

(המשך מעמוד 3)

בשעתו חילק סטאלין כוח זה לשנים, הפי ריד בין "המשרד לעניני פנים" (מ.ה.ד.) ובין המיניסטריון לבטחון המדינה, שהוא מעין בולשת מצומצמת יותר. תמורת הסכמתו לפרשה זכה עתה ברעה בביטול הפרדה זו. הכוח העצום של הבולשת שוב רוכז ביד אחת, ידו שלו.

**ז'וקוב חזר.** המתחרה הגדול של הבר לשנת הוא הצבא הסדיר. כמו בכל מדינה, קיימת שנהא אינסטיטוטית בין הקצינים הסדירים לבין מפקדי הבלשים, שהרגו לא פעם קצינים שחפרו בהם. הצבא לאומני יותר, קומוניסטי פחות. סטאלין גיבש בו מחדש את המסורת של צבא הצאר. הי צבאנו נשארה נאמנה למשטר, כיון שראתה בו מגשים השאיפות ההיסטוריות של העם הרוסי. נאמנות זו היתה קשורה במידה רבה באישיותו של סטאלין, שהוכיח כשורן רב בגיהול הצבא בימי מלחמת העולם השניה (בניגוד להיטלר, שמירר את חיי קציניו). עם מות המנהיג התערער מצב זה. כל תקוות מתנגדי הקומוניזם היו תלויות במאבק בין הצבא והבולשת, בין המרשאלים המפור ארים של מלחמת העולם לבין מנהיגי המפי לגה, כשם שהתקוות להתמוטטות המשטר הנאצי היו תלויות, בשעתו, במאבק בין הגנרלים לבין הוסי.

מלוקוב ובריה נמנעו סכנה זו על ידי כך שהקצינו לצבא חלק ניכר מאד בירושה, נתנו לו ערובה לעצמאותו. מעשה זה של פיוס, שהתמל בדמותו האחרונה של הגנרל ז'וקוב, כובש ברלין, שנעלם מן האופק הפוליטי אחרי שהתחיד עם הגנרל איינוהאר, ז'וקוב הוא גבור הקצינים הצעירים בצבא הסובייטי. החד זרתו לתפקיד מרכזי באה לרוכשו את לבם, לפחות בתקופת המעבר.

מיניסטריון המלחמה נמסר לשלושה מרשאלים: בולגנץ, ואסיליבסקי וז'וקוב. בניגוד לז'וקוב, הרי ואסיליבסקי הוא איש מפלגה טהורה, גנרל פוליטי. גם בצבא הרוסי, איפוא, פשרה זמנית בין שני האגפים.

**מלחמה על-תנאי.** כל הפשרות האלה הן מטבען זמניות. הן מסמלות את הנכונות הכללית לנהל את המאבק על הירושה מבלי לפגוע בירושה עצמה. מתנגדי ברית-המועצות ישלו את עצמם אם יקו שהסכמה כללית זו תופר, ושאחד הצדדים הלוחמים יהיה מוכן לעשות יד אחת עם מחנה המערב כדי להתגבר על מתחריו.

אולם בתוך מסגרת זו יתנהל בחודשים ובשנים הקרובים מאבק איתנים, אשר רק תוצאותיו יתודענה ברבות הימים בתוך מלני קוב, איש המפלגה, ברעה, איש הבולשת, והמרשאלים של הצבא, יצטרכו להיאבק עד ההכרעה. לא תהיה יציבות למשטר הסובייטי בטווח ימצא איש אחד — יורשו של סטאלין.

**לא תהיה מלחמה.** אחת התוצאות של מאבק זה תהיה הקטנה נוספת של סכנת מלחמת העולם, לפי שעה.

איש ממנהיגי ברית-המועצות לא יהיה מעורב גני לצאת למבחן היצוני עליון כל עוד אין אישיות מרכזית המלכדת את כל ענפי הימשטר, כפי שעשה זאת סטאלין במלחמה האחרונה. מלחמת-יורשים מחלישה את יציבות המדינה, ואין לצפות להתמודדות חריצנית עד אשר תסתיים.

יוסף סטאלין היה ידוע כאדם זהיר, רחוק מכל רוח הרפתקנית. לפי כל הסימנים ירשור תלמידיו תכונה זו ממנו.

**מלנקהיזם.** ההבל העיקרי בין המאבק אחרי מות לנין ובין המצב הנוכחי הוא, כי הפעם קיים מתנה קומוניסטי גדול גם מחוץ לגבולות ברית-המועצות.

