

Bren Gun Carriers bij de Slag om Arnhem

Niall Cherry & Luuk Buist

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 110 van de Vereniging Vrienden van het Airborne Museum Oosterbeek, juni 2008

De rol die in het Britse leger was toebedeeld aan de 'uni-versele carrier' was die van een snel, lichtbewapend voertuig met rupsbanden, dat infanterie kon vervoeren in een gebied dat onder geweer- en mitrailleurvuur lag. Meer in het bijzonder werd het gebruikt om een Bren machinegeweer en de daarbij behorende militairen te vervoeren. Vandaar de naam 'Bren Gun Carrier', vaak verkort tot 'Bren Carrier'.

Het kon ook worden gebruikt om voorraden te vervoeren en als trekvoertuig.

De Bren Gun Carrier waren vijf en een halve meter lang, meer dan twee meter breed en ongeveer anderhalve meter hoog en ze waren gemaakt van meer dan één centimeter dik staal. Daardoor wogen ze ongeveer 4000 kilo. Ze hadden een 7000 cc motor, een benzinetank met een inhoud van ca. 85 liter en ze gebruikten ca. 1 liter per kilometer. Het was mogelijk om twee Bren Gun Carriers te vervoeren in een Hamilcar zweefvliegtuig.

Iedere infanterie eenheid in de 1e Airborne Divisie beschikte over twee Bren Gun Carriers, hetgeen betekende dat er achttien werden meegenomen naar Arnhem.

Bij de eerste lift, op 17 september 1944, werden de tien carriers van het 1e, 2e en 3e Parachute Battalion, het 7e bataljon van de Kings Own Scottish Borderers en het 1e bataljon van het Border Regiment aangevoerd.



De Bren carrier waarnaar soldaat Knott tijdens de strijd naar geïsoleerde posities van de B-compagnie van 1st Border Battalion bij de Westerbouwing wist door te breken, werd op de terugweg geraakt door een mortier of artillerievanaat geraakte in binnengebied geseld. Dit gebeurde op de Heofdlaan, vlakbij het hoofdkwartier van het 1st Border Battalion op de Von Lennepoeg. De foto werd gemaakt door de Duitse PK fotograaf Seeger.
(foto: Bundesarchiv, Koblenz)

Bij de tweede lift op 18 september an iverden acht carriers van het 10e, het 11e, het 156e Parachute Battalion en van het 2e bataljon South Staffords

In dit artikel willen we beschrijven wat er met de achttien Bren Gun Carriers, die naar Arnhem werden overgebracht, is gebeurd. Opvallend is dat veel veteranen zich niet kunnen herinneren dat ze gedurende de strijd een van de carriers hebben gezien!

Alle Hamilcars in de eerste lift, landden op LZ Z bij Wolfheze. Allemaal maakten ze een goede landing, behalve die met de carriers van het 2nd Parachute Battalion. Dit was nummer 323, die werd gevlogen door Staff Sergeant Garnet en Sergeant Watson. Hun glider kwam niet op tijd tot stilstand en botste tegen de spoordijk noordelijk van de LZ. Door de klap schoten de twee carriers door de voorkant van de glider naar buiten.

Het volgende verslag is afkomstig uit het tijdschrift: 'The Eagle' (The Journal of the Glider Pilot Regimental Association) van december 1993: 'Reg (Garnet) besloot, ondanks problemen met het zweefvliegtuig, door te vliegen, maar arriveerde vrij laat boven de landingszone. De landing werd bemoeilijkt doordat de remmen op de losse grond niet goed functioneerden. Daardoor eindigde de vlucht tegen de spoordijk. Gelukkig veroorzaakte het snelle uitrijden van de twee Bren carriers noch persoonlijke ongelukken, noch schade.'

Dit is echter niet geheel volgens de waarheid. Een van de carriers kon meteen in orde worden gemaakt, maar de andere kon pas de volgende dag worden gerepareerd door twee zweefvliegtuigpiloten van B Squadron, de Sergeants Lockwood en Chadwick.

