



ישראל: דגל

שם הספינה: אלקטרודג

היסטוריה

הסכם השילומים עם גרמניה כלל בנייה של 3 ספינות דייג גדולות ועוד 5 ספינות קטנות יותר. בשנה 1956 הוקמה בחיל הים יחידת סד"גים שהורכבה מהספינות "הגרמניות". 3 הספינות הגדולות הופעלו 10 שנים בים התיכון במקביל לאחיותיהן הקטנות יותר. הספינות הגדולות הועברו לים סוף לדייג באזור אריתריאה. לאחר פעילות נרחבת בים סוף, הספינות חוזרות לדיג בים התיכון. הספינה 'דרור' נמכרה לחקר הימים והאגמים לישראל שמה שחדש 'שקמונה' שפעלה כספינת מחקר של המכון ונמכרה סופית לחברת 'רוקסא-קורוץ' אלקטרודג בע"מ ומבנה הספינה שודרג. בסערה שהתרחשה בשנה 1984, הספינה טבעה וגררה איתה קורבנות. כיום הספינה טבועה בעומק 45 באזור הרצלייה.

עודכן ע"י: פלביו ורגה
תאריך העדכון: 25.07.2011

ביבליוגרפיה

ספרה של דניאלה רן, 2009 - 'בין חופים עוינים'
ספרו של מנחם בן ימי, 2009 - 'בנתיני החיים'
אתר האינטרנט של המכון 'חקר ימים ואגמים לישראל'

תמונות

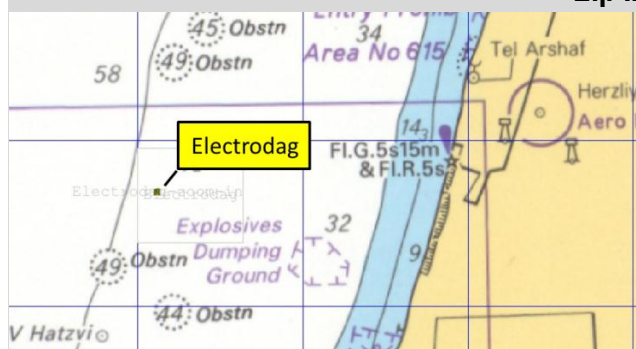


התמונה באדיבות: מנחם בן ימי
עודכן ע"י: פלביו ורגה
תאריך העדכון: 25.07.2011

נתונים כלליים

שם: אלקטרודג
שם קודם: דרור
לאום: ישראל
סוג כלי השיט הטבוע: ספינת דייג (מכמורתן)
מידות (מ'): אורל 24.5 מטרים
גורם הטביעה: מזג אוויר סוער- חדירת מים בחרטום
תאריך ההטבעה: 1984
הבונה: גרמניה
IDNo: לא ידוע
מנוע: M.A.K
עוצמת מנוע: 240 כ"ס
מהירות: 10 קשר
עומק ה-Wreck (מ'): 45 מ'
כוון השכיבה: צפון-דרום
תאריך העדכון: 25.07.2011
עודכן ע"י: פלביו ורגה

מיקום

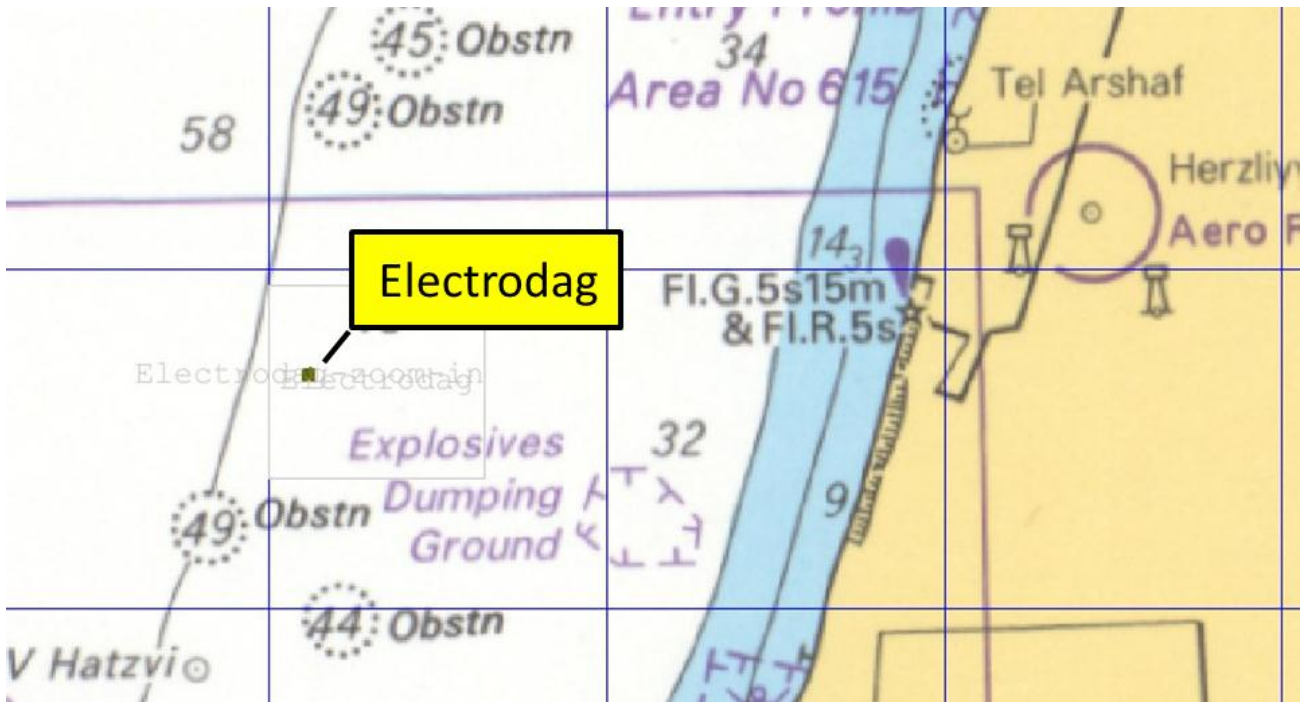


המיקום באדיבות: רוני שדה
עודכן ע"י: פלביו ורגה
תאריך העדכון: 25.07.2011

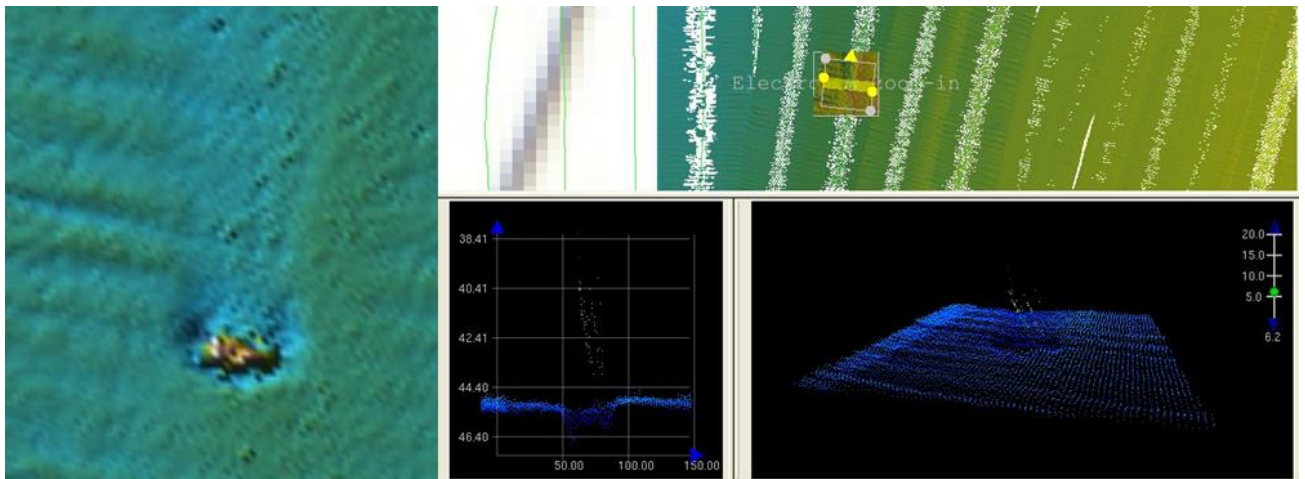
'אלקטרוגד' - מכמורתן בדרום ים סוף

נמצאת בעומק 45 מטר והשהייה באתר צורך מחקר מוגבלת. באזור זה הים לא נוח, הראות טובה יותר עומקים רדודים עד כ-20 מטרים. כאשר מעמיקים הראות פוחתת. ברוב הצלילות הראות מוגבלת ל-2-3 מטרים.

