

יחידת תפעול הנמלים 1039

קטעים מתוך יומן המלחמה של מפקד הפלוגה קפטן קרני OC Capt. A. W. Carnie RE -
אשר קיבל את הפיקוד עליה ב- 10/12/1940

עמוד 11

אני סדרתי לארדן איזשהו תפקיד וטיפול בענייני שגרה, אבל הוא לא יכול להיות הקצין המתאים לפקד על מבצעי היחידה.
אני גייסתי ב 10 וב-12 לדצמבר בתל אביב ובחיפה. באופן אישי ראיינתי ובחנתי הכל בהתאם לקטגוריות מתפעלי דוברות, אחראי מנופים, נגר, מכונאי, נהג ספינות. הגיוס נעשה בתל אביב ובחיפה.
כאשר השגתי מנהלי עבודה לשעבר, אנשים מוכשרים ומתאימים, ערכתי את הפגישות המקדימות, כבעל דרגה w.op ו-n.c.op...
הודות לקשרי האזרחיים הקודמים עם ארגוני עבודה שנים, יצרתי את הקשרים הדרושים והשגתי אנשים טובים ביותר, במיוחד ראיינתי את הפקידים של הגופים הציבוריים, וכאן יש רשימה: איגוד עובדי נמל, ועוד ארבעה גופים.. יכולתי להשתמש במקורותיהם של הפקידים הרשמיים מאותם גופים כדי לקדם את ענין הגיוס.

עמ 12

הגיוס

גודל היחידה הנדרש הוא 450 אנשים. זה מספר גדול בהרבה ממספר הסוורים ואנשי ים בנמל תל אביב. הוא כתב על כך למיגור אדיין בתאריך ה-20/12/40. בעקיצה מסוימת הוא אומר כי המספר 450 עובדי נמל בתל אביב זו קביעה הנאמרת מתוך "כוונה טובה" (משתמש בביטוי לטיני הוא bonafide כלומר, 450 בנמל תל אביב)
הענין נמסר לשיקול דעת של קרני. הוא מחליט לגייס את האנשים מחיפה וממקומות אחרים תוך שהוא מקפיד שלא לרוקן את הנמלים מאנשי המקצוע שלהם. הוא לא ינצל את הידע שיש לו (בנעשה בכל נמל) לטובת היחידות שלו, אלא לטובת שאר השירותים.
גיוס הקצינים. הוא לא מרוצה ממינוי הקצין ארדן, אשר לא היה בעל נסיון בתחום הים. אלא בתחום האדמיניסטרציה. הוא מדבר על כך עם מיגור אדיין, " זהו קצין ללא נסיון בעבודת נמל." כנראה היו לו כבר 5 קצינים לתפעול טכני, והוא לא צריך עוד אחד. הוא זקוק לסוג אחר של קצין. מייג'ור אדיין הסביר לו על הקושי בהשגת קצין מנוסה ומתאים. קרני מייד המליץ בפניו על אדם בשם הכהן בדרגת c.s.m חיל הנדסה. לשעבר תחבורה ותעבורה, . עליו הוא ממליץ כאדם המתאים ליחידה. מייגור אדיין הסכים להעביר את הבקשה הלאה.
בהמשך קרני הציע כי ימונה קצין אחראי על כל המחלקות והוא, קרני יהיה פנוי לתכנן פעולות הדורשות תיאום בין המחלקות, המיגור אמר שיעביר את הבקשה.
(הדיון עם המיגור אומר משהו על קרני, הוא יודע מה הוא רוצה, נחוש, לא מוותר, המיגור 3 פעמים, מתחמק, ואילו קרני מציג שתי דרישות אשר כנראה עמד להעלות בשיחה. האחת מינוי הכהן לתפקיד שכנראה מצריך אישורים, וגם הגדרת התפקיד שלו, קצין מתאם, מתכנן ולא מפקד אשר כל זמנו הוא לענייני יום יום של היחידה..)

עמוד 13

גיוס ואימונים - 25/1/41 - מחלקות של הפלוגה, גויסו, כמפקדים הובאו אנשים אשר נמסרו מחיל הפרשים ומעוד חיל. 228 פלסטינאים נקרא לתפקיד הם התגייסו, שולם להם, קבלו בטלדרס וצוידו בהתאם ל1098 (???)
החלו האימונים, ומכיון שלא ניתנה תחמושת, הותאמו שיטות חלופיות
פקודות יום - פקודות פורסמו כל יום ותורגמו לעברית ע"י פקיד אשר נהג כמתרגם מוסמך. כל פקודות התרגיל ניתנו כמובן באנגלית.
מבחני עבודה - אני באופן אישי ניהלתי את המבחנים הנחוצים.
מסדרים - תרגילים ומסדרים למחלקות 3,4 היו יותר אינטנסיביים, כיון שזמן האימון הנותר לפני ההתקדמות לשירות אקטיבי היה מאוד קצר. חפירות פירות נחפרו באזור נמל תל אביב. 5 אימוני חפירה נתנו באופן קבוע.

עמוד 14

חופשות ומשמעת חופשות הוגבלו מטעמי ביטחון. התנהגות הכוחות בד"כ בסדר.
פגישות של קציני הפלוגה.
שאלת השגת קצינים ימיים מנוסים נותרה קשה. הטיפוס המתאים ליחידה זו כמפקד מחלקה, הוא קצין צעיר ברוחו, אשר עסק בתפקידים קודמים עם החיילות.....במלחמה האחרונה.
פקיד ימי פלסטינאי מתל אביב (??) יכול היה להיות מתאים לתפקיד, אולם הוא סרב .
קפטן ארדן ללא שום נסיון ימי, הוא אמר לי שהוא לא חושב שזה סיודור הגון...והוא שוחרר כקורפורל. הוא היה שוטר

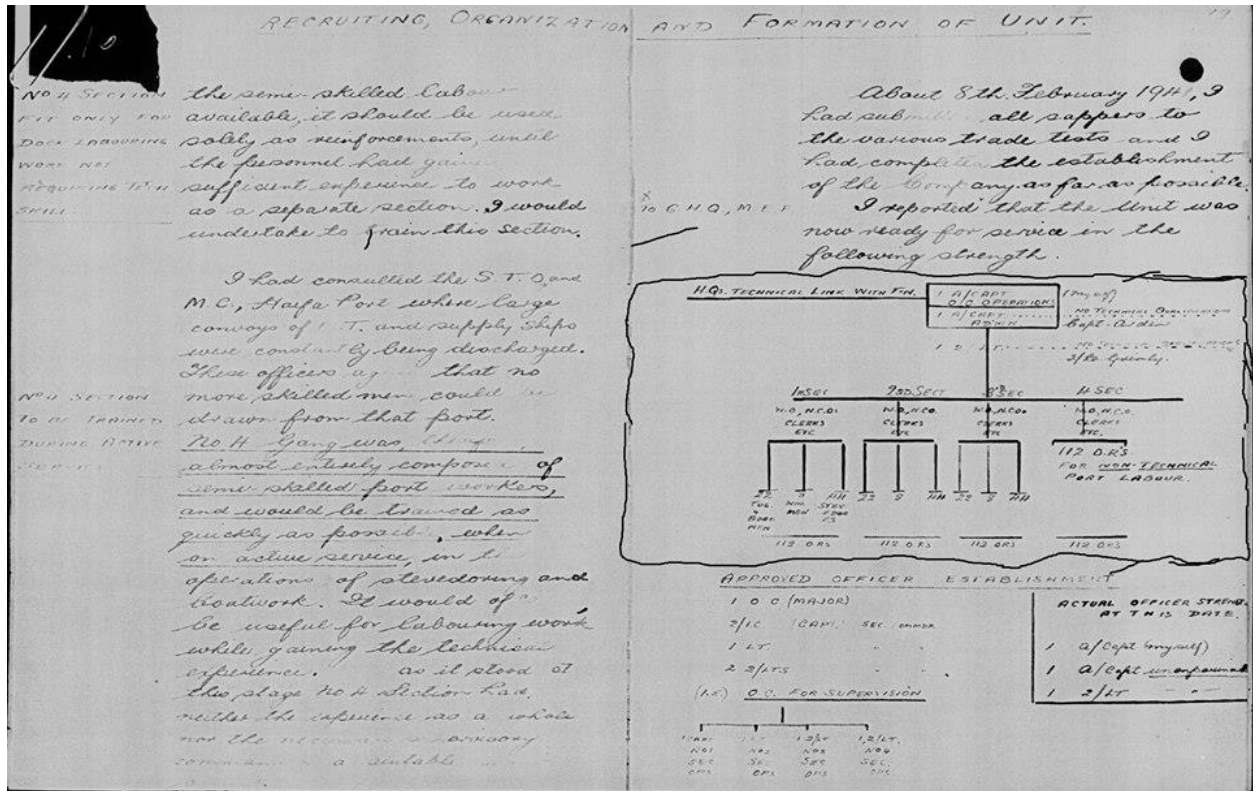
פלסטינאי לפני שהצטרף ל... בעיראק, ואח"כ בסוריה, עד אשר הוצב לשירות ביחידה זו. קצין זה היה ללא ניסיון בנמל או בים. והוא אמר לי שהוא מעולם לא שקל להצטרף ליחידה זו. אני יידעתי את מיגור אודיין בעניין. בזמן שמבצעי האימון התקדמו, אני המשכתי להשלים את גיוס הפלוגה. המתגייסים עברו תהליך בסרפנד והצטרפו לפלוגה במהירות האפשרית. ב-1.2.41 יחידות 1,2 צוידו כראוי בכלים לעבודת סיפון ושאר ציוד טכני, פרט ל-1098 שאי אפשר להשיגו בכל פלסטיין. הגיוס הואט כיון שאספקת אנשים מיומנים מוצתה.

עמ 15

מחלקה 3 הוקמה וגיוס מחלקה 4 נמשך באיטיות. אנשים בלתי מקצועיים רבים מתייצבים במשרד הגיוס. כדי להשיג את מספר הגיוס הנכון לעכשו, דיללתי את מספרי האנשים המיומנים בכל מחלקה, עד הגבול האפשרי, תוך התחשבות ביעילות הכוח. זו בעייה בכל תחום אפשרי, אשר רק קצין מנוסה יכול להעריך את תוצאותיה במבצעים עתידיים. בראייתי את הדרישות אשר תעמודנה בפנינו, אני הרגשתי שאינני יכול להסתכן בחוסר יעילות הנוצרת כתוצאה מ"הליכה מתחת לנקודה האפשרית" (כלומר, הקטנת מספר האנשים המיומנים בכל מחלקה) איננו יכולים לצפות מסבלים להפעיל ציוד ענק ומערכת הילוכים כבדה בהרמת טנק כבד ועוד כלים כבדים. אני חשבתי שזה יהיה יותר זהיר, לעבוד עם 3 מחלקות מאשר למתוח את הכוח ל-4 מחלקות התלויות באופן מפקפק בגיוס שאריות של עובדי נמל אל תוך היחידות. אני ראיתי נזקים חמורים אשר נגרמו לתיבות הילוכים של אניות ולמטען, כתוצאה מהעסקה של עובדי רציף לא מיומנים. מלבד 3 הקצינים (כנראה מתוך 5 שהיו צריכים להיות) אני נותרתי הקצין היחידי בעל ניסיון כלשהוא בתפעול נמלים. והרי ברור כי כל קצין יצטרך לפקד על מבצעים במרחק רב מהפיקוח של המפקדות הראשיות.

עמ 16

כותרת-מחלקה 4 תתאים לעבודות רציף ולא יידרשו ממנה מיומנויות טכניות. דיווחתי על כך למיגור אודיין והצעתי לו שבנסיונות אלו, יגויסו למחלקה 4 עובדים מיומנים למחצה, והם יהוו סוג של כוח עזר, עד שהם יצברו ניסיון מספיק לעבוד כיחידה נפרדת ואני אקח על עצמי לאמן את הקבוצה הזו. אני התייעצתי עם ה. m.c. ן s.t.o. בנמל חיפה, הקצינים שם אמרו לי שלא ניתן להוציא יותר אנשים מנוסים מהנמל. יחידה 4 הורכבה מאנשים לא מיומנים ותתאמן במהירות האפשרית. במבצעים של פירוק מטענים ועבודת ספינות, זה יהיה שימושי לעבודת הנמל, בזמן שירכשו את הניסיון הטכני. המצב כרגע הוא שאין מחלקה 4 את הניסיון ואין את ה... כל ענין הגיוס והאימון מתקיים בנמל תל אביב. בסביבות ה-8/2/41 הגשתי את חיילי ההנדסה (sappers) למבחני עבודה. והשלמתי את כינונה של הפלוגה, ככל שהדבר התאפשר. דיווחתי שהפלוגה מוכנה לשירות בכוח הבא: (ניתן לראות כי מחלקה 4 נמצאת בצד, היא מבחינתו, איננה חלק זהה לשאר היחידות, הוא חוזר ומדגיש כי זו מחלקה לא טכנית! ברור לי מבנה כל מחלקה – 22 אנשי ים. 44 סוורים, 8 – לא ברור לי. סך 74 אנשים במחלקה... וכשהוא מסכם מספרית את גודל כל מחלקה הוא מציין את המספר 112. הכפלת מספר זה ב-4 מציב את מספר האנשים ל-450. כפי שתוכנן, אבל אלו לא המספרים של המחלקות). קרני קיבל את המינוי ב 10.12.40 וב-8.2.41 הוא הגיש פלוגה מסודרת, מרבית חלקיה מוכנים לשירות, וזאת תוך קשיים גדולים מאוד בגיוס כוח אדם מקצועי. ובעיקר בגיוס קצינים מקצועיים. אולם ברגע שבנמל חיפה אמרו לו כי לא יוכל לקבל אנשים מיומנים, הוא מחליט שמחלקה 4 תכנס למרות העדר מיומנות עובדיה וצריך לצאת לדרך.



הכנות ליציאה מן הארץ

עמ 17

החסרון בקצינים מנקודת מבט מבצעית הוא ברור.

פקודת תנועה ליחידות 1,2.

פקודת עליה לאניה ניתנה על ידי באותו לילה. אולם שום פקודה לא ניתנה ביחס לשאלה מי יהיה הקצין אשר יעקוב ויפקד על הכוח. קפטן ארדן לא מוסמך וחסר נסיון מכדי שיוכל לפקד על היחידה. גם לוויטנט גרימלי היה חסר נסיון. לכן דיברתי עם קפטן וויטול מהמפקדה הראשית על ענין הפיקוד, אבל הוא לא נתן לי הוראות מפורשות, הוא רק שאל אותי אם אני רוצה ללכת.

חיוני שאני אמשיך בפיקוד על המבצעים.

אני השבתי לו שאני המפקד המוסמך היחידי לפקד על היחידה, ובכל מקרה רציתי ללכת. אני ציינתי, שאם היחידה אמורה להמשיך ולהיבנות, ולהוציא אל הפועל את יכולותיה ביעילות, אזי מפקד מנוסה צריך לפקד עליה. קפטן וויטול הסכים איתי והמליץ שמכיון שאני הייתי המפקד המנוסה היחידי הפנוי, שאני אלך. עשיתי את הסידורים ההכרחיים בהתאם.

הכנות להמשך שירות פעיל.

משכתי את ה-1098 g זה הכינוי לצידוד הצבאי התקני הבריטי כך אני מבינה מהגוגל. באי ביי אפשר למצוא פריטי g (1098 פרט לפרטים השייכים לכלי עבודה הנמל. לא הזיתי שום בעייה בהקשר הזה. אבל מהיותי בעל ידיעה מעשית בריאה בדבר הצרכים המעשיים בצידוד טכני לתפעול נמל הרי שאני כותב את הרשימה למפקדים על תפעול נמלים: רצועות (מתלים - slings - טנקים, רובים, שרשראות. מגשים לתחמושת ועוד..

