

Zum 31. Juli 1940 wurde die Feldkommandantur aus Luxemburg abgezogen. An ihre Stelle trat nun unter der Bezeichnung «Chef der Zivilverwaltung (CdZ)» der Gauleiter Gustav Simon aus dem Nachbargau Koblenz-Trier. Faktisch bedeutete dies für Luxemburg die Zerstörung der staatlichen Unabhängigkeit und die Eingliederung ins Deutsche Reich.²

Am 18. Oktober 1942 wurden die ersten 2.200 jungen Luxemburger zur deutschen Wehrmacht zwangsrekrutiert. Manch einer der Eingezogenen aus Rodershausen und Eisenbach fand sich an der Ostfront wieder. Durch die vielen Kriegsschauplätze nahmen die Verluste der Wehrmacht ständig zu. Zwischen September 1942 und August 1944 sind 20 Männer aus dem Ourtal gefallen.

Seit Winston Churchill im Mai 1940 die Regierung in Großbritannien übernommen hatte, wurden die Luftangriffe gegen Deutschland in der Folgezeit immer stärker und eskalierten in verheerenden Flächenbombardements in den letzten Kriegsjahren. Ab Sommer 1943 wurde der Luftkrieg zu einer allgegenwärtigen Bedrohung, die vor allem den Alltag der Zivilbevölkerung bestimmte. Dabei richteten sich die Bomben aus der Luft nicht nur gegen militärische oder industriell und verkehrstechnisch bedeutsame Ziele wie Bahnhöfe, Schienennetze oder Flugplätze, sondern auch gegen die Zivilbevölkerung. Zusätzlich kam es auf dem Reichsgebiet, aber auch im benachbarten Ausland immer wieder zu Notabwürfen oder zu fehlgeleiteten Angriffen. Auch die Bombardierung deutscher Truppenteile des Westheeres, das sich auf dem Rückzug befand, spielte gegen Kriegsende eine immer größere Rolle. Was die Luftschutzmaßnahmen betrifft, so wurden diese bis Mitte 1943 noch nicht mit allzu großem Nachdruck betrieben; denn in den ersten Kriegsjahren konnte sich niemand das Ausmaß der zukünftigen Luftangriffe vorstellen.

Der Flugzeugabsturz über Eisenbach am 4. Oktober 1943



Im Luftkrieg waren die viermotorigen schweren Bomber der Royal Air Force, wie die Lancaster oder die Halifax, eine sehr wirksame Waffe. Allerdings konnten sich diese Maschinen gegen Angriffe der deutschen Jäger nur schwer verteidigen. Immer wieder mischten sich Nachtjäger bei Dunkelheit in die britischen Geschwader und griffen die Bomber auf

ihrer Unterseite an. Über einen Luftkampf bei Untereisenbach und seine Folgen aus dem Jahr 1943 gibt es einige Schilderungen von Zeitzeugen. Auch die Ausgangslage der Militäraktion ist bekannt.

Als am Nachmittag des 4. Oktober die kanadische Mannschaft von F/S John Harkin ihre Halifax B.V. mit dem Code NA-W Nr. LK-931 bestieg, konnte noch keiner ahnen, was in den kommenden Stunden geschehen würde. Das Ziel heute hieß Frankfurt am Main, das schon am Vormittag durch die 8. US Air Force bombardiert wurde. Die Flugroute führte über London, Beachy Head, französische Kanalküste, Luxemburg, Hunsrück bis nach Otterberg, wo dann der Zielanflug auf Frankfurt am Main begann.

Um 17:25 Uhr startete die Maschine mit dem Rest der 428th Squadron der 6th Bomber Group RCAF in Middleton St. George in Nordostengland. Die Halifax flogen zum Sammelpunkt nach Südeuropa. Dann ging es mit 406 Bombern in Richtung französische Kanalküste. Ab der Kanalküste war der Bomberstrom von den deutschen Jagdleitstellen erfasst worden. Sie alarmierten die Nachtjäger. Gegen 21:02 Uhr bekam Oberleutnant Meister vom I./NJG4 einen Bomber vors Visier. Nach einem kurzen Feuergefecht wurde die Halifax LK-931 schwer getroffen. Gegen 21:08 konnte der Pilot F/S John Harkin die Maschine nicht mehr halten und gab den Befehl zum Aussteigen. Kurz nachdem alle ausgestiegen waren, zerbrach die Maschine in der Luft und stürzte auf Unter- und Übereisenbach ab.³

Der Pilot, der die Halifax-Maschine bekämpft hatte, war also Oberleutnant Ludwig Meister. Er war mit seiner Messerschmitt Bf-110 G auf dem belgischen Flughafen Florennes gestartet und schoss um 21:02 Uhr die Halifax ab.



