



מאת אבנר גלעד

'הזיבלה' – Sette Fratelli

הפלגה ראשונה בדצמבר 1947 – העברת מעפילים לספינה 'כ"ט בנובמבר'.
הפלגה שניה בפברואר 1948 – בדרכה ארצה נושאת את השם 'לקוממיות'.

הפלגת המעפילים הראשונה של 'הזיבלה'

רקע מאת יהודה בן-צור, מפקד הספינה: הספינה הוכנה בלה-ספציה והגיעה בליל ה-13 בדצמבר לחוף העלאת המעפילים בקרבת בנדול, צרפת. שלוחת 'המוסד לעליה ב' בצרפת הכינה צוות מלווים שכלל את אבנר, המכונה 'סקנדי', 'מלך'-יעקב בן-ציון ו'הגדעוני', אהרון מיכאלי, מבלי לדעת שהספינה מאוישת כבר בצוות מלווים מאיטליה, שכלל אותי, יהודה-'פרא' בן-צור, עמנואל קצב ו'הגדעוני', יוסף לזרובסקי. הצוות "הצרפתי" הצטרף להפלגה ('הגדעוני', יוסף, ירד מהספינה לבקשתו).

להלן סיפורו של אבנר (באותיות כחולות) והבהרות שלי (בסוגריים []), יהודה בן-צור. "יום אחד [בתחילת דצמ' 47] נקראתי למשרד ונצטוויתי לנסוע לכוון איטליה ששם חיכתה אוניה מוכנה להעמסה [העלאה] ואני צריך הייתי לעלות עליה. הגעתי לפי ההוראות למונטה קרלו ונפגשתי עם האנשים שהיו צריכים להעביר אותי לאיטליה. עוד אנחנו מתלבטים איך להגיע הוחלט להביא את האוניה לחוף הנחיתה ליד בנדול.

בערב, לקראת ההעלאה לאוניה, הובלנו את המעפילים מהוילה בבנדול בקבוצות לא גדולות למקום, שממנו רצינו להעלותם לאוניה. האוניה הגיעה והטילה עוגן. העברנו חבל לחוף והתחלנו בעזרת סירות גומי גדולות להעביר 30 איש בכל סירה. העסק נמשך שעות-בלילה כמובן ולקראת בוקר לאחר שהסתיימה ההעמסה, עליתי לאוניה כעוזר של המפקד שהיה יהודה בן-צור ('פרא'). הרמנו עוגן ויצאנו לים. הפלגנו בדרכנו ואז קיבלנו הוראה להגיע למפרץ שומם בקורסיקה [את ההוראה קבלתי דקות ספורות לפני הרמת העוגן. י.ב-צ] ולהעביר את האנשים מהאוניה שלנו לאוניה ['החלוץ', ששמה הוסב ל"כ"ט בנובמבר'] שחיכתה שם למעפילים.

האוניה [שלנו] היתה אונית-עץ בעלת 3 תרנים ומפרשים במשקל של כ-350 טון ומנוע איטלקי (אנסלדו), שנתן לאוניה מהירות של 8 קשרים (המון, בתנאים של אותם ימים). שמה היה 'סטה פרטלי' שפרושה, 7 האחים. האוניה היתה מצוידת בצוות איטלקי בן 8 איש – ששה [מהם] היו מעיר אחת בצפון איטליה (ויה רג'יו) ושניים, מנאפולי. החברה מהצפון היו מעיר שהייתה לה מסורת של עזרה להעפלה. הצוות מהצפון היה נהדר. אלו מנאפולי היו רב החובל והמלצר שהיה צמוד אליו. לא היינו ביחסים טובים עם הרב החובל וזה בלשון המעטה.

