

מימון דוד



הכינוי: סנפיר
יליד 1922, תל-אביב, ישראל.
התגייס לפלי"ם ב-1946.

יליד תל-אביב חניך באגודת הספורט 'הפועל' הסקציה הימיה. תנועת הנוער 'השומר הצעיר'.
עבדתי בשנים 1938 - 1939 בנמל תל-אביב עד הסגרו עקב פרוץ מלחמת העולם השנייה.

הכשרה קצרה בקבוץ מרחביה ולאחר מכן הצטרפות לקיבוץ שדות-ים (1940-1945) ועבודה בדייג בספינת מכמורת. עבודה על ספינת המשא "דורי" בת 300 טון על מנת לרכוש נסיון בהשטת ספינה בים התיכון.

1946 - הצטרפות לפלי"ם, קורס מ"כ.

1947 - יציאה לאיטליה, פקוד על אונית המעפילים 'שבתאי לוז'ינסקי'.

יציאה לצרפת, פקוד על אונית המעפילים 'שיבת ציון'. יציאה לאיטליה, פיקוד על האוניה 'האומות המאוחדות'.

1948 - פיקוד על כמה הפלגות של ספינות דיג לקפריסין, להעברת אנשי פלי"ם ונשק לאימונים של המעפילים בקפריסין, כמו-כן העברת אנשי פלי"ם לארץ.

1948 (אפריל) הצטרפות לחיל-הים - ארגון תובלה ימית לנהריה המנותקת. תמיכה בתובלה ימית לכבוש עכו. פקוד על האוניה 'התקוה', פקוד על האוניה ק-20 'הגנה'.

ראש מחלקת מבצעים במטה חיל הים, פקוד על האוניה ק-28 'מבטח', פיקוד על 'השייטת הגדולה' (שייטת-1).
1953 - שחרור מחיל הים.

1954 - 1956 - סטודנט בטכניון (פיזיקה, מתמטיקה).

1957 - 1970 - עבודה כרב חובל בחברת הספנות של הקבוץ המאוחד.

1970 - 1973 - מנהל בית הספר לקציני ים בעכו.

1973 - 1980 - מנהל חברת הספנות 'תרשיש'.

1980 - 1990 - עבודה בקבוץ עין חרוד ועבודה כרב חובל בחברת הספנות "תרשיש".

1990 ועד היום - עבודה בקבוץ עין חרוד.

פרקים מהספר האוטוביוגרפי של דוד מימון: "דרך בים - סיפורו של דוד מימון":



מגויס לפלי"ם – 'שבתאי לוזינסקי'

בשדות ים היה מחנה אימונים של הפלי"ם. אנשי המחנה נעזרו בנו לאימונים בים. ב-1945 החל הפלי"ם להשתתף בייעליה ביי. ביקשתי מהקיבוץ לאפשר לי להתגייס לפלי"ם אך בקשתי נענתה בשלילה בטענה ששדות ים כבר מלא את מכסת הגיוס שלו. החלטתי להצטרף בכל זאת לפלי"ם, הפסקתי לעבוד בדיג והתחלתי להכשיר את עצמי להשתתפות בייעליה ביי: התקבלתי לעבודה על ספינת משא קטנה שהפליגה בין נמלי היס התיכון, כדי ללמוד את תורת השיט בים הפתוח. ניווט למדתי בעצמי.

בראשית שנת 1946 התגייסתי לפלי"ם. מפקד הפלי"ם אמר שעלי לעבור הכשרה צבאית ושלה אותי לקורס מכי"ם. כשסיימתי את הקורס נשלחתי לאיטליה. טסתי לפראג עם דרכון מזויף ומשס נסעתי ברכבת לאיטליה.

הגעתי למחנה העולים מטפונטו, ליד עיר הנמל טרנטו. גרתי עם העולים ועזרתי בארגון החיים במחנה ובאימון האנשים לקראת ההפלגה. בין השאר עסקנו באימון בעליה ובירידה מספינה בעוזרת רשת חבלים. בינתיים הכינו את האוניה ואת הציוד לקראת המסע. בתוך המחסן של האוניה בנו פיגומים של עמודי מתכת וביניהם קשרו ברזנטים, כך שנוצרו ערסלים, זה מעל זה, עד שבע קומות ערסלים. הכינו גם אוכל בארגזים - על כל ארגז נרשמו מספר המנות ולאיזה ארוחה הן מיועדות (בוקר, צהרים או ערב). האיטלקים המקומיים שתפו אתנו פעולה ועזרו לנו, אך היה עלינו להסתיר את פעילותנו מהשלטונות כיוון שאיטליה נשלטה אז בידי הבריטים. את הפעלתו של מחנה העולים על החוף הסברנו כצורך לתת לפליטים חופשה ונופש על שפת הים.

