

Een andere kijk op de slag om Arnhem 'De snelle Duitse reactie'

door kol art b.d.
L.J.J. DORRESTIJN

De slag om Arnhem is een van de bekendste en meest dramatische gebeurtenissen tijdens de bevrijding van Nederland in 1944. De uitkomst ervan behoort nog steeds tot de raadsels van WO-II. Geallieerde blunders - vanaf Sicilië tot de Elbe - hebben geleid tot vele naoorlogse onderzoeken en publicaties door gerenommeerde auteurs. Bij de operatie Market Garden wordt, na bestudering van de bronnen over het Duitse optreden, pas duidelijk waarom het fout moest gaan.

Voor wat 'Arnhem' betreft, heeft Peter Berends dit met een groot aantal verwijzigingen zeer zorgvuldig gedaan. Hoewel hij geen historicus is, noch een bekende auteur over militaire onderwerpen, is het resultaat zeer de moeite waard. In een leesbare stijl en mede gebruikmakend van individuele herinneringen en anekdotes op alle niveaus, brengt hij de lezer ertoe te denken dat het toch nog goed had kunnen aflopen voor de geallieerden, indien...de Duitsers niet zo snel en effectief hadden gereageerd op de luchtlandingen van 17 september 1944 en daarna.

Zoals de titel van het boek aangeeft, wordt de lezer verondersteld de Geallieerde versie van de operatie Market Garden reeds te kennen, inclusief de gebeurtenissen bij de Amerikaanse luchtlandingseenheden ten zuiden van Nijmegen. Deze conditie maakt het echter moeilijk om objectief te blijven; de neiging om je als lezer te identificeren met de heldhaftige Britse en Poolse parachutisten wordt afgewisseld met respect voor de Duitse tegenacties met deels onervaren troepen. Dat daarbij de toevallig aanwezige Duitse en buitgemaakte Franse tanks niet zo'n grote rol hebben gespeeld als vaak werd aangenomen, mag blijken uit de hoge verliezen bij sommige Duitse eenheden waarvan in enkele gevallen slechts 10-20 % resteerde na de gevechten alsmede uit het grote aantal ingezette Duitse artillerie- en mortiereenheden. Overigens hielden de Duitsers zich op voorbeeldige wijze aan de Conventies van Geneve, waardoor het mogelijk werd om tijdens een overeengekomen vuurpauze honderden gewonden af te voeren naar ziekenhuizen.

Eén ding komt in het boek duidelijk naar voren. Hoewel de Duitsers verrast waren, beschouwden ze de landingen bij Arnhem als een serieuze dreiging waarmee generaals op hoog niveau - zoals Model, Bittrich en Christiansen - zich rechtstreeks bezighielden. Zelfs vanuit Duitsland werden eenheden aangetrokken om te voorkomen dat een eventueel geslaagde rivierovergang door de Britse grondtroepen zou kunnen uitgroeien tot een strategisch succes.

Hoe serieus het scenario van Montgomery om te komen tot 'een dolkstoot in het hart van Duitsland' moet worden genomen, wordt door de auteur niet geanalyseerd. Toch geeft het boek voldoende aanleiding voor speculaties over de werkelijke ambities van Montgomery. Om te beginnen, waar was hij tijdens de slag en hoe gaf hij sturing aan de ontwikkelingen op de grond? De namen van de Britse generaals

Dempsey, Horrocks en Urquhart lijken méér verbonden met het drama bij Nijmegen en Arnhem. Voor zover er aan geallieerde zijde een besluitvormingscyclus waarneembaar is, moet deze worden uitgedrukt in dagdelen of zelfs etmalen. Als de Duitse besluitvormingscyclus wordt beschouwd, kan deze zondermeer in uren worden uitgedrukt, waarbij het wijzigen van onderbevelstellingen en het wisselen van commandanten nauwelijks problemen opleverde. Dit verschijnsel lijkt mede oorzaak van een groot aantal blunders, zoals het foutief droppen van 350 ton voorraden doordat de Duitsers de seinlappencode voor de geallieerde vliegtuigen te pakken hadden gekregen en deze code onmiddellijk wisten te gebruiken om de vliegers van bevoorradingsstoestellen bij herhaling (!) te misleiden.

