

Logica en logistiek

Frank Steer

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 108 van de Vereniging
Vrienden van het Airborne Museum Oosterbeek, november 2007

En wat ik nu werkelijk niet begrijp is ...

Nou ja, eigenlijk heel wat zaken. Er zijn nu eenmaal teveel strijdigheden in één, betrekkelijk korte slag. Maar die, welke op het moment mijn gedachten in beslag neemt, is de logistiek en in het bijzonder de slag die 4 Brigade misschien zou hebben gewonnen als maar een of twee dingen anders op touw waren gezet.

Maar misschien moeten we een ogenblik besteden aan het onderzoek van wat had moeten gebeuren en dan van wat gebeurd is en vervolgens de betekenis bezien van verschillen daartussen. Laten we eerst eens zien hoe de logistieke ondersteuning was georganiseerd op het niveau van brigade en divisie. Reparatie en reserve onderdelen werden op divisie niveau verschaft door het 'Ordnance Field Park' [munitie depot in de open lucht] en de REME werkplaats. Voor de veel dringender behoefte aan ondersteuning was iedere dienst voor de medische hulp, de aanvoer van munitie, brandstof en voeding (de laatste drie heten tegenwoordig Gevechtsbevoorrading) verbonden met een bepaalde brigade, die hem als eigen kon beschouwen. Zo waren, bijvoorbeeld, de drie 'Field Ambulances' elk aan een brigade verbonden, al zouden ze ieder die een beroep op haar deed behandelen.

Hetzelfde gold voor Gevechtsbevoorrading. De 'Airborne Column RASC' had de aanvoer ervan tot taak en luitenant-kolonel Michael Packe had drie compagnieën in zijn column om die taak te volbrengen. In de eerste plaats was er zijn 'composite company' [een compagnie met meerdere taken] 253, hoofdzakelijk verantwoordelijk voor het verpakken en door de lucht afleveren van voorraden. Dan was er de 93e compagnie voor vervoer in het algemeen en daartoe uitgerust met drietonnens. Deze waren zo omvangrijk dat ze niet per vliegtuig aangevoerd konden worden zodat ze, als 'sea tail', steeds per schip en over land achter de divisie aan reisden om zich daarbij aan te sluiten om algemene vervoerssteun te bieden zodra en waar die was geland.

Het derde sub-onderdeel was 250 'Airborne Light Company' onder bevel van Major John Gifford. Die compagnie was verdeeld in vijf pelotons, die elk weer in tweeën gedeeld waren. Er was een sectie met vijf jeeps, elk met twee aanhangers, radio en zoveel bemanning als er in een jeep kon. Gewoonlijk waren dat vier of vijf man. Drie van de pelotons werden aan brigades toegevoegd. Captain Jack Cranmer-Byng aan de 1e, Captain Paddy Kavanagh aan de 4e en Captain Bill Gell aan de Airlan-



Lieutenant Colonel Michael Pack, commandant van het Royal Army Service Corps, 1st Airborne Division.
(Foto collectie Frank Steer)

ding Brigade. De resterende twee even sterke pelotons werden als het ware in reserve gehouden, maar hun werkelijke bestemming is onduidelijk. In het Arnhemse geval reisden ze in de sea tail, een ervan onder bevel van luitenant Richard Adams, wiens na-oorlogse meesterwerk 'Watership Down' beruiste op de slag die 250 Company leverde in de Oosterbeekse insluiting.

Om het beeld te voltooien was er de logistieke opzet binnen het bataljon, die tamelijk sterk overeen schijnt te komen met wat men in een modern Brits bataljon tegenkomt. Het komt er op neer dat een bataljon is opgedeeld in drie echelons. F is het vechtende deel van het bataljon waaronder de ondersteuningscompagnie ['Support Company']. Dan is er A echelon. Het staat onder bevel van de 'Quartermaster' en geeft alle onmiddellijke logistieke ondersteuning die een bataljon nodig heeft, volgt het op reis en blijft er in het gevecht zo dicht mogelijk achter. En dan is er het B echelon, in dit geval onder bevel van de 'Regimental Quartermaster Sergeant'. Dit omdat een bataljon maar één quartermaster had. Tegenwoordig heeft een bataljon er twee en de tweede zou in zo'n geval het bevel voeren over B echelon.

