

(המשך מעמוד 23)

היא הבינה כי ברגע שהאלייל יהפוך סופר-סטאר תהפוך גם היא כזו, וזה הפחיד אותה. היא מספרת: "ידעתי שזו פרנסה בטור זה ובשפע. להיות ליד סופרסטאר זה להיות סופרסטאר. כל מי שעובד איתו הופך מפורסם, בדיוק כמו שכל מי שעבד עם מיק ג'אגר הפך מפורסם. אבל אני רציתי לחזור. לא היה לי טוב. לואי רצה להישאר. הוא אהב את עולם-ההופה. היה לו טוב שם. הוא הצליח.

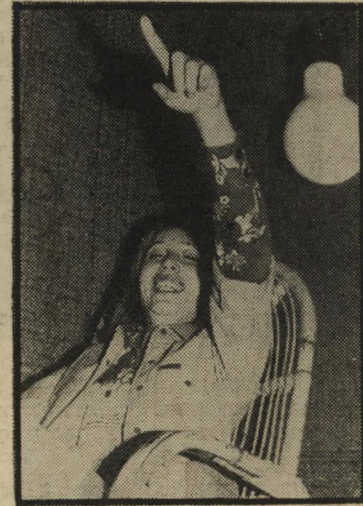
"אבל אני לא יכולתי יותר. למרות שהצלחתי בלהקה, הרגשתי שאני כינור-שני ליד לואי. הוא פרח. ואילו אני שקעתי בדיכאונות. נמאס לי מאמריקה. נמאס לי לגדל את בתי בתוך קאראוואן, ושב-ארתי קיבוצניקית גם שם ורציתי הביתה." "כאשר סיפרנו לברוס שאנחנו עוזבים אותה, הוא בכה כמו ילד. היה לו חבל לוותר על לואי, שהיה איתו מאז שהיה אפס קטן ושעשה בשבילו עבודה מצויינת. היה לו חבל לוותר גם עלי. הוא חיפש כל-כך הרבה זמן בן-אדם מתאים ללהקה. אבל אני התעקשתי. רציתי הביתה."

הכינור

השני



ואי וצרויה חזרו הביתה. לואי החל עובד באולפני טריטון בתל-אביב, צרויה הפכה עקרת-בית ממוסרת. נגנית הרוק/ג'רוול טיפלה עתה בבתה הקטנה, בישראל. ניקתה את הבית והתרחקה כליל מעולם המוסיקה. בעלה, שנהג בעבר לשתף אותה בכל חוויותיו המוסיקליות, חדל להביא עבודות הביתה, חדל להיוועץ בה. כל ההצעות שהיפנה אליה, כדי שתעבוד יחד איתו, נידחו על-ידיה. היא הסתגרה בתוך עצמה, והתרחקה מהאיש שלה. ובינתיים, בארצות-הברית, הפך ברוס ספרנינגסטין, שאיתו התיידדה צרויה בארץ, סן אישי, אגדה ממש. תקליטיו החלו מושמעים בליירהף, תמונתיו קישטו עשרות שערי-שבועונים, כתבות אודותיו התפרסמו



צרויה בפעורה רציתי הביתה

סמו ככל יום בעיתונות, וכרגיל הלכה גם ישראל בעיקבות אמריקה. גם בארץ החלו שומעים על ברוס ספנינגסטין, גם פה הושמע נועדתי לרוץ בכל שלוש תחנות-השידור. ברובזמן הוכיח גם לואי להב את עצמו. הוא הביא לאולפן טריטון, שבו הוא עובד, הפקות מצויינות, ובין השאר גם את ז'ו של להקת תמוז. לואי להב הכי גיט לעולם-המוסיקה הישראלי, לראשונה, את המושג מפיק-מוסיקלי. הוא הציע ל-צרויה להצטרף אל הלהקה, אך היא סירבה. היא המשיכה להתרוחק. במיסגרת תפס קידו כמפיק מוסיקלי היה לואי זקוק למעט-בד מוסיקלי שיעביר את רעיונותיו לכתב. מעבד מוסיקלי זה נמצא לו בדמותה של אלונה טוראל, ידידתו של מפיק-הלהקה מיכאל תפוח. מיכאל תפוח, אלונה, לואי וצרויה הפכו ידידים בלתי-נפרדים. הארי-בעה נהגו להיפגש בבתים של לואי וצרויה, ושתי הנשים שבחבורה פיתחו ביניהן יח-סיידיות. כמקובל בין נשים צעירות בעלות תחומי-עניין משותפים.

