

שיא חדש בביזבז המיליונים של אוכלים, ובקניית אישים ומפלגות

לאות דאז, שבאה להשיק את דניאלה. אשתו של בקר השיקה את חירם. ושוב רישום בספרייה השבועית: צ'ק של 5000 דולאר, שנשלח למעון ילדים ישראלי, בתיחכה של מרים אשכול.

ועוד רישום: פסל ליעקב שמשון שפירא, שר המשפטים, שהיה או פרקליטו של הלוי. חברת שפירא, פירון, אלכסנדרוני המשיכה לייצג את האינטרסים של הלוי, גם אחרי ששפירא פרש ממנה ובנו נכנס למלא את מקומו בה.

פקיד גבוה אחר, שאין לו מה להצטרף על קשריו עם הלוי, הוא המפקח הימי של משרד התחבורה, המהנדס מרטין אקדיש. מכל המהנדסים הימיים, מצא הלוי כי דווקא הוא מוכשר וראוי לתכנן את ביל"ו. אקדיש נטל חופשה של שנה מעבודתו הממשלית, חית, התמסר לעבודה פרטית אצל הלוי.

★ ★ ★ השבועות מנופחים

הדברים האלה יכולים להסביר מדוע היתה קיימת במוסדות הממשלתיים היתאמים נטייה לתת הלוואות להלוי, אבל מה היה עניינו של הלוי להיכנס ל"עסקים אלה, שמומחים הזהירו מפניהם, כי רק יגרמו להפסדים?

פרשת הבנייה של ביל"ו תסביר: את הרח"ח של עשה — או קיומה לעשות — מאיר הלוי, לפני שיצאו האוניות מהמספנות. כנהוג במספנות, מתחילה בניית אונייה לאחר שהזמין משלם במזומן 20% מה המחיר, ומביא ערבות טובה של 80% הנות רים. הערבות, ככל המקרים האלה, היתה מצד ממשלת ישראל — והיא ניתנה על סמך החשבונות שהציג הלוי ככוננים. אבל חשבונות אלה היו מנופחים. את ההפרש קיבל הלוי כדמי-עמלה מהמספנה. עמלה זו הגיעה, בסך הכל, למיליונים.

אבל גם את 20% שעליו היה להשקיע במוזמנים ידע הלוי לחמור בצורה שתכנס לו רווחים נוספים. את המנוע של ביל"ו, למשל, קנה בהקפה מתברת פיאט, ונתן או"ת למספנה, במקום 20% במוזמנים. את הפלדה לבניית האונייה קנה בארצות-הברית — גם כן בהקפה — ומכר למספנה במו"מ מנים, תמורת ריחוף.

מזון למחשבה: ביל"ו עלתה, לפי החשבון שהגיש הלוי, 6.25 מיליון דולאר. המספנה שבנתה אותה הציעה, בכתב, לבנות אונייה דומה, במחיר בסיסי של 4.5 מיליון דולאר. פריט נוסף: כאשר הוזמנה נילי במספנה בגלאסגו, התעורר חשש במשרד התחבורה בישראל, שהמחיר גופא. יצאה משלחת לחקור — ותוצאות חקירה זו לא פורסמו.

★ ★ ★ גידויים לא נעימים

אבל כל הרווחים האלה לא הספיקו לו. הוא פיתח מקור רנוסף: כל פעם, עם גמר בניית אונייה, היה מוצא בה גנבים לרוב. כך סירב לקחת את אורורה — עד שהיפא נים הציעו לו הנחה של 200 אלף דולאר, ובלבד שיוציא אותה מהמספנה. הוא עשה אותו דבר למספנה ספרדית — וזו הס' כימה להעניק לו הלאה של שלושה מיליון דולאר, שישתק.

מישהו — בעזרתם האדיבה של לחשני ה"לוי — בדחלילי חחרם הערבי. "חברות זרות יפחדו להעביר נפט לאילת", אמרו הלוחשים. "אניית צי"ם יכולה להיתקל בהתנגדות מזו" ינת של הערבים במיצרים."