יצאנו בדרכנו לקורסיקה. הים היה נוח למדי, למרות שזאת היתה תקופה של סוף השנה – סביבות נובמבר [14 בדצמבר]. הגענו לקורסיקה והתחלנו לחפש את האוניה במפרץ שאמרו לנו שהיא תהיה [נאמר לנו אזור בצפון-מערב האי], אך לא מצאנו. החלטנו להמשיך ולחפש ובאמת לאחר כמה שעות מצאנו אותה עוגנת [במפרץ ג'ירולטה]. מפקדה היה מוקה לימון. נקשרנו לאוניה העוגנת והעברנו את כל המעפילים לשם. עם גמר העברת האנשים יצאנו לים במטרה לחזור למקום העמסה [דווחנו ל"מוסד" ובהיעדר הוראה כלשהי, הפלגנו צפונה לעבר החוף הצרפתי] להעמיס ולנסוע ארצה.

בדרך החליט המנוע ש"מספיק לו" והוא לא רצה לעבוד יותר. נשארנו בלי מנוע. החלטנו לחזור לימי קדם, הרמנו את המפרשים של האוניה – כבר כתבתי שהיו לה 3 תרנים והי לה הרבה מפרשים. התקדמנו לכוון דרום צרפת בעזרת המפרשים. הרוח היתה נוחה ואנחנו שטנו במהירות לא רעה בכלל. בלילה הגענו ליד אי בדרום מזרח החוף הצרפתי – בתוך האי יש מפרץ שכבר הייתי בו כאשר נסענו לקורסיקה עם אוניה קודמת... כך נכנסנו

בלילה בלי לראות הרבה ובהרבה מאד חששות וזרקנו עוגן. למחרת בבוקר קמנו והנה אנחנו עוגנים במרכז המפרץ במקום נהדר.

קשר [אלחוט] היה לנו כל הזמן עם [תחנת] החוף [של 'המוסד'] במרסיי. על האוניה היינו [חמישיה], פרט לצוות, יהודה בן-צור, 'מלך' [יעקב בן-ציון¹], האלחוטאי אהרון ואנוכי [היה גם עמנואל קצב]. הודיעו לנו שישלחו אלינו גוררת שתביא אותנו לאיטליה לתיקונים. חיכינו יומיים שלושה עד שהגיעה סירת מנוע קטנה [ספינת-דייג עם ימאי פלי"ם, פבי גבר] שבקושי הצליחה להוציא אותנו מהמפרץ ולגרור אותנו בכונן איטליה.

כאשר השתחררנו מהחוף היא השאירה אותנו להפליג במפרשים לאיטליה... כאן איבדנו את המזל שלוה אותנו, התחילה סערה עם רוח צפונית רצינית ואנחנו לא יכולנו להתקדם צפונה. לא היתה לנו כל ברירה והחלטנו שאנחנו חוזרים לחוף הצרפתי [הסד"ג הפסיק לגרור אותנו עקב סערת המיסטראל]. הפלגנו לאורך החוף הצרפתי עד שגילינו מפרץ גדול ונוח והחלטנו לעגון שם, למזלנו הרע הגענו למפרץ [הייר] שבראשו נמצא נמל טולון. טולון זה הנמל של הצי הצרפתי. באותה תקופה הוא היה ברובו הרוס כתוצאה מהמלחמה, מהפצצות בנות-הברית בעיקר.

זרקנו עוגן במקום שיכולנו, הורדנו מפרשים, כמובן בלילה. בבוקר, בעוד אנו מחפשים קשר עם החוף, הגיעה סירת מנוע עם שוטרים שעלו לאוניה ואסרו את כולנו – האיטלקים והישראלים. כמה שניסינו לברר על מה הם אוסרים אותנו, אמרו לנו שלא יגידו ובבוא הזמן נדע. לפני שנאסרנו חילקנו את הכסף הזר שהיה ברשותנו (1,000 דולר) וכל אחד מהישראלים קיבל חלק והחביא אותו בין הגרבים שלבשנו (כל אחד לבש שני זוגות גרביים). לקחנו אתנו כלי רחצה ובגדים חמים וירדנו בסירת המנוע לחוף. הכניסו אותנו לבית-סוהר בטולון בחברת פושעים צרפתים שחיכו למשפט. כיון שהיינו קבוצה של 12 חברה [רב החובל נכלא בנפרד], לא ניסו [האסירים] הצרפתים להתעסק אתנו. הם הבינו מיד שכאן יש קבוצה מגובשת ולא ניתן לפגוע באף אחד מאתנו.

