



FOURTH DIMENSION QUATRIÈME DIMENSION

By/par Charmion Chaplin-Thomas

September 25, 1944

In an orchard near Driel, a village on the Lower Rhine opposite Arnhem in the Netherlands, the sappers of the 23rd Field Company, Royal Canadian Engineers (Major M.L. Tucker in command) are labouring under shell-fire and lashing rain, lit only by muzzle flashes behind them and fires burning across the river where the remnants of the 1st Airborne Division of the British Army wait for rescue. The 23rd Field is a ferry unit equipped with storm boats stacked three deep on 3-ton lorries, which they usually unload with a truck-mounted derrick. Not tonight: a derrick would be too visible to German aircraft. Fourteen boats are unloaded by hand, equipped, fitted with their 50-horsepower Evinrude outboard motors, and fuelled from 20-litre jerrycans. Then the sappers pick up the boats (which weigh 500 pounds each when dry and empty), haul them over two high flood walls, and then carry them across some 400 metres of waterlogged mud to the river's edge. This terrible job is complicated by the rain and the darkness, but the constant German shelling and machine-gun fire make the sappers very grateful for any cover they can get.

Maj Tucker launches the first boat right on time at 9:30 p.m., but it sinks immediately—the frantic dragging over the dikes damaged the hull. Two more boats depart within minutes and, as launches continue on the south bank, Maj Tucker sees one of them take a direct hit from a mortar bomb. The third boat is the first to return with a full load of passengers, and for the rest of the night the boats shuttle back and forth, taking about five minutes for each leg of the journey. All the Airborne survivors are exhausted and many are badly wounded, especially in the first loads, as their

pick-up position is heavily shelled. The 23rd Field has only its own first-aid kit and stretchers, and none of the sappers can be spared to work as stretcher bearers. The badly injured are lifted gently out of the boats and laid on the bank, and their stronger comrades help those who can walk to the engineers' first-aid post, which is set up in a culvert at the closer flood wall. By dawn, 100 walking wounded and 60 stretcher cases have received treatment in the culvert before transport to Driel by lorry.

Each boat has a crew of three. To get the boat under way, one man starts the engine while the other two stand in the water, helping passengers over the blunt bow. When the boat is full, the two in the water push the boat off and scramble aboard. Handling the motor requires skill, strength, patience and a fair amount of luck; it has no clutch, so it stalls and quits if the propeller is fouled by debris or catches on the bottom. The rain never lets up, and when the ignition gets wet the Evinrudes short out. This seems to happen most often in the middle of the river under fire.

Machine-guns spray the river. Two are concentrated on the launch site, which is sheltered by a groin in the dike, and Maj Tucker watches the tracers stream in and carom off the masonry. Bullets swish among the boats and even between the men's legs, but somehow no one on the bank is hit. Hull repairs and engine servicing are done by carpenters and engine-fitters from the 10th Field Park Company, who work like fiends all night.

At 4 a.m., with only two boats still afloat and working, Maj Tucker suspends operations. With Sapper D.J. McCready and Lance Corporal Gillis for a crew, Lieutenant Russell Kennedy refloats an abandoned boat and makes a last trip to the Arnhem side, where

he finds an uncontrollable mass of men still waiting for rescue. He resurrects another abandoned storm boat and an assault boat left by a British ferry unit, and with the three half-sinking wrecks makes several more runs, finally giving up at 7:20 a.m.

By Maj Tucker's count, the storm boats of the 23rd Field Company made about 150 crossings, and rescued 2 400 to 2 500 men from the failure of Operation MARKET GARDEN.



NATIONAL LIBRARY AND ARCHIVES CANADA
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU CANADA

The Netherlands; November 24, 1944: Soldiers of the 18th Field Company, Royal Canadian Engineers (3rd Canadian Division), mark the route to Nijmegen.

Pays-Bas, le 24 novembre 1944 : Des soldats de la 18^e Compagnie de campagne du Corps royal du génie canadien (3^e Division canadienne) marquent la route vers Nijmègue.

Le 25 septembre 1944

Dans un verger près de Driel, un village sur le Bas-Rhin face à Arnhem aux Pays-Bas, les sapeurs de la 23^e Compagnie de campagne du Corps royal du génie canadien (commandée par le Major M.L. Tucker) travaillent sous les tirs d'obus et la pluie battante, éclairés seulement par les lueurs de départ derrière eux et les feux de l'autre côté du fleuve, où les membres restants de la 1^{re} Division aéroportée britannique attendent d'être rescapés. La 23^e Compagnie est une unité de convoi, équipée de bateaux d'assaut chargés en colonnes de trois sur des camions de trois tonnes, que l'on décharge habituellement avec une grue fixée sur le camion. Mais pas ce soir : une grue serait trop visible pour les avions allemands. Quatorze bateaux sont donc déchargés à la main, équipés des hors-bord Evinrude de 50 chevaux ravitaillés par des jerrycans de 20 litres. Les sapeurs soulèvent ensuite les bateaux (qui pèsent 500 livres chacun secs et vides), et les hissent par-dessus deux hauts murs de protection contre les crues et les transportent ensuite sur quelque 400 mètres de boue détrempée jusqu'à la berge. Cette tâche est compliquée par la pluie et l'obscurité; toutefois, les sapeurs sont reconnaissants de tout abri susceptible de les soustraire au tir nourri d'obus et de mitrailleuses des Allemands.

