



העשור "אגוד" המתאחד



טיול קצר על-פני עשר שנים - כמה וכמה משפרים משעשעים - זכרונות מימי חברון ומן הימים בהם היה כל נהג מוסך בפני עצמו - וטיול ארוך על פני הארץ משרידי הנמל הצלבני בעכו והטנק הסורי בדגניה ועד לשדות הנפט בחלק

הקפנו את כדור הארץ 2500 פעם!

עקיבא וינוקור: האיחוד היה כדאי! בזה אין כל ספק! האיחוד חיסל את התחרות בין שלושת הקואופרטיבים, ונתן לנו את השליטה בכבישים מדן ועד אילת!

אינני יודע אם הציבור זוכר בכלל איך היינו מפוצלים עד לפני 10 שנים. "אגד" נסע בקו ת"א-ירושלים, ירושלים-ת"א-חיפה, "דרום יהודה" מת"א-דרומה, "שחר" לחיפה והגליל עד נהריה, ובקו עמק יזרעאל נסע שוב "אגד". אנשים שואלים אותי עכשיו לפעמים: האם זה נכון שהנהגים היו אז, בימים ההם, מסורים יותר ממה שהם היום? ואני עונה להם מיד: לא! לא ולא! התנאים האוביקטיביים פשוט השתנו. והדרישות הן היום אחרות לגמרי. פעם, בראשית התחבורה הציבורית בארץ, היה כל חבר כמו גאראז' קטן בפני עצמו. היו לו במלתחתו כלי-עזר, ואפילו חלקי חילוף קטנים. אני זוכר יפה, כיצד היו נשברים קפיצים של אוטובוסים באמצע הדרך, והחברים משתטחים מתחת למכונית, קושרים אותו בחבל לחתיכת קרש וממשיכים ככה עם הנוסעים לגאראז'... היום? הפכנו למשק של דיזל. ולנהגים אסור לטפל בענינים של המכונה אלא חייבים להיכנס למוסך ולבצע שם את התיקונים.

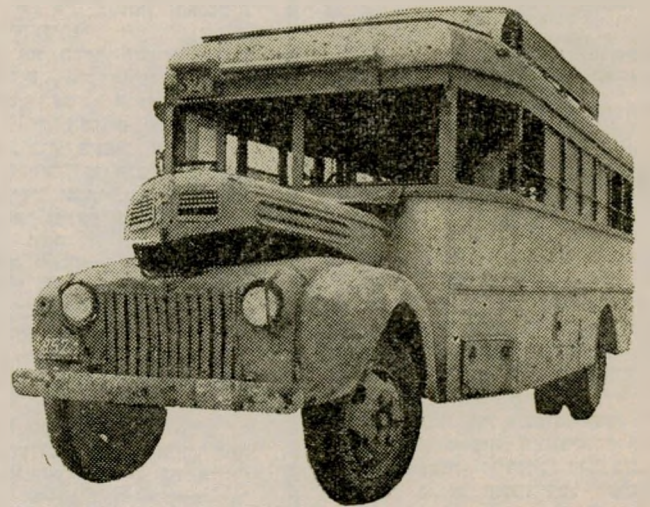
הכר את ארצך!

עד לפני ארבע שנים היו מוכרים בארץ רק טיולים מסוג מסויים: תלמידי בתי-ספר יצאו לטיול בתום לימודיהם, קבוצות נוער וארגוני-נוער אספו כסף, שכרו משאיות, ויצאו לטיול בתקופת חגים, חופשות או קיום מחנות. ותיקי הארץ חשבו כי אם טיילו לפני 35 שנה, הם מכירים את הארץ. העולים החדשים השתכנו במקום מגורם, ולגביהם היתה זו ארץ-ישראל.

בד בבד עם התרחבות פעולותיו של קואופרטיב התחבורה הגדול ביותר במדינה - "אגד" - הוחלט להקים מחלקה שנקראה אז "מחלקה לנסיעות מיוחדות" שתפקידה היה לרכו את הנסיעות שלא בקוי השירות ובמיוחד הטיולים. המטרה היתה: לפתח ענף תירות. הן טיולים עבור הישראלים, כדי שיכירו את ארצם, והן לשכללה עבור אלפי התיירים מחו"ל שהחלו להציף את הארץ, ולהתאימה לדרישותיהם.

