

# מחלקת הים של חברת האשלג הארץ ישראלית

שלמה אראל\*

## מול שרידי המזח

בשעת בוקר מוקדמת הגעתי לצומת. כביש האספלט פנה ימינה לעבר יישובי צפון ים המלח ומצוקי מדבר יהודה, שאך זה הוארו בקרני השמש העולה מעבר להרי אדום. כדרכי מדי הגיעי לפרשת דרכים זו, עצרתי ותהיתי אם לסור שמאלה לרגע או להמשיך בדרכי לעין גדי. דרך משובשת זרועת מהמורות וגושי מלח הובילה שמאלה לעבר השמש העולה. על גדר תיל חלודה היה תלוי שלט דהוי מט לנפול: 'עצור גבול לפניך'. השתהיתי קמעה ושוב פניתי שמאלה בפעם המי יודע כמה, במעין דחף שאי־אפשר לעמוד בפניו. חשבתי שאפנה לדקות ספורות, עד מוצב צה"ל, וגם הזמן דחק. רציתי להגיע לעין גדי כל עוד השמש נמוכה במזרח, בטרם תעלה ותכה את הכול בעילפון.

המכונית העלתה ענני אבק וטולטלה ממהמורה למהמורה בחריקת קפיצים. חלפתי לאטי על פני 'ה'מוצב', שלא היה אלא אוהל מרופט מכוסה שכבת אבק. פתחו של האוהל היה כנראה בצדו הדרומי, כדי להתגונן מפני הרוח הצפונית השכיחה, כך שהיושבים בתוכו לא ראו ולא שמעו את העובר על פני המוצב מצדו הצפוני. מעברו המזרחי של האוהל ניצבה עמדת שקי חול ולצדה תורן קצר מחוזק בחבלים שעליו מתנופף ברוח דגל דהוי וקרוע כדי מחציתו. העמדה לא הייתה מאוישת, ונראה שקומץ החיילים שבמוצב אוכלים את ארוחת הבוקר בתוך האוהל. לא הרחק מהאוהל ניצב קומנדקר מכוסה אבק, ללא כיסוי וללא דלתות, סימן ההיכר היחיד שהעיד על כך שהמוצב אינו נטוש. נמלכתי בדעתי

\* אלוף (מיל') שלמה אראל, לשעבר מפקד חיל הים, כיהן כמנהל התפעול של מחלקת הים בחברת האשלג בשנים 1942-1948.

ועצרתי. אולי שמעו אותי, ומישהו מהחיילים יצא לראות מה פשר הרעש. לא רציתי להיראות כמי שבורח. החברה האלה עוד מסוגלים לפתוח באש. משלא הופיע איש, המשכתי לאטי עוד כקילומטר ועצרתי על משטח רחב מכוסה מלח מהודק היטב.

מכיוון דרום הזדקרה מתוך מדבר של בוץ אפור קבוצת עמודים אשר העידה שאני עומד במקום הנכון. היו אלה שרידי המזח שעמד כאן בתוך המים. גועי אקליפטוס מוצקים אשר המלח היה משמר אותם. כאן, במקום שבו עמדתי, הייתה פעם המולה שנמשכה מאור הבוקר עמוק לתוך הלילה: משאיות בעלות תחתית כפולה טעונות שקי אשג נוסעות בדרכן מבית החרושת לירושלים וחוזרות טעונות דלק ואספקה, קטרים גוררים קרוניות עמוסות אשג בתפוזרת מהמזח אל בית החרושת, ומסביב – מטבח הפועלים, המחסנים, מרפאה, משרדי ההנהלה ווילה נובו' הנודעת. כאן היה מרכז העצבים של מפעל האשג בצפון ים המלח. וכאן, קרוב יותר לים, ליד שורש המזח, עמד הצריף 'עם כל הנוחיות', כפי שקראו לזה באותם הימים, שבו התגוררתי במשך חמש שנים עם רעייתי וילדתנו הקטנה, עד שמלחמת העצמאות עקרה אותנו משם. מכאן ניהלתי את תנועת הספינות שהפליגו יומם ולילה בין ה'צפון' ל'דרום' והובילו את האשג שיוצר בדרום, ואת העובדים, הדלק והאספקה הדרושים לקיום המפעל הדרומי. אלה היו שנים מאושרות בחיינו – לאחר שנות נדודים בים הגדול, שנים של ניתוק וחרדה מתמדת.

