



לא לחסוף ולא לאכול

כל יום מוותרים בעיתונים אלפי אנשים על הפרשים ועל אחוים משכרם. רק כיום ה' ראשון האחרון ויתרו בעיתון דבר כל הטכנאים בארץ. האקדמאים כבר ויתרו מזמן, גם השרים. כולם כבר נתנו את ידם לתמיכה בתקציב ה' מדינה, ורק אני עדיין לא עשיתי כלום.

אילו היו לי הפרשים, הייתי מוותרת עליהם. אבל אין לי. התחלתי להימנע מהוצאות ראויה. אני עושה את הקניות שלי בסתר, ומכניסה את הסל עם הלחם והביצים מתחת למעיל. כבר הקטנתי את גידול הצריכה, והגדלתי את ה' תפוקה, הפסקתי לחטוף, וכבר חודש שלם לא אכלתי, ובכל זאת הרגשתי שעדיין לא תרמתי את חלקי לעידוד המשק.

פניתי לבבה אידלסון, האחראית על הויתור' רים מטעם ההסתדרות, ושאלתי אותה על מה לוותר. "צריך לוותר על הרדיפה אחרי מות' רות, צריך לוותר על הזמנות להילטון ולשרטון, צריך לקנות ריהוט פשוט, שהאמא לא תפחד כשהילד אוכל עליו" היא אמרה והוסיפה:

"פתאום קונים טלביזיה, רואים את מצרים ולבנון. בשביל מה זה נחוצ? נכנסתי לפני כמה ימים להיפגש עם אדם בבית-קפה. ראיתי פה טרנזיסטור, שם טרנזיסטור, רעש, בשביל מה זה נחוצ? לי בבית יש ריהוט מלפני שלושים שנה. במה הוא רע?"

"יש בארץ רדיפה שפשוט מאיימת על המדי' נה. לא עושים את החשבון של המחר. עושים רק את החשבון של היום. לפעמים אדם מת, מזדקן, צריך לחשוב גם על המחר.

"מה נעשה נגד זה? עדיין לא ברור: עוד לא ידוע איך תורבה ותועמק תנועת הויתורים. אבל מה שאני יכולה כבר להגיד זה שמה ש' נחוצ למדינה — האזרח צריך למצוא דרך לענות עליו.

"מה אפשר לעשות? 40% מתוספת התקציב היא לצרכי בטחון. מה אפשר לעשות? נאצר מתכוון להתנפל עלינו ואנחנו רק רוצים להגן על עצמנו.

"מספר שנים גדול מדי היינו מבלי לחשוב על העתיד, דבר הוביל דבר והגענו אפילו לכך שאנשים צעירים לא רוצים לעבוד עבודות פי' זיות. כולם רוצים להיות פרופסורים. טוב אומ' גם שיקבלו השכלה, אבל אין עם נורמלי ש' כולו בעלי השכלה."

נכון, הרגשתי שהיא צודקת. חשתי רצון עז לוותר על הריהוט בביתי. הייתי מוכנה אפילו לוותר על ההשכלה שלי למען המדינה, אילו היתה לי השכלה. על מה, אם כן, בכל זאת לוותר?

פניתי לאחראים על הויתור בממשלה ובי' קשתי לוותר על משהו. יש לי שני תנורי פרידמן בבית, ואני מוכנה לוותר עליהם ב' קיץ, בשביל המדינה. יש לי רדיו, ואני לא צריכה את כולו; רק את קול-ישראל ואת גלי צה"ל; הצעתי אפילו לוותר על ההתייקרות. כי אני לא צריכה אותה, אבל האחראים אמרו שזה לא כל כך פשוט.

"הויתורים כוללים לעת עתה רק הפרשים ואחוזים מן השכר", אמרו לי. "מי שלא יכול לוותר על הפרשים, יכול לתרום לגל ההת' נדבות בהגברת התפוקה. באי הפקעת מחירים, אי העדרות מהעבודה, מילוי כל התפקידים בנאמנות, וחסול האווירה של חטוף ואכול."

