

Zum Absturz des Halifaxbombers in Eisenbach

Jean Milmeister

Am Abend des 4. Oktober 1943, dem Nachkirmesmontag in Untereisenbach, begab sich Lehrer Emil Erpelding zur Mühle, um mit seinem Schwager Misch zu plaudern. Er berichtet:

„Plötzlich bemerkte ich einen roten Lichtpunkt, der vor den anderen Sternen dahinschwebte. „Misch“, sagte ich überrascht, „Sieh den Stern dort der sich bewegt!“ „Tatsächlich komisch“, staunte Misch und im selben 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. Nun prasselten Steinchen herab und 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 habe. Denn eine Bombe, dachten wir, musste es gewesen sein. ...

Vor dem „Fossenhaus“ gähnte ein großer Krater, bis 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 Ortsseite des Hofes den Misthaufen, dann die darunter liegende Betondecke der Jauchezisterne und explodierte auf dem Behältergrund. Vom Misthaufen war kein Strohalm mehr zu sehen, die Jauchegrube war wie ausgeblasen.

Die Vorderfront des Hauses und der Ställe war aufgerissen. Der Luftdruck hatte das Dach abgedeckt. Dachziegel und Schiefer lagen verstreut umher. Ein Teil der Ställe lag in Trümmern. Zum Glück war die Familie Kaes nicht zu Hause.

Am Morgen des 5. Oktobers 1943 erhielt Albert Linden, der zum Reichsluftschutzbund dienstverpflichtet war und in Ettelbrück Nachtdienst hatte, einen Anruf seines Vorgesetzten Hauptmann Schott, der in Diekirch,

im Hotel Europe, wohnte: "Ei komm doch mal mit dem Wagen herüber, in Untereisenbach sind Bomben gefallen, wir müssen hin." Über die Reise nach Übereisenbach berichtet Albert Linden:

„Ich fuhr nach Diekirch und holte ihn ab. Er trug Uniform, ich war wie gewöhnlich mit einem Schutzanzug und einer Mütze bekleidet. So fuhren wir im Frühnebel, unter kläglicher Beleuchtung der damaligen Schlitzscheinwerfer, nach Vianden.

Es muss hinter Stolzenbourg in einer langgezogenen Kurve gewesen sein, als ich zwei schemenhafte Gestalten vor mir auf der Strasse wahrnahm. Da rief Schott plötzlich: „Achtung, da vorne!“ Im Nu hatte er meine Dienstmütze ergriffen und warf sie mit der seinigen auf den Hintersitz.



Während des Zweiten Weltkrieges wurden 6 176 schwere Handley-Page "Halifax" Bomber in verschiedenen Versionen gebaut. Der "Halifax B Mark III" hatte vier 1 650 PS Bristol Hercules Doppelsternmotoren, eine Höchstgeschwindigkeit von 435 km/h, eine Gipfelhöhe von 7 320 m, eine Reichweite von 1 650 km, 7 Mann Besatzung, eine maximale Bombenzuladung von 5 900 kg und eine Bewaffnung mit neun 7,7 mm Browning MG.

Dann verdeckte er seine Schulterstücke mit den Händen und raunte mir zu: "Ruhig weiterfahren, nichts anmerken lassen!" Die beiden Gestalten waren schon von der Strasse abgetreten und beobachteten unsere Vorbeifahrt. Nun gab Schott mir einen Rippenstoss und sprach: „Du, das waren zwei abgesprungene Flieger, ich habe sie an ihrer Kleidung erkannt!“ Dann fuhr er fort: „Und merke dir, wir sind Luftschutzbeamte und haben keine andere Funktionen. Wenn die beiden sich durchschlagen können, so sollen sie es tun. Ich selbst war einmal in einer ähnlichen Lage. Also Mund halten!“ "Typisch Schott", dachte ich mir.

Als wir in Untereisenbach ankamen, waren alle Einwohner auf den Beinen. Es gab unter anderem einen Volltreffer, Gott sei Dank aber waren die Bewohner dieses Hauses, wie mir berichtet wurde, im Augenblick des

Einschlages beim Nachbarn. Als wir uns mit den Einwohnern unterhielten, trat eine Frau hervor, zeigte nach Übereisenbach und sagte: „Dort oben liegt der Bomber““

Der abgestürzte Bomber

„Überrascht waren die Einwohner von Untereisenbach, als sie Teile eines Flugzeuges entdeckten“, berichtet Emil Erpelding. Im „NOL“ einer Wiese am rechten Ufer des oberen Mühlendeiches, lagen zwei



Teile der Tragflächen und des Hecks des "Halifax" LK931 fielen in den Garten des Hauses Feinen in Übereisenbach (D). Im Hintergrund erkennt man die Häuser von Untereisenbach und links über der Flügelspitze das Haus "A Fossen", das durch eine Bombe zerstört wurde. (Foto: Collection Martha Steimes-Schroeder).