עוד אני עומד ורואה שוב בעיני רוחי את התמונה מאותם הימים, ורעש מחריש אוזניים מלווה בחבטות אדירות וחריקת בלמים החזיר אותי באחת אל המציאות. הקומנדקר המאובק מהמוצב עצר לידי ומתוכו קפצו שני מילואימניקים פרועי שיער, חולצותיהם חסרות הכפתורים מתנופפות ברוח. אחד שנראה מבוגר יותר צעק: 'מה אתה עושה פה? אסור לבוא לפה, זה שטח צבאי, לא ראית את השלט?'

החלטתי להיתמם: 'לא ראיתי. עצרתי ליד המוצב ולא ראיתי אף אחד. אני רק מטייל כאן ומחפש עתיקות'.

'מה אתה מתחכם, אסור כבר לחיילים לאכול באוהל? אין פה עתיקות...'

הרגשתי שזכיתי ביתרון כלשהו, והחלטתי לעמוד על המקת.

'אלה לא בדיוק עתיקות ארכיאולוגיות, אלה עתיקות מימי המנדט'.

החיילים נראו נבוכים. ניכר היה בפניהם שאין הם יודעים בדיוק מה זה 'ימי

המנדט', אבל יש להם דרך ארץ כלפי השם הזה. כפי הנראה שמעו פעם הרצאה מפי קצין חינוך ונשאר אצלם זיכרון עמום. לפתע, כמי שנזכרו במשהו, הביטו האחד בפני חברו וחיוך של משובה חלף על פניהם: 'פעם היה פה אוטובוס מלא עתיקות, כאלה מנעמ"ת או משהו כזה. אבל היה להם רישיון וליויי צמוד. לך יש רישיון?'

הבנתי שהקרח נשבר, וחשבתי שאולי אוכל ללמד את המילואימניקים האלה משהו מתולדות המקום.

'תביטו, פה היה פעם מפעל אשלג, אני עבדתי וגרתי פה. הבית שלי נשרף, אבל אולי נשאר משהו.'

המבוגר יותר השיב: 'אדון, אתה טועה בכתובת, המפעל שאתה מדבר עליו נמצא בסודם. אני עבדתי שם פעם אצל קבלן לעבודות עפר. פה לא היה כלום, פה היו ירדנים.'

ניכר היה בפניהם שהם חושבים אותי לתימהוני ומתחילים לאבד את הסבלנות. החלטתי לנסות עוד משהו. בימים אלה, גם כשאני מספר לבני גילי שגרתי פעם בים המלח, הם שואלים מיד: 'בבית הערבה?' השאלה תמיד הכעיסה אותי, אבל החלטתי הפעם לנסות להשתמש בשם הזה. הצבעתי על קבוצת עצים שהשחירה בכיוון מזרח.

'אתם רואים את העצים האלה? שם היה פעם קיבוץ בית הערבה.'

עכשיו כבר היו משוכנעים שלפניהם עומד זקן שדעתו השתבשה עליו. 'אמרנו לך שאתה טועה בכתובת. בית הערבה הוא שמה'. הוא הצביע לעבר כתם הירק במערב. 'יש להם תמרים על הכיפאק. תשמע', רצה להיפטר ממני, 'אני נותן לך רבע שעה לחפש פה עתיקות, רק שלא תעזו ללכת לכיוון ההוא', הצביע לכיוון מזרח, עלה על הקומנדקר עם חברו וחזר לעבר המוצב בתוך תמרות האבק.

## רקע

החיילים האלה ייצגו את רוב רובו של הציבור בישראל. בתקופה שאני מספר עליה מנה היישוב היהודי שש מאות אלף נפש, וכיום שישה מיליון. רובם עוד לא נולדו, ורובם הגיעו מארצות הפזורה היהודית. את תולדות היישוב המאורגן

לפני קום המדינה טרחו להוריש לדורות הבאים עסקני הממסד הציוני, תנועות ההתיישבות, ההעפלה, המחותרות וארגונים בעלי זיקה פוליטית. 'חברת האשג הארץ ישראלית' הייתה המפעל התעשייתי הגדול בארץ, מפעל פרטי, שלא השתייך לשום ממסד שידאג להשקיע מאמץ כדי לספר את תולדותיו ולהתהדר בהם. לא ייפלא אפוא שעד היום כשאני מספר שלפני מלחמת העצמאות גרתי בים המלח, שואלים מיד: 'בבית הערבה?' קיבוץ שכבודו במקומו מונח – קומץ צעירים חדורי אידאלים ואמונה – אבל הוא הוקם בתוך שטח המפעל והתקיים הודות לתמיכה שזכה לה מהמפעל. אף על פי כן יודעים היום על בית הערבה יותר מאשר על מפעל האשג הגדול ממנו מאה מונים.

