



בן-ציון יעקב

כינוי: מלך
נולד ב- 1928, בישראל
התגייס לפלמ"ח ב-1945
הצטרף לפל"מ ב-1946

ה ע ס נ ה ר י ס י ו

הצוללנים של שיטת 13, בקיסריה העתיקה. לאחר שחרור מחיל הים, הצטרפתי לקואופרטיב "מישור" שהוקם ע"י קבוצה של יוצאי הקומנדו הימי וקציני חבלה מהפלמ"ח, שעסק בפרוק מוקשים שנותרו מתקופת מלחמת השחרור, פיצוץ מבנים שנועדו להריסה, פיצוץ אוניות טכועות, פיצוץ סלעים לפריצת דרכים, הכשרת קרקע ועוד. ב-1953 התחלתי את לימודי בטכניון בחיפה, בפקולטה להנדסה חקלאית והצטרפתי לקיבוץ מעגן מיכאל בעקבות כמה מחברי יוצאי הפל"מ.

בשליחות הפל"מ והמוסד לעליה ב'.

לקראת סוף יולי 1946, חזרתי ממחנה המעצר ברפיח למחלקתי במשמר השרון והתמנתי למפקדה. ארגנתי מחדש את היחידה ודי מהר חזרנו לשגרת האמונים והעבודה. הייתה הרגשה שנכנסנו לתקופה "שקטה" ללא פעולות או מבצעים באופן. סיפוריהם המרתקים של חברי מן הפל"מ (בקיבוץ השכן - מעברות), על עליה ב' ועל ההעפלה, עוררו בי את הרצון לעבור לפל"מ. דיברתי על כך עם המ"פ, דני מס ז"ל ולאחר נדנדו, קיבלתי את הסכמתו. מרגע שעברתי לפל"מ, נשאתי את עיני לתפקיד הנכסף - מלווה ספינת מעפילים. אכן, הייתי בר מזל וכתוך שנה מהיום שעברתי לפל"מ, הספקתי לעבור קורס מפקדי סירות, אימון ימי מתקדם וקורס חובלים/מלווי ספינות. בין הקורסים הדרכתי בנשק, העברתי אימוני שדה והשתתפתי במבצעים ימיים שונים.

והנה באוקטובר 1947, בגיל 19 וחצי, נשלחתי ע"י המוסד לעליה ב', לצרפת. הנה סוף סוף, אני יוצא למלא את התפקיד הנכסף, (עוזב בפעם הראשונה את גבולות הארץ), ועומד לפגוש את ניצולי השואה, להושיט להם יד וללוותם לארץ.

הטיסה לתחנתנו הראשונה - פראג, נמשכה כמעט יומיים ועברה את אל-אדם שבגבול לוב-מצרים, מלטה, נאפולי ומינכן. היינו קבוצה של 12 נוסעים, בהם "מלווים" (ימאים), "גדעונים" (אלחוטאים), רופא, אחות ואנשי המוסד, כל אחד ליעדו ולמשימתו. לאחר כמה ימים בפראג שכל כך הרשימה אותי ולא לפני שביקרתי במחנה הריכוז

פלמ"ח: פלוגה ה' - 1945 - 1946.

קורסים: מדריכי ספורט, חפצי-בה/גנוסר 1945. מפקדי כיתות, ג'וערה 1945. קורס חבלה מתקדם, בית הערבה 1946. קורס ימי מקוצר, שדות-ים 1946. תפקידים: מדריך ספורט, מפקד ביתה, מפקד מחלקה. פעולות: העברות נשק, הורדות מעפילים, פיצוץ מסילות הברזל, ההתקפה על משטרת שרונה (P.M.F.), ליל וינגייט ועוד אירועים מיוחדים: מעצר ע"י הבריטים בלטרון וברפיח - "השבת השחורה" 1946.

פל"מ: פלוגה ו' 1946 - 1948.

קורסים: מפקדי סירות מס' 7, מכמורת/נווה-ים 1946/7. חובלים מס' 4, יגור/חיפה 1947. תפקידים: מדריך ומפקד (במחלקת מעברות), מפקד מחנה מעפילים "לה-פרנק" בצרפת. מלווה בספינת המעפילים "לקוממיות" - 8.2.1948, בספינת הרכש "מריה-אניק" ובאוניית העולים "טמפה". מפקד בסיס האימונים - בסידני-עלי, (פל"מ והגדוד הרביעי), מפקד ולוחם כפלוגת הנמל בחיפה ובכוח הנחיתה, חבלן ביחידת ה"הכשלה" באירופה (חבלה ברכש אמצעי לחימה על ידי המדינות הערביות בתקופת מלחמת השחרור).