אלא שנים אחד, לפני למעלה מחודש (המשך בעמוד 30)



# תשוקה ושוק אוטובוסים

**ספק אם מחזאי** גאוני כלשהו היה מסוגל לדמיין מחזה אבסורד, מטורף ומעוות יותר מזה שהתחולל השבוע על כבישי ישראל. שיבתה קואופרטיב התחר בורה אנד הפכה למעין פסטיבל מאזכורים לאומי, בו התחרה כל משתתף בחברו, מי יזיק לעצמו יותר.

לא היה דבר קל ופופולארי יותר מאשר לבקר את השבתת צי האוטובוסים של אגד, ולתקוף את הנהלת אגד וחבריה על השבתה. כי אגד הוא מושג שנוא. כל מי שהמתין פעם שעה ארוכה לאר טובוס, שונא את אגד. כל מי שדלת האר טובוס נטרקה פעם בפניו, שומר טינה לנהג האוטובוס. נוסעי האוטובוסים אינם מוכנים לסלוח לאגד על שאין בידם האמץ צעים לנסוע ברכב פרטי, ובעלי הרכב הפרטי, לא ישכחו לאגד שפעם, באיזה כביש ראשי, העזו אוטובוס לעקוף אותם. הדתיים שונאים את אגד משום שחבריו מחללים שבת. החילוניים מפני שאין תחר בורה ציבורית בשבת.

התואר "חבר אגד" מייצג כבר מזמן סטאטוס חברתי מוגדר, לא אהוד ביותר. הוא הפך שם נרדף למעמד של שבעים, מוותיקי היישוב, בעלי חזקה וזכויות. ספרי לים על חשבון כספיה-ציבור. המון דיי עות קדומות בלתי מבוססות גיבשו תד-מית של מי שנחשבים כ"מלכי הכביש", המחזיקים את האוטובוס בהנהגה ואת ה"מדינה בביצים".

משום כך, כאשר נקלע אגד למשבר כספי, שהגיע עד לידי השבתת התחבורה, הציף גל כללי של שימחה-לאיד כמעט את כל המדינה. אורחים שהתמרמרו בעבר על תנאי הנוסעים הגרועים באוטובוסים, נסעו בחדווה בתנאים גרועים יותר בטנ דרים ובמשאיות. אלה שבכו על גובה מחירי הנוסיעה, נהנו לרוב מחירי נסיעה גבוהים פי שלוש ופי ארבע. הם היו מוכנים, אילו נדרש מהם, אפילו ללכת ברגל, ובלבד לדפוק את מה שמייצג בעיני ניהם את המימסד השולט והשבע. אגד היה אשם במשבר. זה היה ברור לכל. כדי להגיע למסקנה זו לא היה צורך ב"דוחות של ועדות, כמו זו של דודי גולומב, ולנתוני מאון כלשהם. זהו המ דובר אינו רק באיש ברחוב, אלא גם

בחבריה-הכנסת, חברי ועדתי-הכספים, או ב" עיתונאים שששו להסית, פשוטו כמשמעו, את הציבור נגד החברה "הפושטת רגל על חשבון חבריה המתעשרים". המציאות שגרמה למשבר היתה קצת שונה.