Dat B echelon heeft alles bij zich wat het bataljon niet onmiddellijk nodig heeft zoals een reserve aan rantsoenen, kledij en minder dringende voorraden. Het vervoert ook de zware bepakkings, met een tweede paar hoge schoenen, nog een paar sokken en een trui, van de soldaten die op het punt staan slaags te geraken. Bij de Airborne Division waren deze ingeladen toen de sea tail op 11 augustus uit Engeland was vertrokken in het kader van 'Operation Transfiguration', die uiteindelijk was afgelast, maar op het vasteland was gebleven in afwachting van een volgend beroep op haar. In dit geval betekende het dat



De 'Divisional Administrative Area' (DAA) tegenover Hotel Hartenstein in de eerste drie dagen van de slag. De jeep op de voorgrond is er mogelijk een van Captain Kavanagh, waarmee op dinsdag 19 september 1944 voorraden werden opgehaald van de dropping zone. (Foto: Imperial War Museum, Londen)

ze voor meerdere weken zonder hun 'spulletjes' zouden zitten hoewel de meesten van hen, als ondernemende soldaten, wel wat achter de hand gehad zullen hebben.

Tegenwoordig zou een transport sectie toegevoegd worden aan A echelon, zeker bij het oprukken. De rol daarvan is tweedelig: het bataljon voorzien van de dadelijk benodigde voorraad munitie en om verbinding te hebben met het depot van de divisie of brigade om te vragen om meer, als dat nodig is. In het airborne geval zou dat een hele of gedeeltelijke sectie van het toegewezen RASC peloton zijn, afhankelijk van de taak van het bataljon. Voor het gevecht in de bossen van de 4e brigade zou het hele peloton van Paddy Kavanagh samengebracht zijn met de A echelons bij de spoorwegovergang in Wolfheze.

Daarenboven waren er stafofficieren op de brigade en divisie hoofdkwartieren die het beleid bepaalden en erop toezagen dat het doeltreffend werd uitgevoerd. Op het brigade hoofdkwartier was dat de taak van de 'Deputy Assistant Adjutant and Quartermaster General' (DAA&QMG), de stafofficier verantwoordelijk voor personeel en logistiek. De mannen die deze rol vervulden waren Major C.D. Byng-Maddock MBE bij 1st Parachute Brigade, Captain Barrow bij 4 Brigade en Captain D.H. Robson bij de Airlanding Brigade. Zij zouden, zoals dat genoemd werd, de 'Administrative Order' [een plan voor logistiek en personeel] voor de brigade opstellen of, op zijn minst, het administratieve deel van het plan voor de operatie. Zij zouden geadviseerd worden omtrent inhoud en vervolgens uitvoering, waar het ging om gevechtsbevoorrading, door de 'Brigade Army Service Corps Officer' (BRASCO), zij waren Captain P.G. Mortlock bij 1 Parachute Brigade, Captain C.R. Harkness bij 4 Brigade en Captain L.A.C. Lockyer bij de Airlanding Brigade. In het divisiehoofdkwartier werd het overkoepelende beleid bepaald door de 'Assistant Adjutant and Quartermaster General', Lieutenant Colonel Preston van het South Lancashire Regiment en op zijn algemene plan zouden op brigade niveau de DAA&QMGs de hunne base-

ren. Hij werd daarbij terzijde gestaan door de 'Commander Royal Army Service Corps' (CRASC), Lieutenant Colonel Michael Packe, die ook het bevel voerde over het divisie transport regiment, of column, zoals het in die tijd heette.

Alle administratieve orders voor de 1e Airborne Division berustten op twee al omvattende administratieve instructies, uitgevaardigd al voor de 6e juni. Voor nadien voorbereide operaties waren de enige bijzonderheden die ingevuld moesten worden de toewijzingen van doorgangskampen en vliegtuigen, bevoorradingsdetails, de plaatsen voor de 'Divisional Administrative Area' (DAA), krijgsgevangenenkamp en geldwisselregelingen.

Tegen de achtergrond van deze instructies ontwikkelde Michael Packe zijn eigen ideeën, in een poging het meest mogelijke te herleiden tot standaard instructies en vastgelegde werkwijzen om briefing voor op korte termijn genomen operaties tot een minimum te beperken en zoveel mogelijk weg te nemen de onduidelijke spanning tussen concreet plan en voorschrift ['the nebulous fog of war'] als het gevecht goed en wel was begonnen. In zijn 'Standard Operating Procedure' (SOP) van 8 augustus 1944 gaf hij het model voor de inzet van het RASC op divisie niveau.

