'הגנה'

החלה את דרכה כקורבטה בצי הקנדי בימי מלחמת העולם השנייה בשם Norsyd. אחרי המלחמה הוסר ממנה החימוש והיא נמכרה כציוד עודף ושמה הוסב ל- Balboa.

בהפלגת מעפילים קודמת (וראשונה) שביצעה, יצאה ב- 23 ביוני מלה סיוטה שבצרפת כשעל סיפונה 999 מעפילים. מאחר והאנייה הייתה במצב טכני טוב לא רצה המוסד לעליה ב' להסתכן בהחרמתה ולכן הוחלט להעביר את העולים לספינה אחרת, 'ביריה', בקרבת הארץ.

עם סיום חלקה בהפלגת 'ביריה' היא הפליגה לנמל באקאר ביוגוסלביה. משם יצאה ארצה ב-25 ביולי 1946 כשעל סיפונה 2,768 מעפילים. במהלך ההפלגה – בה נשאה את השם המבצעי 'הגנה' – סבלה מתקלות טכניות. קריאות המצוקה נדחו ע"י משחתת בריטית.

בסופו של דבר, הצליחה הספינה להגיע למים הטריטוריאליים של א"י. נתפסה ע"י הבריטים, נגררה לחיפה והוחרמה. המעפילים הועברו לעתלית.

מפרט טכני

שמות קודמים	Balboa, Norsyd
שם צופן	נור
שנת בניה	1944
סוג כלי השייט	קורבטה קנדית מטיפוס Flower
תפוסה	1,300 טון
הנעה	קיטור
מהירות	18 קשר

.

רכש וההכנה

הרוכש	המוסד לעלייה ב' באמצעות זאב שינד (דני) הנציג בארצות הברית ,דרך החברה הפאן אמריקנית שהוקמה בניו-יורק לצורך רכישת ספינות להעפלה. הרכישה נעשתה בתחילת 1946 יחד עם 'יאשיה וג'וד', במסגרת מאמץ מצד המוסד להגביר את היקף העלייה ולתת תשובה למבקרים את פעולותיו בשנה הקודמת.
מקום הרכישה	קויבק, קנדה.
נתיב שייט לנמל ההכנה	הספינה הועברה מקנדה ל City Island -ליד Bronx בניו-יורק, לשם הסרת החימוש הצבאי, ואחר כך ל Staten Island -לתיקונים נוספים. באפריל 1946 הפליגה תחת השם Balboa למרסיי .
גילוי בריטי בשלב זה	הספינה הפליגה במסווה של ספינה בשירות אונרר"א, והניפה דגל פנמה, כנראה לכן לא זוהתה.
צוות ההכנה	אנשי החברה שרכשה את הספינה בניו-יורק עם חלק (מהמלווים) המתנדבים – מח"ל.
ארגון הספינה להעפלה	בספינה נבנו שני מטבחים גדולים, אחד מהם הוכשר עבור קבוצת מעפילים דתיים. ההכנות נעשו במסווה של העברת ציוד לפליטים באירופה מטעם אונרר"א. רב החובל, אריה פרידמן גייס צוות של יהודים אמריקאים, חברי תנועות הנוער החלוץ והשומר הצעיר, שהיו בעלי הכשרה ימית וכן היו בעלי מלאכה שונים. במרסיי נעשו שיפוצים נוספים.

צוות ומלווים

מפקד הספינה	יהושע בהרב (רבינוביץ)
גדעוני	אברהם ליכובסקי, המכונה 'נור'.
מכשיר קשר	מכשיר קטן שכוחו יפה רק למתן סימני ס.או.ס.
רב חובל	אריה פרידמן (פלי"ם). שירת קודם בצי הבריטי והאמריקאי וגויס בניו-יורק ע"י זאב שינד.
צוות	צוות מתנדבים יהודים אמריקנים, ביניהם הקצין הראשון ברני מרקס, חברי תנועת השומר הצעיר והבונים, והמכונאי הראשי זר.

