



# חברה



# הפעלת הצבא לשבירת שביתות נהגי הקטרים והימאים בשנת 1951

בועז גרפינקל

## תקציר

במחצית השנייה של שנת 1951 הפעילה ממשלת ישראל את צה"ל כדי לשבור שתי שביתות: שביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים. להבדיל משביתת הימאים, שביתת נהגי הקטרים נשמטה מן הזיכרון הקיבוצי ומן המחקר ההיסטורי.

המחקר הקיים בנושא שביתת הימאים עושה זאת במנותק משביתות אחרות שהתרחשו באותה התקופה ומציג אותה, בטעות, כאירוע ייחודי, ועל כן היא זכתה לפרשנות שבוחנת אותה על רקע המאבקים האידאולוגיים והמפלגתיים של התקופה ומתעלמת מכך שתגובת הממסד לשביתה הייתה חלק מגיבוש מדיניות ממשלתית רחבה יותר בתחום יחסי העבודה באותן שנים.

במאמר אטען כי בשל הסמיכות בזמנים ובשל הדמיון בתגובת הממשלה, אין להבין את שביתת הימאים אלא לפי שביתת נהגי הקטרים, ולפיכך אציע פרשנות מחודשת לשביתת הימאים. ניתוח שתי השביתות כרצף אחד חושף כי בשנים הראשונות למדינה נקטה מפא"י מדיניות של שימוש בצה"ל לשבירת שביתות וכי היא נסוגה ממדיניות זו בעקבות לקחי שביתות נהגי הקטרים והימאים. במובן זה שביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים הן נקודת מפנה בתולדות יחסי העבודה בישראל. הדיון בשביתת נהגי הקטרים והפרשנות החלופית שאציע לשביתת הימאים ישמשו לבחינת שינוי גישתן של הממשלות בהנהגת מפא"י כלפי השימוש בצבא בתור אמצעי לריסון שביתות כחלק מעיצוב מדיניות יחסי העבודה בשנותיה הראשונות של המדינה.

**מילות מפתח:** איגוד מקצועי, ההסתדרות, התערבות צבא בשביתות, מפא"י, עבודה מאורגנת, ריסון עובדים, צה"ל, שביתה, שביתת הימאים, שביתת נהגי הקטרים

## הקדמה

במחצית השנייה של שנת 1951 הפעילה ממשלת ישראל את צה"ל כדי לשבור שתי שביתות: שביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים. שביתת הימאים עוררה הד ציבורי נרחב בעת התרחשותה, הייתה לחלק מהזיכרון הקיבוצי הישראלי ועוררה עניין רב במחקר האקדמי; ואילו שביתת נהגי הקטרים זכתה לתשומת לב פחותה בעת התרחשותה, נשמטה

מהזיכרון ההיסטורי ואינה מוזכרת במחקר. שביתת הימאים התנהלה אגב עליות ומורדות בין החודשים יולי לדצמבר 1951, ומוזכרת כאירוע מכריע בתהליך בינוי האומה, שלוש שנים בלבד לאחר הקמת מדינת ישראל.<sup>1</sup> נהגי הקטרים שבתו באוקטובר של אותה שנה. להלן אטען כי בשל הסמיכות בזמנים ובשל הדמיון בתגובת הממשלה בשתי השביתות, אין להבין את שביתת הימאים אלא לפי שביתת נהגי הקטרים, ולכן ההתעלמות ממנה גורמת כשלים מהותיים בפרשנויות הרווחות לשביתת הימאים. אטען עוד כי ניתוח שתי השביתות כרצף אחד חושף שבשנים הראשונות למדינה נקטה מפא"י מדיניות של שימוש בצה"ל לשבירת שביתות, והיא נסוגה ממדיניות זו בעקבות לקחי שביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים.<sup>2</sup> לאחר שביתת הימאים שוב לא שימש צה"ל בסכסוכי עבודה, למעט החלטתה של ממשלת רבין ב־1977 לשבור את שביתת פקחי הטיסה האזרחיים בנמל התעופה לוד בידי פקחי טיסה של חיל האוויר.<sup>3</sup> במובן זה, שביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים הן נקודת מפנה בתולדות יחסי העבודה בישראל.

בחינת מדיניות יחסי עבודה בעולם בכלל ובארץ בפרט והשפעתן של שביתות על החברה היא נושא מחקר נרחב, והיסטוריונים ואנשי מדעי החברה עוסקים בו רבות.<sup>4</sup> נוח לחוקרים להציג ממשלות ופוליטיקאים בעת יישום מדיניותם כלפי שביתות בתור סוכנים אוטונומיים.<sup>5</sup> הדבר כמעט טריוויאלי, שכן ממשלות משאירות אחריהן מסמכים היסטוריים, ואלה מאפשרים לשמוע ביתר קלות את קולותיהם. מצב זה מייצר אשליה שלפיה הפוליטיקאים הם הצד הפעיל והמכתיב, ואילו העובדים השוכתים הם הצד הסביל הכפוף למדיניות הממשלה והמגיב בשביתתו למציאות כלכלית אובייקטיבית. ואולם בחינת עומק של שביתות, עם הסתירות והשינויים במדיניות הממשלה כלפיהן, חושפת דווקא, וכמו שאראה במאמר זה, כי העובדים הם גורם פעיל ויוזם לא פחות וכי פעמים רבות מדיניות

- 1 אהרן הראל, בין בניין להרס: ההסתדרות ותנועת העבודה 1956-1965: פרקי מחקר ועדות, עם עובד, תל אביב 2004, עמ' 39; דב חנין ודני פילק, 'שביתת הימאים', תיאוריה וביקורת, 12 (2009), עמ' 89-99.
- 2 במאמר זה אני מתייחס רק להתערבות של הצבא ככוח מדינתי בסכסוכי עבודה, ולא במשטרה, בשל הפונקציות ה'אזרחיות' שהצבא יכול למלא, שלמשטרה אין את המשאבים לכך (למשל תובלה).
- 3 שר התחבורה דאז, גד יעקבי, תחת ראש הממשלה יצחק רבין, החליט להפעיל את הפיקוח האווירי בנמל התעופה בן גוריון באמצעות פקחי טיסה צבאיים, לאור עיצומים שנקטו הפקחים במשך כמה חודשים עוד קודם לכן, מתוך: יוסי אליאס, 'הממשלה נגד ועדי הנמלים: היסטוריה של איומים ומלחמות, וואלה! News', 24.5.2013, <https://news.walla.co.il/item/2644948>, (אוחזר ב־28.6.2020).
- 4 למשל: ג' ניאי טאב, יוסף עמי וגיל שעל, יחסי העבודה בישראל, דביר, תל אביב 1961; לב גרינברג, ההסתדרות מעל הכל, נבו הוצאה לאור, ירושלים 1993; Michael Shalev, *Labour and the Political Economy in Israel*, Oxford University Press, New York 1992; Guy Mundlak, *Fading Corporatism*, Cornell University, Ithaca, NY 2007; David De Vries, *Strike Action and Nation Building: Labor Unrest in Palestine/Israel, 1899-1951*, Berghahn Books, New York 2015; Richard Hyman, *Strikes* (4th edition), Macmillan, London 1989.
- 5 למשל: גרינברג, שם.

הממשלה דווקא היא בעלת אופי תגובתי. יש קושי שיטתי לעמוד על מדיניות השובתים, שכן פעמים רבות, כמו בשביתת נהגי הקטרים שאתאר להלן, אין השובתים משאירים אחריהם מסמכים, בוודאי כאשר מדובר בשביתה שאינה לדעת ארגון העובדים, האמור לייצג אותם. במצב זה השביתה עצמה ותוצאותיה הן 'קולם של החמקמק של העובדים'.<sup>6</sup> כך, את תוצאות השביתה יש להבין לאו דווקא לפי ההישגים והכישלונות המידיים של השובתים, אלא לא פחות בהשפעת השביתה על מדיניות הממשלה לאורך זמן.

תאורטית הדיון בשביתת הימאים ובשביתת נהגי הקטרים מעורר שאלות שקשורות לדרכי מיסוד המשטר הישראלי בעשור הראשון למדינה; דיון זה ממוסגר בדרך כלל במונח 'ממלכתיות'. המונח 'ממלכתיות' מנוסח באופנים שונים וסותרים. מצד אחד מדיניות 'ממלכתיות' (Statism) שמציבה את סמכות המדינה מעל המוסדות והגופים שפעלו בתקופת היישוב ומכפיפה אותם אליה;<sup>7</sup> ומצד אחר רפובליקניזם שמבקש ליצור מרחב ציבורי מפותח של השתתפות אזרחית ואחריות פוליטית.<sup>8</sup> עוד קושי בהגדרת מונח זה נובע מהשימוש בו בשנים הראשונות למדינה, כחלק מפולמוס פוליטי פנימי בתנועת העבודה, בין ממלכתיות לחלוציות.<sup>9</sup> שימוש זה משתקף פעמים רבות בכתיבה היסטורית, וכך במקום לפרש את הפולמוס היא מהדהדת את טענותיו. לעניינו, חלק מן המעבר מיישוב למדינה היה תהליך הגדרת גבולות ריבונות המדינה, ובתוך כך השימוש באלימות לגיטימית שהצבא, המשטרה ושירותי הביטחון האחרים מפעילים – כמתבקש מהגדרתו של מקס ובר את המדינה כמי שתובעת לעצמה את מונופול השימוש הלגיטימי באלימות בשטחה.<sup>10</sup> ניסיונות הדיכוי של שביתות נהגי הקטרים והימאים וההתנגדות הציבורית לכך, ובכלל זה התנגדות פנימית בתוך צה"ל,<sup>11</sup> מלמדים כי ב-1951 טרם הוכרעה שאלת גבולות השימוש הלגיטימי בכוח וכי לשביתות אלו היה תפקיד חשוב בהגדרתה, ובכך הן תרמו לעיצוב דמותה של הממלכתיות הישראלית.

במאמר זה אני מבקש להציע פרשנות מחודשת לשביתת הימאים באמצעות בחינתה בזיקה לשביתת נהגי הקטרים. המאמר נפתח בדיון בפרשנויות הרווחות לגורמים ולנסיבות

6 Laura Lee Downs, 'Women's Strikes and the Politics of Popular Egalitarianism in France 1916-1918', in: Lenard R. Berlanstein (ed.), *Rethinking Labor History: Essays on Discourse and Class Analysis*, University of Illinois Press, Chicago 1993, p. 114

7 Paula Kabalo, 'Constructing Civil Society: Citizen Associations in Israel in the 1950s', *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 35, 2 (2006), pp. 161-182; De Vries, *Strike Action and Nation Building*, p. 110

8 אבי בראלי וניר קידר, *ממלכתיות ישראלית* (מחקר מדיניות 87), המכון הישראלי לדמוקרטיה, ירושלים 2011, עמ' 18.

9 אבי בראלי, 'הממלכתיות ותנועת העבודה בראשית שנות החמישים: הנחות מבניות', בתוך: מרדכי בראון (עורך), *אתגר הריבונות: יצירה והגות בעשור הראשון למדינה*, יד יצחק בן-צבי, ירושלים 1999, עמ' 23-44.

10 Max Weber, 'Politics as a Vocation', in: H. H. Gerth and C. Wright Mills (eds. and translate), *Essays in Sociology*, Oxford University Press, New York 1946, pp. 77-128

11 ראו בהמשך.

לשבירת שביתת הימאים. בהמשך הדברים אתאר ואתח את הפרשה הנשכחת של שביתת נהגי הקטרים. לבסוף אציע פרשנות חלופית לשביתת הימאים, על סמך הדיון בשביתת נהגי הקטרים. אלה ישמשו לבחינת שינוי גישתן של הממשלות בהנהגת מפא"י בשנותיה הראשונות של המדינה כלפי השימוש בצבא בתור כלי לריסון שביתות.

