



העולם הזה, שבועון החדשות הישראלי. המערכת והמינהלה: תד' אביב, רחוב גורדין 3, פלמון 03-243386. תאריך: 136. מען מברק: עומד פירס. מודפס ב'הדפוס החדש' בע"מ, תל-אביב, רחוב בן אבינדר. הספה: "גד" בע"מ. גרופות: "צינקוגרופיה כפסי בע"מ". חקור הראשי: אורי אבנרי. המוציא לאור: העולם הזה בע"מ.

ק/א יר

כי האניות עומדות למכירה. כתוצאה מכך קיבלנו הרבה הצעות.

כמה פעמים כבר היה נדמה לנו שמכרנו את האניות. אבל אחר-כך לא יצאו הי' עסקות לפועל. כתוצאה מכך נעשינו פחות תמימים.

במרוצת הזמן היו כמה גורמים שגילו עניין ברכישת האניות. ביניהם היו חברות מוכרות ומיוסלות, מנור' בגיה, מפילנד, מדגמרק ומיוון.

מכירת אוניה זה לא עניין של מהיום למחר. זה לא נעשה בטלפון. יש פרוצדורה מסוימת, ונהוג מקובל במכירת אוניות. החברות שהתעניינו ברכישה שלחו מישהן לחות אלינו, שבדקו את האניות, ישבו איתנו במשאומתן, דנו איתנו והתווכחו על כל אחד מ-130 הסעיפים שבסגנון הבינלאומי למכירת אוניות, ובסופו של דבר לא הגענו עימם לעמק השווה.

את ההצעה מעורר-הדין פרץ אמיר קיבלנו תחילה בטלפון. הוא לא רצה לה' גיד לנו בהתחלה איוז חברה הוא מייצג. אחר-כך, כשניסינו לברר עימו מיספר שאלות הכרוכות בהצעה, הוא לא ידע להשיב עליהן. הוא אמר לי: "אני נורא מצטער, אבל אני לא יודע מה התשובות".

אלינו מפילנד ומיוסלות, עם מהנדסים ומומחים שיבדקו את האניות. עד היום הזה ביכלל לא ראיתי אותו בעיני.

בפעם השניה, כשהוא התקשר בקשר לרכישת האניות, זה היה באחד במאי השנה. בשלב זה כבר היינו במשאומתן מתקדם עם החברה היוונית, שעמדה ל' כוש את ניל'. כבר הסכמנו עימם עקרונית על תנאי המכירה. הגענו להסכם, והיה רק דרוש אישור בטלס לסיכום העסקה. גם אם פרץ אמיר היה בא אלי אז, עם הצעה יותר טובה, זה כבר לא היה פשוט לבטל את העסקה עם היוונים. זאת חברה ממשלתית, שניהלנו עימה משאומתן ממושך. גיסיטי להסביר לעורך-הדין אמיר ש' לא מדובר בעניינים של מה בכך.

את התזכיר ששלח למישרד-התחבורה בקשר להצעתו הוא לא שלח אלינו. על עצם קיום התזכיר נודע לי רק אחרי הרבה זמן. אז כבר היתה ניל' מכורה. מה שאני יכול להגיד הוא שההצעה שלו היתה לא רעה, אבל ההצעה שקיבלנו היתה יותר טובה. מדוע הייתי צריך למכור לו את האוניה בפחות? מה שהוא הציע היה לא רציני. העדפנו 10 ציפורים ביד, מאשר ציפור אחת על העץ.

אני סבור שמכרנו את ניל' תמורת ההצעה הטובה ביותר. אילו, בשלב המשותף ומתן עם החברה היוונית, היה פרץ מופיע אצלי, או שולח איוז מיסמך אלי, היינו אומרים שיש גם הצעה אחרת. אבל לא היתה בידנו שום הצעה אחרת. היינו חייבים לסגור עסקה. היו שתי החלטות של ועדות-שרים לגמור את העסקה. משי' לסי' המיסים הישראלי קיבל את התמורה הכי טובה בעד האוניה, וגם דן תימכר במחיר טוב.

