

# יאיר קוטלר שחשך בסידרת כתבותיו שחיתות, שלומיאליות וביזבוזים של מנהלי הקואופרטיב, מדווח על המחדל הגדול של "דן"

**דן** מהחל לחדש את ציו בי 1977/1978, נצרכים אף הם לחקירה יסודית דחופה. אחרי שבע שנים על הכבישים, ועוד קודם לכן, נתהוו בעיות קשות. אוטובוסים רבים מקורקעים בשל פיצוצים בשילדות, בעיקר באיזור המנוע האחורי. הסדקים מצויים כמעט בכל חלק מן האוטובוס הגרמני: באיזור הדלתות האחוריות, בריצפת המרכב, בעמודים התומכים בין חלון לחלון ובין מיסגרת למיסגרת. כאילו מסור חשמלי ניסרם לשניים.

הגרמנים מחזיקים צוותים מיוחדים בישראל לתיקונים, בעיקר לצרכי הלחמות מיוחדות, שנדרשת בהן



מבית-החרושת הארגזי להחזיר לדן גם את הריבית וההצמדה על כל התקופה. לדעתנו יש לעמוד על דרישה זו, עד שכל המגיע לנו יוחזר, קבע.

האם הוחזרו הכספים לקופת דן מהארגז. מרכבים, ובעיקר מחברת מאן?

יוסי הורביץ, היו"ר, דחה עד היום את התביעה להקמת ועדה מיוחדת לחקירת הפרשות האלה. הוא גם לא יעביר את הנושא לחקירה מיטרתית, כדרישת האופוזיציה.

## למה הגרמנים נדיבים?

**ן** בחזרה לרכבתיירים "מפ"ר אר" זה, שמנהלי דן שילמו בעד רכישתו 4,600 מארקים יותר ליחידה. עכשיו מחליפים מומחים מגרמניה, במוסך בהרצליה, את כל החזית והחלק האחורי, בשל התפוררות וריקבון. ברגם האחר, אס"ו, שהורכב בארץ, הוחלפו מנועים, מיתקן מיווגי-האוויר, כיסאות, ריצפה. במקום קירור יש חימום רועש ומעצבן. הביזבוז זועק. ההפסדים מרקיעים. כבר הוציאו עד היום על תיקונים הודעתק. אפשר היה לרכוש שני אוטובוסים חדשים במחיר תיקונו של אחד. עד היום לא הצליח דן להביא למצב תקין את אותם 50

# ויאכילך "מאן" במידבר

האוטובוסים מרגם אס"ו תוצרת ישראל, במרכאות. הנוסע נדרש לשלם את המחיר באותו סלי-שומות. לולא הביזבוזים, השחיתות, הניהול השלומיאלני ר- הנורמות המקובלות", לא מן הנמנע כי מחיר הכרטיס בקווים עירוניים לא היה 400 שקלים (באלה 30% במוצע סובסידיה) אלא עומד על 200 שקלים ואולי גם פחות. כל הביזבוזים והגנב בות נכנסים לאיתו סל הוצאות, שבו מכיר מישרד-התחבורה בקביעת תע-רידה-סיעה.

המנוע של מאן חלש מדי ולא עומד במשימת המוטלות על רכב-תיירים "מפואר".

באוטובוסים העירוניים נשרפים מנועים בסרט נע. דגם זה — אס"א — מורכב או מיובא, דחוק מהשלמות הגרמנית הידועה. אחרי שנה במוצע מקורקעים אותם לצרכי "שיקום". הכל מתפורר בתוכו, כתיאורם של עובדים: השילדה, העמודים התומכים, ריקבון בכל מקום. חולפות עוד כמה שנים וה"חדשים" של מאן מגיעים גם ל"קן הקוקיה", ה"מפעל" של דן המכונה

## אפילו האיראנים לא רצו באוטובוסים האלה: רקובים, בעלי שילדות מתפוררות ומנועים בלתי-מתאימים

עמיר, המטפל בפירוק אוטובוסים. הוא נמצא ליד מיטרת הרצליה. שוררים בו תנאי-עבודה "מחפירים", כקובלנת העובדים בו, שיש בהם "סכנה ממשית" לשלומם.