## שביתת הימאים – ההיסטוריוגרפיה המקובלת

שביתת הימאים היא אחת השביתות המופרות, הנחקרות והמשפיעות בתולדות מדינת ישראל.<sup>12</sup> השביתה החלה בסוף חודש יוני 1951, שאז הכריזו ימאי האנייה נגבה, אשר עגנה בנמל מרסיי בצרפת, על שביתה. עם שובם של הימאים לנמל חיפה הם קיבלו צווי גיוס לצבא. הימאים – כמו קבוצות עובדים אחרות – בתור עובדים בשירות חיוני, קיבלו פטור משירות צבאי בזמן מלחמת תש"ח.<sup>13</sup> צווי הגיוס הוצאו בנימוק שהואיל והימאים שובתים, שוב אינם עובדים חיוניים ואין סיבה לפטור אותם משירות צבאי. בתגובה להוצאת צווי הגיוס פרצה שביתה בכל אניות צי הסוחר שעגנו באותו העת בנמל חיפה. אירוע זה נודע בכינוי השביתה הקטנה.<sup>14</sup>

ב־12 בנובמבר 1951 פרצה שביתת הימאים הגדולה (להלן: השביתה הגדולה); זו נמשכה 43 ימים, והקיפה כ־840 ימאים.<sup>15</sup> הגורם לפרוץ השביתה היה אי־הסכמתה של ההסתדרות לשלוש הדרישות המרכזיות של הימאים: (1) הקמת איגוד ימאים ארצי, עצמאי, שלא יהיה נתון לפיקוחה של מועצת פועלי חיפה; (2) ניהול לשכת העבודה לימאים בלעדית בידי מזכירות איגוד הימאים; (3) מתן אפשרות לימאים לבחור בעצמם את נציגיהם בבחירות דמוקרטיות. שביתת הימאים התפתחה לכדי אירוע חריג מבחינת הכוח שהופעל בו נגד השובתים. מועצת פועלי חיפה, ההסתדרות והממשלה דיכאו בדורסנות את השביתה באמצעות שימוש בכוח רב. הממשלה הוציאה צווי גיוס למנהיגי השובתים, ובעקבות

12 על שביתת הימאים ראו: נמרוד אשל, **שביתת הימאים**, עם עובד, תל אביב 1994; צבי סגל, 'איגוד הימאים 1935-1953: CASE STUDY: בתולדות האיגוד המקצועי בארץ', עבודת מוסמך, אוניברסיטת תל אביב, תל אביב 1976; [מחבר לא ידוע] **על כן סער הים! פרשת מאבק הימאים**, בהוצאת נאמני כנוס הימאים, [חמו"ל, חמ"ד] 1952; הראל, **בין בניין להרס**, עמ' 39-74; לוי קנטור, **ללא משוא פנים: התפתחות יחסי העבודה בישראל**, יחד, תל אביב 1977, עמ' 133-152; רחל טוקטלי, 'דפוסים פוליטיים ביחסי העבודה בישראל', עבודת דוקטור, אוניברסיטת תל אביב, תל אביב 1979, עמ' 98-102; אייל כפכפי, 'השמאלה כנימוק לשבירת שביתה: המקרה של שביתת הימאים', **טורא: אסופת מאמרי הגות ומחקר במחשבת ישראל**, ג (1994), עמ' 221-247. יהודה ג'אד נאמן (במאי ותסריטאי), **יא ברעבון! (מרד הימאים)**, רשות השידור, ירושלים 1981 (סרט תיעודי).

13 אשל, שם, עמ' 86-85; ישיבת הממשלה, י"ז בתשרי תשי"ב [17.10.1951], ארכיון המדינה (להלן: א"מ).

14 [מחבר לא ידוע], 'שביתה באוניית שהם', **על המשמר**, 22.7.1951, עמ' 4.

15 סגל, 'איגוד הימאים 1935-1953', עמ' 104.

התפטרות קיבוצית של המוני הימאים בזמן השביתה הגדולה, הם גויסו לצבא. הימאים שהתבצרו באניות פונו מהן בכוח בידי שוטרים, והפינוי הגיע לשיאו ב־14 בדצמבר 1951, ביום שישי השחור, שאז הורידו שוטרים את הימאים השובתים מהאניות רימון ותל אביב אגב שימוש באלימות, ובשטח נמל חיפה התפתחה תגרת המונים בין שוטרים לימאים ולאזרחים שבאו להזדהות עם השובתים.

השאלה החוזרת ועולה בחקר שביתת הימאים היא מדוע הופעלו אמצעים כה נוקשים וחריגים כדי לשבור את השביתה. בגלל אורכה, עצמת הכוחות שהופעלו נגד השובתים וההד התקשורתי והציבורי שהיא עוררה, הפרשנויות הרווחות נוטות להסביר את השביתה בגורמים המצויים מעבר לתחום של מאבקי עובדים. על מגמה זו מעיד בין היתר הכינוי מרד הימאים, המפקיע את השביתה לחלוטין מההקשר של יחסי העבודה<sup>16</sup> ומסביר אותה כחלק מן העימותים האידאולוגיים והפוליטיים של התקופה. פרשנויות אלה מצביעות על שלושה גורמים מרכזיים לשביתה ולאופן האלים של דיכוייה: (1) המאבק בין האידאולוגיה החלוצית לממלכתית על צבינה של המדינה;<sup>17</sup> (2) החשש מפני התחזקות כוחות פרו־קומונסטיים ומפני פגיעה בקשריה של ישראל עם המערב בשיאה של המלחמה הקרה; (3) המאבק בין מפא"י למפ"ם בתוך תנועת העבודה. המאבק המפלגתי מכיל בתוכו במידת־מה גם את שתי הפרשנויות הקודמות, שכן מפ"ם ייצגה הן את החלוציות התנועתית והן את התמיכה בברית המועצות במאבק הבין־גושי. גורמים אלו שולטים בפרשנויות המוצעות לשביתת הימאים, הן בזיכרונות בני התקופה שהשתתפו באירועים, הן במחקר ההיסטורי של גורמיה ומהלכה.

נמרוד אשל, ממנהיגי הימאים, הסביר כי אוירת המלחמה הקרה והמאבק הבין־גושי היו בין הגורמים לנקיטת אמצעים חריפים לשבירת השביתה.<sup>18</sup> אשל הצביע על עוד גורם שהחריף את תגובת הממסד: הסמיכות למועד העלייה של יהודי לוב, והחשש שמא תסכן שביתת הצי הסוחר הישראלי את שלומם.<sup>19</sup> ואולם אשל הדגיש כי לא המלחמה הקרה ולא עליית יהודי לוב מסבירים את האופי הנוקשה של תגובת הממסד בהנהגת דוד בן־גוריון, והוא תולה אותה בעיקר בריכוזיות המנגנון של מפא"י וההסדרות, שלא בחל באמצעים

16 עוד בזמן סיקור השביתה היא כונתה המרד על הים. ראו: [מחבר לא ידוע], 'המרד על הים', העולם הזה, 22.11.1951.

17 יוצאי פלי"ם ופלמ"ח היו דומיננטיים בקרב הנהגת השובתים. על האתוס החלוצי בפלמ"ח ראו: דני גוטוויין, 'הצי'זבטרון והתמורות באתוס החלוצי של הפלמ"ח, 1948-1950', עיונים, 31 (2019), עמ' 104-151. על הדיון בעניין חלוציות וממלכתיות ראו: בראלי, 'הממלכתיות ותנועת העבודה בראשית שנות החמישים', עמ' 23-44; דני גוטוויין, 'הסתירה בין האתוס החלוצי לאידאולוגיה הסוציאליסטית בתנועת העבודה הישראלית - דוד בן־גוריון ויצחק בן־אהרן, 1948-1967', עיונים בתקומת ישראל, 20 (2010), עמ' 208-248.

18 ליסק ואחרים, ארבעים שנה לשביתת הימאים - ימי עיון בפרשות היסטוריות ובעיות יסוד, יד טבנקין, רמת אפעל 1992.

19 אשל, שביתת הימאים, עמ' 131-132.

כדי להשיג את מטרותיו הפוליטיות.<sup>20</sup> אשל אף ראה הקבלה בין יחסו של בן-גוריון לשביתת הימאים לתפקיד שמילא בשבירת גדוד העבודה - שעמו נמנו הוריו של אשל<sup>21</sup> - כשלושים שנה קודם לכן.<sup>22</sup> אליהו שרי, שכהן לאחר השביתה כמזכיר אגודת הימאים, הדגיש את השפעת המאבק בין מפא"י למפ"ם על אופן התנהלותה.<sup>23</sup> גם יוסף אלמוגי - שכמזכיר מועצת פועלי חיפה מטעם מפא"י בזמן השביתה הופקד על שבירתה - הדגיש את הקשר בין ההתנגדות לשביתה למאבק הבין-גושי ולמלחמת קוראיה שהתנהלה באותו הזמן, וראה במאבק בין מפא"י למפלגות השמאל (מפ"ם ומק"י) השתקפות מקומית של המאבק בין המערב לקומוניזם.<sup>24</sup> אלמוגי הגדיר את שביתת הימאים 'אלטלנה של השמאל',<sup>25</sup> כלומר התנגשות בין הגישה הממלכתית של מפא"י לגישה החלוצית של השמאל. לוי קנטור, איש האיגוד המקצועי של מפ"ם, טען כי הדרישות של השוכתים היו מתחום התארגנות העובדים על צביונו של האיגוד המקצועי, ואילו ההסתדרות ראתה בהן דרישות פוליטיות.<sup>26</sup> לדבריו, תחילה נבעה ההתנגדות לדרישות ימאים מכך שהם בחרו בנציגות שלא הייתה בשליטת מפא"י, ולימים - בעקבות המאבק בין מפ"ם, שתמכה בשוכתים, ובין מפא"י, שפעלה נגדם - חלה בשביתה 'פוליטיזציה'.<sup>27</sup> ברל רפטור, איש סיעת אחדות העבודה במפ"ם, מן התומכים בשוכתים, העלה בזיכרונותיו עוד סיבה: לדבריו, הגורם המרכזי להתנגדות לשביתה היה טמון בכך שהיא חרפה את המחסור במצרכי מזון ששרר אז בארץ.<sup>28</sup> עקיבא אור, לימים חבר בארגון מצפן ומן הימאים ששבתו, הציע הסבר שונה: תגובת ההסתדרות לשביתה נבעה מחשש של עסקני ההסתדרות לאיבוד שליטתם בעובדים, ולא כעניין שקשור למאבק בין מפא"י לשמאל.<sup>29</sup>

המחקר ההיסטורי העוסק בשביתת הימאים נוטה לשכפל את ההסברים שהציעו - בדרך כלל בדיעבד - בני התקופה שהשתתפו באירועים. אבי בראלי ואורי כהן עמדו על האוריינטציה הפרו-סובייטית של כמה ממנהיגי השביתה ועל החשש של מפא"י מפני

- 20 על תפקיד המנגנון הפוליטי בתנועת העבודה ראו: יונתן שפירא, **אחדות העבודה ההיסטורית**, עם עובד, תל אביב 1975; אבי בראלי, **מפא"י בראשית העצמאות 1948-1953**, יד יצחק בן-צבי, ירושלים 2007.
- 21 אשל, **שביתת הימאים**, עמ' 127-129.
- 22 על היחס של בן-גוריון לגדוד העבודה ראו: שפירא, **אחדות העבודה ההיסטורית**, עמ' 87-101; זאב שטרנהל, **בניין אומה או תיקון חברה**, עם עובד, תל אביב 1995, עמ' 251-274.
- 23 ליסק ואחרים, **ארבעים שנה לשביתת הימאים**.
- 24 יוסף אלמוגי, **בעובי הקורה**, עידנים, ירושלים 1980, עמ' 115, 123. תפיסה דומה היא תפיסתו של אהרן בקר, לימים מזכיר ההסתדרות. ראו: אהרן בקר, **עם הזמן ובני הדור**, עם עובד, תל אביב 1982, עמ' 98-99.
- 25 אלמוגי, **בעובי הקורה**, עמ' 119.
- 26 קנטור, **ללא משוא פנים**, עמ' 136.
- 27 שם, עמ' 144.
- 28 ברל רפטור, **ללא-הרה: מעשים ומאבקים**, הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1975, עמ' 139.
- 29 ימאי (אור עקיבא), **מנגנוני ההסתדרות והמשטרה גויסו לשבירת שביתת הימאים**, **מצפן**, 3 (ינואר 1963).



