

להיות נהג משאית בענף ההובלה בשנות החמישים של המאה העשרים מרדכי טייכנר מספר לעופרה בריל על ענף ההובלה (אוגוסט 2014)

קיבוץ עין-השופט, מתחילת היווסדו במושבה בחדרה, הקים צי משאיות שעסק בהובלות לכל חלקי הארץ. עם המעבר לעין השופט (הנקודה החדשה) הפך הענף למפעל החשוב ביותר של הקיבוץ.

הייתי בחור צעיר והשתייכתי לקבוצת "חביבה רייק". אחרי השחרור מצה"ל התחלתי לעבוד כנהג משאית. באותם השנים קיבוץ עין השופט ניהל את מפעל ההובלה הגדול ביותר בארץ.



מרדכי מוביל בולי עץ למפעל אפיקים

היו לנו משאיות שהיו מסוגלות להוביל 200 טון. באותן שנים זו הייתה יכולת ההעמסה הגדולה ביותר של חברת הובלה, בבעלות אחת. עבודה לא חסרה - הובלת חומרי בניה להקמת ישובים חדשים, בניית בית חולים "הדסה", בניית

העיר נצרת עילית, בניית קו צינורות הנפט אילת-אשקלון, הובלת צינורות ענק ל"מוביל הארצי" ועוד דברים רבים. הרגשנו שאנחנו שותפים בבניית הארץ. העבודה הקשה לא הרתיעה אותי. הפיצוי היה המראות, המרחבים המדהימים שנקרו לפני, והתחושה שאני עושה עבודה חלוצית מאין כמוה.

יום אחד קרה מקרה טרגי שזיעזע את כל הקיבוץ - ישראל קטינא, שעבד כנהג משאית, היה צריך להוביל את החלב מקיבוצי האזור לתנובה. בתחילת הנסיעה היה לו תקר בגלגל האחורי. הוא הוסיף אוויר לגלגל, חזר למוסך בעין השופט והתחיל להוריד את הגלגל. החישוק שמקיף את גלגל עף לו על הפנים והרג אותו במקום. ישראל היה נשוי לשוש. עופר, בנם, היה בן שנה. אחיו היה זאב קטינא ז"ל.

עבודה כנהג באותם שנים הייתה מאוד קשה. היינו יוצאים עם המשאית בארבע וחצי בבוקר, נוסעים לחיפה לתחבורה (אגודה חקלאית שיתופית של משקי העובדים להובלה בע"מ). רוב ההובלות היו מנמל חיפה לכל חלקי הארץ.

הייתה לי קופסת אוכל שבה לקחתי את מנת החוץ, שהכינה לנו רחל תבור, ומזוודה קטנה עם ציוד אישי, כי לפעמים היינו צריכים להישאר ללון בת"א, באר-שבע או אילת.

הכביש עד אילת היה סלול רק עד דימונה. הדרך במעלה-העקרבים הייתה מאוד מסוכנת לנסיעה, בעיקר מבחינה ביטחונית.

באחת הנסיעות הובלנו את הציוד של קרקס מְדָרְנו מחיפה לאילת. הגענו בשעות הערב לבאר-שבע. אני החלטתי לצאת לדרך בשעה שלוש. הנהג השני המשיך בנסיעה.

בשעה שש בבוקר מצאתי אותו ירוי בקבינה. שמו היה פרנקל. שבוע לפני כן הוא קנה סמיטריילר ישן מקיבוץ אפיקים.

ירידה לאילת, לעיתים, הייתה נמשכת בין שלושה לשישה ימים. לעיתים הגענו לפני הגעת האוניה. בנמל עוד לא היו מחסנים ונאלצנו להמתין כמה ימים לבוא האוניה.

לרשות הנהגים הייתה דירה מסודרת, אבל באילת כמו באילת, החום היה בלתי נסבל.

באותם הזמנים החלו רק לחשוב על קירור דירה. ההמצאה הייתה דיזר קולר, שזה היה קצת יותר טוב ממאוורר. לא פעם הפטנט לא עבד. הייתי צריך לקרר את עצמי במקלחת ופשוט לעמוד מול חלון פתוח וכך לצנן את הגוף.

יום אחד כשהקולר לא עבד, ולא יכולתי לסבול את החום, החלטתי לבדוק מה קורה לקולר. מצאתי חתול תפוס בחגורה של המנוע. זרקתי את החתול והקולר התחיל לעבוד. למחרת נכנסה האוניה ולא הספקתי להנות מהצינון.

