

DE FATALE RIT VAN KAPITEIN KAVANAGH

door Philip Reinders

No.
65

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 77, februari 2000

Tijdens de Slag om Arnhem was kapitein Desmond T. Kavanagh (25 jaar oud) commandant van het 2e Peloton van 250 (Airborne) Light Composite Company van het Royal Army Service Corps. Dit RASC was verantwoordelijk voor de bevoorrading van 1st British Airborne Division, zowel op de grond (als onderdeel van de divisie) als via de lucht (als inzittenden van de vliegtuigen die de z.g. 'supply drops' uitvoerden). De grondtroepen verzamelden na de landing de gedropte voorraden, en zorgden ervoor dat elk onderdeel de benodigde spullen kreeg. In het verloop van de strijd deden zij hetzelfde met de inhoud van de containers en manden die door de bevoorradingstoestellen werden uitgegooid.

Het 2e Peloton had tot taak de voorraden van de eenheden van 4th Parachute Brigade op peil te houden. Hiervoor had de commandant 56 man, vijf jeeps en 10 trailers (aanhangwagentjes) tot zijn beschikking. Zoals elk peloton van de compagnie bestond de eenheid van Capt. Kavanagh uit een parachutisten- en een jeep-sectie. Deze laatste zou op 18 september 1944 in vijf Horsa gliders landen.

Een van de toestellen (No. 974) had de kersverse plaatsvervangende commandant van het peloton, luitenant G. Osborn, aan boord. Hij verving luitenant Peter E. Thompson, die op 11 september van dat jaar bij een ongeval om het leven was gekomen. Osborns zweefvliegtuig bevatte drie manschappen, een jeep en twee trailers, maar kwam nooit in Wolfheze aan. Het sleeptoestel, een Stirling, kreeg vlak na het opstijgen motorproblemen. De glider piloot, Staff Sergeant J.H. Jenkins, gooide de kabel los, en de Horsa landde naast de startbaan. Toen men het de volgende dag nog eens probeerde, besloot Jenkins uiteindelijk wederom de sleepkabel af te werpen omdat ze de hoofdmacht gemist hadden. Hij vond het te gevaarlijk om als eenzame combinatie door te gaan, en naar de landings-terreinen te koersen. Het zweefvliegtuig kwam net over de Nederlandse grens aan de grond, op een veld dat in handen van Britse grondtroepen was. Even verderop was een heg, en het terrein aan de andere kant daarvan was bezet door Duitsers.

Pelotonssergeant Bill Chedghey, die ook per glider naar Arnhem zou gaan, herinnert zich het volgende. 'Er waren veel operaties afgelast, en het was in die tijd dat luitenant Thompson bij een verkeersongeluk omkwam. Wij (de jeep-sectie) waren gestationeerd op het vliegveld Harwell. Het was de bedoeling dat we Kavanagh op het landingsterrein zouden opzoeken. Blauwe rook zou het rendez-vous punt aangeven. Op 14 september kwam luitenant Osborn langs. Hij stelde zich voor, met de mededeling dat hij zich bij ons zou

voegen. Hij vroeg mij of hij eens in een Horsa mocht kijken omdat hij zo'n toestel nog nooit van binnen had gezien. Ik deed voor hoe je de staart moest verwijderen. Hij zei dat hij goed nieuws had. Hij had wat extra manschappen voor ons, en had ook voor zweefvliegtuigen gezorgd om hen te vervoeren.

De volgende dag kwam hij terug met 15 man. Niemand van hen had ooit eerder een glider gezien, en ze waren pas weinige dagen daarvoor aan de compagnie toegevoegd. Ze waren niet getraind, en onervaren. Ik heb ze tijdens de slag niet meer gezien. Er was hun verteld uit te kijken naar blauwe rook. Toen we geland waren, was er veel rook te zien, maar geen blauwe. Ik hoorde dat Osborn bij Nijmegen was neergekomen, dat was alles.'

