

'וינגייט'

נקראה ע"ש הקצין הבריטי אורד וינגייט אשר שירת בארץ ישראל וכונה "הידיד" בשל עזרתו הצבאית לישוב בארץ (שלא על דעת ממשלתו).

יצאה ב- 14 במרס 1946 מהאי פלסטרינה (אי קטן במפרץ ונציה), כשעל סיפונה 238 מעפילים. תוכננה להיפגש עם 'תל חי' ולהעביר אליה את המעפילים אך המפגש לא יצא אל הפועל והספינה המשיכה בדרכה תוך התמודדות בים סוער. לקראת הגעתה הוכן מבצע גדול להורדת המעפילים בחוף ת"א בראשות יצחק שדה, יגאל אלון ויגאל ידין. בעקבות התנגשות עם סיוור בריטי נהרגה ברכה פולד, שעל שמה יצאה אוניית מעפילים אחרת.

'וינגייט' לא הגיעה לתל אביב, היא נעצרה בלב ים, ולמרות גילויי ההתנגדות הובלה לחיפה. המעפילים הועברו למחנה המעצר בעתלית.



מפרט טכני

Noris	שמות קודמים
תחילת המאה	שנת בניה
ספינת משא עם תרנים ומפרשים.	סוג כלי השייט
180 טון	תפוסה
מנוע דיזל 100 כ"ס	הנעה
7-8 קשרים	מהירות

רכש והכנה

יהודה ארזי – המוסד לעלייה ב' באיטליה. מריו קנדה, שהיה רב החובל שלה, הציע אותה למכירה לאחר ששמע על פעולות ההעפלה מידידו – איטלקי בשם אריצ'ה שהיה בעליה של 'פטר'.	הרוכש
איטליה.	מקום הרכישה
הספינה הוכנה במקום שבו נרכשה.	נתיב שייט לנמל ההכנה
אין	גילוי בריטי בשלב זה
דוד בן-חורין (שמחה), אריה ויצמן (ג'ינג'י), ואנשי המספנה במקום.	צוות ההכנה
נבנתה קונסטריקציה עבור דרגשי לינה בתוך המחסן. אנשי המספנה סיימו מלאכתם תוך יומיים. הוכנו מקומות ל- 208 איש. הוקם חדר חולים שאליו הכניסו דרגשים נוספים. חוברו שלוש סירות הצלה ל- 44 איש ורפסודה ל- 35 איש.	ארגון הספינה להעפלה

צוות ומלואים

דוד בן-חורין- פלי"ם	מפקד הספינה
אריה ויצמן (הג'ינג'י – פלי"ם)	מלואים נוספים
אברהם רייס	גדעונים
דגם סטנדרתי שנבנה על ידי רענן רובינשטיין במעבדה באיטליה עבור ספינות. מקלט איטלקי מדגם 'דוקטור' 5, מנורות ל- 12 או 24 וולט DC .	מכשיר קשר
מריו קנדה, איטלקי.	רב חובל
איטלקי. שבעה אנשי צוות, ביניהם המכונאי הראשי בשם דמיני.	צוות

העלאת מעפילים

פלסטרינה (Pallestrina) אי בכניסה הדרומית לוונציה.	נמל / אזור ההעלאה
יחס חיובי. פרטיזנים איטלקים סייעו בהעמסה.	יחס השלטונות
238	מספר מעפילים
ממזרח אירופה. השומר הצעיר- 46, נוער עובד - 50, אגודת ישראל- 49, הנוער הציוני- 15, דרוך - 16, גורדוניה- שניים, בית"ר- שלושה, אחרים - 57, מהם 150 גברים ו- 88 נשים.	מוצא ושיוך תנועתי
מחנה 'דרור' באיטליה.	מחנה המעפילים
ב- 13 במרס בלילה (21:00) יצאו המעפילים לנקודת ההעלאה והגיעו לאחר חצות בכלי רכב.	דרך הגעה לאזור ההעלאה
ההעלאה היתה בין 01:30 ל - 03:00	ההעלאה
המעפילים הסתדרו בקבוצות בספינה, וקיבלו הוראות לא לעלות לסיפון מחשש פן יתגלו.	ארגון הספינה

ההפלגה

14 במרס 1946 בשעה 02:30- 03:00.	תאריך ושעה
מהאי פלסטרינה ליד ונציה, דרך ספינזה (Sapientza), קיטרה (Kithira), הים האדריאטי, כרתים, ומשם לכיוון החוף הלובי, פורט סעיד, עזה וחוף תל-אביב.	נתיב ההפלגה
ב- 19 במרס הייתה סערה והספינה עגנה. לאחר ההפלגה, היו שתי סערות נוספות שגרמו לעיכוב בן יומיים ליד קיטרה. רק לאחר כרתים השתפר מזג האוויר. ב- 19 במרס התקבל מברק שבו מבקשים מ'וינגייט' להעביר את מעפיליה ל'תל חי' כדי למנוע תפיסתה, כי אם תיתפס יהיה צורך לשלם לרב החובל 12 מיליון לירות כפיצוי. ההעברה לא יצאה לפועל מפני שצוות 'תל-חי' התנגד מחמת הצפיפות. גם לוח הזמנים לא התאים לכך.	אירועים בדרך