לאילת היינו מובילים חביות סולפגנטים ואבקת כביסה מ"זוהר דליה" לאיראן. היה קשר מסחרי חזק בזמנים ההם בין "זוהר דליה" לאיראן. בחזרה היינו מובילים מכוניות יפניות בשם "קונטסה", או קליפות של אגוזי קוקוס לתעשיית השמן.

יום אחד פגשו אותי באילת שני בני עין השופט, שרצו לחזור איתי לקיבוץ. לא היה מקום לשניהם ליד הנהג. הם רצו לשבת בתוך הצינורות. המשאית הייתה עמוסה בצינורות גדולים. השניים התיישבו בתוך אחד הצינורות ו"בילו" בצינור כל הדרך. זה היה חוסר אחריות מצדי אך הם כל כך לחצו....

צריך להבין שמשאית אז נסעה כל כך לאט. המהירות המרבית הייתה 48 קמ"ש. היו משאיות שהגיעו ל-70 קמ"ש מקסימום.

מעמד הנהגים בקיבוץ היה איתן ומכובד. כולם ידעו שהנהגים מביאים פרנסה טובה לקיבוץ. קיבלנו אש"ל וזה איפשר לנו כניסה למסעדה, לשתות בירה שחורה ולעשן סיגריות יותר טובות מהרמה הקיבוצית. הייתי עובר את רמתיים ונכנס קבוע למסעדה של הנהגים. הם קראו לי "הקיבוצניק האידיאליסט". ניסו לשכנע אותי לעזוב את הקיבוץ, אך ידעתי לעמוד מולם. בשנת 1957 נבחרתי לנהל את מפעל ההובלה. הייתי רק בן 27. היינו המפעל הגדול ביותר בארץ – 10 משאיות כבדות עם כושר העמסה של 200 טון, שבאותם הימים היה הרבה מאוד.

בשנת 1957 החל מיתון קשה בארץ בשטח ההובלות. הנמלים היו ריקים. קיבלנו הקצבה של שתי הובלות לשבוע למשאית. זה היה יכול להביא לקריסה מוחלטת של המפעל. באותה שנה קיבלנו משאית חדשה עם מהפך, בעלות 40 אלף לירות. לא הייתה עבודה למק החדש. כשראיתי שהמפעל עומד על סף קריסה הצעתי למוסדות הכלכליים של הקיבוץ למכור חמש משאיות. זו הייתה גם שנה מאוד קשה לקיבוץ. היינו חייבים לאדם פרטי בעין העמק שלושים אלף לירות. תנובה והמשביר המרכזי הפסיקו את האשראי לקיבוץ. הגזבר



מרדכי ונוניק ליד המשאיות של ענף ההובלה בשנות החמישים

חיכה בכיליון עיניים למכירה של החזירים, שהזרימה קצת מזומן לקופה. פיטרנו שני שכירים ועובד מוסך. הקטנתי את היקף הניהול ועבדתי חלקית על משאית.

לאט רקמתיים יצאנו מהמשבר. מדינת ישראל החלה לקבל את השילומים מגרמניה של יוצאי השואה. הנמלים התמלאו והייתה

הרבה עבודה. הקיבוץ החל לקבל את כספי השילומים של החברים יוצאי השואה. כלכלת המדינה קיבלה תנופה וגם מפעל ההובלה של עין השופט חזר לגודלו הקודם. בשנת 1960 סיימתי את ניהול המפעל והעברתי אותו לברוך רקובסקי.

הציעו לי לנהל את סניף "תחבורה" בחיפה. העמידו לרשותי מכונית כדי לפתות אותי לקבל את התפקיד. סירבתי, כי לא רציתי לעזוב את העבודה במפעל ההובלה, שהיה מאוד חשוב לי. הפסקתי לעבוד כנהג משאית ב-1965 בגלל בעיות בריאות [גב].

רשימת הנהגים בשנים 1952 - 1965

מנחם וקסלר, זאב רוזנטל, יחזקאל ניימן, שרגא שזר, משה מחרוק, שמואל כהן, נתן זמיר, שמוליק ליפשיץ (הכובש), ישראל קטינא (חביבה רייק), שלמה שטרנפלד (הכובש), מרדכי טייכנר (חביבה רייק), שמואל מונוביץ, ברוך רקובסקי (אלגביש), יושקה נינר (אלגביש), עמנואל חסון, אלון גלילי, שני נהגים שכירים.

מנהלי המוסך: אליק קרן, מאיר גלילי ועובד שכיר.

מנהלי המפעל באותם השנים: איסר לביא, צבי גלצור, מרדכי טייכנר, ברוך רקובסקי.

רישום עובדי הענף וצי המשאיות מסתמך על הזיכרון האישי של מרדכי (9.10.2014)



מאיר, הבן, על משאית המאן של ענף ההובלה בשנות החמישים.