Na de landing bij Wolfheze werden de voorraden verzameld, en maakte men zich op om naar de Ginkelse Heide te gaan zodat ze zich bij 4th Parachute Brigade konden voegen. Drie Hamilcars werden ook uitgeladen, maar het werk aan deze grote zweefvliegtuigen werd geregeld door kapitein B.C. Goodwin-Winter van het RASC-hoofdkwartier.

Chedghey vervolgt: 'Het was erg chaotisch op de dropzone (Ginkelse Heide) waar we kapitein Kavanagh en de luitenant-kolonel moesten zien te vinden. We zagen ze niet. Toen we de laatstgenoemde na twee dagen hadden gevonden, hoorden we van hem dat de kapitein in een hinderlaag was gelopen. En dat hij samen met een aantal van zijn mannen was gesneuveld.'

De parachutisten-sectie had op 18 september een slachtoffer te betreuren. Driver John J. Kennell wordt



*Captain Desmond T. Kavanagh (rechts, 25 jaar oud), commandant van het 2e Peloton van 250 (Airborne) Light Composite Company van het Royal Army Service Corps; links zijn compagniescommandant, Lieutenant-Colonel M. St. John Packe.
(foto collectie Philip Reinders)*

sinds die dag vermist. Van hem is bekend dat hij op de Ginkelse Heide is gesneuveld.

Om 12.00 uur moest kapitein Kavanagh zich melden op het hoofdkwartier van zijn eenheid. Dit HQ RASC bevond zich toen nabij de hoek Utrechtseweg/Kasteelweg te Doorwerth. Het 2e Peloton zou tot 20.00 uur die avond onder rechtstreeks commando blijven van Brigadier John W. Hackett, de bevelhebber van 4th Parachute Brigade. Daarna viel de eenheid weer onder de eigen compagniescommandant, Lt-Col M. St. John Packe.

De volgende dag, 19 september, trok HQ RASC, en dus ook het 2e Peloton, naar Oosterbeek, waar het hoofdkwartier zich voor het hotel Hartenstein vestigde. Daar werden de voorraden opgeslagen, de jeeps gestald, loopgraven aangelegd, en telefoonlijnen uitgelegd naar het grote witte horeca-pand.

Om ca. 16.30 uur werden door 100 Stirlings en 66 Dakota's boven 'Supply Dropping Point V', een veld bij Klein Warnsborn (noordelijk van Oosterbeek), zo'n 350 ton voorraden afgeworpen. Elke Stirling had 24 containers en vier manden aan boord, terwijl de Dakota's per stuk 16 manden vervoerden.

Zes uur eerder had St. John Packe geprobeerd het bericht naar Engeland door te geven dat het beoogde afwerpgebied in Duitse handen was, en dat de voorraden op Brits terrein neer moesten komen. Door de slechte radioverbindingen bereikte deze mededeling de Royal Air Force niet, en de meeste manden en containers kwamen in vijandelijk gebied terecht. Een paar daarvan landden in de omgeving van de Dreyenseweg, op de spoorbaan Utrecht-Arnhem, en in de buurt van het station Oosterbeek-Hoog. Over het algemeen stond dit gedeelte van het dorp toen al onder Duitse controle, en slechts enkele van de voorraden kwamen op de plaats van bestemming terecht, dus achter de Britse linies.

De RAF verloor als gevolg van de zware luchtafweer en vijandelijke jachtvliegtuigen zeven Dakota's en tien Stirlings. Een van de Dakota-piloten (toestel FZ-626), wetende dat zijn vliegtuig verloren was, probeerde het te laten crashen op een stuk afweergeschut dat langs de Bakenbergseweg stond. Hij miste dit op een haar, en het toestel stortte gedeeltelijk neer op het pand met huisnummer 262. Van de bemanning van vier personen overleefde slechts de navigator. Ook maar twee van de vier 'air despatchers' (van RASC) konden het navertellen. Zie de nieuwe Roll of Honour, bladzijde 133.