ישנו במין אולם גדול ולנו הוקצתה פינה. על הרצפה היו שמיכות שהשד יודע מאין הגיעו, אך זה מה שהיה. האוכל לא היה מי יודע מה, אך לא מתנו מרעב ומצמא... לאחר שהתיידדנו עם המנהיגים של הקבוצות האחרות ולאחר ששמעו פחות או יותר עלינו, התחילו החיים להיות נסבלים... במשך הזמן היינו נלקחים לבנין המשטרה לחקירות – מי אנחנו ומה אנחנו עושים עם האוניה הזאת, לאן הפלגנו ולאן רוצים אנחנו להפליג וכו' וכו'. [ב-31 בדצמבר 1948] הוחזרנו לספינה לאחר 10 ימים בכלא. דבר ראשון היה מקלחת חמה ולאחר מכן, ארוחת שחיתות...

למחרת הגיעה גוררת שגררה אותנו לתוך נמל טולון. נקשרנו לרציף והתחילה העבודה על המנוע. טולון היתה בסיס של הצי הצרפתי ונהרסה במלה"ע, הן ע"י הגרמנים והן ע"י הבריטים והאמריקאים. גם הצרפתים 'עזרו' כאשר הטביעו את כל הצי שלהם שעגן בתקופת המלחמה בטולון. בקיצור, העיר היתה די בחורבות. רחובות שלמים לא היו קיימים בהם בניינים. בכל העיר היו 4 בתי-קולנוע ורחוב אחד עם בארים שבהם הגישו משקאות.

כאשר החלו התיקונים, אנחנו הישראלים ניקינו את המחסנים והכנו את האוניה למסע הבא. רוב הזמן לא היה לנו מה לעשות ויצאנו לחופשות במרסיי.

למעשה התברר לנו רק לאחר השיחורר [מביה"ס] מה קרה - לאחר שנעלמנו – לא שידרנו את מקומנו, התחילו לחפש אותנו. רק לאחר כמה ימים, כאשר הופיעו ידיעות בעיתוני טולון על תפיסת אוניה שהעבירה אנשים – פשיסטים לספרד, התעוררו ב'מוסד' בפאריז והבינו שהכוונה אלינו.

לא לקח זמן רב, [ואנשי 'המוסד'] התקשרו לשלטונות הצרפתים, שהיו באותה תקופה בעדנו – עזרו כמה שיכלו על מנת שנעזוב את צרפת כל כמה שיותר מהר וכמו כן שנציק לאנגלים. בקיצור לאחר בירור קצר הועברה הוראה למפקד המשטרה בטולון והוא נאלץ לבלוע את הנזיפה ולשחרר אותנו. לאחר ששוחררנו, באנו יום אחד לשיחה אתו - בשיחה הוא שאל מדוע לא סיפרנו לו את האמת בהתחלה והוא לא היה מסתבך – הוא נעצר בדרגתו בגללנו. זכור לי שדאגנו לשלוח לו ארגז תפוזים כפרס נחמה.

¹ 'מלך' מכחיש שהפליג בהפלגה זו.

היינו 4 ישראלים – יהודה בן-צור, מלך', אהרון האלחוטאי ואני [החמישי, עמנואל קצב, נשכח]... אחרי ארוחת הערב היינו יוצאים העירה. הולכים לראות סרט בצרפתית (לא היו סרטים אחרים, הכל בצרפתית) ואח"כ היינו הולכים לבר קטן שגילינו בדרך ממרכז העיר לנמל. אני אישית כבר אז לא נהגתי לשתות בירה או כל אלכוהול שיהיה. החברה מתוך סולידריות גם הם לא הזמינו משקאות חריפים. לאחר פעמיים או שלוש, המלצרית ששרתה בבר (והיתה יפפיה) שאלה אותנו אם אנחנו חולי מין... נבהלנו מהשאלה, התברר שחשבה שמפני שאנחנו לא שותים אלכוהול אנחנו חולים. נו, החברה מהר הזמינו בירה ואני מסכן המשכתי עם המשקאות הקלים.