עמוד 18 - ציוד וסידורים טכניים

רשימה נוספת של 1098 g ובה מופיעים פטישים, יתדות

חיוני לארגון ותפעול נמל יעילים

מטרתי המיידית היתה לדאוג שהמחלקות תצוידנה כראוי. מכל זווית של תפעול נמלים, היה לי חשוב לדאוג למחלקות כל עוד יכולתי לדאוג לפלוגה כיחידה אחת.

השפעות של כמות טכנית מספקת על תפעול

כאשר ההצטיידות הטכנית הושגה, אני ידעתי שעוכבים אפשריים של תפעול נמלים ייעלמו. הרבה זמן מתבזבז בד"כ

במבצעי העמסה, שחרור ונחיתה בגלל ציוד לא מספק על הסיפון האוניות הנמצאות ליד החוף. או בנמל. אני הבחנתי בעיכובים במבצעים שונים אשר נובעים מבעיות הצטיידות אשר ניתן היה למנוע אותן.
הבקשה לאספקת קצין מנוסה שיוכל לעזור לי ושאלת הדרגה שלי.
בסביבות ה-10.12.41 אני שוב פגשתי את מייגור אודיין מתעבורה והובלה מהמפקדה הראשית. ושוחחתי איתו על התקדמות וארגון הפלוגה, ועל ההצעות שלי ביחס לאספקת מפקדים מנוסים.
כמו כן דיברתי איתו על הדרגה שלי שתהיה a/major כפי שהיה עם הקולגה שלי לשעבר, מייגור באקסנדייל, מפקד של פלוגה 1038 (זו יחידת תפעול נמל המושתתת על גיוס ערבים)

עמ 19

בגלל העדר הכשרה מקצועית ונסיון בתפעול נמלים ותעבורה ימית – קפטן ארדן נשאר מאחור בפלסטיין להשלים את הגיוס של מחלקה 4.

עזיבה – 12/2/41

עליתי על הרכבת בשעה 5:30 בתל אביב.

הכוח מנה: קפטן אחד – אני

לייטננט – מר גרימלי.

6מש"קים בריטיים, מפקדים שאינם קצינים.

232 חיילים פלסטינאים O.rs.

הפונקציות של היחידה

כוח זה תוכנן ככוח המסוגל לטפל במהירות מקסימאלית בהעמסה ושחרור מטענים. טיפול בכל סוגי האספקה, כולל תחבורה מוטורית וטנקים. זה יאפשר לצוות לעשות מבצעי גרירה ונחיתה בין האניות והחוף. היה עודף בצוות לביצוע משימות אדמיניסטרציה ותחזוקה של ציוד טכני וציוד נחיתה.
ניתן להעסיק כוח זה כחיזוק לכוח העבודה, אם יידרש במבצעים מהירים.
מחלקה 3 הייתה מוכנה להגיע אחרינו ברגע שהדבר יידרש. קפטן ארדן נשאר בתל אביב להשלים ולאמן את מחלקה 3. לא היה קצין נוסף איתו באותו הרגע.

עמ 20 עליה לאוניה

הדברים הבאים הם הדיווח שלי בנוגע למבצעים תחת פיקודי של יחידות 1,2. מיום עלייתנו על האניה Cingalese Prince בנמל חיפה בצהריים בתאריך 12.2.41 ועל יחידה 3 אשר הגיעה ליוון ב-3.6.41 ועל המבצעים אחרי בואה של יחידה 4 ב-13.4.41
הגיגים....

המידע הזה היה חשוב לי במיוחד, כיון שכאשר בדקתי את תאריך החיול של אבי, הוא גוייס בתאריך, 18.3 לכן הוא הגיע עם המחלקה הרביעית ב-13.4.41 ואחרי שבועיים ויומיים נפל בשבי.

קרני לקח את התפקיד באופן הרציני ביותר. הוא מרבה להזכיר את נסיונו הרב, תחושת אחריות מאוד גדולה. הוא חש צורך ללמד אחרים, כאשר הוא רושם את רשימת ה-G1098 לקצינים, הוא אומר שהוא לא מודאג מכך שהוא לא קיבל פרטים אחרים, אבל עבור הקצינים חשוב שהוא יכין רשימה כזו.

חוסר המקצועיות של קפטן ארדן מדאיג אותו מאוד. והוא מדגיש בקו את העובדה שהחליט להשאיר אותו בארץ. ואומר שם, אין אף קצין אחר איתו. בבחינת ראו הוזהרתם.

הדברים הבאים הם הדיווח על מבצעים תחת פיקודי של יחידות 1,2 מיום עלייתנו לאנייה Cingaleses Prince בנמל חיפה בצהריים בתאריך 12.2.41. אגב האנייה Cingalese Prince טובעה בחודש ספטמבר 1941

ועל המחלקה השלישית אשר הגיעה ליוון ב-6.3.41 ועל המבצעים אחרי בואה של המחלקה הרביעית ליוון בתאריך

13.4.41. ציוד הנחיתה הועמס וניצב על סיפון הביניים, והסיפון הראשי, נכון לשימוש במבצע הנחיתה בטוברוק.

אני הכרתי את צוות האניה והמפקד שלה והשגתי אישור הקפטן להשתמש בחלקים של האנייה לצורך לימוד והדרכה של החיילים בחיל ההנדסה. זו הייתה הזדמנות מצוינת להוסיף ידע מעשי לאנשים. ערכתי מבחני עבודה כוללים ומקיפים ככל שניתן היה.

האנייה Cingalese Prince הייתה טובה מאוד למטרה זו. היה לה מנוע דיזל מודרני כוח חשמלי לסיפון. וציודה בעגורני ענק, מנופים חשמליים להרמת משאות. על אף הפופולאריות הגדלה שלהם, זה דבר אינו רגיל, במיוחד כאשר עבודה זולה אפשרית.

בלתי סביר שעובדי נמל תל אביב, פגשו באניות כאלו, והיו דעות קדומות נגד שימוש בחשמל. בהרמת משאות ענק.

עמ 21

תיאור מנוף

עמ 22

תרועת השכמה הייתה ב-5:30 עם שחר. הצעדתי את האנשים אל הסיפון, היכן שאנשי משמרת הלילה חיכו להעביר כל מחלקה במעבורת לאניות השונות.

עמ 23

מבחנים סופיים של הצוות על סיפון האניה.

מבחנים טכניים ומבחני יעילות.

כפי שציפיתי, גיליתי למרות שאנשי היו מפעילים טובים של מנופי קיטור רגילים, חסר היה להם הביטחון המיוחד הנדרש כדי לנהוג באותם מנופים (כנראה המשוכללים יותר), תפקיד הדורש מיומנות ייחודית. אולם, צריך להכיר את כל סוגי המנופים, והייתי נחוש שחיילי ההנדסה יכירו את הסוגים השונים, וזה יסיר קשיים אפשריים בעתיד. בעזרת הקצין הראשי, אני הדרכת למעלה מ-20 מש"קים וחיילים בהפעלת מנופים חשמליים. הייתי מרוצה מן התוצאות, ועתה היה לי הביטחון שאנשי יוכלו להתמודד במידה וייפגשו בצידוד זה.

מבחנים למתלים, חבלים, חוטי תיל...

זה היה מסע ללא תקלות וקציני האניה היו לעזר. אני ניצלתי כל הזדמנות לבחון מיומנויות טכניות של הצוותים. מתוך ראייה של מיקום החיילים בעמדות מפתח מתאימות, כדי לעזור לצוות האניה. אני עשיתי בדיקה יסודית וכך יכולתי לבדוק את הסטנדרטים של המיומנויות....

הייתה לי קבוצה של מתקיני מפרשים, שהיו מעורבים במהלך המסע בשזירת/קשירת חבלי מטען לצידוד הנחיתה ובהדרכת חיילים אחרים בקשירה, שזירה, הכנת לולאות. כתוצאה מהראייה שלי, אני ארגנתי את הקבוצות השונות לקראת תפעול נמלים בעתיד. ציינתי לעצמי אנשים יוצאי דופן לצורך קידום.

עמ 24

Cingalese Prince

הספינה נשאה עימה על הסיפון מספר ספינות מנוע, דוברות עבור הצרכים שלנו במבצע הנחיתה בטוברוק. הצידוד לא הוחזק כראוי, כנראה לצורך ירידה מהירה מהאניה. השתמשתי בחבל ישן אשר נתן לי הקצין הראשי. בהגיענו ללוב, שמתי לב שחלק מהצידוד נעלם בסערה. ואני חושב שראיית הנולד וזהירות יימנעו אובדן ציוד.

תפעול נמלים 1039 דיווח מטוברוק 14.2

הירידה מהאניה התרחשה מיד עם בוא האניה לטוברוק. בערב של 14.2.1941 הספינה הטילה עוגן באזור העגינה, וכולם הגיעו אל החוף בעזרת סירות. נפגשתי על המזח עם הקצינים: לייטננט לייטר/ליסטר - עבודות חוף, מיגור לטרמן - מפקח רציפים, קפטן הולדן - עוזר מפקח רציפים וקפטן ארמסטרונג - מפקד יחידת 1038 הערבית (אשר החליף את מפקדה הראשון - מייגור באקסנדייל (baxendale)).

עמ 25

נאמר לי שהשיעור המקסימלי של מטענים/אספקה העובר בנמל הוא 600 טון, אך הממוצע הוא 450-350. אני חשבת שצריך להכפיל את המספרים באופן מידי עם הצידוד הנוסף והצוות אשר פנוי לכך. ראיתי שחיילי שוכנו כראוי..

פרסמתי את הפקודות המבצעיות לימים הקרובים. ואז הייתי בישיבה של המפקדה הראשית של תעבורה ותחבורה. הוצגתי בפני קצינים.. אנחנו שוחחנו על תכנית

2 מחלקות של יחידת תפעול נמלים נמצאות בטוברוק. נמל טוברוק נכבש ב-22/1/41 מידי כוח איטלקי בידי הבריטים. היחידה של קרני הגיעה ב-12/2 לנמל. והוא מנסה לארגן את העבודה בנמל עם אנשיו. הוא גם מנמק את הפעולות שלו, פועל מתוך ידע וניסיון.

עמ 27

18/2/41 הודות להכנות הבסיסיות, הארגון מתנהל היטב מן היום הראשון. כמות הסחורה בנמל הייתה יותר מפי שניים. מכל רישום קודם. מאז הכיבוש הבריטי את הנמל. עם זאת כוחנו היה רבע מן הכוח הכללי בנמל.

אנשי היו נלהבים ואינטליגנטיים והעריכו באופן אינטליגנטי את התפקיד שבידיהם.

התפוקה עלתה מ-600 טון למעל 1200 טון ונשארה בשיעור זה.....

הייתה שם יחידת תפעול נמלים 1038 (ערבים) בטוברוק בזמן הזה. אבל היחידות המעורבות בתפעול נמל היו a.m.r.c. כוחות לא טכניים אלה עשו עבודה מצוינת בפריקת ציוד נחיתה למחסנים או לתחבורה מוטורית. ואם ניקח בחשבון את הפגיעות הכבדות בהם במהלך שריפות דלק, כתוצאה מהפצצות מן האויר, הרי שהעבודה והמורל שלהם ראויים לשבח.

ניווט במפרץ טוברוק היה קשה בגלל מספר רב של אניות נטושות באזור העגינה. הימצאות מוקשים במפרץ גרמו נזקים למשלוחים, הובלות ימיות ולדוברות. במהלך ניקוי של המפרץ התפוצצה שולת מוקשים על אנשיה.

עמ 28.

19.2.41 כדי להמשיך את העבודה ללא דיחוי, מצאתי זאת כהכרחי למלא את כל התפקידים אשר היו פנויים. המש"קים אשר בחרתי פעלו ללא פיצוי/תשלום, למשך זמן מה באופן מוכשר ביותר, מש"קים אלו היו באופן עקרוני מנהלי גוררות, סרגנטים וקורפורלים. אני השארתי את אותן משרות/תפקידים חשובים על מנת לקדם אנשים מבטיחים. אולם זה היה חשוב לאייש את התפקידים הפנויים. בזמן ההוא תעבורה ימית נתקלו בקשיים גדולים....אשר מנעו את יכולת הסיבוב והשיגור של הספינות. אני הצבתי כמה מש"קים לתפקיד עם תעבורה ימית משרד הימיה בטוברוק. אני מסרתי למפקדה (אחרי המלחמה. הערה שלי) את רשימת האבידות, ואני מתחרט על כך שהקידום של האנשים לא הושלם, מבחינת דרגה, עד יום הנפילה בשבי. ולא יכולתי להשלים את הפעולה. הם לא קיבלו את מה שמגיע להם. תפקיד ודרגה אותם נשאו חדשים בלבד. אני ניהלתי באופן קבוע דוברות וגוררות והובלתי (בעצמי) רפסודות כאשר פיקחתי על המבצעים על האניות ובנמל.

עמ 30

רשימות על ציוד טכני. 20.2.41 אני שריינתי מקום בנמל ושם ארגנתי סדנא כדי לטפל בציוד ובחלקים אשר חילצנו מאניות שקועות כדי לזרז את נחיתת הציוד:

רשימת ציוד

רצועות השחזה, חוטי מתכת מתלים לטנקים ועוד.... האספקה של הפריטים הנוספים בציוד הנחיתה סייעה מאוד. כאשר המבצעים שלי אושרו. אני הדרכת 40 סוורים במלאכת האיחוי, התיקון. כך שמלאכה זו תהיה נחלת 4 היחידות. כך עשיתי את היחידה בטוחה בעצמה ומסוגלת בכל זמן להעמיס ולפרק אניות. ולהעביר כל סוג של אספקה והרמות כבדות, במים באזור הנמל..... כתוצאה מהנסיון המקצועי שלי באדמיניסטרציה של נמל, אני בדעה שיחידת תפעול נמלים, למרות היותה ניידת, צריכה לקחת איתה את הציוד הטכני שלה. הכלים שלה צריכים להיות מופעלים בקלות על ידי מפעילים מיומנים היודעים לפעול בכל מצב אפשרי.

