



Russell Duckworth Greenhalgh

Burnley 16 augustus 1915.

-

Tilburg 17 september 1944.

Op 17 september 1944 gaat de grootste luchtlandingsoperatie ooit van start. Duizenden vliegtuigen en zweefvliegtuigen worden ingezet om Amerikaanse en Engelse paratroopers over te brengen naar de slagvelden van onder andere Arnhem en Nijmegen. Een enorme luchtvloot trekt in de late ochtend en vroege middag over Noord-Brabant. Ondanks dat Tilburg niet in het gebied ligt waar gevochten gaat worden sneuvelt er die dag een Engelse militair. Sergeant Russell Duckworth Greenhalgh komt om het leven bij een voortijdige landing van de Horsa zweefvliegtuig in het gebied bekend als het Rijens Broek/ de Lange Rekken.

Wie is Russell Duckworth Greenhalgh en hoe komt hij in Tilburg terecht?

Russell is geboren in Burnley in het graafschap Lancashire, Engeland, op 16 augustus 1915. Zijn vader is politieagent en komt op 26 jarige leeftijd om het leven tijdens de Eerste Wereldoorlog in Frankrijk en ligt begraven op het oorlogskerkhof in Ecoust-St. Mein¹, 16 kilometer ten zuidoosten van Arras. Russell groeit op met zijn moeder Hilda, die in 1922 trouwt met James Yates. Om in hun onderhoud te voorzien huren zij de pub "Shoulder of Mutton"² in Holcombe, vlakbij zijn geboorteplaats Burnley. De fraaie pub, een aantal keer van eigenaar veranderd, bestaat nog steeds in 2023³.



Een jeugdfoto van Russell (foto uit familiearchief Mrs. Angela Kirkby.)



Trouwfoto van Marjorie en Russell (in het midden) (foto uit familiearchief Mrs. Angela Kirkby.)

Op 3 juni 1939 trouwt Russell met Marjorie Stuart Clark. Ze hebben elkaar leren kennen bij de lokale dansschool, waarna ze verliefd op elkaar worden. Russell en Marjorie werken beiden in de pub. Russell, omdat hij overdag werkt op het kantoor van de

gasmaatschappij, alleen in de avonden en in het weekend. Snel na het uitbreken van de oorlog gaat Russell op 18 april 1940 in militaire dienst⁴. Als eerste wordt hij ingedeeld bij het 1/6th Battalion van de Lancashire Fusiliers, een territoriale legereenheid. Op 1 november 1941 wordt dit bataljon, net als het 1/5th bataljon, omgebouwd als 109th Regiment Royal Armoured Corps. Die dag wordt Russell tot korporaal bevorderd. Enige maanden later komt hij bij het R.A.S.C., het Royal Army

¹ <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/casualty-details/316889/james-greenhalgh/>

² <https://theshoulder.co.uk/>

³ Persoonlijke informatie verstrekt door Russell's dochter Angela en kleindochter Sam Kirkby

⁴ Informatie uit het service-file ADH000144308: Russell Duckworth Greenhalgh, verstrekt door het M.O.D. The National Archives Kew, Richmond, Surrey

Service Corps. Het R.A.S.C. is verantwoordelijk voor de vele logistieke zaken binnen het leger. De taak van Russell bestaat uit het verzorgen van het vele papierwerk van een aantal officieren. Ondertussen is Russell niet meer zo tevreden met zijn administratieve werk. In zijn ogen voelt hij zich schuldig omdat hij te weinig doet voor de oorlogsinspanningen die andere mannen aan het front wel verrichten. Hij meldt zich vrijwillig aan bij de Airborne-divisie. Marjorie is natuurlijk niet blij met het risico dat Russell neemt, want ze is inmiddels in verwachting van hun eerste kindje. Vanaf 14 december 1943 wordt hij ingedeeld bij het hoofdkwartier van de Airborne Troepen (HQ Airborne Troops) om daar aan de administratie te werken, waar op 15 april Russell bevorderd wordt tot sergeant (S/Serjeant).



