

אחד - חשע - שבע - חמש

האם יהיה טוב? העיקר שלא יהיה גרוע יותר!

מה תביא 1975? האם תהיה זאת עוד שנה סתמית, שלא תתקשר בזיכרונות מיוחדים - או שזאת תצטרף לשנים 1948, 1956, 1967 ו-1973, כשנת מילחמה? האם תהיה שנה רגילה, או שנת-מיפנה היסטורית? - ואם כן - לטובה או לרעה? שאלות אלה ניקרו בלב כל אורח בישראל, כאשר נפרד מן השעות האחרונות של 1974 - השנה בה נפלו גולדה ודיין, ספיר ואבן, בה ליקקה המדינה את פיצעי

לעתיד המדינה. אבל היא הוחבאה בעמודים הפנימיים, ככרוניקה בלתי-חשובה. לפי השבועון האמריקאי האחראי ניוזוויק, הכריז מקור בכיר של אש"ף (הכוונה, כנראה, ליאסר עראפאת עצמו) כי אירגונו מוכן עתה להכיר בקיומה של ישראל, תמורת הכרה ישראלית בו, ולהתחיל במשא ומתן, כשנקודת-המוצא היא גבולות 1947. מבין שאין בישראל שום גורם רציני המסכים לגבולות 1947, ואש"ף יודע זאת היטב. כדי להגיע להסכם בין מדינת-ישראל ומדינת-פלסטין, יצטרך להשלים עם גבולות ה-4 ביוני 1967. אולם מיספר-הקסם 1947 דרוש לפלסטינים, כדי להחליק את המעבר הנפשי מאי-הכרה טוטאלית במדינה לעמדה של הכרה ודיוקים. 1947 היא תחנת-ביניים בדרך ל-1967. זהו תהליך חשוב מאין כמוהו. שום עיתון ישראלי לא מצא אותו ראוי לחשומת-לב רצינית.

שתי דמויות שתלטניות מנהלות ביניהן מאבק לחיים ולמוות - והמדינה כולה משלמת את המחיר

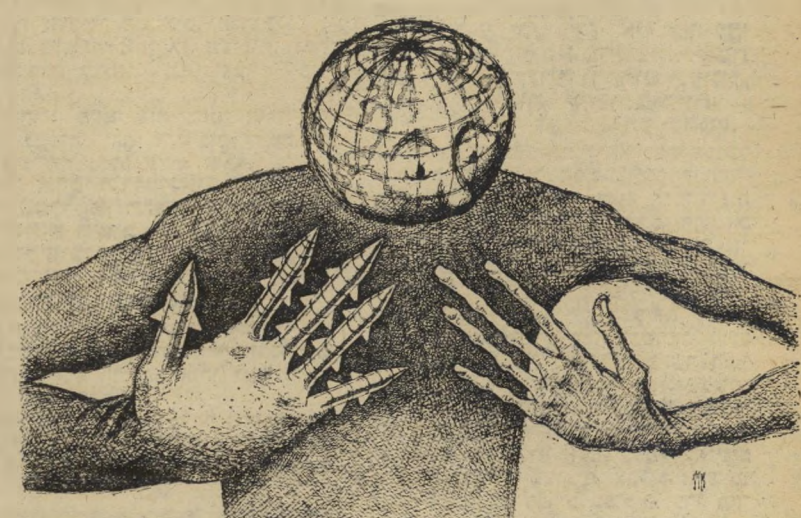
העובדים של חברתו, את הטיפול בעניינים אלה הוא משאיר לפקידים, ובראשם הר סמנכ"ל בני דוידאי, שגוא העובדים. כך נוצר הסרט, האוכל את החברה מבפנים. רוזנמן הוא מנהיג של החבריה, אדם המשפיע בנקל על חבריו, טריבון עממי, מנהיג קרבי מלידה. כלפי החברה והמוסד דות הוא מתנשא, יהיר, מעליב. שני אנשים כאלה, בשתי עמדות-מפתח כאלה, היו מוכרחים להתנגש. המאבק בין גיהם הוא לחיים ולמוות. בן-ארי רוצה לחסל את רוזנמן. רוזנמן רוצה לחסל את בן-ארי.

