

במשך השנים האחרונות בהיותי באנגליה, 1942-45, עבדתי בחברה שהיא הייתה סוכנת של ציוד חקלאי, טרקטורים וציוד עפר. אני עבדתי בחברה זו חב הזמן כאיש שחת שדה וטיפולתי בציוד בחוות ועבודות עפר במרכז אנגליה עד לתעלה בדהם.

חב הטרקטורים החקלאים עבדו אז על נפט. אומנם לציוד העפר היו כבר מנעי דזל. היות ולא היה בכל האזור מכון לשרות האבזרים למנעי דזל, עובדה זו גרמה קשיים גדולים בעבודתי. לכן פניתי ליצרן, CAV-BOSCH, והשתתפתי בקורס משך חודשיים, בלונדון, בכדי ללמוד את המקצוע. גם רכשתי סט מכשירים וכלים לשרות וטיפול הציוד. אחרי הקורס קיבלתי ניסיון בעבודה מעשית.

אחרי שעלינו לארץ, ביולי 1945, עבדתי בהתחלה כמה זמן במדגה. באותו הזמן התחילו להגיע לארץ הגנרטורים הראשונים עם מנעי דזל חדשים (סיבובים גבוהים) מעודפי המלחמה, והחברה שלא הייתה בעל מקצוע שידיע לטפל בהם. לאירגון עובדי החברה, שנה ויתר האירגון המרכזי של המכונאים במשקים, נודע, שאני עבדתי במקצוע זה בחו"ל ויש ברשותי הציוד הדרוש. כך החמנתי למשקים לטפל במנעים. אני זוכר את כפר חופין, מצובה, רמת רחל, ועוד ועוד.

באותו הזמן התחלתי לעבוד עם אברי גרין ומוטקה שוהם בסככה ע"י האורווה בתיקון הטרקטורים הישנים שלנו ובאופן חלקי בעבודות חוץ. לאחר כמה זמן הגיעו המשאיות הכבדות הראשונות מעודפי המלחמה, (Mack-White) והם התחילו להגיע אלינו, לטיפול ותיקונים. הם הגיעו מכל הארץ וגם מירדן. כאמור, עבדתי אז בסככה.

בהתחלת 1947 הוחלט לבנות מוסך. במחלקה הטכנית של חבר הקבוצות עשו את התוכניות הראשונות. אינני זוכר מתי התחלנו בבנייה. אני כן זוכר שבאביב המוקדם של 1948 יסודות עמדו, ואז היה שרב כבד מאוד וטונות בננות הבשילו ואוחסנו בין היסודות של המוסך. בימים הללו לא היה כסף להמשך הבנייה.

באותו הזמן סוחר מתל-אביב רכש מהצבא האנגלי בארץ עודפים של ציוד ורכב. אנחנו עבדנו כקבלנים להובלת הציוד ממחנות צבאיים באזור חיפה לחצר שלנו. חלק של הציוד תיקנו למצב עבודה וחלק פירקנו, לפני העברתם לתל-אביב. קיבלנו כמה רכבים כתשלום עבור עבודתנו.

אחרי פרוץ מלחמת העצמאות שימשו יסודות המוסך לתחנת מעבר. מחיפה לדחם, האוטובוסים נסעו עד מעין-צבי כמשוריינים והלאה דרומה באוטובוסים רגילים. החלפת הנוסעים מרכב לרכב התבצע כאמור במוסך.

כן קיבלנו בסוף 1946 את הסמי-טריילר הראשון, Studebaker, גם מעודפי מלחמה, שהיה מצוייד במנועי בנזין, והתברר שהפעלתו יותר מדי יקרה. בחורף 1947 רכשנו מהמשביר, מעודפי מלחמה, מנוע דיזל, מטנק Matilda. אני התחלתי להחליף את המנועים, בין יתר העבודות ושרות ביטחוני, עד אחרי מלחמת העצמאות.

כאמור, כבר לפני פרוץ מלחמת העצמאות לא היה לנו כסף להמשך הבנייה. אחרי המלחמה השיג עקיבא לוינסקי הלוואה ממר לויט, בצרפת, והמשכנו את הבנייה. אין אני זוכר את התאריך של התחלת העבודה במוסך הבנוי. פאמף (יוסף וייל) היה מנהל המוסך ואברי גרין ואני עבדנו במכונאות. מוטקה שוהם היה הקניין של הלקי חילוף והקשר עם לקוחות ומוסדות בחוץ. שחר (אברהם סומר) מהקבוצה האנגלית, היה החשמלאי הראשון. אז הגיעו הנערים הראשונים מזיכרון כמתלמידים, יוסקה אשכנזי, גבי לוי, בובה, ועוד. עבדה גם דינה (אישתו של פאמף). ואחרי שהגיע אלינו, גם אלי אשר, ואחרים.

