

1 HET LUCHT- PLAN

Het werkpaaard van de geallieerde luchtlandingstroepen was de C-47 Skytrain of Dakota. Deze kon 28 para's vervoeren maar ook twee Waco-zweefvliegtuigen slepen, elk met capaciteit voor 15 man. Voor operatie Market werd besloten dat ze maar één zweefvliegtuig zouden slepen. Dit had ingrijpende gevolgen toen slecht weer roet in het eten gooide.





Boven: Het insigne van het pas geformeerde Geallieerde Luchtlandingsleger.

Rechts: Oefenen voor een operatie die niet plaatsvond. De oprichting van het 1e Geallieerde Luchtlandingsleger bracht enkele van de beste geallieerde eenheden in gereedheid voor operaties. Daarvan werden er zestien afgelast tussen de oprichting en operatie Market Garden (zie blz. 25). Operatie Comet, gepland op 8 september, leek sterk op Market, maar gebruikte alleen de Britse 1e Luchtlandingsdivisie. Achteraf kunnen we ons afvragen wat er gebeurd was als die operatie was doorgegaan. Met een week minder tijd voor het Duitse herstel maar met twee divisies minder is het niet waarschijnlijk dat het resultaat beter was. Tijdens een planningsbijeenkomst voor Comet vestigde Sosabowski de aandacht op het gebrek aan details over de Duitse reactie. Veel van de planning voor Comet werd hergebruikt voor Market.

Binnen een maand – begin augustus en september – volgden twee grote veranderingen in de organisatie- en bevelsstructuur van de geallieerde strijdkrachten in Noordwest-Europa: het 1e Geallieerde Luchtlandingsleger werd gevormd en Eisenhower nam het opperbevel op zich van alle strijdkrachten op het strijdtoneel. Op 2 augustus schetste Ike de opzet van het toekomstige 1e Geallieerde Luchtlandingsleger. De SHAEF nam de strategische plannen en bevelvoering op zich en de nieuwe luchtlandingsstrijdmacht zou de operaties plannen en ondernemen.

Op het eerste gezicht leek dit niet zo'n slecht idee. De luchtlandingstroepen – die behoorden tot de beste militairen van de geallieerden – stonden te trappelen en hun gecoordineerde inzet zou een verbetering zijn na de gebreken die uit de luchtoperaties in Normandië aan het licht waren gekomen. De nieuwe strijdmacht omvatte:

- US XVIIIe Luchtlandingskorps – (gen.-maj. Matthew B. Ridgway) US 17e, 82e en 101e LLDiv
- Britse I Luchtlandingskorps – (lt.-gen. Richard Gale) Britse 1e en 6e LLDiv, 1e SAS-brigade
- Poolse 1e Onafhankelijke Para Brig (gen.-maj. S. Sosabowski)
- US IX Troop Carrier Command (gen.-maj. Paul Williams)
- Britse 38 Groep RAF (vice-luchtmaarschalk Leslie Norman Hollinghurst)
- en voor 'Market' werd 46 Groep RAF erin opgenomen.

Bevelhebber was lt.-gen. Lewis H. Brereton, een gecompliceerde figuur. De teneur van zijn Amerikaanse biografieën varieert naarmate de schrijver een MacArthur-fan is of niet. MacArthur-fans waarderen Brereton niet, en vice versa. Wat Noordwest-Europa betrof had Bradley een hekel aan hem en vond hem 'amper competent'. Om eerlijk te zijn, Bradley en Brereton hadden een voorgeschiedenis: bommenwerpers van Brereton's 9e Luchtmacht bombardeerden Bradley's frontlijn tijdens Operatie Cobra. De Britse tactische luchtmachtgoeroe, luchtmaarschalk Sir Arthur Coningham, mocht hem wel – deels omdat ze beiden levensgenieters waren.

De benoeming van Brereton, en niet van zijn vervanger met een hogere senioriteit (4 maanden) lt.-gen. F.A.M. Browning, bemoeilijkte de coördinatie tussen Britse en Amerikaanse luchtmacht. Zijn hoofdkwartier werd heel gerund zoals dat van Brereton's 9e Luchtmacht en er was weinig ruimte voor Britse inspraak, zoals bleek bij de planning.

Brereton geloofde dat luchtlandingsoperaties niet op korte termijn opgezet moesten worden en was 'Market' niet gunstig gezind, al zag hij graag zijn soldaten in actie komen. Eisenhower stond onder druk om dat te doen – vooral van de Amerikaanse chef-staf van het leger, gen. George C. Marshall, en zijn USAAF-superieur gen. 'Hap' Arnold. Ook de luchtlandingstroepen wilden in actie komen. Brereton schreef: 'We waren allemaal blij dat we in actie kwamen. ... We hadden 18 verschillende operaties gepland, waarvan sommige werden geschrapt omdat onze legers te snel oprukten en andere omdat de troepenvliegtuigen bezig waren met bevoorradings.' Urquhart van de 1e LLDiv zei: 'In september 1944 was mijn divisie strijdlustig in een mate die alleen te bevatten is voor iemand die grote eenheden geoeffende soldaten heeft geleid. ... We waren tot alles bereid.'

Brereton gaf zijn staf in Engeland op 10 september een briefing en gen.-maj. Paul Williams stelde het luchtmachtplan op. Deze zeer ervaren bevelhebber van het 9e Troop Carrier Command was betrokken geweest bij bijna elke geallieerde luchtlandingsoperatie van de oorlog. Zijn plan kende veel veranderingen ten opzichte van Montgomery's origineel.

