



ראשית

קרנות ציבוריות, עוד בראשית דרכו. יש לתת לו מקום, לחשוב עליו ולפתח אותו, ואנו ניתן לו במה בגיליונות חברה הבאים.

* * *

בין הגורמים שסייעו לדמוניזציה של גילה אדרעי היה היותה אישה. אישה שמנהיגה עובדים ועומדת על שלה עודנה מטרה קלה להסתה בחברה הישראלית.

נראה שגם לנו יש דין וחשבון לתת על ייצוג נמוך לנשים בכתב העת. מספר הכותבות בחברה אינו גדול ומעולם לא היה גדול. בגיליון זה תוכלו למצוא מספר כותבות גדול יותר, אם כי אולי לא גדול מספיק. כמה מהן, כמו גל חן שכותבת על הצד האפל של הקיום הנשי בסקנדינביה ומיכל צ'רנוביסקי שעוסקת בנשים בחברה החרדית, עוסקות במצבן המיוחד של נשים בחברה. אנחנו קוראים לקוראתינו להשתתף במאמץ לייצוג מגדרי מאוזן בחברה ולשלוח לנו מאמרים.

* * *

בגיליון זה אנו מבקשים להרחיק מעט את המבט מעבר לנעשה בארצנו. בחודש שעבר הצהיר בן ברננקי, יו"ר הבנק הפדרלי האמריקאי, כי המשבר באירופה "עוד לא מאחורינו". **אבשלום בן-צבי** עומד במאמרו על ההשלכות של התכניות האירופיות להיחלצות מהמשבר, אשר יביאו (שוב) לחילוף המגור הפיננסי על חשבון האזרחים והמדינות החלשות באיחוד. דורון טימור, לעומת זאת, מראה כיצד אזרחי איסלנד, מדינה שנפגעה קשות מהמשבר, החלו להנהיג צעדים בכיוון ההפוך - הגברת האחריות הציבורית והשוויון, תוך יצירת מודלים השתתפותיים. האם המשבר יביא לשינוי משמעותי בכלכלה האירופית והעולמית, או שהכלכלה הניאו-ליברלית תמשיך לשלוט? **תמר בן-יוסף** טוענת כי המשבר יפרק את גוש האירו ואילו **דניאל איסלר** בוחן את היתכנותה של "יבשת רווחה" כלל אירופית. ///

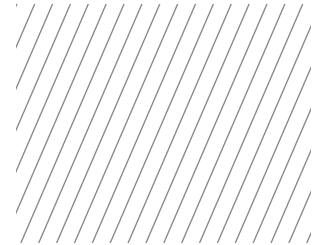
נרדמנו בשמירה. ממש מול עינינו נעשה צעד גדול לקראת הפרטת אחד הנכסים החשובים של מדינת ישראל - רכבת ישראל. המחאה התעוררה מאוחר מדי, והוועד, שפעל ככל יכולתו, לא הצליח לעמוד מול התהליך הכמעט-אוטומטי של הפרטה. על הכף עומדת אפשרות לרווח וכוח אדירים - קו יבוא-יצוא בין אסיה לאירופה, נכסי נדל"ן מסביב לתחנות ולפסים ועוד. מי שרצו בהפרטה הפעילו את מיטב הכלים והצליחו להסית כנגד ועד העובדים ולטפול עליו (ולא על ההנהלה) את כל בעיות התפקוד של רכבת ישראל. במרכז כוונת ההסתה עמדה יו"ר הוועד גילה אדרעי שלמרות - ואולי בגלל - נאמנותה לעובדים ולציבור הישראלי הוצגה כנלעגת ודמונית.

אך חשוב לומר כי המהלך עדיין לא הושלם. למרות ההסכמים שנחתמו, ההחלטות וההכרזות הפומביות, יש עדיין הרבה מה לעשות כדי למנוע את הפרטת הרכבת או לפחות כדי לצמצם את נזקי הבעלות הפרטית. מתנגדי הפרטה צריכים לעצור רגע ולחשוב - מה אפשר לעשות הלאה? איך נכון לפעול? אנחנו מקדישים את קצות הקרחון בגיליון לנושא זה.

* * *

גם אם נניח שהמאבק הזה הסתיים בתבוסה, לא נכון יהיה להניח שהרכבת אבדה לעולם. נכסי ציבור שהופרטו לא נעלמו אל לימבו של בעלות פרטית. בזק, אל-על, מע"צ, תכנון המים בישראל, הבנקים, הפנסיה ונכסים ציבוריים אחרים שממשלות ישראל ויתרו עליהם במהלך השנים, נמצאים כאן אתנו ויש להשיב אותם לבעלותנו. הפרטה המהירה והאלימה של הרכבת שבמהלכה הרגישו רבים - כולל עובדי הרכבת - חסרי אונים, מעלה שוב על השולחן את הדרך להפוך את מהלכי הפרטה - הלאמה. כל הנכסים שהוזכרו כאן, ונכסים אחרים, יכולים וצריכים לחזור לבעלות ציבורית.

בעוד בעיות הפרטה כבר מובנות בציבורים רחבים, הרעיון שניתן להעביר או להחזיר נכסים לבעלות ציבורית, בחקיקה, ברכישה או באמצעות



חוציאים לאור: יסו"ד - ישראל סוציאל-דמוקרטית, יד טבנקין, יד יערי, המטה השיתופי, מרכז הקואופרציה

עורכים: נילי שלו, ירון דישון, אלעד הן, הרן סנד, גילי גופר, נמרוד זליגמן, טל אמליח

מערכת רחבה: יונה פריטל, אלי צור, אביב לשם, יפתח גולדמן, אילנה לפידות

הגהה: אביתר כפכפי

עזרו גם: ענת חולתא, נגה איתן, יפתח גולדמן

עיצוב: עיניים גדולות
www.bigeyes.co.il

דפוס: משכן

כתובת למשלוח מאמרים: editor@yesod.net

'חברה' באינטרנט: www.hevramag.net

חברה בפייסבוק: facebook.com/hevramag

עורך האתר: אלעד הראל

כתובת: לוטם 12, ת"ד 10095, נצרת עילית 17591

טלפון: 052-4696841

חנויים: subs@yesod.net

מחיר חנוי: 110 ש"ח לשנה

