

קוטל המזיקים

דור העצמאות



השם: דני אגרון
הגיל: 40
לידה: ניו יורק.
מצב משפחתי:
נשוי, ילד בן 5.
מקצוע: מנהל חברת התעופה "מרומ".

היתה זו תקופה שהציבור הרחב שמע בה רבות על הריסוס האחרירי. ודווקא לרעה. הפיזיקאים של כיסאוויר לא הותקנו במייד חד לעבודה זו, ולתנאים המיוחדים השוררים בארץ. לכן התרסקו כמה ממטוסי החברה וטייסיהם נהרגו בעת ריסוס שדות בתנאים קשים.

גם לחברת מרום קרו תאונות עבודה בעת הריסוס, אולם הן לא היו קטלניות, וטייסי החברה יצאו מהן בעודם חיים.

★ ★ ★
בהשוואה לאמריקה

חברה דומה למרום, הפועלת בארצות הברית, לא זו בלבד שהיא מקיימת את עצמה בכבוד, אלא אף נושאת רחמים

מצא את עצמו, כצעירים רבים אחרים, ללא מקצוע. הוא התחיל לעבוד בעיתון של אביו, היה כתב בחיפה בתקופת גירוש אוניות המעפילים, ובתל-אביב בעת שהוטל עליה המימשל הצבאי הבריטי. אלא שלא ניתן לו להמשיך במקצוע זה. כשנה לפני הקמת המדינה גויס אגרון מחר דש לשרות הרכש. ארבע שנים הקדיש ל"טח זה, תחילה כנציג חיל-האוויר באיטליה, אחר-כך כרוכש מטוסים באוסטרליה. לבסוף נשלח למבצע מיוחד שנמשך שבועה חודשים, בו נרכשו טנקים ופצצות אחר בפיליפינים.

כשחזר דני לארץ, נטש סופית את עבודתו ברכש. יחד עם שחימר, אותו הכיר שותף הרכש בארצות-הברית, היה אגרון שותף להקמת מכון הבדק בלוד, כיהן שם

ההחזקה, התיקונים ושיפוץ המטוסים, כשהם נזקקים רק למינימום של עזרה מהתעשייה האחרית וממכון הבדק בלוד.

★ ★ ★
חלום שלא הוגשם

איש המפעיל חיל-האוויר אורח זה וזמנה את הצד הביצועי של פעולות החברה, הוא גבר חסון וממושקף, בעל קול באס תקיף, אך ערב לאוון. מחצית היום אפשר לראות את דני אגרון במשרדי החברה הצנועים שבבניין קולנוע תל-אביב, שם עמוס כל רגע מרגעיו בטיפול באלפי בעיות קטנות, הצצות בתיפול חול חברת העופה, פה שיחרור חלקי-חילוף למנועים מהמכס, שם הזמנת עגלות

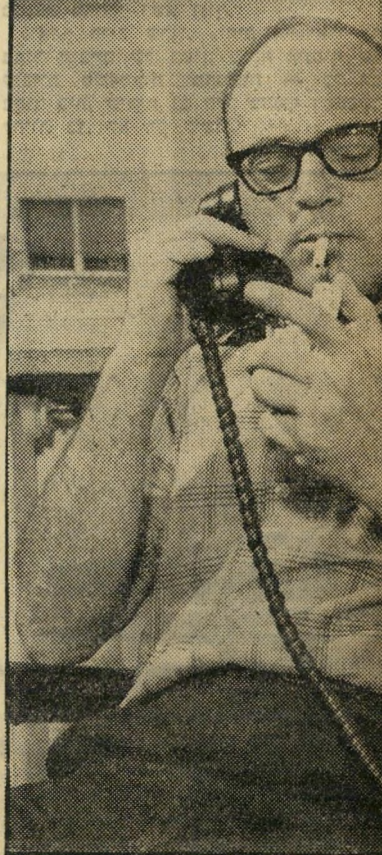
מסלול התעופה הקטן שליד הרצליה הומה כל היום כחזרת. מטוסים ממריאים, מטוסים נוחתים, ובמיתקנים משפחתיים מקורקעים. למרות פעילותו הגדולה, ספק אם רבים יודעים על הימצאותו של נמל-תעופה זוטא במקום. כי זהו נמל-תעופה פרטי בהחלט, אולי היחיד במדינה — הוא שייך לחברת שרותי האוויר מרום, בעלת שמונה מטוסי ריסוס.