השתלטות כוחות קומוניסטיים על הצי הסוחר הישראלי, כגורם מרכזי לשבירה האלימה של השביתה.<sup>30</sup> נוסף על כך, בראלי ציין את הנוקשות שאפיינה את הארגון ההיררכי של מפא"י בחיפה ואת השליטה התקיפה במועצת הפועלים בתור גורם שהביא להתפתחות עימות חזיתי ולא מתפשר.<sup>31</sup>

ברוך זלץ ואלני נחמיאס הדגישו כי הגורם המרכזי שהנחה את תגובת מפא"י לשביתת הימאים היה הממלכתיות. לדבריהם, בתקופת המעבר מיישוב למדינה שרר מצב של ריבונות ללא סמכות,<sup>32</sup> כלומר הסמכות הריבונית לא הייתה מובנת מאליה, וכדי לכונן את ריבונות המדינה היה צורך בשימוש באלימות רבה נגד השובתים. כגורמים אחרים לתגובה הקשה של מפא"י נגד השביתה הם הזכירו את המלחמה הקרה, את הצורך של ישראל בנתיב ימי פתוח ואת המאבק בין מפא"י למפ"ם.<sup>33</sup>

צבי סגל, שכתב את המחקר המקיף ביותר על שביתת הימאים, שלל לחלוטין את ההסבר שלפיו תגובת מפא"י נבעה מחשש מפני התחזקות כוחות פרו־סובייטים, בשל ההנחה שאת השביתה תכננו וארגנו כוחות קומוניסטיים. המקור לטענה זו, לדבריו, הוא בתעמולה של מפא"י עצמה בזמן השביתה, שהזינה אותה תמיכה של כמה מהשובתים ברעיון הקומוניסטי מכאן ותמיכתן של מפלגות השמאל, מפ"ם ומק"י, בשובתים מכאן. סגל כותב כי אי־אפשר לראות בגילויי האהדה של מפלגות השמאל 'הוכחה לכך שהמאבק כפי שהתפתח יותר מאוחר היה פרי תכנון של אירגון פוליטי'. לדבריו, 'הימאים נדחקו תוך כדי מאבק לחסות של מפלגות השמאל ובעיקר מפ"ם, מתוך הכרח לזכות בתמיכה ארגונית, כספית וחברתית' ו'אין כל הוכחה לקיום קשרים אלה לפני השביתה ומה שיותר חשוב לאירגונה על ידי גוף פוליטי, כפי שטענו יריביהם בזמן השביתה'.<sup>34</sup> לדבריו של סגל, השביתה פרצה על רקע תביעות מקצועיות, אך את 'הפוליטיזציה' שלה, כלומר את 'המאבק עד חורמה' שנוהל נגד השובתים הוא מסביר בהפיכתו לכר למאבק בין מפא"י למפ"ם, שנסב, לדעתו, בעיקר על יחסן המנוגד לברית המועצות.<sup>35</sup> יתרה מכך, הנהגת מפא"י בעצמה לא האמינה לטעונו בדבר החתרנות הקומוניסטית, שהיה תעמולתי וחסר בסיס עובדתי, כמו שאפשר ללמוד מהתנהלותם של גורמים שונים במפא"י עם מנהיגי השובתים בזמן השביתה ואף לפני כן. לפי עדותו של נמרוד אשל, ראשי מפא"י – ובהם יוסף אלמוגי, שאול אביגור ומרדכי נמיר – הכירו את מנהיגי השביתה ונהלו עמם קשרים זמן רב לפני פרוץ השביתה הגדולה.<sup>36</sup> מלבד זה, בזמן השביתה ניהל אביגור, בהיותו

30 Avi Bareli and Uri Cohen, *The Academic Middle-Class Rebellion*, Brill, Leiden, and Boston 2018, p. 13

31 בראלי, *מפא"י בראשית העצמאות*.

32 ברוך זלץ ואלני נחמיאס, *מפ"ח בחיפה האדומה 1921-2003*, אחוה הוצאה לאור, חיפה 2003, עמ' 168.

33 שם, עמ' 172-173. על טענות כמעט זהות ראו גם: אלי נחמיאס ושי חורב, *ימי ההסתדרות*, דוכיפת הוצאה לאור, חיפה 2015, עמ' 131-132.

34 סגל, 'איגוד הימאים 1935-1953', עמ' 174.

35 שם, עמ' 175.

36 אשל, *שביתת הימאים*, עמ' 56-58, 107-109, 124-125.

נציג מפא"י, משא ומתן רציף עם הנהגת הימאים על סיום השביתה,<sup>37</sup> והדבר מלמד כי למעשה הנהגת מפא"י ראתה בשובתים עובדים שיש טעם לשאת ולתת עמם, גם אם בלי להכיר בזכותם לשבות, ולא סוכנים קומוניסטים חסרי לגיטימציה שמאיימים על ביטחון המדינה. אהרן הראל הרחיב את ההקשר הפוליטי של השביתה ונוסף על המאבק בין מפא"י למפ"ם, הזכיר גם את החשש מפילוג בתוך ההסתדרות. לדבריו, התנגדותם החריפה של ראשי ההסתדרות לדרישות הימאים נבעה מהערכה שהכרה בהתארגנותם העצמית עלולה להביא לאנרכייה במערכת היציגות ההסתדרותית.<sup>38</sup> דיכוי השביתה נועד למנוע אפשרות שהתארגנות הימאים תוביל לפרישה של מפ"ם מההסתדרות ולהקמתה של הסתדרות עצמאית שמאלית,<sup>39</sup> כמו הפילוג קודם לכן באותה שנה בקיבוץ המאוחד.<sup>40</sup> את יחסו הנוקשה של בן-גוריון לימאים מסביר הראל בדאגה לפגיעה בביטחון המדינה<sup>41</sup> בעקבות השבתת אחד השירותים החיוניים וסגירת הגבול הפתוח היחיד של המדינה.<sup>42</sup> משה ליסק ראה בשביתה 'אפיזודה אחרונה' במאבק התרבותי בין הממלכתיות לחלוציות שניטש בין דור מייסדי המדינה ותנועת העבודה ובין דור תש"ח ונמשך מפירוק הפלמ"ח עד השביתה.<sup>43</sup> אייל כפכפי ראתה בהתנהלותו של בן-גוריון בזמן השביתה חלק מכינונו של דפוס המשטר המבוסס על עקרון הממלכתיות.<sup>44</sup> היא ציינה כי בן-גוריון חשש שמא מפ"ם תפעל כגיס חמישי אם היא תעמוד למבחן נאמנות בין מדינת ישראל לברית המועצות. חשש זה התבסס בין השאר על גילוי מחתרת של מפ"ם בתוך שירותי הביטחון ב-1951. כפכפי הדגישה עוד רובד של השביתה: המאבקים הפנימיים בין הזרמים השונים במפ"ם – אחדות העבודה והקיבוץ המאוחד; הקיבוץ הארצי-השומר הצעיר; והשמאל בהנהגת משה סנה – שדחפו אותה למעורבות גדולה בשביתה ולתמיכתה בימאים. לדבריה, "ייתכן שאם מפ"ם לא הייתה מאמצת על לבה את הימאים, לא היה בן-גוריון טורח לטפל בעצמו בשביתתם, אם כי אין ביטחון בכך לאור צווי הגיוס לימאי "נגבה", שהופעלו לפני "השביתה הגדולה", ולאור האשמת נמרוד אשל וחבריו כסוכני הקומאינפרום באמצע 1951, בטרם בחשה מפ"ם במאבק הימאים".<sup>45</sup>

37 שם, עמ' 169-171.

38 הראל, *בין בניין להרס*, עמ' 42.

39 שם, עמ' 70-72.

40 שם, עמ' 62.

41 שם, עמ' 73.

42 שם, עמ' 57.

43 ליסק ואחרים, *ארבעים שנה לשביתת הימאים*.

44 כפכפי, 'השמאלה כנימוק לשבירת שביתה'. להסבר דומה ראו גם: בראלי, 'ממלכתיות ותנועת העבודה בראשית שנות החמישים', עמ' 26; שולמית כרמי והנרי רוזנפלד, 'הכלכלה המדינית של הלאומיות המיליטריסטית בישראל', בתוך: אורי רם (עורך), *החברה הישראלית: היבטים ביקורתיים*, ברירות, תל אביב 1993, עמ' 288.

45 כפכפי, 'השמאלה כנימוק לשבירת השביתה'.

דב חנין ודני פילק עמדו על כך שהזיכרון הקיבוצי והמחקר ההיסטורי תולים את שביתת הימאים בעיקר באידאולוגיה ובפוליטיקה, ואינם מתייחסים להיבטיה החברתיים או המעמדיים.<sup>46</sup> לשיטתם, ההסבר להתנגדות לימאים ולדיכוי האלים של השביתה הוא החלטתה של מפא"י לרקום ברית פוליטית עם המעמדות האמידים בחברה. לדבריהם, 'בחירות 51 היו אקורד אחרון בהתבססות מפא"י על קואליציה שיצגה את המעמדות הנמוכים. כבר באותה תקופה נטשה מפא"י את המדיניות הכלכלית שכוונה לריסון האמידים – "צנע" – לטובת מדיניות כלכלית של ריסון העובדים'.<sup>47</sup> ועוד לדבריהם, הברית של מפא"י עם השכבות האמידות, שהתבטאה בכניסת הציונים הכלליים לקואליציה, יצרה שוק עבודה מפוצל והעבירה את עיקר הנטל החברתי אל העובדים והעולים החדשים. מדיניות זו חייבה את ריסון העובדים והייתה מנוגדת לדמוקרטיה בתוך איגודי העובדים, והאלימות שהופעלה לדיכוי השביתה וגיוס הימאים לצבא, היו בבחינת 'למען יראו ויראו'. ואולם הטענה בדבר קשר בין דיכוי השביתה לשינויים במדיניות מפא"י בעקבות הבחירות לכנסת השנייה מבוססת על כשל כרונולוגי. השביתה הקטנה פרצה ב-22 ביולי 1951, ואילו הבחירות לכנסת התקיימו שמונה ימים לאחר מכן, ב-30 ביולי 1951. כלומר השימוש בצבא לריסון מאבקי עובדים קדם לתפנית במדיניותה של מפא"י, שהם מתארים אותה כתוצאה של הבחירות. השינוי במדיניות הכלכלית, שעליו מצביעים חנין ופילק, התחיל למעשה כחצי שנה מאוחר יותר, בפברואר 1952, עם ההכרזה על 'המדיניות הכלכלית החדשה'.<sup>48</sup> יתר על כן, מדיניות הריסון של העובדים ודרישותיהם החלה לא בתקופת הכנסת השנייה, כטענתם, אלא עוד בשנת 1949.<sup>49</sup>

רחל טוקטלי בוחנת את שביתת הימאים בהקשר של התפתחות יחסי העבודה בישראל.<sup>50</sup> לשיטתה, השביתה הייתה ציון דרך בעת התגבשות אוטונומיה פריפריאלית בתוך מבנה ההסתדרות. ההסתדרות התבססה בעיקר על מועצות הפועלים העירוניות, שהיה בהן ייצוג אזורי למפלגות ההסתדרות שנבחרו במנותק ממקומות העבודה. משנות הארבעים ניכרה חריגה מדפוס זה והוקמו איגודים ארציים בתוך ההסתדרות.<sup>51</sup> מגמה זו התעצמה בשנות החמישים. דרישתם של הימאים להקמת איגוד ארצי עצמאי הייתה אפוא חלק מתהליך ארצי של מרידה בסמכות ההסתדרות, שגייסה את כל משאביה לשבירת השביתה, כחלק ממאבקה בכרוסום כוחה. ואכן, על אף ניצחונה והצלחתה של ההסתדרות לדכא את השביתה, היא נאלצה לבסוף להיענות לתביעות הכלכליות והארגוניות של הימאים, ואיגוד

46 חנין ופילק, 'שביתת הימאים'.

47 שם.

48 אסתר אלכסנדר, 'כלכלת הקליטה בעשור הראשון למדינת ישראל', עיונים בתקומת ישראל, 2 (1992), עמ' 79-92.

49 טוקטלי, 'דפוסים פוליטיים ביחסי העבודה בישראל', עמ' 245.

50 שם, עמ' 98-102.

51 שם, עמ' 97.

הימאים הארצי שהוקם בעקבות השביתה היה מנותק מזיקתו הקודמת למועצת פועלי חיפה ומכפיפותו אליה.

דוד דה פריס בחן את שביתת הימאים על רקע דפוס השביתות שהתגבש בפלשתינה-א"י במחצית הראשונה של המאה ה-20.<sup>52</sup> לדבריו, לעומת ארצות דומות מבחינת גודלן והתפתחותן הכלכלית, בתקופת המנדט פרצו בארץ שביתות רבות מאוד, רובן הגדול ביישוב היהודי העירוני, ובעיקר במגזר הפרטי. לפי דה פריס, שביתות היו גורם מרכזי בעיצוב היחסים החברתיים ביישוב היהודי בתקופת המנדט.<sup>53</sup> מספר השביתות ועצמתן הגיעו לשיא באמצע שנות הארבעים, בזמן מלחמת העולם השנייה. משנת 1947, ובעיקר בימי מלחמת תש"ח, ירד מספר השביתות, אולם מ-1949 הוא עלה שוב ועצמתן החריפה.<sup>54</sup> הנהגת מפא"י, טוען דה פריס, החלה לחשוש שמא לא יהיה בכוחה לרסן את העובדים ולשלוט בהם, גם אם תבקש לעשות זאת,<sup>55</sup> ולפיכך בשנים שלאחר הקמת המדינה היא אימצה עמדה שלפיה היה אפשר לאסור קיום שביתות, בעיקר בשירותים החיוניים, בשם שיקולים של בניין אומה.<sup>56</sup> שביתת הימאים והאלימות שנלוותה אליה שמו, לדברי דה פריס, קץ לגישה זו: בעקבותיה היה חופש השביתה לזכות חברתית שאי אפשר לערער עליה, אפילו בידי סמכות המדינה.<sup>57</sup> כך או כך, מוסכם על הכול כי הכוח שהפעילה הממשלה לדיכוי שביתת הימאים היה חריג, ובייחוד השימוש באלימות וגיוס מנהיגי השובתים לצבא. את השימוש הזה בצבא אבחן להלן לפי התנהלותה של שביתה אחרת - שביתת נהגי הקטרים.