De carriers werden naar hun respectievelijke bataljons verzamelpunten gereden. Er waren geen vastgestelde regels voor de toewijzing van de carriers binnen ieder bataljon. Zo was bij het 2nd Parachute Battalion een carrier toegewezen aan het mortierpeloton en de andere aan het bataljons hoofdkwartier. Een van de leden van het mortierpeloton, soldaat James Sims, vertelde: 'Toen we in Stone Hall waren gelegerd, werden onze twee jeeps vervangen door één Bren Gun Carrier. Deze actie werd niet erg gewaardeerd door het peloton. Het was veel makkelijker om met jeeps te rijden en bovendien liepen de rupsbanden van de carriers er vaak af. Ik herinner mij dat we twee chauffeurs hadden, Chalky White en George Hines. Op weg naar de brug hadden we wel wat moeilijkheden, maar we kwamen veilig aan. Waarschijnlijk werd

de carrier achter het gebouw geparkeerd, dat werd gebruikt als hoofdkwartier van het 2nd Parachute Battalion. We kozen later nog terug op deze carrier.

Er gebeurde één ongeluk in de middag van 17 september, waarbij een carrier betrokken was. Een Hamilcar met een 17-ponderkanon en het bijbehorende voertuig sloeg over de kop op I.Z.Z. Divisie arts Warrack, die daar getuige van was, schreef daarover in zijn dagboek: 'Ik zag een of twee Hamilcars gliders neerkomen. Een daarvan maakte een slechte landing op ongeveer 200 meter van het verzamelpunt. Hij was met een te grote snelheid neer gekomen in een aardappelveld en daarbij over de kop geslagen. Een piloot kwam om en de andere raakte gewond en kwam klem te zitten onder de lading. Ik ging naar de over de kop geslagen Hamilcar en regelde het uitgraven van de gewonde piloot. Na enige tijd bemerkten we dat hij vast zat bij zijn schouders en zijn heupen en dat hij erge pijn had. Hij had al morfine gehad. We probeerden eerst het gewicht van de lading van hem af te halen met behulp van verschillende krakken uitvoeringen. Maar uiteindelijk maakten we een carrier vast aan het voertuig dat op zijn kop in de glider lag en trokken dat los. De commandant van de Royal Engineers werd wel eerst geraadpleegd, om verdere ongelukken te vermijden. Uiteindelijk lukte het en kon de piloot, S/Sgt White, naar de verbandpost worden overgebracht.' Wij vermoeden dat de gebruikte carrier afkomstig was van het Border Regiment.

Het verhaal over de carriers van de andere eenheden van de 1st Parachute Brigade is niet zo duidelijk. In het 1st Parachute Battalion werden de carriers gebruikt door het 'Assault Pioneer Platoon' en er wordt gezegd dat ze in de nacht van 17 op 18 september werden gebruikt om gewonden van het gebied bij de Amsterdamsseweg te vervoeren naar Wolfheze. De officier die het bevel voerde over de sectie van de 16th Parachute Field Ambulance, Captain S. Kaye, verklaarde dit in een recent interview. Het is zeker dat enkele van de vier carriers op 19 september in het westelijk deel van Arnhem waren, omdat ze zichtbaar zijn op een foto die door I/Cpl MacFarlane van de Royal Signals werd gemaakt met een privé camera. Op de foto, die werd genomen op de Hulsbeekseweg, dichtbij de plaats waar hij uitkomt op de Utrechtseweg en niet ver van het St Elisabeth Gaesthuis, staan twee carriers, waarschijnlijk beide van het 3e bataljon. In zijn boek 'De Gans is Gevlogen' door Leo Heaps, staat het volgende commentaar, dat waarschijnlijk slaat op een gebeurtenis die op 18 september plaats vond bij de rivieroever in de westelijke buitenwijk van Arnhem: 'Plotseling kwam er van achter een hegeen Bren gun carrier vandaan, die de weg op reed. Hij stopte naast mij, alsof de bestuurder wist dat ik hem nodig had. De bestuurder was niet op weg naar een bepaalde bestemming en daarom vroeg ik hem of hij mij naar de brug wilde brengen, die anderhalve kilometer verderop lag. Rustig knikte hij dat dit goed was en we laadden onze voorraden over in de carrier.' Ter verduidelijking: Heaps en zijn Nederlandse gids waren met een jeep volgeladen met voedsel, munitie en een radioset op weg naar de brug toen de jeep verongelukte in de buitenwijk

van Arnhem. Heaps verbaal gaat door met de verklaring dat de carrier het St Elisabeths Gaesthuis bereikte, waar hij zowel Generaal Urquhart als Brigadier I Athbin y ontmoette in een huis in de buurt van de Alexanderstraat. Heaps zegt dat hij de opdracht kreeg om verschillende berichten over te brengen naar het divisie hoofdkwartier, dat nu was gevestigd in Huize Hertenstein in Oosterbeek. Vermoedelijk is dit de carrier die wordt genoemd in Martin Middelbrooks boek 'Arnhem': 'Om ongeveer half drie 's middags arriveerde een Bren carrier, die geladen was met munitie en met een groep van tussen de twintig en veertig militairen. Toen majoor Peter Waddy naar buiten ging om te helpen bij het uitladen van de munitie, werd hij dodelijk getroffen.'