עד כאן דבריו של נימרוד אשל. כאשר נשאל אשל מדוע לא ענתה קווים להצעה של סוכנות-אדניות אמריקאית שביקשה לקבל אופציה למכירת ניל' ודן בסכום של 8.5 מיליון דולר, השיב: "אני יודע מדוע לא קיבלו תשובה. התיק עם כל ההתכתבות עימם נגנב".

גם לסיפורו של נימרוד אשל יש צד שני. ביקשנו את תגובתו של עורך-דין פרץ אמיר, על טענותיו של אשל להאשי' מותיו שלו.

מוען אמיר:

נכון שבתחלה לא אמרתי לאשל את שם החברה המעוניינת לרכוש את האניות. שאתה ייצגתי. דיברתי איתו כידר. אמר

העסקה כדי למכור את האניות לאחרים. הטענה של נימרוד אשל, כאילו לא שלחנו להם כל הצעה בכתב, אינה נכונה. שלחנו להם שני טלסקים: אחד עם הצעת מחיר של 3.5 מיליון דולר, והצעה נוספת בטלס על 4 מיליון. אחרי שביקשו מ' איתנו שנעלה את המחיר.

יותר מזה הם לא ביקשו. הם לא אמרו לנו אף פעם שהם רוצים הצעה בכתב. גם לא נקבעה כל פגישה. לא נמרוד אשל ולא אחר הציע לנו פגישה. להיפך, בזמן שהגשנו את ההצעה, ביקשתי מרבי-החובל אשל ומסגנו, רבי-החובל נתיב, שיישבו איתנו לשולחן. הם לא היו מעוניינים בכך.

ר' אחרי שהניל' כבר נמכרה למעשה, ואחרי שמסרתי לעורך שריהתחבורה כי יש לי טענות נגד אשל, הוא הציע לי להסדיר עימו פגישה, כדי שנברר בינינו את הפרטים שהביאו לאי-קבלת ההצעה שלנו. כאשר התקשרנו לתיוס פגישת עימו, הודיעה לנו מזכירתו כי הוא יכול לקבל אותנו ב-27 במאי, בחיפה או לפגוש אותנו ב-6 ביוני בתל-אביב. בשלב זה נתתי למזכירה תשובה שאני רואה עוד סיבה לרוץ לחיפה בעניין הזה. זה היה אחרי שכל העניין כבר נגמר. הפגישה, שנימרוד אשל מדבר עליה, שאלה לא באתי, היתה אחרי שניל' כבר נמכרה.

ביחס לשאלות שלא ידעתי לענות עליהן, הרי בפעם הראשונה שאלו אותי שאלות כאלה בשלב שבו עמדו לגמור את העסקה עם היוונים. היתה לי הרגשה שמציגים לי את השאלות כדי להרחיק



רבי-החובל אשל
— צד שני

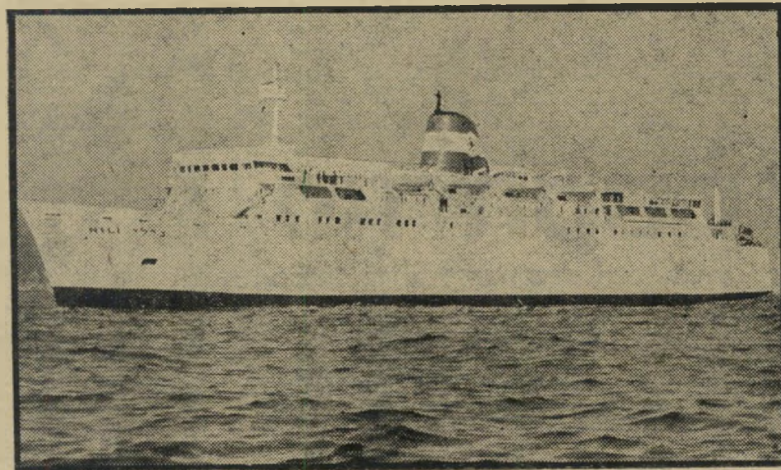
אותי, ולמנוע ממני להציע מחיר גבוה יותר בעד האניות.