### שביתת נהגי הקטרים

כדי להבין את שביתת נהגי הקטרים יש להכיר את רקע התעסוקה של עובדי הרכבת בארץ ישראל. בשנים הראשונות לקיום המדינה היה ביקוש גדל והולך לעובדי רכבת. בשנת 1947, בשלהי שלטון המנדט, העסיקה הרכבת 6,072 עובדים בשטח שבו קמה מדינת ישראל. בתקופת המנדט היו העובדים היהודים חמישה אחוזים בלבד מעובדי הרכבת, רובם פקידים או מסגרים בסדנאות.<sup>58</sup> עם פרוץ המלחמה במאי 1948 חל צמצום ניכר בהעסקת עובדים והרכבת ההעסיקה 426 עובדים בלבד, מהם 21 נהגי ומסיקי קטרים.<sup>59</sup>

De Vries, *Strike Action and Nation Building* 52

Ibid., pp. 4-9 53

Ibid., p. 94 54

Ibid., pp. 109-110 55

Ibid., pp. 103, 109 56

Ibid., p. 108 57

דין וחשבון מנהלי לרכבת ישראל לשנים 1948-1949 - 1951/2, חיפה 1953, עמ' 60, ארכיון מורשת רכבת ישראל (להלן: אמר"י).

שם, עמ' 64. 59

לעומת זאת בחודש מארס 1951 היא כבר העסיקה 1,815 עובדים,<sup>60</sup> מהם כ-144 נהגי קטרים ומסיקים, כלומר בשנים הראשונות למדינה עלה מאוד מספר עובדיה.<sup>61</sup> בתקופת המנדט התגבשה בקרב עובדי הרכבת מסורת של התאגדות מקצועית עצמאית ולוחמנית, והעובדים לא חששו להתעמת לא עם השלטון הבריטי ולא עם ההסתדרות הכללית.<sup>62</sup> כאמור, לאחר הקמת המדינה היו מרבית עובדי הרכבת חדשים, אך העובדים הוותיקים העבירו הלאה את המסורת של המאבק המקצועי העצמאי. תנאי העבודה ברכבת ישראל היו קשים: לפי דיווחי **על המשמר**, משמרות נהגי קטרים נמשכו בין 16 ל-20 שעות בממוצע, ולעתים אפילו עד 24 שעות.<sup>63</sup> ככל הנראה בסיקור זה תואר בהגזמה משך המשמרות, מתוך אהדה לנהגים ולמסיקי הקטרים. ניתוח תלושי אש"ל אקראיים מעטים שנשמרו בארכיון מורשת רכבת ישראל מלמד כי בשל המחסור בנהגים נהג קטר עבד חודש ימים בין משמרת אחת לשלוש משמרות חריגות באורכן. משמרת כזו יכלה להימשך בין 16 שעות ליום וחצי, עם לינה מחוץ לבית.<sup>64</sup> עוד נטען בכתבה **בעל המשמר** כי הנהגים קיבלו תשלום של 50 אחוזים בלבד עבור שעות ההמתנה בין הנסיעות וחדרי המנוחה היו מוזנחים ולא מותאמים ללינה. תודעת המאבק המקצועי של עובדי הרכבת הביאה אותם לתבוע את שיפור תנאי העסקתם. כך למשל יצא כרוז משנת 1950 נגד קידום לא הוגן של עובדים שמקורבים להנהלה: 'לכן נקראים עובדי הרכבת, כולנו כאיש אחד, להתלכד ולהדק שורות ולהלחם לזכויותיהם הצודקות ולהפר את המזימה הנרקמת בהנהלה, כי לא נרשה שבמדינת ישראל יהיו כושים ויהיו אדונים נכבדים. תשמש התראה זו להנהלה, לעשות את חשבון הנפש, לפני שתאחר את המועד'.<sup>65</sup> על הכרוז האנונימי חתמו 'העובדים המקופחים של רכבת ישראל'. השלוב בין ביטחון העובדים בכוחם מכאן ובין תנאי עבודתם הקשים מכאן הביא לפרוץ שביתות רבות. לפי דוח הנהלת הרכבת, בשנים 1948-1951 התקיימו שלוש שביתות שעצרו את תנועת הרכבות, כולן בלא אישור ההסתדרות.<sup>66</sup> ב-17 באוקטובר 1948, בזמן המלחמה, שבתו שביתה חלקית מאה עובדים בדרישה להעלאת שכר העובדים היומיים. ב-6 בדצמבר 1949 שבתו 1,100 עובדים, במשך 24 שעות, במחאה על עיכוב ההחלטה בדבר דירוג שכר העובדים. השביתה השלישית הייתה שביתה נהגי הקטרים, ועליה ארחיב בהמשך הדברים.

60 שם, עמ' 60.

61 שם עמ' 64.

62 Zachary Lockman, *Comrades and Enemies: Arab and Jewish Workers in Palestine, 1906-1948*, University of California Press, Berkeley 1996, pp. 111-178; Deborah Bernstein, *Constructing Boundaries*, State University of New York Press, Albany 2000, pp. 166-205

63 [מחבר לא ידוע], 'הופסק מהלך הרכבות', **על המשמר**, 16.10.1951, עמ' 1.

64 תלושי האש"ל הם חלק מהחומר הלא מתויק בארכיון מורשת רכבת ישראל.

65 'קול קורא לעובדי הרכבת', 30.11.1950, אמר", 1/38/8.

66 דוח מנהלי 1952-1948, שם, עמ' 65.

נוסף על אלו פרצו גם שביתות שלא שיתקו את פעילות הרכבות, ועל כן לא נכללו בדוח. מאבקים אלו הביאו לשיפור הדרגתי בתנאי העבודה, וזה השתקף בעליית שכר העובדים באותן השנים: עם הקמת המדינה היה שכרו היומי של פועל לא מקצועי ברכבת 1,320 ל"י, בחודש אוקטובר 1951 הוא היה 2,641 ל"י, ובחודש יוני 1952 הוא עלה ל-3,498 ל"י.<sup>67</sup> מכאן שבתוך ארבע שנים בערך עלה שכרו של פועל רכבת בכמעט פי שלושה. עם זאת, מצוין בדוח כי בשנים אלו הייתה העלייה של השכר בשוק הפרטי גבוהה יותר,<sup>68</sup> ולכן רבים מעובדי הרכבת עבדו בה זמן קצר בלבד ועזבו לעבודות רווחיות יותר.<sup>69</sup> עוד לפי הדוח, בשל תנאי העבודה והשכר הירודים של העובדים לעומת המקובל בשוק הפרטי: 'היה לחץ מצד ועד עובדים לשפר מצבם הכספי של העובדים'.<sup>70</sup>

שנת 1951 התאפיינה בחוסר שקט תעשייתי ברכבת, ונוסף על שביתת נהגי הקטרים התקיימו בה עוד שתי שביתות של קבוצות עובדים אחרות, גם הן בלא אישור ההסתדרות. ביוני שבתו שישה ימים 400 עובדי המוסכים ופועלי המסילה,<sup>71</sup> ובאוגוסט שבתו כמה שעות עובדי מדור האיתות והשילוב של מחלקת ההנדסה.<sup>72</sup>

את ריבוי סכסוכי העבודה ברכבת ב-1951 אפשר לתלות בשינויים שחלו בהרכב ועד העובדים באותה שנה. בשנת 1949 נערכו בחירות למועצת עובדי הרכבת, ונציגי מפ"ם, שהנהיגו את הוועד עוד מתקופת המנדט, זכו ברוב. הוועד בראשות מפ"ם לא חשש מעימותים עם מועצת פועלי חיפה וההסתדרות, שהיו בשליטת מפא"י. ההסתדרות ייצגה את עובדי הרכבת, ומועצת פועלי חיפה שימשה גורם מתווך בין הנהגת ההסתדרות לוועד עובדי הרכבת שמרכזו נמצא בחיפה.<sup>73</sup> קיומו של ועד עובדים לוחמני, שלא יישר קו עם מדיניות ההסתדרות, גרם להנהגת ההסתדרות לנסות לפגוע בעצמאותו של הוועד כדי להכפיפו למוסדותיה. כך, במכתב מחודש מארס 1950, דרש הוועד הפועל של ההסתדרות מוועד עובדי הרכבת לחדול מהשימוש בכותרת 'ההסתדרות הבינלאומית של עובדי הרכבת, הדואר והטלגרף', כמו שנהג עד אז, בטענה שהוועד כפוף לאיגוד עובדי המדינה.<sup>74</sup> ואולם

67 שם, עמ' 62.

68 שם, עמ' 64.

69 שם, עמ' 65.

70 שם.

71 [מחבר לא ידוע], '400 פועלי הרכבת בקישון פתחו שביתת שבת', על המשמר, 14.6.1951, עמ' 1.

לפי מעריב, השביתה פרצה ב-13.6.1951. [מחבר לא ידוע], 'שביתת הרכבות מתפשטת', מעריב, 14.6.1951, עמ' 4.

72 אמר"י, ע / 20.

73 מועצת פועלי חיפה הייתה גוף רב-עצמה ורב-השפעה - פוליטית וכלכלית. על תפקודה בתקופת המנדט ראו: דוד דה פריס, אידיאליזם וביורוקרטיה: שורשיה של חיפה האדומה, הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1999. על עדות פנימית לפעולתה עם הקמת המדינה ראו: אלמוגי, בעובי הקורה. גם בשביתת הימאים מילאה מועצת פועלי חיפה תפקיד חשוב; ראו להלן.

74 ארכיון העיר חיפה (להלן: אע"ח), אוסף אפרים קרישר, 54/23, 1002. אפרים קרישר היה מזכיר ועד עובדי הרכבת מטעם מפ"ם לפני בחירות דצמבר 1950, הוא היה פועל סדנה, ולא נהג קטר.

מצב זה השתנה בעקבות הבחירות לוועד עובדי הרכבת שהתקיימו בסוף דצמבר 1950; מפא"י זכתה אז ברוב והדיחה את מפ"ם מראשות הוועד. ניצחונה של מפא"י הושג לאחר מערכת בחירות סוערת שהתאפיינה באספות עובדים לזהטות שהסלימו לתגרות ידיים ובה אף התערב יוסף אלמוגי, מזכיר מועצת פועלי חיפה מטעם מפא"י, בפעולות הוועד.<sup>75</sup> השביתות והשיבושים בעבודה בשנת 1951 נעשו בלא אישור הוועד הנבחר בראשות מפא"י ונגד עמדתו, וכך היה גם במקרה של שביתת נהגי הקטרים.<sup>76</sup> הוועד הנבחר מטעם מפא"י פעל לפי מדיניות ההסתדרות ומועצת פועלי חיפה ולא עורר אמון בקרב העובדים. דבר זה גרם לקבוצות מתוך עובדי הרכבת לקדם את ענייניהן בעצמן בנפרד מהוועד.