יוס אחד ראינו איש אחד מאנשי המחנה רודף אחרי רעהו. תפסנו את הרודף כדי שלא תיווצר שם מהומה ומריבה, ולשאלתנו הוא סיפר מה קרה. הוא היה כלוא במחנה עבודה נאצי וגם האיש שהוא רודף אחריו היה שם. ארע שברח אדס מהמחנה והגרמנים הודיעו שאם תהיה בריחה נוספת הם יוציאו להורג כמה מהאסירים. כעבור זמן מה ברח האיש ההוא מהמחנה וכולם היו תחת איום עונש המוות. כעת נמצא הבורח והוא רוצה להעניש אותי, לכן הוא רודף אחרי. אמרתי לו שכאן הוא נמצא במסגרת ובחסות ה'הגנה' ואסור לאיש לשפוט ולהעניש אחרים. אם ירצה יוכל לפנות לרשויות השיפוט בארץ כשנגיע לשם. האיש קיבל אתדברי. מאוחר יותר, בזמן ההפלגה, הוא היה אחד המכונאים באוניה.

אני ידעתי קצת יידיש כי היתה לי סבתא מרוסיה שלא ידעה עברית. כך דיברתי עם העולים שקצתם ידעו גם מעט עברית בסיסית. האנשים במחנה העריצו את אנשי הפלי"ם: "יהודים שהגיעו מישראל, מדברים עברית ואינם יודעים יידיש!" בשלב מסוים הבחנתי כי היידיש שלי הורידה את ערכי בעיני העולים: "איזה מין ישראלי זה שמדבר יידיש!" הפסקתי לדבר אתס בשפה זו. הערצת העולים הקלה עלינו בארגון החיים ובהנהגתם. הם התייחסו אלינו בראת כבוד ונשמעו לכל הוראותינו.

היתה שם קבוצה של צעירים שהיה לי קשר יותר קרוב אתם – הם עזרו בארגון ובניהול החיים במחנה ואחר כך על האוניה. יום אחד אמרתי לאחת הבנות: "יש לך משפחה בארץ ואלו השכנים שלנו". משהו בדמותה היה דומה לבני המשפחה ההיא. כשהגענו לארץ הסתבר שצדקתי. השכנים של הורי היו קרובי משפחה שלה.

מונית למפקד האוניה האיטלקית "סוזנה" ששמה הוסב על ידינו ל"שבתאי לוז'ינסקי" (על שם איש עליה בי, אחיו של קדיש לוז יו"ר הכנסת מאוחר יותר, שנהרג בתאונה זמן קצר לפני כן). לאחר תקלות וקלקולים שתוקנו באוניה העלינו כ-660 עולים לסיפוננו ויצאנו מהנמל בטרנטו בדרום איטליה ביום 4 במרץ 1947. בספינה נוספת שיצאה עמנו [אלברטינה] היו כ-180 עולים. צוות האוניה ורב החובל היו איטלקים והצוות הישראלי מנה שבעה אנשים. הפלגנו לחוף הדרומי של תורכיה ושם צורפו אלינו העולים מהספינה הקטנה והצוות האיטלקי שלנו עבר אל הספינה הקטנה. נשאר עמנו רק רב החובל ומכונאי. כיוון שהאיטלקים ידעו להשיט ספינה רק באזורי חוף ולא בים הפתוח רב החובל האיטלקי היה מנוטרל, ואני עסקתי בניווט האוניה וגם אימנתי כמה מהעולים להחזיק הגה אוניה ולטפל במכונות.

על האוניה היו העולים מאורגנים בקבוצות - קיבוצים הם קראו לזה ולכל קבוצה היה המזכיר, איש הקשר שדאג לענייני הקיבוץ שלו. היו להם כושר ארגון וכושר אלתור ראויים לציון. המזכיר היה מקבל את האוכל הארוז בארגזים לפי מספר האנשים שהיו בקבוצתו. היה גם מטבח שבו יכלו להכין לכולם תה ומרק, והיה חדר מרפאה מצויד, ורופאים ואחיות מבין העולים.

