

**אתה נוסע במונית-דע מדוע כועס הנהג  
אם אתה בעל מונית-דע מי סידר אותך**

**משפטים הבאים** לקוחים מתוך רומן של רמי: דו"ח הוועד המבקר של מועצת סועלי תל-אביב. וכך נאמר בו: "יש בזה יותר מפגם אסתטי, כאשר חבר העומד בראש מוכירות אגודה מיקצועית מקומית, ועד כדי תפקיד יושב-ראש אירגון ארצי הרווח החיה בה, ישמשו בעת ובעונה אחת כיבואנים וחולשים על דרכי ותנאי רכיסת וקבלת מכוניות לחברי האירגונים... מן הדין הוא שיבואן או באיכות חברה, שרוחמים אישיים בפניו, לא יהווה באותו זמן גם שליח-ציבור הרוכש את הסחורה מידי אותו אדם, ושבדיו ההשפעה המכרעת להוות לחץ — ולו בעקיפין — לרכיית שנת מכונית על-ידי הפרט, הכואית לו כסוף חר, יתעסף באיצטלא של חבר הנהלה וישמש בכהונה הראשית של אירגון ארצי. מילים מסובכות, שמאחריהן מסתתרת שעוררייה המרתחה אלפי הנגימוניות בארץ. שעוררייה הנוגעת לראשי אירגון המוניות, שהעניקו לעצמם את הכוחות להיות גם יבואנים של מכוניות לחברי-האירגון.

**ר, לא רצינו שהסוכן ירוויח!**  
**בעייה המועיקה על בעלי-המוניות**  
ה בארץ, מזה שנים אחדות, היא חידוש המשק שלהם. המכוניות התבלו, ויש צורך להתליף את מרביתן. הופעת מכוניות חד מרצדס של הגדה ועזה בכבישי-הארץ, ער דדה אותם לקינאה. הם מכרו את מכוניו תיהם הישנות, כימעט בחינם — 700 או 800 לירות — ושקעו בחובות של אלפי לירות כדי לרכוש מכוניות דיוזל נוצצות. הראשון שקנה היה אוחך ערבי מהמשורלש, ישר מחברת כולמוביל, הסוכנת התיפאית של מרצדס, במחיר 23 אלף לירות.

ממשיך דהאן: "בהתחלה בדקתי את הטקטי ואמרתי שאסור להכניס מרצדס. המנוע קטן, לא יכול לעמוד בעומס-העבודה. מנוע פרקינט של 23 כוח-סוס כמו בקורנדו, לא טוב לירושלים. ה-19 כוח-סוס שבי מרצדס בטח לא טוב!  
"בהתחלה לקחנו שתי מכוניות מרצדס לנסות על קו ירושלים, וזה לא היה טוב. לא רצינו שהאירגון יקנה בכלל. אבל זה התחיל דחאק בתחנה שלי. הנגימונית, דני לולאי, היה הראשון אצלי. הוא התחנן: ויתרתי לו, ונתתי לו להכניס. אחריו בא השני שהיה מוכרת מכונית, אחרי תאונה, ואיפשרתי לו. כך נכנסו חמש מכוניות ל-תחנה שלי, וכולן לא היו בסדר. זה היה הדפקט של עומס-עבודה. ניסו לטמטם אותי בחברה, אבל לא הצליחו. במרצדס יש מנוע פישפשו!"

הביקוש גבר, בינתיים. וכל 204 המכוניות שהוזמנו על-ידי האירגון — נחספו על-ידי נהגי המוניות. האירגון גם סידר להם הלחות באמצעות הבנקים. הם כינסו אספת והסבירו את המיבצע. המחיר נראה סביר — 20 אלף לירות.  
**גם אני נפתי בצדחת!**  
**ינתיים, התאמתו אזהרותיו של דהאן, והנהגים התחילו להתלונן. יש לי את המכונית מזה תישעה חודשים, העידי השבוע רומנו חלפו, נהג מונית מדגם מרצדס 68. בעיות היו מהתחלה. הלכתי לבן-חיים מחברת כולמוביל, להתלונן על**

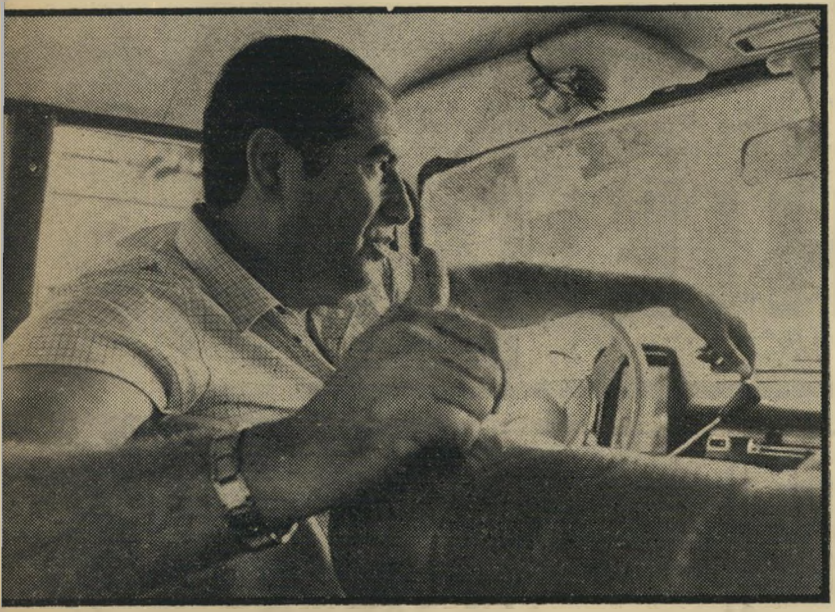
**עיסקה חדשה**

**עקתו של פליקס כהן על עולות**  
מכוניות-המרצדס כבר לא שינתה דבר: כולן נמכרו. אפשר היה לצפות רק, כי מבחינה עקרונית ישתנה משהו: שנציגי הנהגים יחדלו להיות יבואנים. אולם הסתבר, שאחרי שהצליחו עם ה-מרצדס פנו ראשי האירגון לצ'קרים. אלה טובים יותר, הבטיחו. ואומנם, חברת אביב של קרמר החליטה את כל מכוניות המרצדס שלה במכוניות צ'קר אמריקאיות.