ואולם, אני הגעתי למפעל רק בשנותי האחרונות, כשכבר היה חי ותוסס בשני קצותיו של ים המלח, והנני לספר אפוא על מערכת התובלה הימית שלו, אשר הייתי ממונה על הפעלתה, על אנשיה ועל המאפיינים המיוחדים שלה. המפעל הדרומי הוקם בשנות השלושים של המאה העשרים על מנת להגדיל את ייצור האשג, ובהיעדר שטחים מספיקים בצפון למטרה זו. לא הייתה באותם ימים כל דרך ביבשה לדרום ים המלח, והובלת הציוד והאספקה לעצם הקמת המפעל נעשתה בכלי שיט מאותרים מכל הבא ליד. זה כשלעצמו היה מבצע שעודנו ממתין לחוקר שיתעד אותו בצורה מקצועית. לצורך הובלה סדירה של מאות אלפי טונות של אשג צפונה, וכן לשם תחזוקת המפעל הדרומי ועובדיו, הוקמה מערכת אשר כללה צי של כלי שיט, מזחים ומנופים בצפון ובדרום, מספנה לשיפוץ ובנייה של כלי שיט וכן מסילות ברזל, קטרים וקרוניות להובלה בין המזחים לבתי החרושת. ניתן לה השם 'מחלקת הים'. את המערכת הזאת הקים, תוך כדי לימוד וניסוי, משה לנגוצקי האגדי, שאף עמד בראשה (איור 1). הוא עצמו לא היה יורד ים, אבל הודות למנהיגותו וכשרו לרתום לעבודה בעלי מקצוע מסוגים שונים ודוברי לשונות שונות הצליח להתגבר על הבלתי נודע וליצור יש מאין. אני באתי מהים הגדול אל המוכן כדי לנהל את התפעול היומיומי של מחלקת הים. משלמדתי להכיר את התנאים המיוחדים של הים הזה, עלה בידי גם לתרום אי אלה שיפורים בשיטות העבודה לתועלת החברה והספנים גם יחד (איור 2).



איור 2: שלמה אראל (1945),  
מנהל התפעול הימי 1942-1948,  
ליד תורן הזרקור במזח בצפון



איור 1: משה לנגוצקי (1939),  
מייסד ומנהל מחלקת הים  
1930-1952

## הים

מאפייניו המיוחדים של ים המלח קבעו במידה רבה את אופיו של השיט על מימיו: הים השתרע לאורך כ־80 קילומטר מצפון לדרום. בחלקו הדרומי בלט חצי האי 'הלשון', שהותיר מעבר צר סמוך לחוף המערבי, בין האגן הצפוני עמוק המים, לבין האגן הדרומי שאורכו היה כ־20 קילומטר ועומק המים המרבי שלו הגיע לחמישה מטרים. 'הלשון' שימש למעשה מעין שובר גלים שגונן על האגן הדרומי מפני הגלים, אך לא מפני הרוח. הרוח השכיחה ברוב ימות השנה הייתה הרוח הצפונית, שיצרה אשליה של ים רגוע למשקיף בחוף הצפוני אך הרימה בדרכה גלים כבדים בחלקו הדרומי של הים, בואכה מעבר הלשון, והקשתה מאוד על הספינות עמוסות האשלג החותרות צפונה.

בעונה של סערות החורף הדרום-מערביות בים התיכון פקדו את ים המלח רוחות דרומיות עזות, שחבטו בחוף הצפוני בגלים גבוהים וכבדים ומנעו כל אפשרות של עבודות פריקה וטעינה ליד המזח. לעתים, לעת השקיעה, הייתה גולשת ממורדות הרי יהודה רוח מערבית עזה שנמשכה בדרך כלל לא יותר משעה או שעתיים.

לעת כזאת, מי שנמצא בים התאמץ לחבוק את החוף המערבי כדי שלא להיסחף מזרחה. המזח בדרום היה צמוד לחופו המערבי של הים, וגם המזח בצפון היה קרוב יותר לצדו המערבי של החוף. נקל אפוא להבין שתנועת הספינות צפונה ודרומה נעה בסמוך לחוף המערבי של הים. בלילות אפלים, בהיעדר כל אמצעי ניווט או אורות על החוף, ידעו הקברניטים לנווט על פי היכרותם האינטימית עם תווייהם של רכסי ההרים והגאיות במערב. בחודשי הקיץ היה מפלס פני הים יורד כדי מטר אחד ויותר והמעבר במצר הלשון הותיר במרכזו תעלה צרה בלבד, עמוקה דיה למעבר הספינות. דבר זה דרש מימנות רבה מצד הקברניטים. לימים כשביקשתי, לאחר כמה תקלות בניווט, לסמן את המעבר במצוף עם פנס, נתקלתי בידה הקמוצה של החברה (שאכן ציוד כלשהו היה נדיר באותם ימים של מלחמה) ובטענות שהבדואים יגנבו את הפנס.