לכן יש לקבל את הצעתו של הלוי. שיקים חברה מיוחדת לצורך זה, יפעיל את האונייה תחת דגל זר אך לפי הנחיותיה של ממשלת ישראל. תעסוקה לאניה היתה מוב' תחת מראש: חוזה-חכירה לעשר שנים, ממש מיכרה זהב.

★ ★ ★ עז שם אחותו של הירדן

אחרי שהמדיניות אורורה הושקה על מי מנוחות, הבין הלוי כי סוף-סוף מצא את המדינה שתהפוך אותו למיליארדר: לא איטליה, גם לא שווייץ בה התיישב לאחר מכן, כי אם אותה מדינת ישראל, שנראתה לו צרה מדי לפני שנים כה מע' טות. הוא פשוט תפס את העקרון: להתיידד עם האנשים הנכונים, להזמין אותם לאירופה, לתרום לקרנות מפלגתיות, ולדבר ברמה על חזון העצמאות הכלכלית.

אחד מאורחיו בשווייץ היה מזכיר ההס' תדרות, אהרן בקר. גם ידידות זו מצאה את ביטוייה בעסקה: חברת הריג ההס' רותית יונה נכנסה לשותפות עם הלוי, לרכישת ספינת-הדיג חירם.

ואחרי הדיג — הנוסעים. גם כאן רעיון גאוני: מוטל צ'ק. ביל"ו ונילי נבנו כאר' ניות-מעבורת, שאינן מחייבות את בעלי המכוניות להפליג בתנאי לוכסוס.

כאשר אך הגושו התוכניות הראשונות של ביל"ו, שלחה צי"ם תזכיר לממשלה, בו הזהירה כי האניה תפשוט את הרגל. אך להלוי היה ידיד נאמן מאד: צבי דינשטיין. הוא הכריע לטובתו, והכניס את הממשלה לעסקי-ביש של מיליוני דולאר. לאות הוק' רה קרא הלוי את אוניית-הנוסעים הגדולה על שם אחותו של דינשטיין: נילי מכנס.

בספרייה-החשבונות של סומרפין בגינה נתגלו השבוע שני רישומים מעניינים: אחד על מתן צ'ק על אלף דולאר לדינשטיין, ואחד על מתן פסל בערך של 500 דולאר כמתנה — אף הוא לדינשטיין.