Het voor de Duitsers onbegrijpelijk trage geallieerde optreden, versterkte uiteindelijk hun zelfvertrouwen om tot tegenaanvallen in de Betuwe over te gaan en tevens de resterende para-

chutisten bij Oosterbeek uit te schakelen.

Om echter te kunnen beoordelen of de 1200 Britse en Poolse doden van de slag om Arnhem alsmede vele slachtoffers onder de burgers werden 'opgeofferd' door (te) voorzichtige Britse generaals, waar de Duitsers een geallieerde rivierovergang west van Arnhem nog steeds voor realistisch hielden, moet worden gekeken naar een reeks gebeurtenissen die aan de slag vooraf gingen. Nogmaals, het boek gaat hier niet op in.

Bij de verovering van Normandië en Bretagne en de uitbraak naar Noord-Frankrijk had Montgomery zich niet bepaald een groot veldheer getoond. De kritiek van Amerikaanse generaals op het zwakke optreden van zijn troepen, was in feite kritiek op hemzelf. Mogelijk heeft dit hem op het idee gebracht om te bewijzen dat Britse troepen wel degelijk konden aanvallen met hun tankeenheden. Zijn concept om met een gedurfde operatie de Siegfriedlinie te omtrekken en door te stoten in Duitsland moet dan ook worden gezien als een poging om een historische rol voor zichzelf en zijn troepen te kunnen opeisen. Daar waren ook politieke redenen voor, want de offers die de Britten moesten brengen waren hoog.

Gelet op de eigen logistieke situatie en de feitelijke sterkte van de Duitse reserves - denk aan het Ardennenoffensief - was hier sprake van een zekere zelfoverschatting.

Tijdens de voorbereidingsfase moet Montgomery duidelijk zijn geworden dat 'Arnhem' het hoogst haalbare was en dat de voorziene operaties daarna op een mislukking konden uitdraaien. Immers, na verovering van alle bruggen tot en in Arnhem, zouden de grondtroepen opgesloten zijn tussen de IJssel en de Duitse troepen (Von Zangen) die hij 'vergeten' was buiten gevecht te stellen bij zijn opmars door Noord-Frankrijk en België.

Aangenomen dat Montgomery een dergelijk zichtbaar van zijn plan wilde voorkomen, moet iedere onvoorziene tegenslag waardoor hij niet verder dan Arnhem zou komen, hem wellicht 'welkom' zijn geweest (voor zover hem

... Montgomery (had) zich
niet bepaald een groot
veldheer getoond ...

dit niet verweten kon worden). U zult nu ongetwijfeld concluderen dat alleen een zieke geest dit kan bedenken. Vergist u zich echter niet in de ambities van deze generaal die in het voorjaar van 1945 de luchtlandingen over de Rijn nog eens uitgebreid overdeed bij Wesel, zonder dat daar een operationele noodzaak voor was, want de Amerikanen hadden reeds bruggenhoofden gevestigd. Ook zijn inzichten bij de verovering van Antwerpen en tijdens het Ardennenoffensief getuigden niet van gepaste bescheidenheid, noch van groot vakmanschap.

Bovendien lijkt bovenstaande hypothese de enige bruikbare verklaring voor het onvoorstelbare geklungel bij de verovering van Nijmegen en het gebied zuid van Arnhem. Enkele voorbeelden:

