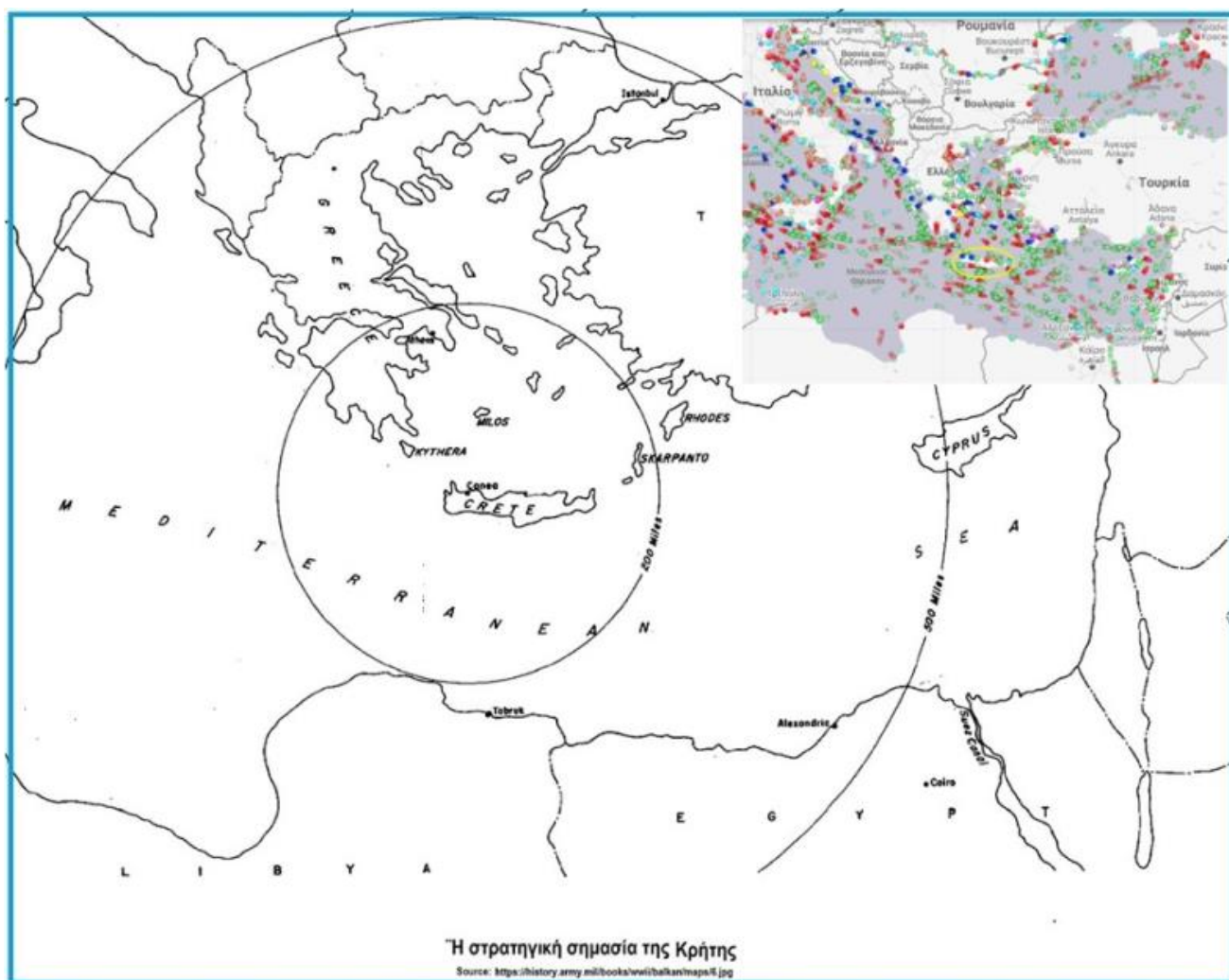


Οι πρώτοι νεκροί της Μάχης της Κρήτης έπεσαν στην Αίγινα.

Από Αντιναύαρχο (εα) Ηρακλή Καλογεράκη

Πριν φτάσουμε στην άγνωστη σε πολλούς ιστορία, θεωρώ υποχρέωση μου να αναφερθώ περιληπτικά στη Μάχη της Κρήτης που κατά πολλούς ιστορικούς, άλλαξε την πορεία του Β'ΠΠ.

Η Κρήτη είχε και έχει, ιδιαίτερη στρατηγική αξία, αφού λόγω της θέσης της στην Ανατολική Μεσόγειο αφενός μπορεί να ελέγξει όλες τις αεροπορικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες και αφετέρου μπορεί να φιλοξενήσει βάσεις, αεροδρόμια και λιμάνια, για υποστήριξη αεροναυτικών επιχειρήσεων στην Νοτιοανατολική Ευρώπη και Ανατολική Μεσόγειο.



Για τους λόγους αυτούς έπρεπε, μετά την κατάληψη της Ελλάδας από τους Γερμανούς, να καταληφτεί και η Κρήτη, προκειμένου να υλοποιηθούν τα επεκτατικά σχέδια που οι Γερμανοί είχαν. Βλέπετε, η Κρήτη τους ήταν απαραίτητη για να εξασφαλίσουν τις πετρελαιοπηγές και τα διυλιστήρια στη περιοχή Ριοεξτί της Ρουμανίας που είχαν κυριεύσει, για να εξασφαλίσουν τα νώτα τους κατά τις μελλοντικές τους επιχειρήσεις στη Ρωσία και επίσης για να έχουν ορμητήρια κοντά στη Μέση Ανατολή και στην Αφρική.

Έτσι, την 25η Απριλίου εξέδωσε την Επιχειρησιακή Οδηγία 28, που πήρε σκόπιμα το όνομα της από τον πιο γρήγορο αρχαίο Θεό και ονομάστηκε «**Επιχείρηση ΕΡΜΗΣ**».



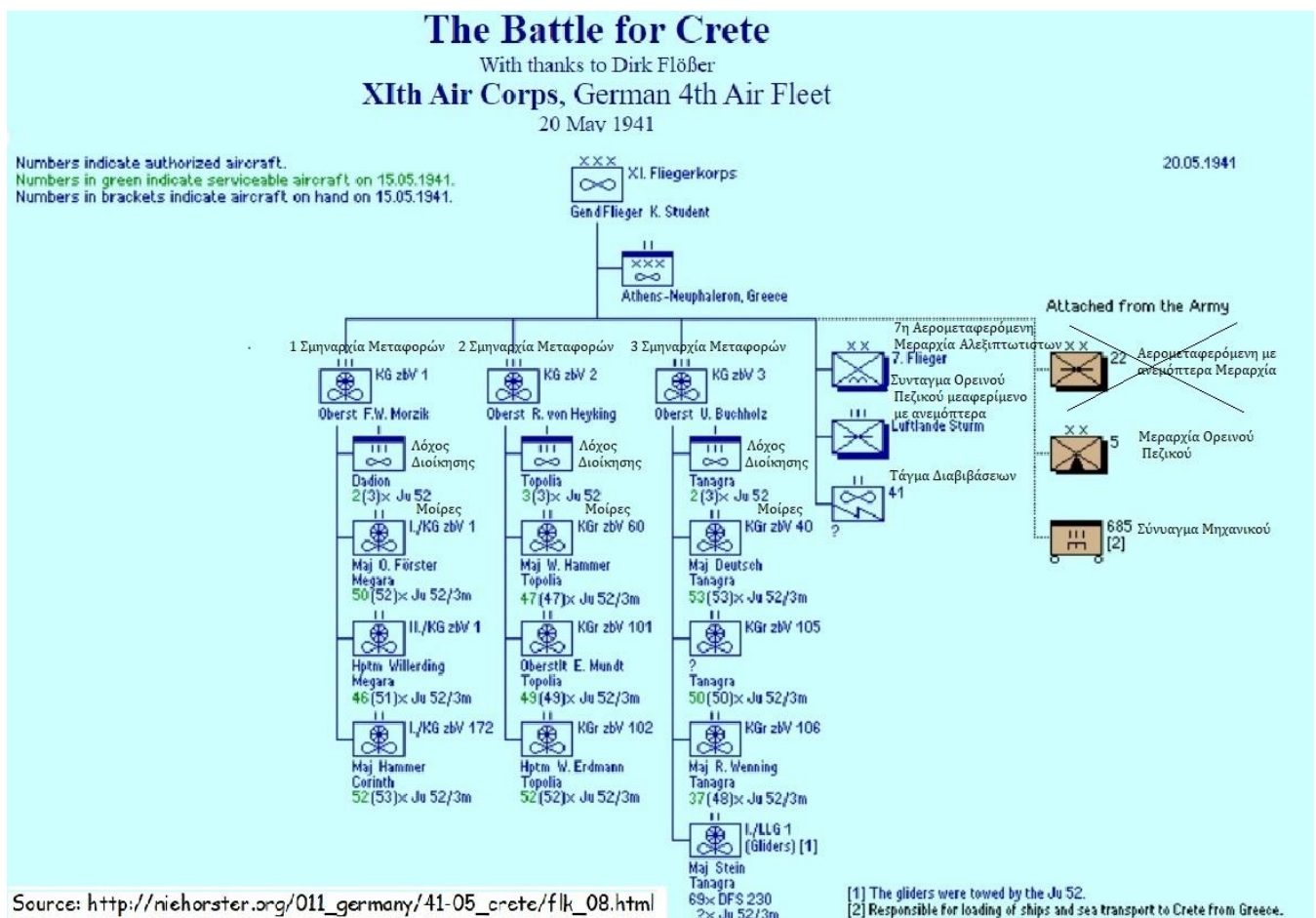
Η **4η Αεροπορική Διοίκηση**, ήταν αυτή που θα εκτελούσε την επιχείρηση και περιλάμβανε δύο αεροπορικά Σώματα, το **VIII (8ο)** και το **XI (11ο)**.

