

## Majoor C.N.B. Dawson MC en de 4e Parachutisten Brigade (deel 1)

Niall Cherry

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 122 van de Vereniging  
Vrienden van het Airborne Museum Oosterbeek, juni 2011



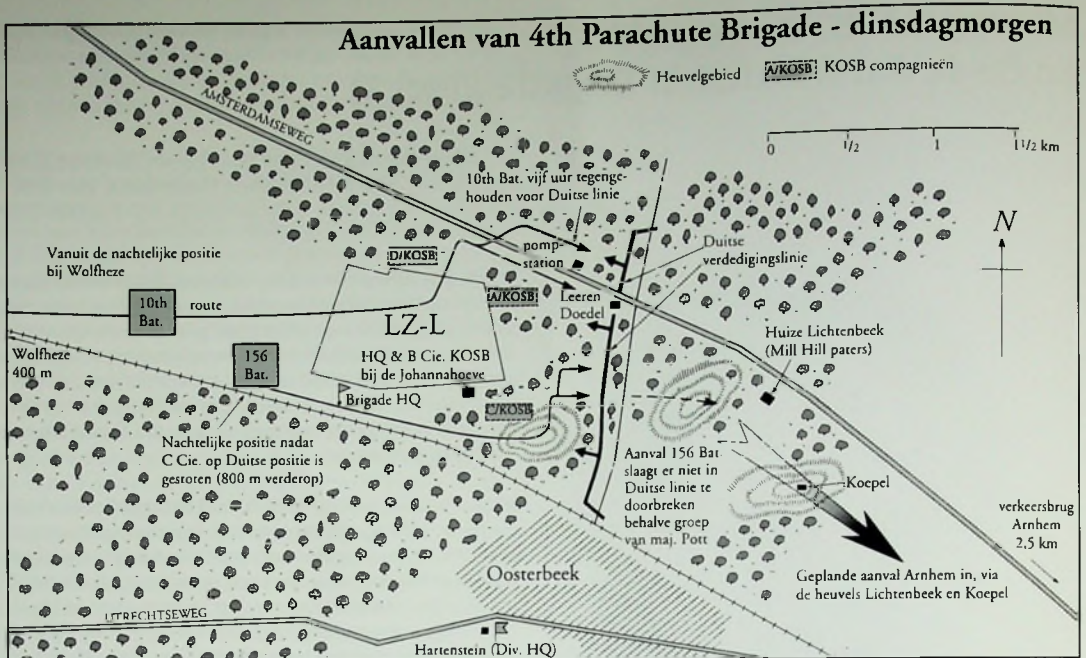
Brigade Major Bruce Dawson MC.  
(Foto via Niall Cherry)

De gevechten in de bossen, die de 4e Parachutisten Brigade voerde gedurende de eerste dagen van de strijd om Arnhem, hebben altijd mijn speciale belangstelling gehad. Nu ik de Britse luchtlandingseenheden en de verschillende operaties waaraan zij vanaf 1941 deelnamen heb bestudeerd, blijkt dat de naam van majoor Bruce Dawson pas in 1944 verschijnt. Waar kwam hij vandaan? Op de website van de *Commonwealth War Graves Commission* staat dat hij afkomstig was van het *Royal Berkshire Regiment*, maar toen ik een aantal jaren geleden hun regimentmuseum benaderde met het verzoek om gegevens over hem, konden zij mij niet helpen. Mijn vragen waren toen: waar kwam hij vandaan en had hij recent deel genomen aan gevechten, zoals generaal Urquhart, toen die in begin 1944 het commando kreeg over de 1ste Britse Airborne Divisie? In de afgelopen maanden ben ik er in geslaagd om deze vragen te beantwoorden, omdat ik door een toevallige ontmoeting met de zoon van Bruce Dawson achter details over de militaire carrière van zijn vader kwam.

Bruce was al voor de oorlog beroepsofficier en hij ging in 1939 met het Britse Expeditie Leger naar Frankrijk. Hij raakte daar tijdens de gevechten gewond aan zijn voet, maar wist toch Duinkerken te bereiken en kon worden geevacueerd. In december 1940 ontving hij het *Military Cross* voor zijn inzet in Frankrijk. Maar het lijkt er op dat zijn verwonding dermate ernstig was, dat hij niet meer in actieve dienst kon.

