



מקום האסון

בחתנת פאריס, בעיר התחתית, למחרת חידוש הפעלתה של הכרמלית. בין תחתית המינהרה לבין המעקה של מעבר הנוסעים, מעליה נראים שני קניי העצירה המעוגלים, שגם הם לא יכלו להציל את הכרמלית.

הודיעה העירייה באופן רשמי כי הופסק הילוכה של הכרמלית. מחמת גילוי תקלה במערכת הבלמים האוטומטיים. שום מועד לחידוש הנוסיעות לא נקבע.

האדם הראשון שהוועק למקום, עליידי חושי ומהנדס העיר, היה נציג חברת דנקירקואז הצרפתית, אשר ביצעה בקבלנות את הקמת הכרמלית ואשר לפי החוזה הינה אחראית לתפעולה הבטוח במשך עשר שנים.

כעבור יומיים נחתו כלור שני מהנדסים צרפתיים: ז'אן גאספון, המהנדסהמכונאי של המטרו הפאריסאי, והמהנדס רולאן גיאול, מכותי החרושת, אלסטים, שיצרו את הרכבת.

לפני שנסתיימה הפרשה, הצטרפו אליהם שני מהנדסים נוספים, שהובילו אף הם במטוס מצרפת.

יתד עם זאת, החלה העירייה מגייסת פועלים מומחים לביצוע התיקונים. את עיקר העבודה ביצע מוסך בזק. אחד הגדולים בחיפה. תחילה נלקח למקום מנהל המוסך. למשך שניות ארוכות נשאר פעוריה למראה החורבן. אחר-כך הושבע לא לגלות את הסוד הנורא ולהתרות גם בפועלי שלא יספרו דבר על המחזה הנורא שהתחזה בתחנת פאריס.

אבל פועלי בזק לא הספיקו לחיכון הגדול. גם הציוד שהיה ברשות המוסך הגדול לא התאים לעומס העבודה. הובאו לשם מנופים, המסוגלים להרים עשרות טונות, כדי לבצע את עבודת יישור המרכבים. הנעשה ברחבת התחנה דמה למחזה מתוך הגיהנום של דאנסה, כשמקרחים מטרטים, מנופים נמתחים, ומכונותרייתוך מתיזות שביביאש כחולים לכל העברים.

שליחי חושי גייסו פועלים בקנהמידה רחב, ובכל זאת לא נמצאו מספיק פועלים לביצוע העבודה. כי הם לא רצו לגרום לשיבוש כזה בעבודות המוסכים בעיר, שכל בעל-מכונות היה חש בגיוס הפתע של עובדים. למילוי המיכסה, היו שליחי חושי נאלצים לגייס פועלים מנצרת.

כולם הושבעו לשמור את הסוד. ההוראה היתה מפורשת: לשתוק — או ...

והם שתקו, כי הם פתחו לפרנסתם.

האור האדום

העבודה התנהזה בקדחתנות, במשמרות, בפיקוחם של מהנדסים הצרפתיים. מדי יום היו אלה יורדים מבית-המלון פנורמה, שם התאכסנו, וחוזרים בשעה שתיים ובשעה שש אתריהצהרים, לסעוד את ארוחתם. בשעות אלה נתגלה הסוד הגדול. כי ליד השולחן לא יכלו הצרפתים להימנע מלהתחכך ולהתרגש. נושא מרכזי לחיכוחים ולהתרגשות: רמת התפעול של הישראלים, ומי חייב לשאת בהוצאות התיקון.

כי ההפסדים שנפלו על שכר הכרמלית, בעקבות האסון, הגיעו לרובבות רבות של לירות. רק עבור התיקונים שבוצעו על ידי מוסך, בדרך" שילמה העירייה כ-50 אלף לירות.

המומחים הצרפתיים לא היו שכירי דנקירקואז, אשר החוזה מחייב אותה לשלם פיזויים, אם אמנם יוכח שהנוק נגרם באשמתה. על כן ערכו בדיקה בלתי-לתייבה, כדי לגלות את גורם האסון.

מסקנתם: הישראלים אחראים לאסון, ועליהם לשאת בנוק. המימצא העיקרי, שהשפיע על החלטתם: לפני האסון, פעלה מערכת הבלמים כתיקונה, והאור האדום נדלק ברגע שהרכבת עברה את המהירות המותרת.

