצוב: רועי בלנק