



השיחזור הראשון של התאונה*: אוטובוס מדגם "מרצדס" במקום שבו עצרה הנהגת רות דוידוב

השורות הבין מייד במי ובמה המדובר (ראה מיסגרת). ועדת השניים — עמרים סיוון ושרגא רוטמן — שחקרה את פרשת לוינסון, התייחסה ב־28 מילים בלבד לפרשת העמלה הסודית, בת כ־230 אלף מארץ, ששולמה על קניית צי האוטובוסים, ושהוכנסה לחשבון סודי בחו"ל.

בר"ח הסודי של השניים, שפורסם בעוולם הזה (29.2.84), מדובר על מיסמך שנמצא בבנק האיגודים המיקצוים בגרמניה, בנק פיר גמיינ-וויטשטאפט, ושעניינו עיסקת-האר הונאה טופל תיק-לוינסון בעצלתים. על הפרשה כשנשאל על-ידי סיוון להסבירו, לפני כן לא היתה תשובה בפיו, כשנשאל על-ידי אורי אבנרי (ראה עמוד 4).

ומן קצר אחרי ביצוע עיסקת האר טובוסים פרש גזית ממישרד-האוצר ונכנס לבנק הפועלים כיו"ר הנהלה, שילח עבר ממישרד-התחבורה לסולל בונה, והוא מנהל מחלקת עבודות-חוזק של החברה.

עיסקת המרצדסים, שהולדתה וכיצועה בחוסר ניקיון-כפיים מצד חלק מהגורמים שנטלו בה חלק, כמעט נשכחה. ביחידה הארצית לחקירות-הונאה טופל תיק-לוינסון בעצלתים. חיים ברגשטיין, איש בנק הפועלים עם לוינסון בעניין עמלת המרצדסים, יצא ללונדון לפני כמה חודשים. מאז לא שב ארצה. לכן הוא גם לא נחקר. השערה, כשהתברר שיתכן כי העיסקה התמורה הביאה לקורבנות רבים בדמ, יש צורך לחדש בכל התקופות את החקר רה המישרדית. עתה, אחרי 22 שנים ומספר דומה נפצעו, מן הסתם, בגלל עיסקה זו, יש לזרז את הטיפול בתיק.

השניה החסרה

שאלה שנשאלה השבוע בכל בית בישראל היתה אם התאונה (המשך בעמוד 42)

כיום ח"כ מטעם יחד — נכנסו לחדרי הנהלה וחפשו מיסמכים. אלה לא נמצאו, למורת-רוחם של המנצחים. כאותה כתבה הוזכר שפרשת המרצד-סיס, ובעיקר עניין העמלות, הועברו לטיפול של היחידה הארצית לחקירות הונאה. נושא החקירה לא היה אגד, אלא תיק לוינסון.

אך התקשר לוינסון, חצי שנה אחרי התאבדותו, בעיסקת המרצד-סיס.

בשיאה של פרשת לוינסון, חשף העולם הזה (8.2.84) פרק מרהים נוסף בסידרת הגילויים על לוינסון. הפרשה כונתה אגדה מארץ האגדות; החדש של המזכירות, שלמה עמר —

שלנרא, ידירו הקרוב מימי "המיש" פחה הלוחמת", חולה אנוש, ובכל זאת מינה אותו לתפקיד, במחווה אישית. כיום יו"ר הנהלת בנק הפועלים, הצר הפינאנסי של העיסקה טופל אז על-ידי בנק הפועלים.

יושב-ראש מועצת המנהלים והנהלה של הבנק באותה תקופה היה יעקב לוינסון.

שרה-התחבורה עצמו, איש-חירות חיים לנרא, לא תיפקד באותה תקופה. הוא מונה לתפקיד על-ידי מנחם בגין, באמצע הקאונציה של ממשלת-ה

ליכוד הראשונה. היה זה אחרי שמאיר עמית התפטר מתפקידו. בגין ידע

דולר. החליטו עליה, למעשה, שניים: משרד-האוצר, גיורא (ג'ורג') גזית, כיום יו"ר הנהלת בנק הפועלים, הצר הפינאנסי של העיסקה טופל אז על-ידי בנק הפועלים.

יושב-ראש מועצת המנהלים והנהלה של הבנק באותה תקופה היה יעקב לוינסון.

שרה-התחבורה עצמו, איש-חירות חיים לנרא, לא תיפקד באותה תקופה. הוא מונה לתפקיד על-ידי מנחם בגין, באמצע הקאונציה של ממשלת-ה

ליכוד הראשונה. היה זה אחרי שמאיר עמית התפטר מתפקידו. בגין ידע

* תצלום של דני שדה.

בוסים גם נציג של מישרד-הביטחון, את צה"ל בשעת-חירום. משרד-התחבורה סירב, למעשה היה זה מנכ"ל המישרד, אהוד שילה, שכונן, ש-אם את העיסקה. שילה אמר באוטובוסים עבור צה"ל, שירכוש אר

העולם הזה פנה אז לשילה. הוא השיב: "אני רואה לפנסיונר, ולא לי-ביטחון. תוכנית הרכישה אושרה על-ידי ועדת השרים הכלכליים... תפקיד רנו הוא לשפר את השרות לציבור, כך שבעלי רכב פרטי יעדיפו לנסוע באוטובוס. וזה יתכן רק באוטובוס בעל מירכב נמוך. חוץ מזה יש עוד אלפי לייננדים ישנים, שיוכלו לשמש את צה"ל".