1. De gehele operatie was gebaseerd op de veronderstelling dat de bruggen bij Arnhem en Nijmegen onbeschadigd in handen zouden vallen. Zelfs indien de Duitsers daaraan zouden willen 'meewerken' dan nog hadden landingen moeten plaatsvinden – desnoods per parachute – aan de noordkant bij Nijmegen en aan de zuidkant bij Arnhem. En indien deze landingen niet toereikend waren, dan hadden de boten voor een oversteek bij duisternis niet achteraan, maar zoveel mogelijk vooraan in de kolonnes moeten worden meegevoerd. Nu kostte het de levens van een half Amerikaans bataljon om in Nijmegen bij daglicht per boot over te steken.
2. De opofferingen van genoemde Amerikanen werden weer teniet gedaan door niet meteen door te stoten naar Elst en Arnhem, toen de noordzijde van de brug in Arnhem nog in Britse handen was. In plaats van met de Amerikaanse infanterie verder te trekken, werd gewacht op het aansluiten van de Britse infanterie om de tanks te beveiligen. Inderdaad, meteen doorgaan had het verlies van enkele tanks kunnen opleveren, maar nu kregen de Duitsers gelegenheid tot hergroeperen en anti-tank eenheden aan te trekken. Het verlies aan Britse tanks werd daardoor alleen groter omdat een (gedwongen) ontplooiing in het drassige zijterrein niet mogelijk bleek, verkenningen niet tijdig hadden vastgesteld waar de wegen nog niet door vuur van Duitse eenheden werden gedekt resp. waar zich de Duitse opstellingen bevonden, en evenmin tijdig contact werd gelegd met de gelande Polen bij Driel, die hun eigen mijnversperringen hadden aangebracht...
3. Terwijl de Duitsers versterkingen aanvoerden via het veer bij Pannerden, werd dit veer door de luchtmacht nagenoeg intact gelaten. Ook de Duitse artilleriestellingen werden niet effectief vanuit de lucht bestreden, hetgeen uiteindelijk fataal werd voor vele geallieerde transporttoestellen en voor de troepen bij Oosterbeek en Driel. Bij latere luchtaanvallen op Duitse artilleriestellingen en veerplaatsen ging dit beter.
4. Uit de beschreven terugtrekking vanuit de Betuwe en de daarop volgende vernietiging van een Duit-

se kolonne op de Arnhemse brug, kan de conclusie worden getrokken dat daar in de eerste fase van de slag nog geen rekening werd gehouden met een eventuele tweede luchtlanding en dan op de zuidelijke oever. Hoe zou het Duitse antwoord er hebben uitgezien, indien reeds op 18 september een landing in het gebied Driel, Elst, Arnhem zou hebben plaatsgevonden ... Zelfs na afloop van de slag vreesden de Duitsers nog nieuwe luchtlandingen en overgangen.

De landing van de Polen bij Driel en hun opdracht om met een deel van hun troepen via de rivier het gebied rond Oosterbeek te versterken, zijn dan ook merkwaardig in het licht van het belang van de weg Elst-Arnhem en van de ervaringen met Duits (artillerie)vuur tijdens overgang met bootjes (Nijmegen) en verplaatsingen op de oevers (Arnhem).

Dat de moedige Polen desondanks enige soldaten in Oosterbeek kregen, maakt hun opdracht niet minder belachelijk gezien het kennelijk ontbreken van enig voornemen om bij Driel brugslag te plegen. Wel was een nieuwe overgang met stormboten voorzien, maar daar hadden de Duitsers inmiddels een antwoord op. Een initiële grootschalige overgang met boten, gevolgd door militaire bruggen bij Driel of Wageningen zou overigens voor het gebruik van tanks op de steile noordelijke oever waarschijnlijk minder problemen hebben opgeleverd dan een opmars door de straten van Arnhem... Voor de zekerheid gingen de Duitsers na enige tijd toch over tot een gedwongen evacuatie van de burgers uit de stad, maar hielden ook rekening met een overgang in oostelijke richting bij Pannerden.

De Duitsers zagen een dergelijke rivierovergang als een bedreiging voor hun aanwezige troepen in Zeeland en West-Nederland, die dan zouden zijn afgesneden west van de IJssel, maar tevens voor het Ruhrgebied. Of Montgomery deze eerste mogelijkheid eveneens heeft onderkend, mede om zijn fout bij Antwerpen alsnog goed te maken, vermeldt de geschiedenis helaas niet. Aannemelijk is het wel, maar in ieder geval werd na de gedeeltelijk mislukte overgang van de Polen en de Britse infanterie besloten de troepen bij Oosterbeek terug te nemen. Kennelijk was men bij de hogere commandanten nog steeds niet volledig op de hoogte van wat zich op en bij de rivier afspeelde.