β. Το 11ο Αερομεταφερόμενο Σώμα υπό την διοίκηση του Πτεράρχου Kurt Student, ήταν αυτό που θα πραγματοποιούσε την εισβολή και είχε τις πλέον αξιόμαχες αερομεταφερόμενες δυνάμεις της Γερμανίας, καθώς και τα αεροπλάνα που θα τους μετέφεραν. Οι μονάδες του **11ου Αερομεταφερόμενου Σώματος** ήταν:

β. Η 7η Μεραρχία Αλεξιπτωτιστών υπό τη Διοίκηση του Υποπτεράρχου **Süssmann** σχηματίστηκε από την πρώην 1η Μεραρχία Αλεξιπτωτιστών πού δημιούργησε ο Πτέραρχος Στουντέντ και η οργάνωση της φαίνεται στο οργανόγραμμα:

Στις αερομεταφερόμενες δυνάμεις του Ορεινού Πεζικού της 4ης Αεροπορικής Δύναμης, η **22η Αερομεταφερόμενη Μεραρχία Ορεινού Πεζικού**, ήταν ειδικά εκπαιδευμένη στην αποβίβαση από αεροσκάφη και στην άμεση είσοδο στη μάχη. Όμως, δυστυχώς για τον Πτέραρχο Στουντέντ, αυτή η καλά εκπαιδευμένη αερομεταφερόμενη Μεραρχία (**22η Ορεινή Μεραρχία**) εστάλη από την Γερμανική Ανώτατη Διοίκηση (OKW) στο Ploesti της Ρουμανίας για να καταλάβει και να ασφαλίσει τα κοιτάσματα πετρελαίου και ως εκ τούτου δεν προλάβαινε να λάβει μέρος στη Μάχη της Κρήτης. Τότε, η OKW, θεωρώντας εσφαλμένα ότι κάθε Ορεινή Μεραρχία, είναι καλή για όλες τις μορφές επιχειρήσεων, διέταξε την 12η Στρατιά να στείλει σε αντικατάσταση της, την **5η Ορεινή Μεραρχία** υπό τον Αντιστράτηγο Τζούλιους Ρίνγκελ που είχε 14.000 στρατιώτες. Από αυτούς άλλοι ήλθαν από την Αυστρία και άλλοι από την Ηπειρωτική Ελλάδα όπου ήδη επιχειρούσαν.

Οι στρατιώτες που ήλθαν από την Αυστρία, ήταν στην πλειονότητα τους νέοι αλεξιπτωτιστές, νέοι στην ηλικία και το κυριότερο άπειροι. Δεν είχαν ποτέ εμπλακεί σε πολεμική επιχείρηση ενώ οι περισσότεροι δεν είχαν καν πετάξει με αεροπλάνο. Μόνο αυτοί που ήταν ήδη στην Ελλάδα και πολεμούσαν, είχαν κάποια πολεμική εμπειρία, αλλά δεν είχαν λάβει κάποια εκπαίδευση σε επιχειρήσεις με αεροπλάνο.



Τα αεροπορικά μέσα του 11^{ου} Αερομεταφερόμενου Σώματος φαίνονται στη προβολή και συνολικά για την κατάληψη της Κρήτης είχαν διατεθεί 1.252 αεροπλάνα και περίπου 23.000 στρατιώτες, ενώ οι Ιταλοί είχαν υποσχεθεί να συνεισφέρουν περί τους 3.000 στρατιώτες.

Ειδικότερα, τα μεταγωγικά αεροπλάνα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν μόνο δύο τύπων.

Το μεταγωγικό Γιούγκερς Ju 52/3m, ένα 3κινητήριο αεροσκάφος με πλήρωμα δύο



Φωτογραφία 8, Το μεταγωγικό Ju 52/3m.
Source: https://www.wikivand.com/wiki/Junkers_Ju_52

χειριστών και ενός ασυρματιστή, το οποίο μπορούσε να μεταφέρει έως και 18 πλήρως εξοπλισμένους στρατιώτες και επίσης είχε τη δυνατότητα να ρυμουλκεί για

επιθετικές αποστολές ένα ανεμόπτερο.

Το ανεμοπλάνο DFS 230 ήταν ένα 10 θέσιο μεταγωγικό ανεμόπτερο, που χρησιμοποιήθηκε



German Tactical Assault Glider DFS 230. Φωτογραφία από <https://www.themodellingnews.com/2018/04/bronco-models.html>



ευρέως σε επιθετικές επιχειρήσεις. Ήταν αυτό που χρησιμοποιήθηκε όπως θα δούμε μετά στη Μάχη της Κρήτης και επίσης, λίγες μέρες πριν, στην κατάληψη του Ισθμού Κορίνθου. Ήταν ένα μονοπλάνο χωρίς μηχανή, με τα φτερά ψηλά, με ένα πτερύγιο διευθύνσεως και ένα ανόδου-καθόδου, στην ουρά.

Η άτρακτος του ήταν από μια ελαφριά σωληνοειδή μεταλλική κατασκευή, όπως και τα πέδιλα ολίσθησης του (skid). Τα φτερά και τα πτερύγια κλίσης (φλάπς)

ήταν από ξύλο, ενώ όλο ήταν καλυμμένο με ύφασμα. Στο πιλοτήριο, είχε όλα τα βασικά όργανα πτήσης (ταχύμετρο, πυξίδα, υψόμετρο, γωνιοδείκτες πεδαλίων, κλινόμετρα).

Το βάρος του ήταν 860 κιλά ενώ το μέγιστο βάρος για την απογείωση ήταν 2,100 κιλά που σημαίνει πως εκτός από τον πιλότο, μπορούσε να μεταφέρει 9 άτομα με πλήρη εξοπλισμό και ένα φορτίο 270 κιλών.

Το φορτίο έμπαινε σε δοχεία τα οποία τοποθετούσαν κάτω από τα καθίσματα και σε ένα μικρό χώρο μπροστά ή πίσω. Όλα αυτά βέβαια έπρεπε να γίνουν μετά από προσεχτικούς

υπολογισμούς, λόγω ευστάθειας. Τα τελευταία 4 καθίσματα ήταν προσθαφαιρούμενα σε περίπτωση που χρειαζόταν να μπει παραπάνω φορτίο. Γενικά, ένα ανεμόπτερο μπορούσε να μεταφέρει για παράδειγμα μόνο 4 υποπολυβόλα με 48 γεμιστήρες, 10 πιστόλια, 92 χειροβομβίδες και 12 κιλά εκρηκτικά.

Οι 9 επιβάτες, σε μερικούς τύπους κάθονταν σε ένα μακρύ και στενό παγκάκι στη μέση της ατράκτου με τους μισούς στραμμένους προς τη δεξιά πλευρά και τους άλλους αριστερά ενώ σε άλλους τύπους σε καθίσματα σαν λεωφορείου το ένα πίσω από το άλλο.

Η είσοδος και η έξοδος γινόταν από τη μια μόνο πλαϊνή πόρτα ο δε πρώτος στη σειρά μπορούσε να χειριστεί το πολυβόλο που υπήρχε εκεί. Τα εφεδρικά πυρομαχικά αποθηκεύονταν σε δοχεία ακριβώς πίσω από το κάθισμα του πιλότου και ένα χτύπημα έστω και από σφαίρα σε αυτό το σημείο, μπορούσε να ανατινάξει το ανεμόπτερο. Συνέβη στη Κρήτη και επίσης ένα άλλο ανεμόπτερο ανατινάχθηκε σκόπιμα από το πλήρωμά του για να μην περιέλθει στον εχθρό.

Επειδή αυτό δεν είχε μηχανή, το ρυμουλκούσε με ένα ειδικό νάιλον σχοινί ή συρματόσχοινο



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1523-35A
Foto: Stocker, Dr. I 1949

Source: https://www.wikiwand.com/en/DFS_230

Φωτογραφία 23: Δύο DFS 230 εν πτήση, ρυμουλκούμενα από 2 Junkers Ju 87

ένα άλλο αεροπλάνο, μέχρι τη περιοχή ενδιαφέροντος. Μετά απελευθερωνόταν από το ρυμουλκό και καταδυόταν με ολίσθηση, έχοντας μια μεγάλη γωνία (καμιά φορά μέχρι και 80°) προκειμένου να προσγειωθεί με ακρίβεια σε μια ακτίνα 20 μόνο μέτρων από τον στόχο.

Τα σχοινιά ρυμούλκησης ήταν μήκους 40, 60, 80, ή 120 μέτρων, ανάλογα με το μήκος

του διαδρόμου απογείωσης και των καιρικών συνθηκών. Όσο πιο μακρύ ήταν το καλώδιο, τόσο καλύτερη ήταν η συμπεριφορά του στον αέρα. Αν αναμενόταν κακές καιρικές συνθήκες, χρησιμοποιούσαν μια πολύ μικρή άκαμπτη ράβδο, που συνδεόταν με ένα αρθρωτό σύνδεσμο στο ρυμουλκό αεροσκάφος.

Παράλληλα με το σχοινί ρυμουλκήσεως, υπήρχε και ένα τηλεφωνικό καλώδιο, ώστε να επικοινωνεί το ρυμουλκό με το ρυμουλκούμενο.

Ο διάδρομος απογείωσης που απαιτείτο, ήταν η κανονική διαδρομή απογείωσης του Γιούγκερς 52 συν το μήκος του χρησιμοποιούμενου σχοινοίου ρυμούλκησης και του ανεμόπτερου, δηλ. περίπου 800 γιάρδες.

Το ύψος πτήσεως ήταν μέχρι 10.000 πόδια (γιατί δεν υπήρχε παροχή οξυγόνου) το δε ύψος απελευθέρωσης του ήταν από 3.000 μέχρι 16.000 πόδια, ανάλογα με τον άνεμο. Αξιοσημείωτο ήταν ότι, το ανεμόπτερο μπορούσε να προσγειωθεί οπουδήποτε υπήρχε επίπεδη επιφάνεια 15 - 45 μέτρων. Αν το έδαφος αναμενόταν να είναι ολισθηρό, τότε τυλιγόταν στα πέδιλα του ένα ειδικό αγκαθωτό συρματόσχοινο.

Η ασφαλέστερη πτήση ήταν, όταν το ανεμόπτερο πετούσε λίγο πιο ψηλά και πίσω από το αεροπλάνο, με το σχοινί ρυμούλκησης να μην είναι τεντωμένο, αλλά με κοιλιά. Κατά την πτήση τους, τα «σχοινιά» ρυμούλκησης, συχνά υπερφορτώνονταν ή καταπονούνταν και έσπαγαν. Συνήθως αυτό συνέβαινε μετά από μια απότομη στροφή ή όταν το σχοινί χαλάρωνε και μετά τεντωνόταν απότομα.

Ο μηχανισμός απελευθέρωσης, αποτελείτο από ένα απλό γάντζο ράμφους παπαγάλου. Το σχοινί απελευθερωνόταν κυρίως από τον πιλότο του ανεμόπτερου, αλλά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, μπορούσε να απελευθερωθεί και από το ρυμουλκό αεροσκάφος. Σε επιχειρήσεις που βασιζόταν στον αιφνιδιασμό, αυτό θα έπρεπε να απελευθερωθεί σε πολύ μεγάλη απόσταση πριν από τον στόχο, ώστε ο ήχος του ρυμουλκού αεροσκάφους να μην ακουστεί και προειδοποιήσει τον εχθρό.