פעולות: הורדות מעפילים בישראל, ארגון וניהול מחנה מעפילים בצרפת, ליווי ספינות מעפילים ורכש, סילוק והברחה של נשק ותחמושת מאוניות הצבא הבריטי בנמל חיפה, הנחיתה ב-"ראס אל ביידה" בלבנון לפיצוץ גשרי הכביש והרכבת כליל ה-14 במאי 1948 מועד הכרות המדינה, הנחיתה לפיצוץ גשרים על נהר הליטאני בלבנון ופעולות סיור וחבלה באיטליה וצרפת (אוגוסט 48 - ינואר 49).

אירועים מיוחדים: שבועיים במעצר ב"קישלה" של חיפה. בפברואר 1947 נתפסנו 8 אנשי הפל"מ ע"י הצבא הבריטי, בסירה, בכניסה למפרץ של קיבוץ שדות ים לאחר נסיון לפגוש את ספינת המעפילים "לנגב" בלב-ים.

חיל הים: ינואר 1949 - מאי 1950. עם פרוקה של יחידת ה"הכשלה" באירופה, חזרנו משה ליפסון (נחשוך) ואני מצרפת כמלווים של האוניה "טמפה", והתייצבנו בבסיס

בטרזינשטאט - יצאתי עם בן זוגי למסע, דן בן-אמוץ ז"ל, ברכבת לפריז ומשם למרסיי - מרכז הפעילות הימית בדרום צרפת. במרסיי, במחנה MAZARGUES שכינויו היה "מזרע", פגשתי את חברי מהפלי"ם ומהפלמ"ח והשמחה הייתה גדולה.

מיד עם בואי למרסיי נשלחתי עם ימאים נוספים למחנה בנדול, לעזור ב"העמסה" הלילית על ספינת המעפילים "עליה" שעגנה באחד המפרצים הסמוכים. כך התחלתי להיכנס לעניינים ולקחת חלק בפעילויות השוטפות. מהר מאד הרגשתי שאני כבר מוכן "לקפוץ למים". בוקר אחד, נקראתי למשרד ה"חלוץ" במרסיי, ו שם הוטל עלי להקים מחנה חדש, לכ-400 איש ולעמוד בראשו. המקום שנבחר היה מרוחק כ-300 ק"מ ממרסיי, רחוק מעיני המודיעין הבריטי, באחוזה מבודדת על חוף הים, בין גרובן לפרפיניאן. שמו היה "לה-פרנקי".

מבני האחוזה היו מוזנחים ונדרשה עבודה רבה כדי להכשירם לקליטת העולים. משרד ה"חלוץ" במרסיי, הצמיד לי יהודי מקומי שעזר לי בכל הסידורים הפורמליים. קיבלתי נהג עם טנדר ו"ערמת" פרנקים לשיפוצים ולהוצאות שוטפות. נאמר לי, שתוך שבועיים יתחילו להגיע האנשים למחנה ושעלי להכין את קליטתם. היות שלא ידעתי כמה להתחיל, אימצתי את מודל הקיבוץ כפי שהכרתיו: חדרי מגורים ללינה משותפת, שירותים ומקלחות, חדר אוכל ומטבח, מרפאה, מחסן בגדים ומכבסה וכו'. הבאנו פועלים ובעלי מקצוע ובתוך זמן קצר היינו מוכנים להתחיל בקליטת האנשים. בשלב זה הצטרפו לצוות, סגני - אורי (רביקוביץ) - ארנון, ז"ל - איש פלי"ם ותיק וחבר טוב, רופא-עולה בשם ד"ר קליין, שלימים נתגלה שאינו רופא כלל, נער יהודי צרפתי מתנדב, בשם הרשל (צבי תירוש), לימים קצין בכיר בחיל הים ואחות יהודיה מתנדבת בשם פרידה. בתוך שבועיים קלטנו את כל העולים שנשלחו למחנה לה-פרנקי.

