

MINISTORY

SS-PANZER-AUFKLÄRUNGS-ABTEILUNG 9 EN DE ARNHEMSE VERKEERSBRUG

door Marcel Zwartz

No.
78

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 90, juni 2003

Inleiding

Toen de geallieerde operatie Market Garden begon (17 september 1944), bevonden zich ten noorden en noordoosten van Arnhem Duitse militaire eenheden van het 2.SS-Panzer-Korps (II.SS-Pz.A.K.) van SS-Obergruppenführer (generaal) Wilhelm Bittrich. Zijn korps had zware verliezen geleden in Normandië, en was uit de strijd gehaald om zich terug te trekken richting Nederland. Hier moest het in vol tempo weer op krachten zien te komen om zo actief te kunnen opgaan in een nieuwe verdedigingslinie, waarvan nog niet bekend was waar deze zou worden geplaatst. Het bestond uit twee tankdivisies, namelijk de 9.SS-Panzer-Division "Hohenstaufen" en de 10.SS-Panzer-Division "Frundsberg".

De aanval op de Arnhemse verkeersbrug door Britse parachutisten was een onderdeel van Market Garden. Na de landing van de eerste troepen van 1st British Airborne Division bij Wolfheze, lukte het Lieutenant Colonel John Frost met onder meer grote delen van zijn 2nd Battalion, aan het begin van de avond de fel begeerde brug te bereiken. Wat hij niet wist was dat ongeveer een uur eerder een sterke Duitse eenheid over die rivierovergang in zuidelijke richting was gereden. SS-Hauptsturmführer (kapitein) Viktor Eberhard Gräbner had de leiding over die eenheid, de SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung 9 (SS-Pz.AA.9), de verkenningseenheid van de 9^e SS Pantserdivisie.

In de dagen vóór de strijd bij Arnhem was de eenheid gelegerd geweest op het Stichtingsterrein Eikenhof te Hoenderloo. In het boek 'Tussen "Truppenplatz" en "Fliegerhorst" 1940-1945' wordt hierover zeer gedetailleerd geschreven. Zo staat daarin:

"Onder de bomen rond de "Eikenhof" kwam een aantal pantservoertuigen te staan, waarvan vele duidelijke sporen van slijtage en opgelopen gevechtsschade vertoonden. Vrijwel onmiddellijk begonnen monteurs met het verwisselen van rupskettingen en loopwielen."

Op zondag aan het eind van de middag vertrokken de pantservagens van Gräbners verkenningseenheid vanaf het stichtingsterrein, en reden via de Apeldoornseweg langs Pension "Eikenoord". Ze moesten over de Deelenseweg richting Schaarsbergen zijn gereden, om daarna de rit te vervolgen naar Kasteel Biljoen, dat in het oostelijke deel van Velp ligt. Daar werden de voertuigen geparkeerd onder de bomen op de oprijlaan. Men wachtte tot de opdracht kwam om op verkenning te gaan richting Nijmegen.

SS-Obersturmbannführer (luitenant-kolonel) Walter Harzer had het algehele commando over het nog in Arnhem aanwezige deel van de 9.SS-Pz.Div. ten tijde van de strijd aldaar. Dit deel werd ook wel 'Kampfgruppe Hohenstaufen' (gevechtsgroep) of kortweg '9.SS' genoemd.

Harzer schreef in een naoorlogs rapport over het vertrek van de SS-Pz.AA.9 uit Hoenderloo het volgende:

"Die Alarmeinheiten meldeten innerhalb einer Stunde die Marschbereitschaft mit Ausnahme der SS-Pz. AA.9, welche auf die SPW die Ketten auf legen und teilweise die Waffen einbauen musste. Innerhalb 2 Stunden war auch von der Pz.AA. die Meldung ueber die Marschbereitschaft bei der Divisions Gruppe."

('De alarmeringseenheden meldten binnen een uur dat ze marsvaardig waren, met uitzondering van de SS-Pz.AA.9 die op de SPWs (pantserwagens -MZ) de rupsbanden moest leggen en voor een deel de wapens moest inbouwen. Binnen twee uur was ook van de verkenningseenheid de melding over de marsvaardigheid bij de divisiegroep binnen.')

Volgens Harzer rijdt de eenheid van Gräbner om 18.00 uur Duitse tijd over de Arnhemse verkeersbrug richting Betuwe.

De eenheid in detail

Tot nu toe werd bij de verkenningseenheid van de 9^e SS altijd uitgegaan van rapporten die na de Tweede Wereldoorlog in opdracht van de Amerikanen waren geschreven door Bittrich, Harmel (de commandant van de Frundsberg) en Harzer. We komen er de laatste tijd echter steeds meer achter dat als naar aantallen en details gekeken wordt, er nogal wat mankeert aan deze rapporten. Drie jaar geleden verscheen een boek geschreven door Jeff Dugdale. Het was hem gelukt om erachter te komen hoe de Duitse eenheden die vochten aan het westelijke front er exact uitzagen. Zo staat in zijn boek een complete opsomming van SS-Pz.AA.9, gemaakt op 3 september 1944. Deze laat de gegevens zien in de schema's op blz. 2.

De situatie

Zo rond zeven uur op zondagavond de 17^e waren de (Britse) troepen van luitenant-kolonel John Frost bij de brug in Arnhem gearriveerd, en hadden posities ingenomen in huizen rondom de noordelijke oprit. Frost had de beschikking over een eenheid van 1st Airlanding Anti Tank Battery. Het betrof B Troop,



onder leiding van Majoor Bill Arnold. Diens batterij bestond uit vijf 6-ponder anti-tankkanonnen. Geschut A werd geleid door Ernie Shelwell, en B door Doig. W. Kill had het bevel over kanon C, en geschut D was van O'Neill. Als laatste werd E gecombineerd door Cyril Robson; hij was als enige van C Troop. Al deze commandanten hadden de rang van sergeant. Het tijdstip 19.00 uur is een gegeven waar je twee kan- ten mee op kunt. Er waren destijds namelijk een Britse tijd en een Duitse tijd. Hoe deze ten opzichte van elkaar lagen, is mij niet exact bekend, maar het lijkt erop dat de Duits/Nederlandse tijd een uur vóór liep.

Verklaring voertuigen			
Ongepantserd materiaal			
	Motorfiets		Motorfiets met zijspan
	Kühelwagen		Schwimmwagen
	Duitse Jeep		amfibie-jeep
	Zware terreinauto		Sd Kfz.10.
	Middelzware vrachtauto 3t.		halftrups
			Zware vrachtauto 4,5t.
Gepantserd materiaal			
	Humber Mk.IV.		Sd Kfz.222.
	Brits pantserwagen		Sd Kfz.250/1.
	Sd Kfz.231.		halftrups
	Sd Kfz.250/3.		Sd Kfz.250/7.
	radio-versie		mortier-versie
	Sd Kfz.250/9.		Sd Kfz.250/11.
	Flak-versie		3,7cm KwK
	Sd Kfz.251/1.		Sd Kfz.251/3.
	halftrups		radio-versie
	Sd Kfz.251/9.		
	7,5cm KwK.		