Waarschijnlijk had hij voor de oorlog brigadier Hackett ontmoet, toen zij allebei met hun regiment in Palestina dienden en zij werden daar goede vrienden. De *Royal Berkshires* keerden voor de oorlog terug naar het Verenigd Koninkrijk, terwijl Hackett in het Midden-Oosten bleef. Hun wegen kruisten elkaar niet meer, totdat zij een toevallige ontmoeting hadden in *Fullers Coffee Shop* aan Strand in centraal Londen. Bruce en zijn vrouw waren daar met generaal Miles Dempsey, toen brigadier Hackett binnen kwam. Tijdens een kop koffie vroeg Hackett of Bruce Dawson er wat voor voelde om bij de *Airborne Forces* te komen en daar met hem samen te werken. Op dat moment vervulde Bruce een trainingsfunctie bij een militaire opleidingsschool. Dit moet in het begin van 1944 zijn geweest en volgens de *War Diary* werd Bruce op 7 april 1944 benoemd tot DAA (*Deputy Assistant Adjutant*) & QMG (*Quarter Master General*) bij de 4e Parachutisten Brigade. In het archief van het *Airborne Forces Museum* in Duxford is echter geen enkel document te vinden over een parachutisten training, die majoor Dawson mogelijk op enig moment heeft gevolgd! Bruce Dawson werd *Brigade Major*, nadat zijn voorganger George Lea in juli 1944, waarschijnlijk door brigadier Hackett, was bevorderd tot commandant van het 11e Parachutisten bataljon.

Bruce Dawson landde op 17 september 1944 bij Arnhem met de *advance party* van de 4e Parachutisten Brigade en ging die middag naar de Ginkelse Heide om de komst van de 4e Brigade op de tweede dag voor te bereiden. Hij had de leiding over ongeveer 70 man en zij vlogen vanaf Barkston Heath naar Holland in vier *Dakota's* van het 15e en het 53e Squadron van de 61e *Troop Carrier Group*. Ik heb geen vermelding gevonden over gliders, die tijdens de eerste 'lift' passagiers meenamen van de *advance party* van de 4e Parachutisten Brigade. Betekent dit dat Bruce Dawson zijn eerste en tevens laatste sprong maakte bij Arnhem, terwijl hij nooit enige training had gehad? Omdat ik geen gegevens kon vinden over het gebruik van transportmiddelen, moeten we er vanuit gaan dat zij naar de Ginkelse Heide zijn gelopen, waarschijnlijk afzonderlijk van 7 KOSB (het 7e Bataljon van de *Kings Own Scottish*



Kaart van de aanvallen van de 4e Parachutisten Brigade op de ochtend van 19 september 1944. (Kaart afkomstig uit het boek 'Arnhem, Ooggetuigeverslagen van de Slag om Arnhem, 17-26 september 1944' door Martin Middlebrook, dat verscheen in 1994.)

Borderers), die de Ginkelse heide moest gaan bewaken. Nadat ze op de heide waren aangekomen, maakten ze het zich gemakkelijk en wachtten ze op de aankomst van de 4e Brigade, die de volgende dag om 11 uur zou plaats vinden.

Op 18 september 1944 begon de dropping om ongeveer 15.00 uur in de middag, vier uur te laat, omdat de vliegtuigen in Engeland eerst niet hadden kunnen opstijgen als gevolg van mist op de vliegvelden. De vlucht zelf verliep ook niet erg voorspoedig en verschillende toestellen werden op weg naar de Ginkelse Heide neergeschoten. Om ongeveer 16.15 uur hadden de verschillende eenheden van de 4e Brigade hun verzamelpunten bereikt en zich gemeld bij het Brigade Hoofdkwartier. Maar het slechte nieuws was dat slechts ongeveer 75% van de totale sterkte was aangekomen (een van de schattingen noemt een aantal van 1900 man). 133 Parachute Field Ambulance had intussen een verbandpost ingericht in het cafe Zuid-Ginkel om de talloze gewonden te behandelen.