שילה לא העלה אז על דעתו שאוטובוסים אלה לא יתאימו גם לטיולים, שבהם מרבית ה-נסיעה היא במסלולי-עפר, ולא בכבישים סלולים.

אך התקבלה ההחלטה? האם רק שיקולים של נוחות המשתמשים ברכב ציבורי-עירוני עמדו מול עיני מקבלי ההחלטות?

השבוע של העולם הזה לבחון את הפרשה על כל היבטיה. חמש השנים האחרונות נוספו פרטים נוספים. לבי אורה לא קשורים להיבט הבטיחותי של המרצדס הנוסע ברכי-עפר. אבל ה-תמונה המושלמת, כפי שתצויר להלן, היא מבהילה.

על הצורך של אגד באמצע שנות ה-70 כחידוש צי-האוטובוסים אילו לא היה ידוע. השאלה היתה איזה רגם יירכש. על-פי עקרונות מישרד-התחבורה ניתן היה לרכוש אך ורק כלי-רכב מתוצרת אירופית.

אחרי שנה וחצי של בדיקה עמד לפני אגד שלוש אפשרויות: אוטובוסים של לילנד, מאין או מרצדס. לילנד התקשתה לספק במועד אר-טובוסים מתאימים לנסיעות בינעירוניות. צרכי אגד ועמדת מישרד-התחבורה התאימו לרכישה של מרצדס דווקא. דן, לעומת זאת, רכש אוטובוסים של מאין, שהמיפרט הטכני שלהם זהה לזה של מרצדס. שווי העיסקה היה 100 מיליון

בשיא מסע-הגילויים של "העולם הזה" בפרשת-לוינסון, פורסם הסיפור הבא. מתוך תיקוה שהמבין יבין.

וכך כתב "העולם הזה" (8.2.84):

אגדה מארץ האגדות: HOLY COW LTD.

בנק מונציטורילור רומן. ביצוע העיסקה היה פשוט. כאשר החלו מע-מיסים את האוטובוסים על הספינות בחוף הים השחור, הגיעה לבנק מונציטורילור הוראה לשחרר את הכספים שברשותו נגד שיטרי המיס-ען (ז"א. מאחזי האוטובוסים כבר היו בדרכס. אפשר לשלם ליצרן). אבל לא 100% של הכספים, אלא רק 99% או 98%. את היתרה הורו להעביר לחשבון מסויים בסניף הבנק בשווייץ.

הפעולה ברומניה היתה חוקית. מותר לכל קונה, אם המוכר מסכים לכך, להורות כיצד ולמי ישלמו. עבור קנייתו. גם הפעולה בשווייץ היתה חוקית. מותר להכניס כסף לשם ומותר גם להוציא כסף משם.

רק בהודו היתה הפעולה לא חוקית. משלש בחינות: אם הגיעה לבנק ברהמפוטרה טובת-הנאה כלשהי, בגלל טיב האשראי או בגלל כל סיבה אחרת. היה צריך הבנק לקבל אותו ולא שנהל שלו. אם אכן קיבל המנהל את הכסף, זאת בפשטות. גניבה על-ידי מנהל.

עבירה שנית. היא, כמובן, הברחת מס-החזון (תשלום מוגדל לרומניה, כפיצוי על הקומיסיון) ואחרון אחרון חביב: עבירה פשוטה על חוק מס-הכנסה. מר ניפול ניפול בוודאי לא דיווח ל-פקיד-השומה בנייד-להי על הכסף שמשך מחש-בון בבנק הרומני בשווייץ.

מעשה בחברת האוטובוסים ההודית ה-ידועה, חברת הפרה הקדושה בע"מ. שהיתה זקוקה באופן דחוף לחידוש צי-הרכב שלה. רב-יוקרה לייצור אוטובוסים ברומניה. הפרה הקדושה פנתה אל הבנק ההודי הידוע, ברהמפוטרה בנק און אינדיה, שהרכיב לה את חבילת האשראי-מימון לביצוע העיסקה. שהס-תכמה בעשרות מיליונים רבים של דולארים. מנהל הברהמפוטרה בנק און אינדיה, מר ניפול ניפול, החליט שמעיסקה כזאת גם לו מגיע משוה. הוא סיכם עם חברת האוטובוסים הפרה הקדושה, כי היא תודיע לספק הרומני שאת דמי הקומיסיון המגיעים, כמקובל, לסוכן של הרומנים בהודו, תשלם הפרה הקדושה בעצמה.

לעומת זאת, יחזיר הספק הרומני את הכסף בחו"ל למי שיראו לו לתחזיר. וכדי להקל על הרומנים, הסבירו להם שהכל יעשה דרך הבנקים. אומנם נכון שהדבר עלה לפרה הקדושה כמה מאות מיליוני רופים. אבל ייתכן כי קיבלה פיצוי בתנאי האשראי והמימון. לחברה הרומנית הדבר לא עלה מאומה. מה איכפת לה כיצד היא משלמת את הקומיסיון לסוכן שלה בהודו?

אבל למי שהיה צריך לקבל את הקומיסיון ברומניה יהיו עוד כמה מאות אלפי דולארים בכיס. או ליתד דיוק. בחשבון בסניף השווייצני של