Verklaring teksten	
Stabs-Kp.	Stafcompagnie.
1.(Pz.Späh)Kp.	1e Pantserwagencompagnie; eenheid organiek uitgerust met pantserwagens.
3.(Aufkl.)Kp.	3e Verkenningcompagnie.
5.(schwere)Kp.	5e Zware Compagnie; eenheid organiek uitgerust met de zware wapens.
Versorgungs Kp.	Verzorgingscompagnie Eenheid verantwoordelijk voor de bevoorradings en verzorging.
KwK	Kampfwagenkanone anti-tankkanon

In dit verhaal proberen we zoveel mogelijk de Engelse tijd aan te houden.

20.00 uur. De eerste Britse aanval op de brug, onder leiding van luitenant Jack Grayburn, No. 2 Peloton, A Compagnie van het 2^e Bataljon. Door tegenvuur van mitrailleurs en een pantserwagen, bewapend met een 20mm snelvuurkanon, op de brug, mislukt de aanval.

Deze mitrailleurs en pantserwagens behoorden hoogstwaarschijnlijk tot de eenheid van Gräbner. Andere Duitse onderdelen uitgerust met gepantserde voertuigen waren nog niet aanwezig aan de zuidzijde van de brug.

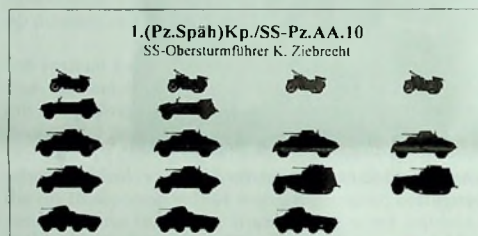
Ook stond aan de westzijde van de noordelijke oprit een toren met daar bovenop een 2cm Flak snelvuurkanon. Het is niet waarschijnlijk dat dit kanon effectief op de para's heeft geschoten. De neerwaartse elevatie van dit geschut was niet laag genoeg. Het lijkt erop dat de bemanning van dit kanon tegenstand gaf met behulp van een mitrailleur.

Na het alarm naar aanleiding van de eerste parachutistenlandingen (13.40 uur Duitse tijd), was SS-Obersturmbannführer Otto Paetsch als plaatsvervangend commandant opgetreden van de 10.SS-Pz.Div., in verband met de tijdelijke afwezigheid van SS-Brigadeführer (generaal-majoor) Heinz Harmel, de eigenlijke bevelhebber. Hij gaf SS-Sturmbannführer

(majoor) Brinkmann de order om zijn eenheid op te delen. Diens verkenningseenheid, de SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung 10 (SS-Pz.AA.10), moest zorgdragen voor de dekking van het terrein ten oosten van de rivier de Rijn, en verkenningen uitvoeren richting Emmerich, Nijmegen en Wesel. Er waren namelijk ook meldingen gekomen dat bij deze Duitse steden para's waren geland.

De 1e compagnie, gecommandeerd door SS-Obersturmführer (1^e luitenant) Karl Ziebrecht, kreeg opdracht om met zijn pantserwagens vanuit de omgeving Borculo - Eibergen richting Arnhem te rijden. Hij arriveerde tijdens het vallen van de avond (ongeveer 8 uur). Toen zijn pantserwagens de brug op wilden rijden, kwamen ze direct onder vuur te liggen. Ze beantwoordden dit, en trokken zich terug. De duisternis en de onduidelijke situatie gaven hen een reden om erg voorzichtig te zijn. Ze meldden per radio aan het hoofdkwartier van de divisie, dat vanuit Ruurlo verplaatst was naar Velp, dat de Duitse bewaking van de brug niet meer actief was, en dat de vijand al in een erg sterke positie zat en tegenstand bood.

Later op de avond kwamen de resterende compagnieën van SS-Pz.AA.10 aan in Arnhem, nadat zij geen vijandelijke troepen hadden gevonden in Duitsland.



Om 22.00 uur voerden de parachutisten een tweede aanval uit op de brug. Het lukte hen met het 6-ponder anti-tankgeschut van sergeant Ernie Shelwell, dat tijdelijk werd opgesteld op de noordelijke oprit, een kleine bunker (de eerder genoemde Flaktoren) uit te schakelen. Deze werd ook beschoten met PIAT-granaten. De para's die dit anti-tankwapen bedienden, hadden een gat gemaakt in de muur van een huis dat oostelijk ter hoogte van de toren stond.

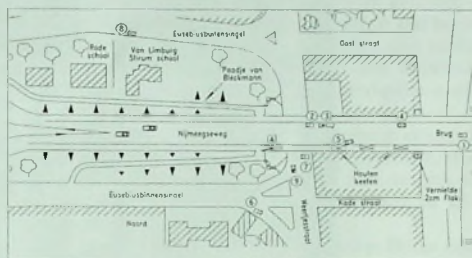
Wie van de twee nu uiteindelijk verantwoordelijk was voor het tot zwijgen brengen van de Flak is niet duidelijk.

Waarschijnlijk was de Duitse bemanning toch al niet meer zo gemotiveerd. Deze bestond uit oudere soldaten van de Reichsarbeitsdienst (RAD). Zij hadden ondertussen wel in de gaten dat van het grote Duitse rijk niks meer terecht kwam, en dat het een kwestie van tijd was voordat de oorlog voor hen verloren zou zijn.

Een houten hok gevuld met een explosieve lading vloog de lucht in na beschoten te zijn met een Britse vlammenwerper. De explosie zette de brug tijdelijk in brand, maar deze doofde na een korte tijd uit zichzelf. Er stonden meerdere houten opslag-/wachtlokalen naast de bunker. Deze waren ongeveer zes meter lang. De houten keten waren gevuld met fietsen,

bouw materiaal (waaronder zware houten biezen), en onbekende explosieve materialen.

Kort na de tweede Britse aanval volgde een Duitse tegenstoot vanuit het zuiden. Na een zware beschieting met mortieren werd de aanval bijgelicht met lichtkogels in diverse kleuren. De grenadiers, vermoedelijk van de SS-Pz.AA.9, kregen dekking vuur van mitrailleurs en één of twee pantserwagens op de brug. De aanval mislukte door zwaar Brits tegenvuur.



Nacht/ochtend 17-18 september 1944

Weer iets later in de avond probeerde een klein konvooi Duitse vrachtwagens vanuit het zuiden richting Arnhem over de brug te rijden, maar Brits vuur verhinderde dat uiteindelijk. Eén, geladen met explosieve of brandbare goederen, explodeerde (nummer 1 op de kaartjes), en de andere (nummers 2 + 3 + 4) werden tot stoppen gedwongen, waarna de inzittenden gedood of gevangen genomen werden. Charles Whiting schrijft in zijn boek 'A bridge at Arnhem' hierover:

"Now the Germans went over to the attack. Three heavy enemy trucks, filled with men, started to rumble ponderously over the great span of the Bridge. Urgently Frost told his men to hold their fire. Tensely the machine gunners followed their progress through their sights, as they got closer, while the bombers held their Gammon antitank grenades in sweat-sticky hands. Closer and closer.

'Bloody hell,' someone breathed in awe, 'they've even brought the shit-hawks with 'm'. Indeed they had, for the centre truck was obviously what those who survived and were taken prisoner to Germany were going to learn to call 'the honey-dew cart': the big container on its back was used to pump out military 'thunder boxes'. The remark broke the tension, but it also seemed to serve as signal for the Germans to stop.

Perhaps Frost thought, 'they had seen our ugly eyes looking at them from the windows'. If they had, it was too late now. 'Fire!' the command was rapped out on all sides. Bullets whizzed through the air. The Gammon grenades followed, lobbed hurriedly at the confused Germans.