Ludwig Meister wurde am 14. Dezember 1919 auf der Rohrmühle bei Erbdorf geboren. Nach dem Abitur 1939 trat er in die Luftwaffe ein und lernte das Fliegen beim Flieger-Ausbildungs-Regiment 51 in Weimar/Nowra. Ab Juni 1940 folgten Ausbildungen an der Flugzeugführerschule in Altenburg, der Blindflugschule in Brandis und danach an der Zerstörerschule in Neubiberg. Mitte Juni 1941 wurde er zum Nachtjagdgeschwader (NJG) 1 versetzt. In der Nacht vom 30. November zum 1. Dezember 1941 war Meister mit seinem ersten Abschuss erfolgreich. Im Februar 1942 wurde seine Gruppe nach

St. Trond in Belgien verlegt. Hier nahm er an der Operation „Donnerkeil“ teil, um den Luftraum während des Durchbruchs der Schlachtschiffe „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Prinz Eugen“ durch den Kanal zu schützen.



Nach seiner Versetzung nach Laon/Athies in Frankreich übernahm er den Posten des Adjutanten des Gruppenkommandeurs. Mittlerweile im Range eines Oberleutnants, wurde Meister Staffelführer der 1. Staffel des NJG 4. Ende 1943 hatte er bereits 21 Luftsiege errungen und wurde am 1. Januar 1944 zum Hauptmann befördert. Während eines Einsatzes bei Namur wurde er von einer P-47 angegriffen, wobei sein Flugzeug schwer getroffen wurde. Er musste notlanden und wurde schwer verletzt ins Hospital gebracht. So konnte er bis August 1944 nicht zurück zu seiner Einheit. Für seine 37 Luftsiege erhielt er 1944 das Ritterkreuz. Zum letzten Mal erfolgreich war er in der Nacht vom 7. zum 8. März 1945. Meister hatte seine Bilanz auf 39 Abschüsse erhöht. Er verstarb 2011 im Alter von 91 Jahren.⁴

An den Abschuss des Halifax-Bombers erinnern sich Augenzeugen so:

Emil Erpeldingen, Lehrer in Untereisenbach: *Am Abend des 4. Oktober 1943, dem „Nachkirmesmontag“, ging ich zur Mühle, um mit meinem Schwager Misch zu plaudern. Plötzlich bemerkte ich einen roten Lichtpunkt, der vor den anderen Sternen dahinschwebte. „Misch“, sagte ich überrascht, „sieh den Stern, der sich bewegt!“ – „Tatsächlich, komisch“, staunte Misch, und in demselben Augenblick ertönte ein Pfeifen in der Luft, das sich in Sekundenschnelle zu einem brummenden und angsterregenden, tosenden Geräusch verstärkte. Unheil ahnend stürzten wir uns gegenüber dem Weg in die Mauerecke der Treppe, die zum Kircheneingang führt. Wir kauerten uns hin, und schon erdröhnte eine ohrenbetäubende Explosion, deren Echo zwischen den Berghängen widerhallte. Dann Totenstille. Ängstlich bedeckten wir den Kopf mit unseren Händen. Und nun prasselten Steinchen herab, es rieselte Sand auf uns hernieder. Wir warteten ein Weilchen und es trat wieder nächtliche Stille ein. Wir wagten uns auf die Straße, um nachzusehen, wo die Bombe eingeschlagen hatte. Denn eine Bombe, dachten wir, musste es gewesen sein.*

Beim Millesch-Haus brauchten wir nicht erst die Türe zu öffnen. Sie lag mit ihrer Umrahmung im Hausflur. Der Luftdruck hatte gründliche Arbeit geleistet. Alle Fenster waren zerbrochen. Wir schritten die Straße hinauf und ver-

nahmen erste Stimmen: „Hier oben! Kommt helfen!“ Die Bombe hatte beim Foossenhaus am Wahlhausener Weg eingeschlagen. In der Dunkelheit sah man geschäftige Schatten von Menschengestalten. „Drähte am Boden nicht anfassen!“, schrie jemand. „Sie sind noch unter Strom! Ruft Fischbachs Metty!“

Vor dem Foossenhaus gähnte ein großer Krater, auf dessen Grund man wegen der Dunkelheit nicht sehen konnte. Die Stelle, auf die der Zufall die Bombe fallen ließ, war ein Glück im Unglück. Sozusagen mit Präzision durchschlug die Unglücksbombe auf der Ostseite des Hofes den Misthaufen, dann die darunterliegende Betondecke der Jauchengrube und explodierte auf dem Grund der Grube. Vom Misthaufen war kein Halm mehr zu sehen und die Grube war wie ausgeblasen. Die Vorderfront des Hauses und der Ställe war aufgerissen. Der Luftdruck hatte das Dach abgedeckt und Ziegel wie auch Schiefer lagen verstreut umher. Ein Teil der Ställe lag in Trümmern, doch glücklicherweise war die Familie Kaes nicht zu Hause.