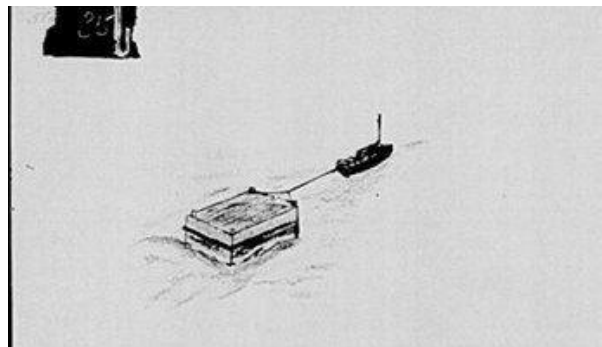
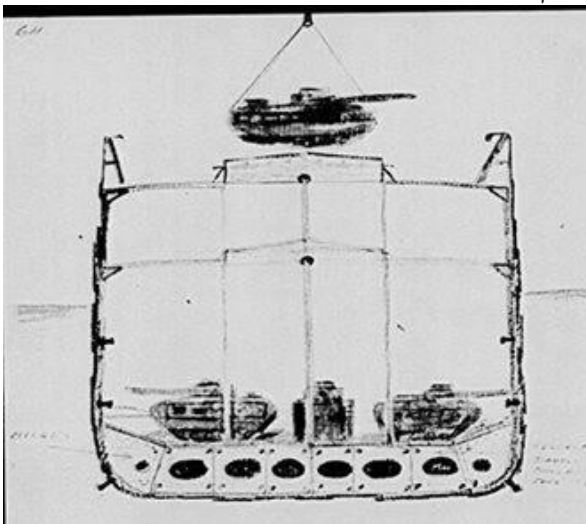


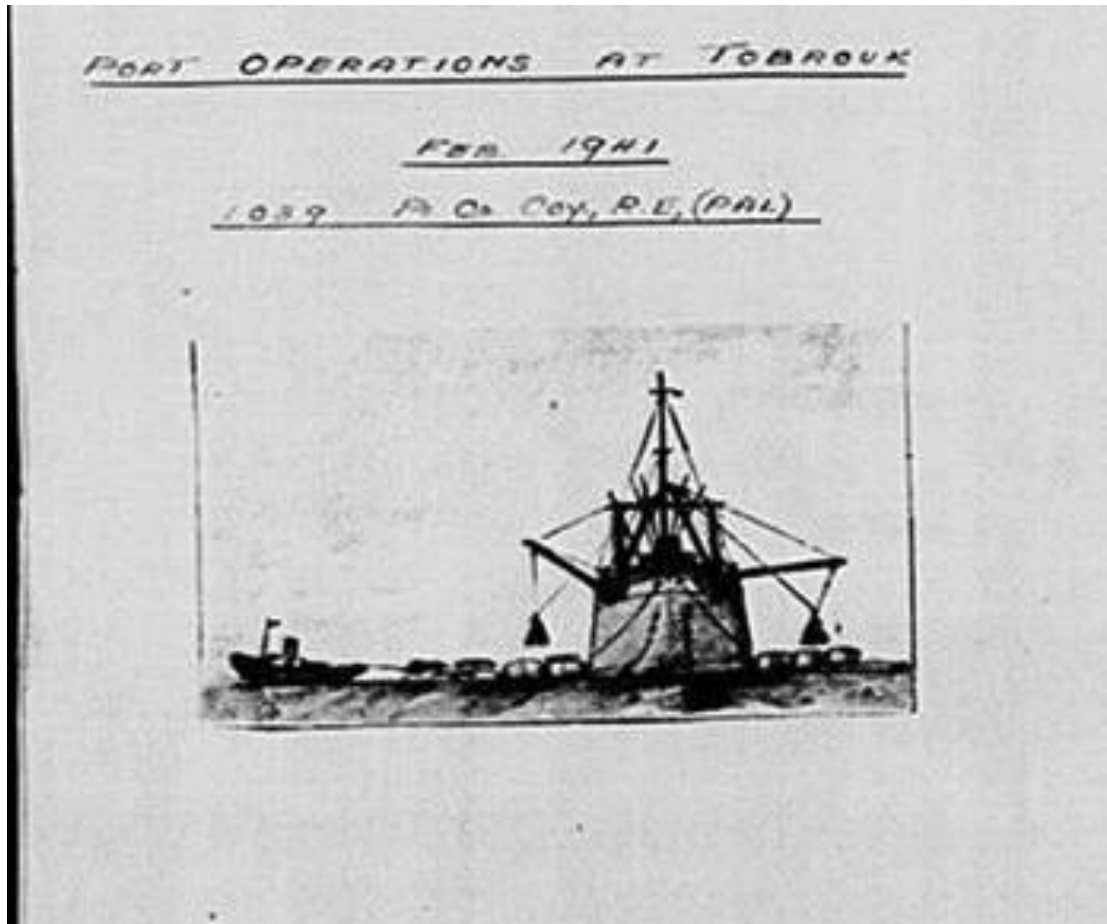
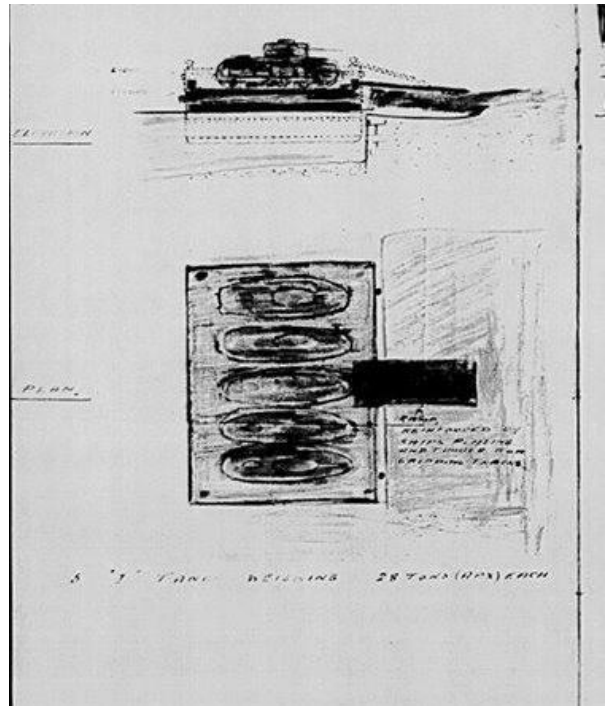
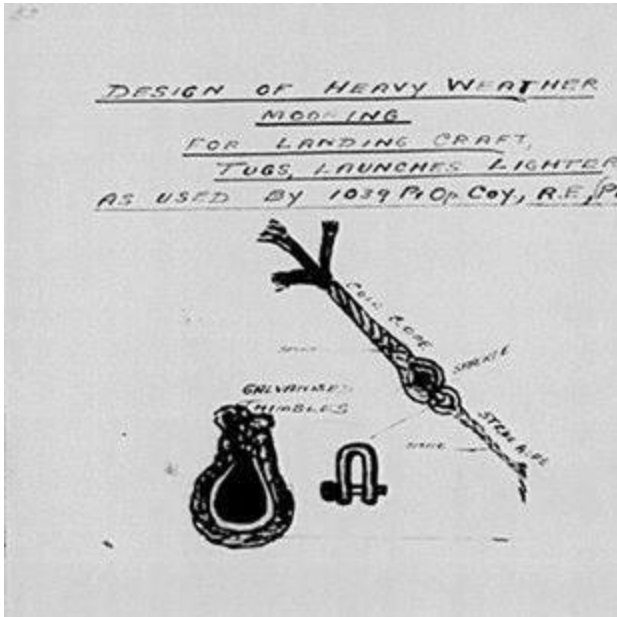


השהייה של 2 המחלקות בטוברוק הייתה בין התאריכים 12-24/2/41. נמל טוברוק נכבש חודש קודם לבואן של 2 המחלקות. הרבה ציוד הגיע, כל מלאכת הפריקה נעשתה מחוץ לנמל אשר כנראה היה קטן, ואניות משא גדולות לא יכלו לעגון ברציפים. פריקת הציוד הכבד בים יצרה קושי מבצעי ודרשה מיומנות מאוד גבוהה של העובדים, ארגון ציוד משני כמו מתלים, חבלים, חוטי תיל. הוא מרגיש כי על כתפיו מונחת אחריות גדולה, דאגה לאיכות האנשים, למלאי מתמיד של ציוד נלווה, שמירה על ציוד הפריקה (דוברות, גוררות). " אני מצאתי מקום בנמל ושם ארגנתי סדנא כדי לטפל בציוד וחלקים אשר חילצנו מאניות שקועות"... "אני הדרכתי 40 סוורים במלאכת האיחוי, התיקון, כך שמלאכה זו תהיה נחלת 4 המחלקות. כך עשיתי את היחידה בטוחה בעצמה ומסוגלת כל הזמן להעמיס ולפרוק אניות ולהעביר כל סוג של אספקה. כתוצאה מן הניסיון שלי באדמיניסטרציה של נמל, אני בדעה שיחידת תפעול נמלים, למרות היותה ניידת, צריכה לקחת איתה את הציוד הטכני שלה. הכלים שלה צריכים להיות מופעלים בקלות ע"י מפעילים מיומנים היודעים לפעול בכל מצב."

עמ' 31

"ביחידה שלי גייסתי מספר מלחים אותם העסקתי כמתקנים, שוזרים חוטי תיל ועוד מטלות עבור הספינות שהיו תחת פיקודי. כאשר אפשר היה לשחרר את הספינות העליתי אותן לחוף לכמה שעות לצורך תיקונים. המכונאים היו מסוגלים לתקן את מנועי הספינות, אני דאגתי לגייס אנשים מנוסים לעניין זה."





עמ' 33

"אני שילבתי בין שני סוגי חמרים (תיל וחבלים) ליצירת כבלים וקשרים היכולים להחזיק מעמד בפירוק בזמן מזג אויר קשה. דוברות שלא צוידו בציוד זה היו חסרות אונים.

עמ' 34

"בגלל הכלים הכבדים הרמפות נפגעו והיה צורך לתקן אותם, עסק בזה מפקד יחידה אוסטרלית".

עמ' 35

הצבתי שומרי לילה על הספינות אשר היו תחת פיקודי בסיום המבצעים היומיים. במקרה של התקפה אוירית, הצוותים הללו היו צריכים לגרור את הציוד עד הנמל עם מינימום אנשים, זה נועד לצמצם את הנזק למתקני הנמל הדלים אשר היו לנו."

עמ' 36

במהלך חודש פברואר היו טופלו 12 אניות. קיימת רשימה.
"החשיבות של נהסיון פיקודי במבצעים מסובכים ומסוכנים לא יכול להיות ברור יותר. על פי הנוהל, איש ים, יכולתו להיות סוור מנוסה, נבחנת על ידי מועצת המסחר. והוא אחראי על כוח מערכת ההילוכים.
עגורנים, מחסומים, כלים, חוטי תיל, מתקני הרמה, מתלים, כל ציוד אשר משתמשים בו למבצעי הובלה ונמל חייבים להבדק לפי דרישות המשימה".

עמ' 37

מפקד יחידת תפעול נמלים חייב להיות מסוגל לארגן את הצוות והציוד לתועלת הטובה ביותר. הוא חייב להיות מוכשר לבחור באנשי מפתח לתפקידים השונים. כל בעלי התפקידים והדרגות חייבים להבין כל פקודה וכל תנועת יד הניתנת על ידי הקצין האחראי במבצע. ואפילו להיות בעל חוש כדי לדעת את הרגע בו תינתן הפקודה.

עמ' 38

" למבצעים מיוחדים אני בחרתי אנשים מנוסים אשר יהיו רגועים ויציבים כאשר מערכת ההילוכים מגיעה לקצה היכולת וחוטי התיל דופקים כאשר המשא עולה למעלה... אני ארגנתי כל מחלקה כך כדי שיהיה לי את הבטחון בכל הפריטים במערכת ההרמה. דאגתי שיהיו לי מספיק מתלים כבדים וזמינים למבצעים. אניות לא תמיד מצוידות לענין זה, ומה שאני עשיתי איפשר להרים משהו בין 10-50 טון".

עמ' 39

"בזמן הזה הייתי ללא קצין מנוסה, אחר. אני פיקדתי על מבצעי 2 המחלקות אשר מנו 225 אנשים במבצעים מגוונים. מדובר היה בעבודה על כלים טכניים של העברת טנקים, רובים ורכב כבד. זה דרש תשומת לב קבועה. הרגשתי את הצורך בקצינים צעירים עם נסיון מתאים, כדי לפקח על שחרור ציוד והעמסה, אשר יבטיחו רצף בעבודה.
מפקד מחלקה צריך להיות: 1. קצין ים מאומן. 2. קצין נמל או רציף. 3. קצין צבאי.
פקודות ומידע הובנו כראוי, על ידי הקצינים הנוגעים בדבר, בגלל זה ובגלל פיקוח נכון, המבצעים היו מוצלחים. זה לא היה מתאפשר אם קצין בלתי מנוסה היה יוצר את קשרי העבודה. התוצאה במקרה כזה היא לא יותר מאשר בלבול".

עמ' 40

"היו תנועות כבדות של טנקים, רובים וכל סוגי הרכבים, אשר הועברו על ידי ציוד הנחיתה מהחוף אל האניות ובחזרה. הייתי די מרוצה מעבודת אנשי. הבחירה אשר עשיתי בגיוס האנשים ובשיבוצם במערכת היו מוצדקים, הם תמיד היו נלהבים והעריצו את חשיבות העבודה.
הם היו נלהבים להעלות את ההספק. כל לילה הייתי אומר לאנשים שמחר צריך להיות יום טוב יותר עבור ההספק והם הגיבו בהתאם. כדי לעודד אותם, דחקתי בהם באופן קבוע והסברתי להם כי תפוקה גבוהה בהנחתה של ציוד, הינה חלק מהצלחה של מבצעים צבאיים.
אני מצאתי כי תחרות בריאה בין קבוצות העובדות באותה אניה, או בין מחלקות העובדות על כמה אניות הינה תחרות בריאה התורמת לרוח היחידה ולהגברת ההספק. רוח היחידה הוכחה במיוחד כאשר התחרו ביחידה 1038 (יחידת תפעול נמלים הערבית בפיקודו של מייג'ור באקסנדייל)
אולם אני הקפדתי על יחס שווה ושיתוף פעולה בין שתי היחידות"
אני מצטער לדווח, כי קפטן ארדן לא הסכים איתי בעניין, והביא נגדי את באקסנדייל. וכל עוד הוא חושב כך, מתפקידי לא להסכים לקפטן ארדן".

בטוברוק, שהתה היחידה 12 יום ומשם עברה ליוון.

עמ' 49

עזיבת טוברוק 24.2.41 שעה 17:00. היחידה שלי עם הציוד, עלינו על אניית משא פולנית. במהלך העלייה לאניה הייתה הפצצה כבדה וממושכת ע"י מטוסים גרמנים על החוף ואזור העגינה. אולם, מרבית אנשי עלו על האניה ובכך נמנעו אבידות כבדות. הספינה המשיכה לעגון כל הלילה.
25.3 – שעה 6:00 האניה הפליגה לאלכסנדריה.
26.3 – שעה 19:00 הגעה לאלכסנדריה.

עמ' 50

ליוון דרך אלכסנדריה
שמעון הכהן, הקצין אשר עליו המלצתי בתאריך 1.2.41 כמפקד מנוסה ומתאים ליחידה, הוצב לשירות ביחידה. קפטן ארדן עדיין בפלסטיין, וליטננט גרימלי היה עם מחלקה 3 בפורט סעיד. וחיכה לעלייה לאנייה.
היה לי ביקור מקפטן ווייטהול מחיל הנדסה, אשר איתו היה לי קשר בזמן בגיוסים, וגם היה קשור ליחידה 1038 ולהכנות לעזיבה. שום דבר ממה שאמר לא נתן לי אינדיקציה על שינוי בארגון ובפיקוד על היחידה. הוא אמר שהוא שמע על העבודה הטובה אשר עשיתי בטוברוק.
5.3 – 6:15 – עזבנו את המחנה.
11:00 – התייצבנו ברציף באלכסנדריה.

עמ' 51

5.3 שעה 11:00 – עלייה לאניה Bon adventure. האניה נקראת במקורות אחרים Bonavventura (בכל מקרה הרפתקאה טובה לא יצאה מהמסע הזה, גם האנייה עצמה טובעה בסוף מרץ. בהפצצה) האנייה שטה בשיירה של שלוש אניות לכיוון פיראוס.

6.3 – שעה 11:00 – הגעה לפיראוס.
פגשתי קצינים אחדים ביניהם את קפטן גרימלי, קצין ביחידה 1039. גרימלי אשר עזב אותי בטוברוק, הביא את מחלקה 3 מפלסטיין.
לאחר עיכוב אשר נבע מהעדר אמצעי תחבורה, וכאשר הבנתי כי היעד הוא 7 מיילים, שאלתי אם אפשר לצעוד לשם. ומכיוון שהייתה סכנת הפצצה בנמל אשר היו בו הרבה כוחות, הורשתי לצעוד עם היחידה למחנה Old Kokinia בין אתונה לפיראוס. אל המחנה הגעתי עם השקיעה. נפגשתי עם מפקד המחנה אשר העביר לי את התפקיד.