בינתיים הביאו מאיטליה מכונאי ראשי לתקן את המנוע. זה היה איטלקי שעבד עם אוניות העפלה בכל איטליה². לאחר שנים נפגשנו שוב באוניות של הקיבוץ ששם הפליג בתור מכונאי ראשי – שמו היה דמיני. הוא היה מכונאי ראשי רציני ביותר וקפדן. מיד בבואו גילה שבעצם במנוע נהרסו כל המיסבים³ - פירק את כולם ושלח אותם לתיקון. התיקון היה שהצרפתים מילאו את המיסבים בחומר והמלחים והמכונאים ישבו על הסיפון ופשוט התאימו את המיסבים לגודל הרצוי ע"י שיוף. העסק לקח המון זמן, אבל זאת היתה הדרך היחידה. התקופה היתה דצמבר – היה די קר והתקרר והלך מועד סוף השנה – קריסמס של הגויים. פנו אלינו האיטלקים [ב-31 בדצמבר, ביום ששוחררנו מהמעצר] וביקשו תקציב קטן לקנות תרנגול-הודו ושאר מטעמים. נתנו להם והם נרתמו כולם לבשל את ארוחת החג. בינתיים התברר שהרב-חובל שהיה מנאפולי, בניגוד לשאר אנשי הצוות שהיו מויה רג'יו, הלשין עלינו בחקירה במשטרה. זה הספיק על מנת לשלח אותו הביתה בליווי המשרת שלו.



ידיעה על מעצר 'הזיבלה' התפרסמה שלושה ימים לאחר תפישת האוניה באחד מהעיתונים בארץ

הפלגת 'לקוממיות' – ההפלגה השניה של 'הזיבלה'

כל הצוות היה מרוצה מהעניין [שילוח רב החובל הנאפוליטני] וביחוד שהקצין הראשון קיבל את הפיקוד. גם אנחנו הישראלים יצאנו מאד מרוצים. מאד לא הסתדרנו עם עם הרב-חובל, לעומת זאת עם החובל הראשון הסתדרנו יוצא מן הכלל. בתחילת ינואר 1948 קיבל יהודה בן-צור ידיעה כי אביו נפטר בארץ והוא עזב את הספינה ע"מ לחזור ארצה. נשארנו שלושה [גם עמנואל קצב ירד והועבר ל'יחיעם'] להכין את הספינה.

לקראת אמצע ינואר הושלמו התיקונים, הכנו את הספינה להפלגה. לספינה הובאו משאיות עם מצרכים שונים ובעיקר אוכל לתינוקות וסיגריות שהיו באותה תקופה ככסף לכל דבר. מלאנו את כל המיכלים שיכולנו במים – יצאנו לים למקום העמסה [העלאה] בחוף ליד בנדול כמו בהפלגה הראשונה. העמסנו כמעט כל הלילה עם סירות גומי ולפנות בוקר הרמנו עוגן והפלגנו. נוספה אלינו אחות בשם סימה, שהיתה גם על 'האקסודוס' והחליטה לצאת [לחזור] על ספינת מעפילים ארצה. העמסנו 700 מעפילים מהם 150 ילדים מתחת לגיל 5.

בתחילת ההפלגה הים היה שקט ולא היו לנו בעיות מיוחדות בדרך. הצוות עסק בניווט, כאשר אני עוזר על להם. הם אחזו את ההגה בעזרת מעפילים שהוכנו לכך והגיעו לרמה שיכלו לאחוז הגה לפי המצפן. כמו כן המעפילים היו יוצאים לשאוף אוויר והסתובבו לפי סדר מסוים. את המים והאוכל חילקנו לפי קבוצות בתוך דליים, כאשר לכל קבוצה היו אחראים. את המים העבירו לבקבוקים שהיו לכל מעפיל וכמו כן את האוכל חילקו לצלחות. כל זמן שהים היה שקט יחסית לא היו בעיות מיוחדות. השרותים היו מין תוספת של מבנה שבלט מהסיפון החוצה לכוון הים. היה מטבח בחרטום שהכין אוכל לכל הצוות ע"י תורנים

² המדובר בדמיני, המוכר לי אישית, שהחל את דרכו כמכונאי ב'ברכה פולד' וישב גם בקפריסין. י. ב-צ.
³ על אופי תקלה זו דווחנו ל'מוסד' מיד לאחר האירוע. י. ב-צ.