פיתרון היה בפי קפטיין אלמוני ה של אל-על: "תנו לי את בן-ארי ואת רוזנמן, אני אצניח אותם על אי בודד ב' אוקיינוס השקט. או אפשר יהיה להתחיל להפעיל את החברה באופן נורמלי!" הוא התכוון לשני האנשים, שההתנגשות האישית ביניהם גרמה להשבת אל-על. חברת-התעופה הלאומית הפכה כדור-מיש-חק במאבק-האיתנים. לשניהם יש תכונה אחת משותפת: עקי שנות עילאית, המלווה בביטחון-עצמי טר טאלי. אבל חוץ מזה, הם טיפוסים הפוכים.

זה מול זה

בדיחה מעופפת

ה ביטחון העצמי של בן-ארי, יש לו על מה לסמוך. בישראל אין כימעט אדם חזק יותר מאשר מנכ"ל אל-על. גם הביטחון העצמי של רוזנמן, יש לו על מה לסמוך. בארץ אין כימעט מנהיג עובדים חזק יותר ממנהיג עובדי-התחזוקה. בן-ארי שולט על הקשר המעשי הר כימעטי-יחיד בין המדינה והעולם. רוזנמן שולט על חבורת-העובדים שבילעדיה אין החברה יכולה לתפקד. כל אחד מן השניים יכול לנחק את המדינה מן העולם. השבוע הם עשו זאת - כשכל אחד מהם מאשים בכך את השני. כוחו של בן-ארי הוא בלתי-מוגבל. מ- עליו אין כלום - מועצת-המנהלים של



העולם בסוף 1974 (טיב, ל'אנספרם) יד של רעב, יד של חימום

הממשלה

השחצנות של חוסר-הכשרון

כשאין כישרון לרפא - חותכים אברים מן החי

היה זה מוצר אופייני של חבורת עסקנים, שאין להם זמן להתעמק בבעיות, אך המבקשים לעורר רושם של פעילות נמרצת ונחרצת. ועדתי-הרשם, בראשות השר משה קול, החליטה להשבית את המכונות הפרטיות פעם בשבועיים, בשבת. בשביל העסקנים הדתיים, היה זה ניצחון גדול: מילוי מחצית דרישתם לעוצר לאומי בשבתות. הדבר הזכיר את ימי-הזהר בראשית שנות ה-50, כאשר שרי-התחבורה הדתי דוד פינסק הצליח, באמתלה של חיסכון, לאסור כל תנועת המוניות בשבת ברחבי הארץ. שעוררייה זו נקברה, תוך שבועות מעטים, תחת גלי-הזעם של הציבור. אבל עצם הרעיון של השבתת מכונות לא היה נחלת העסקנים הדתיים בלבד. היו שדגלו בו כאמצעי של חיסכון. שר התחבורה דגל בו כדי להפחית את העומס בכבישים וברחובות.

מילחמת יום-הכיפורים, בה לא נפתרה אף בעייה לאומית אחד מבית ומחוץ. שתי קללות. שאלות דומות ניקרו בלב כל אדם על פני כדור-הארץ, החי את חייו על פי לוח החודשים הרומאי, ועל פי מיספרי-השנים הנוצריים. האם תחמר או תקטין 1975 את שתי הקללות הנוראות הרובצות על האנושות בכללה - מירון-החיימוש הר-הימות והתי פוצצות-האוקלוסייה הרתי-הרעב? ב-1974 נפלו ניכסון ופומפידו, ספאדרי פולוס היווני ורודן פורטוגל, היילה סלאטי ובראנד, פרון וטאנאקה, הית וגולדה. מי יהיו פרצופי 1975? העולם של 1974 היה עולם פסימי, חסר-אשליות, כימעט חסר-תיקות. כאשר התר כוננו מיליוני בני-אדם בניו-יורק ובמוסט קבה, בבירות ובחלי-אביב, ללכת למסיבת ערב-ראשי-השנה, הם היו מוכנים להסתפק במישאלה צנועה מאוד: ש-1975 לא תהיה גרועה מ-1974.