In het oorspronkelijke plan van de divisie was het de bedoeling dat het 3e Peloton van 250 (Airborne) Light Composite Company, toegevoegd aan 1st Airlanding Brigade, op 17 september het afwerpterrein 'V' zou bezetten. Hun hoofdkwartier zou ingericht worden in hotel Klein Warnsborn, dat later als HQ van St. John Packe diende te fungeren. Het pakte anders uit, en het gebied was gedurende de hele slag in Duitse handen.

Boven Klein Warnsborn zouden in totaal 2400 containers en 932 manden worden gedropt. Op de desbetreffende lijst staan onder meer:

- = 422 containers met 'high explosive' granaten voor de 75mm houwitser;
- = 347 containers met brandstof;

- = 168 containers met .303 geweerprojectielen;
- = 78 containers met Mills handgranaten;
- = 60 containers met granaten voor de 17-ponder anti-tankkanonnen;
- = 21 manden met medische voorraden;
- = 28 manden met 9mm stengun-projectielen;
- = 321 manden met rantsoenen.

De lijst is nog langer, en de inhoud maakt duidelijk dat hier sprake was van een groot gemis voor de geallieerde troepen, en een prachtig cadeau voor de Duitsers. Zo bevatten de 840 containers en 138 manden die op de 18e werden uitgegooid hoofdzakelijk radio-apparatuur.

Volgens Driver Dennis Cutting had hun compagniescommandant van mensen van het verzet te horen gekregen dat net buiten de perimeter, in vijandelijk gebied, een aantal voorraden was gedropt. Het betrof waarschijnlijk de weilanden nabij het Oosterbeekse deel van de Dreyenseweg. Ik neem tenminste aan dat men Warnsborn niet op het oog had, omdat de vorige dag al bekend was dat dat terrein wegens de Duitse tegenstand onbereikbaar was. Misschien had men echter toch berichten binnengekregen dat het 'dropping point' en de weg er naar toe veilig waren. Ik heb dat niet kunnen achterhalen.

Als de radioverbindingen in orde waren geweest, zou men hebben geweten dat Warnsborn en de route daarheen (Dreyenseweg-Amsterdamseweg) nog steeds in Duitse handen waren. Immers, die ochtend had 156 Battalion, The Parachute Regiment, op en nabij de Dreyenseweg zware verliezen geleden toen het probeerde de weg over te steken. En als Warnsborn toch de locatie was waarheen men wilde gaan om voorraden te halen, waarom koos men dan niet de Schelmseweg om er te komen?

Hoe dan ook, kapitein Kavanagh riep de mannen van zijn peloton die geen specifieke taak hadden, bijeen, en hij vertelde hun dat ze een bliksemactie moesten uitvoeren. Als ze op de beoogde plek waren aangekomen, moesten ze vliegensvlug pakken wat ze pakken konden, en als de sodemieter weer terugkierde naar de eigen linies. Iedereen zou alleen z'n eigen wapen meenemen, en de bekpakking werd afgedaan zodat ze zich sneller en gemakkelijker konden bewegen. Korporaal Charlie Rushton, Kavanaghs chauffeur, had in de chaos na de landing op de Ginkelse Heide geen kans gezien om zich bij hem te voegen, en zodoende had Driver Robert Thomas deze taak overgenomen. Na het overleg gingen de kapitein en zijn mannen op weg. Een van de betrokkenen (Korporaal Bill Blaxley) spreekt over vijf jeeps, vijf trailers en 21 man; een ander (Driver Ken Clarke) rept van vier jeeps, vier trailers en 24 soldaten. Volgens Cutting waren het drie jeeps, drie trailers en 20 inzittenden.

Blaxley, commandant van de verkenningseenheid, herinnert zich dat zijn gehele sectie, bestaande uit 10 man, in de tweede jeep met trailer zat, en dat in totaal vijf aanhangwagens werden achtergelaten. Elke jeep kon twee trailers meeslepen, maar in dit geval hadden ze er maar één achter hun voertuig. Dat was een stuk makkelijker manoeuvreren. Kapitein Kavanagh zat in de eerste jeep; Dennis Cutting had met een paar man een plaatsje gevonden in de trailer erachter: 'Het was een mooie dag, en we reden in strak konvooi en met

een aardige snelheid'. Ze koersten over de Utrechtseweg in de richting van het kruispunt bij hotel Schoonoord. Daar draaiden ze de Stationsweg in, en reden op station Oosterbeek-Hoog aan.