Le Maj Tucker envoie le premier bateau à l'heure, soit 21 h 30, mais ce dernier coule immédiatement; la coque a été endommagée parce qu'elle a été rudement traînée sur les digues. Deux autres bateaux partent dans les minutes qui suivent sur la rive sud et le Maj Tucker voit le deuxième bateau se faire frapper de plein fouet par un obus de mortier. Le troisième bateau est le premier à revenir avec une charge

complète de passagers. Toute la nuit, les bateaux font l'aller-retour (cinq minutes pour chaque trajet). Tous les survivants de la 1^{re} Division aéroportée sont épuisés, et beaucoup sont grièvement blessés, surtout les premiers groupes, puisque le lieu d'embarquement est fortement pilonné par les obus. La 23^e Compagnie de campagne ne dispose que de sa trousse de premiers soins et de ses brancards et il n'est même pas possible de recruter quelques brancardiers chez les sapeurs. Les soldats les plus grièvement blessés sont déposés doucement sur la berge. Leurs camarades qui tiennent toujours debout aident ceux qui peuvent marcher jusqu'au poste de premiers soins des ingénieurs, installé dans un ponceau près du mur de protection contre les crues le plus proche. À l'aube, 100 blessés qui sont encore capables de marcher et 60 blessés sur des brancards ont été traités dans le ponceau avant d'être amenés à Driel par camion.

Chaque bateau compte trois membres d'équipage. Pour faire fonctionner le bateau, un homme démarre le moteur pendant que les deux autres sont debout dans l'eau et aident les passagers à enjamber l'étrave droite. Lorsque le bateau est plein, les deux hommes dans l'eau poussent le bateau puis se dépêchent d'embarquer. Manœuvrer le moteur demande de l'adresse, de la force, de la patience et beaucoup de chance, puisque ce dernier n'a pas d'embrayage. Il cale donc et lâche dès que l'hélice s'embourbe dans les débris ou heurte le fond. La pluie ne diminue pas et lorsque l'allumage se mouille, les moteurs Evinrude

court-circuitent, ce qui semble se produire le plus souvent au milieu du fleuve sous les assauts des tirs allemands.

Les mitrailleuses criblent le fleuve. Deux d'entre elles dirigent leurs tirs sur le site de mise à l'eau, protégé par l'épi de la digue. Le Maj Tucker observe les traceurs qui plongent et rebondissent sur la structure de maçonnerie. Les balles sifflent entre les bateaux et parfois entre les jambes des hommes, mais étonnamment, personne sur la rive n'est touché. Les réparations des coques et des moteurs sont effectuées par les charpentiers et les mécaniciens-monteurs de machines de la 10^e Compagnie de campagne Park, qui travaillent comme des forcenés toute la nuit.

À 4 h, alors qu'il ne reste que deux bateaux de fonctionnels, le Maj Tucker suspend les opérations. À l'aide du Sapeur D.J. McCready et du Caporal suppléant Gillis, le Lieutenant Russell Kennedy remet à l'eau un bateau abandonné et fait un dernier trajet du côté d'Arnhem, où il trouve une foule incontrôlable d'hommes qui attendent toujours d'être rescapés. Il ressuscite un autre bateau de même qu'un bateau d'assaut abandonné par une unité de convoi britannique, et grâce à ces trois quasi-épaves, il réussit à faire quelques trajets de plus, terminant à 7 h 20.

Selon les calculs du Maj Tucker, les bateaux d'assaut de la 23^e Compagnie de campagne ont effectué environ 150 trajets et sauvé de 2400 à 2500 hommes du fiasco de l'opération MARKET GARDEN.

Sources

LCol M.L. Tucker, DSO *The Twenty-Third Story* (Montréal: privately published, 1947).
David Bennet, « A Bridge Too Far: The Canadian Role in the Evacuation of the British 1st Airborne Division from Arnhem-Oosterbeek », *Canadian Military Journal* Vol 6 No 4 (Winter 2005–2006).

Sources

TUCKER, Lcol M.L., DSO. *The Twenty-Third Story*, Montréal, publication privée, 1947.
BENNET, David. « A Bridge Too Far: The Canadian Role in the Evacuation of the British 1st Airborne Division from Arnhem-Oosterbeek », *Canadian Military Journal*, vol. 6, n° 4 (hiver 2005-2006).