הודיתי שאת כל זה כבר עשיתי, ומנהלי ה' ויתורים הדגישו בפני: "זה לא חובה. לא יפ' עלו כל אמצעי לחץ. רק הסברה ושיכנוע.

"הנה עכשיו" נתנו לי דוגמה, "ויתרו כל ה' טכנאים בארץ על שישית מהפרשי השכר של' הם. את רואה, לא צריך להפעיל לחץ. זה לא רוסיה כאן. ועדי העובדים קיבלו את ההחל' טות, ואם מישהו יקום ויתנגד להחלטה שקיבל ועד העובדים ברוב קולות מוחלט, שיקום וית' נגד! בבקשה, לא יעשו לו כלום.

"במפעלי הנייר, למשל, ויתרו 700 פועלים. אף אחד לא התנגד. אילו העזו מישהו מתוך 700 הפועלים הללו, שהסכימו פה אחד על ה' ויתורים, אילו העזו אחד מהם להתנגד — לא היו עושים לו כלום."

"עדיין לא ברור", אמר לי אקדמאי אחד, "כיצד תקיף התנועה את כל גורמי המשק, אבל האקדמאים, יומי התנועה, עומדים בתוקף על שני דברים: על כך שלא יכפו את הויתורים על אף אחד, ועל כך שכולם יוותרו. ללא שני התנאים הללו, אין ערך לכל התנועה."

לאחר שהתברר לי על מה לוותר ואיך לוותר, נודע לי גם לשם מה לוותר. "את כספי ה' ויתורים", אמר לי אחד המוותרים, "יפעילו למטרות קונסטרוקטיביות. עוד לא ידוע איזה יש הצעות שונות, להקפיא אותם, או להשתמש בהם למניעת אבטלה, או לחינוך, או לאיזה שהן מטרות קונסטרוקטיביות. עוד לא ברור איזה."

אבל לא חסר מה לעשות בכסף הזה. אפשר להיעזר בו לייצוב ההתדרדרות, ולביצור האינ' פלציה. מישהו הציע לתרום אותו לקרן-הקיימת.



ותרנית כבה אירלסון

הגואלת את אדמותינו, ומישהו הציע לנצל אותו להקמת משרד ממשלתי לויתורים. אין ספק שיצליחו להוציא את הכספים בייעילות על אחת המטרות הללו.

בין הרים ובין גבעות ססה הרכבת

אילו היה לישראלים יחס של כבוד לרכבת ישראל, הם היו מחדשים את המסילה המובילה מאיסטנבול לקאהיר והמלחמה היתה נגמרת. כי אי-אפשר להחזיק תחנות-מכס משותפות כשיש מצב של מלחמה.

בכלל, רכבת זה זול, זה בריא, זה טוב ל' מחלות-ים, זה שימושי נגד תאונות-דרכים, אם כי זה לא שימושי נגד תאונות-רכבות. ובכל זאת, אף אחד לא מפתח בארץ את מסילות ה' הברזל, ואף אחד כמעט לא נוסע במסילות ה' קיימות. כל המוסדות בארץ גדלים ומתעצמים, לכולם כבר יש גרעונות גדולים ומפתחים, ורק לרכבת-ישראל יש גרעון קטנטן, מביש וחסר כל חשיבות.

לכן יש בארץ אגודה של חובבי הרכבות. תפ'

קידה של האגודה הוא לכאוב את מצב הרכבות בארץ ולהילחם בו. בראש האגודה עומד האנס קוגוט, שהוא גם החבר בה, אבל הוא לא החבר היחיד. חוץ מזה חבר בה גם מר טלהופר.

תפקידי האגודה הם להתכתב בענייני רכבות עם חברים בחוץ-לארץ, ולמחות על המחל' הרכבתי בארץ. "אנחנו מוחים" מסביר האנס קוגוט, "על זה שכבר שנים לא סוללים מסילת-ברזל לאילת. לדימונה סללו מסילה ולא מש' תמשים בה. הרכבת לירושלים ישנה וחורקת, ובאשדוד — איך זה יתכן? — בנו נמל גדול, מרכזי, ואף רכבת לא עוברת שם."