הישראלים גילו להפתעתם כי לא ידעו על אתרים היסטוריים ומקומות עתיקים ונהדרים כמו: שרידי הנמל הצלבני בעכו, רצפת הפסיפס בבית-כנסת בכפר-נחום, מקדש עתיק בקדש, תיאטרון רומי בבית-שאן, עמודי שלמה בנחל-עמרם, או אפילו מפל המים הנפלא ליד מטולה, הקרוי "התנור". לגבי התיירים מחו"ל היתה ישראל החדשה אטרקציה: אי האלמוגים באילת, שדות הנפט בחלק, הטנק הסורי בדגניה, ישובי הגבורה בנגב, וכדומה. וישראל העתיקה, גם עליה לא ויתרו: קבר רבי שמעון בר-יוחאי, צפת עיר המקובלים, טיולים אלה היו ליום או יומיים (לפי הצורך והמרחק), מתוכננים על כל פרטיהם, בהם לא היתה למטייל כל דאגה: הנסיעה, האירוח בבתי המלון, ההדרכה ושאר הפרטים, אורגנו מראש. הנהג ומורה-הדרך הפכו לחלק מהחבר-

רבים רבים מאלה, הממלאים היום את האוטובוסים המפוארים שלנו, עוד היו ילדים בימים, ש"אגד" הגדול של היום, במתכונתו הנוכחית, טרם היה קיים. הם נסעו אז עדיין כרכים אחרי סינור אמם. היום הם משלמים בעד הכרטיס בעצמם! אולי עדיין ללימודיהם, ואפשר הם כבר טרודים בדאגות פרנסה והאוטובוס משמש להם האמצעי להגיע אל מקום עבודתם ולשוב ממנו. אחרים - כלל וכלל לא מעטים במספר - עוד לא היו בארץ בימים ההם, כאשר את הנוסעים שירתו שלושה קואופרטיבים: "אגד" הישן (במרכז הארץ ובצפונה), "דרום-יהודה" (בדרום הארץ) ו"שחר" (באיזור חיפה רבתי). איך? איך? איך? - תספר לכל אלה איך נסעו אז; ספר להם על קופסאות-הסרדינים, ששימשו כאוטובוסים; ספר להם באיזו מהירות נסעו ה"פיש-



1951 לפני עשר שנים: 960 כלי רכב עם 33 אלף מקרי מות ושיבה, בהם הוסעו משך שנה 112 מיליון נוסעים על-פני מרחק של 55 וחצי מיליון קילומטרים.

קעלעך" ההם; ספר להם כיצד נאלץ הנוסע מחיפה לירושלים, בירת ישראל, להחליף אוטובוס בדרך, כיוון שקו ישר ארוך כל כך לא היה עוד בנמצא ולא הלם את התפיסה של מתכנני התנועה דאז.

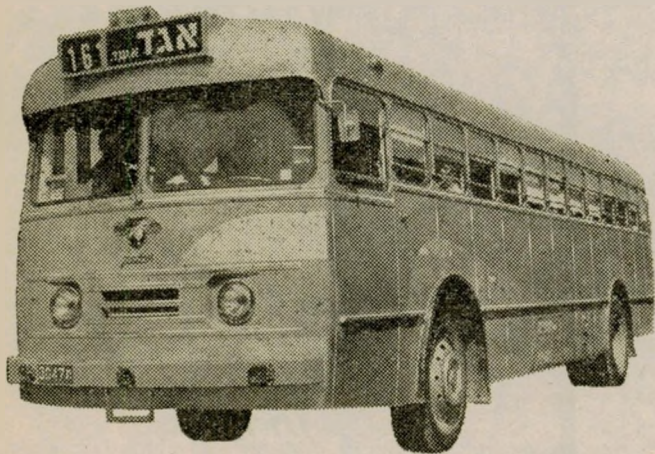
ביום 1.11.51 קם והיה האיחוד בין שלוש החברות. כל אחת וויתרה מעט על מה שהיה נראה בראשית המשא-והמתן כמכשול פרסטיגיה, שאין, כמובן, כל דרך להתגבר עליו.