Hij onderscheidde drie hoofdtaken. Voorafgaand aan het lanceren van een airborne aanval zouden ze de Divisie moeten brengen naar vliegvelden, doorgangskampen en inkwartieringen in het zuiden van Engeland, waarvan de vliegafstanden naar het vasteland korter waren; ze zouden ook de administratieve diensten moeten verlenen die nodig waren voor het vertrek van het vliegende deel van de divisie. Vervolgens zou hij moeten zorgen voor een volledig airborne gedeelte van HQ RASC en 250 Airborne Light Company RASC om de Divisie te begeleiden, zoals ze hadden getraind op oefeningen. Tenslotte zou hij een maximaal aantal vliegtuigbemanningen beschikbaar moeten stellen uit 253 Composite Company RASC voor luchtbevoorrading. Hiertoe had hij een heel klein hoofdkwartier nodig, bestaande uit hemzelf, zijn 'second-in-command', een schrijver en een chauffeur. Van 250 Company zouden de 1e, 2e en 3e Parachute Platoons met hun jeep secties zich afsplitsen om hun respectieve brigades te begeleiden 'op de gebruikelijke wijze'. Deze pelotons zouden naar de vliegvelden gaan op aanwijzing van de brigade, waarbij de jeep secties meegingen met de voor glider vervoer bestemde colonnes.

Hij zag nog twee mogelijke maar onzekere taken. Hij zou een echelon moeten vormen, dat per schip zou worden aangevoerd [Seaborne Echelon], bestaande uit de rest van HQ RASC, de gehele 93 Composite Company RASC en het restant van 250 Airborne Light Company, dat niet door de lucht zou zijn aangevoerd. Volgens zijn plan zou zijn seaborne lift vertrekken na het airborne deel en er zouden zevenenveertig voertuigen bij zijn van 253 Company als aanvulling op het eigen vervoer van de onderdelen. Het was evenwel duidelijk dat, als voldoende vliegtuigen beschikbaar waren, hij de rest van 250 Company tot de maximum beschikbare capaciteit zou laten overvliegen.

Wat de Arnhemse operatie aangaat, schijnt er een gebrek aan aanwijzingen te zijn geweest omtrent administratieve zaken. Slechts één verwijzing was te vinden, bij '4th Parachute Brigade' naar een administratieve aanwijzing voor Arnhem bestaande uit een halve getypte bladzijde, die de gehele operatie besloeg. Zij verwees naar bevelen gegeven voor Operatie LINNET en betrof een bijzonderheid over het afvoeren van gewonden tijdens de komende operatie. Operatie LINNET was er een op legercorps niveau, waarbij zo ongeveer dezelfde mankracht ingezet zou worden als bij Arnhem, om een bruggehoofd over het Schelde Kanaal bij Turnhout te verzekeren. Zij is nooit uitgevoerd.

Het heeft er dus alles van dat, behalve door professionals als Michael Packe, logistiek niet werkelijk serieus genomen is door de staven van brigades of divisie.

Om te bekijken wat ik niet begrijp, laten we eens onderzoeken wat met elk van de pelotons is gebeurd vóór de landing op dinsdag 20 september 1944. De eerste twee landden met hun brigades op dag één. Het landen van de zweefvliegtuigen vóór de parachutisten betekende dat het derde peloton ter ondersteuning van 1st Airlanding Brigade er eerder was. Daar ze in zweefvliegtuigen kwamen die alle precies volgens plan waren geland, was het hele peloton, inclusief zijn jeep sectie geconcentreerd bijeen en klaar om op de kortste termijn te vertrekken. Het verplaatste zich snel en al heel spoedig wachtte het op het rendez-vous punt bij Heesum, hetzelfde voor beide pelotons. Het eerste peloton, evenwel, welks parachute gedeelte bij de landing verspreid was, had moeite zich te verzamelen om de stad in te trekken met 1st Parachute Brigade. De beide peloton commandanten overlegden over wat hun het beste te doen stond omdat ze geen contact konden krijgen met Michael Packe's second in command, Major D.G. Clarke, die was aangekomen, maar nergens te vinden was. Ze waken de indruk niet gedacht te hebben aan de staf van de brigade en men gaat zich afvragen of er wel enig verband was, een verband dat er had moe-



Captain Paddy Kavanagh, No.2 platoon, 250 Airborne Light Company RASC. (Foto collectie Frank Steer)

ten zijn en een heel nauw verband zelfs. Zij namen een besluit dat ver strekkende gevolgen zou hebben, zowel voor hen als voor hun manschappen. Bill Gell, commandant van 3 Platoon, zei: "Niet lang nadat 1st Parachute Brigade was geland liep ik tegen Jack Cranmer-Byng aan, wiens peloton wijd verspreid was geraakt. Omdat 2nd Parachute Battalion samen met 1st Parachute Brigade Headquarters al op weg waren naar de brug besloten wij van plaats te wisselen en ging ik meteen achter het 2e peloton aan, richting de brug, waar we na slechts een kleine schermutseling laat in de middag aankwamen."