Auteur: Peter Berends
Uitgeverij Aspekt
ISBN 90-5911-008-0
382 blzn (geïllustreerd)
Prijs € 26,98



“De spoorbrug in Oosterbeek in 1945”

Het boek van Berends biedt voorts een leerzame blik in het functioneren van de Duitse eenheden. Ook daar commandanten die tot in voorste lijn gaan kijken hoe de situatie zich ontwikkelt en vervolgens sneuvelen of tijdelijk geïsoleerd raken van hun troepen. Snel handelen en daarbij enig risico nemen, ook op laag niveau, ging vaak samen met frontervaring en persoonlijke moed. Opvallend is dat bepaalde eenheden speciale instructies hadden voor het optreden tegen luchtlandingseenheden en dat voor snelle verbindingen mede gebruik werd gemaakt van het verbindingenet voor de luchtverdediging.

De Duitse tanks speelden aanvankelijk geen grote rol. Bij straatgevechten werden ze gebruikt voor het in elkaar schieten van huizen of het omdrukken van muren. Een aantal tanks werd uitgeschakeld door lichte antitankkanonnen en PIATs (Projector Infantry AntiTank). Deze wapens worden in het boek effectief genoemd, terwijl de Amerikaanse parachutisten in het algemeen klaagden over hun antitankmiddelen, zoals de bazooka.

Bij de Duitsers was een grote inlichtingenvaardigheid, waardoor informatie snel kon worden omgezet in tegenmaatregelen. Dit betrof zowel het benutten van buitgemaakte documenten en radio's als het onderkennen en bestrijden van een rivierovergang, ook bij duisternis. Het infiltreren in de Britse linies met kleine patrouilles leverde informatie op voor de Duitse artillerie, met name voor de nachtelijke beschietingen en voor het ontzien van Duitse krijgsgevangenen bij het hoofdkwartier van generaal Urquhart.

Achteraf blijkt er een verbazingwekkend groot aantal jeeps (250) in Duitse handen te zijn gevallen. Afgezien van enkele spectaculaire raids dwars door Duitse linies en het afvoeren van gewonden, is hun functie onduidelijk. Hadden hiermee meer troepen naar de brug moeten worden gependeld of voorraden? Of waren ze bedoeld voor de beveiliging van landingsterreinen en routes? Deze terreinen waren overigens zo slecht beveiligd dat ze tijdens de tweede landing (op 18 september) werden beschoten en een Duits voertuig ongehinderd dwars door het landingsgebied kon rijden. Stel dat de ruimte in de vliegtuigen voor een deel van deze jeeps was gebruikt voor munitie en andere voorraden... nu was men volledig afhankelijk van een herbevoorradingssysteem door de lucht, dat niet werkte en bovendien zeer kwetsbaar was voor de geconcentreerde Duitse luchtverdediging.

Gemotoriseerde en getrokken artillerie werd door de Duitsers gebruikt om huizen in elkaar te schieten. Soms bleken in één huis wel 60 (!) parachutisten te zitten, terwijl huizen met bewoners zoveel mogelijk werden ontzien. De Duitsers waren niet gewend aan straatgevechten met uitzondering van enkele ervaren eenheden. Ook ontbrak het aan officieren met frontervaring, maar zoals bekend waren de Duitse onderofficieren in het algemeen zeer capabel.

Wapens die al op een trein beladen stonden of in depot waren werden zo snel mogelijk weer inzetbaar gemaakt. Materieel dat uit Duitsland werd aangevoerd en niet per trein verder kon, werd ontladen en ging over de weg naar Arnhem. Essentieel was de geslaagde actie om de Britse bevoorrading te doen mislukken. Met name de munitie voor de zware wapens, zoals antitankkanonnen en mortieren,