מתורכיה הפלגנו דרומה עד לחוף דמיטה, מערבית לפורט סעיד שבמצרים. הנענו לפנות בוקר. הבריטים חפשו ופטרלו במשחתות ובמטוסים לאורך חופי ישראל וחשבתי שהגעה מדרום, מכיוון מצרים, יכולה להפתיע אותם. הפלגנו מזרחה לאורך החוף באור יום וכשירד לילה, והעולים היו חבויים מתחת לסיפון במשך כל הזמן הזה. בארבע לפנות בוקר, 12 במרץ 1947, הגענו לחוף נצנים. הים היה גלי ולא ניתן להוריד את האנשים לחוף בסירות. קבלתי הוראה להעלות את האוניה לחוף והגעתי עד למרחק של כמאה מטר מהיבשה. אנשי הפלי"ם שחו ונצבו בשתי שורות מהחוף ועד לאוניה ויצרו מסלול דרכו עברו העולים שירדו למים חגורים כולם בחגורות הצלה. מי שידע לשחות שחה והאחרים צפו ונסחפו אל החוף. הבריטים גילו אותנו קצת מאוחר יותר, הגיעה משחתת וחלק מהעולים נתפסו על ידם.

הקברניט והמכונאי האיטלקים ירדו ראשונים מהאוניה, נאספו על ידי אנשי פלי"ם ונשלחו חזרה לאיטליה (את המכונאי פגשתי שנים לאחר מכן כמכונאי באוניה של 'צים'). לאחר שהעולים אורגנו והחלו לרדת לים קיבלתי הוראה לרדת לחוף. ירדתי, ומיד נאספתי על ידי יצחק רבין שהיה או מפקד בפלמ"ח ועמו המפקד האזורי של ה'הגנה' שהגיעו למקום במכונית, הוציאו אותי מאזור הנחיתה ונסעתי לאחותי אביבה בקיבוץ שריד. לא יכולתי לנסוע הביתה כי בתל אביב היה עוצר.

חיים חפר שהתרשם, כנראה, ממבצע ההעפלה שלנו, כתב את שירו הידוע "ישושנה" (על שמה הרשמי של האוניה – 'סוזנה') בעקבות הארוע.

האוניה עצמה נשארה תקועה בחוף עד שהגלים כילו אותה.

'שיבת ציון'

עתה היה עלי לנסוע שוב לאירופה כדי לקבל אוניה אחרת.

בפגישה מקרית עם ראש המוסד לעליה ב' ברחוב בחיפה, הוא אמר לי: "בנמל נמצאת אונית נוסעים יוונית וזו הזדמנות לשלוח אותך לאירופה. תכנס לנמל ותעלה לאוניה". ונתן לי סכום כסף קטן. לא הייתי מצויד לנסיעה אך הוא אמר – "תסתדר". עליתי לאוניה ומצאתי בה עוד כמה נוסעים חשאיים כמוני. כל זמן העגינה בנמל לא הראינו סימני הכרות בינינו. האוניה הפליגה לביירות. אנחנו שוכנו ב"דורמיטורי" - אולם שינה לנוסעים רבים. בנמל ביירות קנינו קודם כל סוודרים בדוכנים ברציף, שלא נקפא באירופה, וכך היינו ששה-שבעה אנשים על האוניה ב"תלבושת אחידה". מביירות הפלגנו לאלכסנדריה. רב המלחים (שקיבל תשלום עבור נסיעתנו באוניה) הסתיר אותנו במגורי הצוות כל זמן שהיית האוניה בנמל אלכסנדריה. המשכנו לפיראוס - יוון. באותה תקופה כבר דוכאה מלחמת האזרחים ביוון ואנשי אופוזיציה ניסו להמלט מהמדינה, לכן הפיקוח בנמל היה קפדני. רב המלחים הסתיר אותנו בתוך טנק המים הקדמי של האוניה. בעודנו נצמדים בחשכה לדפנות הטנק, החלו למלא מים בטנק. מלח אחד שמע את צעקותינו ודאג להפסיק את המילוי.