באותו הזמן הגיעו המשאיות הראשונות עם מנוע דיזל, שהפכו אותם לאוטובוסים. מוטקה שוהם אז קשר קשר עם חברות האוטובוסים ואנחנו טיפלנו בציוד ההזרקה של המנועים.

לאחר שיהודה גולן השתחרר מהצבא, גם הוא התחיל לעבוד במוסך.

באותה התקופה התבצע פיתוח גדול של המשק החקלאי, התחלת סידורי השקיה בטנטורה, עקירת היער, התחלת בניית בריכות בכברה, הכנסות המוסך היו בין העיקריות מכל המשק.

הודות לעבודתו והכושר המסחרי של מוטקה, המוסך נהפך לאחד הענפים הרווחיים ביותר של כל המשק.

אני עזבתי את המוסך ב- 1952 חזרתי למיכון החקלאי פאמף עזב את מעין-צבי ב- 1955 ואז אברי גרין קיבל על עצמו את ניהול המוסך.

זאב (ולטר) וייל

15.07.2003

באפריל 2003 נסגר המוסך לעבודות תיקון כלי רכב. הבנין ושטח המוסך מושכרים היום לבעל עסקים מפרדיס, למסחר ברכב משומש.

גרירת טנק

בהמשך לסיפור על התחלת המוסך, להלן הסיפור על גרירת הטנק.

כאשר האנגלים החליטו לסגת מפלסטיין ב-1948, עם סיום המנדט, הם מכרו חלק מהציוד הצבאי והעבירו לאט, לאט את הציוד הכבד לנמל חיפה, בכדי לשלוח אותו חזרה לאנגליה.

בדרך לנמל חיפה נמכרו שני טנקים "Matilda" ע"י חייליו, באזור התעשייה במפרץ חיפה, ל"הגנה".

אלה היו הטנקים הראשונים של ההגנה וצה"ל, שעמד לקום, כאשר פרצו המהומות, משמר העמק היה אחד המקומות הראשונים שהותקפו והטנקים הראשונים הוכנסו שם בפעם הראשונה לפעולה. אחד הטנקים התקלקל מכאנית והועמס על גורר.

אני סיפרתי בסיפור על התחלת המוסך שאחד הסוחרים מתל-אביב קנה עודפי ציוד מאת הצבא האנגלי ואנחנו עבדנו כקבלני משני להובלת הציוד לחצר המשק. בין הציוד היו כלי רכב כבדים AEC. ברכב הזה היתה חסרה כל מערכת החשמל, כולל המתנע, שבדרך כלל מניע את המנוע, וגם כולל המצברים, היינו מניעים את המנוע בגרירת הרכב. כאמור, אחד הטנקים התקלקל, והועמס על עגלה של גורר על מנת להביא אותו לסדנה. אומנם הרכב הגורר התקלקל באמצע ואדי מילך בלילה. המלווים חיפשו עזרה ופנו לשומר בחצר מעין-צבי. ההוא כיוון אותם "לולטר, שהוא מטפל ברכב הכבד" שעמד בחצר. העירו אותי ב-2 לפנות בוקר והסבירו לי את המצב. לאחר ולרכב הכבד לא היתה שום מערכת חשמלית, כולל תאורה, אי-אפשר היה להשתמש בו לגרירה. הערנו את שחר, לעשות לפחות סידורי תאורה, כך שניתן לפחות לראות את הכביש. שחר הכניס מצבר גדול לתוך המשאית וחיבר שני פנסים גדולים מאוד מקדימה. היה צריך להיות מאוד זהיר,

4
שהמנוע לא יפסיק לפעול, לאחר ללא מערכת החשמל לא ניתן להניע אותו מחדש.

בקיצור, בערך ב- 3 בבוקר נסעתי לואדי מילך, נקשרתי לגורר ונסעתי עם הטנק הראשון של מדינת ישראל לנמל תל-אביב, שם נמצאה אז הסדנה של צה"ל.
למחרת בצהריים הגעתי לחזרה הביתה.

זאב (ולטר) וייל

15.07.2003