raakte op. Waarom de Britten voorafgaand aan zo'n belangrijke en kostbare operatie - ook in mensenlevens - geen liaisonofficier met een licht vliegtuig en een radio lieten landen, blijft voor altijd een raadsel. Het lijkt wel of geen enkele afwijking op het oorspronkelijke plan was toegestaan. Dat de Britse parachutisten-commandant Urquhart zijn hoofdkwartier verliet, onvoldoende gebruik maakte van informatie van verzetsstrijders en het normale telefoonnet aanvankelijk negeerde is voldoende bekend. Maar dat hij geen bruikbare militaire verbindingen had en geen rekening hield met de mogelijke compromittatie van zijn plannen, daar staat het vast. Bovendien had hij absoluut geen beeld van de Duitse eenheden tegenover zijn troepen. Enerzijds was dit een mengeling van de aanwezige alarm- en reserve-eenheden in het gebied, versterkt met luchtdoel-

en veldartillerie, gepantserde voertuigen en tanks en met eenheden die van elders werden aangetrokken. Anderzijds was het moeilijk hun sterkte in te schatten, gezien de wisselende gevechten en de aard van het terrein. Bovendien werd tijdens de slag de helft van het ingezette Duitse gepantserde materieel vernietigd, hetgeen regelmatig tot hergroeperingen leidde. Uiteindelijk hebben de Britten bij Arnhem niet alleen verliezen geleden tijdens hun aanvallen naar de brug, maar beslist ook tijdens de verdediging waarbij de Duitse artillerie 's nachts onafgebroken doorging met de beschieting van de uitgedunde opstellingen. De Duitse verliezen aan doden (1100) deden daar overigens nauwelijks voor onder.

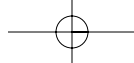
Om ten minste het doel 'Arnhem' te bereiken had generaal Dempsey een nieuwe overgang op twee plaatsen met stormboten gepland. Deze waren echter blijven steken in de 'corridor' zuid van Nijmegen, die telkens door de Duitsers werd aangevallen. Uiteindelijk kwamen er boten voor slechts één infanteriebataljon dat bij duisternis overstak. Zoals reeds vermeld wisten de Duitsers ook daar wel raad mee. Bij deze ramp sneuvelde bijna de helft van het Britse bataljon en kwamen er slechts ca. 300 aan de overzijde. Tijdens de latere gevechten in de Betuwe van 1 - 7 oktober bewezen de Britten eveneens dat ze in moed en inzetbereidheid voor de Duitsers niet onderdeden. Waarom waren hun generaals dan zo voorzichtig?

Een ander scenario waarvoor de Duitsers meer beducht waren, bestond namelijk uit een oversteek bij Panterden. Deze optie is, zover bekend, niet door de geallieerden in beschouwing genomen. De Duitsers namen desondanks geen risico en breidden hun tegenaanvallen in de Betuwe uit met delen van twee divisies. Deze periode van herhaalde Duitse aanvallen op de Britse grondtroepen werd echter in de Britse pers verzwegen. De auteur geeft hier wel een mogelijke verklaring voor, maar misschien toonden ze alleen te duidelijk aan hoe kwetsbaar Montgomery's plan was?

Ten slotte besloten de geallieerden om zelf de Arnhemse brug te vernietigen. Opvallend is dat de Duitsers vervolgens - nagenoeg ongehinderd - twee regimenten met motorbootjes uit de Betuwe konden terughalen. Kennelijk beseften de Britten onvoldoende de gunstige gevolgen van de door hen vernielde brug.

Het boek biedt inderdaad een andere kijk op de gebeurte-

Bij de Duitsers was een grote inlichtingenvaardigheid ...



nissen waarbij toeval vaak een grotere rol lijkt te hebben gespeeld dan gezond verstand. Voor een leek en voor de deskundige lezer bleven vele vragen onbeantwoord over de werkelijke bedoelingen van Market-Garden en het feitelijke vermogen van de Duitse eenheden om het eigen vaderland te verdedigen. Misschien is dit maar beter zo. Het bewijs dat de Duitsers werden onderschat is immers nog vele malen daarna geleverd. Zelfs de ongeveer 60 overlevende Duitsers die de brug in Nijmegen zo hardnekkig hadden verdedigd, wisten aan krijgsgevangenschap te ontsnappen.

