



מדוע אתה עומד בתור?

עבודה מאומצת? האם לא השקיעו, בשעתו, השקעה גדולה כדי להתקבל לחברה? האין מגיע להם שיכון נאה?

יתכן. אלא שהקהל, המשלם את המחיר, היה רוצה לראות את החשבון.

החסרים אוטובוסים?

האם חסרים אוטובוסים? שאלה מופשטת, כי המחסור במטבע זר לא ירשה להביא מספר רב של מכוניות חדשות. יתכן שהמצב ישתפר לאחר שיתוקנו כראוי כל האוטובוסים שניזוקו בימי שרותם המאומץ (והמיותר לעתים) בימי מלחמת העצמאות.

אולם גם אם היו באות מאות מכוניות חדשות, היה המצב משתנה רק לרעה. אין מקום ברחיבות הערים. כל אוטובוס נוסף רק יגביר את העומס, יאריך את ה"שירות" ואת זמן הנסיעה.

השאלה העיקרית היא, איפוא: לא כיצד להביא מכוניות נוספות, אלא כיצד להגביר את יעילות האוטובוסים הקיימים.

פתרון אחד כבר הזכרנו: לקצר את העמידה בתחנות ע"י פטירת מנהג מן החובה לגבות כסף ולבקר כרטיסים. אך הפתרון האמיתי יבוא רק ע"י תכנון חדש של התחבורה העירונית. הרחבת רחוב אלנבי, אף ששיפרה במידת-מה את המצב, לא גרמה לתיקון יסודי. עם ריבוי המכוניות (גם בתקופת הצנע יש בעלי פריבילגיות המביאים מכוניות חדשות) עוד ילך המצב ויחמיר.

פתרון הפלא: הזאמה...

לאנשים מסוימים יש תרופת-פלא לכל הצרות, תרופה שהיא פופולרית מאד בעיני האזרחים המתמרמרים — הזאמה התחבורה.

זוהי, כמובן, שטות גמורה. מעולם לא גברה יעילותו של שרות ציבורי עם הזאמה. להיפך, בכל המקרים שנוסחה הזאמה בעולם הורידה גם את היעילות וגם את ההכנסות.

מדוע? די להסתכל במגרשי-הגרוטאות של הצבא כדי להבין את הסוד. נהג שאינו מרגיש עצמו בעל המכונית לא יטפל בה כראוי. ואין דבר שאפשר להרסו במהירות כה רבה כמכונית יקרה.

גם פתרון הפלא השני מפוקפק ביותר — "איחוד הקואופרטיבים". קשה להבין מדוע תחשב חברה ארצית מאוחדת בדעת הקהל יותר מאשר חצי תריסר חברות שקיימת ביניהן מידה זעירה של התחרות. אם אמנם זולים השרותים (מוסך, תיקונים) יותר בחברה מאוחדת, הרי אפשר לאחד את השרותים מבלי ליצור חברה מונופוליסטית-קיצונית.

ובעיקר: חייבת להיות ביקורת ציבורית. לא במלים, לא בנאומים של חברי עיריות — כי אם ביקורת מעשית, יעילה ופומבית. כל נוסע המשלם את פרוטותיו זכאי וחייב לדעת: מה הכנסות החברה, מה משכורת המנהל, מה ההצדקה למחיר הגבוה של הנסיעה. ביקורת כזאת לא תשנה את אשר אינו ניתן לשנוי, אולם היא תשנה מן הקצה את יחס החברות לדעה הכלל ולנוחיות הפרט.

רבות נוסעים מתענים מדי יום ביומו באוטובוס של "דן" בתל-אביב — או באוטובוסים של "המקשר" בירושלים ו"השחר" בחיפה. העמידה האינוסופית בתורים בלחץ השמש, הצפיפות המיוזעת והמבחילה באוטובוסים עצמם, מחירי הנסיעה, הויכוחים המרגיזים עם הנהגים — כל אלה מהווים חלק בלתי נפרד מחייהם של תשע עשיריות מאוכלוסית הערים.

יש שמצאו כי אינם מסוגלים לעמוד במבחן-עצבים זה. הם מעדיפים ללכת ברגל גם בחום הצהרים, או לשלם 40 או 50 פרוטה תמורת נסיעה קצרה במונית "שרות". ויש, כמובן, שאינם זקוקים לכל אלה, אותם ארבעה או חמשה מתוך מאה הנוסעים במכוניות פרטיות — ושהם כוללים, במקרה, את כל האנשים הקובעים בממשלה ובעיריות.

הנהג המסכן

המטרה הנראית-לעין לכל הרטינה, הקללות והגידופים (ומי אינו מקלל במצב זה?) הוא הנהג. נהג זה הוא — לפחות בעיני עצמו — אדם מסכן. ראו נא מה עושה הנהג: הוא מחלק כרטיסים, גובה כסף מן הגברת המפורקסת המחפשת פרוטות בארנקה המודרני, מאיץ בקהל "להתקדם עד הסוף", מתרגם את הסברותיו לעולה החדש ביהודית, פולנית והונגרית, מת' וזכה עם הצעיר הקופץ פנימה. ברגע האחרון, נוהג ברחוב העמוס תנועה, משתדל לבל ידרוס את האשה הרצה עם ילדה לפני גלגליו.

את כל זה עושה הנהג במשך שמונה, תשע או עשר שעות ביום. יצור מסכן, לא כן? היש להתפלא על כך שהוא מאבד לעתים את השליטה על עצמו, שהוא עונה בגסות, או שאינו עונה בכלל?

אלא שהשאלה אינה בכל זאת קלה כל כך. הנהג, למשל — מדוע אין החברה קולטת מספר רב יותר של נהגים ומקצרת את שעות העבודה? החברה טוענת שאין נהגים, אין אנו מקבלים טענה זו. אנו מוכנים להמציא לחברה תוך שבוע רשימה ארוכה של מועמדים, (נוסף על החיילים המשוחררים, שכבר נקלטו).

פתרון שני: מדוע אין מניחים לנהג לנהוג ומשאירים את ביקורת הכרטיסים למבקר מיוחד? החברה טוענת שאין אפשרות טכנית — המבקר לא יוכל לעבור באוטובוס הצפוף. האם נעשה פעם נסיון?

כמה מרווחה החברה?

התשובה העיקרית לשתי ההצעות היא — אין כסף. החברה תצטרך להעלות את המחירים (שהם מופרזים גם בלאי הכי).

על כך אין להתווכח. מדוע? מעולם לא ניתן לציבור דיווח-חשבון על רווחי חברות האוטובוסים, שהן חברות מונופוליסטיות גם למעשה וגם להלכה. בהעדר דיווח-חשבון כזה השתרשה בלב הציבור אמונת-ברזל שהחברות צברו רווחים עצומים. הראיה: שיכון המעביר בקרית-שאול, שבמצעץ אין דומה לו בהדר ובפאר. בעברו על פניו נזכר הקהל באלפי פתקאות-הפרוטות שקיבל במקום עודף ושורקן לסל.

הנהגים עצמם דוחים טענות אלו בכעס. האם לא עבדו שנים רבות