מהמעפילים. בדרך נכנסה אשה לצירי לידה והקצין הראשון פינה את הקבינה שלו ושם נולד בן וכמובן קראו לו גל.

עברנו במיצר מסינה בלילה והמשכנו לכוון איי יוון. באחד האיים, קסוס, במזרח כרתים נכנסנו למפרץ זרקנו עוגן. צבענו את הספינה באדום וכתבנו כתובת ערבית בחרטום. את התורן האמצעי ניסרנו וזרקנו לים [בתקווה שהבריטים לא יזהו את הספינה] – היוונים אספו אותנו בשמחה גדולה. כמו כן הכנו במיכל המים בחרטום מחבוא [סליק] עבורנו, למקרה שניתפס ונרצה להישאר [בחיפה] – שהאנגלים לא ימצאו אותנו. מה שעשינו, בנינו במחסה של המיכל אפשרות של סגירה מבפנים ע"י פרפר גדול ובורג שיכולנו לסגור מבפנים. על המכסה השארנו את רוב הברגים פרט לשניים שישמשו כעזר להורדת המכסה. בתוך המיכל הכנסנו כמה קרשים שיהיה לנו מקום לשבת. להגיד שזה היה נוח, לא יהיה הוגן. כמו כן קדחנו בצד המיכל חורים לכניסת אוויר. לאחר שגמרנו את כל ההכנות, יצאנו שוב לדרך.

החלטתי לשוט צפונה לקפריסין. כיון שלא קבלנו שום הוראות מהארץ לאן להגיע עם הספינה ואיך לשוט- מסלול, החלטתי כך. נסענו לצפון קפריסין והים היה עדיין שקט. רק כשיצאנו מצפון-מזרח לקפריסין (כף אנדראס) לכוון הארץ נפלנו לסערה חורפית רצינית. רוח דרום-מערבית חזקה שהרימה גלים רציניים. לאחר כמה שעות הפלגה כנגד הסערה, בא אלי המכונאי הראשי והודיע לי שאין לנו כל אפשרות להמשיך בכוון דרומה, מפני שהמנוע מתחמם וצינוריות הדלק שמובילות למנוע הראשי מתפוצצות. החלטתי לכבות מנוע, להרים מפרשים על שני התרנים שנשארו לנו ולהפליג מול הרוח ככל שניתן.

בקיצור, מה שיצא, שהפלגנו במפרשים בין בירות לפמגוסטה, בערך בקו הזה, ככול שיכולנו. המעפילים סבלו נוראות מהצפיפות מאי-האפשרות לעלות על הסיפון ובכלל מכל התנאים הקשים. בעיקר סבלו המשפחות עם הילדים. ניסינו להקל עליהם ככל הניתן. חילקנו אוכל קונסרבטים שהיו באוניה – לבשל אי-אפשר היה. לאחר זמן שנמשך כנצח (אני מעריך שבין 24 ל-48 שעות) הים נרגע "קצת" ואנחנו יכולנו להניע את המנוע ולהתקדם לכוון הארץ. חשבתני שנצליח לחמוק ולהגיע לנהריה בלילה, אך לקראת הצהרים של אותו לילה עבר עלינו אווירון בריטי והבינותי שהתגלנו. משחתת שהגיעה כעבור כמה שעות התחילה לסמן לנו שנשוט לכוון חיפה והיא תלווה אותנו. אני אישית הייתי די מבסוט מהעניין. הסערה גמרה את רזרבות המרץ שלי והייתי מותש. 12 ימים ארכה ההפלגה מבנדול עד שהגענו לחיפה.