אבל איש מבין המפעילים הישראלים לא נקט בפעולה הדרושה לעצירת הרכבת המידרדרת.

כתב העולם הזה, שהצליח לראיין את מהנדס גאספון, נתקל תחילה במסך של סודיות מוחלטת. "מצטער מאוד," אמר גאספון הגבוה, "אבל אסור לי לדבר." "בכל זאת, אדוני, קרה דבר חמור, והציבור זכאי לדעת את כל הקשור בו." "אני מצטער, אינני יכול לדבר. אני אנוס לשתוק. אם רצונך בפרטים, עליך לפנות לעירייה, למהנדס כהן." "עלי להסיק מכך שהאשם ביצרני הרכבת, אדוני, ולהאמין לשמועות כי רק עתה הרכבתם מערכת בלמים אוטומטיים, במקום הבלמים שהיו קודם."

ההתגרות חדרה מכעד לחובתי השתיקה של המהנדס, והוא חלפת בהתרגשות: "לא נכון, הבלמים פעלו בסדר גמור כל הזמן, ולא חלפנו

אותם, ומעולם לא היה כל צורך להחליף אותם. לא אדוני, לא הבלמים אשמים!"
"מי אשם?"
"פנה לעיריה, אדוני."

קופת שרצים סודית

כדי להרגיע את הציבור, הודיעה העירייה כי הכרמלית תחדש את מהלכה ב-15 במאוס. אך ה-15 במרס הגיע, והפועלים היו עדיין שקועים בתיקונים. הם עבדו יום ולילה, אך לא הספיקו לסיים את המלאכה. במסדרון של אבא חושי, בעיריית חיפה, היתה מיד משתררת מתיחות של חדר-מלחמה, ברגע שהוזכר השם כרמלית — לו גם במקרה. כי הכרמלית היא אחריותו הישירה והבלעדית של אבא חושי. אמנם הוקמה לפני ארבע שנים חברת מפעלי תחבורה חיפה, לניהול הכרמלית, אבל אבא חושי אינו אהב שותפים במפעליו. על כן, בציניות הרגילה בחושיסטאן, רוקן את החברה מתוכן. כפי שלואי ה-14 הכריז בשעתו, לגבי נכס צרפתי "המדינה — זה אני!" כך נהג חושי לגבי נכס צרפתי צנוע יותר: "הכרמלית — זה אני!"

השנה צריכים תושבי חיפה לשלם מיליון וחצי לירות ל"דנקירקואז" עליהשבון הכרמלית — כלומר כ-30 לירות למשפחה — אבל בעיני חושי — "הכרמלית — זה אני!"

הוא אינו מגיש שום דו"ח לעירייה או למנהלי חברת מפעלי תחבורה חיפה, שומר בסוד את מספר הנוסעים, את ההכנסות ואת ההוצאות. בפני כל שאלה של נציגי הציבור, ניצבת ההכרזה: "הכרמלית — זה אני!"

עוזרו הנאמן בשטח זה הוא מהנדס העיר יוסף כהן. הוא זנח את עבודתו השוטפת בעיר, כדי להתמסר לצעצוע של אדוניו. התעורבותו הגיעה לממדים כאלה, שמנהל הכרמלית, המהנדס אברהם ניסן, הגיש לפני שבועות אחדים את התפטרותו ברוגזה.

כי לא רק האסון הגדול נשמר כסוד עליידי אבא חושי. מאחוריו קופה שלמה של שרצים, הקשורים בכרמלית, שראה לעצמו צורך להסתירם. מספר הנוסעים, למשל. לפי האומדן שמסר לכנסת, בשעת הדיון על הקמת הכרמלית, קבע אבא חושי כי הכרמלית תהיה כדאית, מכיון שיסעו בה מדי יום כ-50 אלף איש.

למעשה, נוסעים בה רק כ-25 אלף איש. באומדן של אבא חושי, נקבע שהמוצק השנתי יגיע ל-16 מיליון נוסעים לשנה. מאז פתיחה עברו אמנם רק חמישה חדשים, אולם לפי מספר הנוסעים הריאלי, אפשר לקבוע שמספר הנוסעים לשנה לא יעלה על שמונה או תשעה מיליון.