Με την έναρξη του Β' ΠΠ η Γερμανία είχε **186.000** εκπαιδευμένους πιλότους ανεμοπτέρων σε σχέση π.χ. με την Αμερική που είχε μόνο 384.

Τα ανεμόπτερα γενικά, απέδειξαν την αξία τους από τις πρώτες μέρες του Β'ΠΠ στο Βέλγιο και έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην επιχείρηση κατάληψης του οχυρού Fort Eben-Emael, το 1940, όπου κανείς δεν αντιλήφτηκε την επέλαση των Γερμανών. Αυτή η αθόρυβη και επιτυχημένη προσέγγιση ήταν που ώθησε στην ανάπτυξη του και από άλλες χώρες. Στις ΗΠΑ μόνο, βγήκαν από τις γραμμές παραγωγής πάνω από 1 εκατομμύριο ανεμόπτερα. Αργότερα όπως θα δούμε, χρησιμοποιήθηκε από τους Γερμανούς με επιτυχία στη Μάχη της Κρήτης και επίσης στην επιτυχή διάσωση του Μουσολίνι.

Η προετοιμασία και η μετακίνηση των δυνάμεων για την κατάληψη της Κρήτης.

Με το που καταλήφθηκε η Ελλάδα στις 27 Απριλίου, ξεκίνησαν οι μετακινήσεις προσωπικού, υλικού και εφοδίων. Η μετακίνηση των μονάδων του 11ου Αερομεταφερόμενου Σώματος ξεκίνησε σταδιακά από τη Γερμανία από την **26η Απριλίου 1941**.

Τα ανεμοπλάνα αποσυναρμολογήθηκαν, μπήκαν σε κιβώτια στα τραίνα και μετακινήθηκαν προς την Ελλάδα με κάθε **μυστικότητα**. Η επιτυχία της όλης επιχείρησης, βασιζόταν στον «αιφνιδιασμό».

Τα τραίνα, το κύριο μέσο μαζικών μετακινήσεων τότε, διήλθαν μέσα από πεδία μαχών, από περιοχές με κατεστραμμένες υποδομές και πέρασαν μέσω Αυστρίας, Ουγγαρίας, Αράντ και Κραϊόβα της Ρουμανίας για να φτάσουν στη Σόφια της Βουλγαρίας. Στη συνέχεια, με φορτηγά

αυτοκίνητα μετακινήθηκαν προς τη Θεσσαλονίκη, όπου αφίχθηκαν στις **2 Μαΐου 1941**. Όλα τα ανεμοπλάνα είχαν φτάσει μέχρι τις **12 Μαΐου** και αμέσως μόλις τα συναρμολογούσαν, αεροπλάνα Ju 52 τα ρυμουλκούσαν και τα πήγαιναν στα αεροδρόμια της Τανάγρας και της Ελευσίνας.

Εν τω μεταξύ τα Ελληνικά αεροδρόμια που είχαν υποστεί ζημιές από τον πόλεμο, επισκευαζόταν με γοργό ρυθμό για να υποδεχτούν τα πάνω από χίλια αεροπλάνα της

επιχείρησης.

Τα αεροπλάνα του 8ου Αεροπορικού Σώματος (Μαχητικά και βομβαρδιστικά) είχαν έλθει στην Ελλάδα πολύ ενωρίτερα και είχαν επιλέξει τα αεροδρόμια με τους πιο σκληρούς διαδρόμους. Έτσι έμειναν για τα μεταγωγικά, τα αεροδρόμια με τους χωμάτινους διαδρόμους. Στον παραπλεύρως πίνακα φαίνεται η κατανομή των αεροσκαφών στα αεροδρόμια.

Πίνακας 2: Κατανομή αεροσκαφών σε αεροδρόμια για την Μάχη της Κρήτης		
Είδος	τύπος	αεροδρόμιο
Μονοκινήτρια μαχητικά	Bf 109	Άργος, Κόρινθος, Μολάοι, Μήλος
Μαχητικά μεγάλης εμβέλειας (2κινήτρια)	Bf 110	Αρχικά πήγαν στη Θεσσαλονίκη (Σέδες) και μετά μεταστάθμευσαν στο Άργος, Κόρινθο, Αθήνα και Ρόδο
Βομβαρδιστικά καθετού εφόρμησης	Ju 87 (stukas) Hs 123	Άργος, Κόρινθος, Μολάοι, Μήλος και Κάρπαθος
Βομβαρδιστικά Μεγάλης εμβέλειας & Αναγνωριστικά	He 111 Ju 88	Αρχικά πήγαν στη Θεσσαλονίκη (Σέδες και Μίκρα) και μετά μεταστάθμευσαν για την επιχείρηση σε αεροδρόμια της Αθήνας (Ελευσίνα-Μενίδι), Ρόδου (Γαδουρά) και 40 Ju 88A στη Βεγγάζη της Λιβύης. Επίσης ήταν και στο Κρομονο και Πλοειν της Βουλγαρίας
Βομβαρδιστικά ελαφρά	Do 17	Αρχικά πήγαν στη Θεσσαλονίκη (Σέδες) και μετά Αθήνα (Τατόι)
Μεταγωγικά αεροσκάφη	Ju 52/3m (18 στρατιώτες) DFS 230 (10 στρατιώτες)	Αρχικά πήγαν στη Θεσσαλονίκη (Σέδες και Μίκρα) και μετά μεταστάθμευσαν για την επιχείρηση στα αεροδρόμια Αμφίκλεια (Δαδίων), Τανάγρα, Τοπόλια (Κάστρο), Αθήνα (Ελευσίνα, Μενίδι), Μέγαρο, Κόρινθος
Έρευνας Διάσωσης	Do 24	Σκαρμαγκάς

Στις **13 Μαΐου**, είχε πλέον ολοκληρωθεί η συγκέντρωση της δύναμης στην Ελλάδα. Οι στρατιώτες, τακτοποιήθηκαν σε σκηνές που έστησαν δίπλα στους διαδρόμους των αεροδρομίων, ενώ ο Διοικητής Πτέρων Στουντέντ με το επιτελείο του, εγκατέστησαν το στρατηγείο τους, στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» στο Σύνταγμα.

Στις **15 Μαΐου**, όλα τα αεροπλάνα και ανεμοπλάνα, με τους στρατιώτες που θα επιχειρούσαν, ήταν στις προβλεπόμενες θέσεις και έτοιμοι για δράση. Συνεχώς δε, γινόταν συσκέψεις, εκπαιδεύσεις και επίλυση των παρουσιαζόμενων προβλημάτων.

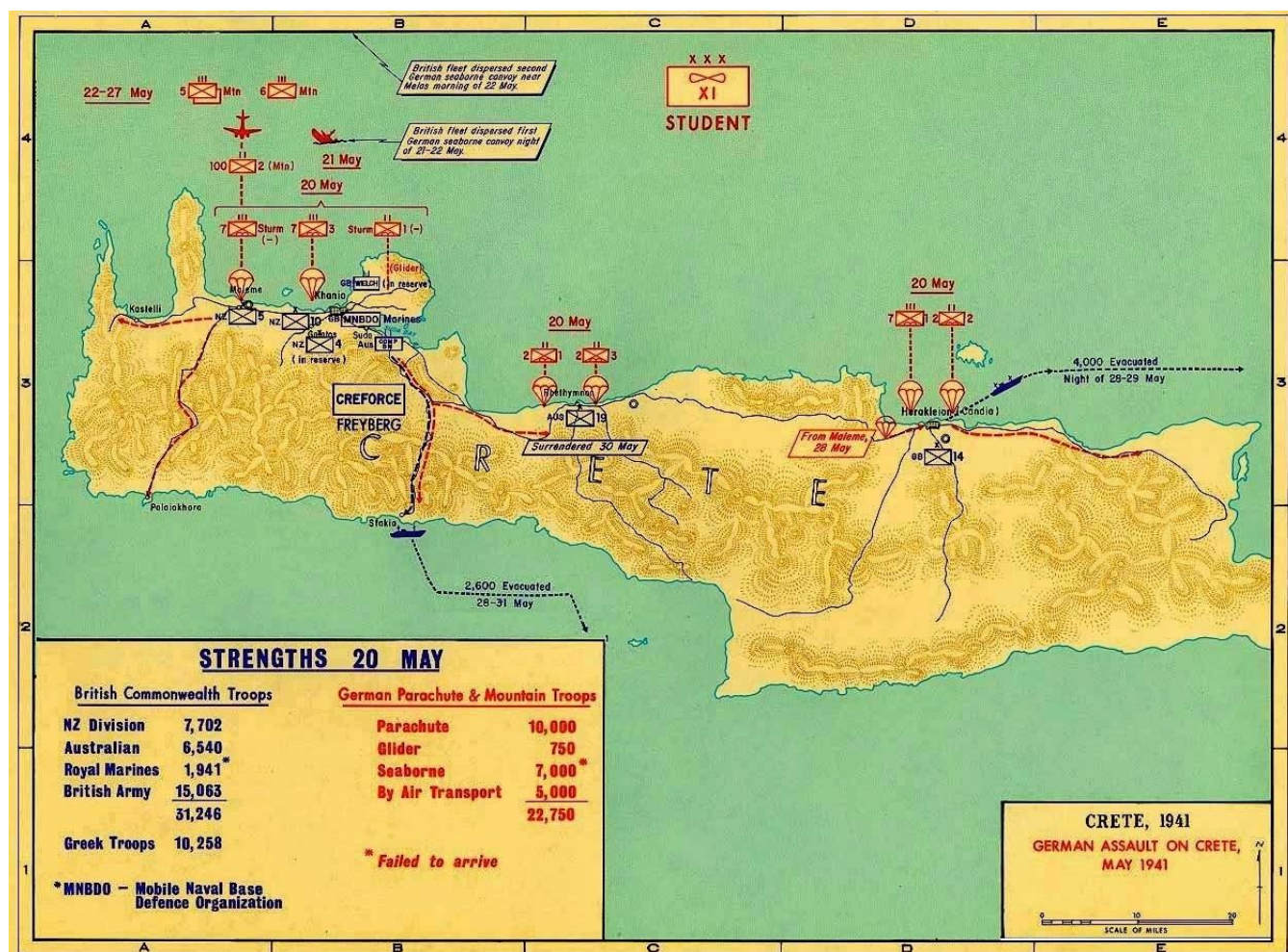
Σε αρκετά αεροδρόμια διαπιστώθηκαν προβλήματα που θα δημιουργούσαν καθυστερήσεις, αφενός επειδή είχαν χωμάτινους διαδρόμους και αφετέρου, γιατί δεν είχαν υποδομές για υποστήριξη του τόσο μεγάλου αριθμού στρατιωτών. Επίσης υπήρχαν και ελλείψεις στα καύσιμα των αεροσκαφών, επειδή το πετρελαιοφόρο «Rondine» που έφερνε μέσω Αδριατικής, 5.000 τόνους κηροζίνης, καθυστέρουσε να φτάσει.