מפיראוס הפלגנו למרסיי, שם ירדנו וחברנו לאנשינו.

האחראי לעליה בי במרסיי היה שמריה צמרת – "רודי". פעילות העליה בצרפת המשוחררת היתה גלויה וזכתה לאהדת השלטון. כמה ימים לאחר שהגעתי מונית למפקד אוניה קטנה, אונית עץ שהיתה בהכנה לקליטת עולים.

שתי אוניות היו בנמל בהכנה ואני עזרתי בפיקוח מקצועי כאיש ים. שני אנשים מטעם המוסד לעליה בי עסקו בבניה עצמה. האוניות היו שייכות לבעל אוניות יווני שהשכיר לנו וגובה התשלום היה על פי מספר האנשים שיעלו על כל אוניה. הוא בנה קומה נוספת מעל לסיפון - כדי להגדיל את מספר המקומות. אבל הקומה הזו היתה בנויה על עמודי עץ שחוברו במסמרים אל דופן הסיפון. לא היה סיכוי שהמבנה הזה יחזיק מעמד ולא יתפרק בטלטלות של ים סוער. דרשתי שיחזקו את העמודים במהדקי מתכת וכך עשו. למרות זאת, בזמן ההפלגה העצים האלה חרקו והתנדנדו בעוצמה.

יום יום היה מגיע לנמל סוכן בריטי שהיה עוקב אחרי הנעשה, כדי להודיע לשולחיו מתי האוניות יוצאות מהנמל, כך שיוכלו לתפוס אותן לפני הגעתן לארץ.

ב-16 ביולי 1947 יצאו שתי האוניות ריקות מהנמל. המשימה שלי היתה לקחת עולים מצפון אפריקה במקום מסוים ליד אלג'יר. האוניה השניה היתה צריכה לקחת עולים מאיטליה. שם האוניה שלי היה 'אורכידאה' ואנחנו קראנו לה "שיבת ציון". הגענו לאלג'יר והעלינו לאוניה 411 אנשים, רובם משפחות עם ילדים ממרוקו, ואתם קבוצת צעירים מטוניס, מתנועת 'דרור'. האנשים הפעם היו הרבה פחות מאורגנים מהעולים בהפלגה הקודמת שלי. לא היה ארגון קבוצתי, כל משפחה רצתה לדאוג לצרכיה בלבד. נעזרתי הרבה בחבורת הצעירים מטוניס שסייעו בניהול חיי היום יום במשך ההפלגה. לא היה רופא בין הנוסעים, היתה רק אחות מילדת אחת. נאלצתי למלא גם תפקיד של רופא.

אחד הנוסעים התעלף במהלך ההפלגה. באו אלי נוסעים – "הוא מת! הוא מת!" - צעקו. נגשתי וראיתי אדם שוכב מעולף. פתחתי את החגורה שלו ומיד הוא התעורר. נתתי לו כוסית קוניאק. מאז הייתי הרופא של האוניה. היו באות אלי נשים שהרגישו רע מטלטולי הים. נתתי להן טיפות ולריאן להרגעה. בזה נתמצו, פחות או יותר, ידיעותי ברפואה.

הבריטים שידעו על צאתן של האוניות ממרסיי, עקבו וחיפשו אותן במשחתות ובמטוסים שסיירו במיצר שבין איטליה לסיציליה ובכך בון בטוניסיה. מטוס בריטי איתה אותנו במקום זה. לא ציפינו שם לבריטים ולא נקטנו אמצעי זהירות: הנוסעים הסתובבו בחופשיות על הסיפון. מעתה היה לנו ליווי צמוד של משחתת בריטית שנסעה במרחק מה מאתנו לאורך כל הדרך. בשלב מסוים הוחלפה המשחתת בשולת מוקשים ללא ראדאר, וניסיתי לנצל עובדה זו. בלילה כיבינו את כל האורות באוניה והתרחקנו מהבריטים. אולם לא עבר זמן רב והם גילו אותנו ומאז זכינו בליווי של שתיים-שלוש משחתות לאורך כל הדרך עד חיפה. כ-15 מייל ימיים לפני חיפה נצמדה אלינו אחת המשחתות ואנשיה השתלטו על האוניה שלנו. רגע לפני ההשתלטות עוד הצלחנו לחבל במנוע כדי לאלץ אותם לגרור אותנו, מתוך הנחה שיעדיפו לגרור לחיפה הקרובה ולא לקפריסין הרחוקה. ואכן כך עשו. הגענו לחיפה ב-28 ביולי 1947.

