

שלום - ולא להתראות!



בלוד, רוצה לבלות את זמנו בנוחיות המקימלית. נוחיות זו חסרה לחלוטין בלוד. מסעדת שדה התעופה אינה מצטיינת בגובה מיוחד - חוץ מאשר במחיריה. המלון קטן ואינו מושך, השטח האקסטריוואנטי, בו שוהים הנוסעים ללא אחריות כניסה, קטן ביותר, חסר כל אפשרויות של בידור או חנויות היכולות לעניין תיירים.

להודו דרך אמריקה

תחילה עברו את לוד, בדרך למזרח, ארבע חברות: S.A. הסקנדינבית, אייר צ'ילן, פ.א.יל. הפיליפינית ובי.א.א.סי. הבריטית, שגגיעה עד טהראן. מאלה נשארה עתה רק אחת: הסקנדינבית. השבוע יצא מנהל ה' משרד שלה בישראל לסטוקהולם לדון אם לא כדאי לחברה להפסיק את טיסותיה דרך לוד.

אם החברה תחליט לעזוב את לוד, יצטרך אורח ישראלי, הרוצה להגיע להודו, למשל, לטוס דרך אירופה, אמריקה, ויפאן כי לא יוכל לעלות על מטוס כלשהו העובר את בירות או קהיר כשבין דרכון ישראלי.

הסיבה שהחברה הפיליפינית מסרה כנימוק להחלטתה לעבור לביירות היתה טכנית: מלוד ועד קרצ'י, בפאקיסטאן, ישנה רק תחנה אחת - בחריין, הנמצאת בידי הבריטים - המוכנה לענות לשירותי מטוסים הבאים או יוצאים מלוד. למטוס אשר כל פעולתו תלויה בקשר רדיו יעיל, קשה לטוס בתנאים אלה. לעומת זאת, טוען אחד מראשי התעופה האזרחית בארץ: הסיבה האמיתית היא שאחד ממנהלי פ.א.א.סי. יהודי שהתנצי, תמיד היה נגד ישראל. כאשר החליטה ה' חברה, בזמנו, לעזוב את קהיר, דרש אותו מנהל לעבור לביירות אך יתר המנהלים הכריעו לטובת לוד.

שכבת אספלט מיוחדת

ייתכן כי זוהי הסיבה שהגיעה את הפיליפינים לעזוב. אולם אין ספק שישנן גם סיבות ממשיות רבות הלוואות על החברות הזרות לעזוב את לוד, בעיקר מצד הליגה הערבית. מטוס החונה פעם אחת בישראל, למשל, אינו יכול לנחות בארץ ערבית. הוא הדין לגבי טייסים.

אולם הסיבה העיקרית היא שביירות מ' שבת הרבה יותר מלוד. שדה התעופה שם חדש ומודרני, ממשלת הלבנון עושה מאמצים רבים למשוך את חברות התעופה. היא אינה מקיימת כל פיקוח על מטבע, כל שיפור הדרוש לשדה התעופה מקבל עדיפות ראשונה בתקציב המדינה. חוץ מזה, השדה עצמי מספק שירותים ונוחיות בעלי רמה גבוהה. הנוהגים לחירי שהושה שם כמה שעות את ההרגשה שהוא ראה משהו מהלבנון.

מבחינה טבעית אין בירות עולה על לוד. גם באורך המסלולים של שני השדות אין הבדל רב. המסלול הראשי בביירות הוא כי

מסחרי. אולם לא היתה זו תמונה שכולה אור. היו בה צללים רציניים ביותר. הממשלה, שראתה כיצד החברות הזרות גורפות הון, החליטה לא לטמון כנפיה בצלחת, הוקמה חברת ה' עופה הלאומית, א.י.ע.ל., שקיבלה תמיכה ממ' שלתית מלאה. תמיכה זו עברה על המקובל בארצות אחרות, אשר גם להן חברות תעופה לאומיות.