Έτσι, ενώ η εκστρατεία κατά της Κρήτης σχεδιαζόταν να γίνει στις **17 Μαΐου**, αυτή αναβλήθηκε για την **20η Μαΐου 1941** και αυτή η αναβολή, ήταν μια δυσάρεστη απόφαση γιατί σύμφωνα με τα σχέδια, η Επιχείρηση ΕΡΜΗΣ έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι τα τέλη Μαΐου, διαφορετικά θα έπρεπε να ακυρωθεί.

Η Επιχείρηση "Barbarossa" (εισβολή στη Ρωσία), **δεν θα έπρεπε** να καθυστερήσει λόγω της εισβολής αυτής στην Κρήτη.

Ας δούμε τώρα το σχέδιο δράσης για τη Μάχη της Κρήτης

Το πρωί της 19ης Μαΐου 1941, ο Πτέραρχος Στουντέντ, συγκέντρωσε τους Διοικητές των δυνάμεων που θα λάμβαναν μέρος, στην αίθουσα χορού του ξενοδοχείου «Μεγάλη Βρετανία» και εκεί τους ενημέρωσε για το σχέδιο της επιχείρησης ΕΡΜΗΣ. Ήταν η τελική σύσκεψη για την επιχείρηση.



Χάρτης 8: Χάρτης θέσεων μαχόμενων δυνάμεων στη Κρήτη

Στον τοίχο της αίθουσας υπήρχε ένας μεγάλος ανάγλυφος χάρτης της Κρήτης, ενώ ένοπλοι φρουροί και πράκτορες της Γκεστάπο κυκλοφορούσαν στους διαδρόμους, έξω από τη κλειστή αίθουσα. Ήθελαν πλήρη μυστικότητα για να αιφνιδιάσουν τους υπερασπιστές της Κρήτης.

Στη σύσκεψη αυτή έγινε μια ανακεφαλαίωση των δράσεων κάθε ομάδας, καθορίστηκαν οι τελευταίες λεπτομέρειες της επίθεσης και εδόθησαν οι απαραίτητες οδηγίες.

Ο πτέραρχος Στουντέντ, με ενθουσιασμό και αυτοπεποίθηση ανέπτυξε σε όλους το σχέδιο δράσης, που σε γενικές γραμμές ήταν όπως και στη Νορβηγία και στην Ολλανδία. Η επιχείρηση θα ξεκινούσε με ένα, σφοδρό και επί μια ώρα, αεροπορικό βομβαρδισμό των τριών αεροδρομίων και της Σούδας. Μετά θα προσγειωνόταν, όσο πιο κοντά γινόταν στις κύριες

θέσεις (πυροβολεία, κεραιές, διοικητήρια κ.α.), με τα ανεμόπτερα οι «Αλπινιστές» για να τα καταστρέψουν ή κυριεύσουν γρήγορα. Σχεδόν ταυτόχρονα, θα προσγειωνόταν και οι αλεξιπτωτιστές που θα δημιουργούσαν την περιμετρική άμυνα και θα εξασφάλιζαν την περιοχή, ώστε στη συνέχεια να έλθουν και να προσγειωθούν με ασφάλεια, τα μεταφορικά αεροσκάφη που θα έφερναν τις ενισχύσεις, τα όπλα, τα πυρομαχικά και τα εφόδια.

Έπρεπε λοιπόν να καταληφθούν πάση θυσία, τα αεροδρόμια του νησιού και να αποκοπούν οι επικοινωνίες.

Οι άνδρες της 7ης Μεραρχίας Αλεξιπτωτιστών, είχαν κατανεμηθεί σε 3 ομάδες κρούσεως, τη Δυτική, τη Κεντρική και την Ανατολική και είχαν όλες σαφείς οδηγίες δράσης.

Φωτογραφία 4: Ομάδες Κρούσης της 7ης Αερομεταφερόμενης Μεραρχίας για τη Μάχη της Κρήτης			
Ομάδα Κρούσης	Δυτική (Gruppe West)	Κεντρική (Gruppe Mitt)	Ανατολική (Gruppe Ost)
Κωδικό όνομα	Comet	Mars	Orion
Διοικητής	Υποστράτηγος Eugen Meindl 	Υποστράτηγος Wilhelm Süssmann 	Συνταγματάρχης Bruno Bräuer 
	Φωτογραφία 10: Ο Generalmajor Eugen Meindl Πηγή φωτογραφίας: https://www.wikiwand.com/en/Eugen_Meindl	Generalleutnant Wilhelm Süssmann Πηγή φωτογραφίας: https://www.thefifthfield.com/quiet-flows/luftwaffe	Colonel Bruno Bräuer Πηγή φωτογραφίας: https://www.wikiwand.com/en/Bruno_Br%C3%A4uer
Περιοχή δράσης	Αεροδρόμιο Μάλεμε	Χανιά, Σούδα, Κοιλάδα φυλακών Αγιάς, Αεροδρόμιο Ρεθύμνου	Αεροδρόμιο Ηράκλειο

Η επίθεση θα εκδηλωνόταν στις 7 το πρωί με την **Δυτική ομάδα** να καταλαμβάνει το αεροδρόμιο του Μάλεμε, με επίθεση από ανεμόπτερα και τους αλεξιπτωτιστές του 1ου Τάγματος. Αμέσως μετά θα έφταναν και τα υπόλοιπα 3 τάγματα της επίλεκτης Μεραρχίας που θα έπεφταν με αλεξίπτωτα από τα Ju-52 για να περικυκλώσουν το αεροδρόμιο και να το ασφαλίσουν.

Ταυτόχρονα, η **Κεντρική Ομάδα Κρούσης** (Gruppe Mitte) υπό τον Υποπτέραρχο W. Süssman, θα προσγειωνόταν με τα ανεμόπτερα στον κόλπο της Σούδας και στη περιοχή των Χανίων. Στόχος τους θα ήταν να απομονώσουν τη Ναυτική Βάση από την πρωτεύουσα του νησιού, προκειμένου να εξουδετερώσουν τη δομή διοίκησης των Συμμάχων και να αποκόψουν τις επικοινωνίες. Στη συνέχεια, θα επιτίθεντο στο αεροδρόμιο Ρεθύμνου.

Εφόσον όμως, η κύρια ενέργεια της αρχικής επίθεσης, ήταν στο αεροδρόμιο του Μάλεμε, ο Süssman, που είχε αρκετές δυνάμεις, θα έστελνε βοήθεια και εκεί. Αργότερα, το απόγευμα, θα ακολουθούσε το 1ο και 3ο Τάγμα του 2ου Συντάγματος Αλεξιπτωτιστών.

Η **Ανατολική ομάδα** (Gruppe Ost) που αποτελείτο από το 2ο Τάγμα του 2ου Συντάγματος Αλεξιπτωτιστών και το 1ο Σύνταγμα Αλεξιπτωτιστών, υπό τη διοίκηση του συνταγματάρχη Bruno Bräuer, θα καταλάμβαναν το αεροδρόμιο του Ηρακλείου με τους Αλεξιπτωτιστές.

Οι τελικές προετοιμασίες

Μετά την τελική αυτή ενημέρωση, οι διοικητές επέστρεψαν στις μονάδες τους και επέβλεψαν την προετοιμασία που είχε ήδη αρχίσει.

Στα αεροδρόμια, τα πληρώματα εδάφους εργάστηκαν πυρετωδώς και τοποθέτησαν τα αεροπλάνα στη σειρά (τροχοδρόμους) δίπλα στους διαδρόμους απογείωσης, προκειμένου να διευκολυνθεί η ταχεία τους αναχώρηση. Αμέσως μετά, ξεκίνησε η φόρτωση των εφοδίων και των επιπλέον πυρομαχικών.



Πηγή φωτο: Wikwand - [Battle of Crete](#)

<https://dokument.pub/operation-mercury-the-battle-for-crete-welcome-to-the-flipbook-pdf.html>

Στρατιώτες της 7ης Αερομεταφερόμενης Μεραρχίας επιβιβάζονται στα αεροπλάνα για την Μάχη της Κρήτης