עמ' 52

Old Kokinia

בין עצי הזית בשדות, ארגנתי מתחמים נוספים. המחנה שימש כמחנה מעבר לכוחות גדולים. תפקיד זה עשיתי (כנראה תפקיד בארגון המחנה) בנוסף לתפקידי בפיקוד על היחידה.
כאשר הגעתי ליוון, המחלקה השלישית שכנה בנמל, ואילו גרימלי (המפקד) היה במרחק של 10-12 מייל מהם. זה לא היה טוב. הן מבחינת הסכנות (אזור הנמל היה מועד להפצצות) והן מבחינת המשמעת. לכן העברתי מיד או מחלקה 3 למחנה Old Kokinia

זה איחד את הפיקוד. והפך את הפיקוח על המבצעים לנוח יותר. היו איתי הקצינים הכהן וגרימלי, זה האחרון היה חסר ניסיון, לכן מינית את הכהן למפקד מחלקה 1 ואילו אני הייתי מפקד מחלקות 2-3 וגרימלי סייע בידי.

*אלמוגי בספרו "בראש מורם", תאר כי כשניתנה ההמלצה ע"י מפקד פלוגות החפרים - הקולונל רנטון, לקראת הכרזת הכניעה, לברוח בקבוצות קטנות. המפקדים היהודים, ביניהם אלמוגי, בן אהרון והכהן, ערכו דיון ביניהם, ושמעון הכהן טען כי אם יימלטו בקבוצות קטנות סופם שייתפסו ואז יוצאו להורג כיהודים. עדיף ליפול בשבי. השניים האחרים קבלו את דעתו. והוחלט לא לברוח. רובם הגדול ניצל.

השהייה של 2 המחלקות בטוברוק הייתה בין התאריכים 12-24/2/41. היומן עוסק בהיבטים מקצועיים גרידא בתפעול נמל. נמל טוברוק נכבש חודש קודם לבואן של 2 המחלקות. הרבה ציוד מגיע, כל מלאכת הפריקה נעשתה מחוץ לנמל אשר כנראה היה קטן, ואניות משא גדולות לא יכלו לעגון ברציפים.

האזכור שלו מתמקד בציוד כמו דוברות, ספינות גוררות. פריקת הציוד הכבד בים יצרה קושי מבצעי ודרשה מיומנות מאוד גבוהה של העובדים, ארגון ציוד משני כמו מתלים, חבלים, חוטי תיל.

הוא שוב מתגלה כמפקד אשר מרגיש כי על כתפיו מונחת אחריות גדולה, דאגה לאיכות האנשים, למלאי מתמיד של ציוד נלווה, שמירה על ציוד הפריקה (דוברות, גוררות)

"אני מצאתי מקום בנמל ושם ארגנתי סדנא כדי לטפל בציוד וחלקים אשר חילצנו מאניות שקועות"
"אני הדרכת 40 סוורים במלאכת האיחוי, התיקון, כך שמלאכה זו תהיה נחלת 4 המחלקות. כך עשיתי את היחידה

בטוחה בעצמה ומסוגלת כל הזמן להעמיס ולפרוק אניות ולהעביר כל סוג של אספקה. כתוצאה מן הנסיון שלי באדמיניסטרציה של נמל, אני בדעה שיחידת תפעול נמלים, למרות היותה ניידת, צריכה לקחת איתה את הציוד הטכני שלה. הכלים שלה צריכים להיות מופעלים בקלות ע"י מפעילים מיומנים היודעים לפעול בכל מצב. (עמ 30)

"ביחידה שלי גייסתי מספר מלחים אותם העסקתי כמתקנים, שוזרים חוטי תיל ועוד מטלות עבור הספינות שהיו תחת פיקודי. כאשר אפשר היה לשחרר את הספינות העליתי אותן לחוף לכמה שעות לצורך תיקונים. המכונאים היו מסוגלים לתקן את מנועי הספינות, אני דאגתי לגייס אנשים מנוסים לענין זה" (עמ 31)

"אני שילבתי בין שני סוגי חמרים (תיל וחבלים) ליצירת כבלים וקשרים היכולים להחזיק מעמד בפירוק בזמן מזג אויר קשה. דוברות שלא צוידו בציוד זה היו חסרות אונים (עמ 33)

"בגלל הכלים הכבדים הרמפות נפגעו והיה צורך לתקן אותם, עסק בזה מפקד יחידה אוסטרלית" (עמ 34)

הצבתי שומרי לילה על הספינות אשר היו תחת פיקודי בסיום המבצעים היומיים. במקרה של התקפה אוירית, הצוותים הללו היו צריכים לגרור את הציוד עד הנמל עם מינימום אנשים, זה נועד לצמצם את הנזק למתקני הנמל הדלים אשר היו לנו. (עמ 35)

במהלך חודש פברואר היו טופלו 12 אניות. קיימת רשימה.

"החשיבות של נסיון פיקודי במבצעים מסובכים ומסוכנים לא יכול להיות ברור יותר. על פי הנוהל, איש ים, יכולתו להיות סוור מנוסה, נבחנת על ידי מועצת המסחר. והוא אחראי על כוח מערכת ההילוכים. עגורנים, מחסומים, כלים, חוטי תיל, מתקני הרמה, מתלים, כל ציוד אשר משתמשים בו למבצעי הובלה ונמל חייבים להבדק לפי דרישות המשימה" (עמ 36)

מפקד יחידת תפעול נמלים חייב להיות מסוגל לארגן את הצוות והציוד לתועלת הטובה ביותר. הוא חייב להיות מוכשר לבחור באנשי מפתח לתפקידים השונים. כל בעלי התפקידים והדרגות חייבים להבין כל פקודה וכל תנועת יד הניתנת על ידי הקצין האחראי במבצע. ואפילו להיות בעל חוש כדי לדעת את הרגע בו תינתן הפקודה. (עמ 37)

" למבצעים מיוחדים אני בחרתי אנשים מנוסים אשר יהיו רגועים ויציבים כאשר מערכת ההילוכים מגיעה לקצה היכולת וחוטי התיל דופקים כאשר המשא עולה למעלה.. אני ארגנתי כל מחלקה כך כדי שיהיה לי את הביטחון בכל הפריטים במערכות ההרמה. דאגתי שיהיו לי מספיק מתלים כבדים וזמינים למבצעים. אניות לא תמיד מצוידות לעניין זה, ומה שאני עשיתי איפשר להרים משהו בין 50-10 טון" (עמ 38)

"בזמן הזה הייתי ללא קצין מנוסה, אחר. אני פיקדתי על מבצעי 2 המחלקות אשר מנו 225 אנשים במבצעים מגוונים. מדובר היה בעבודה על כלים טכניים של העברת טנקים, רובים ורכב כבד. זה דרש תשומת לב קבועה. הרגשתי את הצורך בקצינים צעירים עם נסיון מתאים, כדי לפקח על שחרור ציוד והעמסה, אשר יבטיחו רצף בעבודה. מפקד מחלקה צריך להיות: 1. קצין ים מאומן. 2. קצין נמל או רציף. 3. קצין צבאי. פקודות ומידע הובנו כראוי, על ידי הקצינים הנוגעים בדבר, בגלל זה ובגלל פיקוח נכון, המבצעים היו מוצלחים. זה לא היה מתאפשר אם קצין בלתי מנוסה היה יוצר את קשרי העבודה. התוצאה במקרה כזה היא לא יותר מאשר בלבול." (עמ 39)

"היו תנועות כבדות של טנקים, רובים וכל סוגי הרכבים, אשר הועברו על ידי ציוד הנחיתה מהחוף אל האניות ובחזרה. הייתי די מרוצה מעבודת אנשי. הבחירה אשר עשיתי בגיוס האנשים ובשיבוצם במערכת היו מוצדקים, הם תמיד היו נלהבים והעריצו את חשיבות העבודה.

הם היו נלהבים להעלות את ההספק. כל לילה הייתי אומר לאנשים שמחר צריך להיות יום טוב יותר עבור ההספק והם הגיבו בהתאם. כדי לעודד אותם, דחקתי בהם באופן קבוע והסברתי להם כי תפוקה גבוהה בהנחתה של ציוד, הינה חלק מהצלחה של מבצעים צבאיים.

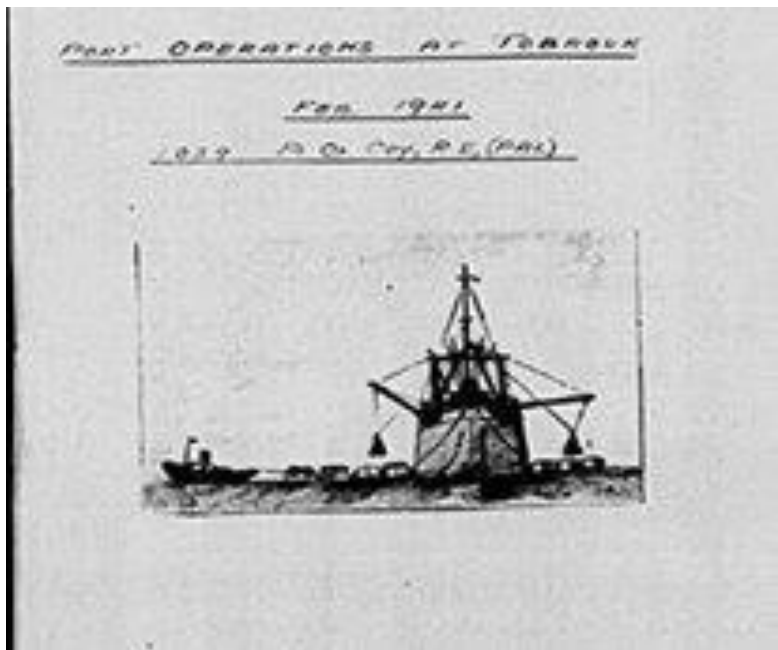
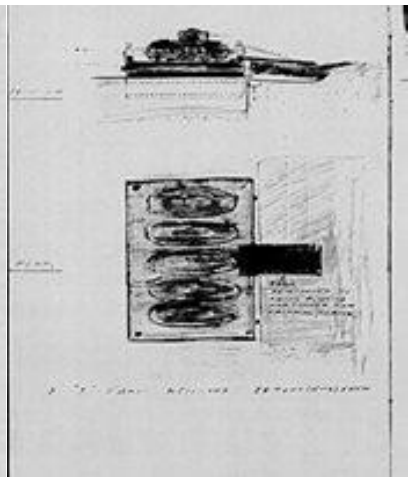
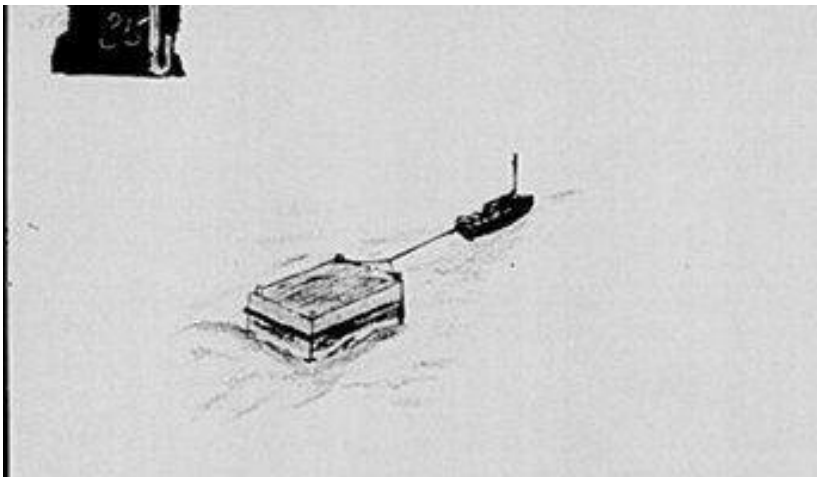
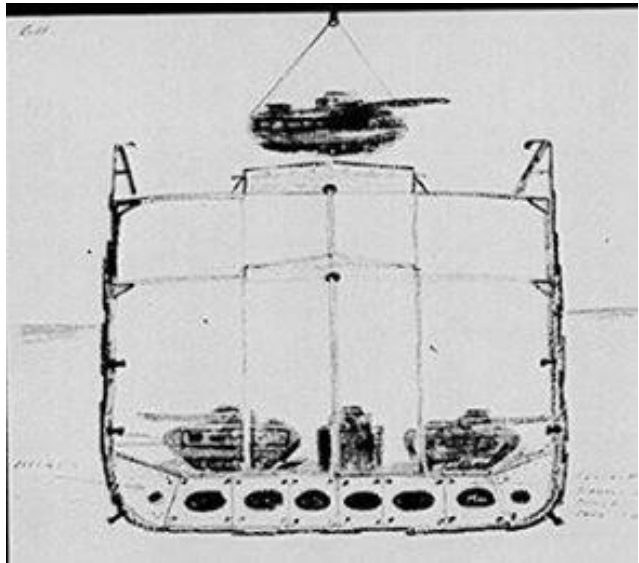
אני מצאתי כי תחרות בריאה בין קבוצות העובדות באותה אניה, או בין מחלקות העובדות על כמה אניות הינה תחרות בריאה התורמת לרוח היחידה ולהגברת ההספק. רוח היחידה הוכחה במיוחד כאשר התחרו ביחידה 1038 (יחידת תפעול נמלים הערבית בפיקודו של מייג'ור באקסנדייל)

אולם אני הקפדתי על יחס שווה ושיתוף פעולה בין שתי היחידות"

אני מצטער לדווח, כי קפטן ארדן (זה הקצין אשר צורף אליו עוד בארץ, עם הקמת היחידה, הוא לא שלח אותו לטוברוק עקב חוסר ניסיונו, לדעתו של קרני, על פי הנאמר כאן, ארדן נמצא בטוברוק, למרות שבואו לא הוזכר, ויכול להיות שקרני התבלבל כאן וסיפר משהו אשר התרחש חדשים קודם לכן בארץ. צריך להזכיר כי קרני רצה שיחליפו את ארדן בקצין אחר)

קפטן ארדן לא הסכים איתי בעניין. (כנראה ביחס לתחרויות בין המחלקה הערבית והיהודית) והביא נגדי את באקסנדייל. וכל עוד הוא חושב כך, מתפקידי לא להסכים לקפטן ארדן" (עמ 41)

הוא מעטר את דפי היומן בשרטוטים המסייעים להבנת הקשיים בהם נתקל.



העבודה בנמל פיראוס. "מבצע לוסטרה" מרץ 1941

המבצע החל בתאריך 7.3. מדובר בהעברת חיל משלוח בריטי הכולל 58000 חיילים וכל הציוד הנלווה. יחידת תפעול נמלים, מחלקות 1-3 מגיעות יום קודם לתחילת המבצע, על מנת להיערך לקליטת חיל המשלוח. הדפים הבאים מתארים את פירוק "רכבת ימית" של אניות, אשר הביאו את חיל המשלוח בזמן קצר ליוון.

עמ 53

תרועת השכמה היתה בשעה 5:30. כל ערב הייתה לי ישיבה עם מפקחי הרציפים, ובהתייעצות עם קצינים אלו אני ארגנתי את מבצעי הנמל. דאגתי כי ייעשה שימוש מלא בשירותי הנמל, ובשלושת המחלקות שלי. עד שפעולות העוינות הגרמניות החלו, עבודות הנמל נעשו בידי עובדים יוונים. כאשר חלף זמן העובדים האזרחיים לא יכלו להתמודד עם נפח תנועת הצבא הבריטי שנכנסה לנמל. פיראוס נמל טוב, ומצויד היטב, שירותי התחבורה, כבישים, ורכבות הועילו למעבר האספקה.

עמ 54

גייסתי הרבה סלוניקאים ליחידה שלי, ככל שיכולתי, כסוורים. ועתה צרפתי אותם לעובדי הנמל המקומיים. והם במהרה נהיו חברים, ללא קושי של שפה והיה שיתוף פעולה ונפח העבודה עלה. עקב הגידול בהגעת הכוחות המוטסים, ואניות האספקה, היה צורך בנמלים נוספים. והייתה בעייה של תחבורה, שהייתה לא מספקת כתוצאה מתשתית כבישים רעועה באזור הררי. למרות שיש ביוון מפרצים טבעיים רבים, אין בה נמלים היכולים להתמודד עם כמות אספקה גדולה. ובזמן הזה ציוד נחיתה מתאים לא היה במזרח התיכון.