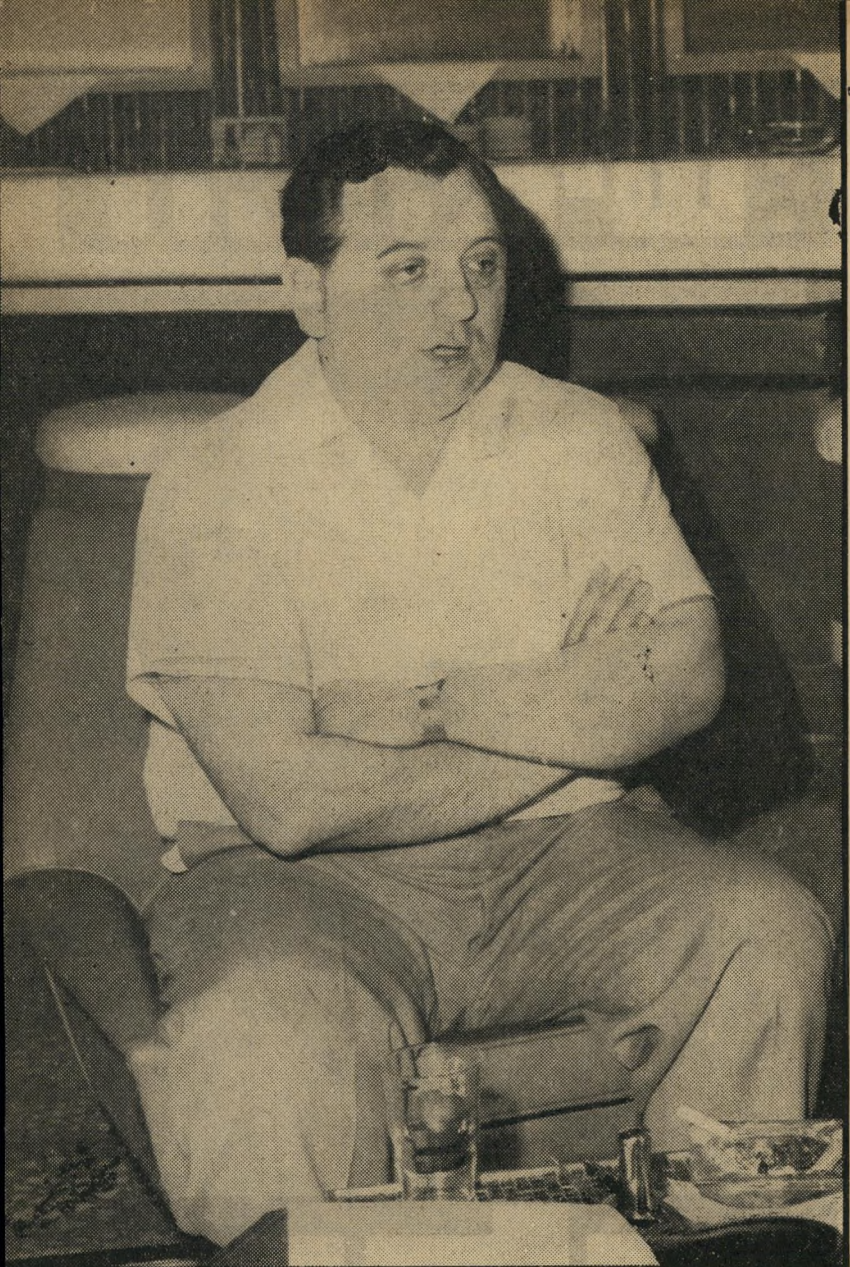
דינשטיין, כיום סגן שר הבטחון, הכחיש שקיבל את הפסל, והניח שהצ'ק — אם אמנם הגיע אליו — הועבר לאיזה מוסד צדקה הראוי לו.

אלא שבאותם ספרי-חשבונות מופיעים גם תשלומים למוסדות שאין להם כל קשר עם צדקה: תנועת החרות, ומפא"י, ואילו בישראל, גילה השבוע פקיד גבוה של ה' חברה, שהתרגז על העלאת בעיה זו ב' כנסת על-ידי רפי: "גם להם שילמנו! יש בחפה קבלה על 5000 לירות!"

הלוי לא חילק ניק צ'קים ויצירות אמנות. הוא היה נדיב מאד במה שנוגע להזמנות ואירות בחו"ל. פעם עשה זאת מסיבות עסקיות ישירות: כאשר הזמין את מרים אשכול לגלאסגו, להשיק את נילי. פעם אחרת היתה זו רות דיין, אשת שר החק'

השם מורכב מראשי התיבות של Société Mercantile et Financière

(חברה למסחר ומימון בע"מ).