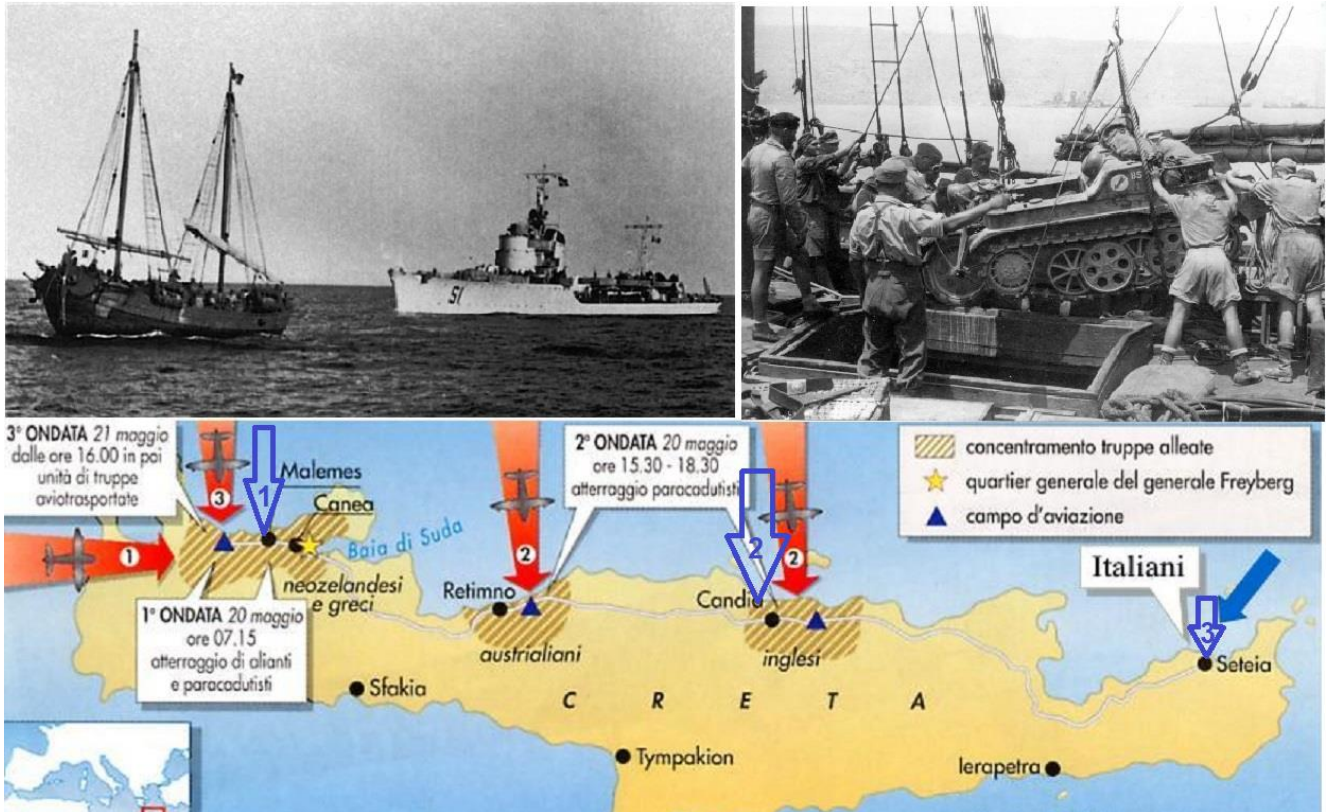
Στη συνέχεια, οι στρατιώτες ετοίμασαν τα ατομικά τους όπλα και εφόδια, που δεν μπορούσαν να είναι και πολλά και τα πήγαν στα αεροπλάνα/ανεμοπλάνα τους.

Τα επιπλέον όπλα και πυρομαχικά, είχαν μπει σε κιβώτια για να μεταφερθούν ξεχωριστά. Μετά πήγαν όλοι να ξεκουραστούν.

Στο λιμάνι του Πειραιά και Χαλκίδας, υπήρχαν 7 φορτηγά πλοία χωρητικότητας 300 τόνων το καθένα και 63 μικρότερα σκάφη (καΐκια μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα), τα οποία επρόκειτο να σχηματίσουν δύο νηοπομπές για την Κρήτη, που θα συνοδευόταν από Ιταλικά αντιτορπιλικά και τορπιλοβόλα.

Τα πλοία αυτά των νηοπομπών, είχαν κατασχεθεί κατά την Γερμανική εισβολή και η φόρτωση τους είχε ήδη ξεκινήσει. Θα μετέφεραν ένα τάγμα της 6ης Ορεινής Μεραρχίας, τις ομάδες υποστήριξης και τον εξοπλισμό της 7ης Αερομεταφερόμενης Μεραρχίας που δεν μπορούσε να

μεταφερθεί με τα αεροπλάνα. Επίσης θα μετέφεραν τα ζώα και τον εξοπλισμό της 5ης Ορεινής Μεραρχίας, τα τρόφιμα, τα καύσιμα και τα πυρομαχικά.



Στα 7 μεγαλύτερα πλοία είχαν μπει τα τανκς, τα αντιαεροπορικά και αντιαρματικά πυροβόλα, ο βαρύς εξοπλισμός, τα πυρομαχικά, τα καύσιμα, τα τρόφιμα και άλλες προμήθειες.

Η εισβολή για την κατάληψη της Κρήτης



<https://collection.nam.ac.uk/detail.php?acc=1992-04-214-6>

Η αντίστροφη μέτρηση για την μεγαλύτερη στην ιστορία από αέρος επίθεση, με σκοπό την κατάληψη της Κρήτης ξεκίνησε με το μπάκε η 20η Μαΐου 1941.

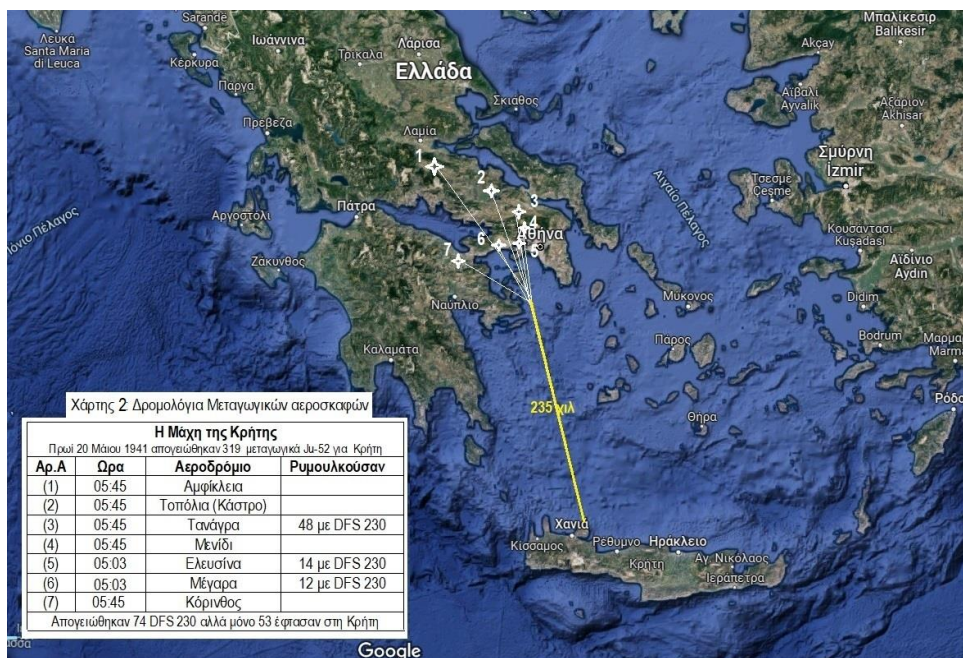
Πολύ πριν ξημερώσει, στις 02:35, απογειώθηκαν πρώτα τα βομβαρδιστικά και τα συνοδά καταδιωχτικά.

Τα μεταγωγικά JU-52 με τους αλεξιπτωτιστές και τα ανεμοπλάνα απογειώθηκαν στις 04:45 από τα αεροδρόμια Αμφίκλειας, Τοπόλια (Κάστρου) και Τανάγρας και στις 05:03 από την Ελευσίνα, Μενίδι και Κόρινθο.

Στα περισσότερα αεροδρόμια, επειδή είχαν χωμάτινους διαδρόμους όπως προαναφέραμε, αμέσως παρουσιάστηκαν σημαντικές

καθυστερήσεις λόγω της σκόνης που εκτοξευόταν από τις έλικες του προπορευόμενου αεροσκάφους και χρειάστηκαν πάνω από δύο ώρες μέχρι να απογειωθεί όλη η δύναμη.

Στην Ελευσίνα, παρουσιάστηκε σύγχυση μετά την απογείωση του πρώτου ανεμοπλάνου στις



05:03 γιατί ένα φορτηγό πάτησε το σχοινί ρυμούλκησης του δεύτερου και ένα άλλο βγήκε εκτός διαδρόμου. Έτσι το δεύτερο απογειώθηκε στις 05:25 και μετά ακολούθησαν τα άλλα. Μέχρι δε να σηκωθούν όλα τα ρυμουλκά με τα ανεμοπλάνα, τα πρώτα έκαναν κύκλους πάνω

από το αεροδρόμιο. Σε όλα τα αεροδρόμια, τα μεταγωγικά έκαναν για περίπου 2 ώρες κύκλους από πάνω με αναμμένα τα φώτα, γιατί περίμεναν μέχρις ότου όλη η δύναμη ήταν στον αέρα, για την εκκίνηση.

Στα ανεμοπλάνα που ξεκίνησαν από την Τανάγρα, σύμφωνα με χειριστή που αιχμαλωτίστηκε, λόγω του περιορισμένου διαδρόμου χρησιμοποιήθηκε το μικρότερο σχοινί ρυμούλκησης (40μ) με αποτέλεσμα να έχουν ανώμαλη πτήση, ενώ σε μερικά κατά τη τελευταία στροφή για την προσέγγιση, έσπασε το σχοινί ρυμούλκησης.

Ο αριθμός των αλεξιπτωτιστών που μεταφέρονταν σε κάθε αεροπλάνο Ju 52 διέφερε ανάλογα με την αποστολή της μονάδας. Κατά γενικό κανόνα μεταφέρονταν 12 αλεξιπτωτιστές και 4 κιβώτια εφοδίων. Κάθε δε κιβώτιο είχε τον εξοπλισμό 3 ανδρών που έπεφτε μαζί ή αμέσως μετά το άλμα του τμήματος και για λόγους εύκολου εντοπισμού τους, τα αλεξίπτωτα των όπλων -πυρομαχικών ήταν άσπρου χρώματος, του ιατρικού εξοπλισμού ήταν ροζ και των στρατιωτών με πράσινα- καφέ στίγματα (παραλλαγής) γιατί θα τα χρησιμοποιούσαν μετά ώστε να αποκρύψουν τα υλικά.

Συνολικά απογειώθηκαν **319** Ju-52 και κατευθυνόταν προς την Κρήτη. Ακολουθούσαν 48 αεροπλάνα από την **Τανάγρα** και 26 από την **Ελευσίνα** και **Μέγαρα**, τα οποία ρυμουλκούσαν τα ανεμοπλάνα.

Τα ανεμοπλάνα πετούσαν σε σμήνη των τριών και κάθε ανεμόπτερο το ρυμουλκούσε ένα Ju. 52. Σε κάθε 5 σμήνη (δηλ 15 ανεμοπλάνα) διατέθηκε, όταν πλησίαζαν την Κρήτη, μια συνοδεία από 12 Messerschmitt 109 (μονοκινητήρια μαχητικά) και 6 Me 110 (δικινητήρια), μέχρι να ολοκληρώσουν την αποστολή τους.



Το ανεμοπλάνο που ρυμουλκούταν από το προπορευόμενο Ju. 52, ήταν ο οδηγός του σχηματισμού, 20 λεπτά μετά την απογείωσή του, έπεσε στο μοναδικό βουνό της Αίγινας, στο Όρος, και δυστυχώς για τους Γερμανούς σε αυτό επέβαινε ο Διοικητής της 7^{ης} Αερομεταφερόμενης Μεραρχίας που ήταν και ο επικεφαλής της Κεντρικής Ομάδας Εφόδου, με όλο το επιτελείο του.