אם לא היה די במאנים ה"מפואר" רים" שהוקצו לתיירים, מיהרה הנהלת דן לחתום על עסקה עם חברת עמיתור לרכישת אוטובוסים שיצאו משימוש. קמה זעקה. לבסוף רכשו "רק" ארבעה או חמישה אוטובוסים מאותו דגם, אס"א, והשקיעו הון בהחלפת מנועים ותיבות-הילוכים. דובר או בהוצאה של 40 או 60 אלף

החרושת הגרמני עצמו? מי אחראי למחדל זה של הומנת אוטובוסים בעלי מנועים שאינם מתאימים ליעודם? מחיר החלפת המנועים הסתכם ברבע מיליון מארקים!

ועוד: בין השנים 1977/78 ל-1982, כאשר הפלירט עם מאן היה בעיצומו ואוטובוסים רבים — כמה מאות — החלו להגיע לישראל, כדי להחליף את הצי המתבלה של דן, התנהלה מחלקת הנהלת-החשבונות ללא רואה-חשבון. הביקש מיהו להסתיר משהו? איך ייתכן כי מחלקה כה חשובה בקואר-פרטיב, המגלגל סכומי-עתק, לא תהיה מאויישת במנצח מיקצוען, כרואה-חש"בון בעל-מוניטין?

התריע חברי ועדת-הפיקוח בספ"טמבר 1982: "מחלקת הנהלת החשבון נות לא הצליחה לקלוט במשך ארבע השנים האחרונות רואה-חשבון. היא מנוהלת עד היום ללא רואה-חשבון מוסמך, ודבר זה נתן אותותיו."

ועדת הפיקוח ממחישה את דבריה בדרוגמות, ששוב מצביעות על הטיה: ● בי 1980 שולם פעמיים לבית החרושת מרכבים, המרכיב את האוטו-

תפקידים נבחרים ב"דן, חברי ועדת הפיקוח של 1982. וזהו הסוד השמור ביותר: מדובר ב-50 אוטובוסים (!) מרגם אס"ו. המדובר ברגם דו-תכליתי, המשמש גם להובלת נוסעים, גם להסעת תיירים. אוטובוסים אלה שהגיעו ליש"ר אל זמן קצר יחסית אחרי חתימת ההסכם עם מאן בשנים 1978/77, כשהם מצויידיים כמנועים קטנים מן הדרושי. הגרמנים עצמם החליטו שיש להחליפם בגדולים יותר, אך התעלמה נותרה בעינה: למה שילם דן בעד החלפה, כאשר הוחלט בהנהלת הקואר-פרטיב כי החילופים ייעשו ללא כל תוספת במחיר, על-פי המלצת בית-

יתרה מוזאת: האוטובוסים המקורר קעים כבר אז הסכו נוקים ככדים לדן. הם חנו ללא שימוש במוסך צ"ד כרמת-גן כאבן שאין לה הופכין, "חדשים רבים, עד שהמנועים הוחלפו", כדברי הרות.

ראוי להדגיש כי יוס-עבודה לאוטר בוס מן הסוג שקורקע ההחלפת מנוע (אס"ו) שוהיערך ל-250 דולר. התו צאה: נזק כבר נגרם לחברי הקואר-פרטיב, שער היום אינם יודעים על אירוע זה.

הניקו שנגרם כתוצאה מהחלפת המנועים הוא גדול, ומי יודע אם יוחזר אי-פעם לאגודה, קובעים בלשון בוטה, שאינה מקובלת על ממלאי

מיומנות רבה. הגרמנים אומרים, כי מקור הנזקים בתנאי הכבישים כיש"ר ראל ובמוגי-האוויר — וגם בנוסע המצוי. מעניין כי אגד לא התאהב בתוצרת מאן כמו דן. שני אוטובוסים, שהיו ברשותו לנסיון, נרכשו על-ידי דן ב"עודפי" הכספים שהחזירו הגר-מנים לקואופרטיב התל-אביבי (ראה כתבות קודמות בסדרה). אגד מעדיף את תוצרת מרצדס בנץ.