יחסים מרחביים

אשר מגיע ל-47

הידיעה הסנסציונית הנוכחה בעמודים הפנימיים

על המסך הופיע אנוואר אל-סאדאת. הוא דיבר על נכונותו לחתום על הסכם-שלום עם ישראל, ועל הפסקת הלוחמה הנמשכת מזה 26 שנים. עוד לפני שהוצפה הספיק לעכל את הדברים, הופיעו פניו של אחד מתועמלני הממשלה, באיצטלה של "מיורח מומחה". הוא הכריז שסאדאת משקר, שבעצם הוא מתכוון להמשיך במילחמה ולהשמיד את המדינה. היתה זו דוגמה קלאסית של שטיפת-מוח. נוסח ברית-המועצות. אבל מאות אלפי הצופים לא הרגישו בכך. 47 - 67 - 75. כעבור יומיים ניתנה דוגמה דומה בעיתונות. הידיעה היתה סנסציונית. היא היתה ראוייה למקום בראש העמוד הראשון של כל עיתון יומי, בגלל חשיבותה העצומה



הדיקטטור: מרדכי בן-ארי במישורו

תחזוקה, אך מזה ארבע שנים הוא הרחיק החייה של ועד עובדי התחזוקה. את הכנסותיו של בן-ארי, כמו של כל מנהל בכיר בישראל, אי-אפשר אפילו לא-מוד. הוא אישיות בינלאומית, אורח העולם, ויכול לחיות כמו מלך בכל מקום - אם יש לו הזמן לכך. הוא שכח מזמן מהן בעיות פרנסה. רוזנמן חי ברחובות בדירה בת חמישה חדרים, שאותה קנה בעורת אבי אשתו. הדירה עלתה 170 אלף ל"י. מקופת התג' מולים של אל-על קיבל הלואאה בסך 7000 ל"י. הוא נוהג במכונית שברולט, דגם 64, העולה כיום כעשרת אלפים ל"י. לדבריו הוא משתכר 25000 ל"י נטו לחודש, כאשר הוא עובד בשבתות ובימי ו' אחריי הצהריים; אך משכורתו הרגילה, לצורכי מילואים ומחלה, היא 1800 ל"י לחודש. המשכורת ברוטו היא, לדבריו הנהגה, 5000 ל"י. בן-ארי הוא איש-מנהל מוכשר, דיי נאמו של בן-אדם, שהפך את אל-על ליח אחת החברות המצטיינות. אך אין לו יחס לבני-אדם, אין הוא מסוגל להתחשב ב-ריגשותיהם, ואין לו גישה כלשהי לאלפי

היא היא בדיחה מעופפת. חבריה מכה נים בה בעיקר כדי לזכות בטיסות ללא ספור, חינום, ואף לא יעלה בדעתם לזכות את הענף שעליו הם טסים, על-ידי התנגד שות עם בן-ארי. שליטתו במיצרך המבוקש ביותר במדינת ישראל - כרטיסי-טיסה חינום - מאפשרת לבן-ארי לשחד את כל כלי-התקשורת, הר מיפולגות והמוסדות הממלכתיים. שום עיי-תונאי לא יעלה בדעתו למתוח ביקורת על אל-על, ואם ינסה מי מהם - שום עיתון לא יפרסם את דבריו. בכנסת כימעט מ' עולם לא היה אף ח"כ אחד שהיה מוכן להתקיים שרי-התחבורה הוטר שלו. את ההסתדרות, שהיא שותפה בבעלות של אל-על, הוא מחזיק בכיס הקטן. כוחו של רוזנמן נובע מקור אחר לגמרי. לעובדי-התחזוקה יש מונופול מוחלט. אי-אפשר להחליף אותם. אי-אפשר להתקיים בילעדיהם. אי-אפשר להחליפם בחיילים או במפירי-שביתה - כי אין קברניט שיעז להמריא במטוס כשאין הוא בוטה לחלוטין בטיב עובדי התחזוקה של הכינהו לטיסה. עבודתם של פועלי התחזוקה היא קשה, אחראית מאין כמוה,