אולם בעתיד הקרוב יהפך המקום מוצא נע לצומת אווירית קטנה. כאן יהיה בסיס של עוד שני מטוסי סטירמן, המועסקים בהובלת עתונים מתל-אביב לחיפה ולגליל. כאן יוקם מרכז הדרכה פרטי, בו יועסקו שני מטוסים דו-מושביים בהדרכת אווירנים שמתחשק להם לטוס. טייסים בעלי רשיון נות יוכלו לשכור כאן מטוסים ולטוס ל-תענוגם הפרטי.

הצלחת תוכנית זו תהפוך את התעופה למה שהינה בכל הארצות המפותחות: לא רק אמצעי-תובלה של חברות-תעופה, או ענף סגור של מועדוני טיס קטנים. יעסקו בה אנשי-עסקים שירצו להחזיק מטוסים פרטיים קטנים לצרכי עבודתם, חובבי ספורט מיוחד זה, שלא למדו אותו דווקא בגדנ"ע-אחיר, או במועדון-טייס בצעירותם.

מתחילת חודש מאי השנה, עברה לרשות חברת מרום גם חברת התעופה הפרטית אויתור, שהייתה שייכת לבעלי סופרנו. לפי תוכנית ההרחבה יהיו ברשות חברה זו שלושה מטוסי-ריסוסים, שיעסקו בתובלה פנים-ארצית ובתיירות אווירית לאיזורים בלתי-מפותחים.

צי של 15 מטוסים אינו עניין של מה בכך. ומה עוד, שטנאי מרום מבצעים ב"מיתקני החברה בהרצליה את כל עבודות



במשרד עתיד גם בלי ציונות

בשיעור של 50 אחוז מהמחזור שלה. מרום, לעומת זאת, הפסידה בשלוש שנות קיומה הראשונות 200 אלף לירות. לפני שנה, אחרי ששני שותפיו האחרים של אגרון הוחלפו בשותף חדש — מקס קרמר מדרום-אפריקה, המנהל את הצד הפיננסי והמסחרי של החברה — החלה התאוששות לפני שנה הראה כבר המאזן רווח של 7000 לירות. אולם יחלפו עוד שנים רבות עד שיכוסו ההפסדים.

איהרנסביליות של חברה מעין זו גור בעת מכמה גורמים. בעוד שבארצות-הברית יכולה חברה לשכור טייסים מתוך המבחר המצוי, ולהעסיקם בעונות העבודה בלבד, חייבת החברה הישראלית להחזיק טייסים במשך כל השנה, גם בחודשים הארוכים בהם אין תעסוקה למטוסייה. מצד שני אין למשרד התחבורה בארץ תקנות מיוחדות להפעלת מטוסים חקלאיים, והוא מחייב את מרום להחזיק את מטוסייה לפי אותן תקנות בט חות לפיהן מחזיקה אל-על את הבואינג שלה.

למרות כל אלה נשאר עדיין המחיר ה"מוחלט" של הריסוס, גם אחרי הפיחות, נמוך יותר מאשר בארצות-הברית.

★ ★ ★
בית-ספר קשה

אגרון, שחברתו אינה מקבלת שום תמריכה או סובסידיה, מאמין בהצלחת מפעלו. האציר הנמרץ והתקיף, טיפוס מובהק של איש-ביצוע ישראלי, מאמין שגם בלי ציונות יש עתיד לטייס פרטי בארץ.

"בלי שחיץ ובלי צניעות מזויפת", הוא אומר, "הרמה אצלנו, מבהינת כושר הטייסים והתחזקת המטוסים, היא הרבה למעלה מהממוצע בעולם. לפני שנה ערכתי סיור בארצות-הברית, כדי לשכור כמה טייסים עבור החברה. בקליפורניה, שם פועלים 500 סטירמנים, עברתי ממפעל למפעל, מ"עיריה לעיריה. יש מספר חברות שעולות עלינו. אבל הרמה שלנו עולה הרבה על הממוצע. שם זאת עבודה של זילובים. אני חושב שכאן, בגלל המגבלות המיוחדות של השדות הקטנים ולחץ הזמן, עוברים טייסי הריסוס שלנו את בית-הספר הקשה ביותר בעולם."

מטוס "מרומ" בעת הריסוס
"בלי שחיץ ובלי צניעות מזויפת..."

כסגן המנהל הכללי עד 1956. חברת מהנדסי הבניין וולברג-יוסון הקימה אותה שנה בית-חרושת לכימיקלים בתורכיה. בעלי בית-החרושת היו מעוניינים בהפצת תוצרתם, ולשם כך הוקמה מרום. במטרה בורה לקבל עבודות ממשלתיות בתורכיה כנהלת גדולה.