Within a matter of minutes it was all over. The wrecked trucks lay sprawled at crazy angles across the width of the bridge, the dead and dying soldiers all around them. Only two men survived to be captured, both badly wounded."



Een geallieerde luchtfoto van de verkeersbrug te Arnhem, gemaakt op 18 september 1944.
(Foto: Airborne Museum 'Hartenstein'; Crown Copyright)

('Nu gingen de Duitsers over tot de aanval. Drie vijandelijke, zware vrachtwagens, volgeladen met manschappen, begonnen log over de rivieroverspanning te denderen. Frost vroeg zijn mannen dringend het vuur nog niet te openen. Gespannen volgden de mitrailleursschutters de opmars door hun vizieren, terwijl ze steeds dichterbij kwamen, en de bommengooiers hun Gammon anti-tankgranaten in zweet-kleverige handen hielden. Dichter- en dichterbij.

'Grote genade', verzuchtte iemand, 'ze hebben zelfs de "shit-hawks" meegebracht!' En dat hadden ze, want de middelste vrachtwagen was heel duidelijk dat wat de mannen die het zouden overleven en als krijgsgevangene naar Duitsland zouden worden gebracht, gingen leren kennen als 'de honingdauw-wagen': de grote container achterop werd gebruikt om militaire 'donderbussen' uit te braken. De opmerking brak de spanning, maar leek ook te dienen als een signaal voor de Duitsers om te stoppen.

Misschien dacht Frost: 'Ze hadden onze lelijke ogen gezien die door de ramen naar hen keken.' Als ze dat hadden gedaan, was het nu te laat. 'Vuur!', knalde het bevel aan alle kanten. Kogels floten door de lucht. De Gammon granaten volgden; snel werden ze naar de in verwarring gebrachte Duitsers gegooid.

Binnen een paar minuten was het allemaal voorbij. De tot wrakken verworpen vrachtwagens lagen in vreemde hoeken ten opzichte van elkaar verspreid over de breedte van de brug, de dode en stervende

soldaten er omheen. Slechts twee man overleefden het, en werden gevangengenomen; beiden waren zwaar gewond.'

De "shit-hawks" was een truck met trailer. Deze combinatie was vermoedelijk in beslag genomen bij een of ander verhuisbedrijf, en moest zorgdragen voor de verplaatsing van een groot aantal soldaten.

Wat in de nacht van de 17^e op de 18^e precies is gebeurd, en in welke volgorde, is zeer lastig te bepalen. Vooral de door velen genoemde brandende boog van de brug is erg mysterieus. Het lijkt dat we hier te maken hebben met twee verschillende situaties. De eerste gebeurtenis is het exploderen van een van de houten keten. Deze kan nooit de brug in vlam hebben gezet omdat die veel te ver van de brugspant stond.

Dan is er de tweede situatie. Dit is de exploderende vrachtwagen die hiervoor werd genoemd. Op luchtfoto's gemaakt op 18 september 1944, is duidelijk te zien dat deze vlak vóór de brugspant stond. We zien dat de gehele omgeving van de truck zwart is. Op de luchtfoto genomen vanaf de westzijde in oostelijke richting, is zeer goed te zien hoe de brandbare vloeistof van de brug af spoelde richting de oprit. Ook kan men de sporen richting de regengoot zien lopen. Doordat de vloeistof niet verder kwam dan de regen-

goot, lijkt het erop dat de brandvlek op het wegdek nogal symmetrisch is.

Het is ook erg vreemd dat een geverfde stalen constructie vlam kan vatten. Misschien als de constructie heel kort geleden geverfd was. Door de felle grote brand vóór de stalen boog kan dit in het donker de illusie gewekt hebben dat de boog zelf in brand stond.

Alle verdere Britse pogingen de brug in zijn geheel te veroveren, mislukten. De grote brand vóór de brug, en het hevige tegenvuur van onder andere een gepantserd voertuig, vermoedelijk een Sd.Kfz.222 of een 231 pantserwagen van de SS-Pz.AA9, op de zuidelijke oprit, voorkwamen dat de parachutisten de brug over konden. Na de tweede explosie trok de pantserwagen zich terug buiten het gezichtsveld van de Britten.

Ergens tijdens die eerste uren van de avond was ook nog een Duitse stafauto verschenen, met daarin twee officieren. In het boek 'Just ordinary men' schrijft veteraan Pte. Newell:

"A German staff car was ambushed, and was blown up on the Bridge itself."

('Een Duitse stafauto reed in een hinderlaag, en vloog op de brug zelf de lucht in.')

Dit verhaal leek in eerste instantie ongeloofwaardig. Hoe was het mogelijk geweest voor een gewone auto om simpelweg de brug over te rijden? Je zou toch denken dat deze zo snel mogelijk was afgezet door de Duitsers. De verbazing was dan ook groot toen op een scherpe afdruf van een van de geallieerde luchtfoto's die op 18 september 1944 werden gemaakt, een glanzende zwarte tweezitter (nummer 5) werd ontdekt. Vermoedelijk betrof het hier een Ford V-8 "De Luxe Club Convertible Coupe", gemaakt in 1938. Met het linkerportier nog open, stond deze toen de foto werd gemaakt, verlaten op de oprit.

In de vroege maandagochtend werden door de Duitsers ook aan de andere, oostelijke, zijde van het bruggenhoofd verkenningen uitgevoerd. Zo werd de Rode School (het middelste gebouw aan de oostzijde van de oprit) heroverd op de Engelsen. Andere verkenningen, aan de westzijde, liepen op een mislukking uit.

Twee acties waarbij zwaargewapende soldaten in vrachtwagens probeerden door te dringen in Brits gebied eindigden in een volledig fiasco. Op de luchtfoto zijn de wrakken te zien. De eerste (nummer 6) is een op de Amerikanen buit gemaakte Dodge Beep. Deze zware uitvoering van de jeep eindigde midden in Brits gebied. De Opel Blitz vrachtwagen (nummer 7) kwam nog iets verder, maar dit kostte de inzittenden wel hun leven. Het is mogelijk dat een van deze twee vrachtwagens rodekruistekens voerde.

Aan de noord-/oostzijde van de brug werd een Duitse Citroën vrachtwagen tegengehouden (nummer 8). De voornamelijk ongewapende militairen, die behoorden tot een V2-eenheid, werden gevangen genomen. Zij hielden de dagen daarna wijselijk hun mond tegen hun bewakers over wat zij als taak hadden in het Duitse leger.

Een volgende slachtoffer van de gespannen Britten was een niets vermoedende vuilnismen. In zijn met vuilnisvaten geladen vrachtwagen (nummer 9) kwam hij, maandagochtend, over de Weerddesstraat aanrijden om het afval van de laatste week op te halen. De para's vermoedden dat dit weer een Duitse infiltratiepoging was, namen het zekere voor het onzekere, doorzeefden de vrachtwagen, en doodden de chauffeur. Wie deze ongelukkige persoon was, is tot nu toe nog onbekend.

Private James Sims (2nd Battalion) die in een loopgraaf zat ten westen van de oprit, schrijft in zijn boek Arnhem Spearhead over Duitse aanvallen met tanks en halfrupsen. Volgens hem werd een tank in brand geschoten op de weg die onder de noordelijke oprit door, van oost naar west liep.

