



# תור 3 חודשים יפיע ברחבי ישראל

ניסו להציע לה להרכיב מכוניות בארץ. כל הפניות הושבו ריקה. האפשרות היחידה שנשארה היתה לעניין מפעלי מכוניות גרמניים. ברגר התקשר עם שלושה מפעלים, עם חברת בינקווארט המייצרת את מכוניות הלנדווי הננטיות, עם חברת ב.מ.וו. ועם איסר. אף אחת מהחברות לא היתה מוכנה אפילו לפתוח במשא ומתן.

\*\*\*

## אינסטיגה מהחרם הערבי

**כל פנישותיו** התרשם ברגר בעיקר מפגישתו עם הנס גלאס, בעל חברת איסר. הוא סיפר כי מגמת מפעלו היא להקים מפעלים בארצות שונות. ברגר נשאר תחת הרושם שזוהו הגוף שצריך להמשיך וללחוץ עליו. הוא עשה זאת בקשר מכתבים בלתי-רשמיים.

ביוני 1959, כאשר הונהגה הליברליזציה ביבוא המכוניות לישראל, שוכנעו הגרמנים שכדאי לחשוב גם על הקמת מפעל בארץ.

לייצר גם דגם גדול יותר שלא היה עוד מכונית ננס, בעל 8.5 כח סוס ומהירות מקסימלית של 115 קילומטר. הדגם הגדול נקרא בשם איסר, על שם נהר איסר שעל-ידו נמצאים מפעלי החברה. מכאן בא גם שמה של החברה.

לפני כשנתיים, בתערוכת מכוניות בינלאומית שנערכה במאריס, היה מכוניות הננס הגרמניות, ובתוכן הדגמים השונים של הגוגומוביל, את נקודת-המוקד של התערוכה. הם נראו כפתרון לבעיית הרכב העממי, הזול והחסכוני, שיאפשר את רכישהו גם בעל אמצעים הקטנים. בין שאר המבקרים בתערוכה שהתעניינו בדגמים אלה, היה גם צעיר ישראלי חד-מבט. הוא התבונן במכוניות כאדם שבפניו נפתח עולם חדש. כעבור שנתיים בלבד היה אותו צעיר מנהלה של סוכנות חברת איסריה בישראל, ומנהלם המיועד של שני מפעלי ייצור מכוניות, בי ברזיל ובישראל. שמו היה יעקב ברגר.

יעקב ברגר הוא זמות טיפוסי של ה"סלף-מיד-מאן הישראלי טיפוסי. יליד רוסיה,



## ברגר

יעקב, מנהלה של חברת איסריה, העומדת להתחיל בייצור מכוניות בישראל ובברזיל גם יחד.

**אילין** אפרים, בעל מפעלי קיזור פרייזר, זר, המנסה להתקשר עם חברת איסריה כדי להרכיב את מכוניותיה בישראל.

# איסר הקטן

להקמת הסרט הנע של בית-החרושה, מצד החברה הגרמנית.

זכות בלעדית לייצור מכוניות החברה בישראל מאלף עד תו. זכות זו כללה גילויי התכנית של החברה הגרמנית ומתן ידע מלא כולל ייצור המנוע ותוכניות הדגמים לשנים הבאות. סעיף זה הוא חשוב במיוחד לנוכח העובדה שגם חברת רנו לא העמידה לרשות מפעלי קיזור פרייזר את תכניותיה ואת הידע שלה.

חברת איסריה מוכנה להעמיד לרשות המפעל הישראלי חלק מסוים בשוקים הי קיימים שלה. מאחר והמדובר בחלק מהשוק של ארצות-הברית, המיבא 2000 מכוניות גוגומוביל לחודש, ושוקים שלמים אחרים, היתה לסעיף זה חשיבות מכרעת.

- אשראי בסכום של מיליון דולאר.
- החברה הגרמנית מוכנה להתחייב בכל צורה אפשרית, שלא תיסוג מחלקה במפעל הישראלי, בגלל לחץ החרם הערבי.

\*\*\*

## מחיר נמוך לדגם הגדול

**צורך מימוש** ההסכם גייס ברגר קבוצה של משקיעים, שהוא עומד בראשה, שהקימה את החברה הישראלית מתקראת אף היא איסריה. השותף העיקרי בחברה הוא מקס שטיינברג, תעשיין יהודי מפרנקפורט, הנחשב כיום לגדול התעשיינים היהודים בגרמניה. מלבדו שותפת בחברה עוד קבוצה של משקיעים יהודיים מדרום אמריקה. אותה חברה עצמה, יחד עם יוסף דומברג, ישראלי שעמד לאחוריה בראש המגבית היהודית המאוחדת בארגנטינה, מ' קימה גם מפעל לייצור מכוניות איסר בברזיל.

רוב חברי הוועדה הבינמשרדית נוטים ל' אשר את הקמת המפעל, שיאפשר לישראל, בפעם הראשונה, להקים תעשייה יסודית של ייצור מכוניות ולא הרכבתן בלבד.

מחיריהן של המכוניות שתייצרה בישראל יהיו נמוכים באופן יחסי. לפי חישובי החברה תעלה מכונית מהדגם הקטן של איסר 3500 ל"י ואילו מחירו של הדגם הגדול יותר יהיה כ-5600 ל"י, כולל מיסים.