Heaps verklaart ook dat het lichaam van majoor Peter Waddy zich in hetzelfde huis bevond als de twee commandanten, voordat hij door Urquhart tweed bevolen om niet naar de brug door te breken, maar met de berichten terug te keren naar Oosterbeek. Dit wijst volgens ons op een van de carriers van het 1st Parachute Battalion en we denken dat de andere drie werden achtergelaten gedurende de terugtocht naar Oosterbeek of werden beschadigd tijdens de gevechten in westelijk Arnhem. We hebben ook een aantekening van luitenant Richard Bingley, commandant van het 6e peloton van de S Compagnie van het 1st Parachute Battalion, die mogelijk een idee geeft van wat er gebeurde. Hij schreef: 'In de middag van de 18e had ik het merendeel van het 6e en het 7e peloton een soort verdediginglinie laten vormen, den meter van het Rijn Hotel. Om ongeveer 20.00 uur kwam mijn commandant bij mij en zei: 'Bingley ik wil dat je met jouw peloton met zoveel mogelijk munitie in drie Bren carriers zo snel mogelijk naar de brug gaat om je bij de mannen op de brug te voegen. De eerste Bren carrier arriveerde en toen we de munitie begonnen in te laden, explodeerde het verdomde ding, door een voltreffer van een 88mm kanon. Hetzelfde gebeurde met de tweede carrier. Daarop zei de kolonel: 'Ik wil mijn derde en laatste carrier niet riskeren. We zullen te voet verder moeten gaan.'

Om dit borte overzicht van de lotgevallen van de carriers van het 1st Parachute Battalion te beshuten, gaan we nog even terug naar de carrier, die achter het hoofdkwartier van het 2nd Parachute Battalion bij de brug was geparkeerd. Vermoedelijk is deze tijdens de gevechten rond de verkeersbrug helemaal niet gebruikt. Mogelijk kon de bestuurder niet worden gevonden of was het gewoon veel te gevaarlijk. Maar in de avond van 19 september stelde luitenant Kolonel Frost, de commandant van de troepen bij de brug voor dat de overgebleven jeeps van het Reconnaissance Squadron (drie REOCCE jeeps hadden de brug in de avond van 17 september bereikt) samen met de Bren Gun Carrier zouden proberen de verkeerbrug over te rijden in zuidelijke richting. Hiervoor zou bij het eerste ochtendlicht een rookgordijn worden gelegd. De kleine groep moest dan proberen contact te maken met het 30e Britse Corps. Maar het was een zelfmoordplan en majoor Gough toonde geen enkel enthousiasme er liet dat ook duidelijk blijken. Zelfs als ze erin zouden slagen, zou het nog een nog een nutteloze actie zijn, want



Na de slag passeren Duitse soldaten in een buitgemaakte jeep op de Utrechtseweg in Oosterbeek een aanpak van een carrier, die waarschijnlijk behoorde bij het 10th Parachute Battalion. De foto werd gemaakt door PK fotograaf Adendorp, ca. honderd meter oostelijk van het kruispunt van de Utrechtseweg en de Stationsweg. (Foto: collectie Robert Vosthuis)

het zou erg moeilijk zijn geworden om vanuit het zuiden de troepen bij de brug te versterken. Frost veranderde van gedachten en het plan ging niet door. Freddy Gough merkte later op: 'De kans van slagen was minimaal en het zou de familie Gough haar vierde Victoria Cross hebben opgeleverd, maar wel postuum en zonder enig nut.

De carrier werd later gebruikt door de Duitsers. Dit gebeurde toen de strijd in de ochtend van 21 september op zijn eind liep. Met de carrier werden de gewonden weggehaald uit de steeds kleiner wordende perimeter. Het schijnt dat de Duitsers geen problemen hadden met het rijden met de carrier, omdat ze veel van deze voertuigen hadden buitgemaakt in de zomer van 1940.