המשקל הסגולי של מי ים המלח (כ־1.23 גרם/סמ"ק) וכמות המלחים בתוכם הכתיבו פרמטרים מיוחדים לספנות על מימיו. כושר המעמס של כלי השיט היה גדול באופן ניכר יחסית לכלי בגודל דומה בים התיכון. לעומת זאת כלי השיט הריק מכל מטען ירכב גבוה על פני המים והיה נתון יותר לחסדי הרוח והגלים. הטמפרטורה הגבוהה של מי הקירור והתנגדות המים הכבדים לסיבובי המדחף הגבילו את יכולתו של מנוע הספינה לפתח את ההספק המרבי שלו. כל אלה נלמדו והשפיעו על תכנון כלי השיט ומערכות ההנעה שלהם. ואולם, גם להרכב מימיו של ים המלח הייתה השפעה חשובה על הבנייה והתחזוקה של כלי השיט. בהיעדר חיים וחמצן בתוך המים, לא הייתה כל 'צמיחה' או קורוזיה על הקוער של הספינות המצוי מתחת לפני הים. ואולם, ספינות בנויות פלדה נפגעו קשות מקורוזיה בקו המים ומעליו ונוקקו לתחזוקה בתדירות גבוהה. לבנייה מעץ, לעומת זאת, נודעה בעיה משלה. בדרך כלל לוחות הציפוי של ספינת עץ סופגים מים, מתנפחים ואוטמים היטב את ה'תפרים' שביניהם. בים המלח נאטמת השכבה החיצונית של לוח העץ בגבישי מלח והלוח נשאר יבש בתוכו ואיננו מתנפח. כתוצאה מכך הספינה י'ולפת', בייחוד כאשר היא מתפתלת עם הגלים, ונוקקת לשאיבה בתדירות גבוהה של מי השיפוליים כדי למנוע את הרטבת המטען. באסדות העץ הגדולות, במעמס של 180 טון ו־200 טון, שנבנו לאחרונה במספנה בצפון, הותקן מנוע בנזין קטן עם משאבה כדי להבטיח שלא יחדרו מים למטען.

## הצי של חברת האשלג

בתחילה הביאו מנמל יפו ומהירקון את מה שניתן היה להוביל על נגררים בכביש המתפתל מירושלים: שתי סירות מנוע ( 'ארנונה' ו'גב' לוט', אשר לימים שירתו את הנמל בדרום) ושלוש אסדות מטען קטנות, מְעוֹנוֹת (בערבית) כפי שנקראו בפי כול, במעמס של 20 טון עד 40 טון. נראה שמראש נקבע שהובלת האשלג במְעוֹנוֹת נגררות על ידי ספינות גרר (גוררות) תהיה השיטה המתאימה לים המלח. שיטה זו מקובלת וחסכונית בנהרות ובאגמים שקטים. הסתבר כי בתנאי השיט בים המלח הציבה שיטה זו קשיים לא מעטים, ונדרשו צוות ספנים גדול יותר ומיומנות רבה בשיט. אבל אלה היו הידע, מצאי הציוד והמסורת בשנות השלושים. בהתאם לכך נבנו לראשונה במקום שתי גוררות, 'מכור' (איור 3) ו'מסדה', עם מנועי דיזל בהספק של 110 כ"ס, שהותקנו בהן גם מספר מקומות ישיבה לנוסעים מעל לסיפון ודרגשי לינה מתחתיו. כמו כן נבנתה גוררת קטנה, 'יתומה', לשירות בנמל הצפוני. בהמשך הוזמנה בחו"ל גוררת גדולה בעלת מנוע של 200 כ"ס, 'צוער', שהייתה בנויה פלדה שהובאה בחלקים יבילים בכבישים, ואשר הורכבה והושקה במספנה בצפון. בשנת 1946 נבנתה בצפון גוררת נוספת, 'הר נבו' (איור 4), ובשנת 1947 הגיעה, גם היא בחלקים שהורכבו במקום, ספינת נוסעים מהירה, 'לוטנט ליניץ' (איור 5). היו בה 60 מקומות ישיבה מקורים, והיא גמאה את המרחק בין הצפון לדרום בארבע שעות ומחצה.