Überrascht waren die Einwohner von Untereisenbach, als sie Teile des Flugzeuges entdeckten. Im „Nol“, einer Wiese am rechten Ufer des oberen Mühlenteiches, lagen zwei Flugzeugmotoren. Die zwei anderen Motoren lagen auf der deutschen Seite in Übereisenbach. Beim Hoergaart waren große Teile des Rumpfes und der Flügel niedergesegelt. Vor dem Haus „Banzen“ hatte das Cockpit seinen Sturz beendet. Beim Haus „Feinen“ lagen verworren flächige Metallteile. Ein Besatzungsmitglied der Maschine war außerhalb des Dorfes mit dem Fallschirm gelandet und hatte die Nacht im Freien verbracht, bis er am Morgen ins Dorf Übereisenbach kam. Man brachte ihn in die Gastwirtschaft Theis, wo ein Feldgendarm ihn bewachte.

Ich ging aus Neugierde hinüber und hoffte, ein Wort mit dem Gefangenen sprechen zu können. Er saß in der Gaststube, ein junger Mann, scheinbar gelassen, schweigsam. Ich setzte mich in seine Nähe, bestaunte seine Uniform. Der Feldgendarm behielt uns im Auge, schritt aufgeregt hin und her und versuchte mehrmals nach Bitburg zu telefonieren. Nachdem ich ein Glas Bier getrunken und festgestellt hatte, dass ein Sprechkontakt nicht möglich war, zog ich mich vorsichtshalber zurück. Es müssen doch noch andere Besatzungsmitglieder in der Gegend niedergegangen sein, dachte ich. Etwas Genaueres konnten wir darüber nicht erfahren.⁵

Anton Lamberty aus Gemünd nahm das Geschehen so wahr:

Am Montagabend, den 4. Oktober stürzte ein englisches Flugzeug in Eisenbach ab, durch einen Nachtjäger abgeschossen. Eine Luftmine ging dicht bei

dem Haus „Fohsen“ nieder und zerstörte es fast ganz. Die größten Teile lagen in Übereisenbach. Kleinere Teile lagen verteilt im Irsental bis nach Dauwelshausen. Dort wurde auch der Pilot, der mit dem Fallschirm abgesprungen war, gefangen gesetzt. Die Fensterscheiben in ganz Unter- und Übereisenbach waren restlos zertrümmert, Dächer ganz oder teilweise abgedeckt und ich musste, wie auch andere Handwerker, sofort dorthin zur Wiederinstandsetzung. Wie durch ein Wunder kamen keine Menschen zu Schaden.⁶

Albert Linden, dienstverpflichtet zum Reichsluftschutzbund, erhält einen Anruf seines Vorgesetzten, Hauptmann Schott aus Diekirch. Er will nach Untereisenbach, um sich einen Eindruck über das Geschehen zu verschaffen. Albert Linden berichtet:

Da weder Polizei noch sonstige „Amtsträger“ umherliefen, ging ich zum Flugzeug hin und zwängte mich hinein, um nachzusehen, ob sich eventuell noch Bomben an Bord befanden. Ich tat dies eigentlich gegen unsere Vorschriften, da diese Maschine ja außerhalb unseres Bezirkes jenseits der Our lag. Ich hatte jedoch die Verpflichtung, Zivilpersonen vor Bomben jedweder Art zu warnen. Und hier befanden sich noch zwei komplette Schlitten mit Brandbomben! Einer mit 3x30 Stabbrandbomben und einer mit 3x2 Phosphorbrandbomben. Von Sprengbomben war nichts zu sehen, diese mussten wohl über Untereisenbach abgeworfen worden sein.

Ich ging weiter zum Navigationsraum. Dieser Platz im Flugzeug hatte es mir angetan. Ich wusste von meiner Zeit bei der Luftschutzgruppe XII in Frankfurt her, dass in diesen Bombern auch das H2S-Gerät eingebaut war. Leider war auch dieses zerstört worden, wahrscheinlich vom Navigator selbst, denn die Deutschen waren sehr scharf auf dieses Gerät, welches die Umrisse der überflogenen Städte auf einer Kathodenröhre wiedergab. Sie hatten es Rotterdam-Gerät getauft, da ihnen erstmals ein solches stark beschädigtes Gerät in einem abgeschossenen Stirling-Bomber bei Rotterdam in die Hände fiel.

