

# הביזבז זועק, הנוסעים שותקים

שהשתלמו בהדרכת תיירים, נהנים מחלטורות. כדי להמחיש את "המחדלים" מספרים את הסיפור הבא: אנף-התיירות התחייב בחוזה לע"ות על דרישות המחלקה של הנוער והחלוץ בסוכנות היהודית, אך יכולת האגף אין בה די לממש את ההסכם ומכאן, נוצרות בעיות". או: הבטיחו אוטובוס ליום טיולים בגליל לעובדים מהתעשייה הצבאית, ביקשו תשלום "מנוחך" של 230 אלף שקלים. זה היה לפני חודש. באחת השבתות, דן לא היה מסוגל לשפק את האוטובוס כפי שהתחייב. הוא פנה לחברה מתחרה וביקש שתמלא בשבילו את שהתחייב. בתמורה גבתה החברה מדן בגין שירותיה 430 אלף שקלים. אך המדריך שסיפק דן לאותה נסיעה תבע גם הוא את חלקו בטיוח: עוד 130 אלף שקל - תעריף שבת.

יש עוד דוגמות. חברים מבקשים לבדוק את החשבונות על הקצאת אוטובוסים למיפולגת העבודה ולשלום עכשיו. בעיקר, מבקשים לברר אם גופים אלה - ויש גם אחרים - אינם נהנים מהנחות מפליגות, הנורמות הפסדים לקואופרטיב, שבראשו פעיל במיפולגת העבודה, חבר מועצת עיריית תל-אביב, שנכשל בהצגת מועמדותו בבחירות הפנימיות שנערכו במיפולגת העבודה לחברות בכנסת ה-11 - יוסי הורביץ.

הורביץ מנצל על ציר-מכשמות בקואופרטיב. הוא מבקש בכל מחיר ללכוד את המדליף-מדליפים להעולם הזה. הוא יעמידם לדין. הוא יגרשם מדין. הוא שכח את תקופת היותו באר-פוזיציה ומילחמותיו דרך העיתונות ביושביה-ראש שקדמו לו: אריה זיור, דוד אסא. בכל אחד מהם מצא - בצדק - מומים. פגיעות בטוהר-המידות. מעשים שלא ייעשו. הם הודחו. הוא בא במקומם. הוא פרש בדין רשת פנימית של מודיעין ומלשינים.

כאשר באתי אליו לראייו הוא פתח בהזכרת שמות של חברים רבים כאילו היו מדליפי. הוא לא קלע למטרה אפילו פעם אחת. אך הוא ידע יפה כי שוחחתי בטלפון עם יוסי מוצרי, מאגן תיכונן וכלכלה במשרד-התחבורה. ביקשתי ממנו כמה תשובות על הרכב סל-התשומות. הורביץ גם ידע כי פניתי ללישכת שר-התחבורה חיים קורפנו. כדי שאזנה בתשובות על מילותי, אחרי שניסונו-תיי עלו בתווה במנייתיו אל הדוברים השונים. קשריו ההדוקים מדי של הורביץ עם צמרת משרד-התחבורה מעוררים מחשבות. שאלות שמעבר לאתיקה המיקצועית. משרד-התחבורה חייב להיות הצד השני של המיתרס ביחסיו עם הקואופרטיבים לתחבורה. לא בטוח שכך המצב.

האופוזיציה דן שלנו נוהגת לתלות ולהדיב את כרוזיה הבוטים על 85 לוחות בתחנות הסופיות של הקווים. בתאים או במועדונים של החברים. כך מגיעה התמוצה לשיא: כ-80% מן החברים קוראים את הנאמר. אך אנשי המשק של ישעיהו דרורי, בכרוז שהציגו נגד אנף-התיירות, שב-ראשו בני-בן-צור, מסתירים את מרכולתם בכיסם ומציגים אותה רק לפעילים. כדי שיעבירו את התוכן מפה לאוזן.