אשר לצי אסדות המטען (מְעוֹנוֹת): בתחילה נבנו במספנה שלוש מעונות מפלדה בעלות קוער שטוח וכושר מעמס של 100 טון כל אחת. אלה היו מְעוֹנוֹת כבדות וקשות לשליטה בים גלי. נראה בעליל שהן ביטאו את הידע וכושר הביצוע שהיה קיים במפעל בימי בראשית. לאחר מכן נבנו ארבע מְעוֹנוֹת גדולות מעץ, בעלות קוער עם שדרית ומבנה הדומה בכול לספינות המפרש ששייטו באותם ימים בים התיכון. חסרו להן הסיפון והתרנים ואולי גם מנוע עזר, אבל היו להן הגה, עוגן, שרשרת ומדלה עוגן ידני. רק שתי הראשונות, במעמס של 180 טון, נבנו על ידי בוני ספינות ערבים מיפו. שתי האחרונות, במעמס של 200 טון, נבנו כבר בזמן שירותי במקום בידי בוני ספינות יהודים שהתנסו בבניית שולות מוקשים מעץ עבור הצי הבריטי. אלה היו בעיניי נאות יותר והתנהגו יפה יותר בים. כל מְעוֹנוֹת העץ הגדולות היו קלות יותר לגרירה ולשליטה במעמס מלא מאחיותיהן, מְעוֹנוֹת הפלדה הקטנות יותר, והמלחים העדיפו תמיד להפליג בהן.



איור 3: השקת  
הגוררת 'מכור'  
בחוף הצפוני של ים  
המלח, 1936



איור 4: הגוררת  
'הר נבו', 1944



איור 5: ספינת הדגל  
'לוטננט לינץ',  
1946



כל הצי הזה – אשר מנה ספינת נוסעים אחת, חמש גוררות (אחת קטנה לשירות בנמל הצפוני בלבד – איור 6), שתי סירות מנוע, עשר מְעוֹנוֹת (אסדות מטען) גדולות וקטנות (איור 7) ושלוש סירות משוטים – התפנה לדרום ים המלח עם פינוי המפעל הצפוני, במאי 1948, ונשאר לעגון במקום עד שנעלם. חלק מהכלים גויסו למשימה של כיבוש עין גדי, באפריל 1949, ושל קיום קשר עם הכוח עד להכשרת הדרך ביבשה מסדום. עם ירידתו של מפלס ים המלח בשנות החמישים ובניית הסכרים באגן הדרומי נעלמו עקבותיו של צי זה. נותרה רק הגוררת 'הר נבו', שנסחפה דרומה ונשארה תקועה בבוץ במשך 60 שנה. לא מכבר חולצה 'הר נבו' ממקומה על ידי עובדי מפעלי ים המלח, שופצה והוצגה לראווה ליד שערי המפעל. לא מצאתי הסבר סביר להיעלמותו של הצי, והדבר נותר בגדר תעלומה. כאן צר המקום מכדי לפרט את התאוריות האפשריות לפתרון תעלומה זו.



איור 6: שלוש גוררות ליד המזח בצפון ים המלח (ברקע דוברות משא), 1944



איור 7: דוברות משא ליד המזח בסדום, 1944

## הנמלים

שני הנמלים (או מזחים) נבדלו זה מזה באפיונם ובתפקודם, אך בשניהם הותקנו מערכות זהות לפריקה וטעינה של ציוד ואספקה (למעט טעינת אשג בתפזורת) באמצעות כננת חשמלית ניידת. עקב השיפוע התלול של קרקעית הים בחוף הצפוני היה המזח קצר (איורים 8-9), כדי 50 מטר לערך. תפקידו העיקרי היה פריקת האשג מהמעונה אל תוך קרוניות. משם הוסע האשג אל בית החרושת לצורך ייבוש ואריזתו בשקים. ב־1947 הופעל גם בדרום מתקן לייבוש ואריזה, וחלק מהתוצרת החל להגיע לצפון בשקים. (ראוי להזכיר בהקשר זה שהיום 'נוסע' האשג בתפזורת במסוע, ברכבת ובאונייה עד ליעדו הסופי מעבר לים). בצפון נקבעה, במרחק ראוי מהחוף, שורה של מצופים לתוקים ליעוגנים מתים, שאליהם