Dann fand ich die Flugkarte mit genauem Bericht. Auf dem Flugbericht las ich auch den Namen Richards und einen Vornamen wie Doc, natürlich alles in Handschrift. Im engen Navigationsraum fiel mir dann noch ein Heftchen auf, das Verhaltensmaßnahmen beschrieb, wie man nach einem „bail out“ fremde Personen ansprechen sollte. Ich ließ alles an seiner Stelle, da der viermotorige Bomber nicht auf unserem Gebiet lag.

Als ich aus dem Flugzeug stieg, winkte Schott, der mir zweimal in der Woche eine Stunde freigab, damit ich bei der pensionierten Lehrerin Fräulein May in Ettelbrück mein Englisch auffrischen konnte, und sagte: „Du hast ja nun

schon genügend Englischkenntnisse; geh doch mal in jenes Haus dort, da sitzt anscheinend noch ein Engländer.“

Ich betrat das Haus. Im hinteren Stübchen erblickte ich den Flieger. Er war in diesem Augenblick ohne Bewachung und saß in sich gebeugt an einem Tisch. Teilnahmslos starrte er vor sich hin. Ich kann mich nicht mehr genau an das kurze Gespräch erinnern, das ich mit ihm führte. Ich sagte, wenn er verwundet wäre, könnte ich Hilfe holen. Ich weiß noch, dass er mir seinen Namen nannte, möglicherweise „Richards“, und dass er sagte, er könne nicht mehr laufen. Da ich keinerlei Verletzungen wahrnahm, nahm ich an, er hätte sich sein Bein verstaucht.

Da nun einige Unbekannte im Raum auftauchten, musste ich mich zurückziehen. Ich weiß noch, dass man den RAF-Mann später abführte.⁷

Auch bei **Bertha Walsdorff** bleiben die dramatischen Ereignisse dieses verhängnisvollen Tages für immer im Gedächtnis haften.

Montagabend stand ich unten an der Abzweigung beim Haus Bettel Wache, denn mein Bruder und Käes Jean hörten im Haus Käes den BBC-Sender, was verboten war. Die Eltern von Jean Käes waren auf Besuch bei uns im unteren Eck. Als ich plötzlich zwei Gestalten, von Übereisenbach kommend, auf die Brücke zugehen sah, ging ich zurück und meldete das.

Die beiden und ich verließen das Haus und gingen zu meinem Elternhaus. Als wir ankamen, hörte man das Brummen von Flugzeugen, sie gingen zu den Eltern ins Wohnzimmer, ich ging auf mein Zimmer und legte mich aufs Bett. Kurze Zeit später gab es einen gewaltigen Knall und mein Fenster flog mir aufs Bett und zerbrach. Nach einer Weile rannten alle auf die Straße, um nachzusehen, was passiert war. Man sah nur, dass es an mehreren Stellen brannte. Bis einer uns mitteilte, dass beim Haus Käes eine Bombe eingeschlagen hätte.

Am kommenden Morgen sah man das ganze Ausmaß der Katastrophe: Das Haus Käes war schwer beschädigt, der Stall war ganz zerstört, die Schweine waren durch den Luftdruck aus dem Stall geflogen und befanden sich im Garten der Familie Stelmes. Beim Haus Bettel fehlte das Dach, alle Fensterscheiben im Dorf waren gebrochen. Später erfuhren wir, dass es ein englischer Bomber war, der abgestürzt war. Ein Flieger wurde an der Brücke festgenommen und ins Gasthaus Theis gebracht. Er hatte eine blaue Uniform an mit einem dicken weißen Pullover. Nach einem kurzen Gespräch mit Pfarrer Lamesch wussten wir, dass es ein Kanadier war. Später wurde er abgeführt.⁸



Das Flugzeugheck im Garten der Fam. Feinen



Pfarrer Lamesch im Flugzeug auf dem Hoergaart



Einer der vier Motoren lag im Garten der Fam. Majerus



Die Kanzel vor dem Haus Kamler-Majerus



Neugierige Besucher nach dem Absturz



Marie Käes vor den Überresten des Hauses



Clemens und Marie Käes vor den Überresten des Kuhstalls

Quellennachweise und Anmerkungen zum 4. Kapitel

¹ *Bericht von Anna Flischikowski und Familie A. Fank*

² *Dostert, a.a.O.*

³ *Weber, Horst: Zielpunkt Südeifel. Ein Tagebuch über die Luftkriegsereignisse in den Kreisen Bitburg und Prüm 1939-1945. Band 1, S. 119-127*

⁴ *Informationen über die AVRO Lancaster und Ludwig Meister unter:
<http://www.lancastered627.shaunmcguire.co.uk/Hauptmann%20Ludwig%20Meister.ht>*

⁵ *Bericht von Emil Erpeldingen*

⁶ *Bericht von Anton Lamberty*

⁷ *Bericht von Albert Linden*

⁸ *Bericht von Bertha Walsdorff*