אנשי דרורי חשים ב-קפוח. דרורי, תימני משכונת-התיקווה, שעלה בכוחות עצמו להיות חבר המזכירות, משהייך להסיעה המתקדמת של היו"ר הורביץ. הוא הקישוט העדתי של היו"ר סביב שולחן-המזכירות, שכולו - להוציא את שייקה דרורי - על טהרת האשכנזים. כדי לחזק את אגפו העדתי, קירב אליו היו"ר עוד חבר מעדות המזרח, מאנשי דרורי, ומינה אותו לדובר הקואופרטיב: גבריאל שמש. אך פיו חסום. הביטאון שמפיקה המחלקה ליחסי-ציבור - ידיעות - הוא שיר-הלל לבוסים של דן. בגיליון אוגוסט 1985 של ידיעות נמתחה כותרת לרוחב ארבעה טורים בראש הביטאון: "הכלסות-שיא מענק התיירות - מיליארד וחצי שקל בחודש יולי".

וכמה היו ההוצאות? מיכה נגר, סגנו של דרורי באנף-המשק, הוא מולידו של הכרוז נגד ענף-התיירות. כך מבקשים דרורי ושות' להשיב על הכרוז שהוצא נגדם מטעם חברים בסיעה המאוחדת המתקדמת. שבראשה זוהר הלפרין, נושא-כלי של מנהל אנף-התיירות בני-בן-צור, שהתפטר מתפקיד סגן מנהל אנף-הכספים לפני כמה שבועות: "תיפסק ההשתוללות של מנהלי אנף-המשק".

נאמר בו בין היתר: ראשי אנף-המשק, החבר דרורי וסגנו, החבר נגר, מנהלים מסע-השמצות נגד האגפים היצרניים באגודה, תנועה ותיירות. העוסקים בעבודה יומיומית להגברת הכנסות האגודה, מפיצים שקרים ודיבריה-בל במטרה לה-סיט את נושא הדיונים מהנעשה באנף-המשק ומעיסוקם של מנהליו, שניקרו עשיית קולות להבטחת בחירתם בעתיד במחיר הוצאת מיליוני שקלים מדי חודש ללא תיאום עם אנף-הכספים ולצרכים המשרתים את מטרותיהם הפוליטיות". אנף-התיירות, לדיברי מבקריו, צובר הפסדים. הוא מפעיל חוזים להסעת תיירים ואורחים במ-חירים נמוכים. לא אחת טען היו"ר הורביץ כי דן מסבסד את האנף. הוא מחזק בעיקרו כדי לשרת חברים בעבודה קלה יחסית ומהנה. ששכרה גם בצידה. כמו בקבלת טיפים וחלטורות. המחלקה, הפועלת בשביל מערכת-הביטחון, מצבה טוב יותר כי מחיריה יותר ריאליים. חברים רבים.

דולה, לשיפוץ בלבד של כל אוטובוס. האבסורד זעק, אך הסברים לא היו, שלא להוכיח ביקורת, שאינה קיימת למעשה כנדרש: למה רכש דן ב-1984 מודלים ישנים משנת ייצור 1978, אחרי הנסיון האומלל שנצבר אצלו? ישעיהו (שייקה) דרורי, מנהל אנף-המשק, מאשר את רוב העובדות. הוא רק מבקש להרגיש כי תוצרת מאן היא "מעולה". רק לפני זמן קצר שב מ-סיור לימודים" במפעלי מאן בגרמניה והוא כולו התפעלות והתפעמות, וגם, כמובן, אסירות-הודה למארחיו, שפרשו לפניו שטיח ארום. אגני, לא אחרי להזמנת האוטובוסים



יו"ר הורביץ אין חשבון ואין רואה-חשבון

לתיירים" הוא מגונן על עצמו ומחליק. אחר-כך מרגיש, כאילו דרך אגב, כי "גיל חמש" הוא המועד לשיפוצים באוטובוסים. או: הנוסע הישראלי, המרבה לטנף את האוטובוס, גורם ל... ריקבון. בחו"ל מנקים את פנים הרכב בשואבי-אבק, אך בישראל מרכיבים מים בכמויות. כך נוצרים ריקבונות".