Portretfoto van Russel bij de Lancashire Fusiliers. (foto uit familiearchief Mrs. Angela Kirkby.

Op 8 april 1944 bevalt Marjorie van een dochter genaamd Angela. Ondanks de drukte van de oorlog bezoekt hij haar nog regelmatig maar helaas in augustus zal hij zijn dochter Angela en Marjorie voor het laatst zien. Er staat dan ook iets groots te gebeuren op het Europese vasteland.....

Market Garden

Begin september is het een drukte van jewelste op de vele militaire vliegvelden die Engeland rijk is. Al een aantal keer zijn Geallieerde plannen om een luchtlanding uit te voeren uitgesteld door de snelle opmars van de Geallieerde troepen in Frankrijk en België. Uiteindelijk op 17 september wordt het groene licht gegeven voor de enorme luchtlandingsoperatie Market Garden, met als doel onder andere de bruggen bij Grave, Nijmegen en Arnhem te veroveren en zo een pad te banen voor de Engelse legers om zo diep in het hart van Duitsland te kunnen doordringen. Een van de vliegvelden waar de vliegtuigen klaar staan is de Engelse luchtmachtbasis Harwell, zo'n 80 kilometer te westen van London. Van hieruit gaat het hoofdkwartier van Generaal Frederick Browning (GHQ genaamd) vertrekken om te landen op landingszone N ten zuidoosten van Groesbeek. In totaal vertrekken hier 38 zweefvliegtuigen met manschappen en materieel, getrokken door evenzoveel viermotorige Short



Een tekening van een Horsa zweefvliegtuig voorzien van de D-Day strepen. (bron: internet, onbekende tekenaar)

Stirling bommenwerpers. Een van de Horsa zweefvliegtuigen is Chalk (krijt in het Engels) nummer 418 en wordt gevlogen door de piloten staff-sergeant Alec (Jock) Campbell en sergeant David Ernest Monk. Aan boord zijn, naast de piloten en bemanning, een jeep, een motor en drie vouwfietsen ingeladen.

Wie zijn er als passagier aan boord:

- Kapitein Joseph Peter Astbury: een verbindingsofficier van het Royal Corps of Signals, GHQ verbindings regiment (bekend als Phantom)
- Luitenant Marshall Prentice: een Amerikaanse verbindingsofficier. Onbekend is aan welke eenheid Marshall verbonden is, daar zijn dossier bij een brand bij het Amerikaanse Militaire Archief in 1973 helaas verloren is gegaan.
- Signaerman (seiner) David Fulton van het GHQ verbindings regiment (bekend als Phantom)
- Signaerman (seiner) Water Henderson Adamson van het GHQ verbindings regiment (bekend als Phantom)
- Trooper Harold Chapman: een coderings-griffier van het GHQ verbindings regiment (bekend als Phantom)
- S/Serjeant Russell Duckworth Greenhalgh, Royal Army Service Corps
- Vermoedelijk nog twee onbekende personen, waaronder een koerier.

David Fulton, een van de bemanningsleden aan boord, schrijft in zijn dagboek:

Begin september 1944 werden we door een Dakota rechtstreeks naar het GHQ Paratroop Regiment in Harwell gevlogen. We wisten dat er iets groots stond te gebeuren, want we kregen alles wat we maar wilden, inclusief onze rode baretten en jumpsuits. Geen vragen gesteld! Na een aantal afzeggingen kregen we al snel een Horsa toegewezen en gingen we aan de slag met het laden ervan met een Jeep met draadloze apparatuur, aanhanger, motor en een vouwfiets. Naast onze geweren hadden we een Bren-machinegeweer en een Piat-antitankwapen. De Horsa heeft 3 of 4 dagen op het asfalt gestaan. Elke dag gingen we naar binnen en controleerden de spanbanden aan de apparatuur. Elke dag zaten ze los en moesten de spanschroeven worden aangedraaid! Het viel ons toen niet op, maar als we er later over nadachten, was het duidelijk dat de Horsa doorzakte onder het gewicht!⁵

Na de vele keren uitstel en de enorme voorbereidingen gaat het dan eindelijk op 17 september van start.