האתר 'אלקטרוגד' מוכר לרוב הצוללים הטכניים בישראל ולדייגים של תל אביב והרצליה. לצלול באתר דורש מיומנות מיוחדת והכשרה לצלילות טכניות. צוללים הספורטיביים לא יכולים להגיע לעומק זה, לכן רק קבוצה די מצומצמת של צוללים צללו באתר זה. הספינה הטבועה



איור 1: מיקום טביעת ה'אלקטרוגד'



איור 2: סריקות סונר באדיבותו של רוני שדה

מפלס הקרקעית במספר מטרים. על הספינה עדיין מחוברת רשת הדייגים שמכסה את רוב ירכתי הספינה. אין ספק, זה מראה מרשים. ניתן להבחין בפס פלדה בולט לאורך גוף הספינה בחצי מטר מתחת לשפתה. באמצע הספינה נמצא מבנה בעל שני מפלסים ברורים. מפלס הראשון עם מספר דלתות וחלונות, מפלדה, וחלונות

מיקום ותיאור הספינה הטבועה

בעומק של 45 מטר עומק מתגלה לנו ספינה טבועה בגודל של כ-25 מטרים אורך וכוון השכבה צפון דרום. הספינה בעלת גוף פלדה, הספינה יושבת על חול בוצי. החרטום שלה קבור בתוך החול והירכתיים מורמים כך שניתן להבחין בברור במדחף (הפרופלור) הספינה מעל



איור 4: סג"ד 'ניצן' בנמל קישון



איור 5: סג"ד 'למרחב', התמונות באדיבות מנחם בן ימי

ראשית הספינות הגדולות ניסו להגיע לאזור עשיר דגה בתוריה, אך לא התירה שהדייגים זרים ובכללם ישראלים ידונו בימיה ולאחר מעצרים של ספינות ודייגים ישראלים, שאף ישבו בכלא התורכי, כמו למשל, משה רבה ורפאל פלדי, נאסר הדייג באזור התורכי. המשמעות החריפה לגבי בעלי ספינות הגדולות 'ניצן', 'דורון' ו'למרחב', שפעילותן הפכה להיות לא כלכלית. דייגים חיפשו שדות דייג בים התיכון באזור לוב, אך מהר מעוד הבינו שגם שם אין מספיק דגה ולא כלכלי להגיע לאזור זה.

המצב התחיל להחמיר והדייגים שמעו על כוונת הממשלה לאפשר לדוג מול חופי אתיופיה- מסוואה. הרעיון טוב ביותר שהיה והחליטו לחשוב על הדרכים להעביר את ספינותיכם לים סוף.

תוצאות מלחמת סיני בשנה 1956

בשנה 1956, משה שביט היה מנהל אגף הדייג במשרד החקלאות שהביא את הרעיון להתחיל דייג בים סוף, אם כי כבר קודם היו רעיונות לדוג באזור זה, אך הפעם לכלות את מעורבות ממשלתית. בתחילת שנה 1957 התקבלה החלטה להוריד את שלוש הספינות הגדולות שהתקבלו מתקציב השילומים מגרמניה

מלבניים מפלדה עם נעילה לצורך מניעת כניסת המים דרכם בזמן סערה. במפלס העליון קיימת המשכיות שדומה למרפסת גדולה והובחן מעקה חלקי. סיפון הספינה מצופה בעץ ובירכתיה נראתה קונסטרוקציית פלדה שמחוברת לסיפון הכננת לשליית רשת הדייג שקיימת בכל ספינת דייג נמצאה יחד עם הרשת הדייג עליה.

מבנה הספינה מזכיר לי את הספינות הישנות שהתקבלו בהסכם השילומים מגרמניה¹. בשנות ה-56' התקבלו 8 ספינות דייג. 3 ספינות גדולות עם תא קירור גדול במיוחד ועוד 5 ספינות קטנות יותר שגויסו ע"י חיל הים.

שלוש הספינות הגדולות שנרכשו עבור קבוצות דייג שונות בארץ, 'דרור' – של קיבוץ מעגן מיכאלי, 'למרחב' – ספינתו של קיבוץ שדות-ים ו'ניצן' בבעלות קואופרטיב 'ורדית' היו ספינות שתוכננו על ידי מומחי דייג ישראלים. צבי פורת היה מעורב בתכנון הספינות ופיקוח על בנייתן בדיסלדורף-

" לא היה דבר שישתווה להן - או אפילו - דומה - בישראל. ספינות הדיג אלו עם גשר ממשי על הסיפון ותא רב-חובל מאחורי התא ההגה, סיפון מרווח, נפח אחסון מקורר ענק, שהכיל 1220 ארגזים, מנוע של 240 כ"ס, מנוע עזר, תאי צוות לעשרה איש, מטבח ומקום לשהות נוחה בספינה בהפלגה של שבועות רבים. חלום אמיתי לדייג של דייג מרחקים"².



איור 3: סד"ג 'דרור' בים סוף

¹ הסכם השילומים מגרמניה- הרחבה כנספח בסוף המאמר

² צבי פורת תאר בעדותו את שלושת ה"גדולות"



איור 7: סיבוב הסד"גים סביב יבשת אפריקה

שתי החלופות היו בעייתיות. בדרך היבשתית נדרש להתמודד עם כבישים מפותלים, פינוי מכשולים רבים לאורך ולגובה בכבישים, פירוק והרכבה של הספינות ע"י מנופים והבעיה הגדולה ביותר שהספינות היו גדולות ומאוד כבדות להעברה. ספינת 'גל עוז' קטנה יותר הועברה לאילת בדרך יבשתית כאשר בוצעו עבודות פירוק חלקים מהספינה ופינוי הדרך ממכשולים רבים. דרך הימית ארוכה יותר, נדרש היה לקחת בחשבון צריכת דלק גבוהה (הדרך ארוכה של כ- 20,000 מיילים) והתמודדות עם גלים גבוהים מהמוכרים בים התיכון.

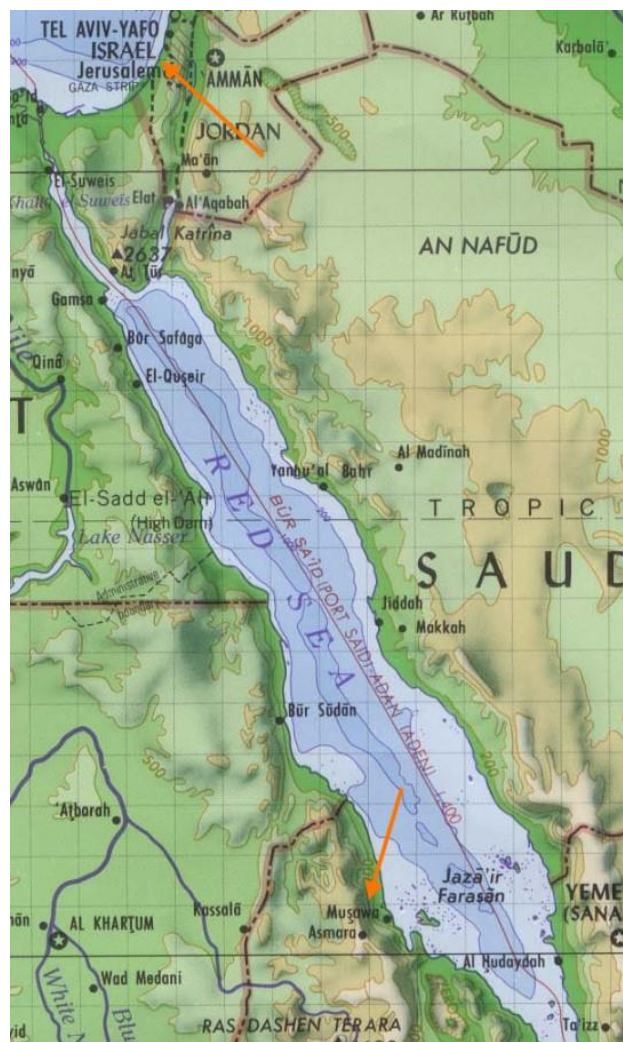
לאור חסרונות ויתרונות של שתי השיטות הוחלט על הפלגה סביב יבשת אפריקה ושלוש הספינות התחילו להתכונן למסע הארוך.

תהליך רכישת הספינות הדיג מידי הקיבוצים והפעלתם באמצעות חברת "יוטבת" לא התרחשה בבת אחת. ראשונה נרכשה 'דרור', ספינת הדיג של מעגן מיכאל, עוד בטרם יצא לדרכה מסביב ליבשת אפריקה. בסופו של תהליך היו בפעולה של "יוטבת": 'דרור' ('ניצאנת'), 'למרחב' (יהודה אמבאסה), ניצן ('נגוס מנליק'), 'גל-עוז', ('נגוס סולומון')

בשנה 1960 הספינות הגדולות הגיעו למסוואה דרך הים (שיט של כ- 90 ימים) והצטרפו אליהם ספינה הרביעית קטנה יותר עם כושר אחסון של כ- 600 ארגזי דגים. הצי הישראלי לדיג שמונה 4 ספינות דיג היה צי דיג משמעותי שהחל לעבוד בחופי אריתריאה כבסיס. בשנה 1961 התחיל הדיג.