אבל זה באמת לא נורא, גם אף אוניה לא עוברת שם.

"הצרה היא" מוסיף טלהופר לדברי חברו, "שאף אחד כאן לא מבין כמה חוסר-הרכבות פוגע במדינת ישראל". זה פוגע, למשל, בחוש ההומור הישראלי-יהודי. כי איך יכול יהודי אחד לשאול יהודי שני "לאן אתה נוסע?" ואיך יכול היהודי השני להגיד: "אני נוסע לוורשא" ואיך יכול היהודי הראשון להשיב לו: "אתה אומר לי שאתה נוסע לוורשא כדי שאני אחשוב שאתה נוסע לביאליסטוק, אבל אני הרי יודע שאתה נוסע לוורשא, אז למה אתה משקר?" כשהם בכלל לא נוסעים לשום מקום?

ואיך יכול יהודי לרוץ לרכבת, להגיע לרציף בדיק כשהיא זזה, ולהגיד: "חוכמה!" או איך יכול אותו יהודי שאיחר את הרכבת להגיד: "טיפשה, מה את בורחת? אולי בכלל לא רציתי לנסוע איתך?" אם אין להם רכבת שבורחת מפניהם.

זהו זה הרג את ההומור הישראלי. חוסר ה' רכבות בארץ, ואגודת הרכבות נלחמת על-מנת להחזיר אותו. חברי האגודה אהבו רכבות עוד מגיל צעיר מאוד. עוד מהיום שנולדו, או לפני זה, אבל אז זה היה בשבילם רק מישחק. היום הם עוסקים בזה ברצינות.

בהתחלה הם היו קונים לילדיהם במתנה רכבות-צעצוע, אבל הילדים היו משחקים ב' רכבות כל הזמן, ולא היו נותנים לאבא להת' קרב אליהן.

הם מצאו דרך אחרת. היום, ערבי-ערב, לאחר שהם משכיבים את הילדים שלהם לישון, הם מתאספים במרתף קטן, מרושת ברשת מסילות ברזל, בשדרות הקרן הקיימת.

יושבי-ראש האגודה מוציא את הקטרים ואת הקרונות מן הארונות, ומניח אותם כל אחד במקומו. מר טלהופר, סגן היושבי-ראש, עומד בצומת המרכזית, באמצע החדר, ולוחץ על כפ' תור. הרכבת הצפונית-דרומית יוצאת לדרכה, "צ'יק-צ'ק צ'יק-צ'ק צ'יק-צ'ק" אומר לה מר טלהופר. "טווחווחווחו", עונה מר האנס קוגוט ברטט.

הרכבת ססה בין הרים ובין גבעות. נכנסת למנהרות, עולה על גשרים, עוברת ערים וכפ' רים, ומגיעה בסוף, בשלום, לקצה המסילה ו' החדר.

"כל האנשים הגדולים, כל המלכים הגדו' לים, עסקו ברכבות". מספר מר קוגוט, תוך כדי עבודה. "זה הובי נפוץ מאוד. תורידו את היד שלך מהגשר הזה. הרכבת צריכה תיכף לעבור בו."

"כן, ואצלנו באגודה יש מודלים חדישים ביותר, שעדיין לא הגיעו לארץ. אפילו אנשי רכבת ישראל באים לראות אותם. 500 לירות עולה קטר חדיש ומשוכלל. באורך של שלושים סנטימטר."

הוא מבקש סליחה לרגע, שם את ידו על פיו וקורא: "ווחווחווחווחו". הרכבת עברה את הגשר. היא מתקרבת לעיר. מר קוגוט רץ לאותת לה. "תורידו את התיק שלך מהעיר, מהר", הוא צועק עלי.

הרכבת עברה את העיר. "זה יפה. לא? זה לא יפה?" הוא זוהר משמחה. בווחווח. הרכבת מתנגשת במשקפים שלי, ויורדת לה מן הפסים.

לא נעים. אני אוספת את חפצי מהמסילה ויוצאת משם. בחוץ, בשדרות הקרן הקיימת, דוהרות מכוניות ומתנגשות באוטובוסים. זה לפחות, לא באשמתני.