העלאת מעפילים

נמל / אזור ההעלאה	נמל בקאר ביוגוסלביה.
יחס השלטונות	השלטונות היוגוסלבים הושיטו עזרה והתירו מעבר והפלגה. שלטונות יוגוסלביה גילו יחס אוהד ושיתפו פעולה על רקע טינה לבריטים מצדו של המרשל טיטו.
מספר מעפילים	2,678
מוצא ושיוך תנועתי	העיתון "ידיעות אחרונות" מ- 29 ביולי 1946 דיווח כי על הספינה היו 410 אנשי גורדוניה, 200 – דרור הבונים, 360 – השומר הצעיר, 200 – הנוער הציוני, 198 – פועלי אגודת ישראל, 136 – בית"ר, 118 – בני עקיבא, 78 – העובד האיחוד, 61 – דור חדש, 60 – בעלי מלאכה, 60 – הבונים נצח, 58 – הבונים הונגריה, כן היו 70 – פליטים מפולין, 150 – מאזור טרנס-דנייסטר, 495 – ממקומות שונים, ביניהם 430 ילדים.
מחנות המעפילים	זאגרב, בלגארד, סובוטיקה ופיומה.
דרך הגעה לאזור ההעלאה	המעפילים הגיעו ליוגוסלביה ברכבות, בעיקר מרומניה ובולגריה, בידיעת שלטונות יוגוסלביה. משם הועברו במשאיות שאורגנו על-ידי אונרר"א היישר למחנות המעבר. ב - 22 ביולי הוסעו בשתי רכבות, כל אחת בת 45 קרונות, אל נמל היציאה.
ארגון הספינה	יהושע רבינוביץ- בהרב ורב החובל אריה פרידמן עם הצוות שהיה כולו יהודי, פרט למהנדס המכונות הראשי, פתחו בהכנות ב-16 ביולי, עם הגיע הספינה לנמל בקאר. הוחלט להכין אותה כדי שתוכל להעמיס יותר מעפילים, משום שחששו כי זו תהיה הפלגתה האחרונה. היוגוסלבים העמידו לרשות אנשי המוסד שבויים גרמניים כדי שיעבדו בארגון הספינה והכנתה, כן העמידו יחידת משטרה למנוע מתושבי המקום להתקרב לספינה. יהודי יוגוסלביה סיפקו מזון. העלייה לספינה הייתה על-פי סדר שנקבע מראש. הועלו 2678 מעפילים, למרות שהוכשרו רק 1800 מקומות. בהפלגה הזו קיבלה את השם 'הגנה', והייתה הספינה הראשונה שעליה הוסעו מספר כה גדול של מעפילים .

ההפלגה

תאריך ההפלגה ושעה	24 ביולי 1946 בשעה 04:00, בסיוע השלטונות.
אירועים בדרך	הספינה הייתה עמוסה מן הרגיל והצפיפות הייתה רבה. ב - 27 ביולי, בין כרתים לקפריסין, התקלקלו המכונות, ורק למחרת תוקנה התקלה. ב- 28 ביולי שוב השתתקו המכונות והשתררה חשכה. בעזרת קבוצת מעפילים החלו לפרק את מוטות העץ בספינה כדי להסיק את הדודים ולייצר קיטור. כעבור מספר שעות הצליחו להעלות אור ולהפעיל את המאווררים. אז התברר כי קיים מיכל דלק נוסף שהמכונאי לא ידע עליו. הדלק הספיק להפלגה במשך כל יום המחרת עד סמוך לחיפה. הספינה איבדה מיציבותה במהלך ההפלגה בגלל מספר האנשים הרב והשימוש המופרז בכמויות דלק ומים מהמכלים התחתיים, דבר שגרם לשינוי מרכז הכובד.

עימות עם הבריטים

גילוי וליווי בריטי	**ב - 28 ביולי בלילה התקרבה לספינה משחתת בריטית והאירה עליה בזרקור. רב החובל הודיע כי זו ספינת ה'הגנה' בדרכה לחיפה, וכרגע היא עומדת בגלל תקלה. המשחתת הסתלקה. בהיותה במרחק 230 מיל מהארץ הופיע מטוס בריטי שחג מעליה. ב- 29 ביולי חזרה המשחתת הבריטית 'ונוס' וליוותה את הספינה.**
הכנות לעימות והוראות	**עם צאת הספינה מנמל בקאר התקבל מברק משלוחת המוסד בארץ ובו הוראות לעימות : יש להתקדם היישר לנמל חיפה, אין לעשות דבר במקרה וייתפסו והספינה תובל לארץ. בהגיעם לנמל, על המלווים להתערב בין הנוסעים. אם הבריטים ירצו להובילם לנמל מחוץ לארץ יש להתנגד ולחבל במנוע הספינה. יש להסליק את מכשיר הקשר כדי שניתן יהיה להמשיך ולהתקשר לאחר שייתפסו. יש להסתיר את תעודות הספינה ולא להשמידן.**
העימות ותוצאותיו	**הספינה התקרבה לחיפה כדי להיכנס, ואז קראו אליה מהמשחתת הבריטית 'ונוס ' (Venus)לעצור. לאחר שסירבו, נצמדה 'ונוס' לחרטום 'הגנה' ונגחה בה בעוצמה. הספינה נטתה על צידה בצורה מסוכנת, ואז הוחלט להפסיק את פעולת המנוע ולעצור. היה זה במרחק כ- 3 מיל מהנמל. מלחים בריטים עלו, ירו באוויר והשתלטו עליה. משרד המושבות בלונדון נתן הוראה לשלטונות בארץ להוריד את מעפילי 'הגנה' ולהעבירם למחנות בארץ. השלטונות הצבאיים בארץ סירבו בנימוק שהדבר יסכן את מצב הביטחון, והם ממתינים להוראות מטעם הממונים עליהם בקהיר. לאחר שהשלטונות הסכימו, הורדו המעפילים ב- 2 באוגוסט בנמל חיפה. הספינה נגררה לנמל חיפה והמעפילים הועברו לעתלית.**

חילוץ מלווים

הוראות והכנות לחילוץ	**ההוראות היו להתערב בין הנוסעים ולהתחמק.**
החילוץ	**המלווים פעלו בהתאם להוראות והצליחו להיחלץ.**

תוצאות

לאן הגיעו המעפילים	**למחנה מעצר בריטי בעתלית.**

שונות

עם הקמת חיל הים הפכה הספינה להיות אח"י הגנה : ק-20 .