**הסכים לעיסקה**  
אלי דהאן אחד מראשי אירגון נהגי המוניות. בדק את המרצדס, קבע שהיא לא טובה ולבסוף הסכים לעיסקה.

**מוניות ושעמה דפיקה**



**דפיקו אותי!**  
מתלונן נהג המונית רומנו חלפו, שקנה את המרצדס בשו"תפות עם אחיו. הוא שבע ממנה צרות: התחלקה והתנגשה בעץ, אוכלת שמן, לא סוחבת. "משרד התחבורה, או האירגון, היו צריכים להזהיר אותנו!"

גם לגבי המכונית החדשה היו טענות לנהגים: בעיקר בקשר למחיר — 26 אלף ל"י. אבל אין ברירה, הסביר אפרים רז, בשבתו ליד הגה של צ'קר. היתה לי מכונה ישנה והנוסעים לא היו מעוניינים. עכשיו כל האוטו חוב.  
אפשר אומנם לקנות את הצ'קר דרך מואיו קרסו ובניו, סוכני החברה האמריקאית, אולם קרסו דורש אלף לירות יותר. טען פליקס כהן: "ראובן קרמר לקח לי עצמו את רשיון-היבוא, ועשה הסכם עם החברה של קרסו — שרק דרכו יוכל למכור את המכוניות. המכונית עולה 26 אלף לירות עד שהיא יוצאת לבניו. קרמר טוען שקרסו מרויח אלף לירות למכונית, ואילו

הקילקולים שיש לי כל הזמן, ובן-חיים אמר: זה מה שקבע האירגון שלך, אנו לא מכירים אותך!"  
ועכשיו המכונית התחילה לאכול שמן. אני ואחי, שנינו צריכים לחיות מהמכונית, לפרנס שתי משפחות. והיא — אוכלת שמן, מתחלקת בכביש.  
התחלקתי, נכנסתי לעמוד, אחי עוד מעט נהרג. היום כל בעלי מוניות מרצדס יודעים שהמכונית מתחלקת. ביטוח עולה אלפיים לירות, ואין לי כסף. יש לי חוב גדול. את המכונית הקודמת שלי מכרתי ב-800 לירות. כשהלכתי לקנות מודל '67, באופן פרי-טי, שמעתי שיש בעיות. על '68 אמרו שיש שינויים, ואתה תהיה מבסוט. קניתי '68 ואין שינויים. רק במראות! המנוע, הספרי דבנדים — הכל אותו דבר.  
גם פינקלשטיין, שיושב בבית ברנר, אחד המוכרים של אירגון בעלי המוניות, אמר: גם אני נפלתי בצלחת! ביקשתי מ-מפקח התחבורה להשתמש שוב במכונית הישנה שלי, קרייזלר מודל '54 במצב טוב. עכשיו אני מחטש קונה למרצדס. אם יתנו 18 אלף — אמכור.  
"אילו הייתי קונה ישר מהחברה, הייתי מחזיר לה. אני אכתוב למרצדס בגרמניה, כי כולמוביל לא רוצה להכיר בי. אמרת: תיפנה לאירגון שלקח ממך את הכסף. הייתי בגרמניה לפני חודש, שאלתי שם מה המחיר. אמרו שרק בחישה יודעים את המחיר, כי רק בחיפה יש מכוניות עם שיב עה מקומות. המודל האוריינלי — זה עם חמישה מקומות."  
הוסיף חברו לתחנה: "חביבי, זאת בכלל לא מונית. זאת דפיקה!"  
**החזירו רבע מדיין**  
**כך התקרבו הבחירות לאירגון**  
נהגי-המוניות. הנהגים כונסו ונאמר להם כי כולמוביל החזירה רבע מיליון לירות לאירגון, והכסף יחולק בין רוכשי המכוניות — 1100 לירות לכל אחד: רצינו שהנהגים יצביעו שבבילנו בבחירות," הודה גלוית אלי דהאן.  
אך צעד זה לא השתיק את התלונות. להיפך: התחילו לשאול — מה פיתאום התי-

אחריו נהג מונית מנתניה, במחיר 21 אלף לירות. ועוד נהגי-מוניות, ששילמו 20 אלף לירות עבור מכונית. "המחירים ירדו בהתיאם למדד," הסביר פרקליט החברה.  
מי שעקבו בעניין רב אחרי התפתחות זו, בתוקף תפקידם, היו ראשי אירגון-המורניות: אלי דהאן, מנהל תחנת מוניות מרכז, וראובן קרמר, מנהל תחנת מוניות אביב.  
הם החליטו לא לתת למצב הפראי, בו כל נהג רב על המחיר והתנאים, להתמשך. בהיותם מנהיגים אחראים של ציבור הנהגים, קבעו שהרכישה תיעשה דרכם. הם יהיו סוכני-מישנה לייבוא מרצדס.  
אם לא היינו נכנסים לתמונה, טען דהאן, "המכונית היתה עולה 23 אלף, לא רצינו שכולמוביל תרויח כל-כך הרבה."



**"שעוררייה!"**  
זועק כהן, שהאשים את ראשי האירגון במכירת מכוניות גרועות.