יהודה רותם מספר מזכרונותיו- "הדגה הייתה בשפע רב-יחסית לים התיכון. מאוחר יותר נדדנו דרומה לאזור הנקרא "שב-שחם"-בואכה "אסב". כמויות הדגה שם היו מעל ומעבר למה שיכולנו להעלות בדמיון. לאחר שעת גרירה אחת עלה שק מלא עד להתפוצץ שמילא את הירכתיים הרחבים של "למרחב". הצוות היה מסתער על

לאיתופיה, שתדוגנה מול חופי מסוואה שבאריתריאה וכל שבוע ספינה אחת תפליג לאילת להורדת הדיג.



איור 6: מיקום אזור הדיג המסוואה

דרכן של ספינות הדיג מהים התיכון לדרום-ים סוף

העברת הספינות מים התיכון למסוואה בעייתית מאוד. תעלת סואץ הייתה חסומה בפני כלי שיט ישראליות היו שתי אפשרויות להעברתן.

1. הדרך היבשתית. העברתן עם הרכבת עד לבאר שבע ומשל על משאיות עד לאילת ומשם הפלגה לדרום ים סוף.
2. הדרך הימית. חציית ים התיכון לאורכה, כניסה לאוקיינוס האטלנטי, הקפת יבשת אפריקה סביב 'כף התקווה הטובה' ומשם צפונה-מזרחה לקרן אפריקה ודרך ים סוף למסוואה.

בשנה 1982 ספינת 'דרור' הפסיקה את פעילותה במכון למחקר ימים ואגמים לישראל ונמכרה לחברת רוקסא - קורוץ אלקטרוני בע"מ.

בשנה 1984 הספינה טבעה בסערת העשור של אז. על פי עדותו של רוקסא הספינה התחילה לרדת להם מתחת לרגליים. היה להם זמן להוציא MAYDAY ללבוש חגורות הצלה ולנטוש. היו עשרה אנשי צוות, הם היו במים קרוב ל-12 שעות, נסחפו עד מול נתניה שם 2 מהם (אחת הייתה אשתו של מיכאל) התרסקו על הסלעים ונהרגו. היתר ניצלו. חברת הביטוח שביטחה את הספינה האשימה את הבעלים שהם הטביעו את הספינה בכוונה וסירבה לשלם. אחרי שנים של התנצחויות הם הגיעו לפשרה בה שולם רק חלק קטן מהערך.⁵

ערמת הדגים תוך כדי הורדת הציוד לרשת הבאה לים. מה שהספקנו לברר תוך שעה הורד למקור לפני ה"ווירה" הבאה והיתר נזרק לים באתים".³

עם קריסתה סופית של 'יוטבת' רכשה 'יונה דרום' (חברת בת של 'יונה' הסתדרותית) את ספינות הדיג 'דרור', למרחב' ו'ניצן'. הדייגים המשיכו לדוג ולהפליג בסינותיהם בקו מסוואה-אילת.

מספר חודשים לפני סגירת המייצרים **בשנה 1967**, המכון למחקר ימים ואגמים לישראל, שבראשו עמד אלוף (במיל) יוחאי בן נון, רכש את 'דרור' כספינת מחקר.⁴

על מנת להגיע לים התיכון הוחלף צוותם של 'דרור' בצוות זר שהיא הפליגה תחת דגל זר במעלה תעלת סואץ לים התיכון לקפריסין. שם החליפה את שמה בחזרה לשם העברי והפליגה חזרה לחיפה.



איור 8- ספינת 'דרור' עם שם החדש 'שקמונה'

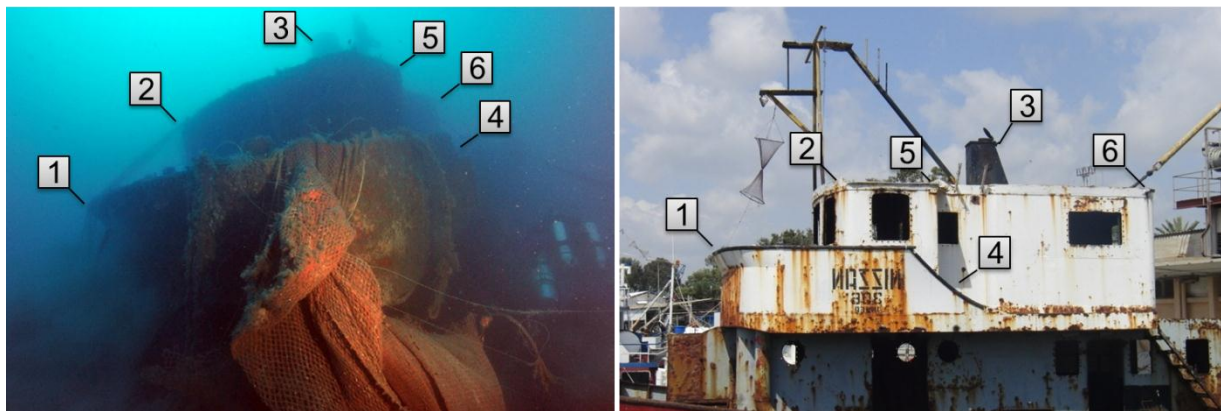
⁵ עדותו של עודד בן שפרוט בפורום צלילה טכנית <http://www.tek-dive.com/phpforum/viewtopic.php?f=2&t=3576&start=0&st=0&sk=t&sd=a>

³ ספינת הדייג "למרחב" בים סוף. 1960-61, מאת: יהודה רותם פורסם: 02/02/2006 בפורום דייג- תפוז (המשך המפורט בנספחים).

⁴ מתוך האתר- חקר הימים ואגמים לישראל <http://www.ocean.org.il/heb/companyprofile/historygallery.asp>

הספינה הטבועה השוואה

כדי להבחין בהתאמה בין הספינות, הכנתי סופרפוזיציה בין תמונות של הספינה הטבועה 'אלקטרוֹדג' ואחותה התאומה 'ניצן'. התמונות התת ימיות צולמו על ידי הצלם יוהנס פלטן.



איור 9: נקודות התאמה בין ספינה הטבועה 'דרור' לבין אחותה 'ניצן'⁶

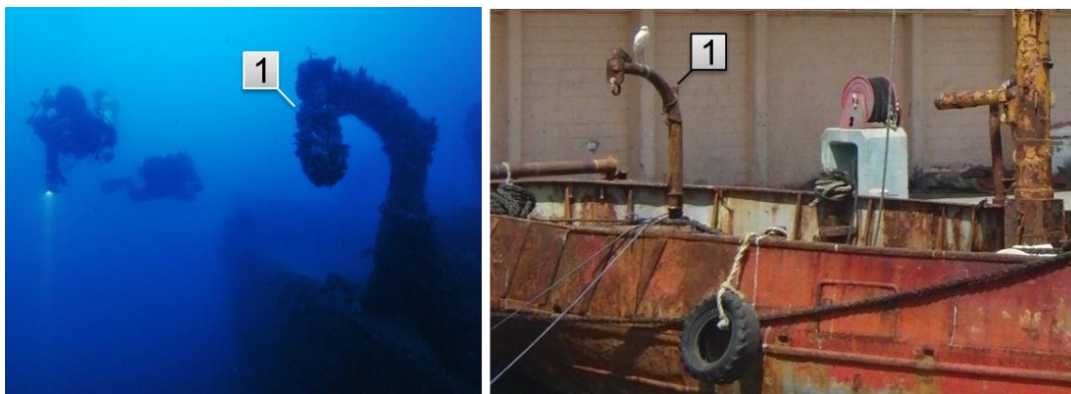


איור 10: נקודות התאמה - ערובת הספינה



איור 11: חרתום הספינה עם רשת הדיג שעדיין מחוברת אליה

⁶ צילום התת ימי על ידי יוהנס פלטן והתמונות של 'ניצן' צולמו על ידי פלביו ורגה בנמל קישון בחיפה



איור 12: הדיוויטים (Davit) בחרטום הספינה

הצילום התת ימי, ולכול הצוללים שתרמו את חלקם לגיבוש צוותי צלילה ופעילות הענפה בתחום.

ביבליוגרפיה

ספרה של דניאלה רן, 2009 - 'בין חופים עוינים'
ספרו של מנחם בן ימי, 2009 - 'בנתיני החיים'
אתר האינטרנט של המכון 'חקר ימים ואגמים לישראל'

חקר ונכתב ע"י פלבינו ורגה
עדכון 1, 15.07.2011

מסקנות והמלצות

ניתן לזהות בברור שגודל הספינה והמבנה בחלק הקדמי של 'אלקטרוֹדג' זהה לחלוטין למבנה של 'דרור' חוץ מחלק האחורי של מבנה הספינה שעבר שדרוג בשנות ה-80.