עמ 55

בישיבות שהיו לנו בתעבורה ותחבורה, הוחלט לשלוח מחלקה אחת לוואלוס. כפי שכבר דווח, לייטננט הכהן, שהיה הקצין המנוסה היחיד שיכול היה לפקח על מחלקה ביחידה זו. (שמעון הכהן מוזכר כבר בתחילת הדרך כקצין מועדף ליחידה, הגיע בתחילת מרץ אל היחידה ביוון, לשביעות רצונו הרבה של קרני אשר טען כל הזמן כי אין לו קצינים מנוסים ביחידה) מחלקה 1 הייתה הטובה ביותר ויכלה לעבור ולפעול במקום שהוא לא תחת הפיקוח המידי שלי. זו הייתה מחלקה שכבר פעלה במבצעי הרמה. וכך, מחלקה ראשונה ולייטננט הכהן עברו לוואלוס.

עמ 56

מחלקה 1: בוואלוס, מחלקה מס 1 תחת הפיקוד של לייטננט הכהן, המעורב באופן מלא בתפעול הנמל. זו הייתה מחלקה החזקה ביותר שלי אשר נועדה לטפל בבעיות מאוד מורכבות עם יכולות יוצאות דופן. מחלקות 2-3: מחלקות יעילות לכל מטרה בתפעול נמל, היו מסוגלים לביצועים שונים. אי פיקדתי על 2 מחלקות אלה בסיוע לוטננט גרימלי, אשר לא היה לו נסיון טכני או ימי. מחלקה 4 – עדיין בפלסטיין, אולם בכל מקרה, המפקד קייפטיין ארדן היה ללא ניסיון מקצועי או ימי. הצוות היה חצי מקצועי וניתן להעסיק אותם כעובדי נמל עד שיתאמנו בעבודות של תפעול נמלים. נמלים מגיעים לשיא יכולת הקיבול שלהם – סביבות נמל פיראוס היו מקום קיבול לציוד שהגיע. המקומות אשר ציינתי היו בסביבות 10 מייל באזור קוקניה (מחנה מעבר מרכזי גדול, הנמצא כמה מיילים מהנמל) אני פיקדתי על מחלקות 2-3. עשיתי התאמות מתבקשות בצוות כדי להכשיר אנשים שונים למשימות מפתח בנמל. ניתנה לי רשות לפעול באופן מלא עם אנשי באניות כיון שכוח העבודה המקומי לא יכול היה להתמודד עם כמות גדולה של העבודה בנמל.

עמ 57

תיאור הורדת הפרדות. את הפרדים היו מורידים ע"כ כך שהיו רותמים אותם למנוף האניה ומסובבים אותם מעל הסיפון היו מורידים אותם אל המים והם היו מובלים אל החוף. באמצעים אלו של אלתור וניצול כל אמצעי האכסון, הצפיפות פחתה, ותנועת הרכבות, והכבישים הייתה חלקה. וגם הודות לפלוגת הסוורים החזקה שלי.

עמ 58

המבצעים כאן היו דומים לאלו המתוארים בזמן טוברוק. המשכתי להיות יעיל והכל היה תחת פיקוחי. השגתי תוצאות מצוינות בנפחי הציוד, בדלק ובתחמושת. לא היה לי כל קשר ניהולי לקייפטיין ארדן. הנמצא בפלסטיין.

סממן אופי מענג של האנשים הייתה הרוח היוצאת מן הכלל של משמעת בכל הדרגות. בהתחשב בזמן הקצר של האימונים הצבאיים שלהם, וקשיי הגיוס בנמלים של פלסטיין, אם על ידי גיוס אלו הידועים לי, ואם הידועים לקולגות שלי. - כל זה הוכיח את עצמו. המבצעים המוצלחים היו כל מה שיכולתי לשאוף אליו. הם היו ידועים במשמעת שלהם ועבודתם המהירה צוינה על ידי הממונים עלי, קצינים באניות אשר שבו וחזרו לנמל פיראוס פעמים נוספות, ביקשו את אנשי קרני הפלסטינאיים לפירוק אוניותיהם.

עמ 59

כבעל תפקיד בנמל חיפה, הייתי מוכר להרבה קייפטנים אשר אוניותיהם היו אצלנו. אני העגנתי ופרקתי את אוניותיהם, והם הביעו את שביעות רצונם "האדם הנכון בתפקיד הנכון".

אני לא ויתרתי לאנשי ככל שהדבר קשור לעבודה, ואני יכול לדווח שאנשי היו כאריות בעבודת נמל בנמלים וברציפים היכן שיחידה זו תפקדה.

בהמשך העמוד הוא מזכיר את יחידה 1003 אשר הגיעה לפיראוס וכן רשימת קצינים הממונים עליו בנמל, "כל הקצינים המוזכרים היו כמוני, קציני נמל מקצועיים והייתה לנו אחריות משותפת. קצינים טכניים מנוסים הערכנו את חשיבות שיתוף הפעולה "

לנושא הפרידות, קרני מתאר כאן את האופן בו הורידו אותם. אלמוגי בספרו "בראש מורם" מספר על הפרדות, אשר סייעו להובלת ציוד. הוא מציין כי נשלח לפרוק אניה אשר הביאה את הפרדים והסוסים, והם עם הורדתם אל המים, פרצו בדהרה, ובנתיים החלה הפצצה גרמנית. השתוללות בעלי החיים ברחובות פיראוס זרעה בהלה בקרב התושבים



הלילה בין 6-7.4.41. הופצץ נמל פיראוס. ההפצצה הייתה תחילת ההתקפה של גרמניה על יוון. במקורות אחרים מתארים את הלילה הזה כ"גהינום בפיראוס" קרני מתאר את פעולותיו ופעולות הפלוגה במהלך ההפצצה ולאחריה דווקא הערב, לזכרם.

עמ 61

דיווחים על מחלקה 1. – מחלקה זו תחת פיקודו של לייטננט הכהן, הפעילה את נמל ואלוס בצפון יוון, קיבלתי דו"חות טובים על פעילות המחלקה, אניות פורקו ללא דחיות. לקצין הכהן היה נסיון עוד מלפני המלחמה והוא עשה עבודה טובה ואחראית. היה שם קצין נוסף, זה היה מזל גדול שקצינים אלו היו אחראים בוואלוס. אני באופן אישי הייתי אחראי על מחלקות 2-3 בפיראוס ולא יכולתי לנסוע לוואלוס כדי לפקח עליהם. לייטננט גרימלי היה ללא נסיון ולמרות שאני השקעתי זמן יקר בנסיון ללמד אותו את העיקרים החשובים בתפקידי קצין נמל ביחידה צבאית, לא נראה כלל כי הוא רוצה ללמוד. הוא אמר שהוא לא ציפה להיות שייך ליחידה טכנית מסוג זה, והוא רוצה לעבור ליחידה בפלסטיין. אני שאלתי את המפקח על הרציפים אם זה אפשרי. מה עוד שגם קייפטיין ארדן ללא נסיון צבאי ואמרתי: היום, יותר מתמיד, נדרש קצין מיומן.

עמ 62

6.4.41 בצהרי אותו היום החלו פעולות התקיפה של גרמניה על יוון שהייתה במלחמה עם איטליה. כל אמצעי הזהירות ננקטו, על מנת להתמודד עם בעיות עתידיות. נמל פיראוס היה מלא ובאניות, תנועת הרפסודות היתה כבדה, האניות פרקו משני הצדדים וזה דרש ארגון נכון.

היחידה שלי עבדה במלוא הכוח, כדי לפרוק מה שיותר משלוחים כדי לייצר מקומות עגינה ריקים לכוחות ולציוד של יום המחרת. כאשר הלילה ירד, אני הבאתי את היחידה שלי לידי סיום במטרה להשאיר אספקה קבועה של רפסודות כדי להבטיח את פירוקה של Glan Frazer בזמן, כדי שתוכל לצאת בחשיכה. התקפה אוירית הייתה צפויה. וואלוס (שם פעלה מחלקה מס 1 בפיקודו של לייטננט הכהן) כבר חוותה מספר התקפות באותו היום. פורקו משלוחים של טנקים, תחמושת, דלק וכוח אדם. האניה "גלן פרייזר" פרקה פצצות וחמרי נפץ אחרים. זה היה מטען המיועד לממשלת יוון, ואני הבנתי כי היה חיכוך בין המפקדה הבריטית של הנמל, לבין המנהל היווני של הנמל לגבי עגינתה של האניה עמוסת חמר הנפץ בתוך הנמל.

עמ 63

6.4.41 הייתה סכנה רצינית לנמל ולתשתיותיו. אני פיקחתי על המבצעים של היחידה שלי שהיו פירוק אניות והורדה ישירה אל תובלה יבשתית. זה היה חשוב ביותר שכל הדלק, התחמושת וחומרי הנפץ יפורקו מה"גלן פרייזר" והנמל יהיה נקי מהם, במהירות האפשרית לפני ההתקפה הצפויה. עבדנו, כל הדרגות, מעלות השחר, לא הפסקה, פרט לארוחות אשר נשלחו אלינו מן המחנה. ביקשתי מן הקצינים האחראים על תחבורה ותעבורה לדאוג לכלי תחבורה. אי אפשר היה להמשיך את הפירוק באותו הלילה וחזרנו למחנה. כדי לנוח. העבודה אמורה הייתה להתקיים למחרת עם שחר, כאשר כל כלי התחבורה יהיו זמינים. בשעה 21:30 שכנעתי את עצמי שאי אפשר להמשיך וחזרנו למחנה. בשעה 22:15 הופצץ האזור ע"י מטוסים גרמנים במיוחד נמל פיראוס. ההפצצה נמשכה שעות. ציפיתי לקריאה לתפקיד, היחידה שלי היתה בכוננות במשך הלילה. כתוצאה מניסיוני בנמל חיפה הערכתי את חשיבות הלחימה באש ועבודות הצלה. לצורך כך שחררתי סוגים שונים של ציוד.

עמ 64

בחצות עדיין לא התקבלו הוראות, ואני ניסיתי להתקשר מהמפקדה בקוקניה, היה לי מפעיל טלפון שישב קבוע במשמרת. בשעה 1 לפנות בוקר לקחתי את המשאית ונסעתי לכיוון פיראוס, כדי להעריך את היקף הנזק. ולראות אם אני יכול להערך עם היחידה שלי למבצע כלשהוא הנחוץ כרגע. העיר הייתה נטושה, הכל היה מכוסה בעשן סמיך אשר הקשה מאוד על הראות. התפוצצויות תכופות התרחשו. יכולתי להבחין ב4 אניות העולות באש, רפסודות ומחסנים וקרונות משא בערו. אני פגשתי 6 בריטים אשר ספרו לי שהקייפטיין של האניה הורה להם לנטוש את האניה לאחר שנכשלו הנסיונות לכבות השריפה והאש התקרבה אל אזור חמרי הנפץ. זו היתה הגלן פרייזר. פגשתי אדם נוסף שהיה על הגג של אחד המחסנים, כאשר המחסן נפגע, הוא החליק בעזרת חבל. בידיו היו כוויות. כל האנשים היו בשוק. הכנסתי אותם למשאית, לא יכולתי לעשות הרבה ברגע זה וחזרתי למחנה עם הפצועים. אותם שלחתי מאוחר יותר לבית החולים האוסטרלי. בשעה 3:00 היה פיצוץ עז. זו הייתה glan Frazer

עמ 65

(חלקים מה"גלן פרייזר" השוקלים מספר טונות, ראיתי אחר כך מונחים מספר מיילים מאזור הפיצוץ, ראיתי קופסאות ט.נ.ט שהיו על הספינה מונחות 4 מייל מאזור הפיצוץ) בשעה 4:45 קבלתי הוראה להביא אנשים רבים ככל שאוכל לרציפים. אני ציידתי את אנשי במסיכות גז ובקסדות פלדה ובציוד נוסף כמו חבלים... השארתי את לייטננט גרימלי במחנה עם הטבחים בלבד. הכוח מנה – קייפטיין אחד (קרני) 2 משקים 4 סרג'נטים. 215 סווארים כאשר הגעתי לאזור הרציפים פגשתי בשוטר צבאי אשר פקד עלי להציב את אנשי במחסה ברחוב צדדי. עדיין היו פיצוצים רבים. הרחובות היו חסומים ע"י עיי חורבות, דבר אשר הקשה על התנועה. באופן מעשי כל הבתים הסמוכים לרציפים היו הרוסים או עדיין עלו באש. העיר נראתה נטושה, שום אזרח לא נראה. אני פניתי מייד לאנשי שינקו את פסי הרכבת והכבישים המובילים אל הרציפים ואז הלכתי לאורך הרציפים.

עמ 66

לראות מה היחידה שלי יכולה לעשות. זה היה עדין חושך, והיו עדין התפוצצויות, העשן כיסה הכל. נתקלתי במישהו שהכרתי בדרגת בריגדיר. התייצבתי לתפקיד עם הפלוגה שלי. המשכנו לאזור העגינה דרך שער הרציפים, ראינו מחסנים בוערים ואת האניות הבוערות. 4 אניות נראו טובעות. לאחר בחינה מהירה של המצב, אמרתי לבריגדיר שאני קייפטיין ימי מוסמך, ואחראי נמל לשעבר, ונתתי לו את הערכתי מה הפעולות שצריך לעשות. התנדבתי לפקד על הלחימה באש בנמל. הבריגדיר הורה לי לעשות את אשר אני יכול. לא ראיתי אף קצין תחבורה ותעבורה ברציפים. אני קראתי לאנשי להתקדם, וחילקתי אותם לקבוצות.

עמ 67

פירוט 9 סוגי צוותים
לדוגמא 1. קבוצות ניידות לעזור לאניות לעגון מחדש. 2. קבוצת לוחמי אש במחסנים.....
בעזרת ארגון זה התמודדתי עם האש הבוערת. משרד המזח נהרס לגמרי ונקברו תחתיו 20 איש אשר היו בתפקיד.

עמ 69

הצבתי קבוצת אנשים על הריסות משרד המזח כדי שהם יפנו הריסות וימצאו ניצולים והמשכתי את יתר פעולות הלחימה באש. הוריתי על פתיחת שערי הברזל של הנמל כדי לאפשר מילוט מאזור האש. הצבתי את סגל הדוברות והספינות על ציודים שונים אשר אספו לוחמי האש.
המשכנו אל תוך הנמל, אני פיקחתי ותכננתי את המבצעים אשר מטרתם לאבטח את הוצאת הכלים העולים באש לאורך תחנות במזח, היכן שסווארים עם זרנוקים יכלו לטפל בהם. הייתה בעיית מוקשים בנמל. ראיתי רפסודות שעולות באש ונאלצתי להטביע כמה דוברות.

עמ 70

במהלך פעולות הלחימה באש, אניה יוונית התפוצצה בנמל וטבעה מיד. הצלנו שני אנשים ומשינו גופות מהים. המשכנו בפעולות אלו בנמל, עד שסיימנו להציל את הדוברות והאש כבתה.
עבודה טובה של הסווארים: כל הדרגות נהגו היטב, נשארו רגועים בפעולה ארוכה וממושכת זו. ופעלו קשה וללא לאות. לא היה איתי קצין נוסף ופעולות רבות נעשו תחת פיקוד של מש"קים אשר בצעו את פקודותי באופן חלק ביותר. התוצאה המיידית הייתה שלולא הפעולות שלנו, ציוד רב יותר היה נפגע.
הפגיעה בציוד הנמל ובאניות הייתה עצומה. ובהתחשב בעובדה כי הים התיכון סגור, והציוד מועבר דרך קייפ התקווה הטוב. פעולות ההצלה שלי קיבלו חיזוק מפלוגה אוסטרלית."