איור 8: המזח בצפון.  
משמאל 'לוטננט לינץ',  
1947



איור 9: מראה השקיעה  
מעבר למזח בצפון

נהגו להיקשר כלי השיט שלא נדרשו ליד המזח ובימים של סערה דרומית. עומק המים בצפון היה גדול מכדי שיוכלו כלי השיט לעגון בבטחה עם העוגנים שלהם עצמם. לא היה צורך במצופים כאלה בדרום, מקום שבו עומק המים לא עלה על חמישה מטרים. פריקת האשלג בתפוזרת הייתה עבודת כפיים מפרכת. העובדים בתוך המְעוּנָה היו גורפים את האשלג באתים אל תוך מכל ברזל. המכל היה מורם על ידי הכננת ונשפך לתוך קרונית על המזח. שלוש קבוצות בנות שמונה עובדים הועסקו בעבודה זו, כמעט מסביב לשעון: קבוצה של גברתנים דרוזים, קבוצה של פועלים יהודים קשי יום, רובם בעלי משפחות, וקבוצה של צעירים חברי בית הערבה. הפועלים היהודים עבדו בעקשנות כדי לא לפגר בתפוקה אחר הדרוזים. הצעירים, חרף כל מאמצייהם הראויים להערכה, התקשו לעמוד בעומס, ולעתים הייתי נאלץ לשחרר אותם לפני תום מכסת שעות העבודה שלהם ולקרוא לדרוזים, כדי שלא לפגר בלוח ההפלגות. עבודות פריקה וטעינה של ציוד כללי נעשו על ידי הספנים הממתינים להפלגה דרומה.

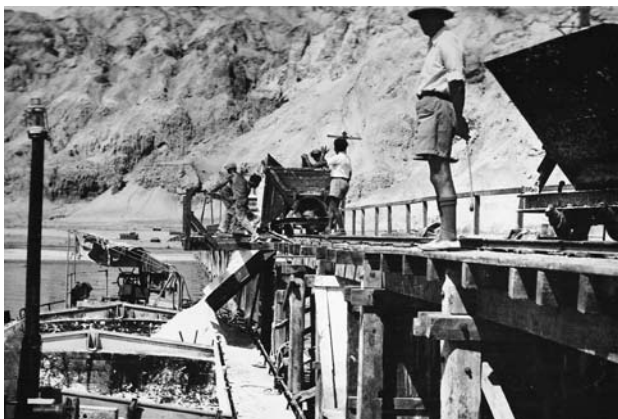
בדרום, עקב הצורך להגיע למים עמוקים דיים לצורך העמסת המְעוּנָה באשלג, נבנה המזח במרחק 900 מטרים מצפון למחנה העובדים ואורכו הגיע ל-150 מטרים (איור 10). ליד שורש המזח נבנה צריף עם מקלחת, שבו התגורר מנהל הנמל הדרומי. לא הרחק משם, לרגלי הר סדום, התגורר ספן ערבי עם משפחתו. הלינה במקום הייתה נחוצה בעיקר משום שהגוררות עם המְעוּנָה הריקות היו מגיעות בדרך כלל בשעות הלילה (איור 11) ועוזבות מיד עם המְעוּנָה הטעונות. למזח הייתה צמודה תמיד סירת מנוע קטנה שבאמצעותה נגררו המְעוּנָה הריקות אל המזח והמְעוּנָה הטעונות לאזור המעגן שממנו נאספו על ידי הגוררות. בחודשי הקיץ היה מפלס המים יורד והיה צורך להעמיק את הקרקעית בקרבת המזח באמצעות מחפר צף (דרג'ר), שהיה צמוד לנמל ובשעת הצורך היה מופעל על ידי צוות מחברי הקיבוצים. לעתים, חרף מאמצי החפירה, היה השפל נמוך עד כדי כך שלא היה ניתן להעמיס את המְעוּנָה הגדולות במלוא כושר המעמס שלהן. הפעילות העיקרית של המזח בדרום הייתה טעינת האשלג בתפוזרת אל תוך המְעוּנָה (איור 12). למטרה זו הותקנה בצדו הדרומי של המזח שלוחה בולטת מעל המים. מתחת לשלוחה הייתה נקשרת המְעוּנָה הריקה, ומעליה נסעו קרוניות אשר עם הטייתן מעל תא המטען על צדן, על ידי שחרור מעצור, הייתה תכולתן נשפכת אל תוך המְעוּנָה. בעבודה זו, ובפריקת ציוד מזדמן, הועסקה קבוצה של חברי קיבוצים מתוך הפלוגה המקובצת.