Ένα άλλο ανεμοπλάνο, λίγο μετά την απογείωσή του, απαγκιστρώθηκε και κατέπεσε στο Σαρωνικό. Τα υπόλοιπα ανεμοπλάνα και μεταγωγικά συνέχισαν κανονικά την πτήση τους προς την Κρήτη.

Ας δούμε τώρα τι συνέβη στο μοιραίο ανεμοπλάνο που επέβαινε ο Διοικητής των Αλεξιπτωτιστών



Lieutenant General Wilhelm Süssmann
Φωτογραφία από ανάγνωση του [Chris Pappas](https://www.wikiwand.com/en/DFS_230) στη σελίδα WWII History in Greece

Το πρωί της Δευτέρας 19 Μαΐου, 1 μέρα πριν, ο υπεύθυνος για τις αεροπορικές μεταφορές Αξιωματικός, Σμηναρχος Wilke, επέλεξε τους 5 πιλότους των ανεμοπλάνων που θα ήταν στην ομάδα του Διοικητού, Υποπτεράρχου Süssman.

Αυτοί ήταν ο Σμηναγός Heiner Lange, ο Σμηναγός Gruppe (έφεδρος Σμηναγός που πήρε την θέση του Doge που βρισκόταν στην Τανάγρα), ο Υπαξιωματικός Eugen Moser, ο Υπαξιωματικός Buse, και ο Υπαξιωματικός Lassen.

Το μεσημέρι ο Διοικητής ζήτησε να συναντηθεί με τους πιλότους της ομάδας του και εκεί του προτάθηκε και αποφασίστηκε, πιλότος του ανεμοπλάνου του να είναι, ο Σμηναγός Gruppe.

Την επομένη και λίγο πριν τα ανεμοπλάνα απογειωθούν, ήλθε στον διάδρομο ένα τζιπ που έφερε μερικά κιβώτια με γραφική ύλη του επιτελείου και τις γραφομηχανές. Επειδή όμως δεν υπήρχε χώρος πουθενά, τα έβαλαν πίσω στο πάτωμα και τα έδεσαν.



Φωτογραφία 22: προσωπικό της Luftwaffe φορτώνει ένα DFS 230 για επικείμενη αποστολή, Μάιος 1941
Πηγή: https://www.wikiwand.com/en/DFS_230

Αυτό όμως ήταν μοιραίο, γιατί άλλαξε το κέντρο βάρους του ανεμόπτερου και ήταν μια ενέργεια που δεν έπρεπε να την είχε επιτρέψει ο πιλότος. Έτσι, στο ανεμοπλάνο του Διοικητού μόλις απογειώθηκε, άρχισαν τα προβλήματα, γιατί αυτό δεν μπορούσε να σταθεροποιηθεί και να λάβει τη θέση του.

Το ανεμοπλάνο έπρεπε να πάρει ύψος και δυσκολευόταν, ενώ κάποια στιγμή πήρε απότομα μεγάλο ύψος. Ο πιλότος, προσπάθησε να το φέρει στη σωστή θέση αλλά ήταν αδύνατο. Η ουρά που είχε το επιπλέον βάρος το τραβούσε προς τα κάτω, ενώ το ρύγχος του ανυψωνόταν συνεχώς.

Μετά από άκαρπες προσπάθειες 20 λεπτών, πέρασε κοντά του ένας σχηματισμός 3 βομβαρδιστικών He-111 εκ των οποίων το ένα είχε πολύ μεγάλη ταχύτητα, που πήγαιναν από το Τατόι (Μενίδι) στο Μάλεμε. Το βιαστικό αεροπλάνο είχε καθυστερήσει να απογειωθεί λόγω

μηχανικού προβλήματος και έτσι όταν επισκευάστηκε, απογειώθηκε και πέταξε με **μεγάλη ταχύτητα** για να συνενωθεί με τα υπόλοιπα της ομάδας του που προπορευόταν.

Τα βομβαρδιστικά πέρασαν κοντά, σχεδόν 50μ από τα μεταγωγικά με τα ανεμόπτερα και με τις δύνες που προκλήθηκαν και τις αναταράξεις που υπέστη το ανεμόπτερο με τον διοικητή, μπήκε τέλος στις προσπάθειες του να λάβει τη σωστή θέση για την πτήση. Μάταια ο πιλότος του ρυμουλκού αεροσκάφους Ju 52, προσπάθησε να απομακρυνθεί από τα βομβαρδιστικά και μάλλον χειροτέρεψε την κατάσταση αφού, με τον χειρισμό που έκανε, μια απότομη κάθοδο και μετά άνοδο, το συρματόσχοινο τεντώθηκε και μαζεύτηκε μερικές φορές καταπονώντας το υλικό.

Τα ξύλινα φτερά έσπασαν ενώ το δεξιό, αποσπάστηκε από την άτρακτο. Έτσι, με το βάρος του άνοιξε ο κρίκος πρόσδεσης, το ανεμοπλάνο έκανε μια βουτιά και καρφώθηκε στο Όρος της Αίγινας. Όλοι οι επιβαίνοντες σκοτώθηκαν. **Ήταν οι πρώτοι νεκροί της Μάχης της Κρήτης!**

Το ρυμουλκό αεροσκάφος Ju 52 αφού έκανε μερικές βόλτες πάνω από το σημείο πτώσεως, επέστρεψε στην Ελευσίνα, όπου ο πιλότος του ανάστατος, ζήτησε επίμονα να δουν και να επιθεωρήσουν το σχοινί ρυμούλκησης που ήταν ακόμη κοτσαρισμένο στην ουρά του, για να μην του ζητηθούν ευθύνες. Ήθελε να βεβαιωθούν πως αυτός δεν έκανε κάτι λάθος. Αφού λοιπόν επιθεωρήθηκε, ξανα-απογειώθηκε και συνέχισε την αποστολή του.

Μετά από περίπου 1 ώρα, ένα μικρό αεροπλάνο τύπου Fi 156 Storch, έφτασε στη περιοχή πτώσης, έκανε αρκετούς κύκλους προσπαθώντας να εντοπίσει κατάλληλο χώρο για προσγείωση, αλλά φαίνεται πως δεν βρήκε και αποχώρησε.

Το ανεμοπλάνο σύμφωνα με αυτόπτες μάρτυρες, συντρίφτηκε στο ορεινό αυτό μέρος του «Ελαιώνα» του «Όρους» και η περιοχή που έπεσε, γέμισε αμέσως με τα συντρίμια, όπλα, πυρομαχικά, χαρτιά και γερμανικά μάρκα που ήταν για την μισθοδοσία των στρατιωτών.

Μόλις το περιστατικό αυτό μαθεύτηκε στην Αίγινα, ο Αστυνομικός Διοικητής, έβαλε ένα χωροφύλακα να επιβλέπει την περιοχή μέχρι να έλθουν οι Γερμανοί να παραλάβουν τις σορούς και να μαζέψουν τα χρήματα. Αν γινόταν «πλιάτσικο» οι Αιγινίτες θα υπέφεραν πολύ από τα αντίποινα.

Μετά από λίγες ώρες έφτασε στον Παλιό Προβλήτα του λιμένα της Αίγινας, ένα Γερμανικό περιπολικό σκάφος με 3 ανώτερους αξιωματικούς, με μερικούς Γερμανούς στρατιώτες και με φορτίο άδεια φέρετρα. Αυτοί ήταν και οι πρώτοι ζωντανοί Γερμανοί στρατιώτες που πατούσαν το πόδι τους στην Αίγινα.



**Ο Δήμαρχος Τότης Χατζής(στο κέντρο) με το Δημοτικό Συμβούλιο Αίγινας.
Δεξιά ο Μοίραρχος Διοικητής Χωροφυλακίς**
απο το βιβλίο του Αρ. Φορτούνα "Οι αναμνήσεις μου , Αίγινα 1941-1944)

Με τη βοήθεια του προέδρου της Κοινότητας Τότη Χατζή, του Μοιράρχου Διοικητού της Χωροφυλακίς, ενός ενωμοτάρχη και μερικών κατοίκων, βρέθηκε το μοναδικό αυτοκίνητο του νησιού και ο Μάρκος που ήταν ο οδηγός του. Ήταν το αυτοκίνητο του Ναυτικού Νοσοκομείου Αίγινας, εκεί που σήμερα είναι το ξενοδοχείο Μιράντα, και όλοι μαζί ξεκίνησαν για το Όρος.



φωτογραφία από το αρχείο του Γεωργίου Καραμίτρη



φωτογραφία από το αρχείο της Μελίνας Γαλάτση Καραμίτρη

Λόγω του ότι δεν υπήρχαν καλοί δρόμοι, πήραν τον μοναδικό ασφαλτοστρωμένο δρόμο που οδηγούσε από την Αίγινα στο Οχυρό του Τούρλου και έφτασαν σε κάποιον σημείο. Από εκεί μετακινήθηκαν με μουλάρια και κάρα που τους περίμεναν.

Τους είχε ενημερώσει σχετικά ο πρόεδρος της κοινότητας.

Όταν έφτασαν στο χώρο πτώσεως, οι στρατιώτες έβαλαν τους νεκρούς στα φέρετρα, τα σκέπασαν με γερμανικές σημαίες, μάζεψαν ότι χαρτιά και χρήματα βρήκαν και γύρισαν στο

λιμάνι της Αίγινας για να επιστρέψουν στον Πειραιά. Άφησαν όμως πολλά βαριά αντικείμενα μέχρι και πυρομαχικά. Ο Κώστας Χάνος, νεαρός τότε, που από την ταρατσα του σπιτιού του παρακολουθούσε τα αεροπλάνα που πέταγαν από το πρωί και είχε δει όλο το σκηνικό, αποφάσισε να μεταβεί την επόμενη μέρα με τους φίλους του πάρει «πυρομαχικά» που άκουσε πως υπήρχαν μέσα στα συντρίμια. Το είχαν επιβεβαιώσει άλλωστε μετά το ατύχημα με επίσκεψη τους, οι Σαράντης Γιαννίσης και Νίκος Ανδρώνος, Έτσι την επομένη μέρα, ο Κων. Χάνος με τον Σαράντη Γιαννίση και τον Αριστείδη Γαλάρη, μέσω του ρέματος της «Σκοτεινής» ανέβηκαν στον «Ελαιώνα» του Όρους, βρήκαν να συντρίμια και πήραν πολλές χειροβομβίδες. Στην επιστροφή τους κατέβηκαν από τον Μαραθώνα και στη θάλασσα έκαναν μια δοκιμή λειτουργίας. Οι χειροβομβίδες ήταν σε καλή κατάσταση και έτσι τις έκρυψαν σε μια σπηλιά για να τις χρησιμοποιήσουν αργότερα. Ο Κώστας Χάνος από τον φόβο μην προδοθεί και τον πιάσουν οι Γερμανοί, διέφυγε στη Μέση Ανατολή και κατατάχτηκε στον Ελληνικό Στρατό.