התפוצצות האניה "גלן פרייזר"



הנמל עולה באש.



נמל פיראוס

המחלקה הרביעית, מגיעה ליוון, שבועיים לפני הנפילה בשבי. בדפים אלה המתארים את אשר התרחש בין הבוקר שלאחר הפצצת הנמל בפיראוס עד לעזיבתו את אזור פיראוס, מתאר קרני ביומן מפקד יחידת תפעול נמלים 1039, את מערכות היחסים עם שני הקצינים שלו גרימלי ואורדן. וזו לא הייתה "שעתו היפה ביותר". אי אפשר שלא לחוש אכזבה מסוימת מן ההבדל שבין תיאור "שעותיו היפות ביותר" באמת בתיאור פעולות ההצלה בנמל פיראוס, כפי שהעליתי בפוסט הקודם, לבין תיאור מערכות היחסים שלו עם שני קציניו, גרימלי ואורדן, המופיע בדפים אלו. ישנה תחושה של מאיגרא רמה לבירה עמיקתא. "שעתם היפה ביותר" הינו משפט הסיום המפורסם באחד מנאומיו של צ'רצ'יל: "לכן, הבה נצא למלא את חובותינו, ונפעל כך, שאם האימפריה הבריטית וחבר העמים שלה יישארו עוד אלף שנים, עדיין יאמרו האנשים הייתה זו שעתם היפה ביותר"

עמ 71

7.4.41

האש באזור הנמל פחתה, אולם עדיין הייתה אש ברפסודות ובאניות. אנשי וכוח אוסטרלי עסקו בפעולות הצלה של מחסנים וקרונות רכבת. עד שעה 10 בבוקר לא ראיתי אף קצין. אז פגשתי קצין בדרגת קולונל, והוא אמר כי הוא ראה חלק מפעולות האנשים שלי והוא מאוד גאה במה שראה.

הקולונל פקד עלי לשלוח לו דיווח על המבצעים, ולציין מי האנשים אשר הצטיינו במיוחד. אמרתי שאעשה זאת כאשר אחזור אל המחנה.

ארגנתי ארוחה חמה לאנשי, שלחתי פקודות עם הנהג ללטנט גרימלי, (גרימלי הושאר במחנה, הוא והטבחים, ולא ירד לפעולות ההצלה בנמל בפקודתו של קרני...) לסייע לי כך שאוכל לחזור למחנה לשאר תפקידי.

בצהריים כאשר גרימלי לא הגיע, השארתי את הכוח בידי מש"ק הולט כאחראי על המבצעים ונסעתי לכיוון המחנה בקוקניה. מר גרימלי לא היה במחנה, ובגלל שלא היה הסבר הולם, הרגשתי שזו חובתי לנזוף בו. לא הייתה בו רגישות למחויבויותיו כקצין כלפי אנשים שהיו תחת פיקודו. הוא קצין בלתי מניח את הדעת, במיוחד ביחידה זו המורכבת מהרבה יהודים בעלי אזרחויות שונות. והפרסטיג'ה הבריטית הכרחית.....

עמ 72

לכן אני מבקש כי מר גרימלי יועבר מן היחידה וקצין מתאים יותר יצטרף לפלוגה במקומו. שלחתי בעניין זה מכתב חסוי למייג'ור אודיין מהמפקדה הראשית. כי איתו פעלתי בארגון, גיוס והפעלת הפלוגה.

חקירה במחנה קוקניה: בתפקידי במחנה קוקניה הייתי מעורב במקרה מצער אשר הייתי צריך להתערב בו. מייג'ור מקינג'י, מפקד היחידה התעלל בטוראי. נקראתי להעיד בפני בית דין כעד, עם המש"ק הולט. הקצין הועבר מתפקידו. השפעת הנזקים על שירותי הנמל: כתוצאה מהנזקים הנרחבים לנמלים בוואלוס ובפיראוס, תנאי העגינה נפגעו מאוד, המשלוחים של הכוחות והחומרים הגיעו על פי התכנון והיה צורך למצוא פתרונות כדי למנוע צפיפות. זה היה חיוני לנתב הרבה אניות אל מחוץ לנמלים. ולתת להם אפשרות לעגון שם.

משלוחים רבים של חומרים צבאיים אבדו בהתקפה. וכתוצאה מהפגיעה בציוד הנחיתה התכניות להנחתת ציוד צומצמו מאוד. לא היו עתודות אפשריות לתיקונים והודות לנגרים שלי וציוד שהיה ברשותי תיקנתי גוררות ורפסודות..

עמ 73

היו הרבה אלטורים בעבודות התיקון הללו, ולניסיוני הרב הייתה חשיבות רבה. הרבה שיטות לא מקובלות של עגינה היו בשימוש. בעניין זה היו לי הרבה שנות ניסיון.

עמ 74

8.4.41 פיראוס.

צורך בהפעלת נמלים נוספים: נמל ואלוס הפך בלתי ראוי לעבודה כנמל. אספקה וציוד יכולים להגיע רק אם נמל אחר ייכנס לשימוש.

חאלקיס היה נמל הצפוני היחידי המעשי. היו לו שירותים מספקים כנמל. הייתה לו עגינה במים עמוקים, מזח חזק מאבנים, דרכי הר טובות, מסילת ברזל טובה. נערכה פגישה והוחלט שאני אעבור לחלקים ואמשיך שם במבצעי הנמל. מייג'ור Gaddin ביקש אותי במיוחד שאני אפקח שם על הפעולות בגלל נסיוני הרב. ליטננט הכהן נתבקש להגיע עם מחלקה 1 לנמל חאלקיס, ולחכות לבואי לשם עם מחלקה 2. נאמר לי באותו הזמן כי מחלקה 4 תחת פיקודו של קייפטיין ארדן בדרכה ליוון. זה היה תפקידי לציין בפני מייג'ור דייויס ומייג'ור גדין מתחבורה ותעבורה, את המצב בהקשר לניסיונו המקצועי של ארדן, עכשיו כשאני הייתי בתהליך עזיבה מהאזור, כדי לפקד על מבצעים במקום אחר.

עמ 75

13.4.41

אמרתי לממונים עלי שחולשה זו, בשני הקצינים של היחידה, ישפיע על היעילות של היחידה, ואני לא מרוצה מהעובדה שהשניים האלה, גרימלי וארדן, ינהלו את המבצעים בפיראוס. בלילה שבין 14-13 לאפריל הגיעה מחלקה 4 ליוון מפלסטיין. להפתעתי קפטן ארדן הועלה לדרגת מייג'ור. קצין זה, שהיה ללא כישורים טכניים, ובשל כך נשאר בפלסטיין. סידור זה לא היה בהתאם לסיכומים ביני ובין מייג'ור אודיין, כאשר הסכמתי לקבל את האחריות להקמת הפלוגה. אמרתי למייג'ור ארדן שאני מחשיב את זה כהפרת אמונים בהיבט של בחירת הקצינים ומנקודת המבט של השירות. ברגע שעניין הסמכות עולה בזמן פעולה. זו הייתה חולשה אשר תורגש בקרוב בדרכים רבות, הוא היה סניור, אך שני לפיקוד.

עמ 76

הסידורים שלי למחלקות 3-4 בזמן היעדר חאלקיס: מתוך ידיעה כי אני עומד לעזוב את אזור פיראוס, אשר בו הייתי בפיקוד מלא עד שלב זה. אני ארגנתי מחדש את שלושת המחלקות, כדי שמחלקות 3-4 אשר יהיו תחת פיקודו של ארדן, יהיו במצב היעיל ביותר. אני מיניתי מש"קים יעילים ביותר לעמדות מפתח.... (רוב הדף לא קריא) עשיתי את הסידורים הנחוצים במהלך הלילה שבין 15-14 לאפריל. בזמן שמייג'ור ארדן וקצינים אחרים היו באתונה. בשעה 7:30 יצאתי לדרך עם מחלקה 2. רני החליט לקחת את מחלקות 1-2 לחאלקיס, עיר נמל, הנמצאת בחלק המזרחי צפוני של יוון. היום לפני 74 שנים הוא הגיע לשם. מחלקות 3-4 לא נמצאות איתו. עיקר התיאור הוא בנעשה בנמל חאלקיס, כאשר ההתקפות הגרמניות על הנמל הופכות להיות יומיומיות, הצבא היווני מניח את נשקו, ויחידות בריטיות מתחילות לסגת דרומה... היחידה תשהה בחאלקיס שבוע ימים יצאתי עם אנשי בשעה 7:30 את מחנה קוקנייה, עיכוב סביר היה בדרכים במעברי ההרים בגלל הצפיפות של כלי הרכב ובשל התקפות על הדרכים. הגעתי לגשר חאלקיס בשעה 14:00

עמ 77

15.4 דיווח על פעילות הפלוגה בחאלקיס. שיכנתי את אנשי בבית ספר נטוש סמוך לרציפים. בזמן שהייתי שם, הייתי הקצין הבכיר ביותר ונתתי סיוע אפשרי לכל הצוותים הצבאיים. למחרת יום בואי לאזור, מחלקה ראשונה בפיקודו של לייטננט הכהן הגיעה מוואלוס, עתה איחדתי את מח' 1-2. תחת פיקודי היו בכוח 225 אנשים היכולים להתמודד עם כל משימה תעבורתית מבלי להזדקק לכוחות מקומיים. העיר פונתה מאזרחים חוץ מאשר שומרים יוונים אשר היו תחת פיקודו של קצין ים יווני, ניקולאס, אשר היה berthing (master אחראי עגינה) בחאלקיס. עזרתי לשלטונות האזרחיים לפנות אזרחים פצועים מבית החולים ולהעבירם לבית חולים בתוך היבשת. בכל תקופת שהייתי באזור, העיר והנמל היו נתונים להתקפות מהאוויר אשר גרמו לאבידות כבדות

עמ 78

חאלקיס היה הנמל האפקטיבי היחיד ביוון, הנמל בוואלוס לא היה תקין. האניה "וואלוס" הייתה צריכה לפרוק דלק בנמל וואלוס, אולם לא הצליחה. היא עברה את התעלה (בחאלקיס) ללא

נתב. אני פגשתי אותה והבאתי אותה אל הנמל בחאלקיס. במשך יום ולילה פרקנו את האניה במאמץ גדול. לא תמיד היו כלי רכב. ולכן פרקנו לדוברות. שום גוררת לא הייתה פנויה ונאלצנו לאלתר פתרונות. כדי לפנות את התכולה מהנמל

עמ 79

הצבא היווני פורק את נשקו. כאשר הפעילות בנמל הייתה בעיצומה, הרבה כלי רכב הגיעו לחאלקיס מסלוניקי. אני ראיתי מספר קצינים יוונים בין אלפי החיילים שהגיעו. קצין הים הראשי ואנשי המשמר שלו פרקו את נשקם של האנשים והורו להם לחזור בשקט לבתיהם.

חאלקיס 16-17 לאפריל. הגיע צבא בריטי ועקף את הבקעה של חאלקיס וחנה בתבוס. נותרו 2 נקודות של הגנה אוירית אשר הגנו על העיר והנמל וגם הן נהרסו למחרת.

התקפות אויר מטרידות על הנמל. מפציצי השטוקה טסו נמוך מעל הנמל בעקביות הפציצו וירו במכונות ירייה על האניות, מזחים, תחנות רכבת ומשאיות. האוייב ניסה למנוע את תפקוד הנמל.

למרות זאת אני הרגשתי שזה היה תפקידנו להפעיל את הנמל במלוא יכולתו ואני לא חסכתי במאמץ לפרוק מטענים ללא יצירת נזק או עיכובים.

האניות הבריטיות היו מצוידות במכונות ירייה והיו מסוגלות להלחם במטוסים, לעומתן האניות היוניות שלא היו חמושות סבלו מאבידות רבות. קייפנטים של אניות אלו, הביאו אניות בוערות אל החוף ונטשו אותן. אחרים טבעו עם האניות

עמ 80

חאלקיס – 18.4 אח"ה של ה-18.4 בזמן מספר גלי התקפה של השטוקות על האניה וואלוס, השטוקות טסו מאוד נמוך, כך שיכולתי לירות עליהם עם האקדח שלי. האניה וואלוס לא יכלה להשיב אש יותר. קייפטין האניה הורה לסגור מנועים ולאנשים לרדת אל החוף. אני הורייתי לאנשי להתרחק. כי היו על האניה 500 טון דלק. כל ניצוץ יכול היה להוביל להתפוצצות האניה. ביקשתי מתנדבים בקרב אנשי היחידה, שוסטרמן, סרג'נט אשכנזי ו SECHN-התנדבו. עלינו על הסיפון הצלחנו להוציא את הדלק למרות התקפות האויב, והאנייה הפליגה למצריים

עמ 81

הנמל בחאלקיס חיבר בין האי לבין היבשת הקשר בין האי ליבשת היה גשר שהניפו אותו והורידו אותו

18-19.4

הגשר היה מונף ע"י היונים מהיום הראשון להתקפות. התנועה בדרכים הייתה חסומה במשך שעות ויצרה עיכובים בכניסה וביציאה של הנמל וגרמה בעיות באספקה. למרות שהמפקד היווני בנמל, ניקולאס, עשה את המירב שיכול, אך ללא הועיל. אני ניסיתי להפעיל את הגשר, אך לא היה כוח (חשמלי כנראה)

כדי להתגבר על הבעיה והעיכובים, ניצלתי את הדוברות במידה מירבית. הובלתי את המטענים הישר אל החוף של היבשת. היה מחסור בדלק ואני הרגשתי שזו חובתי לסייע בעניין זה.

אנייה נוספת אשר טיפלתי בה היא האנייה יקטרינה, אשר אני עצמי הטענתי אותה 14 יום קודם, האניה עזבה את פיראוס לוואלוס אבל לא יכלה לפרוק שם. האניה הותקפה בדרך

עמ 82

– 18-19.4 המתקפות האויריות היו ממושכות, לא הייתה הגנה אוירית, ראינו כי ההתקפות במשך הלילה מועטות, העברנו את העבודה לעבודת לילה. במשך היום קרבתי את האניות אל אניות בוערות, והעשן כיסה עליהן והגן עליהן מפני התקפות. בזמן הזה אנשי נחו. ובלילה פרקנו אניות.

חיל החימוש עזב והשאיר לי את המחסנים אשר שמרתי עבור תצרוכת היחידות שלי. אני עבדתי בטעינת רכבות כאשר ההובלה התאפשרה. למרות תנאים אלה מטענים רבים הונחתו בהצלחה בנמל החשוב והאחרון עם מעט אובדן או נזק

עמ 83

יש התקפות על הנמל בחאלקיס, חלק מהמפקדה הבריטית בנמל כבר עזב, היחידה של קרני היא הכוח היחידי הבריטי בנמל חאלקיס, אבד הקשר עם המפקדה באתונה, הוא שולח את הכהן לאתונה כדי לדעת מה לעשות. (הוא גם מתכנן בריחה מחאלקיס דרך הים

עמ 84

תרשים לבריחה מחאלקיס. בהעדר הוראות אני אנסה לתקשר דרך הים עם אנשי באמצעות התרשים אשר דיווחתי לקצין הבכיר ניקולאס.

התרשים:

היו מספר כלי שייט אשר לא נפגעו, בעלי משקל בין 20-30 טון. הם יכולים להגיע לסוריה ופולסטין. אני הכרתי את

כיווני הרוחות המערביות הנפוצות והם יישאו אותנו בתעלה לתוך הים התיכון, ומשם לכרתים. כדי להמנע מהתקפות אויריות, במשך היום אחכה ליד החופים, ואת המסע אעשה בלילה. אנשי היו אנשי סירה טובים ואנחנו יכולים להראות כמו צי של דייגים. בינתיים המשכנו לעבוד בנמל ולהעמיס את המשאיות הבודדות שהגיעו.