איור 10: המזח  
בסדום ולידו  
ספינות עוגנות  
בהמתנה, 1946



איור 11: המזח  
בסדום בפעילות  
לילה



איור 12: פריקת  
אשלג מ'קרוניות  
מתהפכות' אל תוך  
דוברת משא (מְעוּנָה)  
במזח סדום, 1946

## הספנים

אוכלוסיית הספנים הייתה תופעה מיוחדת במינה בנוף האנושי של עובדי חברת האשלג. הייתה זו קבוצה מגובשת וסולידרית על אף ההיררכיה המקצועית והעבודה זה בצד זה של ספנים יהודים וערבים. המחלקה כולה מנתה כ־40 איש, ביניהם מספר עובדים קבועים באחזקה ושירותים בנמלים. כ־25 מתוך חברי הקבוצה היו יהודים. מבחינה מקצועית התחלקו הספנים המפליגים למכונאים (יהודים בלבד), קברניטים בגוררות ומלחים במְעוֹנוֹת שהיו מעורבים, יהודים וערבים. בין היהודים היו ימאים בעלי ניסיון קודם וצעירים שלמדו את העבודה במקום. הספנים הערבים הובאו מיפו וממצרים והתגוררו עם משפחותיהם בשכונה משלהם על שפת הים, מזרחית למחנה. צוות גוררת או ספינת נוסעים מנה מכונאי ושני קברניטים, יהודי וערבי. בכל מְעוֹנָה, גדולה כקטנה, הפליגו צמד, בדרך כלל יהודי וערבי. הספנים עבדו בהרמוניה מלאה, החליפו זה את זה במשמרות ואכלו זה מפתו של זה. הספנים השתכרו יפה יחסית לשכר המקובל באותם הימים. שכרם החודשי נקבע לפי הפלגות, עם מינימום של 12 הפלגות בחודש. 20 שעות עבודה בנמלים בעבודות אחזקה או פריקה וטעינה של ציוד נחשבו להפלגה. ואולם, כל תעסוקה מזדמנת, ולו גם למחצית השעה, נחשבה למינימום של שעתיים. החרוצים שבין הספנים היו מגיעים גם לשכר של 18 הפלגות בחודש.

משך ההפלגות היה תלוי במידה רבה במזג האוויר. בתנאים רגילים נמשכה ההפלגה דרומה כשמונה שעות, וצפונה עם מְעוֹנוֹת עמוסות כ־12 שעות. בסערות דרומיות או ברוחות צפוניות חזקות היו גם מקרים של הפלגות שנמשכו 24 שעות ויותר, וזאת ללא תקלות מיוחדות של קריעת חבלי גרירה או סטייה מנתיב ההפלגה. עבודת הספנים הייתה קשה ושוברת גב גם בהפלגה רגועה ובהיעדר תקלות מיוחדות. די היה בהרמת העוגנים ואיסוף חבל הגרירה פעמיים בכל הפלגה כדי להרתיע את מי שאינו ניחן בעקשנות וכושר פיזי גבוה. חבלי הגרירה, העשויים מנילה, היו באורך של כ־120 מטרים ובעובי של שמונה סנטימטרים, ומשפגו את מי הים הפכו כבדים ונוקשים כפלדה. שני המלחים במְעוֹנָה היו מתחלפים ביניהם ליד ההגה. טעות מקובלת היא לחשוב שכלי שיט נגרר איננו זקוק להיגוי. כוחות שונים פועלים על הכלי וגורמים לסטיות, וכל סטייה מכיוון הגרירה יוצרת התנגדות בלתי מאוזנת לתנועת כלי השיט ועלולה לשבש את תנועת הגוררת ואף

לגרום לקריעת חבל הגרירה. כשהדבר קורה לשיירה עמוסה מול רוח צפונית חזקה, כפי שאמנם קרה לפעמים כשמישהו נרדם על ההגה, עובדים קשה שעות ארוכות כדי להיקשר מחדש ולהשתלט על השיירה. בלילות החורף, בשיירות הטעונות החותרות מול הרוח הצפונית, לא היה לאוחז בהגה שום מסתור מפני צליפות המים המלוחים הצורבים את העיניים ומפני הקור והרטיבות. הספנים הוותיקים, כולם בעלי משפחות שהתגוררו בירושלים, סבלו לרוב מכאבי גב ושיגרון, אך היו גאים במקצועם ועזרו זה לזה בעבודה. לא ידענו או לקרוא לזה 'גאוות היחידה'. היה להם מעמד מכובד בקרב העובדים, ותמיד נמצא להם מקום ליד הנהג בהסעה לירושלים. מדי פעם הגיעו למחלקה מגויסים חדשים. מעטים מביניהם נשארו במקום לאחר ניסיון קצר.