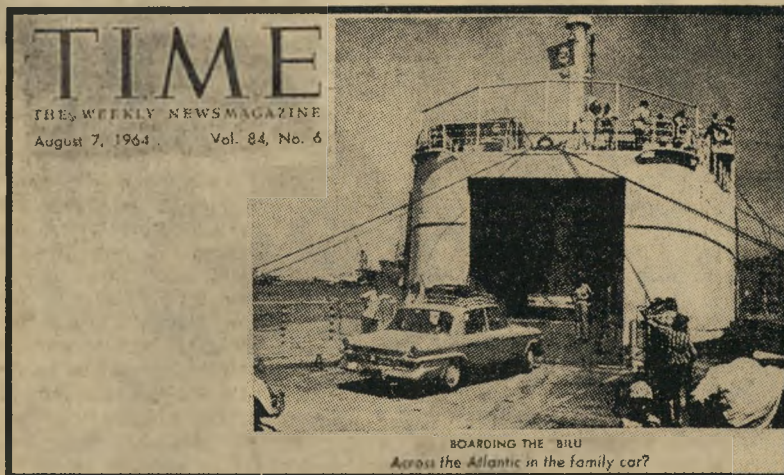


„אונאסים הישראלי“
כך אהב מאיר הלוי שיכנו אותו. משרדו בגינה היה גדול ומשוכלל, מצויד במיטב אמצעי-התקשורת המודרניים ביותר. מחנו ניהל דיקטטור את כל עיסקותיו המפוקפקות.

בפועל, מכספי האורח, לאחר שהלוי לא יכול היה לעמוד בהתחייבויותיו למספנות. במיקרה אחד לפחות, ויתרה ממשלת יש' ראל על המשכנתא שלה. על כך החליט צבי דינשטיין, בנסיון גואש להציל את ידידו. הוא שיכנע את סר אייזק וולפסון להעניק הלאה של 4.3 מיליון דולאר לסומרפין. חלפסון הסכים — אך רק אחרי שממשלת ישראל ויתרה על המשכנתא הראשונה ש' היתה לה על אורורה. והפכה לגושה מספר שלוש — אחרי חלפסון והבנקים השווייציים — באונייה זו.

השווייצים, החרדים לכספם, מאיימים ל' חשוף סודות לא נעימים. וכהוכחה לרצי' נות כדונם, הדליפו את הפרטים על הצ'קים לדינשטיין, למרים אשכול, לחרות ולמפא"י. הם רמזו, כי אם ממשלת ישראל לא תמצא דרך לפצות אותם — על שהאמינו שהלוי קשור עמה — יבואו גילויים הרבה פחות נעימים.

כל זה, הודות לאותו מיליון דולאר. אבל יש גבול גם לבה שלהטוטן כמו הלוי יכול לעשות עם סכום זה. לכן הוא היה צריך תמיד אשראי. גם בזה עזרה לו ממשלת ישראל — אם כי לא מפורשות. היא פשוט הניחה לו לסחור בשמה הטוב. מי שמצטער על כך היום מרה הם קבוצה של בנקאים שווייצים. במקום לדקדק ע' היסוד, השתכנעו ממראה עיניהם כי הלוי הוא מיליונר גדול. חשוב מזה: הם השתכ' נעו, כי מאחוריו עומדת ממשלת ישראל. לכן היו מוכנים להלחם לו כמעט כל מה שביקש. בסך הכל: כשמונה מיליון דולאר. הם אפילו לא הטילו משכנתות על ה' אוניות שהוא הזמין, אלא הסתפקו ב' שטרות שלו. ואילו ממשלת ישראל לקחה, לפחות, משכנתא על האוניות. בצורה זו, תוכל לכסות חלק מן הערבויות שנתנה לו, והמסתכמות ב'18 מיליון דולאר, או 54 מיליון ל"י. חלק מערבויות אלה כבר שולם



השבועון האמריקאי טיים הקדיש כתבה ותמונה לאניות המעבורת ביל"ו, הילל את הרעיון של מוטל צ'ק. ניבא לו עתיד מסחרי מזהיר. אבל כבר אז היה ברור שהאניה נכשלה בקו ישראל-אירופה.

קניית „נילי“
מאיר הלוי ונציג המספנה הסקוטית, שבנתה את אניית המעבורת השנייה, בעת חתימת החוזה. עומד משמאל: מיכאל צור, שהיה בזמן רכישת האניה מנכ"ל משרד המיסחר והתעשייה, בימי פינחס ספיר.