יחד עם זאת, התמונות שצולמו במהלך פעילותה כספינת דיג והנתונים שהתקבלו ממפעילי הספינה והעדויות, מצביעים על התאמה מלאה בין הספינה הטבועה 'אלקטרוֹדג' לבין 'סד"ג דרור'.

תודות

צורר תודות למנחם בן ימי, משה רבה ודר' אודי גלילי שהקדישו את זמנם להתראיין ולסייע בבניית סיפור ספינת הדיג 'דרור' עד לטביעתה (שם האחרון 'אלקטרוֹדג') מול חופי הרצליה.

תודה לרוני שדה על עזרתו המתמדת בסריקות איכותיות של ספינות טבועות. תודות ליוהנס פלטן על

נספחים

הסכם השילומים מגרמניה

כבר במהלך מלחמת העולם השנייה שלום רודל אדלר העלה רעיון לדרוש פיצויים על הרכוש היהודי שנגנב ושנותר בגרמניה. אדלר כתב מסמך שבו הציע לאסוף מידע על הרכוש של יהודי גרמניה לשם קבלת פיצוי כספי עתידי. המסמך לא זכה לתמיכה רבה. במהלך 1943 פורסמו כמה מאמרים בנושא בעיתון "הארץ" וב-1944 פורסמה חוברת בנושא.

בשנה 1945, לאחר כניעת גרמניה, חיים ויצמן כנשיא ההסתדרות הציונית העולמית הגיש תביעה בשם העם היהודי לפיצויים מבעלות הברית. בתביעה נטען שרכוש יהודי רב שנגזל בשואה נותר ללא בעלים נוכח ההשמדה הנאצית ולכן הוא שייך לעם היהודי. הייחוד בתביעתו של ויצמן היה בהיותה תביעה של עם ולא של מדינה וזאת הייתה הסיבה לדחייתה.

ב-6 בינואר 1951 הגישה ממשלת ישראל לארבע המעצמות (ארצות הברית, ברית המועצות, בריטניה וצרפת) איגרת בנושא פיצויים והחזרת רכוש שגרמניה חייבת ליהודים.

בסוף ספטמבר 1951, ראש ממשלת גרמניה המערבית הכריז, כי פשעי הזוועה שנעשו נגד היהודים בימי המשטר הנאצי מחייבים את העם הגרמני לפצות את העם היהודי. בהסכם שהושג נקבע כי גרמניה תשלם למדינת ישראל פיצוי כספי מתוך הכרה באחריותה לרצח בני העם היהודי ולפגיעה ברכוש ובנפש. ההסכם כלל הכרה במדינת ישראל כמייצגת את העם היהודי ובפרט את הנרצחים בשואה, וכן כמדינה שנשאה בנטל העיקרי של קליטת הפליטים היהודים ושיקומם.

במארס 1952 חתמו שר החוץ משה שרת והקנצלר (ראש ממשלה) הגרמני קונרד אדנאואר על הסכם שילומים בין ישראל לגרמניה, כאשר גרמניה תשלם למדינת ישראל פיצוי כספי/חומרי מתוך הכרה באחריותה לרצח בני העם היהודי ולפגיעה ברכוש ובנפש. התרומה שם הסכם השילומים נועדה לשיפור המצב הכלכלי של מדינת ישראל ולסיוע בקליטת עלייה, ובייחוד את תרומת הפיצויים האישיים, שיינתנו לשיקומם של עולים רבים.

ספינות הדייג מגרמניה

שלוש הספינות, סד"ג 'ניצן', סד"ג 'למרחב' וסד"ג 'דרור', היו יותר גדולות מאחותכן, אורכם כ-26 מטרים עם מנועים חזקים יותר של 240 כ"ס. ספינות אלה התאפיינו במבנה גבוה וגדול יחסית המוצב במרכז הגוף. בשנת 1960 הן עברו לפעול בדרום ים סוף, בחופי אריתריאה. כדי להגיע מים התיכון לים סוף הדרומי, הן

סובבו את יבשת אפריקה. הן נשארו בים סוף ומחוץ למערך חה"ל קרוב ל-10 שנים.

מזכרונות יהודה רותם ז"ל על ספינת הדייג 'למרחב' בים סוף. 1960-61

מאת: יהודה רותם ז"ל, פורסם: 02/02/2006

מסאווה - ים סוף

בשנת 1960 החליטו קואופרטיב "ורדית" הבעלים של הספינה "ניצן" וקיבוץ שדות ים - בעליה של "למרחב", להעביר את הספינות לאריתריאה לעבודה בים סוף. בסתיו באותה השנה יצאו הספינות למסע סביב אפריקה, שארך שלושה חדשים והן החלו לדוג בים סוף בראשית שנת 1961. צוות שדות-ים בהפלגה סביב אפריקה כלל את ראובן שוער, טטל (יעקב גל), זלי אריאלי ז"ל, אברהם סלמונה וגדעון (ג'וני) מכפר מנחם. ספינת המכמורת "גל-עוז" וספינת הדייג החופי "סטלה" הקטנות יותר, שהופעלו בידי חברת "יטבת", הועברו לאילת בדרך היבשה ושטו למסאווה דרך ים סוף.

ההבנה בין דייגי שדות-ים הייתה שאני אהיה ה"סקיפר" ראשון במסאווה ובעונה השנייה יחליף אותי אחד מחברי. ניצלתי את חלון הזמן של הקפת אפריקה ע"י הספינה לביקור אבי בארה"ב, שהיה כבר בא בימים. הספינה הקדימה להגיע למסאווה בשבועיים ובמקומי הפליג בינתיים החבר שהיה אמור להחליף אותי בעונת הדייג הבאה.

נחתתי במסאווה בערב והתחושה הראשונה הייתה עומס החום הנורא. לא בכדי מציינים כמה מהאטלסים את מסאווה וג'בוטי כ"מקומות החמים בעולם". חם, לח ומחניק. הכל שחור. מרגע שדרכו רגלי בריצי הנמל ובנשימת האוויר החם והלח זרקתי את חפסית הסיגריות והפסקתי לעשן על מנת לשרוד. מייד כשירדתי מהאנייה, הודיע לי החבר שאמור היה לבוא במקומי שהוא מסתלק מהשתתפותו בדייג בים סוף בגלל תנאי המקום ולא יבוא להחליפני בעונה הבאה. פגשנו את חברינו במרפסת בית קפה תחת השמים כאשר מלמעלה מסתובבים מאווררי ענק. שכרנו דירה לימים הספורים ששהינו בחוף בין ההפלגות. ישנו על מיטות חבלים ללא מזרון ומעליהן מאוורר - פתוחים לאוורור מלמעלה ומלמטה. היינו כאילו פרושים לייבוש. כשישנו על מזרון רגיל הינו קמים בשלולית זיעה.

למחרת עם שחר יצאנו מהדירה לנמל, כשאנו רואים שיירת חולים ופיסחים בדרך למרפאה על מנת לתפוס "תור". בעיר שלטו בכיפה השחפת והעגבת - אז עוד לא

הראשי השתרר שקט ונשמעו קולות הדגים המקפצים סביב הספינה, נמשכים אל האור. כל מיני דנה. מטונות עד כרישים וברקודות. איזה ים עשיר! סיפור מיוחד היו "כרישי המשור". סוג כריש שחרטומו עשוי מעצם משוננת דמוית משור שהסתבכה ברשתות ואז לא היה מנוס מלקשור את זנב הכריש למנוף, להרימו, לנסר את עצם החרטום ואח"כ להטילו לים כשהוא מדמם. (עד היום משמש חרטום משונן כזה בביתנו כמתלה למעילים)..

הובלת הדגים לאילת בוצעה בתקופה הראשונה באמצעות אניית קירור שנחכרה ע"י אגף הדיג והדייגים חויבו בדמי הובלה. שם האנייה היה "מריה ברבוליס", בבעלות רב חובלה היווני. האנייה הייתה "קורבטה" מעודפי הצי ממלחמת העולם השנייה שהוסבה לאניית קירור. מצבה הטכני היה מתחת לכל ביקורת והיא הייתה מתקלקלת תדירות ובעליה/רב חובלה שהיה נוכל לא קטן- היה עוצר אותה בים, על הדגה שבה, לבצע תיקונים. זה היה על חשבון החוכרים וכמובן שלא תרם לטריות הדגים כשהגיעו לשווקים והשפיע לרעה על המחירים והפדיון.

ארגון ההובלה נעשה בדרך הבאה: לקראת הגעת האנייה למסאווה הספינות היו מוזעקות באלחוט והגיעו לנמל יחד עם אניית הקירור, הספינות היו נקשרות לדופן האנייה ופורקות את הדגה למחסני האנייה בזו אחר זו. האנייה הייתה מביאה אספקה, ארגזים ריקים לדגים ושמשה גם לחילופי צוותים.