למחרת היום הועברנו כולנו - העולים, אנשי הצוות האיטלקי ואני (האלחוטאי הסתתר בטנק מים והצליח לחמוק לחוף עם צוות הניקוי של הנמל) - לאוניית גירוש. ניסינו לארגן את העולים להתנגדות לירידה מ'שיבת ציון' אך הם, לאחר המסע הימי הקשה שעברו בתנאי החיים בספינה הרעועה והצפופה, כבר היו להוטים לעזוב את האוניה. "לא נרד! לא נרד!" -- צעקו בעודם צועדים לעבר כבש הירידה מהאוניה. רק הצעירים מטוניס עזרו לנו בניסיון להתנגד. נלקחנו לקפריסין.

בקפריסין פגשתי את מפקד המחנה מטעם ה'הגנה'. הוא סיפר לי שהם חופרי' מנהרה לבריחה מהמחנה וביקש את עזרתי ב"ניווט" החפירה במסלול ישר. הסברתי לו שלבעיה יש פתרון פשוט: קרן אור מפנס ומוט קטן שמטיל צלו מראים לך אם אתה הולך ישר או בעיקול. את התעלה היו חופרים ביום, מתוך אוהל קטן שניצב לא רחוק מהגדר, ובלילה היו מעבירים את האדמה שנחפרה אל בור השרותים שהיה בקרבת מקום. המנהרה הזו, שהפתח שלה יצא אל מדרון עם שיחים, לא נתפסה על ידי הבריטים, ושמשה לבריחת אנשי ה'הגנה' מהמחנה. כשיצאו, היו אוספים אותם בספינות דיג ומחזירים לארץ (עסקתי בזה מאוחר יותר).

חודש לאחר הגיעי לקפריסין, עוד בטרם נסתיימה חפירת התעלה, נקראתי לשוב לארץ. יצאתי מקפריסין כעולה (עם סרטיפיקט).

'האומות המאוחדות'

שוב נקראתי לנסוע לאירופה ושוב נשלחתי באוניה היוונית שנסעתי בה בפעם שעברה.

במהלך ההפלגה חשדו רב החובל ורב המלחים שמספר הנוסעים הבלתי לגליים שלהם גדול מהמספר שעברו שלמו להם. הם החליטו לספור את כל הנוסעים שעל האוניה. סגרו מעבר אחד והעבירו דרכו את כל הנוסעים

כשהם סופרים אותם אחד לאחד. חלקנו - אנשי ה'הגנה' הסתתרנו ולא עברנו בספירה שלהם. כך הסתבר להם כי מספר הנוסעים קטן מהמספר שעליו שולם להם.

הפעם ירדתי בגנואה באיטליה. קבלתי פיקוד על האוניה שקראנו לה 'האומות המאוחדות'. לקחתי עולים מהמחנה באיטליה ב-24 בדצמבר 1947, הפלגנו לארץ והגענו לחוף נהריה ב-1 בינואר 1948 באור יום. הבריטים היו כנראה מנומנמים לאחר ליל הסילבסטר ולא הפריעו לנו. נהריה היתה באותה עת מנותקת משאר חלקי הארץ, שכן הערבים סגרו את המעבר מעכו לנהריה. העליתי את האוניה על שרטון בחוף (כמו את 'שבתאי לוז'נסקי' לפני). תושבי נהריה הגיעו לחוף הים, נלהבים לסייע, והעבירו את העולים בסירות של האגודה הימית 'הפועל' ובסירות ההצלה של האוניה מהאוניה לחוף. חלק מהעולים שחו במים.

אחרי המסעות הללו העדפתי להשאר בארץ. המלחמה עם הערבים החלה להתעצם (לאחר החלטת החלוקה של האו"ם בכ"ט בנובמבר) ואני הצטרפתי לפעילות הפלי"ם בארץ. בספינות דיג העברנו נשק מתל אביב לחיפה עבור לוחמי משמר העמק שהותקפו, העברנו נשק לאימונים למחנות בקפריסין וגם מכשיר אלחוט, והחזרנו לארץ את הצוותים הישראליים שברחו במנהרות מתוך המחנה בקפריסין.