Zoals eerder vermeld, werden de zes carriers van de 1st Airlanding Brigade aangevoerd op zowel de eerste als de tweede dag. De carriers van de 1st Borders en van 7KOSB bij de eerste lift en de 2nd South Staffords bij de tweede. Helaas is er weinig bekend over het gebruik van deze carriers gedurende het eerste deel van de Slag. Het is echter aannemelijk dat de carriers van de Borders en van KOSB bij die eenheden bleven tijdens hun pogingen om de landingsgebieden te beschermen, gedurende de eerste dagen in Nederland. De twee carriers van de South Staffords reden na de landing op 18 september naar Oosterbeek, maar werden tegengehouden toen zij met hun eenheid de troepen van de 1st Parachute Brigade bij de verkeersbrug wilde versterken. Dit gebeurde op bevel van het divisie hoofdkwartier en wat er daarna met deze carriers is gebeurd is onbekend.

Omdat er in de Perimeter in Oosterbeek verschillende acties plaats vonden, waarbij carriers waren betrokken, is het goed om te kijken naar de acties van de zes carriers die waren ingedeeld bij de 4th Parachute Brigade. Alle zes arriveerden bij de tweede lift op LZ X en reden

naar de verzamelpunten van de verschillende bataljons. Zoals de meeste mensen wel weten, werd een van de drie bataljons - het 11e - regelrecht naar Arnhem gestuurd om te proberen de omsingelde troepen bij de verkeersbrug te versterken. Waarschijnlijk zijn de twee carriers het bataljons hoofdkwartier gevolgd tot in west Arnhem, waarna één (of misschien wel allebei) op 19 september de Oosterbeekse Perimeter heeft kunnen bereiken.

De andere twee eenheden van de 4e Brigade, het 10e en het 156e, trokken van DZY in zuidoostelijke richting naar Arnhem, maar zij volgden een verschillende route. Het 10e bataljon langs de Amsterdamseweg en het 156e verder naar het zuiden, maar noordelijk van de Utrechtseweg. Gedurende de dagen en nachten van 18, 19 en 20 september vonden er verschillende gevechten plaats in de bossen en we zullen een paar gebeurtenissen belichten, waarbij carriers betrokken waren.

Het 10th Parachute Battalion probeerde via de Amsterdamseweg naar Arnhem door te breken, maar ontmoette zware Duitse tegenstand in het gebied van het pompstation, schuin tegenover De Leeren Doedel, en kon niet verder. Waarschijnlijk waren de twee carriers de meeste tijd bij het bataljons hoofdkwartier, behalve wanneer ze werden gebruikt om munitie naar de frontlinie te brengen en gewonden af te voeren. In de middag van 19 september werd het bevel gegeven om terug te trekken naar Wolfheze. Daarbij moesten ze via LZ L bij Johannahoeve, en toen ze daar arriveerden waren net de Poolse gliders geland. Zowel de Polen als de terugtrekkende Britten werden door de Duitsers aangevallen, waarbij veel slachtoffers vielen. In verschillende verslagen wordt melding gemaakt van de moedige acties van L/Cpl W. Garbaldi van het 10e bataljon, die met een carrier dwars door deze chaos reed. Hij waagde zich verschillende malen in het gevechtsterrein om gewonden op te pikken. Het leek wel alsof hij



De Duitse Luftwaffe PK fotograaf Lutz Koch, fotografeerde na de strijd een van de twee Bren carriers van 7 KOSB.

(foto: collectie Robert Voskuil)

onkwetsbaar was, maar helaas sneuvelde hij op 20 of 21 september. Vermoedelijk konden beide carriers van het 10e bataljon Oosterbeek bereiken. In de 'Roll of Honour' staat de Algemene Begraafplaats in Renkarn aangeduid als lokatie van zijn eerste graf, maar hij ligt nu op de Airborne Begraafplaats in Oosterbeek (grafnummer SD14). Volgens Jan Hey werd hij gewond toen hij op de Utrechtseweg bij de Van Lennepweg recht op in een carrier stond. De commandant van de HQ Company van het 10e bataljon, majoor C. Ashworth, raakte toen ook gewond. Beiden overleden ze aan de verwondingen die ze toen hadden opgelopen. Waarschijnlijk werd de carrier bij deze actie buiten gevecht gesteld.

Ook de twee carriers van het 156th Parachute Battalion waren toegewezen aan het bataljons hoofdkwartier. Een van de officieren verklaarde onlangs dat één van de carriers werd gebruikt door de bataljonscommandant. Het lijkt erop dat deze carriers nauwelijks zijn gebruikt bij de poging om door de Duitse linies langs de Dreijenseweg te breken, alleen voor het aanvoeren van munitie en het afvoeren van gewonden.