יתרונה של השיטה היה בכך שלספינות נחסכו 10 ימי הפלגה ודלק- הדרושים לשיט לאילת וחזרה, אך עד מהרה התגלו חסרונותיה. מחסני האנייה הרחבים היו פתוחים במשך שעות השטעון הממושכות באקלים החם של מאסאווה, דבר שהשפיע לרעה על טריות הדגים שהגיעו לאילת במצב גרוע. הקלקולים התדירים של מערכת הקירור והעצירה של האנייה בים לתיקון התקלות, הוסיפו לפגיעה במצב הדגה. זאת ועוד- הכמות הגדולה של הדגים שהגיעו לשווקי הארץ בבת אחת- הורידו דרסטית את המחירים והפדיון. אם להוסיף לכך את דמי ההובלה הגבוהים ששולמו לאנייה- התברר ששכר חסכון עשרת ימי השיט - יצא בהפסדו.

בעלי הספינות, החליטו בעצה אחת לסיים את חכירת האנייה ולהתחיל לשוט לאילת לאחר מילוי המקררים בדגה. הספינות הגיעו לאילת במרווחי זמן, מצב הדגים היה מצוין וכמויות הדגים שנפרקו בכל פעם – ירדו. הדבר השפיע לטובה על פדיון הספינות ועל רווחיותן. עד גמר עונת הדיג 1961, נמשך השיט העצמי של הספינות לאילת. שהינו כל הזמן בים והיינו מגיעים לנמל

היה איידס - מראה מדכא. העיר מזוהמת להחריד והרושם הראשון נורא. לימים הסתגלנו לחום, ללחות, לתנאים הסניטאריים ללכלוך ולחזות המדכאת של מסאווה ואף נקשרנו למקום. שמות ספינות הוסבו לאמהרית: "ניצן"- "למנליק" (מלך אתיופיה) ו"למרחב" "ל"יהודה אנבסה" (גור ארי יהודה) והן נרשמו זמנית במרשם כלי השיט האתיופיים.

בצוות היו: זלמן אריאלי ז"ל (זלי), ראובן שוער, יעקב גל (טטל), גדעון גוטליבר (ג'וני) מכפר מנחם, נחום קליסקר(של"ת) ואנוכי (חלקנו בחופשה). הצוות האפריקאי מנה כעשרה עובדים, שחברו יחד אתנו בכל העבודות.

יוצאים לדוג

המכמורתנים החלו בדיג במפרץ מסאווה. הדגה הייתה בשפע רב-יחסית לים התיכון. מאוחר יותר נדדנו דרומה לאזור הנקרא "שב-שחס"-בואכה "אסב". כמויות הדגה שם היו מעל ומעבר למה שיכולנו להעלות בדמיון. לאחר שעת גרירה אחת עלה שק מלא עד להתפוצץ שמילא את הירכתיים הרחבים של "למרחב". הצוות היה מסתער על ערמת הדגים תוך כדי הורדת הציד לרשת הבאה לים. מה שהספקנו לברר תוך שעה הורד למקרר לפני ה"ווירה" הבאה והיתר נזרק לים באתים.

הלב כאב על ההרג ועל כמויות הדגים שנזרקו. זלמן אריאלי ז"ל, שהיה סגני בספינה, נהג לחמוד לצון בשמץ גזענות והיה קורא לצוות האריתריאני: "עיגול שחור מסביב לדגים!". הצוות היה משוכנע שבעברית פירוש הדברים הוא "החלו בבירור הדגים". . .

העבודה הייתה קשה ומאמצת. כל שעה "ווירה" ["הרמה" באיטלקית], בירור הדגים, רחיצתם, העברת הדגה לתא קירור הביניים ואח"כ לתא האחסון, פינוי הסיפון משיירי הדגה שלא הספקנו לברר ושוב הרמת הרשת הבאה. כך רשת אחר רשת משחר ועד חושך ואז עוגנים בכבל פלדה ארוך בשטח הדיג, ורק מאוחר בערב מתיישבים לארוחה ונופלים שדודים למיטות עד הרמת רשת הבוקר עם אור ראשון. "לראיס" נכונה עוד עבודת תיקון קרעים ברשת והכנתה לזריקה עם שחר. רק בחצות ניתן היה לעצום עיניים למספר שעות. כך יום אחר יום היינו במרוץ עד להגעת אניית הקירור ומאוחר יותר, כאשר שטנו עם הדגה לאילת- עד למילוי תאי הקירור. אין זה פלא שבחמשת ימי השיט לאילת היינו ישנים בלי סוף ורק מתחלפים למשמרות להשטת הספינה כשכבה המנוע

ללא אים ומגדלי אור. בסוף השייט דרומה היינו מחפשים את מגדלור "דיפנין" הממוקם בקצה איי "דחלק" ומשם שייטנו ממערב לו בתעלת מסאוה הצפונית, כשמונה שעות בתמרון נפתל בין השרטונות והחוף בואכה נמל מסאוה. חזרנו באותו נתיב בשייט צפונה לאילת. מרחק מאילת למסאוה הוא קרוב לאלף מייל. כשהיינו מתקרבים לאזור אחד ממגדלי האור, היינו מעלים צופה ל"קו-העורבים" בראש התורן וכשזיהה את המגדלור היה קורא "פאנוס!" (פנס בערבית). ב"למרחב" היה איש צוות בעל ראייה חדה בלתי רגילה. קראנו לו המשקפת האנושית". כשהתקרבו לאזור ממנו צריך היה להופיע המגדלור-מקומו היה ב"קו-העורבים". כשהופיע המגדלור מול החרטום, ידענו בסיפוק שהנווט היה נכון. כמה קלים יכולים היו החיים להיות אילו הומצא כבר אז הגי"פ. אס!

על אף העדר מכשור ניווט- ותנאי הים המלא שרטונות בגדותיו, לא אבדה אף ספינה במהלך השייט של כאלף מייל בכל כיוון בכל שנות הפעילות בדרום-ים-סוף. זו עדות למיומנות ולימאות הטובה של הדייגים הישראליים. השייט במימצי טיראן במעבר צר בין שוניות אלמוגים, שהיה בשעתו ללא סימון, היווה בעיה. לא בכדי היו המייצרים זרועים בשברי אניות טרופות התקועים על השרטונות. הרוחות הצפון- מערביות בנתיב השייט היו לרוב חזקות ולא הקלו על השייט לאילת. הספינות הקטנות טולטלו חזק והיינו מסתכלים בקנאה על המיכליות הגדולות בנתיב השייט לתעלת סואץ שהגלים לא הזיזו אותן כלל. אף על פי כן היו חמשת ימי ההפלגה צפונה זמן מנוחה לצוות אחרי תקופת הדייג האינטנסיבית ללא מנוחה מספקת ומחסור בשינה.

כחות ושרטונות

בהתחלת תקופת רוחות "המונסונים" כשהעבודה במכמורת לא הייתה אפשרית, פנינו לדייג בחכות.

זו הייתה תקופה מרתקת, אך במבט לאחור הייתה כרוכה בסיכון רב ובלתי מוצדק. אך כדרך דייגים ה"מאבדים את הראש" כאשר יש שפע דגים - אנו התעלמנו ממנו. דיג החכות התבצע באתרי שוניות האלמוגים הקרויים "סקו"- (יבש באיטלקית) במים רדודים. השוניות מצויות בקרבה יחסית לחופים ובקרבת האיים, במיוחד בחוף המזרחי, מול חופי סעודיה. חוף זה עשיר במיוחד בשוניות אשר לא נפקדו מעולם ע"י דייגים. ב"פיילוט-בוקס"- ספרי ההדרכה לימאים, כתוב ש"המים האלה מסוכנים לשייט והימאים צריכים להימנע מלשוט בהם" (מחמת הסכנה לעלות על שרטונות-ושוניות). אנו, לעומת זאת, חיפשנו דווקא שוניות אלה העשירות בדגה. השוניות אינן מסומנות במפות. הספינות שטו במים עמוקים, וכשהיינו מזדהים באמצעות ה"אקו סאונדר" ירידה

כשהמקרה התמלא בדגה ומכנים את הספינה להפלגה לאילת. היינו עסוקים באותו יום בסידורים - מתדלקים ומצטיידים במזון. לצוותי הספינות הישראלים היו כאמור דירות וכשהיינו נשארים ללילה בנמל, אפשר היה להתקלח ולישון במיטה נקייה. להפלגה לאילת לקחנו רק חלק מהצוות המקומי. יתר האריתריאנים חזרו לספינה עם שובנו למסאוה.

מהווי החוף

בחוף היינו סועדים במסעדה של איטלקי בשם כרמלו. אחרי העבודה יושבים בבית קפה בחוף מתחת למאוררים, שותים "ספרמוטו דה לימונה" ונפגשים עם אנשי המושבה הישראלית במקום. היו שם אנשי מפעל השימורים של "אינקודה", אנשי "יטבת", "סולל בונה" ושליח אגף הדיג שהועסק ע"י ממשלת אתיופיה כיועץ. נפגשנו גם עם מקומיים שהיינו איתם בקשרי עבודה. נוצרה אווירה של הוואי אפני למקום. באחד מימי ההצטיידות ישבנו ו"קטרנו" על אניית הקירור "מריה ברבוליס". פרט לכך שהאנייה הייתה גרוטאה וביצועיה גרועים ביותר, היה רב חובלה ארוגנט ונוכל. חילופי הצוותים של ספינות הדיג, ויתר הישראליים נעשו באמצעות האנייה. רב החובל בלויית אשתו (היפה), היו מסוגרים בסיפון העליון ואיש לא הורשה לעלות לגשר.

