

# דעת האיש על הכביש



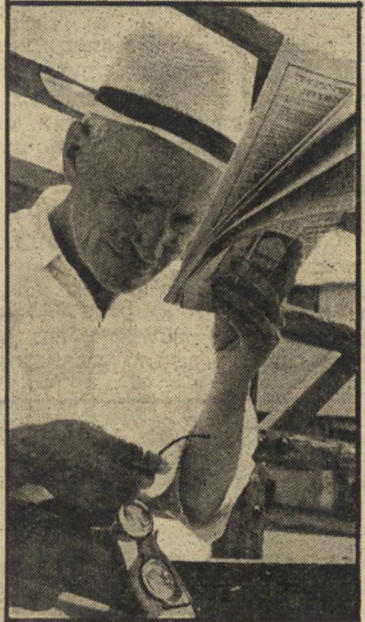
**"יותר טוב כאוטובוס!"** טוענת אילה דרורית, 21, חברת חיבוץ מסילות בעמק בית-שאן. "אני נוסעת לעתים קרובות ל"ירושלם והשביתה גרמה לי קשיים ועיכובים. אינני רוצה להתווכח מי צודק, אבל עובדה צריך הרבה מזל כדי להגיע לאיזה מקום. אני, למשל, הגעתי העירה בטרמפ, ועכשו מחכה שעות עד שהאוסו יתמלא ונוכל לזוז."



**"ברוך השם!"** שלום לוי, 75, תושב שכונת מוגרבי בתל-אביב, משתמש במכונית רק כשהוא נוסע העירה לשוק לקנות ירקות, פעמיים בשבוע. דתו: "ברוך השם. אלוהים נתן ואלוהים לקח. מה חשוב כמה זמן נוסעים? העיקר שנוסעים." כשנשאאל שלום אם, לדעתו, צודקים נהגי הקאר-פריטים בשביתתם, השיב: "ולא, בחיי שלא."



**"אין שביתה!"** לגבי רחל סולומנובה (20), פועלת דן, נמשלת העבודה כרגיל. רחל, שעלתה לפני שנתיים מבולגריה עומי קת בצביעת מכוניות. "להיפך, אומרת היא, "עכשיו יש לנו יותר עבודה. מפני ש"מתקנים וצובעים מכוניות שבימים רגילים אי אפשר להוריד אותן מהקוים. אם ה"שביתה צודקת או לא, אני לא רוצה להגיד. במזכירות יגידו לכם הכל אני לא יודעת."



**"הקהל אינו הפקר!"** מאוברמן לייב (72) תושב רמת-גן. המקצוע: עולה חדש. "עד עכשיו אני די מרוצה שיש שביתה. צריך ללמד את הנהגים שאפשר להסתדר גם בלעדיותם, ושלא יעלו כל פעם את ה"מחירים. אני יושב אמנם הרבה בשמש אבל בשעת זחק אין מקפידים על פרטים קטנים. ברור שמצב זה לא יכול להמשך זמן רב. לבסוף ימאס גם לך וגם לאגר."



**"אין נוסעים!"** אומר איזמן דוד (60), נהג משאית בחברת נתיב בתפתקה. "אני נוטק בדרך כלל בהעברת מטילים, כך שזה לא בעיה בשבילי להוביל נוסעים. שמו אותי על קו 51, פתחתקה — תל אביב. אבל אני כמעט לא עובד — יש יותר מדי מוניות שירות. במשך היום, אני עושה רק שני טורים הלך וחזור. המחיר שאנחנו לוקחים הוא כמו באוטובוס."



**הכמונה על התחבורה הציבורית ב"משרד התחבורה, משה שוילובסקי, הקים מטה חירום בתחנה המרכזית בתל-אביב. אומר הוא: "אנחנו עושים הכל כדי לספק את דרישות הקהל. בתחנה המרכזית עובדות 400 מכוניות על כל הקוים. התקנו רמקולים ואנחנו מודיעים לקהל אין ל"התנהגו ולאן לפנות. סיפקנו בולילה סולמות לכל המשאיות, ברזנטים ושליטים."**

**סדרן ומפקח על התנועה, בקו חיפה — תל-אביב בימי ההשבתה, הוא אברהם קושניר, 41, סדרן בחברת מוניות. סבור הוא: "השביתה יכולה להמשך. אסור ל"היכנע לך, מפני שהם סחטנים. האוסו בוטים רק מפריעים לתחבורה. והראיה — עכשיו נוסעים הרבה יותר מהר יותר נוח ומכוניות ממש מחכות לנוסעים, מצוין."**



**"טוב שיש שביתה,"** אומרת אביבה גולדשטיין פקידה תל-אביבת בת 19. "ה"אנשים קבלו פתאום מצב רוח. למרות שנוסעים עשרה במונית אחת, יש נושאים משותפים לדבר עליהם, כולם מוכנים ל"עזור וצוחקים מכל תקלה. מציד, זה יכול להימשך הרבה זמן. אינני חושבת שמגיע לחברות האוטובוסים שיעלו להם את מחירי הנסיעה. עובדה שהמחירים במונית, נוחים."