Zoals de luchtfoto laat zien is dit niet correct; er stond namelijk geen enkel wrak vlak bij het viaduct. Als deze had staan branden op die plek, zou dit ook te zien moeten zijn aan een zwarte aanslag aan de zijkant van het viaduct. En dat is niet zo.

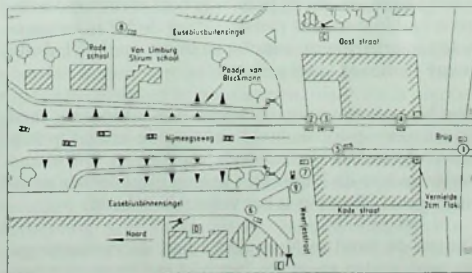
Waarschijnlijk schreef Sims over de Panzer IV die een dag later werd uitgeschakeld onder de leidingbrug van de Camiz melkfabriek aan de Westervoortsedijk, oostelijk van de oprit. De luchtfoto die gemaakt werd uit westelijke richting op maandagmiddag 18 september, toont echter dat dit wrak er toen nog niet stond.

Vanuit Sims' positie, en in de omstandigheden waarin hij verkeerde, was de vergissing gauw gemaakt.

Fase 1. De pantserwagens

Gräbner was nadat hij de vorige dag de Arnhemse brug was overgestoken, richting Nijmegen gereden, en had onderweg verkennende acties uitgevoerd. In de stad ontmoette zijn eenheid lichte tegenstand van Amerikaanse paratroepers, waarop hij terugtrok richting Elst. Twee halfrupsvoertuigen voorzien van een 7,5cm kanon liet hij achter bij de verdedigende rondom de zuidelijke oprit naar de Nijmeegse verkeersbrug.

In Elst stond hij vervolgens met zijn eenheid gereed om zowel naar Nijmegen of Arnhem te kunnen rijden. Hier verbleef hij de gehele nacht. Op een gegeven moment besloot Gräbner om met zijn afdeling een aanval uit te voeren op de Arnhemse verkeersbrug. Wat zijn exacte beweegredenen zijn geweest, was tot



Fase 1, aanval SS-Pz.AA.9 18 september 1944

kort geleden nog onbekend. Maar in het boek 'Een andere kijk op de slag bij Arnhem' wordt dit mysterie opgehelderd.

Hierin vertelt SS-Hauptsturmführer Wilfried Schwarz, toenmalig chef-staf ('Ic' in het Duits) van de Hohenstauffendivisie, dat hij bij het opstaan in de vroege ochtend van 18 september Bittrichs bevelen aan Gräbner en de andere commandanten door een ordonnanssofficier liet voorlezen, om deze vervolgens te kunnen 'auswerten'. Dit laatste betekent dat Schwarz moest bezien hoe de bevelen van Bittrich organisatorisch het best zouden kunnen worden uitgevoerd.

Aan Gräbner werd het voor hem bestemde deel van het bevel per radio doorgegeven. En dat hield in dat hij die ochtend met zijn gepantserde colonne over de Arnhemse verkeersbrug moest trekken, de Britse tegenstand aan de noordzijde snel diende te breken, om vervolgens ten westen daarvan een sperlinie op te richten. Schwarz ontkent dan ook met nadruk dat Gräbner de overtocht over de brug 'op eigen houtje' zou hebben uitgevoerd. Dat Gräbner op eigen initiatief de brug zou hebben aangevallen werd geconcludeerd uit het ontbreken van een order voor zo'n aanval in de naoorlogse verslagen van Bittrich, Harmel en Harzer. Bittrich was de hoogste chef van het II.SS-Pz.A.K., en had Gräbners verkenningafdeling op dat moment onder zijn directe leiding. Overigens zou de SS-Pz.AA.9 na het uitvoeren van Bittrichs bevel, weer rechtstreeks onder het commando van Harzer worden gebracht.

Als we de naoorlogse rapporten van Bittrich, Harmel en Harzer er bij nemen, lezen we in die van Bittrich en Harzer helemaal niets over Gräbners aanval. Alleen Harmel schrijft:

"Nicht völlig geklärt ist das Handeln der SS-Pz.AA.9 am Abend des 17.9 und in der folgenden Nacht. Es steht fest, dass die Abteilung, wenigstens mit stärkeren Teilen, Nimwegen nicht erreicht hat, dass sie ganz oder mit Teilen in der Nacht zum 18.9. auf Arnhem zurück gefahren ist wobei sie an und auf der Rheinbrücke starke Verluste erlitten hat."

('Het handelen van de SS-Pz.AA.9 op de avond van 17 september en in de volgende nacht kan niet helemaal verklaard worden. Vast staat dat de afdeling, in ieder geval grote delen daarvan, Nijmegen niet bereikt heeft, en dat zij in haar geheel of met onderdelen ervan in de nacht van de 17^e op de 18^e is teruggereden naar Arnhem, waarbij ze bij en op de Rijnbrug zware verliezen heeft geleden.')

Hoe het ook zijn mag, na negen uur 's morgens reed de colonne op topsnelheid richting de brug. Op kop reden de snelste gepantserde voertuigen. Dit waren onder andere de louter met wielen uitgevoerde pantserwagens. Hierover is het volgende bekend.

Tijdens de strijd in Normandië had de verkenningseenheid onder meer de beschikking over in totaal 18 pantserwagens op wielen, die elk bewapend waren met een 2cm Flak snelvuurkanon. Dit waren twaalf

Sonderkraftfahrzeugen 222 (Sd.Kfz.222), staand op vier wielen, en zes Sd.Kfz.231 of Sd.Kfz.232 (radio-pantserwagens); beide types waren achtwielig. Deze voertuigen waren ingedeeld bij de 1.Kompanie. Die eenheid had op 3 september nog maar de beschikking over zes van die pantserwagens; de rest was vermoedelijk uitgeschakeld in Frankrijk en België.

Er is tijdens de slag in Arnhem tenminste één persoon geweest die een goed overzicht had op wat er aan de hand was op de noordelijke oprit naar de verkeersbrug. Dat was Eric Mackay, die destijds kapitein was bij de Royal Engineers, en samen met majoor R.P.C. Lewis van C Company, 3rd Battalion, in de Van Limburg Stirumsschool zat. Dit gebouw stond aan de oostzijde van de oprit.

Hoogstwaarschijnlijk zat Mackay op de eerste verdieping van de nieuwe noordelijke vleugel van de school. Majoor Lewis geeft namelijk een zeer nauwkeurige beschrijving van wat hij zag toen hij en zijn mannen het pand binnentraden. De nieuwe vleugel, zo meldt hij, had zeer grote ramen die naar het zuiden waren gericht, en ovale ramen richting het noorden, die erg hoog in de muur zaten. Lewis vond dit geen ideale positie om te verdedigen.

Omdat Mackay zo'n goed overzicht gehad blijkt te hebben (volgens zijn boekje), en hij als tweede Britse commandant in de school positie innam, is het met grote zekerheid aan te nemen dat hij en z'n mannen in deze noordelijke vleugel zaten. Dat die nieuw was, is te zien op foto's gemaakt rond 1934 en 1935 tijdens de bouw van de brug. Deze tonen duidelijk het ontbreken van de noordelijke aanbouw aan de Van Limburg Stirumsschool.

De eerste fase van Gräbners aanval bestond uit het inzetten van de bovengenoemde zes pantserwagens op wielen.