**משק מודרני** ממלאת חברת-תחבור רה ציבורית את התפקיד שממלא הדם בגוף האדם. כשם שהדם מביא את החמ" צן ואת המזון לכל תאי הגוף, כך גם עושה האוטובוס בעורקי החיים של ה" משק. התיקוה בה פיטמו רבים את עצמם השבוע, לא במעט בזכות שריהתחבורה גר יעקובי, כאילו יכולה המדינה להס" תדר גם ללא מוסד דוגמת אגד, לא היתה אלא הויה מעולם אחר.

אגד הוא לא רק עלוקה גדולה המו

## זאת אלי תבור

צצת את כספי הציבור. זה גם 6400 חבר רים המאורגנים במיבנה קואופרטיבי והי מעסיקים עוד 3600 שכירים, ומניינים וקבו עים. זה צי של כ-3400 אוטובוסים. הי מסיע מדי יום 800 אלף נוסעים ב-700 קווי תחבורה, על פני המדינה כולה.

מדי יום מכניסים נוסעים אלה, יחד עם הסובסידיה בה ממונת הממשלה את נסיעתם, כ-2.5 מיליון ל"י לקופת אגד. זהו סכום אדיר, המגיע כמעט למיליארד ל"י בשנה. לרוע המזל הסכומים היוצאים מ"י קופת אגד גדולים יותר. לצרכי תיפעול שוטף בלבד — שלא לדבר על הגדלת צי האוטובוסים, למשל — מוציאה אגד כ"י שלוש מיליון ל"י ביום. הגרעון היומי: חצי מיליון ל"י. הגרעון התפעולי השנתי: 170 מיליון ל"י במחירים של היום. אין בכך שום הגיון כלכלי, במצב מעין זה היתה כל חברה מחוייבת מייד להג" דיל את הכנסותיה או להקטין את הור צאותיה, אם אין ברצונה להגיע לפשיטת רגל. אלא שאגד אינה יכולה לעשות לא את זה ולא את זה. סעיף ההכנסות

במאונה, כמו סעיף ההוצא ידי הממשלה.

אגד אינה חברה מ" לה חוזה עם הממשלה. שיש לה בתחבורה הבינע (מחוץ לגוש דן), נטלה שורה של התחייבויות. הקובעת את תעריפי הני המכתיבה לאגד את צורה קוויה: לאן לנסוע, ומת זאת התחייבה הממשלה נות הקואופרטיב. הסובסידיה הממשלתית מיליון ל"י לחודש המ" בה כדי לכסות אפילו עולי השוטף, שלא לדבר טבר שהגיע בימים אלה 403 מיליון ל"י.

גרעון זה מורכב מהחוב לבנקים ולממשלה תמורת סכום לחברה כהלוואות; לתכרי כמשכורות ותשלומים אישיים שולמו להם; לספקים ולחברות אגד המנישות לה שירותים תמורת גרעון זה; שביגללו נוצר המשבר, התגלה בין-לילה. אולם הוא הולך וגדל בקצב מסחרר. עד שהוא מאיים לשתק את אגד.

על השאלות מי ואיך צריך לכסות גרעון זה נטוש הוויכוח. אולם בין המומחים ש-חקרו את הסיבות להצטברות גרעון זה, אין כמעט ויכוח איך הוא נוצר. הניסיון שנעשה, להאשים כאילו ניהול כושל של אגד הוא שגרם להצטברות גרעון זה, אינו אלא הסתה. לרמת הניהול יש השפעה של לא יותר מעשרה אחוזים. במקרה הטוב ביותר, על המחזור הכספי. כל השאר מושפע מנתונים קבועים שאותם מכתובה הממשלה.

**ב-1971** הוקמה ועדה מיוחדת, ש-נקראה על שם ראשה, משה קשתי ז"ל, כדי לנסח את חוזה הפעלת התחבורה הציבורית בין אגד לממשלה. ועדת קשתי קבעה את מדד התחבורה, שאלי היו צמודים תעריפי-הנסיעה. היא גם קבעה, שלמרות החלטותיה יצבור אגד גרעון תפעולי בסך של 20.4 מיליון לשנה. באותה תקופה כבר חזיה הגרעון המצטבר