בשנת 1951 דרשו נהגי הקטרים ממשרד התחבורה לתקן את שכרם, ונענו בהסכמה עקרונית.<sup>77</sup> לפיכך הכין איגוד עובדי המדינה הצעה להעלאת השכר, אולם נהגי הקטרים דחו אותה. מועצת פועלי חיפה קיבלה את עמדת נהגי הקטרים והעבירה הצעה משלה למזכירות המחלקה לאיגוד מקצועי של הוועד הפועל של ההסתדרות, ודרשה כי הצעתה תיענה עד 7 באוקטובר 1951.<sup>78</sup> הצעת מועצת פועלי חיפה נדחתה, וב-12 באוקטובר 1951 הוחלט כי איגוד עובדי המדינה ימשיך במשא ומתן עם הממשלה.<sup>79</sup>

בעקבות התמשכות המגעים קיימו נהגי הקטרים של חיפה אספה ביום שבת 13 באוקטובר 1951, ובה הוחלט - שלא לפי עמדתו של הוועד - על השבתת הרכבת.<sup>80</sup> העובדים שיגרו מכתב אל נהגי הקטרים בלוד, ובו קראו להם להצטרף לשביתה. למחרת הודיעו נהגי לוד במברק לשובתים בחיפה: 'הכרזנו שביתה בשעה 9:00 בלוד, ואנו עומדים איתן על דרישתנו'.<sup>81</sup> כ-144 עובדים שבתו אז, ותנועת הרכבות בארץ פסקה.<sup>82</sup> במכתב להנהלה פירטו העובדים את דרישותיהם: תיקון דירוג השכר של הנהגים והמסיקים, השוואת תעריף אש"ל לזה של כלל עובדי המדינה, שיפור מצבו של חדר השהייה בלוד והתאמתו ללינה, אספקת ציוד אישי לנהגים (בגדי עבודה, נעליים, סבון), אספקת אֶבְרָזִין (ברזנט) לקטרים שישמש מחסה נגד הגשם בחורף ומתן נשק אישי לכל עובד.<sup>83</sup> הפסקת תנועת הרכבות פגעה קשות באפשרות להוציא סחורות מנמל חיפה, שהיה הנמל הראשי של המדינה באותה התקופה. ביום הרביעי לשביתה תיאר עיתון הארץ

75 שם.

76 [מחבר לא ידוע], 'מתרחבת שביתת פועלי הרכבת', על המשמר, 15.6.1951, עמ' 1; [מחבר לא ידוע], 'נהגי הקטרים והמסיקים ברכבות הכרזו אמש שביתה בחיפה, קול העם, 14.10.1951, עמ' 6; [מחבר לא ידוע], 'עובדי איתות ברכבת שבותים', מעריב, 9.10.1951, עמ' 4.

77 [מחבר לא ידוע], 'נהגי הקטרים בחיפה השביתו הרכבות', דבר, 14.10.1951, עמ' 1.

78 אמר"י, ע' / 20.

79 ארכיון תנועת העבודה, מכון לבון (להלן: אה"ע), IV-208-1-6753.

80 [מחבר לא ידוע], 'נהגי הקטרים והמסיקים ברכבת הכרזו אמש שביתה בחיפה', קול העם, 14.10.1951, עמ' 6.

81 אמר"י, ע' / 20.

82 דוח מנהלי 1948-1952, שם, עמ' 65.

83 אמר"י, ע' / 20.

את המצב: 'אתמול חנו בשטח הנמל 120 קרונות רכבת טעונים סחורה בהם 45 קרונות קמח, 20 קרונות מספוא, ו-15 קרונות חבילות דואר. מחוגי הנמל נמסר, שאם תוך ימים מספר לא תחדש הרכבת את פעולותיה, תצומצם מאוד יכולת הפריקה מאחר שלא יהיה מקום לאחסנת הסחורות. כבר אתמול היה הנמל גדוש סחורות במידה כזאת, שאף ברציף הנוסעים נערמו מטענים'.<sup>84</sup>

על השובתים הופעל לחץ מכיוונים שונים לחזור לעבודה. במכתב מ-14 באוקטובר 1951 הדגיש הוועד הפועל של ההסתדרות לפני מועצת פועלי חיפה: 'יש לפעול מיד להפסקת שביתת נהגי הקטרים ברכבת. אנו תובעים התערבותכם ופעולתכם המיידית'.<sup>85</sup> ההסתדרות חתרה לשלול את הלגיטימיות הציבורית של השביתה באמצעות הצגת השובתים כמי שפוגעים בכלל הציבור. בדבר נכתב כי הנהגים פוגעים בשירות חיוני של המדינה ומונעים העברת חומרי בניין הדרושים להיערכות המעברות לקראת החורף.<sup>86</sup> במאמר המערכת הודגש: 'שום נימוקים ושום הסברים, ותזהיר תביעתם של המשביתים כזוהר הרקיע - לא תצדיק את אשמת ההרס והנזק הרובצים עליהם'.<sup>87</sup> ההסתדרות איימה בהוצאת השובתים משורותיה, בנקיטת צעדים משפטיים נגדם וכן בהפסקת המשא ומתן עם נהגי הקטרים.<sup>88</sup> בעיתון הארץ דווח עוד כי הממשלה החלה לטפל בנזקי השביתה באמצעות הוצאת הסחורות מנמל חיפה במשאיות של עיריות, של המשק הקואופרטיבי של ההסתדרות ואף של הצבא.<sup>89</sup> הצבא ביצע שתי פעולות של הוצאות מטענים מהנמל בעזרת גדוד הובלה 691. מדוח סיכום של קצין ההובלה שפיקד על פעולות אלה עולה כי הפעולה הראשונה החלה ב-16 באוקטובר 1951 בשעה 22:30, נמשכה יותר מ-18 שעות (עד למחרת בשעה 16:45), והצבא הפעיל אז 100 משאיות; והפעולה השנייה החלה ב-18 באוקטובר 1951 בשעה 17:45, נמשכה יותר מ-23 שעות (עד למחרת בשעה 17:15), והצבא הפעיל אז 102 משאיות. בשתי הפעולות יחד הוצאו מהנמל כ-740 טונות סוכר וקמח.<sup>90</sup> לפי דיווחי קצין ההובלה, נראה כי המטענים הוצאו מן הנמל בעיקר בידי צה"ל וכי הפרסומים הגדולים בעיתונים 'על העזרה הגדולה של הרשויות המקומיות ושל הובלה מוגברת של חברות הובלה לא ניכרו'.<sup>91</sup> מהדוח עולה שהוצאת המטענים הייתה לא יעילה, בשל חוסר תיאום ושיתוף פעולה לקוי מצד

84 [מחבר לא ידוע], 'הצבא החל בהובלת משאות שהצטברו בגלל השבתת תנועת הרכבות בארץ', הארץ, 17.10.1951, עמ' 1.  
 85 אה"ע, IV-208-1-6753.  
 86 [מחבר לא ידוע], 'נהגי הקטרים נדרשים לחזור לעבודה מיד', דבר, 16.10.1951, עמ' 1.  
 87 [מחבר לא ידוע], 'דבר היום', שם.  
 88 [מחבר לא ידוע], 'נהגי הקטרים נדרשים לחזור לעבודה מיד', שם; [מחבר לא ידוע], 'נהגי הקטרים והמסיקים הפסיקו שביתתם', הארץ, 18.10.1951, עמ' 1.  
 89 [מחבר לא ידוע], 'הצבא החל בהובלת משאות שהצטברו בגלל השבתת תנועת הרכבות בארץ', שם, 17.10.1951, עמ' 1; 'נהגי הקטרים והמסיקים הפסיקו שביתתם', שם, 18.10.1951, עמ' 1.  
 90 ארכיון צה"ל (להלן: א"צ), 188-1559-1952, עמ' 41-42; 72-103-1953, עמ' 26.  
 91 שם, 188-1559-1952, עמ' 41.



הגופים האזרחיים בנמל. הקצין סיכם: 'לא נכר כי היה מאמץ, הן בהעמסה בנמל חיפה הן בפריקה במחסנים בסביבת תל-אביב'.<sup>92</sup>

למרות הלחץ שהופעל על השובתים, הם דבקו בדרישתם לנהל בעצמם את המשא והמתן עם משרד התחבורה.<sup>93</sup> ביום שלישי 17 באוקטובר 1951 התכנסה הממשלה לישיבתה השבועית ודנה גם בשביתת נהגי הקטרים.<sup>94</sup> הדיון התמקד בקשיים בהוצאת סחורות ומזון מנמל חיפה. המשתתפים בישיבה סברו שהשביתה פראית משום שההסתדרות לא אישרה אותה, ולפיכך אינה לגיטימית. יתר על כן, עקרונית סברו שרי הממשלה כי לעובדים בשירותים חיוניים לא הייתה זכות לשבות. שר האוצר אליעזר קפלן קבע: 'אי אפשר להחזיק מקל בשני הקצוות, גם להיות פקידים של המדינה וגם לנצל את כל הטוב שיש בתעריף מקצועי'. ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן-גוריון הסכים והוסיף: 'בחוק עובדי המדינה נצטרך לעשות רגולציה של העניינים האלה'. הוא היה נחוש בדעתו לסיים את השביתה וקבע: 'אם לא יפסיקו שביתתם - לא יחזרו לעבודה, נחנך עובדים חדשים'.<sup>95</sup> בן-גוריון ציין: 'אולי מגיע להם איוו הטבה, אבל בגלל זאת אין מפסיקים את העבודה. ההפסקה היתה לא מוצדקת, גם אם אני משתדל "להכנס לעורם"'.<sup>96</sup> שר התחבורה דוד צבי פנקס שאל אם ניתן להשתמש בחוקי שעת חירום כדי לחייב את העובדים לחזור לעבודה וטען: 'אי אפשר שכמאה עובדים ישתקו ענף חשוב כזה בכלכלת המדינה'. בן-גוריון השיב כי אינו רוצה לתת פקודה שהעובדים יסרבו לה. גולדה מאיר העירה בתגובה כי העובדים יעדיפו ללכת לכלא מאשר לסיים את השביתה.

בן-גוריון עדכן את הממשלה: 'נתתי הוראה לצבא שיוציא סחורות מהנמל במידה שהוא יכול לעשות זאת, והלילה עשו עבודה זו, ונתתי הוראה שימשיכו בעבודה זו גם בלילה הבא'. לדבריו, השביתה חמורה מאוד, ואם יחליטו השובתים להמשיך בשביתתם, מצד אחד הם יגויסו לצבא, ומצד אחר יפעיל הצבא את הרכבות. הוא הדגיש כי (כמו המדיניות שננקטה בשביתת הימאים) נהגי הקטרים 'שוחררו מהצבא מפני חיוניות עבודה זו, אם אין הם עוסקים בעבודתם - ילכו לצבא'.<sup>97</sup> החלטת הממשלה ייפתה את כוחו של בן-גוריון, בתפקידו כשר הביטחון, להעמיד את הרכבת תחת פיקוד צבאי אם לא יפעילו אותה העובדים מחדש. ההחלטה לערב את הצבא בשבירת השביתה הייתה חלק ממהלך שהחל עוד לפני ישיבת הממשלה. עוד בישיבת הנהלת הרכבת שהתקיימה ב-16 באוקטובר 1951 דווח:

92 הפעולה השנייה של חיל ההובלה התבצעה לאחר סיומה של השביתה, וקצין ההובלה סיכם בדוח כי לאחר שהגיעו משאיות הצבא למנהלת הנמל הודיעו להם: 'הרי השביתה כבר חוסלה' (שם), 188-1559-1952, עמ' 40.

93 [מחבר לא ידוע], 'הצבא החל בהובלת משאות שהצטברו בגלל השבתת תנועת הרכבות בארץ', הארץ, 17.10.1951, עמ' 1.

94 ישיבת הממשלה, י"ז בתשרי תשי"ב [17.10.1951], א"מ.

95 ש.ם.

96 ש.ם.

97 ש.ם.

'מוסדות הצבא ביקשו להמציא להם את שמות השובתים ואת המספר הצבאי של כח [כל] אחד מהם'.<sup>98</sup> כלומר הממשלה אשררה למעשה החלטה מוקדמת של בן-גוריון לגייס לצבא את הנהגים ואת המסיקים השובתים.

ב-18 באוקטובר 1951 פורסמה בעיתונים החלטת הממשלה לגייס את העובדים השובתים, ודובר הממשלה טען כי הדבר אינו שונה מהפעלת הצבא במעברות.<sup>99</sup> מסגור ההחלטה בעיתונים השונים שיקף את עמדתם במחלוקת הפוליטית שהיא עוררה. עיתון ההסתדרות **דבר** יצא בכותרת ראשית: 'הרכבת תחדש מהלכה הלילה – החלטת הממשלה'. הידיעה בדבר גיוס העובדים לצבא כאמצעי לשבירת השביתה הוצגה בתוך הכתבה, ולא הובאה בכותרת הראשית או בכותרת המשנה.<sup>100</sup> בעיתונה של מפ"ם **על המשמר** לעומת זאת זעקה הכותרת: 'הממשלה החליטה להעמיד את הרכבות תחת פיקוד צבאי'. עיתונה של מק"י **קול העם** הדגיש בכותרת: 'הממשלה גייסה את הצבא לשבירת שביתת פועלי הרכבת'. בגוף הכתבה נכתב: 'גם הפעם השתמשו בשיטה שהופעלה נגד הימאים השובתים. מספר פועלים קיבלו הודעות גיוס, למרות שקודם לכן, קיבלו דיחויים'.<sup>101</sup> באזכור 'הימאים השובתים' הייתה הכוונה לשביתה הקטנה, כלומר לימאי האנייה 'נגבה' ששבתו בנמל מרסיי בסוף חודש יוני וקיבלו צווי גיוס עם חזרתם לארץ בחודש יולי. עוד דיווח העיתון כי נציגי מפ"ם בוועדה המרכזית של ההסתדרות ביקשו להוציא את הסחורות שנערמו בנמל חיפה בידי מובילים אזרחיים, במקום להעביר את הרכבת לפיקוד צבאי. **קול העם** ביקר את הצעת מפ"ם וטען כי למעשה באה בה לידי ביטוי הסכמה לשבירת השביתה.