הממשלה לא נתנה, למעשה, יציאה לאורח ישראלי אלא אם נסע עם א.י.ע.ל. או אנייה ישראלית. חברות התעופה הקימו מיד צע' קות: גוהג זה מהווה הפליה חמורה ואם לא יבוטל, איימו, תסבול א.י.ע.ל. מאותו יחס גם בארצות אחרות. הסיכסוך הגיע לממדים כאלה שממשלת איטליה הודיעה כי לא תתן אשרת-מעבר לאזרחים ישראליים, אלא אם יסעו עם חברות איטלקיות, איימה אף לא-סור את נחיתת מטוסי א.י.ע.ל. בתחומיה.

האוצר והצרות

אחרי המשבר הראשון בא משבר הדביוז. החברות הזרות, שבחלקן הגדול הרוויחו ב-ארץ יותר מאשר הוציאו, רצו להיות חופ' שיות להוציא את הכסף, במטבע חוץ. ה' אוצר הסכים לשחרר להן רק חלק * - את העודף על החברות להשאיר בחשבונות חסומים או להשקיע במפעלים בארץ. מאז נמצאות החברות במאבק מתמיד עם האוצר. אחדות מהן השקיעו כסף בבתי חרו' שת, בהקמת בניינים, בהלוואות למוסדות לאומיים - אך בכל זאת נשאר חלק שהיו צריכות לקבל במטבע חוץ. אך לאוצר תמיד היו קשיים לשלם. אפילו חברות שמכרו בארץ כרטיסים חמורת דולארים לחיירים והפיקדו את הדולארים בידי האוצר, התקשו להשיגם בחזרה.

חברות רבות צימצמו את טיסותיהן. ט.ו.ו.א. החברה האמריקאית, הפעילה את לחץ הסטייט דפארטמנט, אודיעה מדי פעם שהיא תחול למכור כרטיסים חמורת מטבע ישראלי - עד שהאוצר נכנע, שיחרר חלק מכספה.

על הגובה. רק המחירים

אולם לא כל החברות צברו כסף בישראל. היו גם חברות שטסו למזרח הרחוק, הש-תמשו בלוד כתחנת מעבר. הכנסותיה של המדינה מחברות אלה היו רציניות. כי כל מטוס הנחת חייב לשלם דמי נחיתה (50 דולר למטוס בינוני), לקנות דלק, לשלם עבור שירותים. חוץ מזה הוציאו הנוסעים עצמם כסף בשעות שהותם במקום.

בשביל חברות אלה היתה לוד רחוקה מלהיות אידיאלית. נוסע אשר מסעו נגמר בישראל אינו מתעכב במיוחד בשדה ה' עופה, אולם נוסע הטס מטוקיאו אל מנילה ללונדון או ניויורק והשוהה רק כמה שעות

* בדרך כלל: 25%.

הקשיבו, הקשיבו, כל נוסעי מטוס פיליפיני אייר לינס היוצא למנילה. המטוס ימריא בעוד חצי שעה. אתם מתבקשים לקחת את מקומותיכם. תודה." קול הקריינית של שדה התעופה לוד הדהד בכל פינת הבניין הגדול, תכונה הנוסעים גדלה כעבור חצי שעה, בדיוק ברגע הקבוע, התרומם מטוס הענק בשמים.

היתה זו טיסתו האחרונה בשמי ישראל. לכשיחזור בדרכו ללונדון, יברכו אותו פקדי שדה התעופה של בירות, בלבנון. לפני שני תיים וחודשיים בדיוק עברו מטוסי אותה חברה משדה התעופה פארוק המצרי ללוד. משך תקופה זו עברו יחסי החברה הפיליפינית עם ממשלת ישראל את כל השלבים: מן הברכות החגיגיות עד לניתוק הסופי.