Op vliegbasis Harwell staan de Horsa zweefvliegtuigen klaar om het HQ van Generaal Browning over te brengen naar Groesbeek. Op de voorgrond zien we Horsa Chalk 410 met een gedeelte van de bemanning. (foto: IWM, catalogusnummer: CH 13859, onbekende fotograaf.)

⁵ Dagboek van David Fulton

David Fulton vertelt verder:

Zondag 17 september was een mooie heldere dag. We verzamelden op het asfalt en werden toegesproken door Lord Tedder (Arthur William Tedder, een Britse luchtmachtcommandant. red.). Na de gebruikelijke peptalk zei hij - 'veel succes jongens, ze wachten op jullie', wat een profetische uitspraak bleek te zijn! Toen we rond 11 uur vertrokken, verliep de vlucht over het kanaal rustig en frustrerend, aangezien de binnenkant van een Horsa zo zwart is als een schoppenaas en behoorlijk krap met de uitrusting en troepen. Vijf van ons zaten in het 'Phantom'-detachement van de Royal Signals (advanced corps HQ) - Capt. Peter Astbury, Signalman Watty Adamson, ikzelf, Harold Chapman de coderings-griffier en een koerier. Anderen waren 'aan het liften', waaronder een sergeant en een Amerikaanse officier. Mijn dagboek vermeldt dat we in totaal met 10 waren, maar waarschijnlijk inclusief de 2 zweefvliegers.

Vanaf verschillende vliegvelden in het zuiden van Engeland vertrekt een enorme armada van meer dan 500 zweefvliegtuigen en 1073 transportvliegtuigen om de troepen naar de overzijde van het kanaal te brengen. Op vliegveld Harwell stijgt de ene Short Stirling na de andere op, elk trekt een Horsa zweefvliegtuig met bemanning en apparatuur. Om 11:26 is het zover, de Short Stirling HAR/703, gevlogen door Flight Lieutenant Stewart en Flying Officer Avery laat zijn motors brullen en even later staat de sleepkabel die de Stirling met de Horsa verbindt strak en begint de aanloop op de



Op 17 september 1944 wuift het grondpersoneel van de vliegbasis Harwell naar de opstijgende Short Stirling bommenwerpers die elk een Horsa zweefvliegtuig slepen. (foto: IWM catalogusnummer CH 13875, onbekende fotograaf.)

startbaan. Al snel zijn de wielen los van de startbaan en kan begonnen worden aan de reis naar Groesbeek. Het moet voor de mensen op het vliegveld en de plaatsen waar de grote luchtvloot overheen vliegt een geweldig gezicht zijn. Nog nooit zijn er zoveel vliegtuigen tegelijkertijd in de lucht.

Vrij snel bevindt de vloot zich al boven het kanaal en laat het Engeland achter zich. Na een uur wordt de Zeeuwse kust bereikt en wordt er begonnen aan het gevaarlijkste stuk van de vlucht. De vloot is al snel opgemerkt door de Duitse radar en uitkijkposten en al worden de vliegtuigen bestookt met verschillende kalibers afweergeschut. Zo nu en dan wordt er een vliegtuig ernstig geraakt en moet deze de vloot verlaten. Ook de Horsa Chalk 418 komt onder vuur te liggen, het luchtafweer in de buurt van Breda. Opeens is de sleepkabel welke de Horsa met de Short Stirling verbindt verbroken.