Hackett was waarschijnlijk niet in zijn beste humeur en dat werd verergerd toen zijn Brigade Major en de GSO1 (General Staff Officer 1) van de 1e Airborne Divisie, Luitenant Kolonel Charles Mackenzie hem kwamen vertellen dat de 1e Parachutisten Brigade bij Arnhem op sterke tegenstand was gestuit, dat alleen het 2e Parachutisten Bataljon de brug had bereikt en dat generaal Urquhart was vermist. Hackett's 'rivaal', brigadier Hicks, had nu het bevel over de divisie en hij had besloten dat Hackett het comman-

do over zijn 11e Parachutisten Bataljon moest overdragen. Dit bataljon moest met grote spoed vertrekken om de 1e Parachutisten Brigade in Arnhem te versterken. Hierdoor hield Hackett maar twee bataljons over om de hoger gelegen gebieden aan de noordkant van Arnhem te bezetten en de weg Apeldoorn-Arnhem af te grendelen. Omdat er zoveel gewonden werden behandeld door 133 Field Ambulance op de Ginkelse Heide, voelde Hackett zich genoodzaakt om het 10e Parachutisten Bataljon daar eerst achter te laten en vervolgens te laten fungeren als gewapende achterhoede, terwijl het 156e Parachutisten Bataljon op weg ging naar haar geplande doel.

Gedurende de nacht van 18 op 19 september reed Hackett naar het Divisie Hoofdkwartier in Hartenstein om te praten over een verstandige inzet van de 4e Brigade op 19 september. Dit leidde tot de beroemde woordenwisseling tussen de twee brigadiers, Hicks en Hackett. Urquhart zat op dat moment nog steeds vast in een huis aan Zwarteweg 14 in Arnhem, naast het St. Elisabeths Gasthuis.

Uit het dagboek van Hackett: 'Ik kwam overeen met Brigadier Hicks, die nu het bevel voerde over de divisie, dat de 4e Brigade de volgende dag op zou rukken tussen de spoorweg Utrecht-Arnhem en de grote weg Ede-Arnhem, met het doel de heuvel bij 'Koepel' aan de oostkant van de Deijenseweg te veroveren en tevens te zorgen voor een sterke linkerflank langs Amsterdamseweg. Nadat ik was teruggekeerd naar mijn hoofdkwartier gaf ik orders aan de verschillende eenheden. Het 156e Bataljon

kreeg als opdracht 'Koepel' te veroveren, het 10e Bataljon moest de Amsterdamse weg noordelijk van LZ 'L' verdedigen en het 4e Parachute Squadron Royal Engineers moest (in een infanterie rol) fungeren als 'achterhoedebewaking', westelijk van Wolfheze. Het 7e bataljon Kings Own Scottish Borderers (7 KOSB), dat nu onder commando stond van de 4e Brigade, zat op Johannhoeve en had als taak het terrein voor de landing van de gliders van de Poolse Brigade beschermen'.

Hackett had de commandant van 7 KOSB, Colonel Payton-Reid, meegedeeld dat het bataljon vanaf 07.40 uur die ochtend onder zijn commando stond. 7 KOSB moest haar huidige posities op Johannhoeve stevig in handen houden en de landingszone 'L' beschermen. Hackett vertelde Payton-Reid ook dat het 156e Bataljon door de zuidelijke flank van het gebied zou trekken en het 10e Bataljon langs de noordelijke flank.

De groep gliders, die op 19 september uit Engeland was vertrokken, leed aanzienlijke verliezen, ook al voordat zij het gebied bij Arnhem hadden bereikt. Zeven HORSAs kregen problemen en moesten noodlandingen maken in Engeland, in de Noordzee of in België. In België kwam ook de enige HAMILCAR glider neer. Nog eens zeven HORSAs

gingen verloren boven Nederland, zes door het breken van de sleepkabels door Duits luchtafweer en een door een voltreffer. Er wordt dan ook aangenomen dat slechts 28 van de 35 Poolse gliders en twee van de Britse gliders het landingsgebied wisten te bereiken.