### שגרת ההפלגות

מדי יום ביומו בשעות אחר הצהריים הייתה השיירה עם המעונות הריקות מפליגה דרומה, ובדרכה הייתה פוגשת, בשעות הלילה, את השיירה הטעונה החותרת צפונה (איור 13). בדרך כלל מנתה השיירה גוררת, מעונת ברזל, מעונת עץ גדולה ומעונת קטנה עם אספקה, ציוד או דלק. בגדולה מבין המעונות שהובאו מיפו, כבושר מעמס של כ־35 טון, הותקנו מכלי דלק, והיא הייתה מבצעת הפלגות שבועיות דרומה כשהיא טעונה עד לסיפון ומוחזרת ריקה צפונה. השיירות הטעונות, בהרכב זהה, הובילו כ־250-300 טונות אשג כל אחת, בעיקר בעונת החורף, כשלא היו מגבלות על כושר ההעמסה של המעונות בגלל ירידת מפלס המים בדרום. אינני מפרט כאן הובלה של מוצרים אחרים. אלה הובלו בחביות ובשקים במעונות הקטנות שנגררו תמיד מאחורי כל שיירה. בהתחשב באבדן ימי עבודה בסערות החורף, מגבלות בקצב הפריקה והטעינה, שמישות כלי השיט ותקלות אחרות, כגון היתקלות בשרטון במעבר הלשון, בוצעו במוצק כ־300 הפלגות טעונות בשנה.

הגוררות 'מכור' או 'מסדה' היו מבצעות הפלגות שבועיות מיוחדות עבור הנוסעים היוצאים לחופשה והחוזרים ממנה. משנכנסה במקומן לשירות ספינת הנוסעים החדשה 'לוטננט ליניץ', השתפרו במידה רבה נוחותם ורווחתם של העובדים, שהיו מבליים חלק ניכר מחופשתם בנסיעות, בים וביבשה.

בימי מלחמת העולם היה הביקוש לאשלג גבוה במיוחד ובמחלקת הים נעשו מאמצים שלא לפגור אחר כושר הייצור של המפעל הדרומי. היה צריך להתמודד מול המגבלות שהטיל הטבע: בקיץ מגבלות על כושר ההעמסה עקב ירידת מפלס מי הים ובחורף אבדן ימי פריקה עקב הסערות הדרומיות. הדרך היחידה להתמודד עם מגבלות אלה הייתה להגביר את תדירות ההפלגות. לעתים הייתי מחליט שלא להמתין לסיום הפריקה של כל השיירה ה'תקנית' ומשגר דרומה גוררת עם מעונה גדולה בודדת מיד עם סיום פריקתה. כעבור שעות אחדות, אם תנאי הים אפשרו לפרוק מעונה נוספת, הייתי משגר גם אותה עם גוררת נוספת, ומבטיח בדרך זו רצף של עבודה מסביב לשעון על המזח בדרום. בראייה צרה היה בזה משום שימוש בזבזני בהפעלת הגוררות, אבל זה היה בטל בשישים לעומת הרווח לחברה, לספנים ולעובדי הנמלים גם יחד. ואמנם, יכולנו להתגאות בכך שבמשך שנותיו האחרונות של המפעל הצלחנו להתגבר על עודפים משנים קודמות, שהצטברו בקרבת הנמל בדרום עקב פיגורים במערכת התובלה הימית.



איור 13: דוברת עמוסת אשלג נגררת צפונה. ברקע (מימין) המזח והר סדום, 1946

לסיום, חובה היא להזכיר את הסיוע המידי והיעיל שהעניקו הספינות של מחלקת הים למסעות של ההגנה והפלמ"ח לאורך חופי ים המלח, בין אם בתכנון מראש, ובין אם במקרים רבים של חילוץ יחידות שנמצאו במצוקה. אין ספק שהודות להימצאות הספינות לאורכו של הים נמנעו לא פעם אסונות ואבדן חיי אדם. לעת משבר, כשהחליטה ההנהגה הלאומית במלחמת העצמאות לפנות את המפעל בצפון ים המלח ואתו את בית הערבה, על מאות עובדיהם, ביצעה מחלקת הים, בניצוחו של משה לנגוצקי, את המשימה בצורה יעילה וללא שום תקלות.

ים המלח הולך ומצטמק, והפיתוח של דרכים, יישובים ואתרי תיירות סביבו מייטרים את הצורך בספנות כאמצעי הובלה על מימיו. הטכנולוגיה והחומרים של בניית כלי שיט שונים היום לבלי הכר ממעוגנות העץ שנבנו בים המלח בשנות הארבעים של המאה שעברה. כמו כן, מעטים היום המקומות, אם יש כאלה בכלל, שבהם עובדים יהודים וערבים בזיעת אפיים זה בצד זה, ואוכלים זה מפתו של זה, כפי שהיה במחלקת הים של חברת האשלג שהקים משה לנגוצקי, 'איש ים המלח'.