עברו למעלה מחודשיים, החיים בלה-פרנקי נכנסו לשגרה ונראה היה שהאנשים מרוצים מהמקום, מהים ומהיחס החם שקבלו מאתנו. ואז, בסוף ינואר 1948 הגיעה הפקודה - לצאת. ב-5.2.48 יצאנו ממחנה לה-פרנקי אל ספינת המעפילים "לקוממיות" (SETTI FRATELI), להפלגה המיוחלת. יום לפני צאתנו, פרצה בצרפת שביתה ארצית של נהגי המשאיות וחששנו שלא נוכל להגיע לספינה, אך אנשי המוסד במרסיי ובפריז נרתמו לטפל בבעיה ובזכות הקשרים הטובים עם האיגודים המקצועיים של צרפת, קבלנו אישור מיוחד להעביר את שיירות המעפילים לספינה, בתנאי שהדבר יעשה בלילה. עם כ-400 מעפילים עשינו את דרכנו בחושך, בשיירה של 12 משאיות דרך מונטפלייה, נים וארל עד לחנית הביניים במחנות המעפילים סביב מרסיי. יומיים אחר כך, יצאו מעפילי לה-פרנקי ועוד כ-300 מעפילים ממרסיי בשיירות מזדחל, אל

סאן-טרופה, שבאחד ממפרציה עגנה ה"לקוממיות", מוכנה לקבל את המעפילים ולהפליג. עוד בינואר, כשהודיעו לי שאני מיועד ללוות את אנשי לה-פרנקי ב"לקוממיות", שמחתי מאוד. רצייתי לסגור מעגל עם האנשים אותם קלטתי בלה-פרנקי וללוותם ארצה. היתה סיבה נוספת. בעקבות החלטת האו"ם על הקמת המדינה היהודית, ב-כ"ט בנובמבר 1947 החלו הערכים לתקוף את היישוב היהודי בארץ וריח המלחמה כבר היה באוויר. רצייתי כמובן לחזור מהר ככל האפשר ולקחת חלק במלחמה. כשהגענו למפרץ, עליתי על הספינה לבדוק את סידורי ה"העלאה" ופגשתי את המלווה הבכיר, אבנר גלעד, את אהר"ה מיכאלי (קלר) - האלחוטאי ואת צוות הימאים האיטלקי שכלל את רב החובל, הקצין הראשון, המכונאים והמלחים. ה"העלאה" התבצעה בעזרת סירות גומי ועץ ותוך 3 שעות היו כולם על הספינה.

ב-8.2.1948, לפני עלות השחר, הרמנו עוגן ויצאנו לדרך בנתיב המתוכנן: מיצר בוניפציו, מיצר מסינה, צפון כרתים, צפון קפריסין לכוון ביירות, ולנהריה. היו לנו בספינה 699 מעפילים (משפחות עם ילדים ובודדים), רובם יוצאי אירופה וחלקם מצפון אפריקה. כל המעפילים שוכנו במחסן המרכזי שבבטן הספינה, בשטח של 180 מ"ר, על דרגשי עץ שנבנו ב-7 מפלסים. הספינה שנבנתה מעץ ב-1927, צוידה בשלושה תרנים, במפרשים ובמנוע שאפשר לה מהירות של 8 קשר. ההפלגה בחורף זימנה לנו בדרך שלוש סערות קשות שהגרועה והנוראית מביניהן פרצה בין קפריסין לתורכיה. בעיצומה של הסערה, שבק המנוע חיים. הספינה הטלטלה בפראות והגלים הגבוהים שטפו את הסיפון והרטיבו את כולם ללא רחם. כל הספינות באזור נמלטו לנמלים הקרובים. לא נמצא מי שיושיט לנו עזרה וגם לא היה לנו לאן לברוח. נאלצנו להתמודד לבדנו עם המצב ולקוות שנצליח לתקן את המנוע ולהתגבר על הסערה. כשירדתי לחדר המכונות, לא האמנתי למראה עיני. קומץ המכונאים האיטלקים, עמדו שם בחדר המחניק והמטלטל, ופרקו את המנוע לחלקיו. הם פשוט עשו לו "אובר-אול". במצב הזה הדבר הכי חשוב שעשינו, היה להרגיע את המעפילים ולעודדם. ירדתי מדי פעם לאולם הדרגשים ודיברתי עם האנשים ועם מרכזי הקבוצות שהיו במצב רוח קשה, תשושים מהטלטולים, מההקאות ומהבכי הבלתי פוסק של הילדים. דיווחתי להם על התקדמות התיקון של המנוע וניסיתי לעודד את רוחם. התיקון נמשך 36 שעות רצופות והמנוע חזר לחיים: שוב אפשר היה לייצב את הספינה ולהתקדם. עם שחר ראינו במזרח את צלליות הרי לבנון והכל נראה לי אופטימי. לפתע עלו לסיפון כמה גברים יוצאי מזרח אירופה, הם התקרבו אלי ובארשת פנים מאיימת שאלו: "מהו החוף שאנחנו רואים לפנינו". אמרתי להם שזו ביירות. "תורידו אותנו מיד לחוף הקרוב" אמרו והוסיפו, "אנחנו מדברים בשם כל האנשים ולא מוכנים