הגידול במספר הנוסעים הוא ביותר ממאה אחוז. מספר הנוסעים, ש"אגד" הסיע בכלי הרכב שלו בשנת האחרונה שווה... לאוכלוסי ארצות-הברית, של אמריקה, אנגליה וצרפת ביחד! הוא שווה גם למספר הנפשות בברית-המועצות, פולין והונגריה ביחד. ואם תרצו, כדי לא לקפח את חלקה של ישראל, הוא גדול פי מאה עשרים וחמש מכלל האוכלוסיה המתגוררת בישראל, בקיצור: "אגד" הוביל בשנה זו כ-250 מיליון נוסעים!! והם עברו כמאה מיליון קילומטר, כ-2500 פעמים היקפו של כדור-הארץ.

ותיקים זוכרים ומספרים...

ממש כמו שכתוב בשיר: ראשונים תמיד אנחנו! אומר עקיבא גת (וינוקור), מותיקי הותיקים של התחבורה הציבורית בארץ, ומספר: בשנת 1929, בדיוק בשנת נישואי, עבדתי בחברת "המהיר", שנסעה בין תל-אביב לירושלים, כנהג שכיר, נו, היו אז אוטובוסים! משהו מיוחד באמת. אם רצית, הרי זו מכונית נוסעים עם ספסלים, רצית, אחת פשוט מוציאה את הספסלים ככה, הופ: החוצה, ומכונית משא לפניך... העיקר: אותו יום עליתי ירושלימה, אף על פי שידעתי כי בירושלים שורר איזה אי-שקט. כאשר הגעתי לקילומטר ה-12, בא מולי אוטובוס ערבי, הוא נתן לי לעבור בלי בעיות. אתה צריך להבין: היתה מתיחות בין יהודים וערבים, אבל בין האוחזים בהגה, איך להגיד? שררה איזו אחוות-נהגים. טוב, כפי שאמרתי, הוא נתן לי לעבור. אני עשיתי לו עם הירד תנועה. מה נשמע בירושלים? והוא עשה לי: "וולה, פי חראקה!" (יש שם צרות!). כאשר הגעתי לירושלים אמרו לי, עקיבא, לך תיכף ומיד למשטרת מאה שערים לקבל נשק. הלכתי. ומי היה שם המפקד, אתה חושב? קפטיין שיטריט. זה שהוא עכשיו שר המשטרה מר בכור שיטריט. היינו שני נהגים. נתנו לנו רובה לכל אחד. ולאן אתה חושב יצאנו? לחברון! לא פחות ולא יותר. אני לא אלך לספר לך עכשיו את כל הוועות שהיו שם. כבר כתבו על זה ספרים. בכל אופן: הצלנו מה שאפשר היה עוד להציל. אבל קודם כל עזרנו בקבורת המתים. והוצאנו את ספרי התורה, וספרי הקודש מבת-הכנסת ההרוסים. אח"כ הוצאנו את הנשים, הילדים והגברים לירושלים. באמת מבצע שלם.

ומן הימים הרחוקים של המאורעות אנחנו עוברים לעבר הקרוב - ופוסק



1961 ומיום: 1400 אוטובוסים עם 60 אלף מקומות ישיבה, בהם מוסעים משך השנה כ-250 מיליון נוסעים על-פני מרחק של קרוב למאה מיליון קילומטרים.

רה, מעין משפחה אחת. ולא פעם אמרו המטיילים: "מדריכי אגד" הם כמו פרופיסורים. הצרה שלהם היא שהם סובלים מעודף ידיעות, ולא מחוסר...". המדריכים היו ברובם בחורים שאהבו את הסיור בארץ. הם היו החלוצים מבין חברי "אגד", שפרט לידיעותיהם העצמיות בידיעות-הארץ עקב טיוליהם. למדו גיאוגרפיה והיסטוריה, שמעו הרצאות, הומינו מרצים לטיוליהם, ובכך הרחיבו אופקיהם. כאשר הוקמה, לאחר מספר שנים, מחלקת הטיולים, היו הם מורי-הדרך הראשונים, אליהם צורפו לאחר מכן מדריכים שעברו קורסים מיוחדים לכך.

כיום עומדים לרשות המחלקה 120 מדריכים בכל הארץ, השולטים בעשר שפות, והמסוגלים להדריך מטיילים לכל פינה בארץ. על כולם מנצח המדריך הראשי, אורי דביר, משוטט ותיק ו"משוגע לאהבת הארץ", שרבים מכנים אותו כ"אנציקלופדיה חיה", בזכות ידיעותיו המעמיקות והרחבות, שהפכו אותו לדמות מוכרת.