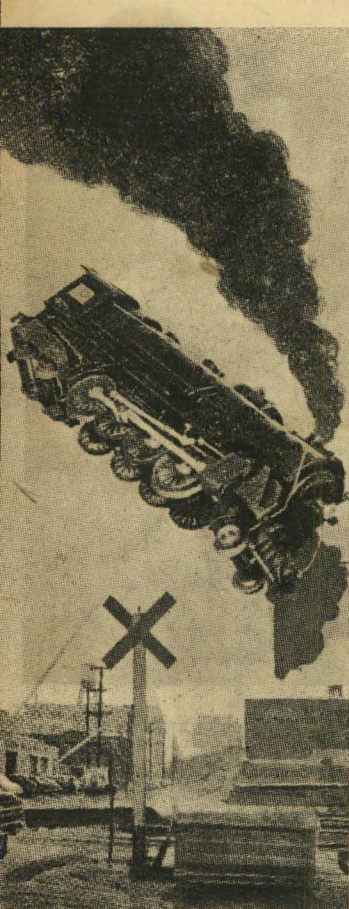
לא זה בלבד שהיורשים יצטרכו להתחשב במצב השורר בדימוקרטיות העממיות, אלא שמנהיגי סין, פולין, הונגריה וחבריהם יקחו בלי ספק חלק בהכרעה על הירושה. גם פה עלולות להיות הפתעות. בפולין ובגרמניה המזרחית, למשל, שולט המרשאל רוקוסובסקי, קצין מקצועי שישב ארבע שנים במחנה ריכוז סובייטי כחשוד בטרורצקיות. רוקוסובסקי הוא אויבו המושבע של מנג'ון המפלגה. הוא עלול להתגלות כתומך חשוב בכוח הצבא והמרשאל ז'וקוב.

לעומת זאת, איש אינו יכול לדעת מה תהיה השפעתו ועמדתו של מאו טסה-טונג. מנהיגם של 500 מיליון סינים, העולה בשיעור קומתו על כל יורשי סטאלין. הוא עלול לתמוך באחד היורשים. והוא עלול גם להיסיק את המסקנה שבמצב החדש מגיעה לו מידה בהרבה יותר גדולה של עצמאות.

בסיסמאות המפלגה הקומוניסטית קשורים השמות מארכס, אנגלס, לנין וסטאלין בשרשרת אחת. יעבור זמן עד אשר תוסיף היסיסמאה את החוליה הבאה. לפי מיטב הסימנים יהיה שם התורה החדשה: מארכסיזם-לניניזם-סטאליניזם-מלוקוביזם.

# חקירה מיוחדת

# מוות על פסי הרכבת



שבתגנשות שיגרתית עוצמת המהלומה שווה, בדרך כלל, לגבי שתי המכוניות, ויתכן מאד כי נוסעיהן יישארו בחיים, הרי משקלו של קטר (60 טון לפחות) אינו משאיר מקלי הי רכב אלא גרוטאות בלבד, לעתים אף גורר אותו למרחק רב, מרסק את כל חלקיו — ואברי היושבים בו.

**מחסומים בכל הצטלבות.** בארץ יש גם שלושה סוגי מעברי מסילות ברזל:

- מעבר בעל מחסום המופעל על ידי אדם.
- מעבר ללא מחסום שתמרורי אוהרה אחי דים ניצבים במרחקים שונים, כ-100 מטר משני צדי.
- מעבר ללא מחסום, עם שלט אוהרה אחד מכל צד.

בסוג השני של המעברים, שרובם נמצאים בשטח מישורי בעל שדה ראייה נרחב, אירעו רוב התאונות. מכוניות, שלא ניסו כלל להיעצר, למרות שלטי האזהרה, הופתעו בי שניה האחרונה, למרות שנהג הקטר הפעיל את צופרו. צפירת הקטר נבלעה ברעש הי מכונית.

במעברים אחרים, בדרך עפר צרה, היה אחוז המקרים קטן ביותר. אך למרות הכל נשארו מקומות אלה מופקדים לפורעניות. מאידך, הוכיחו המחסומים, שאינם רבים בי יותר בארץ, את יעילותם, מנעו לגמרי את התאונות.

הפתרון, בדרך ההגיון הפשוט, היה צריך להיות ברור: הקמת מחסומים בכל הצטלבות מסילת-ברזל. אולם פתרון זה לא נראה פי