בעל בית המלאכה במסאוה בו היינו מבצעים תיקוני מסגרות היה איש בשם פיליפו - בן תערובות -אבא איטלקי ואמא חבשית. הוא היה שחור כפחם והיה תקוע במסאוה אותה שנא, עם אשתו וילדיו. הוא היה דמות ססגונית ובעל חוש הומור מריר. חיבבנו אותו. היו כאמור "קטורים" על הצרות מאניית הקירור. ערב אחד הפתיע פיליפו ואמר: יש דבר טוב אחד ב"מריה ברבוליס", נפלה שתיקה- שהרי האנייה הייתה גרוטאה שגרמה רק צרות ואז אמר פיליפו- "אשת רב החובל"-לקול צחוקם של הנוכחים. עוד מאמרי השפר של פיליפו: "מסאוה איז דה אס הול אוף דה וורלד!"

ניווט בלתי אפשרי

פרשה הראויה לציון, הייתה שייט הספינות מאילת ולאילת בים סוף ובמפרץ אילת. הניווט האסטרונומי בים סוף אינו אפשרי בחלק גדול מהזמן בגלל האובך המטשטש את האופק, כך שגם ספינות שהיו מצוידות בסקסטנט יכלו להפיק ממנו תועלת מעטה בלבד. הספינות לא היו מצוידות באמצעי ניווט, פרט ל"אקו סאונדר" שהוא מכשיר למדידת עומק שימושי לתהליך הדייג, אולם לניווט תועלתו מוגבלת. הנווט היה בשיטת נויגציה חופית בדילוג ממגדלור למגדלור שהיו במרחקים סבירים באיים. היוצא מן הכלל היה איזור ה"זברגד"- הר בולט בחוף הסודני שהיה סימן חוף במרחק הפלגה ארוך

בהיסטוריה: "אתה תהרוג אותנו!". הרגתי אותו ובתום ההפלגה שילחתי אותו לארץ.

אספקט נוסף של סכנה היה הקרבה לחוף הסעודי. למרות שהים היה שומם, היה חשש שאם ספינה תעלה על שרטון, משמר החוף הסעודי יגלה אותה. יוסי הראל, שהיה שותף באינקודה- יטבת ועם זאת היה איש המוסד, סיפר באחת הפקידות שלנו בנמל שהסעודים יודעים על עבודתנו בקרבת החופים שלהם והם עלולים לתפוס אותנו. לא האמנו בכך וחשבנו ש"יטבת" לא רואה בעין יפה את הצלחתנו ולכן יוסי מפיץ את השמועה. התעלמנו והמשכנו לדוג שם.

לבסוף נודע הדבר בארץ ואליהו שחר(כושי), שהיה אז מזכיר איגוד הדייגים, הגיע בבהילות למסאווה ובפיו הוראה ממוסדות המדינה להפסיק את הדיג מול חופי סעודיה ואז חדלנו. איך נאמר? "שומר פתאים אדוני". אנו בחוסר האחריות ובהרפתקנות אופייניות לדייגים שרואים דגים, נחלצנו מההרפתקה ללא פגע ונזקים בהרבה מזל וגם הרווחנו יפה בפרק דייג קצר זה. מאידך הייתה זו חוויה בלתי נשכחת עבורנו. כדייג המכמורת היינו דגים מיליונים ברשתות "ההכחדה" הסיטונית שלנו, אבל הייתה זו "תעשייה". לדיג בחכות, לעומת זאת, היה אופי של ציד. כאשר אתה ניצב מול הדג הבודד ומנסה לדוג אותו, כמתואר כספרו של המינגווי, זו חוויה מרתקת שלא הכרתי בכל שנות עבודתי בדייג. כאשר התחלף מזג האוויר והתחילה תקופת המונסונים, התקרבה עונת הדיג לסיומה. אי אפשר היה להמשיך בדיג המכמורת בשב-שחם. דיג החכות במזרח הופסק כאמור בהוראות הממשלה. בשנים הבאות השכילו הדייגים לעבוד במכמורת בין האיים גם בעונת המונסון.

לשדות הדיג בדרום, שטנו בתעלת מסאווה הדרומית בין איי דחלק וחוף אריתריאה. בקטע החוף הדרומי, מצוי מפרץ צר וארוך הדומה לים-המלח החודר לתוך היבשת. בניסיון לדוג וגם מתוך סקרנות, פנינו ונכנסנו למפרץ. עברנו בפתח (שהוא מעין שער צר מאוד של מבצר) בין צוקים וחדרנו פנימה. המפרץ קרוי "זולה" ולפי המסופר הוא שימש בעבר כנמל מוצא של עבדים לאמריקה. הסוחרים הערבים מהגדה המזרחית של ים סוף היו פושטים על כפרי האפריקאים, חוטפים גברים ונשים ומביאים אותם ל"זולה", אוסרים אותם באזיקים ומחכים לאניות שהיו משיטות אותם למכירה כעבדים. גררנו שתי רשתות ללא שלל מרשים ויצאנו מהמפרץ בשייט קרוב לחוף מלווים בקופים שרצו על החוף. החוויה הייתה מעניינת.

תלולה בעומק המים המצביעה על קרבת שוניות אלמוגים - היינו "עוצרים" את הספינה וזורקים חכה לניסיון. כמעט תמיד עלה דג בגודל נאה ואחריו להקה של דגים רעבים.

היינו מגששים בזהירות את קצה הריף, עוצרים את הספינה במעלה הרוח ונגררים ע"י הרוח לאורך השונית. כל אנשי הצוות היו משליכים חכות מדופן הספינה. עוד בטרם הספקנו להוריד חכה, חשנו את משיכת הדג היינו מוציאים אותו בתנופה לאוויר ומנחיתים אותו בכוח על הסיפון להממו על מנת להוציא מפיו את הקרס ולהלביש עליו את הפיתיון לדג הבא. הצוות היה נכנס לאקסטזה ואפשר היה לשמוע את חבטות הדגים בסיפון מעורבים בשרי הקצב של הצוות האפריקני. גם הטבח ואנוכי מהגשר היינו מצטרפים לשמחה. (טטל טוען עד היום שהייתי מסבך לו את החכות ואני טוען שלהפך)- לכשנגררה הספינה ברוח לקצה השונית וה"אקו סאונדר" הראה שוב עומק מים רב-היינו מחזירים את הספינה לקצה ה"ריף" במעלה הרוח וחוזר חלילה עד שכל אוכלוסיית-הדגים בני כמה קילוגרמים כל אחד- הייתה מונחת על הסיפון. לעיתים היינו מעלים בחכותינו טון דגים תוך שעה. לאחר ריקון ה"ריף" היינו ממשיכים בשייט בחיפוש אחרי ה"ריף" הבא. היו אלה כאמור מים שדייגים לא פקדו מעולם-הריפים היו "בתולים", הדגים רעבים והיו עולים מיד בחכות. לעיתים קרובות קשרנו לחוט הניילון שתיים עד שלוש חכות שעלו מיד כאשר על כל חכה תלוי דג.

שייט במים עתירי השרטונות היה מסוכן. היינו שטים במלוא המהירות בחיפושים אחרי השוניות וכאשר מד העומק הראה ירידה בעומק, היינו מפעילים מנוע לאחור על מנת לעצור את הספינה. אבל לספינה אין "ברקס" ומרחק העצירה היה גדול ורק במזל לא נתקלנו בשרטון שעומקו פחות משוקע הספינה. לכן שטנו תמיד בצמדי ספינות, כך שאם אחת תעלה על שרטון, תוכל השנייה לחלצה (או את הצוות). זכור לי מקרה שביליל ירח מלא, שטנו "ניצן" ו"למרחרב" זו אחרי זו. לפתע קרא לנו מושיקו (בר שמעון ז"ל) בקשר מ"ניצן" ששטה כמה מאות מטרים לפנינו, "עצור עצור!" משהתקרבנו ראינו מראה בל יסכה- משברים מתנפצים בקצף בלב ים שקט. מסתבר שהיה "ריף" אלמוגים קרוב לפני הים ותנועת הגלים התנפצה עליו בקצף לבן. עצרנו ועקפנו את השרטון. הצוות היה מתוח בגלל הסכנות הכרוכות בעבודה זו. פעם כשדגנו מעל "ריף" בשעות יום כשהאלמוגים הרדודים נראים במים הצלולים, "נשבר" אחד מאנשי הצוות - מחברי השל"ת של ביה"ס במכמורת - קפץ לגשר וצעק

יחסים מקומיים

פרשת היחסים שלנו עם הצוות המקומי ראוייה לאזכור. לפני צאתי למסאווה, נפגשתי עם אחד ה"ראיסים" שחזר זה עתה משם והוא אמר לי בזו הלשון: "כשאתה בא למסאווה, תשכח שאתה קיבוצניק אחרת יעלו לך המקומיים על הראש". אבל מה לעשות? לא יכולתי לשכוח ולהחליף את עורי והתייחסתי אליהם כאל חברים לעבודה וראה זה פלא, הצוות של "למרחב" היה אולי הצוות המקומי הטוב והמגובש ביותר מבין הצוותים. חלקנו עם המקומיים, שחורים כלבנים - כל עבודה. כשניקו את הספינה לאחר הדיג הרשיתי להם לנקות את חדר ההגה בגשר, אבל את התא שלי ניקיתי בעצמי. בעת פריקת הדגים מהמקרר הייתי מעלה את ארגזי הדגים לסיפון, היות והייתי הגבוה באנשי הצוות. "זריקת" כ- 1300 ארגזים מהמקרר לגובה הייתה עבודה קשה.