Onduidelijk is of dit komt door doordat het afweergeschut de kabel kapot schiet of dat deze breekt als gevolg van opeens optredende verhoogde trekkracht. Getuigen zien vanaf de grond dat de kabel even slap hangt en daarna strak wordt getrokken door een versnellende Short Stirling⁶. Hij gaat de landingszone in Groesbeek bij lange na niet halen en de landing wordt ingezet. In de verte zien ze geschikte landerijen parallel aan het Wilhelminakanaal. Staff Sergeant Campbell en Sergeant Monk doen hun uiterste best om een vlekkeloze landing te maken op het grasland met aan beide kanten lange sloten. Het landingsgebied is ten zuiden van het Wilhelminakanaal in het gebied wat we kennen als het Rijens Broek en de Lange Rekken.

Om de goede coördinaten terug te kunnen rapporteren vliegt de Short Stirling van Flight Lieutenant Stewart nog een rondje over de landingsplek. Terug in Engeland schrijven ze het volgende:

*At 5136N 0448^E 1346 hrs, 2800 ft tow rope snapped. Glider was seen to make a good landing in a field 5136N 0448E 1346 hrs.*⁷

David Fulton over het verloop van de vlucht:

*Het werd een beetje levendiger toen we de Belgische kust overstaken, er werd melding door de piloten gemaakt van bewolking en stevig luchtafweergeschut. Binnen enkele minuten nam de turbulentie en het geluidsniveau af. De piloot meldde dat de sleepkabel was gebroken, vermoedelijk door de actie van het luchtafweergeschut of de turbulentie, en dat hoewel we een paar mijl van de landingszone waren, hij zou proberen het grootste deel van de weg te glijden. Met het gewicht aan boord had de Horsa alle vliegmogelijkheden van een baksteen en hij kwam snel terug om te melden dat hij ver voor de landingszone zou moeten landen, maar dat hij ons goed naar beneden zou krijgen. Hij had gelijk: de landing was fantastisch en er vielen geen slachtoffers van mannen of machines.*⁸

De landing van de Horsa was voor de bewoners van Dongen en omgeving niet onopgemerkt gebleven. Aan de andere zijde van het kanaal ziet landbouwer Langerwerf, woonachtig aan de Voldijk 7, het schouwspel en gaat samen met zijn dochter Johanna nieuwsgierig kijken. De bemanning van het zweefvliegtuig kan ondertussen ongedeerd het toestel verlaten en er wordt aanstalten gemaakt om de spullen uit het vliegtuig te laden. Onduidelijk is waar het toestel is geland en of dit dichtbij de landingszone bij Groesbeek is. Misschien is dat gebied nog makkelijk te bereiken? Kapitein Astbury ziet vanaf de kanaaldijk aan de andere kant de heer Langerwerf met meerdere omwonenden nieuwsgierig naderen. Ze zwaaien vrolijk met hun zakdoeken naar de onverwachte bezoekers. Aangezien ze er niet vijandig uitzien besluit hij om informatie over de locatie in te winnen. Hij kleedt zich tot aan zijn onderbroek en shirt uit, duikt het water in en zwemt naar de overkant. Waarschijnlijk met veel handen en voeten probeert hij uit te vinden waar ze zijn geland. Maar niemand kan op de door de kapitein meegenomen kaart aanwijzen waar de exacte locatie is. Kapitein Astbury duikt opnieuw het kanaal in om een andere uitgebreidere kaart uit de Horsa te halen, om daarna weer terug naar de omwonenden te zwemmen. Uiteindelijk wordt duidelijk dat de landingsplek wel erg ver verwijderd is van Groesbeek. De kapitein neemt afscheid en geeft als dank een kaart gedrukt op een grote sjaal aan Johanna.