החלטתה של הוועדה הבינמשרדית מת' עכבת בינתיים עד לשובו של אילין. באם יתברר שהוא חוזר בידים ריקות, ולא הביא עמו כל הצעה להרכבת מכוניות בישראל, קרוב לוודאי שהוועדה תמליץ להשתמש ב' פוטנציאל של מפעליו לייצור מכוניות איסריה.

תוך שלושה חודשים מהרגע בו תתקבל ההחלטה על-ידי הוועדה הבינמשרדית, יוחל בהרכבת המכוניות בישראל. תוך שנה אפשר יהיה להתחיל לייצר את המכוניות בארץ, ולי' הניח בכך את היסוד לתעשיית מכוניות יש' ראלית עצמאית.

אולם הם רצו לערוך ניסיון קטן כדי לבחון את השוק. הם העמידו בפני ברגר תנאי למינוי כנציגם בישראל: שיוך של 30 מכוניות של המפעל תוך שלושה חודשים. לגבי מפעל המיצר 400 מכוניות ליום היתה זו כמות חסרת-ערך. אולם לגבי ברגר היה זה מבצע חסר-סיכויים.

משרד המסחר והתעשייה סירב בכל תוקף להתיר לברגר ליבא את המכוניות, למרות שהיה ידוע כי ביבוא זה טמון סיכוי להקמת מפעל בישראל. לבסוף איים ברגר: „אני אקנה את שלושים המכוניות ויהי-מה, אפילו אם אצטרך לזרוק את כולן לים.“

בשלב זה, כשראה אחד הפקידים המ-

שבגיל 16 נלחם כחייל בצבא האדום נגד הגרמנים, קשר ברגר בגיל 19 את מגעו הראשון עם בעיית התחבורה — הוא היה ראש עליה ב' בדרום אירופה. כשעלה ברגר בסוף 1946 ארצה, הוא הצטרף ללח"י, היה חבר פעיל בארגון זה עד למלחמת העצ' מאות בה היה ברגר מפקד פלוגת שריון.

שנה וחצי אחרי גמר המלחמה עבד ברגר כפקיד ממשלתי, שימש כמפקח מטעם ה' אפוסטרופוס על הרכוש הנטוש בפרדסים נטושים. אולם מטבעו לא היה ברגר טיפוס של פקיד ממשלתי. היה לו מוח של איש עסקים. הוא עזב את משרד האוצר מרצונו, עבד עם כמה משקיעיהו זרים במפעל חדש



**הגוגומוביל** זהו הדגם הגדול של מכונית איסר, אותה עומדים לייצר בקרוב בישראל. מכונית זו היא בעלת 8.5 כוחות סוס, ארבעה מושבים, ומנוע שטוח בעל שני צילינדרים. מחירה של מכונית כזו בשוק יהיה בסביבות 5600 ל"י.

לגומי שהוקם בארץ. יחד עם קבוצה של קצינים וחילים משוחררים, הקים חברת' תובלה של שש מכוניות משא, שביצעה עבודות בנגב. כעבור שלוש שנים הקים ביחד עם שותפים את תחנת הדלק הגדולה שבאיזור. בית התחנה עלתה 35 אלף ל"י. ברשות השותפים היו כאלפיים ל"י. אולם החובות הוחזרו תוך תקופה לא-ארוכה. עסקיו של ברגר הלכו והסתעפו. הוא הקים בשותפות את תחנת הדלק הגדולה שליד עתים, והתחיל לייבא מכוניות אמרי' קאיות מבלגיה. וכאשר נכנס לעסקי המכו' ניית התחיל החלום נרקם במוחו — על הק' מת תעשיית מכוניות בישראל, בניגוד ל' מפעלי קיזור פרייזר, שהיו מפעלי הרכבה. בחיפושיו אחרי מכונית, אותה אפשר יהיה לייצר בארץ, נוכח ברגר כי כל האפשרויות להתקשרות עם חברות-ייצור הן חסומות. לא היתה כמעט חברה לייצור מכוניות ש' סוכניה בישראל או מתחכים אחרים לא

ההצעה היתה של חברת איסריה הגרמנית — מפעלי הנס גלאס בדינגולפינג בחריה — היצרנית של המכונית בשם גוגומוביל.

\*\*\*

## נקודת-מוקד בתערוכה

**הי ברת**, „איסריה“ היא חברה חדשה באופן יחסי בשוק המכוניות. לבעל החברה, הנס גלאס, היו עוד לפני פרוץ מלחמת העולם השנייה מפעלים לטרקטורים ומכוניות חקלאיות אחרות בגרמניה. אולם עם עלות היטלר לשלטון עזב גלאס את גרמניה והשאר שם את מפעליו, עבר לאר' צות-הברית. שם שימש אחד המתכננים ה' ראשיים במפעלי המכוניות של פורד. כש' הסתיימה המלחמה, חזר גלאס לגרמניה, קיבל חזרה את בתי-החרושה שלו. ב-1946 התחילו מפעליו לייצר שוב. הם לא ייצרו עוד מכוניות חקלאיות כי אם מכוניות נוסעים. המכונית הראשונה שהוציאה גלאס לשוק היתה מכונית-ננס. מכאן גם בא שמו (גוגו בגרמנית פירושו ננס). היתה זו מכונית קטנה באמת, בעלת שני מושבים, שמהירותה המקסימלית הגיעה עד ל-85 קילומטר. בשל מחירה הזול והחסכוניותה, התקבלה יפה בשוק, ויצאה לכל העולם. מאוחר יותר התחילו מפעלי הנס גלאס