Mackay schrijft in zijn publicatie *Whoa Mahomet* hierover het volgende.

"Om 9.30 werd er uit de lokalen op het westen geroepen, dat er zojuist een pantserwagen voorbij was gegaan. Ik holde erheen en was nog net op tijd om een tweede voorbij te zien trekken. Tegen deze pantserwagens konden wij niets beginnen, aangezien we geen anti-tankgeschut hadden. Toen er echter vijf waren gepasseerd, ..."

De pantserwagens zigzagden als eerste tussen de rotzooi van de vorige avond door, en omzeilden de meeste mijnen die daar door de Engelsen waren gelegd. Een van de voertuigen reed over een mijn, verloor door de daarop volgende explosie een wiel, maar kon zijn weg richting het centrum van Arnhem vervolgen.

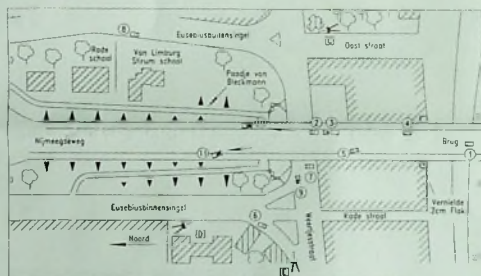
Fase 2. De eerste slachtoffers

De pantserwagens, die een aantal Engelsen de schrik om het lijf joegen, lieten in één klap de illusie verdwijnen dat zij de voorhoede waren van het Britse 30e Legerkorps dat de parachutisten moest ontzetten. Door de hoge snelheid, maximaal 80 kilometer per

uur, het feit dat ze geheel gepantserd waren en dus bescherming boden tegen vuur van geweren en mitrailleurs, en de verrassing, lukte het deze wagens, ongehinderd door te breken in de richting van het centrum van Arnhem.

Direct nadat de wagens Arnhem waren ingereeden, volgden de langzamere gepantserde halfrupsen. Hierover schrijft Mackay (vervolg van het hierboven staande):

"... probeerden ook enkele gepantserde terreinwagens ongemerkt voorbij te komen. Deze hebben geen kap en de inzittenden waren dus ten dode opgeschreven. De eerste (nummer 10) schoot in snelle vaart voorbij, maar wij slaagden er in, een handgranaat in te werpen. De tweede (nummer 11) kwam aan met al zijn mitrailleurs in actie en een man naast me werd gedood, voor we de wagen tot stilstand konden brengen door den bestuurder en hulpchauffeur te doden. De bemanning, zes in getal, probeerde er uit te komen maar ze werden daarbij een voor een neergeschoten en bleven midden op de weg liggen, rondom de wagens. Hierdoor gewaarschuwd, stopten de overige wagens juist buiten ons gezichtsveld en nu kreeg ik even tijd om te bedenken hoe wij ze zouden kunnen vernietigen."



Fase 2, aanval SS-Pz.AA.9 18 september 1944

SS-Unterscharführer (sergeant) Mauga bevond zich in een van de halfrupsen. Hij vertelt in het boek over de 9.SS-Pz.Div. van Herbert Fürbringer:

"Auf einmal war vor uns der Teufel los. Rings um meinen Wagen krachte es und schon war ich mitten drin in diesem Durcheinander. Die einen wollten hinüber, die anderen zurück. Gräbner fuhr einen englischen Beutepanzerspähwagen. Wo er diesen her hatte, wussten wir nicht. Den Wagen haben wir später nach Arnheim hineingebracht, der Kommandeur aber war und blieb verschwunden, wir konnten ihn nicht bergen."

('Plotseling brak voor ons uit de hel los. Rondom mijn wagen knalde het, en meteen zat ik midden in de verwarring. Een paar wilden er verder rijden, anderen wilden terug. Gräbner reed in een buitgemaakte Engelse pantserwagen. Waar hij die vandaan had, wisten wij niet. De wagen hebben wij later naar de binnenstad van Arnhem gebracht, de commandant was en bleef echter zoek; wij konden zijn lichaam niet bergen.')



Een van de wrakken van de SPWs (nummer XVII op het kaartje op blz. 12). Het is een Sd.Kfz.250/1 neu, en het is duidelijk door het uitschot aan de rechtervoorzijde dat het aan de linkerzijde is getroffen: de granaat ging er dwars door heen.

(Foto P.J. de Booy, 1945; Gelders Archief, Arnhem; negatiefnummer B1620-30/3A)

De (terrein)wagens waar Mackay en Mauga over schrijven, waren gepantserde halfrupsen. Deze werden door de Duitsers Schützenpanzerwagen (SPW) genoemd. In de colonne van Gräbner reden wat dit soort voertuigen betreft de Sd.Kfz.250 neu (nieuwe uitvoering) en één Sd.Kfz.250 alt (geproduceerd tot 1943).

Mackay zat tijdens de aanval van Gräbner zoals gezegd op de eerste verdieping van de Van Limburg Stirum-school. Door zijn positie aldaar had hij een heel goed zicht op wat op de oprit plaatsvond. Wat hij beschrijft, zal dus zeer dicht bij de werkelijkheid liggen.

Dat Mackay en zijn mannen verantwoordelijk waren voor het uitschakelen van de eerste halfrupsen is bijna onmogelijk. De afstand tussen hun positie en de voertuigen was simpelweg te groot. Door de positionering van de ramen in de nieuwe vleugel van de school (bijna geen zicht naar het noorden) is het onmogelijk dat zij de wagens hebben kunnen uitschakelen. Geen van de halftracks die op de oprit tot stilstand kwamen, was de school gepasseerd. Ze stonden dus nog allemaal met hun gepantserde voorkant in de richting van het gebouw. Mackay schrijft zelf dat ze geen anti-tankwapens hadden. Er kan dus met zekerheid gezegd worden dat zij deze pantsers niet tot stoppen hebben gedwongen. Ze hadden er simpelweg de wapens niet voor.

Wel is het mogelijk dat zij verantwoordelijk waren voor het doden van de bemanningen die uit de halfrupsen probeerden te ontsnappen, maar dit is onmogelijk om te bepalen want veel van de aanwezige Britse militairen hebben bij deze actie geschoten.

Het is veel waarschijnlijker dat de eerder genoemde Sergeant O'Neill van het D kanon van B Troop, 1st Airlanding Anti Tank Battery, verantwoordelijk was voor deze eerste actie. Zijn geschut (een 6-ponder) stond op een ideale positie, en een van de halfrups-wrakken had, zo blijkt uit een foto van 1945, een uitschot rechts aan de voorkant waaruit geconcludeerd

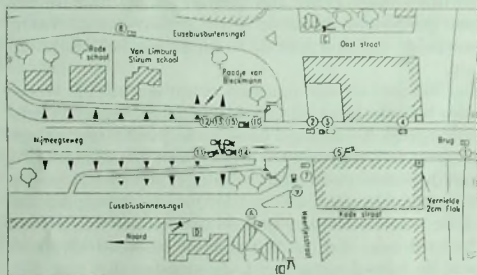
kan worden dat deze links getroffen was, uit de richting van waar O'Neill's kanon stond.