ואבא חושי אינו אהב שאזרחיו יעשו השבון כמה עולים להם התענוגות שהוא מגיש להם, כשם שהוא מנסה להשיכח את העובדה שבמקום 7 מיליון לירות עלתה הכרמלית 11 מיליון לירות, וכדי לממנה השתמש בכסף שהוקצב להקמת מכון לטיהור מייבוב — מפעל בעל חשיבות לא מבוטלת בארץ הסובלת ממחסור כרוני במים.

חשוב מכל — מועד הבחירות

כדי זמן שמדובר רק בביובו כספים, או בהפסדים, התרגל כבר הציבור לעבור על העניין בשתיקה. אבל כאן מדובר בחייהם של בני-אדם!

אין זה פלא, שאחרי שהכרמלית חידשה את מהלכה, היה מספר נוסעיה קטן ממקודם. כי באינסטינקט הבראי שלו, חש הציבור שמשוה מסריח בממלכת חושי. העירייה לא מסרה מלה אחת על מהות הקלקול הטכני המסתורי. ואם גימגם וזכר העירייה שהסוד נשמר רק מסיבות של ביטוח, לא הרגיע איש. להיפך, הוא רק הגביר את חשדות הציבור.

אפשר לטעון: אסונות קורים. אבל בכל קרון של הכרמלית יכולים לגסוע 165 איש, ובשעת הדוחק 200 איש. כלומר, בכל נסיעה, יכולה הכרמלית להוביל 800 איש.

כשהמדובר בחייהם של 800 איש, חייבים חושי ושליחיו לשכנע את העולם שעשו את הכל כדי למנוע אסונות. והם לא עשו זאת.

להיפך. מאחורי שערוריית האסון של פברואר מסתתרת שערוריה גדולה לא פחות. וגם אותה הצליח חושי לשמור בסוד.

אסון פברואר לא היה הראשון מסוגו בכרמלית. בשני בספטמבר — 13 יום לפני המועד שנקבע לפתיחתה הרשמית של הכרמלית — ארעה תאונה רומה, מאותן סיבות.

הנוק לא הגיע לאותם מימדים, והצרפתים, שהיו אחראים על תקופת ההרצה של הרכבת, שילמו אותו מכיסם. אסון זה היה צריך לשמש אותה.

הצרפתים הבינו את האזהרה הזאת. הם הציגו לאבא חושי שללוח — על חשבונם הם — את עובדי הכרמלית לקורס אינסטייבי בפאריס, שיכשיר אותם הכשרה סופית ומוחלטת.



המהנדסים

ז'אן גאספון ו- רולאן גיאול
משיבים לשאלות כתב העולם הזה, שדאיינס.

המציל

שלמה הדר פומרנץ, שהפעיל את בלמי החירום של הכרמלית והציל עליידי כך את חייו של הילד.

אבל אבא חושי דחה את ההצעה. מדוע?

קשה להאמין כי לא העריך את כללי הבטיחות. אבל הוא העריך הרבה יותר משהו אחר. הסוד שמאחורי דחיית ההצעה הצרפתית היה תלוי על קירו של חושי: תאריך עריכת הבחירות לכנסת ולעירייה, ב-3 בנובמבר 1959. שליחת העובדים לפאריס פירושה דחיית הפתיחה.

אבא חושי לא רצה בשום אופן לדחות את הפתיחה. ואמנם, ב-22 באוקטובר — 11 יום בלבד לפני הבחירות — נפתחה הכרמלית בטכס מפואר. הכריז דויד בן-גוריון: "אני רואה במפעל הרכבת התת-קרקעית ערך בינלאומי חשוב, בהיותו צעד נוסף בהידוק הקשרים הידידותיים בין ישראל ובין צרפת."

כאשר פסקה הכרמלית להלך, לא מצא דוד בן-גוריון לנכון לשאת נאום. הוא אפילו לא הקים ועדת חקירה. אולי, בעצם, לא שמע כלל על האסון, שאבא חושי הצליח לעטפו במשך ארבעה שבועות במעטה אטום של דממה זקה.