## ירידות בכבישי לבנון



ש"ב בעיה" דן שלא מרכיבים לדבר עליה פומבית: האוטובוסים ומער-כתה-ביטחון. הסוד ידוע לכל הנוגעים ברבר: האוטובוסים של מאן ומרצדס, הנעים בכבישי ישראל, אינם טובים לצרכי מערכת-הביטחון כמו תוצרת לילנד. המתכלה והולכת. למאן ולמרצדס קפיצי-אוויר. ללילנד קפיצים רגי-לים. משרד-התחבורה ביקש אוטובו-סים נוחים לציבור, שיהיו יותר נמוכים. מדרגת-הכניסה בהם כמעט נושקות

נכון כי מתגלים סדקים כזנבות. ליד הפגוש האחורי, אך זה "מאוד נדיר" שתופעות כאלה מתרחשות אחרי שנת-שימוש אחת בלבד. זה קורה" אחרי חמש, שש או שבע שנים, או אחרי חצי מיליון קילומטר. אחד מנהגי דן סיפה, כי אחרי שימוש צמוד במאן עירוני, במשך חצי שנה בלבד, "הלכה" תיבת-ההילוך כים וגם הבקאכס. בגרמניה - מטעים דרורי - "זורקים" אוטובוסים לגרוטאות אחרי

הסלולים. אומנם יש לדן כ-100 מאנים ביד-עירוניים, שמתקן בכל אחד מהם מיתקן מיוחד להגברת האו-טובוס. כדי להתאימו לנסיעה מחוץ לכביש. אלה, טיפסו ברמת-הגולן ללא בעיה" כעדותו של דרורי. אברהם אורן, ראש מנהל ההרכשה במשרד-הביטחון, אישר לא אומנם היתה למגשרו "התכתשות", כלשוננו, עם משרד-התחבורה, על שלא, נועצו בנו" ברכישת 1,000 (אלף) האוטו-בוסים הראשונים החדשים של דן ואגד - מרצדס ומאן. למרות מחל

מאור, לחש באוונטי אחד מוותיקי דן. הממלא תפקיד מרכזי בקואופרטיב ובעבר נמנה עם שיכבת הבוסים יודעי-הסוד. דרורי, מנהל אנף-המשק, סיפר-גילה, כי כאשר היה המנהגס יוסף דוריאל המתאם הכלכלי בין המיש"רדים הממשלתיים, הוא דיבר עימו והציע שמישרד-הביטחון יימנן על חשבוננו שיפוצם של 100 טייגרים תוצרת לילנד למערך המילואים לעת מלחמה. זה רכב ישן וחזק כבדו. דן מפעילו בהצלחה כבר 17 שנה. הוא

את המידרכה. אומנם כאלה הם האוטו-בוסים החדשים בדין ובאגד. "אם חלילה יצטרכו את רוב צי האוטובוסים החדשים שלנו למלחמה, למערך המילואים והסדר, יהיה רע

# מחיר האוויר הוא בלתי-סביר

התשומות במקום שיטת הפחת. שהיתה קיימת שנים. רוכשים יותר מ-80 אוטובוסים בשנה. מגלה יוסי הורביץ. יש עודפים בקרן ויש גם רווחים. אגד משלם בעד מרצדס 20% יותר מאשר משלם דן בעד המאן. המחירים בחו"ל זהים. אך אנו מנהלים יותר טוב". לא פניתי לשמוע את תגובת אגד. אך מהכרזתי את הורביץ שנים הרבה. יש להזהיר כי את דבריו יש לקבל בערבון מוגבל. בהתאם לחוזה" הוא הוסיף. דן מוותר על רווחיו בקרן ההצטיידות שעור שליש מהמגיע לו. שני השלישים הנותרים מיועדים לרכישת האוטובוסים החדשים. ברווחים הנותרים המגי-עים לנו. אנו רוכשים יותר אוטובוסים. וכך מת-עצם הצי שלנו יותר ויותר בכל שנה". איך יתכן שנוצרים רווחים. השייכים" לון בקרן ההצטיידות? האם משרד-התחבורה, ש-פקידיו הבכירים מקיימים יחסים אינטימיים עם הבוסים של הקואופרטיב, מאשרים סל-תשומות מנופח. המאפשר לון להיטיב עם חבריו על חשבון הנוסעים ומשלמי-המס? מי יחקור את המתרחש באמת בקואופרטיבים לתחבורה? קשה לסמוך על "בידקותי" של משרד-התח-בורה. שנוהל שנים כלישכת-עבודה למיפולגה קואליציונית זו או אחרת. בעיקר אחדות העבודה ז"ל.