בלילה שבין 17 ל-18 באוקטובר נפגשו בחיפה נציגי השובתים, שבעה מחיפה ושניים מלוד, עם שר התחבורה דוד צבי פנקס ועם נציגי ההסתדרות.<sup>102</sup> בפגישה הוסכם על חזרת השובתים לעבודה. בקול **העם** דווח כי שר התחבורה נענה לכמה מדרישות העובדים וכי הדרישות האחרות ייבחנו לאחר חידוש העבודה.<sup>103</sup> העובדים הודיעו כי הם מקצים שבועיים לבדיקת השר ואם לא תיענינה דרישותיהם, יחדשו את השביתה.<sup>104</sup> יום לפני פקיעת האולטימטום הגיעו משרד התחבורה, ההסתדרות ונהגי הקטרים להסכם.<sup>105</sup> הישגי העובדים כללו שינוי בדרגות השכר של הנהגים, השתתפות בהוצאות אש"ל, שינוי באופן

98 פרוטוקול משיבת הנהלה, אמר"י, כ / 8-13.

99 [מחבר לא ידוע], 'הממשלה החליטה להעמיד את הרכבת תחת פיקוד צבאי', 18.10.1951, **על המשמר**, עמ' 1.

100 [מחבר לא ידוע], 'הרכבת תחדש מהלכה הלילה – החלטת הממשלה', **דבר**, 18.10.1951, עמ' 1.

101 [מחבר לא ידוע], 'הממשלה גייסה את הצבא לשבירת שביתת פועלי הרכבת', **קול העם**, 18.10.1951, עמ' 1.

102 [מחבר לא ידוע], 'הממשלה החליטה להעמיד את הרכבת תחת פיקוד צבאי', **על המשמר**, 18.10.1951, עמ' 4; 'נהגי הקטרים והמסיקים הפסיקו שביתתם', **הארץ**, 18.10.1951, עמ' 1.

103 [מחבר לא ידוע], 'הישגים לפועלי הרכבת ששבתו', **קול העם**, 19.10.1951, עמ' 1.

104 [מחבר לא ידוע], 'התחדשות השביתה ברכבת?', **מעריב**, 4.11.1951.

105 [מחבר לא ידוע], 'הסכם על שכר נהגי הקטרים', **חרות**, 7.11.1951, עמ' 1.

החישוב של שעות נוספות משבועי ליומי ותשלום על שעות ההמתנה בין נסיעות.<sup>106</sup>  
מדיווחי העיתונות עולה כי אכן, מרבית דרישות הנהגים נענו.<sup>107</sup>

### שביתת נהגי הקטרים והזיכרון ההיסטורי

שביתת נהגי הקטרים והחלטת הממשלה לגייס לצבא את השובתים עוררו בזמנם הד ציבורי רב. חודש ימים בערך לאחר השביתה ברכבת, עם פרוץ השביתה הגדולה, ראו רבים ביחסה של הממשלה לימאים המשך של מדיניות הממשלה בתחום יחסי העבודה. בנאום בכנסת בזמן שביתת הימאים אמר משה סנה ממפ"ם: 'כאשר נהגי הקטרים מגיעים לשביתה - אינני נכנס לגוף הסכסוך - משתמשים בצבא כדי לשבור שביתה; וכאשר שובתים הימאים, מבקשים לשבור שביתה על-ידי צווי גיוס לצבא'.<sup>108</sup> באספה כללית של קיבוץ נען ב-1 בדצמבר 1951 מסר ישראל גלילי, חבר הקיבוץ וחבר כנסת מטעם מפ"ם, פרטים על השביתה הגדולה ועל פגישתו עם נמרוד אשל: 'אנחנו עומדים בשלב חדש בהתנהגות המדינה. זה התחיל בשביתות עובדי הרכבות. הודיעו להם שיגייסו אותם ויעסיקו אותם בהפעלת הרכבות. זה דבר ברוטלי שאיננו [כך במקור] יודע דוגמתו'.<sup>109</sup> דבריהם של סנה וגלילי מלמדים שבני הזמן, ובוודאי המעמד הפוליטי, ראו ביחס הנוקשה לשביתות נהגי הקטרים והימאים ובניסיון לשבור אותן באמצעות הצבא חלקים של אותה מדיניות.

חבר הכנסת תופיק טובי ממק"י אמר בדיון בכנסת בנוגע לשביתה הגדולה: 'פרשה זו היא ביטוי חמור למדיניות האנטי-עממית של הממשלה, אשר מעמד הפועלים איננו יכול לקבל אותה. אין זאת הפעם הראשונה שהמשרה והצבא מתערבים לשבירת שביתות. היתה התערבות כזאת לשבירת שביתת נהגי הקטרים ופועלים אחרים. חומרתה של שביתת הימאים היא לא רק בגלל התנהגות זו של הממשלה לגבי שביתות פועלים, אלא גם משום שיש כאן ניסיון מדאיג לחסל את חופש הארגון המקצועי בארץ'.<sup>110</sup> בדיון בכנסת על הארכת תוקפן של תקנות לשעות חירום יצא חבר הכנסת רוסתום בסתוני ממפ"ם נגד הצעת החוק וטען כי המניעים להארכתו אינם צורכי ביטחון אלא צרכים פוליטיים: 'כנראה שהפירוש המיוחד הזה של שוויון מתבטא בהשלטת ממשל צבאי על רוב האוכלוסיה הערבית במדינה. אך לא רק בשטחים הערביים, אלא גם בשטחים אחרים רואים כיצד למשל ניסתה המפלגה השלטת להשתמש בכלי הביטחון לשבירת שביתת פועלי הקטרים,

106 [מחבר לא ידוע], 'ההסתדרות ודרישות נהגי הקטרים', דבר, 7.11.1951, עמ' 1.

107 אני מתבסס על הדיווחים בעיתונים מכיוון שלא מצאתי פרוטוקול או סיכום של הפגישה.

108 דברי הכנסת, 26.11.1951.

109 אספת קיבוץ נען, 12.1.1951, ארכיון יד טבנקין, 2-27/91/5.

110 דברי הכנסת, 10.12.1951.

ובניסיון האחרון המפורסם לשבירת שביתת הימאים. הממשלה הזאת וקבוצת האנשים הזאת גייסו את כלי הביטחון כדי לשבור את מאבקו של מעמד הפועלים.<sup>111</sup> ההכרה בזיקה שבין שביתת נהגי הקטרים לשביתת הימאים התגלתה גם מחוץ לשמאל. בעיתון **שערים**, של פועלי אגודת ישראל, פורסם בראשית השביתה הגדולה טור הומוריסטי שנכתב בו:

הימאים שובתים? נא לא להיבהל [...] קחו למשל את שביתת נהגי הקטרים, ותיווכחו עד כמה עם פיקח ונבון אנחנו. נהגי הקטרים דורשים דרישות. אין תשובה. נהגי הקטרים פונים להסתדרות – דוחים את דרישותיהם. נהגי הקטרים מאיימים בשביתה – למי זה אכפת. נהגי הקטרים – שובתים. הכל משותק. הסחורות בנמל מונחות כאבן שאין לה הופכין, הנוסעים מצטופפים ליד תחנות האוטובוסים, ואין כלי הסעה. הקיצור שעוריה. אז הממשלה מראה את גודלה ואת ידה החזקה... מפעילה את הרכבת ע"י הצבא והנהגים חוזרים לעבודתם... ואח"כ? אחר כך בא שר התחבורה וממלא – לפי העיתונים – את רוב דרישותיהם של נהגי הקטרים [...] שביתת הימאים?! לא נורא! אנחנו 'מומחים' בסידור שביתות.<sup>112</sup>

העיתון **חרות**, עיתונה של מפלגת חרות, יצא בראשית השביתה הגדולה במאמר ביקורת על ההסתדרות הכללית וטען כי ההסתדרות איננה מייצגת נאמנה את ענייניהם של העובדים אלא בעיקר את האינטרסים של עצמה, ועל כך מלמד, לדעת הכותב, תפקיד ההסתדרות בדיכוי שביתות נהגי הקטרים והימאים.<sup>113</sup>

במשך הזמן נשתכחה שביתת נהגי הקטרים, ובזיכרון ההיסטורי ובמחקר האקדמי נשארה שביתת הימאים כמקרה יחיד של שימוש בצבא לשבירת שביתות, והדבר טשטש את המדיניות הכוללת שעמדה בבסיס המהלך. כך למשל בשנת 1960 אמרה גולדה מאיר בדיון במזכירות מפא"י: 'אני יודעת שביתה אחת שנשברה בכוח, אחת ויחידה, אבל זה לא היה בכוח של דיבורים אלא בכוח ממש: שוטרים וצבא שברו את הימאים ותבוא ברכה על כל אילו שהיתה להם יד בשבירה הזאת, אבל היא היתה יחידה. לא רופאים, לא פרופסורים, לא אחיות, לא מורים – לא שברו אותם'.<sup>114</sup> ואולם דבריה של מאיר חוטאים לאמת, שכן ב-1951 היא הייתה חברת ממשלה והשתתפה בדיון על שביתת נהגי הקטרים; בן-גוריון הודיע אז על שימוש בצבא להוצאת מטענים מנמל חיפה בלילות, והוחלט לגייס את העובדים לצבא כדי להפעיל את הרכבות. ויוסף אלמוגי ייחד בספר זיכרונותיו, שראה אור בשנת 1980, פרק שלם לשביתת הימאים והתעלם לחלוטין משביתת נהגי הקטרים.<sup>115</sup>

111 דברי הכנסת, 11.12.1951, עמ' 614.

112 א.ד. 'מן הצד', **שערים**, 13.11.1951, עמ' 2.

113 'אודם', אינטרס העובדים – ואינטרס הצמרת בהסתדרות "הכללית", **חרות**, 16.11.1951, עמ' 2.

114 ארכיון מפלגת העבודה, 24/60, בתוך: כפכפי, 'השמאלה כנימוק לשבירת שביתה', עמ' 244.

115 אלמוגי, **בעובי הקורה**.

השכחת שביתת נהגי הקטרים בידי ראשי מפא"י מובנת, אך מעניין שגם בכירים במפ"ם, כמו רפטור וקנטור, לא הזכירו אותה.<sup>116</sup> גם היסטוריונים שחקרו את שביתת הימאים התעלמו משביתת נהגי הקטרים. נראה שיש להסביר שכחה זו בעצמת האירועים של שביתת הימאים, שהעמידה בצל את שביתת נהגי הקטרים, עד שזו נשכחה. את השכחה הזאת אפשר להסביר בסמיכות הזמנים ובדמיון במאפיינים של שתי השביתות. גורמים אחרים שעשויים להסביר את השכחה של שביתת נהגי הקטרים הם העובדה שהיא הייתה קצרה ולא הגיעה לידי אלימות פיזית, ולכן הסיקור שלה בתקשורת היה מצומצם. האופן שבאה שכחה זו לידי ביטוי בהיסטוריוגרפיה בולט במחקרה של כפכפי על שביתת הימאים. מצד אחד היא כתבה: 'ככל הנראה לא היתה זו הפעם הראשונה שהסתייעו בצבא לשבירת שביתה' והפנתה לדבריהם של משה סנה בכנסת ושל ישראל גילילי באספת קיבוץ נען, ומצד אחר היא קבעה: 'זו היתה השבירה האחת והיחידה שנכנסה להיסטוריה של המדינה תחת שלטון מפא"י'<sup>117</sup> והפנתה לדברי גולדה מאיר במזכירות מפא"י. נראה שכפכפי לא הכירה את שביתת נהגי הקטרים, או התעלמה ממנה, ולכן לא קשרה בין שתי השביתות; ובזה אפשר לתלות את חוסר הבהירות ואף את הסתירה בדבריה. הדבר נכון גם לכשלים המאפיינים את הפרשנויות לשביתת הימאים בכלל: אי-הכרת השימוש של הממשלה בצבא לשבירת שביתת נהגי הקטרים הביאה להבנה כי שביתת הימאים הייתה מקרה ייחודי וחרגי שמקורותיו פוליטיים, ולא חלק ממדיניות רחבה יותר בתחום יחסי העבודה.