Op die dinsdag 19 september 1944 werd door een van de mannen van de Army Film and Photographic Unit vóór Hartenstein een foto gemaakt, waarop twee jeeps met aanhangwagens te zien zijn. Ze zijn net weggereden bij het RASC-hoofdkwartier, en er zitten militairen in de voertuigen en in de trailers. De kans is groot dat het jeeps van Kavanaghs groep betreft, die op weg zijn gegaan om hun missie uit te voeren. De foto werd na de oorlog een keer gebruikt voor een kerstkaart van de compagnie.

Rijdend over de Stationsweg passeerden ze een uitgeschakelde brenccarrier, en juist voordat men de brug bij het station over ging, zagen ze een definitief tot stilstand gekomen jeep. Ken Clarke was achteraf van mening dat dit al een teken had moeten zijn dat er iets niet pluis was. Maar met een flinke vaart ging het het viaduct over, en nadat ze een paar meter hadden afgelegd op de Dreyenseweg, brak de hel los.

Een Duitse tank of artillerie, een eind verderop verscholen, schakelde met het eerste schot de voorste jeep (van de kapitein) uit. Driver Thomas kwam hierbij om het leven. Een aantal stukken Duits luchtafweergeschut heeft langs de Dreyenseweg, tegenover huisnummer 10, gestaan, maar het is niet bekend of deze zodanig gericht konden worden dat ze het Britse konvooi onder vuur namen. De vijand gebruikte ook een machinegeweer en handgranaten.

Doordat de Britten met een behoorlijke snelheid reden, knalde de tweede jeep (van korporaal Blaxley) achter op de trailer van Kavanaghs voertuig. Ook de

daarop volgende jeeps vlogen op elkaar. Blaxley: 'Het konvooi kwam tot stilstand, en mijn chauffeur werd geraakt. Ik sprong uit de jeep, en kroop onder een heg langs een smalle greppel naast de weg. Een van mijn mannen, Driver P.F. Batsford, riep naar mij "Ik ben hier Blax, ik ben hier". Hij en Driver Wilfred Bennett bevonden zich in de tuin bij de ingang van het tuinpad. Ik kroop terug, voegde me bij hen, en kwam tot de ontdekking dat beiden zwaar gewond waren.' Dennis Cutting (in de aanhangwagen achter Kavanaghs jeep): 'We sprongen of vielen uit de trailer, en zochten dekking achter de jeeps. Ik kroop achter een wiel, en we begonnen te vuren in de richting vanwaar we werden beschoten door een machinegeweer. We wisten echter niet de exacte locatie daarvan omdat er veel bossage was. Verschillende jongens werden geraakt, en Capt. Kavanagh had meteen in de gaten dat het een onhoudbare situatie was. Enkele seconden daarna zag ik dat hij de bren-gun van Ken Clarke overnam.'

In een van de volgende jeeps zat Driver Charlie Boardman, en hij weet zich te herinneren dat de Corporals Ron Doubleday, Albert Wiggins, en Ron Higgs, en Driver James McKinnon door vijandelijke kogels werden getroffen. Hijzelf bleef ongedeerd, en wist uiteindelijk terug te keren naar Hartenstein. Volgens Driver Ken Clarke klapten de jeeps op elkaar, en sprongen ze eruit. 'De een aan de linkerkant, de ander aan de rechterzijde. Degenen aan de rechterkant waren slechter af, want zij zaten in het zicht van de Duitsers. Kapitein Kavanagh riep om de bren-gun die ik bij me had. Ik ging naar hem toe, en hij verruilde zijn sten voor mijn bren. Hij zei: "Als ik opsta, gaan jullie terug over de brug, en dan is het Rennen voor je