היחס שלנו-גרם למסירות לעבודה של הצוות המקומי. בהפלגה האחרונה לאילת, ערכנו מסיבה על הספינה שעליה יסופר בהמשך והצוות נפרד ממני בנשיקות. המבוגר באנשי הצוות ניגש אלי בדמעות ואמר לי: "17 שנה עבדתי במכרות המלח של האיטלקים-והבוס אפילו לא ידע את שמי, ואתה היית לי כמו אבא". מסתבר שבני האדם באשר הם יודעים להעריך יחס והם גומלים על כך. כשעברתי להנהלת "צים" הגיעו כמה מאנשי הצוות הארתריאני למשרדי וביקשו לעזור להם להתקבל לעבודה בצי הסוחר הישראלי. קיבלתי אותם בלבביות ובהכירי אותם כעובדים טובים ומסורים - המלצתי עליהם.

ככלל- במסאווה לא ידעו "איך לאכול אותנו". הם לא ראו מעולם אדם לבן עובד בעבודה פיזית. כאשר נשארנו עם רשת שלמה אחת בלבד, היה זלי יוצא לדוג עם הספינה בקרבת הנמל ואני הייתי נשאר בחוף לתקן את הרשתות על הרציף בקרבת בית המכס. מנהל המכס היה איש משכיל, שומע קול ישראל בערבית (בימיו היפים של השידור) הוא טען שזו התחנה היחידה שהוא מאמין לה. אני הייתי יושב על האספלט ברציף ומתקן את הרשת הוא היה עומד לידי ומשוחח על "פוליטיקה". התיידדנו. פעם הוא העיז ושאל "אמור לי - האם אתם כל כך עניים שאתם עובדים כל-כך קשה גופנית?"...

ישראלים באריתריאה

המושבה הישראלית באריתריאה הייתה מגוונת. שליחי סולל בונה, אינקודה, רופאים ישראלים, יטבת והישראלים במחלקת הדייג האתיופית במסאווה. אנו הדייגים היינו "זרוקים" ורוב הישראלים השתדלו לעזור

ולתמוך בנו ככל שיכלו. ראויים לציון מיוחד הם דוד סלומון ז"ל ויב"ל"א פנחס ויינשטיין ומנחם בן ימי.

בוריס גבירצמן ז"ל היה ישראלי שהגיע לאריתריאה עם הצבא הבריטי במלחמת העולם השנייה ונשאר במקום. הוא גר באסמרה, היה שותף במפעל לשימורי בשר וסוכן של חברת ספנות בריטית. במסגרת הסוכנות היה מרבה לשהות במסאווה. הוא היה בעל אמצעים, ביתו היה פתוח לכל ישראלי ואף סייע לשליחי המוסד.

אסמרה שוכנת על הרכס ממערב בגובה של 2500 מ' מעל פני הים. בנסיעה של כשעתיים יוצאים מהכבשן של מסאווה לאוויר הרים קריר- הפרש קיצוני שאיפשר להינפש מהמחנק של מסאווה. בוריס היה מזמין את מי שנשאר בחוף להתארח בביתו ללינת לילה, לבית מפנק ולשאיפת אוויר צח. למחרת בבוקר היה מחזירו לנמל. יחד עם רעייתו לאה דאגו לכל מחסורינו ואת ליל הסדר עשינו כולנו בביתו. יום אחד כשאזלו הרשתות בספינה ונשארת בנמל לתיקון הקרעים, בעודי יושב על הרציף גחון על הרשת, הופיע בוריס במכוניתו והזמין אותי להצטרף אליו ללינה בביתו. היה זה בין הערביים ונתורה לי הרבה עבודה. הודיתי לו וסירבתי. בוריס לא וויתר וחיכה לי עד שסיימתי את העבודה בלילה. הנסיעה בחושך הייתה מסוכנת. בדרך הסתובבו כנפיות שודדים (או לוחמי חופש)- ה"שיפטה", שנהגו לשדוד ולהכות. היו גם מקרי רצח של נוסעים.

הכביש לאסמרה מפותל ב"סרפנטניות" והנוף-מרהיב. האיטלקים בנו מסילת ברזל צרה שחיברה את שתי הערים. הקרונות נקראו "ליטורניה" והיו "מוגנות" מפני "השיפטה" ע"י שני חיילים מצוידים ברובים, אך יחפים עם חותלות על הקרסוליים... מפחד ה"שיפטה" פעלה הרכבת רק לאור היום. בוריס לא נרתע ולקח אותי לביתו. התקלחתי וישנתי בין סדינים נקיים ולמחרת השכמ חזרנו לנמל. לא ניתן לשכוח את יחסו האנושי. הרי לא הייתי "סלבריטי" אלא דייג "זרוק" בבגדי עבודה ספוגים ריח זיעה ודגים! זה היה מבחן אמיתי לאיכותו האנושית. לימים כשהשלטון הקומוניסטי באתיופיה החרימ את רכושו ובורים נאלץ לעזוב את המדינה חסר כל ואני אז כבר במערכת "צים", יכולתי לגמול לו בתעסוקה בשלוחת החברה ביפן. החברה הפיקה תועלת מרובה מנסיונו בספנות ובמסחר וכך נסגר המעגל. עמדתי איתו בקשר עד מותו בשווייץ. הוא ביקש להיקבר בירושלים וטמנו את עצמותיו בהר המנוחות.

מתירנות אריתריאנית

החברה האריתריאנית התאפיינה במתירנות מינית. מסגרת המשפחה הייתה רופפת. הנשואים חייבו את

משפחתנו סבלה מאוד מהניתוק. מרבית הדייגים שלא היו חברי קיבוץ העבירו את משפחותיהם לאריתראה. לנו היו בנות שלמדו בכיתות תיכון ולכן משפחתי לא הייתה יכולה להצטרף אלי למסאווה. רעייתי בלה זכרה לברכה, החלה כורעת תחת עומס הטיפול בשלושה ילדים לבדה בתנאי ה"חינוך המשותף". היה עליה לחוש מבית ילדים אחד למשנהו "להשכיב" כל ילד ב"ביתו", לעתים קרובות לישון שינה שלא הייתה שינה בבית הילדים ובבוקר להשכים לעבודה. כשהספינה הגיעה לאילת היו בלה והילדים יורדים אלי במכונית הובלת הדגים, מתראים איתי קצרות ועולים בחזרה עם מכונית הדגים. למסיבת בר-המצווה של בתי אילת איחורתי להגיע. כל הורי הילדים השתתפו בשמחה ורק אבא שלה נעדר. במשך חודשים לא ראיתי את המשפחה וזה פגע במיוחד בילדים. הנטל על המשפחה היה קשה מנשוא.

בחג הפסח תשכ"א הגיעו בלה ז"ל ועמיר בן השבע באנייה לבקרני. באותו הזמן דגנו באיזור איי דחלק (קל"ב). המשכנו לדוג בחכות עד הזמן שאיפשר לי להגיע לנמל לפני האנייה ולפגשם ברציף. לקחתי כמה ימי חופש וזלי החליף אותי בספינה. אחר שהייה קצרה במסאווה עלינו לאסמרה לשאוף אויר נקי. טיילנו בעיר המטופחת וסביבותיה. בגלל דלילות האוויר בגובה הרגיש עמיר חולשה ואני נשאתי אותו על כתפי. הגענו לשוק החוצות הססגוני ובו כל סוגי התבלינים והדוחן פרושים בשקים פתוחים על הארץ. כשהבחינו בנו נשי השוק, החלו להצביע עלינו ולצחוק (ברוח טובה). במהרה התברר לנו שבאריתריאה מקובל שאת הילדים נושאות הנשים ומראה גבר נושא ילד היה מחזה מצחיק.