### מדיניות הממשלה בנוגע לשביתות בשירותים החיוניים בראשית ימי המדינה

הפעלת שירותים חיוניים בידי צה"ל לא הייתה דבר חסר תקדים בשנותיה הראשונות של המדינה. בימי מלחמת תש"ח, בתקופה שבין מאי לאוקטובר 1948, פעלה בחיפה חטיבת עבודה צבאית בפיקודם של יוסף אלמוגי ומועצת פועלי חיפה.<sup>118</sup> הסיבה להקמת החטיבה הייתה מחסור בעובדים בבתי הזיקוק, בנמל, בדואר וברכבת, שנוצר לאחר כיבוש העיר באפריל 1948. הקמת החטיבה עוררה מחלוקת פוליטית בהסתדרות, בין מפ"ם – שהתנגדה לדבר בטענה שהוא יפגע בזכויות העובדים ובמעמדה של ההסתדרות כאיגוד מקצועי – ובין מפא"י – שתמכה בו ושללה טענות אלו. מפ"ם הציעה להתגבר על המחסור בעובדים באמצעות ריתוק עובדים אזרחים למקומות העבודה החיוניים. גישה עקרונית זו עשויה להסביר את הסכמת נציגי מפ"ם להוצאת סחורות מנמל חיפה במשאיות אזרחיות

116 רפטור, ללא־הרף; קנטור, ללא משוא פנים.

117 כפכפי, 'השמאלה כנימוק לשבירת שביתה', עמ' 230.

118 יצחק גרינברג, 'חטיבת עבודה צבאית: הניסיון למיליטריזציה של כוח העבודה במלחמת העצמאות', עיונים בתקומת ישראל, 8 (1998), עמ' 375-397. חטיבה אחרת הוקמה בתל אביב.

בעת שביתת נהגי הקטרים. בשני המקרים לא שללה מפ"ם את סמכותה בדבר ההתערבות והכפייה של הממשלה אלא התנגדה לאופן ההתערבות שבחרה מפא"י. הכפפת העובדים לצבא עוררה גם בתוך הממשלה דיון בדבר התפשטות צה"ל לתחומים שאינם צבאיים במהותם. בפועל, חטיבת העבודה הצבאית ביצעה בחוסר יעילות את המשימות שהוצבו לה בשל התמרמרות העובדים, שנבעה ממעמדם כמגויסים, ועובדים שנתנו ביטוי פומבי לביקורתם הוצאו מן החטיבה וגויסו לשירות צבאי רגיל. יצחק גרינברג מציין: 'שיטה זו שימשה תקדים לדפוס התנהגות דומה בשביתת הימאים הגדולה בשנת 1951'.<sup>119</sup> הוויכוח בסוגיית חטיבת העבודה הצבאית הביא להקמתה של ועדת חקירה ממשלתית שהחליטה לשנות את יעודה, והדבר למעשה הביא לביטולה. הפעלת החטיבה מלמדת על הנכונות של בן-גוריון ושל גורמים במפא"י לכופף עובדים בשירותים אזרחיים למרות צבאית אגב הפקעתם מתחום ההגנה של האיגוד המקצועי וכתחליף לו.

השימוש שהשתמשה הממשלה בצבא לשבירת שביתת הימאים ושביתת נהגי הקטרים לא רק ניזון מניסיון חטיבת העבודה הצבאית אלא הוא היה חלק ממדיניות יחסי העבודה של מפא"י, שביקשה להגביל שביתות בשירותים חיוניים. גישה זו באה לידי ביטוי ביולי 1950 בשביתת האחיות,<sup>120</sup> ששרת העבודה גולדה מאיר קבעה כי יש לשבור אותה. מאיר טענה כי שביתת האחיות נוגדת את מהות עבודתן, שהיא דאגה לחולים, וכי אין זה ראוי לפעול מטעמים אישיים בתוך מציאות של עוני וצנע.<sup>121</sup> לדבריה, מן ההכרח העקרונית בזכותן של האחיות לשבות לא נובע שהן יכולות להביא לעצירת כל מערכת הרפואה במדינה.<sup>122</sup>

התנגדותה של מפא"י לשביתות בשירותים החיוניים באה לידי ביטוי גם בנוגע להשבתת מאפיות הלחם. בדיון שנערך בממשלה בזמן שביתת נהגי הקטרים אמר בן-גוריון: 'עובדי האפיה מרשים לעצמם מפעם לפעם דבר דומה, הם עושים יד אחת עם בעליהם ומכריזים שביתות, כי צריך לחם לאכול והם משיגים את שלהם. אותו דבר עושים נהגי הקטרים'.<sup>123</sup> גם בדיון בממשלה על שביתת הימאים הזכיר בן-גוריון את שביתות עובדי המאפיות.<sup>124</sup> בשנים הראשונות למדינה התחוללו שתי שביתות גדולות של עובדי המאפיות. בנובמבר 1948 הושבתו כל המאפיות בתל אביב ונוצר מחסור זמני בלחם. השביתה הסתיימה לאחר התערבות המחלקה ליחסי עבודה של משרד העבודה.<sup>125</sup> שביתה אחרת, שמוכרת בשם שביתת הלחם העגול,<sup>126</sup> פרצה במאפיות תל אביב בספטמבר 1949 בעקבות צו של

119 גרינברג, 'חטיבת עבודה צבאית'.

De Vries, *Strike Action and Nation Building*, pp. 102-103 120

Ibid., pp. 102-103 121

Ibid., p. 103 122

ישיבת הממשלה, י"ז בתשרי תשי"ב [17.10.1951], א"מ. 123

ישיבת הממשלה, י"ט במרחשוון תשי"ב [18.11.1951], ש.ם. 124

De Vries, *Strike Action and Nation Building*, p. 99 125

Bareli and Cohen, *The Academic Middle-Class Rebellion*, p. 10 126

משרד האספקה אשר קבע כי יש לאפות לחם אחיד עגול בלבד ואסור לאפות לחם מאורך. בעיתונים נכתב כי הסיבה לכך הייתה שאפיית לחם עגול עתידה להביא לחיסכון בהוצאות הייצור ולאפשר הוזלה במחירו של הלחם האחיד. בעלי המאפיות ועובדיהן התנגדו לעניין; בעלי המאפיות התנגדו מכיוון שלדידם משרד האספקה חישב לא נכון את הוצאות הייצור של הלחם העגול וכפה עליהם למעשה מחירי הפסד; והעובדים התנגדו מכיוון משהדבר היה מביא לפיטורים ולקיצוץ בשעות העבודה.<sup>127</sup> בעיתון קול העם אף נכתב כי המעבר לאפיית לחם עגול היה מביא לפיטוריהם של כ־40 אחוזים מעובדי האפייה בתל אביב.<sup>128</sup> לוי קנטור כתב, בדיעבד, כי השביתה פרצה על רקע פערי שכר בין עובדי האפייה בחיפה לאלה שבתל אביב וכי המעבר לאפיית לחם עגול נועד להביא לתקינה בענף, הן במחיר הלחם והן בשכר העבודה. הטענה שהשביתה נועדה למנוע פיטורי עובדים הייתה לדבריו חסרת כל יסוד.<sup>129</sup> כאמור, בתגובה לצו של משרד האספקה והקיצוב פתחו פועלי האפייה בתל אביב בשביתה, וכדי לאכוף אותה הם פרצו למאפייה ברמת גן, השחיתו אלפי כיכרות לחם, שפכו נפט לבצק וזרקו חול למכונות.<sup>130</sup> מועצת פועלי תל אביב הכריזה כי השביתה לא הסתדרותית ופראית. משרד האספקה שבר את השביתה באמצעות מאמץ לאספקת לחם ממקומות אחרים בארץ וחלוקתו, והדבר הביא לגילויי אלימות בין השובתים ובין מי ששבר את השביתה.<sup>131</sup> בעקבות זאת אבטחו שוטרים חמושים את מחלקי הלחם.<sup>132</sup> בשיאה של השביתה דיווח עיתון מעריב: 'הממשלה אומרת להתגבר על משבר הלחם בהשתמשה בכל כוחותיה לרבות במתן חסות צבאית לפועלים המספקים את הלחם העגול [...]'. משרד האספקה והקיצוב הבטיח הבוקר רשמית כי מעיינים בשיתוף פעולה עם הצבא בדבר אספקת הלחם.<sup>133</sup> בעיתון הבקר דווח כי שר האספקה דב יוסף נפגש עם שר הביטחון דוד בן-גוריון והוחלט 'להזהיר את פועלי המאפיות, שאם לא תחוסל השביתה [...] תנקוט הממשלה באמצעים הדרסטיים ביותר',<sup>134</sup> כלומר שימוש בצבא לצורך שבירת השביתה.<sup>135</sup>

127 'לקראת הוזלות נוספות', דבר, 3.8.1949, עמ' 6; 'טור הכלכלה', הארץ, 6.9.1949, עמ' 3.

128 'פועלי האפייה בתל אביב מוחים נגד דחיית השביתה במאפיות ע"י מזכירות מ.פ. ת"א', קול העם, 1.9.1949, עמ' 4.

129 קנטור, ללא משוא פנים, עמ' 129-131. עוד על כך ראו את ישיבת מזכירות המרכז של מפ"ם ב-20.9.1949, את ישיבות מזכירות המרכז מ-12.7.1949 עד 9.1.1950, מחברת 6, ארכיון יד יערי, 2-1-4-03/000062/000014.

130 'השתוללות ברברית של פועלי האפייה בתל אביב ורמת גן', הבקר, 15.9.1949, עמ' 1; 'שביתת פועלי האפייה בתל אביב - לא הסתדרותית', דבר, 15.9.1949, עמ' 1.

131 Bareli and Cohen, *The Academic Middle-Class Rebellion*, p. 10

132 'הושבתו פועלי האפייה בתל אביב', על המשמר, 16.9.1949, עמ' 10.

133 'הצבא ישתף פעולה להספקת הלחם', מעריב, 16.9.1949, עמ' 1.

134 'פועלי האפייה בתל אביב חוזרים הבוקר לעבודתם', הבקר, 18.9.1949, עמ' 1.

135 דיוויד סלע אף טען כי משאיות צבא שימשו להובלת לחם מירושלים לתל אביב, '70 שנה אחרי', ישראל היום, 19.9.2019. <https://www.israelhayom.co.il/article/693197> (אוחזר ב-28.6.2020), אך אינו מציין את המקור למידע זה, ולא מצאתי לכך סימוכין.

ככל הנראה הסתיימה השביתה ללא מימוש איום זה לאחר שהתחייבה ההסתדרות כי המעבר לאפייית לחם עגול לא יגרור פיטורי עובדים.

עיון מקיף בהשתלשלות האירועים בשביתת הלחם העגול, בשביתת נהגי הקטרים ובשביתת הימאים וכן בתגובות הממשלה אליהן מלמד כי שימוש בצבא בתור אמצעי לשבירת שביתות בשירותים חיוניים היה מדיניות של הממשלה מהקמת המדינה עד שנת 1951. הדבר מתקבל על הדעת, שכן בתקופה זו נהגו גם ממשלות סוציאל-דמוקרטיות באירופה להשתמש בצבא לשבירת שביתות. לדוגמה, בבריטניה, בשנים 1945-1951 השתמשה ממשלת הלייבור בראשות קלמנט אטלי בצבא כדי לשבור שביתות ולהפעיל את מקומות העבודה המושבתים ב־18 מקרים שונים.<sup>136</sup> גם בצרפת בשנת 1947 הורה ג'יל מוק, שר הפנים וחבר במפלגה הסוציאליסטית, לצבא לסייע למשטרה בשבירת שביתה של כורי פחם, אם כי הדבר לא כלל שימוש בצבא להחלפת העובדים.<sup>137</sup>

בשנים הראשונות למדינה לא זכו עובדים ששבתו להגנות בחוק. המעטפת החוקית היחידה הייתה חוק השביתות העות'מאני מ־1909; זה הגביל מאוד את חופש ההתארגנות, אסר על שביתות בשירותים 'לטובת הציבור', ואף חייב הטלת עונשי מאסר וקנס על השובתים.<sup>138</sup> אמנם לאחר הקמת המדינה לא אכפו ממשלות מפא"י את החוק העות'מאני, אך הן גם לא עיגנו את זכות השביתה בחקיקה חדשה, וראשיה סברו כי יש להגבילה במגזר הציבורי. רק בשנת 1957 בוטל החוק הישן, נחקק חוק יישוב סכסוכי עבודה והוסדרו בחוק הגנות על שובתים.