'מלך' ואני נכנסנו לתוך המיכל ואתנו אהרן האלוטאי. הספינה הובלה לנמל, המעפילים הועברו לאוניות הגירוש לקפריסין והספינה נקשרה לרציף בין כל אוניות המעפילים שכבר עגנו שם ['צי הצללים']. למחרת בצהרים הגיעו חברה שלנו "לנקות" את הספינה והחלו לשיר כאשר הגיעו לחרטום. פתחנו את המכסה ויצאנו החוצה. נפגשנו עם "המנקים", הצטרפנו אליהם בסירת המנוע של 'עוגן' ונסענו לחוף. בדרך לקחתי 'מלך' ואהרן את הדולרים שהחבאנו וחילקנו ביננו. היו לנו \$ 1,000 שבאותם ימים נראה לנו כהון עתק. כשהגענו לחוף הופרדנו ולכל אחד נצמדו שניים מהחברה וכך בקבוצות יצאנו מהנמל בלי בעיות מיוחדות. בחוץ, חיכה לנו דויד'קה נמרי, שהיה אחראי 'המוסד' בחיפה וכל הפעולות של האוניות באזור. דויד'קה עבד ב'מוסד' שנים רבות והיה מראשיו. היה אחד היחידים שבאמת "הבין" קצת מה זה ים. נתתי לו את הדולרים. מסרתי לו דווח קצר והוא שחרר אותנו כל אחד לדרכו ונתן לכל אחד כסף לימים הראשונים בארץ.

החברה מההכשרה שלי [הכשרת שפיים-קיסריה] התחילו לעבוד כפולגת עבודה בנמל חיפה. אינני יודע איך, אך אני מתאר לי שהיו קשרים בין היחידה של "המנקים" והפועלים וכך הודיעו להם שהגעת. כאשר יצאתי מדויד'קה ואחרי שעשיתי מקלחת ונתנו לי בגדים נקיים, נפגשתי אתם. הפגישה היתה נהדרת לאחר כ-10 חודשים שלא התראינו. נסעתי אתם באוטובוס המשורין של אז לקרית חיים, מקום שההכשרה תקעה יתד בתור פולגת עבודה. בערב ישבנו קישקשנו והעלנו זכרונות. אני סיפרתי להם קצת על החודשים שהייתי בחו"ל ועל ההפלגה האחרונה.

למחרת נסעתי אתם לחיפה ושם בתחנת האוטובוסים חיפשתי נסיעה לת"א. נפגשתי עם אחד שהכיר אותי וצרף אותי למשורין שלוה את השירות מחיפה לזכרון-יעקב. הוא ביקש שאצטרף אליהם כי היה חסר לו לוחם במשורין. יצאנו לדרך והוא הסביר לי שיש להם רובה אחד שמיש וכל אחד בתורו ליד חלון אחר מוציא את הרובה ועושה כאילו יורה. זה עושה

רושם על הערבים שארבו לתחבורה מחיפה לזיכרון. במקרה אמת פשוט היו מעבירים את הרובה מחלון לחלון (זאת היתה באותה תקופה צורת הציוד וכמות הציוד שהיה). הגענו בשלום לזכרון יעקב – שם עברתי לאוטובוס הרגיל והגעתי סוף סוף לתל אביב. הגעתי לבית הורי. הם כמובן לא ידעו שאני מגיע. לא היו טלפונים באותם ימים. נחתי, לקחתי את הבגדים שהיו לי בבית ונסעתי לפגוש את יוכה.

תוספת – 'לקוממיות'

הספינה היתה בעלת מחסן גדול שבנו בו משטחים של רשת בין עמודים מצינורות ברזל. כמו כן בנו מדרגות עץ שהובילו למטטה למעלה. ככול הזכור לי היו כ-5 קומות של משטחים. את הרשתות שחיברו לצינורות היינו מנסים כל פעם למתוח, אך כאשר כמות של אנשים נשכבה בתוך משטח כזה (כ-50 איש) הרשת היתה שוקעת על המשטח שמתחת. כמובן שהמשטח התחתון סבל ביותר מהעסק של שקיעת המשטחים. לכל מעפיל, בתאוריה, היה ["מרחב מחיה"] 1,8 מ' אורך על 0.5 מ' רוחב על 0.5 מ' גובה. למעשה 'העסק' היה הרבה יותר מצומצם. האנשים הסתדרו איך שהיו כיון שהיו הרבה ילדים קטנים שלא השתמשו בהרבה מקום.