De kruising Dreyenseweg en Van Limburg Stirumweg (links), gezien vanuit het noorden (in de richting van de brug over de spoorlijn Utrecht-Arnhem). Rechts het pand Dreyenseweg 2-4, waar onder meer de familie Kalle woont. In het midden, op de achtergrond, het uitgebrande pension van Aalbers (Stationsweg 53), dat op 19 september 1944 in vlammen opging. Rechts van de Dreyenseweg, en ook nabij de genoemde kruising, is een bevoorradingscontainer neergekomen. Links, in de berm, drie lijken van Britse militairen. Rechts ligt ook een stoffelijk overschot van een geallieerde soldaat. De foto werd waarschijnlijk gemaakt in de periode 20-23 september 1944, door een cameraman van de Kriegsmarine. (foto Bundesarchiv, Koblenz)

leven." Hij kwam omhoog, en vuurde met de bren in de richting van de tank, met als doel de aandacht naar zichzelf te trekken zodat wij konden ontsnappen. Ik weet zeker dat er Duitsers zaten in de huizen langs de Dreyenseweg, en op de hoek met de Van Limburg Stirumweg. Ik kon ze namelijk zien. Vanuit het 3e huis rechts, op de Dreyenseweg, werd een handgranaat gegooid, die mijn vriend korporaal Wiggins doodde. Driver Thomas lag ook ter hoogte van dit punt.' 'Terwijl de Captain de aftocht dekte', zegt Driver Dennis Cutting, 'schreeuwde hij naar Sergeant R.J. McDowell "Haal ze hier weg, haal ze hier weg". McDowell gaf ons opdracht ons terug te trekken op het talud.'

Driver Ken Clark: 'Toen we terugrenden naar de spoorlijn, kreeg ik bevel van Sgt McDowell om op de hoek te blijven staan, en dekkingsvuur te geven met mijn sten. Dit was lang genoeg voor de anderen om via de spoordijk naar beneden te rennen, het spoor over, en via de andere helling weer naar boven. Ik ging als laatste, en daarom wist ik dat de kapitein was gesneuveld.'

Dennis Cutting rende samen met Driver Joe Phillips het talud af, en aan de overkant boven gekomen, wierpen zij zich op het daar aanwezige prikkeldraad. Daardoor konden de anderen er moeiteloos overheen. De laatste twee mannen trokken Dennis en Joe omhoog, en ze holden naar een leegstaand huis. Bij een van de mannen lag een oog uit de kas, en men verbond hem zo goed als mogelijk was. Ze overlegden wat te doen. Aan de overkant van de straat zagen ze een oudere man in een deuropening staan, die met zijn armen aanduidde dat ze in het huis moesten blijven. Hij kwam voorzichtig naar hun toe lopen met een meisje aan de hand; misschien zijn kleindochter. Ze probeerden hem uit te leggen dat ze terug wilden naar de omgeving van Hartenstein, en ondanks de taalbarrière begreep de oude man dit. Hij zei iets tegen het meisje. Ze ging voorop lopen, onderwijl de Britten beduidende dat ze haar moesten volgen. Ze deden dit, op een afstandje, en na verloop van tijd kwamen ze in bekend gebied. Toen ze de jonge Oosterbeekse wilden bedanken, bleek ze al weer verdwenen te zijn.

Korporaal Blaxley bleef gewond achter en werd gevangen genomen: 'Van alle kanten werd op ons geschoten, en ik hoorde de kapitein schreeuwen dat we ons moesten terugtrekken en dat het ieder voor zich was. Hij gaf zelf dekkingsvuur, en werd kort daarna geraakt door machinegeweerkogels. Een tweede Duitse patrouille kwam via de bosjes de tuin in, onze richting uit. We konden niet veel tegenstand bieden. Naast me lagen twee gewonde mannen, en ikzelf zat leunend op een knie op de uitkijk. Ik had alleen mijn stengun, waarvan ik een magazijn leegschoot. Toen ik het volgende wilde pakken, hoorde ik in perfect Engels zeggen: "Stop met schieten, sta op of anders schiet ik je neer". De stem kwam van een jonge Duitse officier, die me later vertelde dat hij een opleiding had gevolgd aan de universiteit van Bristol. Ik heb me vaak afgevraagd of hij me zou hebben neergeschoten als hij geen Engels had gekund.