Όλοι οι νεκροί Γερμανοί, ετάφησαν την επομένη μέρα στο Γερμανικό Στρατιωτικό νεκροταφείο που ήταν στην Ραπεντόζα του Διόνυσου. Στη φωτογραφία βλέπετε τον τάφο του Διοικητού της επίλεκτης 7ης Μεραρχίας Αλεξιπτωτιστών, Υποπτεράρχου Βίλεμ Σούσμανν και

του πιλότου του ανεμοπλάνου Σμηναγού Gjurpre. Τα οστά του Σούσμανν παρελήφθησαν από την οικογένεια του το 1951.

Για το περιστατικό αυτό αναφέρθηκαν λεπτομερώς σε βιβλία τους οι Κων. Χάνος και Αργύρης Φορτούνας, που ήταν αυτόπτες μάρτυρες.



Ο Αργύρης Φορτούνας (διεμνηνέας Γερμανών στον Τούρλο) με ένα εργάτη της εταιρείας ΤΕΚΤΩΝ , 1942
από το βιβλίο του Αρ. Φορτούνα "Οι αναμνήσεις μου Αίγινα 1941-1944)



Ο Κωστας Χάνος το έτος 1942

Οι Αιγινήτες αυτόπτες μάρτυρες της πτώσης του ανεμοπλάνου στο όρος

Η συνέχεια της επιχείρησης για τη Μάχη της Κρήτης

Τα γερμανικά βομβαρδιστικά, όπως σε όλες τις αεροπορικές επιχειρήσεις τους, έκαναν σφοδρό βομβαρδισμό των αεροδρομίων Μάλεμε, Ρεθύμνης, Σούδας και Χανίων και αμέσως μετά ο ουρανός της Κρήτης γέμισε από μεταγωγικά αεροπλάνα και αλεξιπτωτιστές.



German paratroops and their equipment descend from transport aircraft, Crete, 20 May 1941

<https://collection.nam.ac.uk/detail.php?acc=1992-04-220-7>

Ρίψεις αλεξιπτωτιστών και εξοπλισμού τους στην Κρήτη

Αρκετά ανεμοπλάνα συντρίφτηκαν κατά την προσγείωση τους, ιδίως αυτά που βρέθηκαν σε ανώμαλο και βραχώδες έδαφος. Ένα έπεσε σε ένα βράχο, ένα άλλο έπεσε σε μια μεταλλική



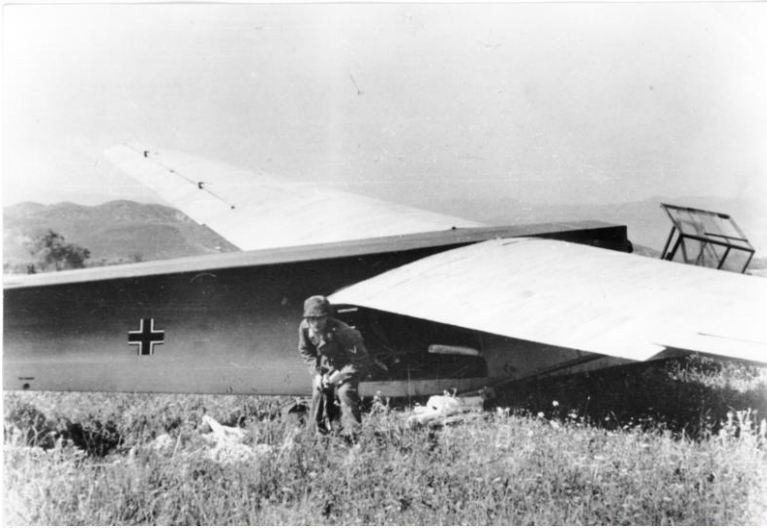
Crashed German glider on Crete

Πηγή: <https://nzhistory.govt.nz/media/photo/crashed-german-glider-crete>

γέφυρα, τρία έπεσαν σε δένδρα και πέντε συντρίφτηκαν στο έδαφος πριν φτάσουν στο στόχο τους. Τελικά **μόνο 53 ανεμόπτερα**, κατάφεραν να φτάσουν στο προορισμό τους.

Αμέσως με την προσγείωση τους, τα στρατεύματα των ανεμόπτερων αποβιβάζονταν όσο το δυνατόν γρηγορότερα, έχοντας μαζί τους τον οπλισμό τους για άμεση χρήση.

Ο πιλότος, αφού ασφάλιζε το ανεμοπλάνο, συμμετείχε και αυτός στη μάχη, αλλά ήταν



Bundesarchiv, Bild 141-0818
Foto: G. Ang. | 1941 Mai - Juni

20 Μαΐου 1941, ανεμόπτερο DFS 230 στην Μάχη της Κρήτης

Πηγή φωτο: Wikimend - [Battle of Crete](#)

οπλισμένος μόνο με το πιστόλι του. Τα εφεδρικά πυρομαχικά και ο εξοπλισμός έμεναν στο ανεμόπτερο μέχρι να χρειαστούν.

Μετά λοιπόν την προσγείωση των ανεμοπλάνων και την ενημέρωση για τον θάνατο του Υποπτεράρχου Süssman, διοικητής της 7ης Μεραρχίας, ανέλαβε ο Σμήναρχος Alfred Sturm που ήταν ο Διοικητής του 2ου Συντάγματος

Αλεξιπτωτιστών, που θα επιχειρούσε στο Ρέθυμνο.

Όμως αυτός ήταν πιο τυχερός από τον πτέραρχο. Την επόμενη μέρα, 21 Μαΐου, αιχμαλωτίστηκε από Έλληνες στρατιώτες του 4^{ου} Τάγματος Πεζικού και φυλακίστηκε στο στρατηγείο των Αυστραλών στο χωριό Πηγή του Ρέθυμνου (2/11 HQ) σε ξεχωριστό κελί, γιατί σαν Αξιωματικός, έκανε θέμα και δεν ήθελε να είναι μαζί με τους στρατιώτες του.

Διαπιστώσεις-Συμπεράσματα

Τα συμπεράσματα από την μάχη αυτή είναι γνωστά και χιλιοειπωμένα, αλλά αξίζει να τα επαναλάβουμε.

Η Μάχη της Κρήτης, μια επιχείρηση που διετάχθη προσωπικά από τον Χίτλερ, ήταν μια γιγαντιαία επιχείρηση με μόνο αερομεταφερόμενα στρατεύματα και ήταν μία από τις πιο παράτολμες επιχειρήσεις του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. «Ο κόσμος δεν είχε δει ποτέ άλλοτε ένα πολεμικό θέαμα αυτού του είδους», έγραψε στα απομνημονεύματά του ο πρωθυπουργός της Αγγλίας, Ουίνστον Τσόρτσιλ.

Κανένας ΑΝΣΚ των Γερμανών δεν επετεύχθη την πρώτη μέρα. Οι νηοπομπές που ξεκίνησαν, δεν έφτασαν ποτέ στην Κρήτη αφού, η πρώτη αποδεκατίστηκε ενώ η δεύτερη μετά την συμπλοκή με τον Βρετανικό στόλο, ανέστρεψε και δεν συνέχισε. Μια Τρίτη με τα Ιταλικά στρατεύματα πήγε, αφού ο πόλεμος είχε στην ουσία τελειώσει.

Η αεραποβατική επιχείρηση, μετά από 10 ημέρες αγώνα και με την συνεχή από αέρα ενίσχυση, κατάφερε να στεφθεί με επιτυχία αφού βέβαια η Κρήτη εγκαταλείφτηκε από τους υπερασπιστές της. Αυτοί έφυγαν από το νησί και πήγαν στην Αλεξάνδρεια για να συνεχίσουν από αλλού, τον αγώνα ενάντια στις Ναζιστικές δυνάμεις. Η καθυστέρηση όμως αυτή, ήταν καθοριστική για την πορεία των μετέπειτα επιχειρήσεων, γιατί δόθηκε η δυνατότητα στους Ρώσους, να προετοιμάσουν την άμυνά τους.

ΚΡΗΤΗ, ΜΑΙΟΣ 1941



German soldiers pause before the graves of their comrades

Source: Battle of Crete - Wikiwand

Γερμανοί στρατιώτες μπροστά στους τάφους των συμπολεμιστών τους

Ο απολογισμός της Μάχης της Κρήτης

	Σκοτώθηκαν	Αγνοούμενοι	Σύνολο	Ποσοστό	Τραυματίες	Αιχμάλωτοι	Γεν. Σύνολο
Συμμαχικές Δυνάμεις (31 246 άτομα)	3,579	-	3,579	11,45 %	1,918	11,835	17,754
Γερμανοί (22.750 άτομα)							
Από δικά τους στοιχεία	3.986	2,594	6.580	29 %	2,120		8.700
Υπολογισμοί Βρετανίας				70 %			> 16.000
Έλληνες (11.451 άτομα)							
Από Δνση Ιστορίας Στρατού	426	118	544	4,7 %		5,256	5,769
Αριθμός Κρητών πολιτών άγνωστος							

Πηγή: Wikipedia, the free encyclopedia ([Battle of Crete - Wikiwand](#))

Η Μάχη αυτή σχεδόν αχρήστευσε την επίλεκτη 7η αερομεταφερόμενη Μεραρχία, με τους έμπειρους αλεξιπτωτιστές και τους εκπαιδευμένους άνδρες του Ορεινού Πεζικού, αφού αποδεκατίστηκε και επιπλέον με την έναρξη της χάθηκε ο Διοικητής με όλο του το επιτελείο. Έκτοτε, δεν της ανατέθηκε καμιά σοβαρή αποστολή, ούτε και ξαναχρησιμοποιήθηκε στις επόμενες επιχειρήσεις του Β' ΠΠ, όπως αρχικά σχεδιαζόταν.