תיאור עזיבת היחידה את חלקים

תרגום היומן נמצא בישורת האחרונה. דפים אלו עוסקים בימי הנסיגה. כל 4 המחלקות נמצאות ביחד. את הטקסט צריך לראות משני היבטים, האחד מה קרה לאנשים, באילו תנאים התגלגלו בדרכים ביוון בנסיגת הכוחות. מן הצד האחר, הוא מדגיש באופן ברור את תפקודו הלקוי של מייג'ור ארדן. ובהחלט יש משהו מקומם בכך שדווקא בימים קריטיים אלו של נסיגה, בהם הכאוס שולט, נדרש אלתור רב, אלו ימים בהם נדרש מפקד משכמו ומעלה, וקרני הוא בדיוק האיש, דווקא בימים אלו ידידינו קרני הוא שני לפיקוד. שימו לב, כיצד הוא מתאר את תפקודו של ארדן. (עולות בי מחשבות לא פשוטות לגבי השאלה, מה היה קורה, לו קרני היה ראשון לפיקוד ולא ארדן, בימים הקריטיים הללו...אני עדיין לא קראתי עד הסוף, לכן אני לא חושפת את מה שאני חושבת, אבל שימו לב לבקשה שלו בסוף עמ 92...) אזכור למה שהתרחש קודם לכן, קרני ואנשיו עזבו את נמל חלקים, פגשו את ארדן ושאר הפלוגה. ארדן כבר מייג'ור ולכן באופן פורמאלי מפקד בכיר מקרני. הם הגיעו ברכבת עד מקום מסוים ושם קבלו הוראה להגיע לנמל נאופליון (מערבית לאתונה). אל המקום הם צועדים ברגל.

עמ 85

כותרת: לטננט הכהן חזר מאתונה עם הוראות לנסיגה דרומה. לוטננט הכהן דיווח לי ב-22.4. הוא דיווח קודם לכן למייג'ור ארדן, אשר הורה לו להישאר עם מחלקות 3-4 ולא לחזור לחלקים. מחלקות 3-4 היו בנקודת עזיבה לניאופליון. כדי לאחד מבצעים עם יחידה 1003. כפי שתוכנן על מנת לפנות את הנמל הזה. הכהן דיבר עם קולונל הופקינס, אשר אמר לו להשאיר אותנו לדאוג לעצמנו, כלומר שהוא, הכהן, לא ישוב אלינו לחלקים. הכהן אמר שהוא מתנדב לחזור אלי עם פקודות. קול' הופקינס הורה למחלקות 3-4 להמשיך לניאופליון. קול' הופקינס הורה לי באמצעות לוטננט הכהן לסגת מחלקים. ולהשאיר שם צוות מספיק תחת פיקודו של הכהן, לטפל באספקה הנוותרת, כיון ששום אנייה בריטית לא צפויה להגיע. אני הודעתי על הפקודות הללו לקצין הנמל, לקצין התעבורה הימית שאני משאיר בנמל את ניקולאס היווני, ואת היחידה שלי להשלים את מבצעי הנמל. פרקנו כמות של דלק לפיזור לאורך ציר הנסיגה. כותרת: השלמת תפעול נמל בחלקים: בשעה 22:00 תנועת הדלק הושלמה ושום כלי שייט לא אמור היה להגיע לחלקים.. הוריתי ל3 כלי רכב לחזור לאחר פיזור הדלק ולאסוף אותנו דרומה. כאשר אנו משאירים את לייטננט הכהן עם 20 אנשים בחלקים לפי בקשת ה. n.o.i.c. אני פקדתי עליו להרוס את שאריות הדלק והמחסנים ולבוא אחרי לניאופליון. אני עזבתי את האי לכיוון היבשת.

הנסיגה שלי במהלך החשיכה בלילה שבין 22-23.4

ההסעה הגיעה ב 2:00 בלילה. ואני המשכתי דרומה עם הפיקוד שלי. בתיבוס הצטרפנו לטור ראשי של שיירה הממשיכה דרומה. הצפיפות בדרכים הייתה רבה בגלל הדרכים ההרריות הצרות. כלי רכב נשברו, משאיות אשר התקלקלו נשארו בהרים.

עמ 86

23.4 חלקים – אתונה.

מעלות השחר השיירות הותקפו ע"י מכונות ירייה. עם נזק סביר לרכבים ואנשים. היו עיכובים רבים בשל מעברי הרים צרים ובעיות בכבישים עצמם. בצהריים הגעתי לצומת של פיראוס אתונה. התפלאתי לראות את מייג'ור ארדן עם מחצית הכוח. למיטב ידיעתי הוא היה צריך להיות בניאופליון עם יחידה 1003 תחת פיקוד של גאדין. הרכבים שלנו חצו את אתונה אשר פונתה מהמפקדה הראשית. עצרנו ליד תחנת רכבת קטנה בשם Ano Lioni הסתתרנו במטע זיתים שהיו עבורנו מחסה מצוין. כותרת: נטישת ציוד טכני ומנות קרב של היחידה, הורדנו אספקה ל10 ימים, תוך תקצוב מאוד נוקשה. ציוד טכני ומיכלים של תבשיל חם. אשר הכנתי עוד בחלקים. מייג'ור ארדן הורה למשאית להמשיך הלאה. אולי כדי לא למשוך את חיל האויר הגרמני. למרות שכלי הרכב היה מוסווה בין העצים. ניסיתי להסביר אך כלי הרכב כבר נסע. בלי ציוד ומזון לא נוכל להיות יחידת תפעול נמלים, בפרט לאור הציוד אשר היה ליוונים. בשעה 14:00 הופיע קצין שעדיין תפקד כבעל תפקיד באזור, הוא הציע לי להשאיר באזור התחנה במידה ואפשר יהיה לארגן רכבת לדרום. מייג'ור ארדן ולייטננט גרימלי, נחו כל אחת"צ והערב, בבית החווה. ואני עצרתי בשדה עם אנשי, בודק היתכנות של הגעת רכבת. בשעה 23:00 שמעתי רכבת מתקרבת, שלחתי רץ לקרוא לגרימלי וארדן, וקציניהם.

בינתיים הכנתי את הפלוגה לעלייה לרכבת. הרכבת עצרה בתחנה. מייג'ור ארדן וקציניו היו בראש הקרונות ואני והכהן הינו בחלק האחורי של הרכבת. עזיבת הרכבת הייתה ב-12:15.

הרכבת חצתה את גשר קורינת בשעה 8:00 בבוקר. עצרנו כאשר היתה התקפה אווירית כבדה. הרכבת נתקלה בהתקפה של שטוקות ומכונות יריה, אולם ללא הצלחה, נהג הרכבת עצר מספר פעמים והסתתר בצידו הדרך. היינו צריכים לשכנע אותו לחזור לעמדתו. היו התקפות כבדות על הרכבת ונאלצנו לפזר את החיילים כדי שיסתתרו. הרבה פצצות לא התפוצצו. לבסוף אחד האנשים שלנו נהג ברכבת והרכבת המשיכה אל ייעדה ללא דיחוי. הגענו לארגוס וכל הכוחות ירדו מהרכבת מייד. ההוראות היו למצוא מחסה קרוב לחוף בניאופליון, עירה הנמצאת כמה מיילים מאיתנו.

עמ 88

יצאנו 4 המחלקות אחת אחר השנייה, כאשר מייג'ור ארדן הוביל את מס 1, אני את 2 גרימלי את 3 וליטננט הוק את 4. לאחר שעזבנו את התחנה היא הופצה ונפגעה. הוריתי לאנשים למצוא מחסה בכרמי הזיתים בסביבה. לא מצאתי בסביבה את ארדן וגרימלי, מצאתי את המחלקות, מיניתי מש"קים לתפקידי הנהגה במחלקות והמשכתי. אנחנו צעדנו במבנה של בודדים, בהפרדה טובה. צעדנו בקרקעית יבשה ומוצלת של תעלה/וואדי. הגרמנים התקיפו את השדות, דרכים, מעברים, לא היו שום נקודות הגנה אווירית. צעדנו שם 5 מייל, אני ראיתי את הים במרחק 500 יארד.

עמ 89

24.4 ניאופליון

כפי שדווח, מנות חירום וציוד טכני ננטשו בתחנה. ואנשי היו ללא אוכל מאז עזיבת האלקיס (22.4) הלכתי עם קבוצת אנשים לכפר, השגתי לחם חלב וגבינה, ככל שיכולתי להשיג והאכלתי את כל הדרגות. אני שלחתי רצים לכל הכיוונים לחפש את ארדן וגרימלי. בינתיים התקשרתי לקצין תנועה וקיבלתי הוראות להישאר באותו מקום עד רדת החשיכה, ואז להתקדם אל החוף הקרוב. זה לקח הרבה זמן למצוא את ארדן וליידע אותו בדבר הפקודות. כאשר החלה החשיכה המשכתי אל החוף, כפי שהורו לי. ארדן וגרימלי הצטרפו אלי."

עמ 90

24-25.4.41 חוף נאופליון

זה היה לילה בהיר, הים היה רגוע, אידיאלי למשט סירות בין הים והאניה. בשעה 22:30 שמעתי את הפעילות של המנוע באויר הדומם. ולאחר זמן מה ראיתי את הצללית שלה מגיחה אל קו הרקיע. האניה נעה בקו מקביל אל החוף. זו היתה Ulster Prince. ציפיתי שהיא תדומם מנועים, ובעקבות זאת אשמע את רעש כבל העגינה המשתלשל אל הים. אולם המנועים לא דממו. הבנתי כי היא עלתה על שרטון. ברור היה כי תכנית הפינוי בניאופליון נכשלה. צעדנו לכל אורך המפרץ, אולם שום אניה לא נראתה. ולא היו שום תכניות פינוי. לא היו עבורנו שום הוראות הפעלה בנמל, למרות שדיווחתי כי אגיע עם אנשי לנמל. הכוחות המכונסים נשארו על החוף עד השחר ואף אניה אחרת לא הגיעה. הפקודות שניתנו היו להתפזר. אני פיזרתי את אנשי במחנות ארעיים בחורשות בסביבה. לייטננט הוק (או קוק או רוק...) היה בסביבה, גרימלי וארדן היו במקום אחר.

עמ 91

בשעות הבוקר הרבה מבנים של חיל האויר תקפו את העיר, הסביבה והנמל. האניה Ulster Prince השיבה אש. בשעה 17:00 של אותו ערב, מייג'ור ארדן ביקר אותי היכן שהייתי והורה לי לסגת מערבה. אני הצעדתי את אנשי ביחידות של 10 יחד עם הטור. אף קצין לא היה איתי. ניצלתי את היתרון של המחסה שנתנו שדות התירס בסביבה. הגענו למפגש תחבורה כאשר החשיכה ירדה. חיכיתי לשיירה. שם פגשתי את הכהן ו-20 האנשים שלו. הוא סיפר לי שקצין הנמל היווני בחאלקיס ברח באמצעות כלי שייט. הכהן הביא איתו מנות קרב וזה הספיק לכל הפלוגה. פגשתי קצין אחראי, אשר אמר לי כי מתארגנת שיירה והיא תעבור בדרך זו. אני פקחתי עין כדי למצוא כלי תחבורה ריק אולם ללא הצלחה. בשעה 22:30 שיירה אחרת נראתה. ראיתי את מייג'ור ארדן וגרימלי עוברים במשאית בתוך טור ארוך. בקצה השיירה היו מספר כלי רכב ריקים. אלו לא התאימו לסדר הגודל של הפלוגה. אני ולייטננט הוק דחסנו את האנשים לכלי הרכב תוך ניצול מקסימאלי של הקיבולת שלהם. לייטננט הוק נסע עם הרכב האחרון. אני שאלתי אופנוע משוטר צבאי ורדפתי אחר השיירה. עד שהגענו לפקק תנועה.

הצלחתי לעקוף את הפקק הזה ע"י כך שהעברתי אנשים מצד אחר של הכפר. ואח"כ הדבקנו את השיירה גם ראיתי כאלה אשר הלכו ברגל ואם יכולתי לקחתי אותם, עשיתי זאת.

עמ 92

26.4.41

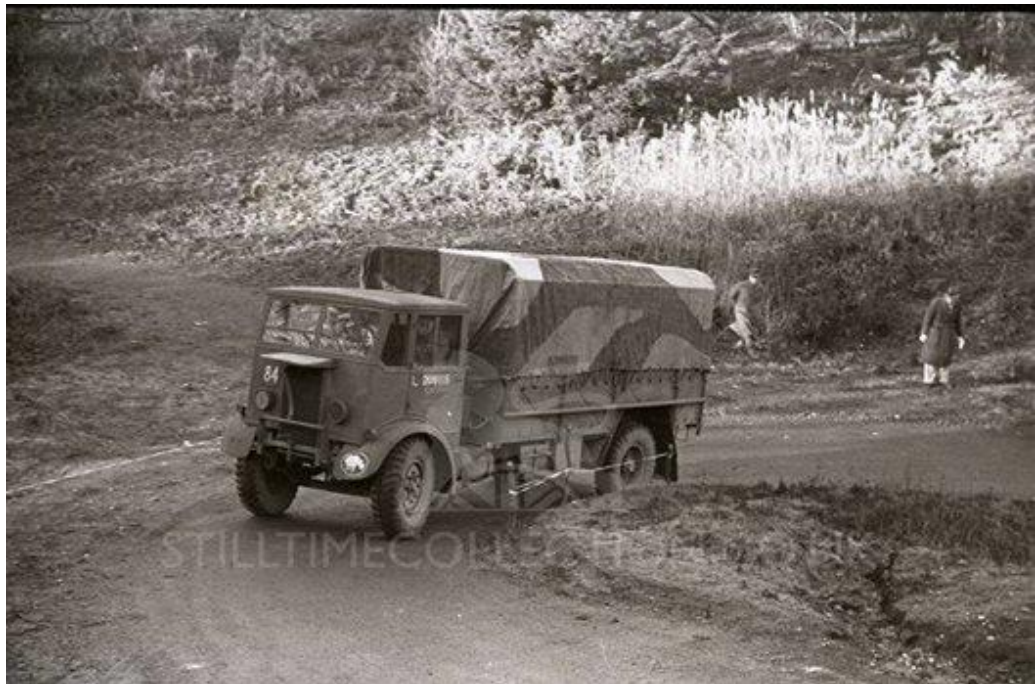
השיירה המשיכה כל הלילה עם אורות כבויים, פקקי תנועה היו לאורך כל הדרך. לפעמים רכבים התפרקו ועלו באש. השרידים האולימפיים הוארו מן האש שאחזה ברכבים המתפרקים ומן האניות הבוהרות לאורך החופים. כמה מילים על הנהגים: הכישורים של הנהגים שלנו היו גבוהים במיוחד, בהעברת הרכבים העמוסים מעל לקיבולת שלהם, וצריך גם לזכור את השעות הארוכות של התפקיד, ארוחות לא מסודרות, שעות מנוחה לא סדירות שהיו מנת חלקם במערכה היוונית.

בשעה 11:00 הגיעה השיירה לכפר מסוים, 7 מייל מקלמטה. כלי הרכב קיבלו הוראה להסתתר בין עצי הזית. בכפר הזה שאלתי את מייג'ור ארדן האם הוא דיווח על אופייה המיוחד של הפלוגה לבריגדיר מן המפקדה הראשית. אולי כישורי הפלוגה יידרשו במקרה של פינוי הכוחות מקלמטה. אני לא יודע אם דבר כזה נעשה, למרות שכוחות רבים עברו דרך הכפר במשך היום לעבר החוף. אנחנו נשארנו במקום עד החשיכה. התקדמנו בלילה מייל אחד דרך כרמי הזיתים.