Ik begon met het verzorgen van Batsfords verwondingen, maar ik kon helaas niets meer doen voor Bennett. Kort daarna overleed hij, en ik heb begrepen dat niet bekend is waar hij is begraven. Ik kreeg toestemming

om met een van onze jeeps (met een trailer) die nog kon rijden, gewonden af te voeren. Daar was ook een Duitser bij die ik onder vuur had genomen. Twee doden liet ik achter, evenals een aantal anderen van mijn sectie die om het leven waren gekomen. Vrienden die ik had zien sneuvelen, heel triest. Ik bestuurde de jeep, en werd geëscorterd naar een achter het front gelegen hoofdkwartier. Daar werd ik gescheiden van de gewonden, en afgevoerd naar een krijgsgevangenkamp.'

Degen die hadden weten te ontsnappen, kwam via de Mariaweg en de Steijnweg terug bij het hoofdkwartier van de compagnie bij Hartenstein. Ze vertelden wat er was gebeurd. Later ging nog een groep op pad om te proberen jeeps en trailers in veiligheid te brengen, maar het gebied rond de Dreyensebrug was en bleef stevig in Duitse handen.

Driver Ken Clarke over Captain Desmond Thomas Kavanagh: 'In mijn ogen had het moedige optreden van kapitein Kavanagh hem een onderscheiding moeten opleveren. Wat hij deed, zal altijd in mijn herinnering blijven, en een inspiratie zijn voor iedereen die hem heeft gekend.'

De pelotoncommandant werd inderdaad in oktober 1944 voorgedragen voor het Military Cross, maar omdat hij toen nog vermist was, werd deze onderscheiding hem niet toegekend.

Ondanks naspeuringen en gesprekken met (voormalige) bewoners van zowel de Dreyenseweg als de Van Limburg Stirumweg, heb ik niemand kunnen vinden die de bovengenoemde actie in de omgeving van de brug heeft gezien. De mensen waren of gevlucht of zaten in de kelder. Wel bleek dat een dag of tien voordat de landingen plaatsvonden, een aantal burgers op de Dreyenseweg Duitse inkwartiering kreeg. Waarschijnlijk betrof het verbindingsstroepen (SS), en ook werd luchtafweergeschut langs de weg geplaatst. Deze artillerie stond onder meer in het toenmalige weiland waar kort geleden een groot landhuis is gebouwd. Het is mogelijk dat deze kanonnen ook op de Britse jeeps hebben gevuurd.

Na de gevechten bleken langs de Dreyenseweg, net ten noorden van de spoorlijn, vijf lichamen te liggen. Vier daarvan zijn op Duitse foto's en filmbekenden uit september 1944 te zien. Het vijfde stoffelijke overschot lag voor het huis van spoorwegbeambte Kalle, pal ten noordwesten van de brug.

In dat pand heeft ook nog een lijk in de kelder gelegen, maar het is niet bekend of dit een Duitse of een Britse militair betrof. Hoeveel Duitsers bij de actie betrokken waren, en al dan niet gewond raakten of sneuvelde, heb ik niet kunnen verifiëren.

Corporal Doubleday en Lance Corporal Archibald F. Docherty die gewond werden, overleden later in het noodhospitaal in hotel de Tafelberg. De Drivers Bennett en McKinnon zijn nog steeds vermist.

Al met al deden de mannen van 250 (Airborne) Light Composite Company van het Royal Army Service Corps op 19 september 1944 een moedige poging om broodnodige voorraden voor de divisie binnen te halen. Dit was helaas gedoemd te mislukken omdat de Dreyenseweg van begin tot eind in Duitse handen bleek te zijn.