Deze beslissing hield klaarblijkelijk geen rekening met de geschatte behoefte [i.h.b. aan munitie; de 'scaling' *)] die ze bij zich hadden aangezien ieder van de parachute pelotons op pad gestuurd was met dezelfde belading ondanks het verschil in omvang tussen een parachute- en een gliderbrigade. Die laatste was aanzienlijk groter, met het dubbele aantal mortieren en Vickers machinegeweren en twee pelotons met 6-ponder antitank kanonnen. Het peloton van Bill Gell had heel anders uitgerust moeten zijn en wel veel zwaarder dan die welke de parachute brigades steunden. Hoe dan ook, beide officieren moeten hebben aangenomen dat de plannen voor de divisie in werking zouden treden en dat zij, tegen de volgende avond, samen zouden vallen onder een munitie depot voor de gehele divisie binnen de linie die 1st Airborne Division rond de Arnhemse brug zou hebben gelegd.

Echter, een ding lijkt duidelijk in dit alles en dat is dat het hun taak was de aan hen toegewezen brigades te steunen. Wat we weten van 4 Brigade levert niet hetzelfde beeld op. Om te beginnen was Paddy Kavanagh's peloton aanvankelijk wat uit elkaar geraakt doordat het glider-gedeelte afgeleverd werd in de Dag 1 Landing Zone voor 1 Brigade, terwijl het parachute-gedeelte binnenkwam in de Dag 2 Landing Zone voor 4 Brigade.

Toen zij zich eenmaal hadden samengevoegd lijkt de opdracht voor het peloton te zijn geweest om verbinding te zoeken met 4 Brigade, zoals Cpl Burnham Baxley noteerde: "We probeerden tevergeefs verbinding te krijgen met 156 Battalion dat onze voorraden nodig had. We hadden niet de juiste golf lengten opgekregen."

Hoe dan ook, toen Kavanagh er niet in was geslaagd contact te krijgen is hij rechtstreeks vertrokken naar het Divisie depot dat toevallig was ingericht op het driehoekige stukje terrein voor het Hartenstein Hotel. Dit bracht hen binnen de oorspronkelijk voorziene begrenzing van de divisie en meer in het bijzonder in het terrein van de Airlanding Brigade en wel vlak bij de artillerie opstellingen die voorzien waren op een plaats in de buurt van de Kerk in Oosterbeek Laag en die de grootste afnemer zouden zijn van de voorraden van het divisie depot.

Enmaal bij dat depot aangekomen loste hij zijn lading, ongeacht enige behoeften die 4 Brigade misschien had en verschaft Michael Packe zijn enige reserve voertuig voor de veelheid van taken waarvoor die zich gesteld zou zien.



Captain Jack
Cranmer-Byng MC, No.1
Platoon, 250 Airborne
Light Company RASC.
(Foto collectie Frank
Steer)

Dat was dus wat er gebeurde met de logistiek. Nu dan terug naar 4 Brigade en de gevechten om de Dreijenseweg over te steken en de afsluiting door Spindler te doorbreken en wel in het bijzonder het gebied van het 156 Battalion. Hier stond SS korporaal Alfred Zieger naast zijn gevechtsgroep commandant, SS kapitein Bruhns, na de eerste aanvallen van de beide Britse bataljons toen zijn officier hem toevertrouwde: "Als we niet gauw versterking krijgen zullen we moeten terugtrekken als de volgende aanval komt." en dit ondanks de Duitse overmacht in mankracht en wapens. Dit laat dus zien dat, bij behoorlijke ondersteuning, de slag te winnen zou zijn geweest.

Maar waar was die ondersteuning? In een moderne aanval door een brigade zouden alle gevechtsmiddelen ingezet zijn, waaronder mortieren, geschut, machinegeweren en antitank wapens. Laten we buiten beschouwing het antitank geschut en de machinegeweren die waarschijnlijk eerder defensief zouden zijn gebruikt maar waarvoor wel degelijk een plaats wordt ingeruimd in de aanval. Het schijnt evenwel dat, ondanks het overwicht aan Duits pantsers, dit niet is overwogen.