להבדיל ממדיניות היד הקשה שנקטה מפא"י להתמודדות עם שביתות במגזר הציבורי, המדיניות שהיא נקטה כדי להתמודד עם שביתות במגזר הפרטי הייתה מתונה יותר. ההבדל בלט בעמדתה כלפי השביתה שפרצה בענף המתכת בינואר 1951; השביתה נמשכה 33 יום, ב־135 מפעלים וכללה 4,500 פועלים.<sup>139</sup> אמנם תחילה התנגדה מפא"י לשביתה וניסתה למנוע אותה, אך לבסוף היא תמכה בה למרות התארכותה, שלא לפי דרישת התאחדות בעלי התעשייה, אשר תבעה מהממשלה להתערב בסכסוך העבודה.<sup>140</sup> בכינוס של התאחדות

Ellen Geoff, 'Labour and Strike-breaking 1945-1951', *International Socialism Journal*, 136 2, 24 (Summer 1984), pp. 45-73, <https://www.marxists.org/history/etol/newspape/isj2/1984/isj2-024/ellen.html> (אוחזר ב־28.6.2020).

Philippe Roger, 'Les grèves de 1947 et 1948 dans le Pas-de-Calais, déroulement, violence et maintien de l'ordre', *Revue du Nord*, 1, 389 (2011), pp. 133-180

138 יצחק זמיר, 'ארגוני עובדים ומעבידים: ההסדר התחיקתי', בתוך: אברהם פרידמן (עורך), **תמורות באיגודים המקצועיים**, האגודה הישראלית לחקר יחסי עבודה, תל אביב 1972, עמ' 59-104. לנוסח החוק ראו: 'בר-שירה, ילקוט דיני עבודה ופועלים במשפט הא"', הוצאת מועצת פועלי ירושלים, ירושלים תרפ"ט, עמ' 182-184.

139 'פועלי המתכת חוזרים לעבודה', **על המשמר**, 20.2.1951, עמ' 1. וראו גם: קנטור, **ללא משוא פנים**, עמ' 154-156.

140 'אין כל תזווה כמו"מ על תביעות פועלי המתכת', **על המשמר**, 11.1.1951, עמ' 1.



בעלי התעשייה שנערך בזמן השביתה גינה בן-גוריון את סירוב התעשיינים להמשיך במשא ומתן עם ההסתדרות, התנגד להתערבות הממשלה בשביתה והדגיש: 'אין אנו רוצים במדינה טוטאליטארית [...] הממשלה הזאת לא תפריע לפועלים לשבות'.<sup>141</sup>

מדיניותה של מפא"י בנוגע לשביתות הייתה אפוא הכלאה של שתי גישות מנוגדות: היתר לשביתה במגזר הפרטי ואף תמיכה בעובדים השובתים; ולעומת זאת התנגדות לשביתות בשירותים חיוניים ופעולה תקיפה ונמרצת לסיומן. בפומבי, התנגד בן-גוריון להתערבות הממשלה בשביתות ולהגבלתן בכלל, אך למעשה הוא פעל כדי לרסן אותן באותם שירותים שהיו חיוניים בעיניו, והוא לא בחל בשימוש בצבא כדי לשבור אותן. אולם לאחר שביתת הימאים אפשר לזהות מפנה ביחסה של מפא"י: הממשלות בראשותה חדלו להשתמש בצבא ככלי לשבירת שביתות גם בשירותים חיוניים, ואפשר להסיק מכך שחל שינוי במדיניותה בנוגע לאמצעים שנחשבו לגיטימיים לריסון עובדים.

מה הייתה הסיבה לשינוי במדיניותה של מפא"י? הסבר חלקי לכך עשוי להימצא בעובדה ששביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים חשפו את מגבלות הפעלת שירותים חיוניים באמצעות הצבא. כך בעצם ככל שהתרחקה המלחמה, כן הלך, נשחק ואיבד מתוקפו האיום שבגיוס העובדים אשר קיבלו פטור משירות צבאי במלחמת תש"ח והאיום בגיוס שובתים. יתר על כן, השימוש בחיילים לשבירת שביתות עורר התנגדות בתוך הצבא. בישיבת הממשלה שעסקה בשביתת נהגי הקטרים אמר בן-גוריון: 'לא הייתי רוצה להכניס את הצבא כמפירי שביתה גם בענף חיוני זה. במשך הבוקר אקבל תשובה מהצבא. הצבא הזר [עוזר?] בהובלת הסחורות מהנמל, יעזור גם הלילה, אם כי גם זה אינו תפקיד קל לצבא ואין גם התלהבות גדולה לזאת'.<sup>142</sup> הסתייגות הצבא חזרה גם בעת שביתת הימאים. אמנם בן-גוריון אמר בישיבת הממשלה: 'אם יהיה הכרח לא אפקפק להעלות את חיל הים על אניות הצי המסחרי שלנו',<sup>143</sup> אך הרמטכ"ל יגאל ידין התנגד לכך.<sup>144</sup> נראה כי לאחר שבשביתת נהגי הקטרים הסכים ידין לבצע את הוראתו של בן-גוריון, בלי 'התלהבות גדולה', ואילו בעת שביתת הימאים הוא סירב לכך. גם מנהיג הימאים השובתים נמרוד אשל ציין כי מפקדי צה"ל התנגדו להפעלת הצבא ככלי בסכסוכי עבודה.<sup>145</sup> בעקבות ההתנגדות בצמרת צה"ל נראה שיכולת הממשלה להשתמש בצבא להפעלת שירותים חיוניים או להשתמש בגיוס השובתים כאמצעי הרתעה הייתה מוגבלת.

141 'ראש הממשלה מוקיע סירוב התעשיינים לפתוח במשא ומתן עם פועלי המתכת', דבר, 5.2.1951, עמ' 1 (הדגשה במקור).

142 ישיבת הממשלה, י"ז בתשרי תשי"ב [17.10.1951], א"מ. ההדגשה שלי.

143 ישיבת הממשלה, י"ט במרחשוון תשי"ב [18.11.1951], שם.

144 כפכפי, 'השמאלה כנימוק לשבירת שביתה'. לימים שינה ידין את עמדתו, התנגד לשביתות בשירותים חיוניים והצהיר: 'לא אראה בכך פגם אם נצטרך לשלוח צבא למשימות כאלה', ראו: דני גוטוויין, 'ההיגיון המעמדי של המהפך הארוך 1973-1977', בתוך: עופר שיף ואביבה חלמיש (עורכים), ישראל 67-77: המשכיות ומפנה (עיונים בתקומת ישראל, סדרת נושא, 2017), עמ' 21-57.

145 אשל, שביתת הימאים, עמ' 158.

סיבה אפשרית אחרת לנסיגה מעירוב צה"ל בשבירת השביתות בשירותים החיוניים עשויה להיות ההכרה בתפוקה של התפעול - להבדיל מן התפוקה הפוליטית - הנמוכה של השימוש בצבא. כך, מדוח קציני ההובלה שפיקד על פעולות ההוצאה של סחורות מנמל חיפה בעת שביתת נהגי הקטרים עולה כאמור כי פעולת הצבא הייתה לא יעילה בשל חוסר תיאום עם המערכות האזרחיות. הדבר האריך מאוד את זמן הפעולה וכן הביא לתפוקת עבודה נמוכה. הוא כתב: 'לדעתי, 100 כלי הרכב שפעלו בפעם הראשונה ו-102 כלי הרכב שפעלו בפעם השניה יכלו להעביר באותו זמן לא 740 טון, כפי שהעבירו, כי לפחות 1480 טון, אילו ההעמסה, הפריקה וההשקילה היו בסדר, ואילו לא היה צורך לחכות בנמל להחלטת מאן-דהוא אם להעמיס מטען או לא'.<sup>146</sup> שביתת נהגי הקטרים ושביתת הימאים לימדו שגם אילו היה אפשר לנצל את הצבא ככלי פוליטי לשבירת שביתות, כאמצעי להפעלת ענפי משק שונים ניתן היה להשתמש בו נקודתית ולזמן קצר בלבד, והדבר הקנה לו תועלת מוגבלת כגורם בניהול סכסוכי עבודה. הכרה זו, כלומר היעדר הבקרה, עשויה להסביר לדעתי גם מדוע נענתה לבסוף הממשלה לרוב הדרישות שהעלו נהגי הקטרים והימאים אשר שבתו.

שביתת הימאים שכפלה, כאמור, את לקחי שביתת נהגי הקטרים, ולאחריה חל שינוי מהותי במדיניות של מפא"י; היא לא חזרה להשתמש בצבא לשבירת שביתות ונסוגה מן המדיניות שביקשה לאסור שביתות בשירותים החיוניים. עדות למפנה זה אפשר למצוא בתגובתו של מזכ"ל ההסתדרות מרדכי נמיר לשביתה לא מאושרת בחברת החשמל בשנת 1954: הוא ביקש להתפשר עם עובדים, 'כדי שלא נגיע לדרגה של שביתת הימאים'.<sup>147</sup> הנכונות להשתמש בצבא כדי לשבור את שביתת נהגי הקטרים ואת שביתת הימאים נבעה לא רק מן הצורך להפעיל שירותים חיוניים אלא גם מן החשש מפני ערעור מבנה הכוח של ההסתדרות, שבשליטת מפא"י. בשני המקרים הייתה ההתקוממות המקומית נגד הגוף ההסתדרותי שהיה אמון על ייצוגם של העובדים, בתביעה שיינתן להם לנהל בעצמם את ענייניהם בתחום האיגוד המקצועי. קו זה ממשיך את טענתו של הראל, שלפיו חששה ההסתדרות שמה תביא הכרה בהתארגנות העצמית של הימאים לאנרכייה במערכת היציגות ההסתדרותית,<sup>148</sup> וכן את טענתה של טוקטלי, שלפיה ההסתדרות נאבקה נגד התפתחות של גורם כוח פריפריאלי אוטונומי.<sup>149</sup> טוקטלי הדגישה כי אף שדוכאה שביתת הימאים "פיסית" כוח עבר מן השלטונות המקיפים אל הקבוצה המקצועית, שפרצה את מסגרתה הנוקשה של מועצת פועלי חיפה והפכה לאיגוד ארצי.<sup>150</sup> שינוי המדיניות והנכונות להתפשר עם העובדים השוכתים מלמדים כי עמדתם הנחושה של הימאים מול הניסיונות לשבור את שביתתם השאירה רושם על הנהגת מפא"י, וזו

146 א"צ, 188-1559-1952, עמ' 40.

147 טוקטלי, 'דפוסים פוליטיים ביחסי העבודה בישראל', עמ' 101-102.

148 הראל, בין בניין להרס, עמ' 42.

149 טוקטלי, 'דפוסים פוליטיים ביחסי העבודה בישראל', עמ' 102.

150 שם.

ביקשה להימנע מלהגיע שוב לעימות כזה. ההבנה כי שלא כמצופה, הפעלת הצבא לא הרתיעה את עובדים מלשבות, הייתה ככל הנראה בעלת משקל בשינוי המדיניות של הממשלה. נחישותם של השובתים היא אפוא הסבר משלים למגבלה המובנית בתפקוד – של שימוש בצבא להפעלת שירותים חיוניים.

הבחנה זו בנוגע להתפתחויות שבאו בעקבות שביתת הימאים חשובה לבחינה של התוצאות והשפעות של שביתות לאורך זמן: אין להבין את תוצאותיה של שביתה רק לפי ההצלחות או הכישלונות הנקודתיים בזמנה. השפעתה של שביתה יכולה להבשיל ולבוא לידי ביטוי בטווח זמן ארוך יותר, לחרוג מן המקרה היחיד ולשמש תקדים ומאיץ בהקשרים שונים לחלוטין מאלו שחוללו את השביתה המקורית. לפי ניתוח זה, שביתת הימאים – בהמשך לשביתת נהגי הקטרים – חרגה בהשפעתה הן מאופן סיומה (שבירתה בידי מפא"י) והן מההישג הארגוני של הימאים (הקמת איגוד ארצי עצמאי). היא הייתה גורם מכריע בשינוי המדיניות של הממשלה בתחום יחסי העבודה.

כאמור, ממשלות תנועת העבודה לא השתמשו בצבא לשבירת שביתה עד 1977, שאז כאמור חזרה ממשלת רבין ונקטה את הצעד הזה. עולה אפוא ששביתת הימאים הייתה קו פרשת מים בתולדות יחסי העבודה בישראל: אחריה נשברה מדיניות הריסון שביקשה לאסור לחלוטין שביתות בשירותים חיוניים. אפשר להסיק את המסקנה הזאת רק אם בוחנים את שביתת הימאים על רקע שביתת נהגי הקטרים וכהמשך לה, ואכן, כך ראו את הדבר ראשי מפא"י ותנועת העבודה בזמנו.