★ ★ ★
מוקד ליד עזה

אגרון נמנה אז על שלושת השותפים של החברה. הוא רכש מטוסי סטירמן ישנים של חיל-האוויר, הפך אותם למטוסי ריסוס, על-ידי החלפת מנועיהם במנועים כבדים יותר וציפויים בפח במקום בד.

זמן קצר לפני שעמדו מטוסי החברה ל-צאת לתורכיה, הוזעקו על-ידי מועצת ה"כותנה להציל את היבול. שנה קודם לכן פקדה שואה את יבולי הכותנה בארץ. חברת הריסוס של המרכז החקלאי, כיסאוויר, לא היתה מסוגלת לבצע את עבודות הריסוס הדרושות.

סם המבורג, האמריקאי שיוזם גידול כותנה בארץ, הצליח לשכנע את אנשי מרום לקבל על עצמם את העבודה. היא החלה במול רע. העונה היתה קשה, וצובדי מרום היו ירוקים. בשבוע הראשון של העבודה יצא דני אגרון במכונית, כדי למקם את הדגלים שהיו צריכים להודיע מהקרקע מטוס שירסם ליד גבול רצועת עזה. המכונית עלתה על מוקד. דני נלקח לבית-חולים, שם שכב עד תום עונת הריסוס. רגלו נקטעה.

העונה שאחריה היתה גרועה עוד יותר. מועצת הכותנה לא קיימה את החוזה שלה עם מרום. מטרה את העבודה לכיסאוויר, שרכשה בינתיים מטוסים נוספים. אז החלה תקופת התחרות קשה בין שתי החברות, בה ספגו שתיהן מהלומות כבדות. רק ב-1959 הגיעו השתיים להסכם על חלוקת העבודה, לפי מפתח מסויים.

גרר לטנדרים המובילים את החומר ל-מטוסי-הריסוס, ופה שוב תיכנן הסעתו של פרנק סינטרה ממחניים בגליל לתל-אביב, לפי הזמנה שהתקבלה ברגע האחרון ממארי גני סיוור הגדוש.

בחציו השני של היום הוא נמצא בשדה, במיתקני החברה או בשדות מרוססים. לא כדי לפקח על האנשים — צוותי מרום עצי מאיים לרוב — אך תוך כדי מגע אישי עם האנשים בשדה מתפתחות שיטות העי מסה, ומצטמצם זמן שהיית המטוסים על הקרקע. בצורה ביתית, חברותית, מנהל אגרון את החברה, כשהוא חולש במגע אישי ישיר על שלוש המחלקות העיקריות מהן היא מורכבת.

דני אינו רק המנהל הארגוני והמבצעי של החברה, הוא גם אחד משני בעליה. הוא עצמו אינו טייס — אף כי היה זה חלום הילדות שלו, שלא יכול היה להגשימו. הוא היה בן שנתיים כשהובא על-ידי הוריו מניו-יורק לירושלים. אביו, גרשון אגרון המנוח, יסד וערך את פלסטיין פוסט, ש"הפך לגירוזום פוסט, נבחר אחר-כך לראש עיריית ירושלים.

עד גיל 14 למד דני בבתי-ספר שונים בירושלים. אחרי שסילקו אותו מבתי-הספר הטובים, נשלח לחיפה, ללמוד בבית-הספר המקצועי שליד הטכניון. אותה תקופה כבר היה חובר להגנה קקשו. כאשר גויסה אז להגשים את שאיפתו ולטוס, נפסל בשל עינוי קצרות-הראוי.

★ ★ ★
הכוונה: לטוס בתורכיה

ישנה אחת למד אגרון בטכניון, עוב את הלימודים כדי להצטרף ליחידת הובלה של הצבא הבריטי ב-1941. בשנות שרותו, שנמשכו עד תום המלחמה, הפך אחד ממארגני הרכש של ההגנה בשורות הצבא הבריטי. הוא עצמו הוביל לארץ שלוש מכוניות של נשק נטוש מהמדבר המערבי, מבגוזי ומטריפולי. בשלבים המארי חרים של המלחמה, כשהיה מפקד מחלקת מקלעים בינוניים בבריגדה בדרגת מל, שוב היה פעיל בענייני בריחה והעברת נשק מאיטליה.

כאשר השתחרר אגרון עם תום המלחמה,