Laten we onze gedachten bepalen op de voor de brigade beschikbare artillerie vuurkracht. Alle drie de batterijen van het airlanding light regiment waren in actie, hoewel, volgens luitenant Paddy de Burgh RA, het regiment al op doelen schoot in batterij sterkte in tegenstelling tot het inzetten van het gehele regiment, dat is 8 in plaats van 24 stukken, om munitie te sparen. Dus stonden de artilleristen toen al op gespannen voet met het oude airborne gezegde dat je zorgvuldig moet zijn bij het gebruik van munitie omdat je nooit kan weten wanneer je weer bevoorradat wordt; toen hadden ze immers voorraden voor vier dagen en die voor de vijfde waren onderweg.

De andere 'artillerie' vuurkracht waren natuurlijk de mortieren van de infanterie bataljons. Er waren in feite zo'n 24 buizen beschikbaar, gegeven het feit dat een airlanding battalion – 4 Brigade had nu 7 KOSB er bij – tweemaal zoveel mortieren had als een parachute bataljon. Indien geïntegreerd in een al omvattend vuurplan voor een aanval van de brigade, zouden er, nu de mortieren alles in hun bereik hadden, wel 48 buizen beschikbaar zijn geweest. Verder waren 24 daarvan on-

der de directe leiding van de staf van 4 Brigade en een mortier is een effectievere granaat dan de 75 millimeter van het airlanding geschut. Dit was niet enkel omdat, bij een kaliber van ongeveer 80 millimeter, de 3" mortiergranaat groter was, zij bevatte ook meer explosief in verhouding tot de dikte van haar huis dan haar artillerie tegenhanger omdat de afvuurdruk in een mortier veel lager is dan die in een gewoon kanon. Verder is haar baan veel steiler dan die van het artillerie projectiel en was ze in beboste omgeving veel effectiever dan artillerie.

Dit was natuurlijk allemaal academisch nu dit een aanval zou worden zonder artillerie steun. Dit was me een paar jaar geleden bevestigd door kolonel John Waddy, de commandant van B Company 156 Parachute Battalion, toen hij zei dat hij 'niet dacht dat er iets op touw gezet was'. Jammer, het had het verschil kunnen uitmaken tussen succes en mislukking.

En laten we een paar feiten nalopen voordat we nu de logistiek een verwijt maken van een gebrek aan munitie als de oorzaak van het probleem. Elk bataljon had twee dagen voorraad bij zich naar de standaard behoefte van wapendragers ['weapon scale']. Voor nog twee dagen lag die bij 250 Company RASC in dit geval Paddy Kavanagh's peloton en zou beschikbaar zijn geweest als hij en zijn mannen goed geleid waren door de staf van de brigade. Verder was die dag, dinsdag, de eerste her-bevoorradings vlucht, die voorraad voor nog een dag zou brengen. Dus was er voor vier dagen munitie, die dag nog te vermeerderen met een vijfde. Niettemin beweerde luitenant-kolonel des Voeux, de commandant van 156 Battalion, dat hij mortier munitie spaarde voor het geval van een Duitse tegenaanval en gebruikte hij daar dus niets van tot steun van zijn eigen aanval.

En toch had hij, net als ieder ander, voor vier dagen munitie en potentieel een vijfde, voor één gevecht. En dan hebben we nog niet meegerekend de vuurkracht van 20 zes-ponders en 24 Vickers machinegeweren, die nooit gebruikt werden.

Dus, wat ik werkelijk niet begrijp is ... waarom?

Opmerkingen:

1. Dit artikel werd uit het Engels vertaald door Mr. J.W. van Slooten uit Oosterbeek.
2. Tussen vierkante haken opmerkingen van de vertaler.
3. *) 'Scalings' is een lastig begrip. Het gaat om normen voor uitrusting. Per legereenheid bestaan normen voor de behoefte, bijv. aan munitie. Een – wat grotere – eenheid omvat ook niet-wapendragenden, die toch meetellen voor de behoefte aan munitie per man. 'Weapons scale' drukt uit hoezeer de feitelijk te verstrekken hoeveelheid munitie is toegenomen wanneer het 'rantsoen' van de niet wapendragers aangroeit aan dat van de feitelijke deelnemers aan het gevecht.