Fase 3. Tien minuten pauze, daarna de chaos bij de halftracks

De aanval werd even stil gelegd, en aan Duitse zijde werd overlegd over hoe nu verder te gaan. In de eerste run reed ook Gräbner mee, en na die actie was geen spoor meer van hem te bekennen. Er werd een vervanger als commandant aangewezen. Dit werd Hauptsturmführer K.H. Recke, die de eenheid zou leiden tot aan het eind van de oorlog. Mackay gaat verder met z'n verhaal:

"Tien minuten later kwamen er twee tegelijk, naar alle kanten vurend om te trachten op die manier door te breken. Toen ze de wagen, die al kapot op de weg lag, passeerden schoten we op de voorste (nummer 12) van de twee. De bestuurder moet slechts gewond zijn geweest, daar hij onmiddellijk op achteruit overschakelde en zodoende in botsing kwam met de wagen (nummer 13) die vlak achter hem aankwam. Ze raakten hopeloos in elkaar verward en we schoten maar raak op de wagens, die niet meer voor- of achteruit konden, waarop er een in brand geraakte. Toen de bemanning uit de wagens wilde klimmen, werd ze onmiddellijk gedood. De resultaten begonnen belangrijk te worden.

Een volgende wagen (nummer 14) probeerde er door te komen, gebruik makend van de dichte rookwolken. Deze werd op dezelfde manier getraakteerd en er waren geen overlevenden."



Fase 3. aanval SS-Pz.AA.9 18 september 1944

Bij deze actie werd nog een vierde halftrups (nummer 15) uitgeschakeld. Door de grote commotie is het niet verwonderlijk dat dit niet was opgevalen bij Mackay.

Ook deze groep slachtoffers kan deels op het conto van O'Neill worden geschreven. Dat ze gestopt zijn door handvuurwapens, PIATs en handgranaten is niet erg waarschijnlijk. Als men de wagens met deze wapens had willen tegenhouden, zou de afstand een stuk minder moeten zijn geweest. In het talud zou de afstand voor deze wapens goed zijn geweest maar als de Britten daar hadden gezeten waren ze slachtoffer geworden van het spervuur van hun eigen troepen. We kunnen er dus redelijkerwijs van uitgaan dat in ieder geval de voorste halftrups werd uitgeschakeld door het anti-tankkanon van Sergeant O'Neill. De er

achterop botsende SPWs waren waarschijnlijk licht beschadigd, maar doordat de bemanning in paniek naar buiten klom en gedood werd, konden de voertuigen als uitgeschakeld worden beschouwd.

Fase 4. Het paadje van Bleckmann

Aan de achterzijde door een pad en een tuin gescheiden van de noordelijke oprit van de brug, stonden aan de oostzijde daarvan, met de voorgevels aan de Eusebiusbutensingel, drie huizen die in 1856 gebouwd waren.

Het middelste, nr. 68, voor rekening van B. Bleckmann; deze expediteur en commissionair, koopman in bazalt- en straatstenen, was blijkbaar in Arnhem een zeer bekende persoonlijkheid, want het eerder genoemde pad, ten westen van de huizen, kreeg zijn naam: "het paadje van Bleckmann".

De familie verkocht het pand in 1897 aan Cornelia gravin Van Limburg Stirum. Van 8 september 1897 tot 1938 was er de U.L.O.-school van de Vereeniging tot Oprichting en Instandhouding van Scholen met den Bijbel voor L.O. (lager onderwijs -MZ) en U.L.O. (uitgebreid lager onderwijs -MZ) te Arnhem gevestigd. In de wandeling werd ze om de rode kleur van de bakstenen 'de Rode School' genoemd.



De Van Limburg Stirum school, Eusebiusbutensingel 67 te Arnhem, gezien vanaf de singel. De mooie foto is vlak voor de Tweede Wereldoorlog gemaakt, hetgeen te zien is aan de nieuwe noordelijke vleugel (rechts). Alleen de eerste verdieping van de school werd door Britse soldaten gebruikt voor gevechtshandelingen omdat deze gelijk lag aan het wegdek van de oprit naar de brug.

(Gelders Archief, Arnhem; negatiefnummer B7026/11)

De beide andere huizen werden gebouwd voor rekening van H.W. Tromp te Elst, die ze verkocht aan de tabakscontractant D. van der Sluijs.

Het pand nr. 67, aan de zijde van de Marktstraat, dat uiteindelijk de meest prominente rol zou spelen tijdens de strijd rondom de oprit, kwam via verschillende eigenaren uiteindelijk eveneens in het bezit van de bovengenoemde gravin, en wel in 1911.

Twee jaar later werd het pand de huisvesting voor de Van Limburg Stirum school, geëxploiteerd door de Vereeniging tot Oprichting en Instandhouding van een School met den Bijbel voor uitgebreid L.O. voor meisjes.



A black and white photograph showing the exterior of a building that has suffered significant structural damage. The building is light-colored, possibly white or light gray. There are two large, multi-paned windows visible. The upper window is heavily damaged, with its frame partially collapsed and the glass completely shattered, leaving a jagged opening. The lower window is also damaged, with several panes missing and the frame appearing weakened. To the right of these windows, there is a vertical structure, possibly a chimney or a narrow entrance, with some vertical bars or slats. In the foreground, there is a large, dark, rectangular object that looks like a piece of heavy machinery or a large container, possibly a tank or a large box, which is partially buried in a pile of rubble and debris. The ground is covered in dirt, stones, and broken pieces of the building. The overall scene depicts a state of extreme disrepair and destruction.

Ook de tweede wagen, een ongepantserde halftrack (Sd.Kfz.10), met de gedode chauffeur, haalde de gevel niet. Deze bleef steken tegen het hekwerk dat zich bevond tussen de gevel en het paadje van Bleckmann.

(Gelders Archief, Arnhem; negatiefnummers B3056/3 en B6433/8)

De laatste halfrups, een Sd.Kfz.250 alt, was hoogstwaarschijnlijk het eerste slachtoffer van het eerder genoemde kanon E (B Troop, 1st Airlanding Anti Tank Battery), waarover Sergeant Robson de leiding had. Hij had hiermee een gat in de brugleuning geschoten waardoor zijn schutter een beperkt gezichtsveld kreeg op de passerende voertuigen.

In het boek 'Wings of the Wind' wordt over deze gebeurtenis het volgende geschreven:

"Two remaining half-tracks tried to get down a gravel pathway between the ramp and the school. Suddenly, to everyone's surprise, one appeared alongside the southern wing. The Germans in it were wiped out in a matter of seconds. The second vehicle then went back and charged down the ramp at speed, but when the driver was shot it crashed into the northern wing of the school and the crew were killed."

('Twee van de overgebleven halfrupsvoertuigen probeerden via een gravelpad tussen de oprit en de school naar beneden te rijden. Plotseling verscheen er één, tot ieders verrassing, ter hoogte van de zuidelijke vleugel. De Duitsers die erin zaten, werden binnen enkele seconden neergemaaid. Het tweede voertuig keerde toen terug, en reed op topsnelheid de oprit af, maar toen de chauffeur werd neergeschoten, knalde het in de noordelijke vleugel van de school, en werden de inzittenden gedood.')

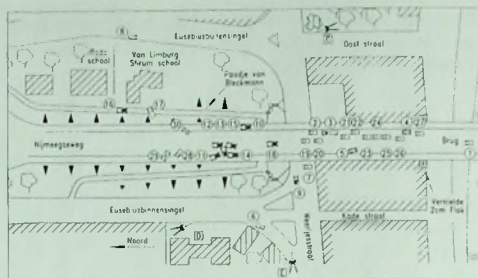
De beide ooggetuigen schrijven dat de halfrupsen tegen de school aan crashten, maar foto's die na de strijd werden gemaakt laten zien dat zowel de gepantserde als de ongepantserde versie op het paadje van Bleckmann tot stilstand was gekomen.