בתחילה היתה לנו גם יחידת מפקחים או משטרה פנימית, שהיתה מורכבת מ-50 בחורים צעירים שהוכנו בחוף לתפקידים המגוונים שהיו צריכים למלא: לשמור על סדר מסוים בתוך המחסן, לעליה בקבוצות ותוך בקרה, לסיפון לשאוף אוויר ולהשתמש בשירותים, להשגיח על חלוקת האוכל שבוסל ע"י תורנים ובעיקר על חלוקת המים. אבל מה לעשות, כאשר יצאנו לים ראינו מיד שהעסק לא דופק. חלק מהחברה האלה הרגישו לא טוב ולא יכלו לתפקד. כמו כן התברר שחצי מהאנשים בספינה היו עולים מצפון-אפריקה, אלג'יר ומרוקו. כיון שמרבית אנשי הקבוצה שהתמנתה מראש היו ממזרח אירופה נתקלנו בקשיים הן בהבנת השפה, המנטליות ואפשריות הפעולה. 'מלך', שעסק בעניין המעפילים, תפס מיד מי החברה שאפשר לסמוך עליהם מבין הצפון-אפריקאים ומיד מינה מחצית מהמשטרה מהחברה האלה ובזה נגמר העניין. היתה בעיה של כשרות האוכל. כמובן שמה שבעיקר בישלו באוניה היה אורז, תפוזים ובשר מקונסרבים. הצפון-אפריקאים שהיו אדוקים ביקשו לדעת אם האוכל כשר. כמובן שלא יכולנו להבטיח זאת, אך 'מלך' מצא פתרון מידי כאשר שכנע את האנשים שעל אוניה ישראלית הכל כשר.

סדר היום של המעפילים היה מתחיל כאשר בבוקר היינו מחלקים שתיה חמה וילידים חלב מאבקת חלב שהיתה לנו. עם זה חילקנו ביסקויטים קשים, מיוחדים לאוניות [שנקראו גלטות], קשים, אך מזינים. המעפילים היו מטבילים את הביסקויטים בשתיה ואוכלים. בצהריים ארוחה חמה ובערב שוב שתיה חמה וביסקויטים ואם הצליחו לאפות משהו, חילקו. בכלל הבישול היה תלוי בתנאי הים. המטבח היה בחרטום והי בסך הכל מבנה של כמה עצים, שהכיל בתוכו כיריים, שעבדו על דלק. את המים חילקנו פעמיים ביום. את כל המבצעים של חלוקת האוכל והמים היו מחלקים לתוך דליות שהיו לכל מחלקה (קבוצה של 30-50 איש). מהדליות, התורנים של המחלקות היו מעבירים לצלחות, במקרה של אוכל ושתיה לתוך ספלים מפח או בקבוקים.

כל התנאים הללו נראים כיום בלתי-אפשריים ואם חושבים כיום על מבצע ההעפלה כולו, נראה שבתנאים בלתי-אפשריים כאלו ובלחץ נוראי שהיה, הצלחנו להעביר כמות עצומה של מעפילים [מעל ל-70,000], כאשר רק ספינה אחת טבעה בהפלגה [רק בטביעת ה'רפיח' ניספו מעפילים; בטביעת 'הקדושה' שהפליגה עם 'כנסת ישראל' לא היו ניפגעים]. כיום אני חושב, שזה מבצע שקשה לתאר. עם הניסיון הימי שלי היום [כדייג ורב-חובל בצי הסוחר], כאשר אני חושב מה אני ידעתי על ים כאשר הפלגתי בתור האחראי על חייהם של יותר מ-700 איש, יש להניח שהיום לא הייתי לוקח על עצמי אחריות כזאת.

צללית הספינה לאחר שהתורן המרכזי נגדע בהפלגה.