ממשלת איטליה התמרדה

בתקופת הזוהר של לוד, בשנת 1951, נחתו על מסלוליה מטוסים של 13 חברות תעופה זרות. מטוסים קטנים שכורים, מטוסי-ענק ומטוסי הובלה קישרו את המדינה עם כל חלקי תבל. רוב הקוים הובילו, כמובן, למערב. אלפי עולים, תיירים, שלוחים ואזרחים עברו בו מדי שבוע.

מבחינה מעשית היתה הכרה זו במדינה החדשה לא פחות חשובה משיגור נציגים דיפלומטיים. ההסכם האווירי, שנחתם עם כל ארץ אשר מטוסייה נחתו בלוד, אף נחשב למיסמך מדיני יותר חשוב מאשר לחוזה



אורך של 2300 מטר ואילו זה של לוד אורך ממנו במאה מטר. בעוד לוד נמצאת במקום אידיאלי - שטוח, ללא מכשולים, באקלים טוב - מסתיים המסלול בביירות, באופן פתאומי לרגלי הר גבוה. גם אילו רצו מטוסי סילון קומט להשי' תמש בלוד, לא יהיה צורך אלא בהוצאות קטנות באופן יחסי. הדעה הרווחת כי סילוני האש היוצאים מן המטוס בשעת המראתו מבעירים את האספלט אינה נכונה יותר. דבר זה קרה עם הטיפוס הראשון של מטוס-קרב סילון, הוואמפיר, אשר צנור הפליטה שלו נבנה בוויית נמוכה ביותר. בטיפוסים המאוחרים יותר תוקן הדבר והאש אינה מוזיקה למסלול, אם הוא מכוסה בשכבת אס' פלט מיוחדת.

טובים 2 ב'ירות מ' בלוד

אילו קבעו השיקולים הטכניים בלבד, יית' כן שאף חברה זרה לא היתה עוזבת את לוד. אולם חברת תעופה היא קודם כל מוסד מסחרי, וההגיון המלחרי הפשוט אומר כי לחברה כזו מוטב לקחת שני נוסעים בבי-רות מאשר שמונה בלוד. כי שם לא רק שאיש אינו מעכב את כספה אלא שנותנים לה להרגיש כי חברת תעופה היא דבר חשוב ומכובד.

בארץ חסרים שני דברים אלה וכל עוד לא יתגה יחס זה, ימשיכו מטוסים זרים להמריא לקול דיילות ונוסעים המשמעים: "שלום - ולא להתראות!"

הגיע תור היאוש: האינבטר החי של המ' שק כולל 15 בנות, אף לא בן אחד. לאחרונה חלו בני המשק את תקוותם ב' דוד קושניר, אחלט, חבר המשק, שאשתו הרתה ללדת. חיכתה להם אכזבה בדמות בת. אחרי הגיע תור אשתו של חבר משק אחר, הפלח המשופם זליג קרמר. המשק עצר את נשמתו. נולדה בת.

במאמץ קדחתני החל המשק מגייס כמה זר' גות חדשים לגשואר, קיים החדש שתי חתור' גות. אולם בסתר לבם ככר התיאשו.

הווי

אם כבר...

בתל-אביב קיבלה הרבנות הראשית בקשת' גט מגבר עקרי, טוען כי אשתו, הנשואה לו' מזה 15 שנים, הרתה ללדת לזר, באמצעות הפראה מלאכותית, במקום להודק לעזרת ידיו הקרוב, כפי דרישתו.

אהבה מובט שני

בחיפה הטרדי עולה חדש אשה שפגשה בסימטה אפלה בעיר התחתית, נעצר על-ידי עובדים ושבבים, גילה רק במאוחר שזו אשתו, שאותה לא ראה מאז נכלא על-ידי הנאצים.

הצריף בשיר-מונים, או, כשהלילה היה חם למדי, על שפת הים. אברהם אינו יודע מה לעשות: מאז פסח לא השיג עבודה. הוא חי על 300 עד 400 פרוטה ליום. את זמנו הוא מבלה בספר'ת מיכה-יוסף, מקום בו הוא משתקע בקריאת היסטוריה, גיאוגרפיה וטוציולוגיה. המקצור' עות האהובים עליו עוד מבית הספר. מפעם לפעם הוא שולח מבט מודאג מבדע לחלון, לראות אם השמים אינם מעוננים. הוא חושש לאבד את ביתו האחרון - שפת-הים.