Ondertussen naderen er, vanuit Dongen en Tilburg, zo'n 40 Duitse militairen en omsingelen het zweefvliegtuig met de bemanning. Er wordt geschoten en met handgranaten gegooid door de

⁶ Interview Piet Timmermans in 't Wapen van Dongen woensdag 10 september 1997

⁷ National Archives: file Air27/2583

⁸ Dagboek van David Fulton

Duitsers. Bij deze aanval van de Duitsers raakt Russell Greenhalgh zwaargewond en pilot Campbell⁹ lichtgewond door wat granaatscherfjes in zijn knie. De anderen zien in dat dit een ongelijke strijd gaat worden en snel wordt door de Amerikaanse officier Prentice de witte vlag ter overgave getoond. Alle inzittenden van het zweefvliegtuig, inclusief de lichtgewonde Campbell, worden krijgsgevangen gemaakt en afgevoerd richting de ophaalbrug van Dongen. Russell wordt zwaargewond op een paardenkar van een van de lokale boeren gelegd en onder begeleiding van enkele Duitsers richting het ziekenhuis in Tilburg vervoerd. Helaas is hij dusdanig verwond dat hij onderweg komt te overlijden. Russell wordt op 18 september begraven op de begraafplaats Vredenhof aan de Gilzerbaan in Tilburg. Hij ligt hier nog steeds begraven samen met 75 andere Geallieerde oorlogsslachtoffers die op Tilburgs grondgebied om het leven kwamen.

Voor de familieleden van alle bemanningsleden breekt er een onzekere tijd aan. Er komen maar weinig berichten terug van het front over hun lot. Marjorie Greenhalgh wordt op 7 oktober 1944 op de hoogte gesteld van de vermissing van Russell. Op 26 maart 1945 (4 maanden nadat Tilburg is bevrijd) krijgt zij het verschrikkelijke nieuws dat Russell gesneuveld is.

⁹ General questionnaire for British/American ex-prisoners of war s/Sgt Alec Campbell 2694009. National Archives KEW



Op de begraafplaats Vredehof in Tilburg ligt Russel Duckworth begraven. (foto uit 2023 door Mark de Weerd.)

Nasleep

Alle bemanningsleden worden afgevoerd en enkelen (David Fulton, Walter Adamson en de piloten Monk en Campbell) verblijven een aantal dagen in Dongen voordat ze naar een Duits krijgsgevangenkamp worden gestuurd. Ze worden onderworpen aan een verhoor en uiteindelijk

komen ze aan in Stalag 12A op 22 september 1944. Na een aantal overplaatsingen naar andere kampen worden ze uiteindelijk door de Russen bevrijdt op 11 april 1945.

David Fulton keert op 17 september 1997 samen met zijn zoon Alistair terug naar de landingsplaats en wordt door een aantal Dongenaren rondgeleid. David overlijdt in 2001.

Piloot Alec "Jock" Campbell overlijdt in 2005.

Over het verdere leven van de Tweede Piloot David Ernest Monk en Walter Henderson Adamson is tot nu toe niets bekend geworden.

Harold Chapman wordt op 14 april 1945 bevrijd uit het krijgsgevangenkamp in Ditmannsdorf. Voor de oorlog is hij een politieagent in Wakefield, Yorkshire. Over zijn verdere leven is nog niets bekend.

Kapitein Joseph Peter Astbury wordt in Oflag 79 gevangen gezet, een kamp bedoeld voor officieren. Hij wordt op 12 april bevrijd door het Amerikaanse leger en enkele dagen later naar Engeland overgebracht. Over Kapitein Astbury bestaat een uitgebreid archief¹⁰ in de National Archives in Engeland, omdat hij er van verdacht wordt communistische sympathieën te hebben. Hij wordt door de Engelse binnenlandse veiligheidsdienst (MI5) geschaduwd en afgeluisterd. Ruim na de oorlog, toen hij als wetenschapper bekend werd, gaf hij ook openbaar toe communist te zijn. Als wetenschapper heeft Kapitein Astbury een belangrijke bijdrage aan de oorlog geleverd door het ontwikkelen van het Morsex coderings-apparaat, simpel gezegd: de Engelse variant van de Enigma.¹¹ Na de oorlog onderzoekt hij aan de universiteit van Manchester atoomenergie en kosmische straling op het Jungfrau High Altitude Laboratorium in Zwitserland. Hij overlijdt in 1987 in London.