Bij de landing werd de situatie enigszins onduidelijk, en de problemen voor de mannen in de zeefvliegtuigen begonnen nu echt. Veel sleepvliegtuigen en gliders werden geraakt door Duits luchtafweer, waarbij slachtoffers vielen onder de inzittenden en waarbij de lading van de gliders werd beschadigd. Van de tien 6-ponder kanonnen waren er drie onderweg verloren gegaan, waardoor er maar zeven aankwamen. Een ging verloren toen de HORSA tijdens de landing in brand vloog en verschillende andere werden direct na de landing vernietigd door Duitse beschietingen. Slechts drie kanonnen konden worden uitgeladen, waarvan er uiteindelijk twee Oosterbeek zouden bereiken.

Eerder op die 19e September, toen de 4e Brigade in problemen kwam doordat de Duitsers de Britten trachtten te vernietigen in het gebied van de Dreijensweg en bij het Pompstation langs de Amsterdamseweg, besprak Hackett de situatie met Urquhart en hij stelde voor de Brigade uit



19 september 1944. Een HORSAs glider landt met materiaal voor de Poolse Parachutisten Brigade op de landerijen bij Johannhoeve (LZ 'L'). Op het terrein zijn voorraden zichtbaar, die de vorige dag per parachute zijn gedropt. Dit is een van de foto's die tijdens de Slag om Arnhem werden gemaakt door kapitein Jasper Booty, die diende bij de staf van het hoofdkwartier van de 4e Parachutisten Brigade. Booty gebruikte hiervoor zijn privé camera. Ook de volgende dagen van de strijd fotografeerde hij regelmatig. Een paar van zijn foto's publiceren we in deze tweedelige Ministry.

deze ongunstige posities terug te trekken. Urquhart ging hiermee accoord en er werd besloten dat de 4e Brigade naar de zuidkant van de spoorlijn zou gaan en vandaar een nieuwe aanval zou uitvoeren in de richting Arnhem.

Het 10e Bataljon had het bevel gekregen zich terug te trekken in de richting van Wolfheze en het trok over de landingszone, net toen de gliders daalden. De situatie werd zeer onoverzichtelijk omdat de Duitsers vlak achter het 10e Bataljon aan kwamen. Mannen van de B compagnie van 7 KOSB kwamen uit hun dekking om te helpen de zweefvliegtuigen uit te laden. De terugtocht van het 10e Bataljon verliep eerst gedisciplineerd, maar toen Duits gemotoriseerd geschut en infanterie verschenen in de noordelijke bosrand van het landingsterrein, werd de situatie chaotisch.

Hackett schreef in zijn verslag: 'Om ongeveer 16.00 uur begonnen de Poolse gliders te landen. De reactie van de vijand was snel en heftig. Ze zaten vlak achter het 10e Bataljon, dat zich terugtrok over het gebied waarop de gliders neerkwamen. Toen de compagnieën van het 10e Bataljon zich tussen de landende gliders door bewegen, was het moeilijk om onze mannen te overtuigen dat het geen Duitse troepen waren, vooral omdat op hetzelfde moment uit dezelfde richting nogal wat vijandelijk geweer en mitailleurvuur kwam.

De adjudant van het 10e Bataljon, Captain N. Hanmer schreef: 'Toen we ons terugtrokken over het open terrein werden we zwaar beschoten door gemotoriseerd geschut en infanterie vanuit de noordelijke bosrand van de landingszone. Overal om ons heen werden mannen getroffen Toen de Poolse gliders naar beneden kwamen, trokken die een deel van het Duitse vuur aan. Ik zag dat een Duitse halftrack tussen de HORSAs door reed en die van dichtbij beschoot. Zwaar vijandelijk vuur volgde het Bataljon totdat we de relatieve veiligheid van de spoorlijn bereikten. Volgens mij wist niet meer dan de helft van de mannen, die over de LZ trachtten te komen, het tunneltje onder de spoorweg bereikten.

Nadat de mannen van 7 KOSB alles hadden gedaan voor de overlevenden van de gliderlanding, trokken ook zij zich terug uit het gevecht in de richting van de spoorwegovergang in Wolfheze. De compagnieën, die de landingszone hadden verdedigd, hadden het zwaar gehad en een aanzienlijk aantal was krijgsgevangen gemaakt.