De colonne vrachtwagens

Vreemd genoeg is weinig bekend over het einde van een colonne vrachtwagens, die ook bij Gräbners actie was betrokken. Met die voertuigen, beladen met vaten die gevuld waren met zand of graan en die moesten dienen als dekking voor zwaar bewapende soldaten, probeerde de Hauptsturmführer in één keer zoveel mogelijk van zijn eenheid door te laten breken. Hierdoor is wel duidelijk dat hij de vijand behoorlijk had onderschat. Een ongepantserde vrachtwagen is namelijk totaal ongeschikt voor dit soort acties. Ook was het zo dat para's in de huizen zaten dicht bij de plek waar de meeste vrachtwagens tot stilstand kwamen. Dat geeft de mogelijkheid dat ze zijn uitgeschakeld door lichte handvuurwapens.

Op de luchtfoto's zijn de vrachtwagens duidelijk te herkennen, en ze staan bijna allemaal dicht bij de huizen. Britse veteranen die betrokken waren bij deze actie beweren in meerdere boeken dat Duitse voertuigen werden uitgeschakeld door middel van handvuurwapens en handgranaten.

Het lijkt erg onwaarschijnlijk dat dit zou gelden voor de hiervoor vermelde gepantserde SPWs, maar het zou zeer goed mogelijk zijn voor de colonne vrachtwagens, die vermoedelijk vlak achter de eerste golf gepantserde wagens aan reed. Het is niet logisch om te veronderstellen dat deze vrachtwagens zijn gebruikt



Vrachtwagens 18 september 1944

bij de laatste fase van de aanval.

Sergeant Eric Victor Simpson, C Troop, 1st Airlanding Anti Tank Battery, die aanwezig was bij het D of E 6-ponder antitank-kanon aan de westzijde van de oprit, is een veteraan die iets vertelt over een tactiek om de colonne te beschieten. Hij is de enige die spreekt over de voertuigen aan het einde van de colonne, terwijl Mackay alleen praat over het voorste gedeelte. Zo herinnert Simpson zich:

"The gunners waited until the Germans were almost on top of us, before we took out the lead vehicles, the piats took out the back and the rest were stuck in the middle, before all hell let loose from all sides, including grenades and mills bombs soon silenced them all."

('De schutters wachtten totdat de Duitsers vlak bij ons waren, voordat we de voorste voertuigen eruit pikten, de Piats de achterste voor hun rekening namen, en de rest vastzat in het midden. De hel brak los van alle zijden, granaten en mills-bommen werden gebruikt, en spoedig werden ze tot zwijgen gebracht.')



Deze totaal doorzeeftde Renault AHN vrachtwagen (nummer XVIII) stond vlak achter de voorgaande halfrups (zie de foto blz. 7). Duidelijk te zien is de totaal verwoeste cabine. Een zwaar kaliber Brits wapen had de truck getroffen, en met mitrailleurs, stenguns en geweren maakten Airbornes een eind aan de carrières van de Duitse soldaten achter in de laadbak.

De maker en de datum van de foto zijn onbekend. (Gelders Archief, Arnhem; negatiefnummer B8048/2)

Situatie na 18 september

01	Vrachtwagen	Duits
02	Vrachtwagen	Duits
03	Trekker + trailer	Duits
04	Personenauto	
05	Tweezitter Cabriolet	Duits
06	Dodge BEEP	SS-Pz.AA.10
07	Vrachtwagen Opel Blitz	SS-Pz.AA.10
08	Vrachtwagen Citroën	V2 unit
09	Vuilmiswagen	Burger
10	Sd.Kfz.250 alt	SS-Pz.AA.9
11	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
12	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
13	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
14	Sd.Kfz.250 alt	SS-Pz.AA.9
15	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
16	Sd.Kfz.250 alt	SS-Pz.AA.9
17	Sd.Kfz.10	SS-Pz.AA.9
18	Sd.Kfz.250 alt	SS-Pz.AA.9
19	Vrachtwagen	SS-Pz.AA.9
20	Vrachtwagen Renault AHN	SS-Pz.AA.9
21	Vrachtwagen Ford V3000	SS-Pz.AA.9
22	Vrachtwagen Ford V3000	SS-Pz.AA.9
23	Vrachtwagen	SS-Pz.AA.9
24	Vrachtwagen	SS-Pz.AA.9
25	Vrachtwagen	SS-Pz.AA.9
26	Vrachtwagen	SS-Pz.AA.9
27	Vrachtwagen	SS-Pz.AA.9
28	Vrachtwagen met huif	Duits
29	Onbekend	
30	Onbekend	

De onduidelijkheden

Het einde van Gräbner is nog gehuld in een waas van onduidelijkheden. Zo schrijft SS-Unterscharführer Mauga dat de commandant reed in een buitgemaakte Engelse pantserwagen.

Nu hadden de Britten de beschikking over meerdere types pantserwagen, maar het eerder genoemde boek van Dugdale meldt dat het een Humber Mk.IV moet zijn geweest. Deze was in de voorafgaande maanden buitgemaakt op de Britten, die de vierwielige pantserwagen gebruikten voor verkenningdoeleinden. Het sterkterapport van 3 september 1944 laat dat voertuig inderdaad zien.

Dat deze Humber met zijn karakteristieke vormgeving, hoog maar vrij smal, en met een betrekkelijke grote geschutskoepel, in de voorste gelederen meereed, kan ook reden zijn geweest voor de verwarring aan Britse zijde. Er werd vanuit het zuiden een geallieerde eenheid verwacht, en geen Duitse, en door het zien van de Humber zou deze opschudding erg begrijpelijk zijn.

Mauga schrijft dat ze na de slag Gräbners voertuig vonden, maar zijn commandant zelf was nergens te bekennen. Als dit verhaal juist is, dan zou de Humber tussen de wrakken op de foto's moeten staan. Dit lijkt echter niet het geval te zijn.

Het meest waarschijnlijke is dat Gräbner zich in zijn voertuig bij de eerste vijf pantserwagens bevond, die zoals gememoreerd doorreden naar het centrum van de stad. Tijdens de rit over de brug had hij vermoede-

lijk met zijn lichaam uit het luik van de geschutskoepel gestaan om een beter overzicht te houden.

Dit was niet verstandig maar wel gebruikelijk bij commandanten van pantservoertuigen. Zelfs anno nu is het bij tankcommandanten nog zeer ongebruikelijk om van binnen uit hun voertuig te leiden. Ze verkiezen het risico om geraakt te worden boven het slechte zicht wat ze hebben als ze onder pantser blijven zitten.

Een Duits soort overlijdensakte ('Totenschein') meldt dat Gräbner stierf door een borstschot. Dit lijkt het verhaal te bevestigen. Dat (het lijk van) de commandant na de aanval verdwenen is, blijft een vreemde zaak. Het is mogelijk dat hij na dodelijk getroffen te zijn, uit zijn voertuig is gevallen met alle gevolgen van dien.

Ook wordt aan Engelse zijde niets geschreven over het uitschakelen van deze pantserwagen op wielen. Met alle uitgebreide getuigenverklaringen die er zijn, zou dit zeker moeten hebben opvallen. De Humber week duidelijk af van de Duitse SPWs, dus het incident zou dan zeker zijn vermeld.