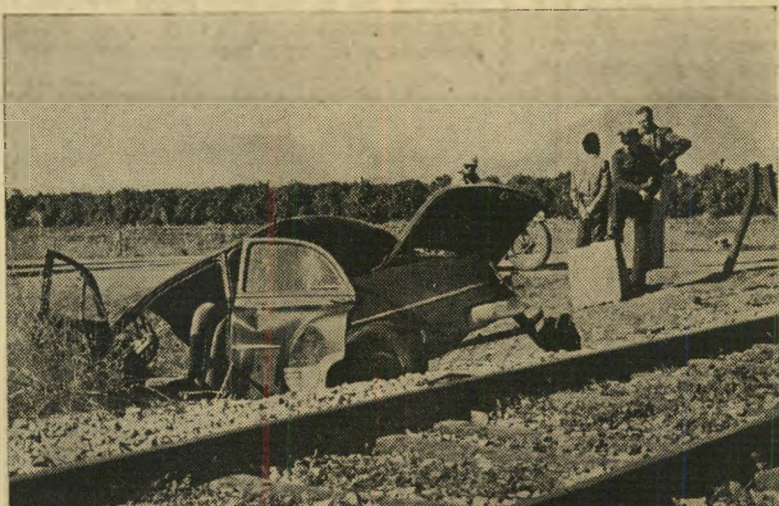
נהג מכונית החוצה מסילת ברזל תמה ל"עתים: כיצד, בשדה ראייה כה רחב, תיתכן התנגשות ברכבת?

למרות העובדה כי בארץ ממעטות הרכבות לנוע, אירעו בשנים האחרונות תאונות מחרדות, השאירו על הפסים כלי רכב מרוסקים לחלוטין וקרבנות אדם לא מעט. לתאונות אלו, שהיוו לא יותר מ-0.8 אחוזים מ"גות כלל תאונות הדרכים בארץ, היה הד חזק ביותר בצבור. הסיבה לכך היתה נעוצה בי אותה נקודה פסיכולוגית של האדם המוצק, שהורגל להתחיש באדישות מסוימת להתנגשות מכוניות, אך המתחלחל כל אימת ש"מרחשת תאונת מטוס, או רכבת.

הסיבה ליחס זה מקורה, בעיקר, במיעוט היחסי של אסונות מהסוג השני, דבר שנטע בלב האדם בטחון מסויים, שהועיל, אולי, במה שנוגע לטיסה, הויק לנהיגים שחצו בלי זהירות את מסילות הברזל במכוניותיהם.

בשנות המנדט נרשמו כמה וכמה תאונות מחרדות במעברי הרכבת מחוץ לערים הגדולות, מקום שם לא הוצבו מחסומים. רכבת ריסקה, לפני כ-10 שנים, מכונית אנד גושה, הרגה כ-20 ופצעה 20 נוספים. דבר האסון הדהה, אותה תקופה, משך זמן ארוך, הפך לנושא השיחה העיקרי בארץ.

**צביון רגלי.** מאותו יום לא השתנה מי אומה, לבד מכמה תמרויים המעידים על קרבתם של פסי רכבת ואשר הוצבו בכל פרשת כביש-מסילה, לא נעשה דבר בכדי לעצור בעד התנועה הסואנת של העורק הראשי במדינה.



**הפעות היקרה.** נהגה של מכונית מפוארת זו חשב כי יוכל לנצח את הרכבת במעבר כביש רמלה-תל-אביב. הטעות עלתה לו בחייו: הרכבת מחצה את המכונית, הנהג נהרג. התמונה משמאל מעידה על עוצמת הי התנגשות: הציר האחורי הדביר את האחר הי קדמי, ארבעה גלגלי המכונית הודבקו זה לזה.

להיפך, ההפסקה הממושכת בתנועת הרכבות, שחלה לאחר סיום מלחמת השחרור, השכיחה מלב הנהיגים את סכנת הקטר הכבד. הם זה רו ללא מעצור, חצו את הפסים שכמעט החי ליו, לא השתחררו מנהיגם זה גם לאחר הי מדינת ישראל הגישה בתרועת נצחון את רכבותיה לציבור.

הרגל זה לא אחר להביא תוצאות. סנדר נמעך תחת גלגליו של קטר בחולדה, מכונית הרוצפה למרחקים מעוצם התנגשות, ולבסוף, אירעו שני מקרי תאונה בהצטלבות עכו. לכל אלה לא היה צביון של תאונה רגילה. בעוד

**החלום המסוכן.** פסיכולוג ידוע הסביר תוצאות התנגשות בין מכונית לבין רכבת ברכו. אולם זהו חלום בלבד — חלום הנג

שוט כל עיקר לגבי משרד התחבורה, שתקציבו לא הרשה לו להעסיק בכל מקום אדם מיוחד, לבנות לו בית מגורים, להתקין את המתקן היקר.

בארצות חוץ רבות, אין שמירת המסילות התעסוקה היחידה לאדם כזה. הוא מנהל משקי קטן, עובד בו במשך היום, וכשעומדת לעבור הרכבת, הוא מניח את כלי עבודתו, ניגש לחסום את הכביש בעד המכוניות. בתנאי הארץ דבר זה הוא כמעט בלתי אפשרי. רש במקומות יחידים, שרידים מימי המנדט, נש