לפתע מעל ראשינו מטוס צבאי בריטי שניכר היה שהוא חושד בנו וזאת למרות שכל המעפילים היו באותה שעה מתחת לסיפון וכל המכנים הארעיים - המטבח והשירותים, כבר פורקו והושלכו לים. המטוס הסתלק וקיווינו שהצלחנו להטעותו, אך האשליה הייתה קצרה ותוך שעה ראינו את המשחתת השנאה מתקרבת לעברנו. לאחר החלפת שאלות ותשובות עם המשחתת נדרשנו לאפשר להם לעלות על הסיפון לחיפוש. הייתה לנו הוראה מפורשת מהממונים, שלא להתנגד בכוח, בעיקר בגלל המספר הרב של הילדים והתינוקות שהיו על הספינה. בעוד אנחנו מחליפים "אותות מורס" ראינו לפנינו שתי משחתות נוספות מתקרבות. הכנו שאין עוד מה להסתיר והתחלנו לנהל משא ומתן שבסופו הסכימו הבריטים שנמשיך להפליג בכוחות עצמנו עד לנמל חיפה ורק במרחק של כמה מיילים מהנמל יעלה צוות בריטי על הספינה. שלוש המשחתות התפרסו לליווי ה"לקוממיות" ואנו פתחנו את המחסן/אולם הדרגשים ושחררנו את המעפילים לסיפון. תוך דקות התמלא הסיפון באנשים תוהים ונרגשים - תמונה שלא אשכח לעולם. ב-20.2.1948 נכנסה "לקוממיות" לנמל חיפה, המעפילים ואתם אהרל'ה האלחוטאי הועברו לאניות הגירוש הבריטיות והוסעו למחנה המעצר בקפריסין.

על פי הוראות שקיבלנו מהארץ ועוד לפני כניסתנו לנמל, ירדתי עם אבנר, ומתנדב אמריקני למקום המסתור שהכנו מבעוד מועד - טנק הבטון של מי השתייה שבנומק החרטום וכך הצלחנו להתחמק מהגרוש לקפריסין ולהישאר בארץ.

להמשיך יותר בהפלגה". בשלב זה החלה הצטופפות של אנשים נוספים ובניהם הצעירים החסונים יוצאי צפון אפריקה שראו את עצמם כעוזרי הקרובים עוד מימי לה-פרנקי וכמי שמחוייבים להגנתו. הסברתי לסוכבים אותי, שמה שאנחנו רואים מרחוק זו לבנון, ארץ אויב, הנמצאת אתנו במלחמה ושכבר בלילה הקרוב נגיע לחוף ישראל. היה מתח רב באוויר ואחרי הסערה הקשה שעברנו חשתי שהם לא מאמינים לי. "אם לא תפליגו עכשיו לביוון החוף" אמרו, "נכריח אתכם" ומיד הכניס אחד מהם את ידו לכיס מעילו ושלף אקדח גדול ומיושן שנראה כמו מאוזר ארוך או נגאן רוסי. עוד לפני שהשלים את תנועתו זינקתי לקראתו וסטרתי לו על פניו. "שומרי ראשי" שעמדו לידי, עטו על האיש, הוציאו מידי את האקדח ודחפו אותו ואת חבריו לכיוון החרטום. האקדח הושלך לים והמהומה שכחה. המשכנו לשוט דרומה והתפללנו שנצליח לעבור את יום האור האחרון שנשאר לנו מבלי שנתגלה לצי הבריטי ואז בחסות הלילה נפנה מזרחה ו"נחתוך" לחוף נהריה. כדי להתחמק מעיניו הכולשות של הצי הבריטי, החלטנו מבעוד מועד, לשנות את פני הספינה. הרעיון היה לסלק את התורן האמצעי שאפיין את ה"לקוממיות", לצבוע את הדפנות באדום ולשוות לה מראה של ספינה משא תורכית. ואכן, בדרך, במפרץ שומם באי סקרפנטו, צפוגית-מזרחית לכרתים, רחוק מאזור החיפושים, עגנו וערכנו את השינויים ואף צבענו את שמה התורכי החדש, "עבדול חמיד". ב-19.2.1948 אחר הצהריים תוך התקרמותנו דרומה חג



בצרפת עם הן ו-קובה