Er bestaat maar één locatie van een mogelijk Humberwrak op de oprit. Op een luchtfoto die op 18 september werd gemaakt uit het oosten is te zien dat halverwege de noordelijke oprit ook twee wrakken staan aan de westzijde. Het kan zijn dat de voorste (nummer 29) van deze twee de bewuste pantserwagen is.

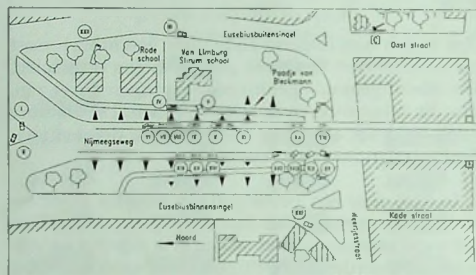
Verhalen over voertuigen die van de brug afvielen, kunnen niet juist zijn. Deze worden verward met de halfrups (nummer 17) die door een dodelijk gewonde chauffeur rechts de afrit afreed. Hierdoor leek het vanaf de westzijde dat deze aan de oostzijde van de oprit viel.

Situatie na 20 september

I	Vrachtauto	Duits
II	Personenauto op houtgas	Duits
III	Vrachtwagen Citroën	V2 unit
IV	Sd.Kfz.250 alt	SS-Pz.AA.9
V	Sd.Kfz.10	SS-Pz.AA.9
VI	Vrachtauto	Duits
VII	Vrachtauto	Duits
VIII	Vrachtwagen Renault AHN	Duits
IX	Vrachtwagen Ford V3000	Duits
X	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
XI	Sd.Kfz.250 alt	SS-Pz.AA.9
XII	Personenauto	
XIII	Aanhanger	
XIV	Vrachtwagen	
XV	Vrachtwagen	
XVI	Vrachtwagen	
XVII	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
XVIII	Vrachtwagen Ford V3000	Duits
XIX	Vrachtwagen Renault AHN	Duits
XX	Sd.Kfz.250 neu	SS-Pz.AA.9
XXI	Dodge BEEP	SS-Pz.AA.10
XXII	Bus	Burger

De situatie na de Duitse herovering van de brug.

Na de mislukte aanval van Gräbners eenheid bleven de meeste wrakken achter op de noordelijke oprit. Elk voertuig waarvan de Duitse hersteleenheden het nut nog inzagen, werd na het beëindigen van de gevechtshandelingen bij de brug (donderdag 21 september) verwijderd. Dat dit zeer snel gedaan werd, tonen de foto's die werden gemaakt na de strijd. Zo zijn op situaties die binnen een paar dagen na de 21^e op de gevoelige plaat werden vastgelegd, méér (restanten van) voertuigen te zien dan op foto's uit oktober 1944. Om enig inzicht te geven in wat uiteindelijk na de Duitse herovering van de brug is achtergebleven: zie de lijst op blz. 11.



Situatie na 21 september 1944

Woord van dank

Verhalen als dit komen nooit uit het niets. Het moet dan ook vermeld worden dat zonder de hulp van anderen dit nimmer tot stand zou zijn gekomen. De personen die hebben meegeholpen zijn:

Mirko Bayerl
Kees Blijleven
Martin Block
David van Buggenum
Bob Gerritsen
Nico Los
Geert Maassen (als redacteur)
Karel Margry
Philip Reinders
Joost Rethmeier
Berry de Reus
Hans Timmerman
Robert Voskuil
Peter Vrolijk
Eugène Wijnhoud
en Hans Weber.

Bronnen

Boeken

- Airborne Battle Study Group; Just ordinary men; Styletype Printing Ltd, 1990
- Berends, P.; Een andere kijk op de slag om Arnhem. De snelle Duitse reactie; Uitgeverij Aspekt, 2002
- Dugdale en M. Wood, J.; Waffen SS Panzer units in Normandy 1944; Books International, 2000
- Dugdale, J.; Panzer Divisions, Panzergrenadier

Divisions, Panzer Brigades of the Army and the Waffen SS in the West. Autumn 1944 - February 1945. Ardennes and Nordwind. Their Detailed and Precise Strengths and Organisations. Volume I [Part 1] September 1944, Refitting and Re-equipment, Military Press 2000

- Fürbringer, H.; 9.SS-Panzer-Division Hohenstaufen 1944: Normandie - Tarnopol - Arnheim; Editions Heimdal, 1984
- Grood, M. de; Oud Arnhem vanuit de lucht; Slingenberg b.v., 1997
- Harmel, H.; Die Frundsberg in Nimwegen; Der Freiwillige, 1956
- Huurman, ing. C.; Het spoorwegbedrijf in oorlogs tijd, 1939-'45; Uquilair, 2001
- Kershaw, R.J.; It Never Snows in September; Crowood Press, 1990
- Mackay, Majoor E.; Whoa Mohamet, De strijd om de Rijnbrug; De Graafschap, 1947
- Middlebrook, M., Arnhem, ooggetuigenverslagen van de Slag om Arnhem; Bosch & Keuning, 1994
- Pronk, P.; Airborne Engineers, The Shiny 9th - An Illustrated History of the 9th (Airborne) Field Company Royal Engineers 1939-1945; R.N. Sigmond Publishing, 2001
- Schaap en A.S. Stempfer, K.; Arnheims oude stads hart; Gemeentearchief Arnhem, 1973
- Sims, J.; Arnhem Spearhead; Cooper & Imperial War Museum, 1978
- Stainforth, P.; Wings of the Wind. Active Service with the 1st Parachute Brigade; Grafton Books, 1988
- Veldheer, P.A.; Tussen "Truppenplatz" en "Fliegerhorst" 1940-1945: de veelbewogen geschiedenis van het dorp Hoenderloo op de Veluwe tijdens de Tweede Wereldoorlog; Protestantse Stichting Lectoraatvoorlichting, 1983
- Tieke, W.; Im Feuersturm letzter Kriegsjahre, II. SS-Panzerkorps mit 9. und 10.SS Division - Hohenstaufen und Frundsberg; Munin Verlag GMBH, 1975
- Whiting, Ch.; A Bridge at Arnhem; Futura Publications Limited, 1974
- Wilkinson MC, P.; The Gunners at Arnhem; Spurwing Publishing, 1999

Rapporten (uit het Bundes- und Militärarchiv te Freiburg)

- P-155, Das II.SS-Pz.A.K. vom September bis November 1944, Wilhelm Bittrich, juli 1954
- P-162, Die SS-Panzerdivision „Hohenstaufen“ im wes ten (Juni bis November 1944), Walter Harzer, 1954
- P-163, Die SS-Panzerdivision „Frundsberg“ im Einsatz vom Juni bis November 1944, Heinz Harmel, juli 1954

Personen

- = Niall Cherry: in een van de korte lezingen die hij op 8 september 2002 gaf in restaurant Schoonoord te Oosterbeek over 'De verdediging van de Van Limburg Stirumschool aan de oostzijde van de Rijnbrug in Arnhem'. Daarin waren gegevens verwerkt van/over majoor R.P.C. Lewis van C Company, 3rd Battalion.
- = Sergeant Eric Victor Simpson, C Troop, 1st Airlanding Anti Tank Battery (website <http://www.extraplan.demon.co.uk>).