Ook het 156e kreeg het bevel om op 19 september terug te trekken naar Wolfheze, via LZ L. De 'Regimental Medical Officer' van het bataljon, Captain J. Buck, vertelde ons onlangs dat hij er inslaagde om de westzijde van LZ L te bereiken. Het kreeg vervolgens toestemming om de carrier van de bataljonscommandant te gebruiken om gewonden op te halen bij de gestashte gliders. Hij deed dit verschillende keren en vertelde later dat er tussen hem en de Duitsers riet was, behalve een Rode kruisvlag. Hij voegde daaraan toe dat: 'Iedereen zich in deze fase van de strijd correct gedroeg bij het zien van deze vlag. Ik heb de commanders later niet meer gezien, omdat ik kort daarop bij de spoorwegovergang in Wolfheze krijgsgevangenen werd gemaakt.'

Nadat op 19/20 september de Perimeter in Oosterbeek was gevormd, werd het makkelijker om de carriers als transport- en communicatiemiddel te gebruiken. Hieronder volgt een aantal voorbeelden.

Op 20 september werd besloten om een colonne van ten minste drie carriers te vormen en deze te laden met muni-

tie en te proberen een weg te banen naar de Rijnbrug in Arnhem, een afstand van ongeveer vijf kilometer. Twee van deze carriers waren afkomstig van 7 KOSB en de ander was waarschijnlijk de carrier van het 2nd Parachute Battalion, die kort na de harde landing van de Hamilcar kon worden gerepareerd. Na het invallen van de duisternis gingen ze op weg via de Utrechtseweg. Maar al na een korte afstand konden ze niet verder door vuur van gepantserde Duitse voertuigen. Alle drie werden daarbij beschadigd.

Op dezelfde dag werd een carrier van het 10th Parachute Battalion buiten gevecht gesteld op de Utrechtseweg vlak bij de oostelijke grens van de Perimeter. Dit voertuig werd later gefotografeerd door de Duitse legerfotograaf Adendorf.

Op donderdag 21 september had de B compagnie van het 1st Border Battalion posities ingenomen bij de Westerbouwing. In een geïsoleerde positie westelijk van Oosterbeek. Op deze dag deden de Duitsers verschillende aanvallen op die posities en het bataljons hoofdkwartier kreeg het verzoek voor assistentie. Soldaat A. Knott bood aan om een carrier met munitie naar de posities te rijden. Ondanks zwaar mortier- en granaatvuur wist hij er door te komen en haalde te rug mee: een aantal krijgsgevangenen. Tijdens de terugrit naar het bataljons hoofdkwartier werd zijn carrier geraakt en vernield. Gelukkig bleef soldaat Knott ongedeerd. Hij werd later voorgedragen voor een Military Medal en in de aanbeveling staat: 'Op 21 september kreeg het bataljons hoofdkwartier het bericht dat B compagnie was omsingeld door de vijanden dat ze door hun munitie heen raakten. Toen Soldaat Knott dit bood, bood hij onmiddellijk aan dat hij zou proberen om hen met een carrier te bereiken. Hij werd gewaarschuwd dat de gehele route naar B compagnie onder mortier- en granaatvuur lag en misschien wel deels in vijandelijke handen was. Hij liet zich daardoor echter niet afschrikken en vertrok. Hij slaagde erin de posities te bereiken, leverde de munitie af en bracht acht krijgsgevangenen terug. Zijn voertuig werd geraakt en vernield tijdens de terugrit, maar binnen een uur bood hij aan om dezelfde tocht nog een keer te maken met extra munitie en voedsel.' De aanbeveling voor een Military Medal werd verlaagd tot een 'Commander-in-Chief's certificate'. Zijn kapotte carrier werd later door de Duitse legerfotograaf Seeger gefotografeerd op de Hoofdlaan, niet ver van Hartenstein.

Andere verdedigers van de Perimeter van 7 KOSB, in het bijzonder L/Cpl Blockwell, herinneren zich dat bij verschillende gelegenheden carriers dicht bij de linies kwamen om berichten en munitie te brengen. Naarmate de dagen voorbij gingen, verminderde volgens ons het gebruik van de overgebleven carriers door de voortdurende beschietingen en door slijtage. Het is ook mogelijk dat er bijna geen benzine meer was.

Helaas ontbreken er nog steeds veel gegevens over het gebruik van de Bren Gun Carriers bij de Slag om Arnhem. De auteurs houden zich dan ook aanbevolen voor aanvullende informatie.