ברכבתיירים תוצרת מאן, שבר-שוח דן, המצב חמור מאוד. יש שני דגמים: אס"א, שהוא דגם מפואר שכולו מן היבוא, ואס"ו, המורכב בארץ. 25 אוטובוסים לתיירים מרגם אס"א-ר המפואר הובאו לישראל אחרי שקורקעו שנים אי-שם באירופה (אומרים תורכיה), כנראה בעיקבות לישטיל עסקה עם איראן. כשהגיעו והתפוררו. את רכב "מפואר" זה שיל-מה השלישיה ששלטה אז ב"דן (יוסי הורביץ, יאיר אנקורי, עוזי אשכול) יותר מהמחיר שדרשו הגרמנים עצמם, לפי מימצאי ועדת-הפיקוח בי-1982: 216,100 מארקים ליחידה, לעומת 211,500 המחיר שנקבע. החווה נתתם 15% בינואר 1978. אחרי שנחשפה הפרשה, מיהרו הגרמנים להחזיר לדן 35,750 מארקים.

## 20 שנה בשילטון

**באביב 1979, באחד ממישפטי החברים שנערך לחבר בכיר ב"דן מנהל עבודה, הזהירו השופטים: "העוברים העוברים לאחרונה בכותלי האגודה, בנושא יושרם והגינותם של ממלאי-תפקידים חייבים להדליק אור אדום לגבי אותם חברים האחראים למינויים באגודה... וכאשר בארזים נפלה שלהבת, חמור הדבר ככל-כפלים."**

**ארזי דן לא מפנים את כורסותיהם שנים הרבה. יוסי הורביץ, למשל, הוא 20 שנה חבר הנהלה ו-16 שנה יו"ר המזכירות. כל שילטון משחית, קל וחומר שילטון ממושך ומוחלט, כמתרחש ב"דן. שוויה העכשווי של מניית-חבר ב"דן כבר הגיע ל-61,500,000 שקלים — כ-40,000 דולר.**

**לפני 25 שנה היה שווי המניה 13,000 לירות. באותו סכום היה אפשר לרכוש דירה חדשה של שני חדרים בבית משותף. היום, שוויה של המניה אין בו די לרכישת אפילו חדר אחד בבית חדש בתל-אביב.**

**קואופרטיב דן נהנה ממעמד מונופוליסטי בתחבורה העירונית בגוש דן. אולי בשל כך נרדמו מנהליו, האשמים במצבה הכלכלי של החברה, הנשענת על תמיכה רצופה וקבועה של כספי משלמי-הנסים להמשך קיומה ותיפקודה. אפילו הזוטובוסים גוזלים נוסעים רבים מ"דן, המעדיפים נסיעה מהירה ואינטימית בטנדר-קופסה מאשר באוטובוס חדש תוצרת מאן, גם אם הוא ממוגד אוויר.**

**ספק אם האוטובוסים הארוכים — נסיון של דן למתן תשובה לרכבת מרבית צפויה — יחזירו עטרה ליושנה. דן הארז מיועד ל-180 נוסעים, אך על-פי תנאי הרשיון מותר לדחוס בו גם 200. הוא מופעל בקווי בני-ברק, מנועו חזק ותימרונו מוצלח, אך גם הוא לא יגאל את דן ממחדליו בשל ניהול כושל, מיושן ומתמשך של בוסים שאבד עליהם הכלח.**

## מי יחזיר את הנזק?

**ן** עדת-הפיקוח של דן מצאה — על-פי דוח שהגישה בי-10 בספטמבר 1982 — כי הנהלת הקואופרטיב החליטה שנתיים לפני כן, ב-12.8.80, להחליף עשרות מנועים מתוצרת מאן החדשה, שזו מקורב נתתם חתום עם המפעל לאספקת אוטובוסים לסוגי-הם, ללא תוספת מחיר ועל פי המלצת בית-החרושת הגרמני עצמו. אולם החקירה העלתה כי הקואופרטיב שילם תמורת כל מנוע שהוחלף 5,000 מארקים נוספים. קבעה ועדת-הפיקוח: "אי לכך, אין ההחלפה תואמת את רוח" ההחלטה".

שוב פעלה כאן השיטה שהשתרשה בצמרת דן: משלמים לגרמנים כספים שאינם מגיעים להם.