כך, למשל, אני הצגתי בהצעה שלי תנאי, שלפני הרכישה ייערך באוניה ניסוי ימי. הם שאלו אותי: מה פירוש ניסוי ימי? לא ידעתי את התשובה. אבל באותו יום שלחתי טלס ללונדון, וקיבלתי תשובה בה בטלס שהכוונה לניסוי של שייט ב' משך שלוש שעות במיפרץ חיפה. כדי לבחון אם האוניה יכולה להפליג בכוחות עצמה. אמרתי להם: אתם צוחקים ממני. ויותר הם לא הגיבו, עד שנודע לי כי העסקה למכירת ניל' הושלמה.

הגירסות הנוספות של שני הצדדים אינן תורמות עדיין לפיתרון התעלומה. המיסתורין שאפיין את מחלת ניל' בימי התורכים, אופף גם את מכירת ניל' לידי היוונים.

הדבר כולו מוכיח שוב עד כמה קשה לרדת לחקר האמת המלאה, תוך העמדת גירסה מול גירסה והסקת המסקנה הסבירה — דבר שעיתונאי מצווה לעשותו כל יום.

העולם הזה



האוניה "ניל"
לכל סיפור יש —

ת' לו: "איזו חשיבות יש לשם החברה? זאת חברה לא-מוכרת. אבל אני יכול לערוב לך שזה לא אויב!"

לא רצינו לגלות, באותו שלב, את ה' חברה. מכיוון שהחברה ההונג-קונגית אינה חברת-ספנות, אלא חברה מיסטרית, הי' עוסקת בנושאים שונים. חששתי שאם יידעו בארץ שאין זו חברת-ספנות, לא יתייחסו להצעת-המחיר שלה. ויעמידו לה קשיים, במחשבה שהיא רוצה להרוויח את

אז אני אשם שהוא לא יודע במה הוא עוסק?

אחרי זה לא ראיתי אותו. הוא לא בא אלינו, ושום נציג שלו לא בא אלינו. ביקשנו ממנו שיגיש הצעה בכתב, והוא לא הגיש. עד עצם היום הזה לא קיבלנו ממנו כל הצעה. קבענו איתו פגישה, והוא לא בא. הוא לא יכול היה להטריח את עצמו לבוא אלינו מתל-אביב לחיפה. שעה שנציגי חברות ידועות יכלו לבוא

לאחר הפירסום התלונן רבי-החובל נימרוד אשל, מנהל אגף הספנות והנמלים במישרד-התחבורה. כי לא נבקשה גירסתו שלו על פרשת מכירת ניל'. אשל, שהוא בתור קף תפקידו, גם מנכ"ל חברת קווים, שי' הפעילה בשעתו את ניל' ואחותה, דן, טען בצדק כי בכך נגרם לו עוול.

כרי לתקן עוול זה מפרסם העולם הזה כאן את הסבריו של אשל, מדוע נימכרה ניל' כפי שנימכרה. מבלי שחברת קווים נכנסה למשאומתן עם עורך-הדין פרץ אמיר, שלטענתו ייצג חברה שהציעה עבור האניות מחיר גבוה יותר מכפי שהתקבל.

טיעון נימרוד אשל:

ההחלטה למכור את ניל' ודן נתקבלה בסוף 1973.

או העריכו כי שתי האניות שוות כי 8.5 מיליון דולר. היו דיעות חלוקות על השאלה איך למכור את האניות. האם באמצעות מסירת אופציה למכירתן לי' מתווכים, או באמצעות מכרז בינלאומי.

כאשר הגעתי לתפקידי, באוקטובר 1974, התברר לנו שאף אחד לא היה מוכן לרכוש את האניות במחיר שדרשנו. אז הצענו לפתוח את עניין המכירה, והודענו לרשימה של כמאה חברות ואנשים, העוסקים ב' רכישה ובתיווך בענף הספנות הבינלאומי.