הולדת חיל הים

המוסדות ובראשם בן גוריון החליטו להוציא את הפלי"ם ואת היחידה האוירית (שהיו לה כמה פייפרים) מתוך הפלמ"ח ולהניח אבני יסוד להקמת חילות ים ואויר של צבא מסודר – צה"ל. חזונו של בן גוריון היה להפוך את פלוגות הגרילה לצבא של ממש. בחיל הים זה התבטא בבניית אוניות קרב במקום ספינות דיג עם נשק עליהן ומינוי רבי חובלים מקצועיים, עם תעודות רשמיות, להובלת האוניות. אנשי הפלי"ם היו אמורים לשרת תחת פיקודם של רבי החובלים האזרחיים הללו, דבר שהתמוסס מיד עם המפגש הראשון עם אוניות מצריות, כשרבי החובלים הבינו שכאן מדובר בקרבות ים ולא בניווט אזרחי של אוניה.

באמצע מרץ (1948) הכריזו רשמית על הקמת חיל הים. מוניתי כקצין תחבורה ימית. משימתי הראשונה - יצירת קשר והעברת אספקה, מזון ונשק לנהריה הנצורה. לקראת כיבוש עכו גייסנו ספינות דיג והעברנו בהן כוחות צבא לנהריה. עכו הופתעה ונכבשה מכוון צפון.

לאחר כיבוש חיפה (אפריל 1948) התחלנו להסב את אוניות המעפילים שהיו בעבר אוניות מלחמה - לספינות קרב של חיל הים. מוניתי למפקד ורב חובל של אחת האוניות הללו – 'התקוה'. את "הנשק הכבד" הראשון שלה קבלנו בנמל תל אביב - ארבעה מקלעי קרקע-אויר (תותח קל 13 מ"מ).

ב-11 ביוני הוכרזה ההפוגה הראשונה במלחמת השחרור. באותו יום הגיעה אונית מלחמה מצרית אל מול נמל תל אביב. היינו מולה שלוש "אוניות מלחמה" - 'התקוה', 'ווג'וד' ו'אילת' - שייטת שלמה. מפקד חיל הים דאז פול שולמן, היה עמנו. בעודנו יוצאים לקדם את פני האוניה המצרית, אני רואה שבעקבותינו יוצאת מהנמל סירת מנוע קטנה ועליה עומד אדם ומנופף בידיו. הסירה מיהרה אלינו: הביאו לי תעודה רשמית של מפקד האוניה. הרי אנחנו מדינה מסודרת, ולא אוכל להיות מפקד בצבא ללא

תעודת מינוי...

מכיוון שלא היו לנו תותחים באוניה שלנו, התקינו אנשי הצוות את התורן כאילו היה תותח, כדי להפחיד את המצרים. כששלוש האוניות שלנו התקרבו אל האוניה המצרית היא נכנעה. מאוחר יותר היא שוחררה עקב הפסקת האש.

האוניה 'התקווה' לא התאימה מבחינה טכנית לשרות בחיל הים, היא שוחררה מהחיל, ואני קיבלתי פיקוד על האוניה 'הגנה'. באוניה זו השתתפתי בפעולות חיל הים במלחמת השחרור עד לסיום המלחמה (יוני 1949).

ה'הגנה' וה'ווג'וד' היו מעין שייטת קרב. סיירנו לאורך חופי המדינה, ובדרך כלל המצרים נמנעו מפגישה אתנו. באחד הסיורים שלנו, מול חופי עזה ואשקלון שהיו בידי המצרים, גילינו אונית מלחמה מצרית והתפתח בינינו קרב תותחים. באוניה שלנו היו שני תותחים: בחרטום היה תותח איטלקי 102 מ"מ וברכתיים היה תותח "נפוליונצ'יק". לעתים קרובות היה נשאר פגז בקנה התותח ולא ניתן להמשיך לירות בו. די מהר הגיעו ספיטפיירים מצריים והחלו להפציץ אותנו. הצלחנו לפגוע במטוס אחד, אך הוא נפל לים סמוך לאוניה וגרם לנו לנפגעים. בחור אחד נהרג ועוד אחדים נפצעו. האוניה המצרית הצליחה להמלט למצרים.