Vanwege de in de inleiding gegeven redenen wilde Montgomery diep in Duits gebied doorstoten door om de Westwall te trekken en een snelle oversteek over de Rijn te bewerkstelligen. Daarbij moesten paratroepen de belangrijke bruggen veroveren en de weg vrijhouden tot het leger over land arriveerde. Door bij Arnhem over de Nederrijn te springen, creëerde hij de mogelijkheid tot een directe doorstoot door Duitsland naar Berlijn of tot een tangbeweging om het Roergebied, met het 1e Leger als andere tangpunt. Een opmars diep in Nederland zou strijdkrachten in Noordwest-Nederland





1



2



3

D-Day: 17 september

De US 82nd Airborne Division onder brig.-gen. James M. Gavin landde ten noordoosten van de 101e divisie om de bruggen van Grave en Nijmegen te veroveren. Het was een zeer geconcentreerde landing, waarbij 89% van de para's en 84% van de zweefvliegtuigen neerkwamen op hun LZ of binnen 1000 m ervandaan – een wezenlijke verbetering na 6 juni in Normandië.

De voortreffelijke, twee nummers beslaande bespreking van de operatie door *After the Battle* begint met een citaat van Gavin: 'We wisten dat de risico's groot waren, maar geloofden dat de komende slag een einde zou maken aan de oorlog.' De meeste deelnemers zouden dat gevoel ook uiten en de 82e vocht als een tijger om een weg te banen voor het XXX Corps. Het probleem was – net als bij de 1e LLDiv – dat er ter plaatse niet genoeg manschappen zouden zijn om alle toegewezen taken van de divisie te vervullen.

Die taken waren: (a) vier bruggen veroveren over de Maas en Waal; (b) vijf bruggen over het Maas-Waalkanaal; (c) veroveren en vasthouden van de Groesbeekse heuvels, het hoge terrein ten zuiden en zuidoosten van Nijmegen dat dicht bij Duitsland en de Duitse reserves lag; als het werd ingenomen door Duitse troepen uit het Reichswald, was het voor de 82e onmogelijk om haar positie en greep op de bruggen te behouden. Discussies tussen Gavin en Browning (bevelhebber van het Britse 1e Luchtlandingskorps), die de 82e begeleidde en zijn HK in haar operatiegebied opzette, bevestigden het belang van het innemen van de heuvels. Gavin zei: 'Persoonlijk beschouwde ik dit als de sleutel tot het volbrengen van de hele missie. ... Gezien de enorme sector die de divisie moest vasthouden, overwogen we eerst dat het het beste was om de Nijmeegse brug niet aan te vallen tot alle andere doelen waren ingenomen.'

Volgens plan (zie kaart blz. 74) zou het 504e PIR de Maasbrug bij Grave, Grave zelf en de bruggen van Heumen, Malden, Hatert en Neerbosch veroveren; het 505e moest Groesbeek en het hoge terrein richting het Maas-Waalkanaal innemen en eenheden sturen om het 504e te steunen in Heumen; het 508e moest het hoge terrein ten zuidoosten van Nijmegen veroveren om een aanval vanuit het Reichswald tegen te gaan en eenheden sturen naar de noordelijk gelegen bruggen. Andere eenheden van de divisie die sprongen op Dag D – het 376e para-veldartillerieregiment en drie compagnies van het 307e gevechtsgenie – zouden de infanterie ondersteunen. De rest van de divisie kwam door de lucht of over zee en land: op D+1 arriveerden het 80e LL-LA bataljon, de rest van het 307e en de veldartillerie van de divisie per zweefvliegtuig, en op D+2 het 325e ZIR. Andere eenheden zouden vanaf de Kanaalhavens rijden en arriveren wanneer dat kon.

De landingsterreinen waren als volgt verdeeld: DZ-O, 504e PIR; LZ/DZ-N, 505e met Div HK en een Jedburgh-team gevolgd door de 307e LL-genie,

Lees verder op blz. 74.



4



6



5

1 Gavin geeft een briefing aan officieren van de 82e op RAF Cottesmore, de ochtend van 17 september.

2 Tijd voor koffie en donuts op Cottesmore, zaterdag 16 september. Eenheden van het Div HK, 504e en 505e PIR vertrokken de volgende dag van het vliegveld.

3 Briefing vlak voor vertrek. Let op het insigne van de 82e LLDiv op de linkerschouder van de officier, het M1 Garand-geweer en de omvangrijke persoonlijke uitrusting (met onder meer graafgereedschap).

4 De C-Compagnie van het 505e PIR bereidt zich voor op zijn missie. Ze zouden landen op DZ-N.

5 Mannen van het Div HK gaan aan boord van de Skytrain die hen naar Nederland zal brengen.

6 Brig.-gen. James Gavin, bevelvoerend generaal van de 82e Luchtlandingsdivisie, gespt zijn hoofdparachute om. Let op het M1 Garand-geweer. Dat geweer – gebruikt door gewone soldaten, officieren hadden gewoonlijk een karabijn – was het handelsmerk van 'Jumpin' Jim'. Hij was een van de weinige luchtmacht mensen die vier operationele parachutesprongen maakten: Sicilië, Italië (Salerno), Normandië en Nederland. In Nederland kwam hij bij zijn landing ongelukkig neer, maar hij bleef de hele campagne meedoen. Pas later ontdekte hij dat hij een paar wervels gebroken had.