בילינו באסמרה כמה ימים נעימים וחזרנו למסאווה. לקראת בוא האנייה המפליגה לאילת. ירדנו במכוניתו של ידידנו דוד סלמון ז"ל בדרך עפר הקרויה דרך פלפל (פ' רפיות)-בנוף פראי מרהיב וסביבתו קופים למכביר. במסאווה המתנו לאנייה וכשהגיע הזמן להיפרד. בלה ועמיר עלו לסיפון האנייה ואני נותרתי עומד ברציף. נופפנו לפרידה וראיתי שעמיר מנסה לכלוא את דמעותיו. ליבי נשבר בקרבי וחשתי לחלוחית גם בעיני, גרוני נשנק.

פרק עבודתי באריתריאה היה הקשה ביותר למשפחה מכל שנות עבודתי בדייג. הסיפור הבא ממחיש זאת. כשעמיר היה בן שמונה, ובלה ואנוכי עובדים ב"סלע" חברת הספנות הקיבוצית, נסעתי לכמה ימים לחו"ל בענייני החברה. בשובי סיפרה לי בלה שעמיר בכה ואמר שהוא מתגעגע לאבא. בלה אמרה לו שהוא כבר ילד גדול ואינו צריך לבכות, ענה לה "אצל אבא שלי אני רק בן שלוש, השנים שהיה דייג לא נחשבות".

הגבר לאחריות על הילד רק לשנה הראשונה בחייו. כך הייתה גם התייחסות הנשים, שראו עצמן בלתי תלויות וריבונות לגופן. אישה הייתה זכאית למכור את גופה-השייך לה, מבלי להיחשב זונה. במסאווה כעיר נמל הייתה הזנות נפוצה והיו בה בתי בושת לרוב. לא מעט מצעירי הדייגים הישראלים "השאירו" שם את בתוליהם ובתמורה קיבלו "מתנה"- מחלות מין. רק הודות להמצאת האנטיביוטיקה ולעזרתו של ד"ר פרי, מהרופאים הישראלים שעבדו בביה"ח המקומיים, יצאו מהעניין בשלום. מזל שהדברים קרו בטרם היות האייסד. לא אתפלא אם בבילי הגזעים במסאווה נמצא גם "דם" ישראלי. כמה אפיזודות בנושא - אחד הראיסים הישראלים הלך יום אחד ברחוב. מולו הופיעה נערה וביקשה סיגריה הוא הוציא חפיסה וכיבד אותה. הנערה הרימה את חולצתה, חשפה שד ואמרה לו "גע". כלומר נתת לי סיגריה וזו התמורה. נתת לי משהו ואני מחזירה תמורתו משהו משלי-את מישוש שדי. אופייני להרגשה של האישה שגופה הוא רכוש. בקרבת הרציף בו היינו מתקנים רשתות, היה מצוי בית קפה בו היו "הנערות העובדות" יושבות וממתינות למלחים מהאניות.

יום אחד ואני יושב על הרציף ומתקן רשת, צמאתי ופניתי לבית הקפה לשתות משהו. בעודי יושב ע"י הדלפק, פונה אלי "חברה" מבוגרת שעתידה המקצועי כבר מאחריה ואומרת לי שהיא שמעה שאנחנו מארץ הקודש והיא כנוצרייה, מבקשת שבביקור הבא בארצנו, אביא לה בקבוק עם מימי הירדן. הבטחתי לה ובעת ביקורי בארץ, מילאתי בקבוק מים משדות-ים. התנחמתי בכך שאני מפר את ההבטחה, היות והמים הם מהמוביל הארצי השואב מימיו מהכנרת אליה נשפך הירדן... כשחזרתי למסאווה מסרתי לה את הבקבוק ולא היה קץ לשמחתה.

משפחה רחוקה

ההחלטה בשדות ים על הורדת הספינה "למרחב" התקיימה בישיבה משותפת של כל הדייגים ומזכירות הקיבוץ. היו אז בקיבוץ חמישה "ראיסים" מיומנים וסוכם שתתקיים רוטציה של עונה לכל אחד. הוחלט שאני אצא ראשון ובשנה הבאה יחליף אותי אחד מחברי. לאחר זאת ייקבע מי יצא בהמשך. כאמור, החבר שאמור היה להחליף אותי בעונה השנייה קיבל "רגליים קרות" לאחר שהייה של שבועיים במסאווה ואמר: "מחק אותי מהרשימה". שלושת ה"ראיסים" הנותרים, כל אחד מסיבותיו שלו, לא יכולים היו להשתתף בדייג בים סוף. נותרתי לבדי במערכה ללא סיכוי להתחלף בעונה הבאה.

תמונות ממסע הדייג של אחות התאומה של 'ניצן' - 'למרחב'



איור 15- ספינת 'למרחב' על צוּתה הישראלי



איור 13- יהודה רותם בגשר ספינת 'למרחב'



איור 16- הספינה עוגנת במפרץ אילת



איור 14- 'למרחב' בשייט לשטח הדיג בים התיכון



איור 19- שלל



איור 17- פתיחת ה 'שק' ברשת המכמורת



איור 20- הרמת רשת המכמורת אחרי גרירה של שעה



איור 18- בדיק חכות

חקר הימים ואגמים לישראל

שנה 1967- נרכשה ספינת דיג שהוסבה לספינת מחקר ("שקמונה") והחל מחקר אוקיאנוגרפי ישראלי מודרני בים התיכון



איור 22: מערכות מחקר מודרניות לאותה תקופה

שנה 1982- הוכנסה לשירות ה"שקמונה" החדשה, כספינת המחקר הראשית של חיא"ל במקום הספינה הישנה.

שנה 1966- 'חקר ימים ואגמים לישראל' (חיא"ל) הוקמה בהחלטת ראש הממשלה לוי אשכול ז"ל, כחלק מהמועצה הלאומית למחקר ופיתוח וכעבור כמה חודשים הפכה לחברה ממשלתית. מייסד חיא"ל אלוף יוחאי בן-נון ז"ל התמנה כמנהל הכללי, כיהן בתפקיד זה עד 1982 ולאחר מכן כיו"ר מועצת המנהלים עד לפטירתו ב-1994.



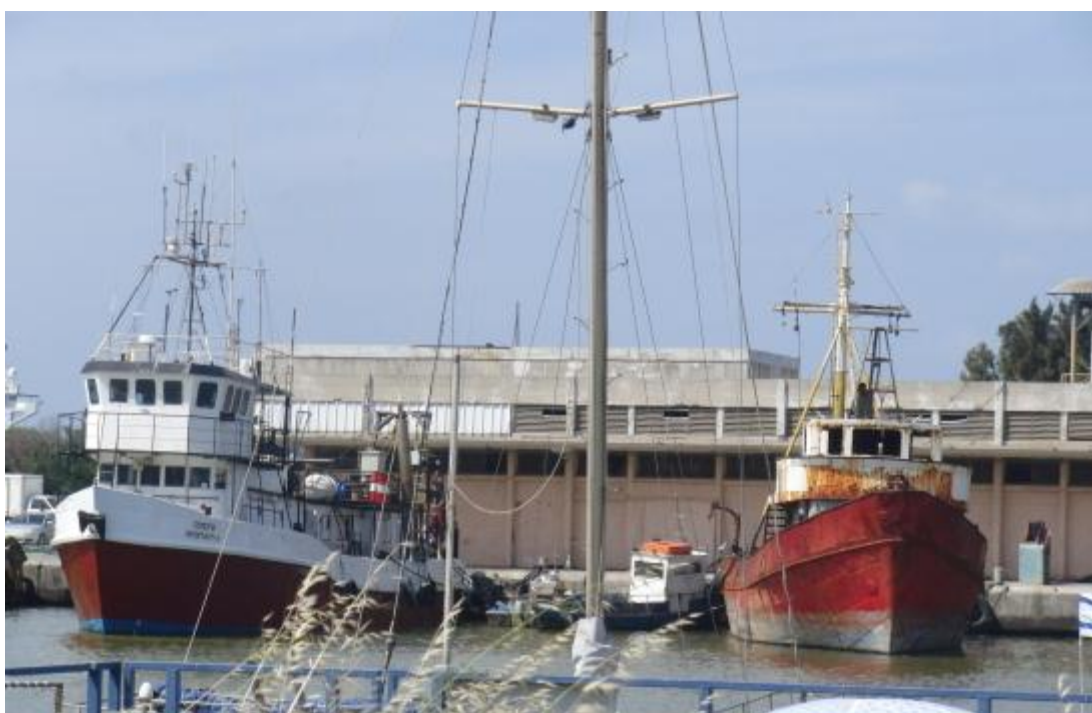
איור 21: אלוף יוחאי בן-נון ז"ל



איור 23- ספינת מחקר 'שקמונה' החדשה בראשות 'חקר ימים ואגמים לישראל'



איור 24- סד"ג 'ניצן' במעגן קישון



איור 25- מתחת לאף שלנו. ספינות 'ניצן' ו'שקמונה החדשה' במעגן קישון