אולם שכן זה אינו גבוה משכר עובדי חברת החשמל, למי של — ואיש אינו מונע מחברת החשמל להעלות את מחיריה לצרכן ב"20% דחוק בימים אלה. ישנם בארץ תריסר סוגי עובדים המקבלים שכר גבוה. דומה, עד כה לא היה נהוג בארץ, אף לא במקרה אחד, להוריד את שכר העובדים או לצמצם את הזכויות הסוציאליות אשר השיגו, אפילו כשהן גבוהות. אם רוצה המדינה להסיר עקרון זה, עליה להכריז על כך בפומבי — ולהטיל כלל זה על כל ענפי המשק. אין כל הצדקה לכך שסוג אחד של עובדים יידרש להביא קרבן ולהגמיר את רמת-המחיה הקיימת שלו — בה בשעה שבכל שאר הענפים, המשכורת תעלה. בורה, אין אף צל של ספק כי השיטה הקואופרטיבית היא הטובה והיעילה ביותר. אין כל ספק שעם כל תסרוכותיה, היא בהחלט הרע במיעוטו. גם השיטה המונופוליסטית היא מחוייבת המציאות הכלכלית והבטחונית — כי אחרת לא תסכים שום חברת-אוטובוסים לשגר את מכוניותיה לכפלים נידחים גם כשיש רק נוסע אחד.



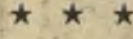
**האמת הפשוטה** היא כי עד הרגע הזה, לא ביצע רחיש חקירה אמיתית של הוצאות האוטובוסים. החקירה רות-כביכול שבוצעו היו שטחיות ביותר. מה שדרוש הוא מינוי ועדת-מומחים אויביקטיבית בלתי-ששני הצדדים לחשו לה אימון, מורכבת אולי ממומחים מחוץ-לארץ. ועדה זו תקבע את המחיר על סמך התחשיב האמיתי. ברגע שתתמנה, תתנוף ההתרגשות כערפל. בשעת מלחמה, שותק קול ההגיון והשכל הישרי. אולם מעולם לא נפתרה שום בעיה בכוח השנאה והשמחה-לאידי.

מהם יקבל תמורת כנייתו כמה אלפי ל"י. הוא ימשיך ל"עבוד, המשכורת לא תרד — כל שכרו של שום עובד אינו יורד לעולם במדינת ישראל. אם יפוסר, יקבל פיצויים שמנים. איש לא יפסיד — מלבד הנוסע ומשלמי-המסים.



**שמעון רמזים** שאישם מרחפת כוונה אחרת. וזו כוונה בלתי-סימפטית מאד. ערכ השביתה הציעה ההסתדרות לתת לקואופרטיבים הלי-אזות גדולות, כדי שיוכלו להמשיך ולשלם את השכר אשר הממשלה תובעת לקצו. הקואופרטיבים דחו הצעה נדיבה זו. הם הבינו את הכוונה: להקנות למשק ההסתדרותי דריסת-רגל בקואופרטיבים. מכאן היה רק צעד קטן נוסף לדרישה שניה: לתת לחברת-העובדים 50% במפעליהם.

גם בעיני סוציאליסטים, עדיף קיומו של קואופרטיב עצמאי על שירותו לתמנון הענקי של המשק ההסתדרותי המנוסה. השולח את ורועותיו לכל סינות החיים הלאומיים. קשה להניח כי הנוסעים, שטיפסו השבוע על סולמות המשאיות או נדחקו לתוך המוניות, היו עושים זאת באותה שמחה לו ידעו שהם משרתים בכך מלחמת-כוח ערומה ופשוטה בין גורמים נסתרים, לשם כיבוש משלט כלכלי חשוב.



**אשר תתנוף** ההתרגשות הראשונה של המאבק, יתברר כי קיימות שתי בעיות שאינן קשורות זו בזו. בעיה אחת היא בעית השכר. בעיה שונה לגמרי היא בעית השלטון על משק התחבורה. שכר הנהגי הקואופרטיבים (וגם שכר עובדיהם החתיים) קיים) הוא גבוה מאד — אילו בהתחשב בעובדה שעבודת נהג האוטובוס היא אחת העבודות המפרכות ביותר בעולם.

עדים, בהם מלאים האוטובוסים, הרי האוטובוס חייב להגיע לאילת, לסדום, למאות נקודות-ישוב רחוקות, כשהוא במקרים רבים כמעט ריק מנוסעים. החובה לקיים קוים בלתי-כדאיים ומסוכנים, ששום מונית פרטית אינה מגיעה אליהם, היא הצד השני של מטבע המונופולין.



**ק לעתים רחוקות** מוכן גוף לוחם לברר לעצמו את מטרת המלחמה. גם קהל הנוסעים המפורמר לא הגידר לעצמו מה, בעצם, היה רוצה להשיג. הסיסמה הפופולרית ביותר היתה: הלאמת הקואופרטיבים. אולם מחשבה שניה היתה מלמדת שזה הסתרון הגרוע ביותר היכול בכלל לקום. יש הברל עצום בין נהג קואופרטיב, המעדיף באופו-ליוני לשמור על המכוניתו ועל המפעל, לבין נהג-שכיר, שהוא אדיש למכונית, להוראות ההנהלה ולגורל התחבורה. המשכורות לא תרדנה במפעל המולאם. אולם יחוספו עליהן הוצאות כפולות ומכפולות של ביורוקרטיה. יהיה צורך במנגנון מסובך כדי לגלות גניבות ומעילות, ואין ספק שכמה חברי-מפעל מאמנים יבלו כמה שנים באמריקה ובצרפת, כדי ללמוד את בעיית התחבורה ב"פנוי-ברגרי". כל שרות תחבורה מולאם בעולם מבוסס על הפסד. אפילו רכבת ישראל, הנוסעת רק בקוים נוחים ואינה מט-ריחה את עצמה למעברא נידחות, עולה למשלם המסים 470 פרוטה לכל לירה של כרטיס. באוטובוס המולאם לא יעלה מחיר הכרטיס — אולם מסי המדינה יעלו כדי לממן את הסובסידיה הגדולה שתאפשר מצב זה. יתכן שחברי הקואופרטיבים עצמם ישמחו יותר מכל ציבור אחר לקראת הלאמה. להם אין מה להפסיד. כל אחד