Dit alles maakt het boek niet minder waardevol, integen-

deel. Het bevat lessen over de 'andere kant', over elitesoldaten, over de bekwaamheid van commandanten en over menselijke waarden en normen, ook in schokkende situaties waarin het incasseringsvermogen van alle betrokkenen is weggevaagd door de rauwe werkelijkheid van vlammenwerpers, bajonetgevechten en exploderende projectielen. Het soms extra vermelden van Duitse begrippen versterkt de authenticiteit, doch had beperkt mogen blijven. Kortom, een prima initiatief van de auteur - die zelf de slag meemaakte - en een goede aanvulling op hetgeen reeds bekend was, gebaseerd op een indrukwekkende achtergrondstudie. ««

Carreactie

Referte: Carré 6 2002

Geachte collega's

Ik herinner mij de - in mijn ogen vaak terechte - kritiek op heer Berts, vanwege zijn vaak smakeloze stijl.

Ik betreur ten eerste dat de NOV, welke op de laatste bladzijde van referte, "medeverantwoordelijkheid voor een adequate krijgsmacht" opeist, niettemin mij en mijn collega's, op bladzijde 13 van referte, onderaan, tot moordenaar kwalificeert.

Ik woon al vele jaren niet meer in Nederland; wellicht ben ik niet meer "up to date" voor wat politiek correct, dan wel "des officiers" is.

Niettemin wil ik mij van dit soort verregaande smakeloosheid distantiëren.

Met gemengde gevoelens, niet zeer hoogachtend,

Ltkol Vlieger b.d. Frans C.J. Hartgers

Reactie op Carreactie

Wij danken de heer Hartgers voor zijn reactie op de door ons geplaatste cartoon in het juninummer. Jammer dat Hartgers een strip, waarin een intelligent jongetje van zes jaar de wereld van de "volwassenen" doorprijkt, letterlijk neemt. Daarmee beperkt hij zijn zicht op de werkelijkheid tot datgene wat in zijn ogen "des officiers" is en daar hoort relativering van waar de menselijke soort mee bezig is kennelijk niet bij. Dan is er altijd wel een goede reden om je gekwetst te voelen.

Redactie

EVEN VOORSTELLEN ...

Het is een goede gewoonte dat nieuwe redactieleden zichzelf even voorstellen. Ik ben **Rob de Velde Harsenhorst**, 26 jaar, samenwonend en woon in de mooie hoofdstad van de provincie Gelderland, Arnhem. Na de KMA I opleiding ben ik geplaatst op de vliegbasis Volkell als pelotonscommandant van het 641 Object Grondverdediging (OGRV) peloton. In die hoedanigheid ben ik op pad geweest met een aanzienlijk deel van de KLu hoofdwapensystemen. In 1997 naar Villafranca met een F-16 detachement en in 1999 naar Albanië met de Tactische Helikopter Groep. Daar tussenin hoorde de grondverdediging van de Groep Geleide Wapens tijdens hun OPEVAL er ook nog bij.

Na voltooiing van KMA II werk ik momenteel ten westen van Voorburg bij de Staf Tactische Luchtmacht binnen de Afdeling Geleide Wapens en Grondoperaties. Daar ben ik bezig met het opstellen van concepten en directieven voor de uitvoering van Survive To Operate binnen de KLu. Hieronder vallen zaken zoals NBC, EOD en OGRV. Mijn visie ten aanzien van Carré is dat het een goed forum is om zaken, die binnen het officierskorps van de krijgsmacht spelen, in een breder spectrum naar voren te brengen. Dit geldt zowel richting de top van onze organisatie als naar de krijgsmachtdelen zelf.

Mijn naam is **Belinda van den Berg**, kapitein, 31 jaar en sinds 1992 ben ik in dienst bij de Koninklijke Landmacht.

Na de KMA ben ik als logistiek officier gaan werken bij 100 Bevoorradings- en Transportbataljon en 108 Verbindingsbataljon.

Vervolgens heb ik drie jaar als Hoofd Banenwinkel Utrecht een bijdrage mogen leveren aan de werving van KL militairen voor de regio Utrecht.

Momenteel ben ik uitgezonden en werkzaam bij het NAVO Hoofdkwartier in Sarajevo als Chief Road Operations binnen de logistieke branch (CJ4).

In augustus begin ik aan een nieuwe uitdaging in Den Haag als beleidsmedewerker Management Development bij DP&O.