Ήταν η πρώτη και η τελευταία ρίψη αλεξιπτωτιστών και ανδρών με ανεμόπτερα, σε ένα εχθρικό περιβάλλον κατά τον Β ΠΠ.

Ο Διοικητής των Γερμανικών Αερομεταφερόμενων μονάδων Student, στο βιβλίο του «Η μάχη της Κρήτης» έγραψε πως ο Χίτλερ, εξεπλάγη από τις μεγάλες απώλειες που είχε ο στρατός του και πως, στις 19 Ιουλίου 1941, κατά τη τελετή παρασημοφόρησης όσων αλεξιπτωτιστών επέζησαν στη Μάχη της Κρήτης είπε: «*Η Κρήτη αποδεικνύει ότι οι αλεξιπτωτιστές ανήκουν*

πλέον εις το παρελθόν, διότι η επιτυχία του όπλου αυτού εξαρτάται από τον αιφνιδιασμό, έναν παράγοντα δηλαδή που έχει εκλείψει πλέον».

Μετά από 10 ημέρες μαχών στην Κρήτη, όπως έγραψε ο Τσόρτσιλ, «ο Γκαίριγκ πέτυχε μια Πύρρειο νίκη, διότι με τις δυνάμεις που σπατάλησε εκεί θα μπορούσε εύκολα να κατακτήσει την Κύπρο, τη Συρία, το Ιράκ και ίσως ακόμη και την Περσία». Τα θύματα ήταν πολλά. Γερμανικές πηγές αναφέρονται σε ανθρώπινες απώλειες περίπου 30% ενώ οι Βρετανικές τις υπολογίζουν σε 70%.

Η ευθύνη των Συμμάχων, ιδιαίτερα των Βρετανών, για την τελική έκβαση της Μάχης της

Η Μάχη της Κρήτης, Επιχείρηση EPMHΣ (Operation Merkur)



Η ευθύνη των Βρετανών ήταν μεγάλη. Αγνόησαν ότι από θαλάσσης απόβαση δεν ήταν εφικτή και διέταξαν και τις δυνάμεις τους να την αντιμετωπίσουν. Ίσως να έγινε για να μην προδώσουν το μυστικό ότι όλα τα μηνύματα των Γερμανών αποκωδικοποιούντο με την συσκευή Enigma. (σχέδιο επιχειρήσεων ULTRA).

Κρήτης ήταν μεγάλη. Όχι μόνο αγνόησαν ότι μια σοβαρή από θαλάσσης απόβαση δεν ήταν εφικτή, αλλά διέταξαν και τις δυνάμεις τους για να αντιμετωπίσουν μια απίθανη ενέργεια. παρά του ότι είχαν γνώση του Γερμανικού σχεδίου. Ίσως αυτό να έγινε, για να μην προδώσουν το μυστικό ότι, όλα τα μηνύματα των Γερμανών αποκωδικοποιούνται με την συσκευή Enigma. (σχέδιο

επιχειρήσεων ULTRA). Οι Βρετανοί προτίμησαν να χάσουν την Κρήτη, παρά να αποκαλυφθεί η δυνατότητα αποκρυπτογράφησης των γερμανικών σημάτων.

Επίλογος

Η αποδιοργάνωση των αερομεταφερόμενων με τα ανεμόπτερα στρατιωτών και των αλεξιπτωτιστών και η πτώση του ηθικού κατά την πρώτη κρίσιμη μέρα, οφειλόταν κατά μεγάλο ποσοστό, στην απώλεια του Διοικητού της 7ης αερομεταφερόμενης Μεραρχίας και επικεφαλής της Κεντρικής Ομάδας Κρούσης, με όλο το επιτελείο του.

Αυτά τα 9 άτομα που έπεσαν στην Αίγινα, ήταν και τα πρώτα θύματα στη «Μάχη της Κρήτης».

Τελειώνοντας, επιτρέψτε μου να κλείσω το θέμα αυτό με μια την ευχή: Να μην ξαναδούμε τέτοιες εικόνες και να μην ξαναζήσει ο κόσμος μας τέτοιες στιγμές.

Πηγές-Βιβλιογραφία

1. Ansel W., *Hitler and the Middle Sea*, Duke University Press, Durham-NC, 1972
2. Antill P., *Crete 1941: Germany's Lightning Airborne Assault*, Osprey Publishing, Oxford, 2005
3. Buffkin R., *Assault Gliders: A reexamination*, Auburn University, Auburn, Alabama, 1985
4. Beevor A., Κρήτη Η Μάχη και η αντίσταση, μτφ Μακρίδης Π., Εκδόσεις Γκοβόστη, [Χ.Τ.], 2004
5. Filer D., *Death from the skies: New Zealand's role in the loss of Crete*, Bateman, Auckland, 2010
6. Harvey A. & Uhle-Wettler F., *Kreta und Arnheim. Die größten Luftlandeoperationen des Zweiten Weltkriegs*, Stocker, Graz, 2004
7. MORRIS A., *German Airlift During the Battle Of Greece*, Fort Leavenworth, Kansas, 2014
8. Mrazek J., *Airborne Combat-The Glider War/Fighting Gliders of WWII*, Stackpole Books, 2011
9. Scherer E., *Entscheidung bei Maleme: Kreta 1941. Eine Insel wird aus der Luft erobert*, OLZOG Editions, [Χ.Τ.], 2016
10. The London Gazette, *The battle of Crete*, London, Rumb. 38296, 21 May 1948
11. U.S. Army, PAM 20-260 *The German Campaigns in the Balkans (Spring 1941)*, United States Dept of the Army Office of Military History, 1953-11-17
12. Αλεξάκης Ι, *Τα προηγηθέντα της Μάχης της Κρήτης του Μαΐου 1941*, Αλεξάκης: Ηράκλειο, 1977
13. Δετοράκης Θ., *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ*, Εκδόσεις ΜΥΣΤΙΣ, Ηράκλειο Κρήτης, 1990
14. Κιτσιίκη Δ., *Ιστορία του Ελληνο τουρκικού χώρου 1928-1973*, Βιβλιοπωλείο ΕΣΤΙΑΣ, Αθήνα, 1981
15. ΚΟΝΤΑΚΗΣ Ι., *Κρήτη, Σύμμαχοι και Άξονας: Στρατηγικές προτεραιότητες και πολεμικός Σχεδιασμός (1939-1941)*, Μεταπτυχιακή εργασία στο Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη, 2017
16. Κωστας Χάνος, *Η οδύσεια της ζωής μου στον 20° αιώνα*, Αίγινα, 2010
17. Παπαφλωράτος Ι., *Η ιστορία του Ε.Σ. (1833-1949)*, Τόμος Ι, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα, 2014
18. Φορτούνας Α., *Οι αναμνήσεις μου--Αίγινα 1941-1944*, εκδόσεις Κήπος, Αίγινα
19. Φορτούνας Α., *ΑΙΓΙΝΑ στα χρόνια της κατοχής*, εκδόσεις Οσελότος, Αθήνα 2012

Πηγές διαδικτύου

20. Diamond J., *Beyond All Praise: British Defense of Crete*, Warfare History Network, <https://warfarehistorynetwork.com/article/beyond-all-praise-british-defense-of-crete/>, 20 Σεπ 2022
21. Hargreaves R., *The invasion of Crete*, <https://www.axishistory.com/books/134-campaigns-a-operations/campaigns-a-operations/2082-the-invasion-of-crete-the-reputation-of-the-wehrmacht-is-at-stake>, (7 Σεπτεμβρίου 2022)
22. Military history, *Battle of Crete*, https://military-history.fandom.com/wiki/Battle_of_the_Mediterranean [1 August 2022]
23. Military Wiki, *1st Parachute Division (Germany)*, [https://military-history.fandom.com/wiki/1st_Parachute_Division_\(Germany\)](https://military-history.fandom.com/wiki/1st_Parachute_Division_(Germany)) [15 Σεπτεμβρίου 2022]
24. New Zealand History, *The Battle for Crete*, <https://nzhistory.govt.nz/war/the-battle-for-crete>, (2 Σεπτεμβρίου 2022)

25. The National Archives, *The defence and loss of Crete 1940-1941*, <https://blog.nationalarchives.gov.uk/the-defence-and-loss-of-crete-1940-1941-part-1/> , (1 Σεπτεμβρίου 2022)
26. The National Archives, *WO 252/1201, Strategic study of Crete including report of 1940-1941 campaign*, <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C171449>, (1 Σεπτεμβρίου 2022)
27. Thimianos Giannis, *Creforce -The commanders of the allied forces during the Battle of Crete*, <https://fabulouscrete.com/battleofcrete/creforce-the-commanders-of-the-allied-forces-during-the-battle-of-crete/>, (2 Σεπτεμβρίου 2022)
28. US Army, *report on the "Air-Borne Invasion of Crete, 1941"*, <http://www.allworldwars.com/Airborne-Invasion-of-Crete-1941.html>, (2 Σεπτεμβρίου 2022)
29. Wehrmacht, *Fallschirmstruktur*, <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Fallschirmjagerdivisionen/Gliederung.htm>
30. Wikiwand, *Battle of Crete*, https://www.wikiwand.com/en/Battle_of_Crete, 20 Σεπτεμβρίου 2022.
31. Wikiwand, *DFS 230*, https://www.wikiwand.com/en/DFS_230, 20 Σεπτεμβρίου 2022.
32. Axis History, *7. Flieger-Division*, <https://www.axishistory.com/books/151-germany-luftwaffe/luftwaffe-ground-units/5604-7-flieger-division>, (7 Σεπτεμβρίου 2022)
33. Αγοραστάκης Γ. , *Η Μάχη της Κρήτης*, <https://mikisguide.gr/i-machi-tis-kritis/> (7 Σεπτεμβρίου 2022)
34. Κουβάτης Κ., *Η Μάχη της Κρήτης*, <https://www.in.gr/2020/05/20/life/stories/features/maxi-tis-kritis/> (7 Σεπτεμβρίου 2022)
35. Κούκουνας Δ., *Η Μάχη της Κρήτης και η σημασία της*, <https://www.tovima.gr/2022/05/20/opinions/i-maxi-tis-kritis-ka-i-i-simasia-tis/> (7 Σεπτεμβρίου 2022)
36. Στούκας Μ., *Η μάχη της Κρήτης και η σημασία της για την εξέλιξη του Β' Π.Π.*, <https://www.protothema.gr/stories/article/1009431/i-mahi-tis-kritis-kai-i-simasia-tis-gia-tin-exelixa-tou-v-pagostmiou-poleμου-maios-1941/> (7 Σεπτεμβρίου 2022)