עימות עם הבריטים

<p>ב- 25 במרס מדווחים מ'וינגייט' כי ב- 07:00 הם נתגלו על-ידי מטוס בריטי שטס מעליהם. המעפילים התחבאו מתחת לסיפון. הספינה הייתה אז מול פורט סעיד במרחק כ- 50 מיל מהחוף. המטוס חזר פעמיים נוספות. בשעה 20:40 הגיעה משחתת בריטית שהאירה בזרקור. המשחתת הורידה סירה, ואז וינגייט הסתלקה בחסות החשיכה. הסירה הוחזרה והמשחתת המשיכה ללוות את וינגייט.</p>	<p>גילוי וליווי בריטי</p>
<p>המעפילים קיבלו הוראה להסתתר, כמו כן להחליף את שם הספינה לשם תורכי שייראה על ידי הבריטים. במקרה של תפיסה בלב ים יש להודיע מיד מיקום מדויק ולהשמיד את מכשיר הקשר. כמו כן יש לחבל במנוע הספינה ולעורר מהומות בירידה, אם ירצו להעביר את הספינה למקום אחר ולא לארץ. אם ייתפסו ויובלו לארץ, יש להתנגד בשקט.</p>	<p>הכנות לעימות והוראות</p>
<p>המשחתת המלווה פנתה בקריאות לספינה כדי שתעצור. זו לא הגיבה. אחר כך ירו בנשק וקראו קריאות ברמקול. ב- 23:00 הופיעה סירת משטרה שהדליקה זרקור וקראה לעצור. בספינה הוחלט להניף דגל עברי ושלט עם השם 'וינגייט', ולהכריז כי פניהם לתל אביב. הבריטים החישו תגבורת, ומשחתת חסמה את דרכם. הורדה סירה למים והוחלט להתיר לבריטים לעלות. המעפילים תודרכו לומר כי הפליגו מפיומה, יוגוסלביה, וכי קצינים אמריקאים טיפלו בהם. לספינה עלו 12 בריטים וביניהם קצין בולשת לבוש אזרחית שהחל לאסוף ניירות וחיפש את הקפטן. הוא לקח סרטיפיקט מאחד העולים ושאל ממי קיבל אותו. הלה ענה: מאמריקה. באותו רגע החלו כל המעפילים לעלות לסיפון, הבריטים ירו באוויר וכן ירו בהגה הספינה.</p>	<p>העימות ותוצאותיו</p>
<p>כשעלו הבריטים לספינה נתקבלה בקשר הוראה להשמיד את מכשיר הקשר.</p>	<p>תקשורת לארץ בעימות</p>
<p>תכנית ההפלגה של 'וינגייט' הייתה לפרוץ את ההסגר הבריטי על חופי הארץ ולנסות להגיע לחוף תל אביב, ולו גם במחיר התנגדות לבריטים מצד תושבי הארץ. מקום ההורדה נקבע כ- 300 מ' דרומית לנמל תל אביב. אנשי הגדוד הרביעי של הפלמ"ח התארגנו כדי למנוע מכוחות הבריטים להגיע למקום. מוצב הפיקוד היה ברחוב פרוג בתל אביב. מהירקון יפליגו 10 סירות גדולות כדי להעמיס את המעפילים, אולם ב- 26 במרס, לאחר שנתפסה ערב קודם לכן, נאלצה וינגייט להגיע לנמל חיפה, ובשעה 10:25 נקשרה לרציף.</p>	<p>הורדה</p>

חילוץ מלווים

<p>הוראות ניתנו להתערב בין המעפילים ואחר כך לנסות להיחלץ. דוד נמרי עלה לספינה בנמל חיפה ומסר הוראות למלווים.</p>	<p>הוראות והכנות לחילוץ</p>
<p>המלווים והקפטן, שהתחזה אף הוא למעפיל, הגיעו למחנה עתלית עם המעפילים, ואחר כך חולצו בדרכים שונות.</p>	<p>החילוץ</p>

תוצאות

לאן הגיעו המעפילים	למחנה עתלית. הספינה עצמה הוחרמה משום שלא נמצאו בה תעודות בעלות.
--------------------	---

שונות

האונייה הוחרמה והייתה לחלק מ"צי הצללים". בראש המבצע המורכב להורדת המעפילים שהיה מתוכנן בחוף ת"א עמד יצחק שדה בעצמו, ואתו סגניו יגאל אלון ויגאל ידן. בעקבות התנגשות עם סיור בריטי נהרגה כאמור לעיל ברכה פולד, שעל שמה יצאה מאוחר יותר אוניית מעפילים אחרת.