זה היה לילה גשום, רק לבודדים היה כיסוי כל שהוא. אלו הדברים אשר מייג'ור ארדן הורה על נטישתם עם תחילת הנסיגה בתאריך 23.4.41. אני דאגתי שלאנשים יהיה נוח עד כמה שאפשר.

כי חשבתי שתהיה להם עבודה חשובה בפינוי. הלכתי ודיברתי עם מייג'ור ארדן שהיה בבית החווה. הצעתי לו באופן ראוי שידאג לקבל פקודות כדי להתקדם לכיוון הנמל. אני חושב שלבריגדיר פרינגטון יש עבודה עבורנו בהפעלת הסירות בזמן הפינוי. יש כל כך הרבה מה לעשות, ואני הרגשתי שאנחנו חייבים להיות בנמל. זו, מבחינה צבאית "raison de etre" מטרת קיומנו בצרפתית "עד כאן הטקסט.

אני לא יכולה להתאפק, בואו נדמיין מה היה קורה אם קרני היה המפקד הבכיר, הוא, העקשן הזה, הדבק במטרה, אשר דאג לאנשיו לאורך כל הדרך, ואהב אותם מאוד, אם הייתה לו הסמכות, כפי שהיתה לו עד לבואו של ארדן, הוא היה מוביל אותם עד הנמל, by hook or by crook, הם, אנשי הים, מומחים להעברות ימיות, סיבות לכך יש למכביר, הוא לא היה נשאר 7 מייל מהנמל, ואם הם היו בנמל יומיים שלושה לפני הכניעה, בתואנה של אנשי מקצוע, הוא היה מעלה אותם על אנייה.





עמ 93

הייתה לי שיחה רצינית עם מייג'ור ארדן, הנוגעת לתפקידים מקצועיים וטכניים הנוגעים לתחומי אחריות, כפי שצריך הייתי לומר, למרות היותי שני לפיקוד. היה ברור שהיה לנו כל כך הרבה מה לעשות. אני הרגשתי שעלינו להיות בנמל, זה המקום שנוכל למלא את ייעודנו הצבאי. הם, תחת פיקודי, יכלו לעשות דברים מקצועיים רבים. אמרתי למייג'ור ארדן, כי באמצעים שעמדו יוכלו לזרז את תהליך הפינוי. אבל בילינו את כל הלילה 7 ק"מ מהנמל

27.4.41

כרגיל, במשך היום, כוחות האויב תקפו את מטעי הזיתים ואת הכוחות אשר צעדו אל הנמל נעשו סידורים כדי שאפשר יהיה להשיג אספקה של לחם ומנות קרב. אני מצטער לדווח, כי בשלב זה, הקצינים הצעירים הביעו את אי שביעות רצונם, ממצב העניינים. הייתי צריך לגייס את כל הטאקט שהיה בי ו כדי לנהל את המצב. אני פניתי למייג'ור ארדן בשעה 10:00 ושאלתי אותו שוב אם הוא פנה לבריגדיר פרינגטון, כדי לקבל פקודות לרדת לנמל. הוא אמר שהוא יעשה זאת. אני חשבתי שזה דחוף. אולם בשעה 14:00 שום קשר לא נעשה ע"י מייג'ור ארדן. ביקשתי ממנו רשות להגיע אל הנמל

עמ 94

נסעתי במשאית לעבר החוף. 5 מיילים לאורך הדרך. נעצרתי על ידי מייג'ור... ולידו כלי רכב הרוס. אני הסברתי לו על מצב היחידה שלי. המייג'ור פקד עלי להביא את היחידה בכלי רכב אשר אמצא. חזרתי למחנה, דיווחתי למייג'ור ארדן. לאחר שבדקנו כי לאנשים יש מנות קרב ומים, סדרתי להם הסעה עם 3 כלי רכב ל450 איש. לא ראיתי את ארדן וקציניו עד הלילה. הפלוגה יצאה, תוך שהם מחולקים לקבוצות של 10. המש"ק תודרך לדאוג למחסה, הסוואה וצעידה מסודרת. בשעה 16:30 עזבתי את מייג'ור ארדן. 3 מאנשי נפצעו והכלב האיטלקי מטוברוק נהרג. דאגתי לעזרה ראשונה לאנשים וגם היה שם אמבולנס לאורך הדרך. הייתה אש אויב חזקה כאשר חצינו את העיר קלמטה לעבר הנמל. הלילה ירד כאשר הגענו אל החוף. דיווחתי לקצין תעבורה אשר ציווה עלי להישאר במקום. אני מצטער לדווח: כאשר עמדתי על החוף, הופיעו שני אנשי צבא. "מה אתה מתכוון לעשות?" "שאל אחד מהם. "אני הולך לעלות על האניה הראשונה שתגיע, כך הם עשו בדונקירק" "מה עם אנשיך?" שאלתי. "הם יכולים לדאוג לעצמם, רק טיפש יכול לעצור ולהתפס כמו בקר" כאשר שאלתי את אותם קצינים לשמם, הם נעלמו בחשיכה.

עמ 95

בשעה 21:00 מייג'ור וקציניו הגיעו. כל הפלוגה ויחידות אחרות חיכו על חוף הים. הקצין האחראי אמר כי כוחות התפנו בלילה הקודם, האניות הפליגו ללא תפוסה מלאה.

28.4.41

לפני עלות השחר, בשעה 5:00 הקצין האחראי ציווה עלינו למצוא מחסה. הכנסתי את אנשי לואדי מזרחית לעיר, העצים מעל נתנו מחסה טוב. נשארתי במקום הזה עד סוף היום, יחד איתי היו שמעו הכהן, ו450 סווארים. לא ראיתי אף קצין נוסף של היחידה. כפי שהיה צפוי, הייתה התקפה חזקה של מטוסים ומכונות ירייה על כל מה שנראה עמדה

בריטית. לא הייתה שם עמדת הגנה אווירית פעילה. התקשרתי ל n.t.unit אשר נתנו לי משאית מלאה במנות קרב, חילקתי לאנשי וגם השגתי אספקת מים

עמ 96

28.4.41

בשעה 17:00 שמעתי ארטילריה ויריות מכיוון העיר. אספתי את האנשים, וידאתי שכולם נמצאים, בזמן החשיכה הורדתי את האנשים אל החוף. האש גברה

עמ 97

(לילה בין 28-29.4.41)

קפטן גרימלי: חוסר ציות נטישת עמדה. מספר זה התאים לתפוסה של סירות האמורות להגיע מן האניות אל החוף. חלוקה זו תזרז את העלייה לאנייה, במידה ותגיע אנייה כזו, ונקבל הוראות לעלות עליה. הסברתי לקפטן גרימלי כי מבנה של 10 חייב להישמר. האנשים צריכים להיות ליד החוף. כל מפקד צריך לדאוג לעלייה לסירות על פי סדר, והוא המפקד האחראי, עולה אחרון. אני אמרתי כי במקרה של פינוי, המחלקה שלי תהיה האחרונה. אני הדגשתי את הדברים באוזני הקצינים ובמיוחד באוזניו של גרימלי.

עזבתי את המקום לכמה דקות כדי להביא קבוצה נוספת. כאשר חזרתי לא ראיתי את לטננט גרימלי, אחת מן הקבוצות עמדה על רגליה והייתה נסערת מאוד. הם צעקו בשפות שונות והצביעו על סירה אשר התרחקה מן החוף. הרגעתי אותם. הם ספרו לי כי בזמן היעדרי, הגיעה סירה אל החוף. גרימלי רץ אל עבר הסירה, כאשר הוא צועק "חזור חזרה! חזור חזרה! הגרמנים כאן!!" הם רצו אחריו, אך הוא כיוון אליהם את נשקו.

אנשי צוות הסירה חשבו שאנחנו גרמנים. ראיתי את הסירה מתרחקת. צעקתי, "גרימלי חזור!" אולם הסירה נעלמה בחושך. לעבר האניות אשר עגנו במפרץ.

דיווחתי לקפטן ארדן על העניין. מיניתי את מש"ק הולט במקומו. המצב בחוף היה בשליטה. הגרמנים תפסו את שער הנמל, אולם הם נסוגו. אך תפסו עמדות ירי. שבויים נלקחו משני הצדדים ביניהם קייפטין בליקהול

עמ 99

תפיסת הקצין הזה משמעותה אובדן קשר עם הצי. הייתה אפשרות של הימצאות מוקשים קרוב למזח. מפקדת הצי לא נתנה לאניות לעגון לאורך המזח, לכן האניות נשארו מחוץ לנמל. עקב כך, הסירות של האניות היו האמצעי קשר היחידי עם החוף. אני המשכתי לאורך החוף, הפינוי היחידי אשר התבצע, היה פינוי של פצועים בסירות קטנות. ערב קודם ראיתי כי מתחת למזח ישנן סירות, אולם הן ניזוקו מהפצצות, חשבתי כי יהיה אפשרי לתקן אותן, ואפילו שלחתי את אנשי לחפש פחי דלק ושמיות, אולם לא ניתן להשיג דבר. כלי העבודה אשר היו לי הושלכו בעת אחת ההתקפות... יכולתי לעשות תיקונים קלים ולרוץ בין הסירות והחוף כדי לחלץ את האנשים.

שמועה על כניעה ממשמשת ובאה התרוצצה בין אלפי האנשים אשר היו על החוף. אולם המשמעת היתה טובה. זמן קצר לאחר חצות שמעתי שהצי הקטן של האניות קיבל פקודה להפליג כיון שהצי האיטלקי היה בסביבה. למרות הכיוון הברור, אליו השתלשלו העניינים, אני חשבתי שעדיין לא אבדה התקווה, הרגשתי שמשאו יתרחש למחרת וניסיונות נוספים ייעשו בלילה הבא. מטרתי הייתה להשיג אספקה של מסמרים ולתקן את הסירות מתחת למזח. הסירות הללו עם הרוחות השכיחות, יוכלו לחלץ את הפלוגה כולה לו רק אקבל את הפקודות.

בשעה 1:00 רק אניה אחת נשארה במפרץ. מש"ק שחר, דיווח כי מצא סירה קטנה וביקש פקודות. לא ראיתי את מייג'ור ארדן, והזמן היה קצר. פקדתי על המש"ק לקחת את האנשים שהיו איתו, ככל שהסירה תוכל לשאת, להגיע אל האנייה ולשלוח בחזרה את הסירה. שום סירות אחרות לא נראו.

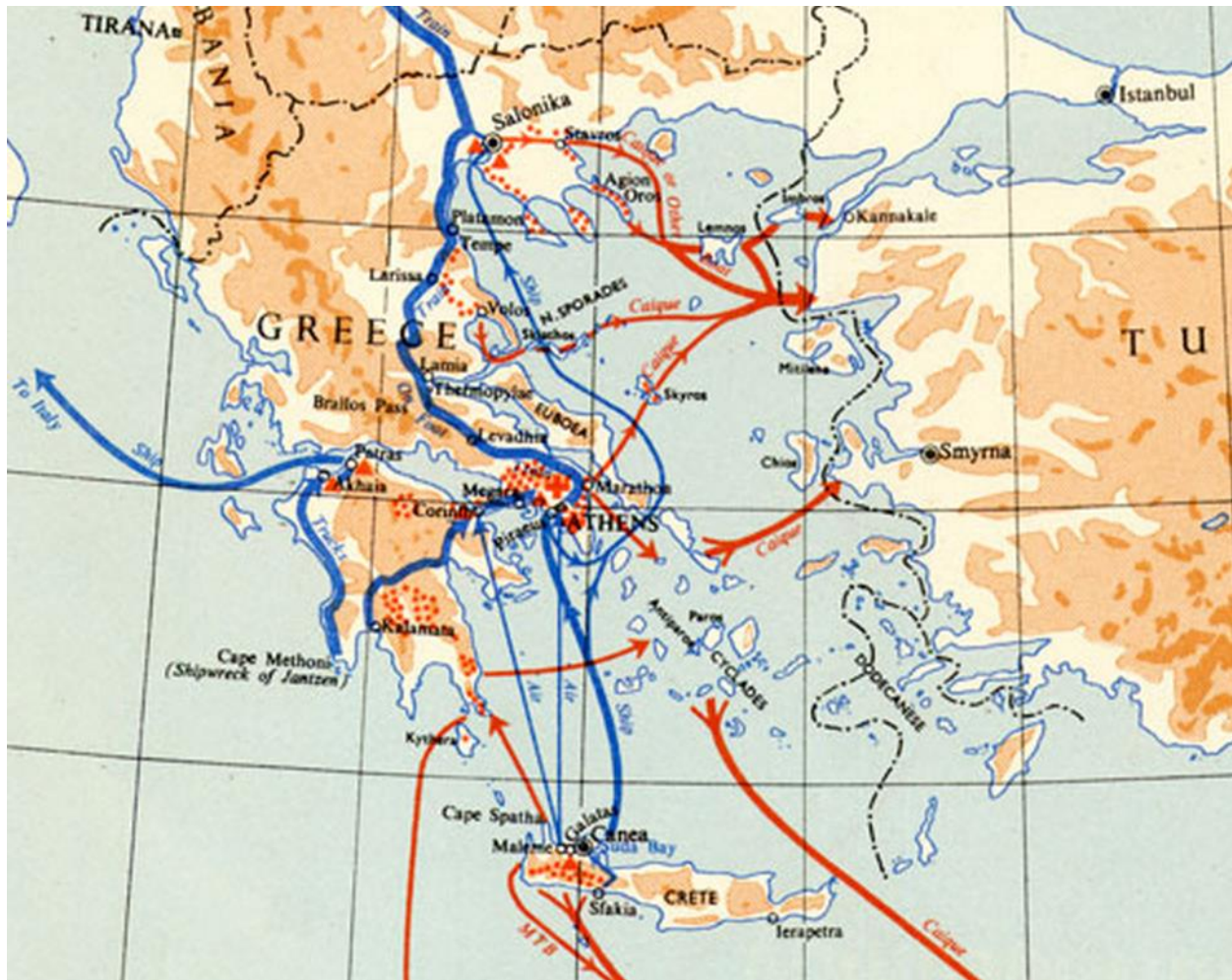
אחר כך דווח לי שהקבוצה הזו הגיעה למצריים.

29.4.41 קלמטה - חיכיתי עם אנשי על החוף עד סוף הלילה. עם שחר ראיתי מכונית גרמנית עם דגל לבן ובתוכה ישב קפטן בריטי. לא הייתי בטוח בקשר למצב הצבאי. בכל מקרה ב5:45 פגשתי את מייג'ור ארדן והוא אמר לי שברייגדיר פארינגטון נפל בשבי, ולכן, במטרה למנוע שפיכות דמים, הוחלט כי יש להכין את האנשים לכניעה.

אספתי את הפלוגה, והפרדתי את האנשים ילידי גרמניה מאנשים אחרים והשמדתי את ספרי התשלומים וכל אמצעי אשר עלול להצביע על לאומיותם, כדי שלא ייענשו על ידי הגרמנים. במיוחד אלו אשר ברחו ממחנות הריכוז במהלך המלחמה... ייעצתי לכולם כיצד עליהם לענות במקרה של חקירה ועודדתי אותם ברוחם, ככל שיכולתי בנסיבות אלו... לאחר מכן הוריתי לקבור את הנשק והתחמושת של המש"קים וכך עשיתי גם אני. זמן קצר אחר כך, כוח גרמני התקרב ואנחנו הוצעדנו..."

הייתה רק ההתחלה....





GREECE AND CRETE: ESCAPE ROUTES AND ROUTES OF EVACUATION BY ENEMY

<http://nzetc.victoria.ac.nz/tm/scholarly/WH2Pris-fig-WH2Pri04a.html>



Greece and Crete: Escape Routes and Routes of Evacuation by Enemy