בסוף החודש יתבקש משרד-התחבורה להכ-ריע בעד או נגד הנהגת מיזוג-אוויר - וחימום - בצי של דן. מסתיים והולך נסיון בהפעלת מיזוג-האוויר מלא ב-42 אוטובוסים. בהם 22 בקו 4. מנהלי דן אומרים, כי התקנת יחידה של מיזוג-אוויר באוטובוס מאן עולה 20 אלף דולר. הממש-לה אישרה את עריכת הנסיון באמצעות קרן השי-פורים וההצטיידות. המשותפת לה ולקואופרטיב. כדי להנתיג מיזוג-אוויר בקיץ וחממים בחורף בכל האוטובוסים. דורש דן ממישרד-התחבורה לאשר לו תוספת של 5% עד 6% על התעריף הקיים. שהוא כבר 400 שקלים בקו עירוני בתל-אביב.

אין לאשר את התוספת המבוקשת. אם ינוהל דן כנדרש ולא יפורס כספים ו-תרומות" על ימין ועל שמאל. וגם לא ישלם לגרמנים יותר מהמגיע להם, או למפעלים המרכיבים את האוטובוסים ביש-ראל. או לסוכן מאן בישראל, יש להניח כי החיסכון שיצטרב בקופת הקואופרטיב יאפשר לו לספוג את ההוצאה העודפת. אם אומנם כזאת קיימת. בגין הפעלת מיזוג-אוויר ציוני. תשובותיו של היו"ר הורביץ הן יותר מאשר התחסדות: "אנו מנהלים את האגודה שלנו יותר טוב מאשר נעשה באגד". הוא סיפר כי שלושה נציגים מדין ועוד שניים ממישרד האויר וה-תחבורה מנהלים את קרן ההצטיידות לרכישת האוטובוסים תוצרת מאן. כספים מוזרמים לסל-

# המנהלים מעניקים הנחות מפליגות למיכלאות, מחלקים טיפים וחלטורות למקורבים ורודפים יריביהם בחימה

מתאים להסעת חיילים בדרך-לא-דרך, כפי שקצר הגלחות במילחמות עבר. את אלה, אחרי שישופצו - הציע דרורי - יש לאחסן בימ"חים לעת חירום. כך נהג אגד. אך דבר לא יצא מכך. כ-130 טייגרים כאלה עומדים לרשות מערכת-הביטחון מדין, אך כמובן אלה הם טיפה בים בעת מלחמה כוללת. "לאגד יש יותר" דן עדיין משתמש בצי זקן ותשוש זה ומפיק ממנו את הבריש, אך תוחלת חייו מתקצרת והולכת. המאן העירוני הוא רכב נמוך מאד, שאינו מתאים לנסיעה מחוץ לכבישים

מחור זה - מי נותן על כך את רעתו בישראל? מי נענש על חטא כבר זה? - "מנצל צה"ל אוטובוסים מהצי החדש ללא בעיות". אורן הוסיף כי במילחמת-הלבנון ואחריה גוייסו אוטובוסים של דן על-ידי צה"ל ואלה נעו בכבישי לבנון, וגם ירדו מהם". נכון - הוא מאשר - כי המאן אינו גבוה ריו כמו הליילנד. אך "הוא עונה ומספק אותנו". אמר אורן: הם רוצים שמישו ישראל רוצות שמישרד-הביטחון יח-זיק אותן, אך זה לא בא בחשבון".