De Amerikaanse Luitenant Marshall Prentice wordt, na flink ondervraagd te zijn, gevangen gehouden in Oflag 64 in Polen en uiteindelijk door de Russen bevrijd. Na de oorlog keert hij terug naar de Verenigde Staten, om enkele maanden later weer terug te gaan naar Europa. Hij komt in dienst van de door de Amerikanen geleide militaire regering in Duitsland en de ICD (Information Control Division), die is gericht op het controleren en wijzigen van Duitse media om democratische waarden te promoten en om Duitsland weg te halen van het nazisme. Via Mannheim wordt hij later in het stadje Buchen gestationeerd als militair gouverneur. Marshall Prentice moet enorm populair zijn geweest bij de mensen van Buchen. Dat komt waarschijnlijk ook door zijn open en vriendelijke houding tegenover de mensen van Buchen. Bij zijn vertrek uit Buchen op 2 oktober 1949 wordt hij door de gemeenteraad van Buchen uitgeroepen tot ereburger van die stad. Na diverse omzwervingen in Duitsland vertrekt Marshall begin jaren zeventig terug naar de Verenigde Staten, waar hij in 1976 overlijdt. In 2017 is er in Buchen een straat naar hem vernoemd.

Traditiekamer

Het zweefvliegtuig heeft diverse transportmiddelen aan boord, een jeep, een motor en drie vouwfietsen. De Duitsers nemen de jeep en de motor in beslag. Een van de officieren die in Dongen, bij huize Overdonk is ingekwartierd confisqueert de motor en hij wordt regelmatig in Dongen gezien op zijn nieuwe aanwinst¹². Op een of andere manier weten ook lokale mensen spullen uit het zweefvliegtuig te ontvreemden, waaronder een van de drie vouwfietsen. De landbouwer Leenaarts, wonende aan de Flaassendijk te Tilburg, verbergt er eentje in zijn schuur. Jaren later, mogelijk getriggerd door het bezoek van David en Alistair Fulton komt de fiets weer boven water en wordt het

¹⁰ The National Archives, file: KV-2-2884, KV-2-2885 en KV-2-2886

¹¹ Boek Joseph Peter Astbury by Asher Pirt

¹² Dongen van mobilisatie tot bevrijding door P.A. Wijnen



In de traditiekamer op vliegbasis Gilze-Rijen staat het gedoneerde fietsframe. (foto: Mark de Weerd)

frame (de banden missen helaas) aan de traditiekamer gedoneerd. Het frame is opgenomen in de vaste collectie en is daar nog steeds te bewonderen.

Bronnen

- Familiearchief Russell Duckworth Greenhalgh, met dank aan: Mrs. Angela Kirkby, Mrs. Wendy Hall en Miss. Sam Kirkby, Burnley
- Familiearchief David H. Fulton, met dank aan Mr. Alistair Fulton, Nottingham
- Regionaal Archief Tilburg
- Imperial War Museum, London
- The National Archives, Kew Engeland
- Het archief van de traditiekamer vliegbasis Gilze-Rijen
- National Personal Records Center, St. Louis U.S.A.
- Stadsarchief Buchen Duitsland, met dank aan stadsarchivaris Herr Tobias Jan Kohler
- www.gliderpilotregiment.org.uk
- www.ancestry.co.uk
- www.cwgc.co.uk
- Het boek: Joseph Peter Astbury, geschreven door Mr. Asher Pirt
- Dongen van mobilisatie en bevrijding, geschreven door P.A. Wijnen
- *Tugs and Gliders to Arnhem*, geschreven door Arie-Jan van Hees

- Met dank aan Mr. Robin Marshall voor inzage manuscript: *Manchester Most Secret*
- *Het Wapen van Dongen*, 10 september 1997