קיבוצים

משק הבנות

אם לא תתחולל בקבוב מהפכה במשק יז' רעאל, ממזרח לעפולה, עלול המקום להיות בעוד 15 שנים גידעון לרחוקים. כי בניגוד לבני בנימין הקודמים, שסבלו מחוסר בנות ונאלצו לחטוף בכרמים, קילל אלוהים (או המטריאליזם ההיסטורי) את יזרעאל בקללה הפוכה: חוסר בנים מוחלט. יתכן ובבוא היום תצטרכנה בנות יזרעאל לצאת ולחטוף בחורים בכרמים.

תחילה היתה זאת בדיחה. אחר כך הפך הדבר לפליאה. אחריה באה התדהמה. עתה

בחר אחד אתו ישן צעיר אחר. עד מהרה החל אברהם לאבד מפעם לפעם כסף וחפצים שונים. כשנאסר שכנו על ידי המשטרה, מסיבות שאינן ידועות לו, הפסיקו הדברים להעלם. כששוחרר שכנו כעבור חודשים מספר, מסיבות שאינן ידועות לו, חזר לי' צריף, המשיך להתחלק עם אברהם ברכושו. אברהם לא ראה מוצא ביקש מהמנהל לה' עביר אותו לחדר אחר. כשסירב המנהל, החליט אברהם להפעיל חרם כלכלי, הפסיק לשלם שכר דירה, כעבור זמן מה התברר לו שחרם כזה עלול להסי' תיים בכך שיאבד את שוכנו. הוא מיהר להציע למנהל את מלוא התשלום המגיע אך זה סירב לקבלו.

כחכ' מורדא. לילה אחד, כשבא לישון, מצא שמיטתו נעלמה. אברהם השיג מזרן זקן, בילה עליו את הלילה. למחרת לא היה גם מזרן. הוא ישן על הרצפה המזוהמת. אותו זמן פורק משרד התכנון והוא איבד את עבודתו. עד היום לא מצא עבודה אחרת. הוא פנה במכתבים נואשים אל מנהיגים ושרים, לא זכה לתשובה. משך כל הזמן חי עשרה ימים בחורש בבית המחסה ה' עירוני למחוסרי ביה, ארבעה ימים (בשב' תות) במלונסי ויהא - על ריצפתו של

שלו. מתי יחזור ההודי האציל לישראל? קשה היה השבוע, לקבוע עם בכלל יחזור.

תורת האומה

בית וים

היה זה מוקדם בבוקר. ספרית מיכה-יוסף, ברחוב הירקון בתל-אביב, נפתחה זה עתה. באוויר הורגש עדיין ריח העשן הבלתי מאוורר מאתמול. אך המבקר הראשון נכנס כבר, התישב ליד שולחן גדול, מכוסה ב' עתונים ושבוועונים. הוא היה גמור קומה, רזה, לבוש נעלים אפורות מאובקות ובגדים מקומטים. שערו הבהיר לא היה מסורק, עיניו הימיות נראו כקפואות מאחורי מש' קפיו. זה ימים אחדים שלא התגלה. בין ה' שערות הקצרצרות של זקנו ועל אוניו נותר חול צהבהב: הוא ישן על שפת הים.

כמחאה, חרם כלכלי. כשנחתמה שביתת הנשק, 1949, השתחרר מן הצבא אברהם סופר, אז בן 22, יצא אל העולם האזרחי. הוא שוכן במעון שנועד לשיכו' חילים משוחררים בשיר-מונים, ליד תל' אביב, מצא עבודה זמנית בכבישים, ואחר, משרה כפקיד במשרד התכנון.