Samenvattend kunnen we zeggen dat in de middag van 19 september de gehele 4e Brigade zich terugtrok. Het 10e Battalion en enkele andere eenheden zouden achterblijven aan de noordkant van de spoordijk om de terugtocht van de voertuigen te beschermen. Andere groepen soldaten konden op eigen gelegenheid over de spoorlijn trekken en zich verzamelen op een aantal plaatsen aan de zuidkant van de spoorlijn, die daarvoor waren aangewezen. Er moest haast worden gemaakt. De Duitsers waren op sommige plaatsen al dichtbij en andere Britse posities werden beschoten vanaf lange afstand. Relatieve veiligheid voor de 4e Brigade lag alleen aan de zuidzijde van de spoordijk. De staf van Hackett's Brigade Hoofdkwartier

kon veilig weg komen, maar Hackett zelf en een enkele andere officieren bleven aan de noordkant van de spoordijk om de terugtocht van de voertuigen en het geschut te organiseren. Hackett schreef in zijn verslag: 'Er ontstond een opstopping van voertuigen op het pad naar Wolfheze, dat langs het Brigade Hoofdkwartier liep en af en toe openden de troepen het vuur. Met ontzettend veel moeite en soms zelfs met geweld konden de officieren van het Brigade Hoofdkwartier verwarring voorkomen. De Polen, die met de zweefvliegtuigen waren geland, schoten op alles en iedereen die ze zagen, waardoor zij weer werden beschoten, hetgeen de situatie niet verbeterde.

De commandant van het 156e Bataljon, Luitenant Kolonel des Voeux, begon met het overbrengen van zijn bataljon over de spoorlijn. Maar achterin het bataljon werd een fout gemaakt, waardoor de helft van B compagnie, een peloton van C compagnie en het grootste deel van Ondersteuningscompagnie de weg kwijt raakten en eindigden als krijgsgevangenen bij het Station Wolfheze.

Het merendeel van de mannen 7 KOSB konden zich in veiligheid brengen over de spoordijk of via de spoorwegovergang in Wolfheze. B compagnie ontbrak. Toen Payton-Reid aan de zuidkant van de spoorlijn op het afgesproken ontmoetingspunt aankwam en niemand van Brigadier Hackett's staf kon vinden, nam hij aan dat hij niet meer onder commando van Hackett stond, maar weer viel onder 1st Airlanding Brigade. 7 KOSB trok naar Oosterbeek en kwam daar aan in de avond van 19 september. Hackett ging niet direct naar Oosterbeek, zoals we later zullen zien.

De manier waarop Hackett met zijn Brigade en met 7 KOSB was omgegaan, heeft in de loop der jaren tot veel discussies geleid en volgens mij leed Hackett ernstig onder het keiharde bevel dat hij op 18 september van Hicks kreeg, om zijn geliefde brigade op te splitsen. Het was een leeg gebaar om hem 7 KOSB te geven, omdat dat bataljon al vastgestelde orders had, zodat Hackett hen niet meer op een andere manier kon inzetten. Misschien is het beste commentaar dat van luitenant G. Macdonald, commandant van het 3e peloton van de A Compagnie van 7 KOSB: 'We trokken met ongeveer dertig man langs een bommenrij, totdat we de spoordijk bereikten. Toen we probeerden die over te komen, werden we met geweren beschoten. Na wat heen en weer geschreeuw ontdekten we dat het mannen waren van de 4e Parachutisten Brigade. Ik ging naar hen toe en werd verwezen naar het Brigade Hoofdkwartier in een rond dekkingsgat, waarin Brigadier Hackett met zijn rug tegen de wand zat. Ik meldde hem dat ik ongeveer dertig man over de spoordijk had gebracht en vroeg hem om instructies hoe deze groep te gebruiken en of hij wist waar het hoofdkwartier van 7 KOSB zich bevond. Hij reageerde zeer scherp en gaf mij opdracht mijn mannen mee te nemen en dit gebied te verlaten'.

Wordt vervolgd.