Flugzeugmotoren...Die zwei anderen Motoren entdeckte man auf der deutschen Seite in Übereisenbach. Beim „Hoergaart“ in Übereisenbach waren grosse Teile des Rumpfes und der Flügel niedergesegelt. Vor dem Hause „Banzen“ hatte das Cockpit zwischen Bäumchen seinen Luftsturz beendet. Beim Hause FEINEN lagerten verworren flächige Metallteile....“

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 3 x 2 Phosphorbrandbomben. Von Sprengbomben war keine Spur, dieselben mussten über Untereisenbach abgeworfen worden sein.

Nun schritt ich 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, das die Umrisse der überflogenen Städte auf einer Kathodenröhre wiedergab. Sie hatten es Rotterdam-Gerät getauft, da ihnen erstmals ein solches stark beschädigtes Instrument in einem abgeschossenen Stirling-Bomber bei Rotterdam in die Hände fiel.

Dann fand ich die Flugkarte mit genauem Bericht. Der Halifax-Bomber hatte Frankfurt angeflogen, einen Kick nach Mainz geflogen und gewendet, um nach England zurückzukehren...Auf dem Flugbericht las ich auch den Namen Richards und einen Vornamen wie Doc, natürlich alles in Handschrift. Im engen Navigatorraum fiel mir dann noch ein Heftchen auf, das Verhaltensmaßregeln beschrieb, wie man nach einem „bale out“ fremde Personen ansprechen sollte. Ich ließ alles an seiner Stelle, da der viermotorige Bomber, wie gesagt, 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 damals 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 Verletzung wahrnahm, nahm ich an, er hätte sich ein Bein verstaucht.

Da nun einige Unbekannte im Raume auftauchten, musste ich mich zurückziehen. Ich weiss nur noch, dass man den RAF-Mann später abführte.

So weit der Bericht von Albert Linden. Über denselben Engländer berichtet Emile Erpelding: Abends zuvor war er außerhalb des Dorfes mit dem Fallschirm gelandet und hatte im Freien die Nacht 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, hoffte ein Wort mit dem Gefangenen

sprechen zu können. Er saß in der Gaststube am Tisch, ein junger Mensch, scheinbar gelassen, schweigsam. Ich setzte mich in seine Nähe, bestaunte seine Uniform. Der Feldgendarm behielt uns im Auge, schritt aufgeregt hin und her, 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.

Nach den Aussagen des Albert Linden, handelte es sich bei dem Engländer, der sich beim Fallschirmabsprung das Bein verstaucht hatte und in Übereisenbach gefangen genommen wurde, um den Navigator Sergeant D.J.Richards.

Doch wer waren die anderen Besatzungsmitglieder, und welches war ihr Schicksal?

Das Schicksal der Mannschaft

Bei dem abgestürzten Bomber handelte es sich um den Halifax LK 931 der *428th Royal Canadian Air Force Squadron*, einer von 402 Bombern der *6th Bomb Group*, die am 4. Oktober 1943, in Middleton St. George, gestartet waren, um Frankfurt zwischen 21.26 und 21.48 Uhr zu bombardieren.

Der schwere, viermotorige Handley-Page-Halifax-Bomber, der mit rund 5000 kg Bomben beladen war, hatte sieben Mann Besatzung:

1. Flight Sergeant John Harkins (Pilot)
2. Sergeant D.J. Richards (Navigator)
3. Sergeant A. Parkinson (Funkler)
4. Sergeant A. Scott (Bordmechaniker)
5. Sergeant S.A. Baldwin (Bombenschütze)
6. Sergeant Norman Lee (Heckschütze)
7. Warrant Officer Garnet P. Columbus (Turmschütze) der einzige Kanadier der Besatzung

E.T. MELCHERS, der den Absturz des Halifax LK931 zeitlich auf den Rückflug nach der Bombardierung von Frankfurt situierte und bei Erpeldingen/Ettelbruck lokalisierte, schrieb in seinem Bericht: „Unbekannt und unerforscht bleibt das Schicksal des Piloten Harkins, der schon vor Weihnachten 1943 nach England zurückgekehrt sein soll.“

Es ist uns gelungen den Bericht des Piloten, Flight Sergeant John Harkins zu erhalten, der zeigt, dass der Halifax Bomber LK931 schon auf dem Anflug zwischen Trier und Frankfurt, das gegen 21.30 Uhr bombardiert wurde, in Schwierigkeiten geriet:

„Wir erreichten unser Ziel nicht. Gegen 20.45 Uhr wurden wir von einem deutschen Nachtjäger angegriffen und getroffen. Die Mannschaft sprang mit dem Fallschirm ab, aber ich sollte keinen davon wiedersehen. Ich landete

gegen 21.00 Uhr im Raum Trier. Ich vergrub meinen Fallschirm und meine Schwimmweste im Gebüsch und machte mich auf den Weg nach Westen.“



Die Mannschaft des "Halifax" LK931 der 438th Royal Canadian Air Force Squadron, der am 4. Oktober 1943 in Eisenbach abstürzte. Obere Reihe (v.l.n.r.): Garnet P. Columbus (Turmschütze), Don Richards (Navigator), Stanley Baldwin (Bombenschütze), Alec Scott (Bordmechaniker); untere Reihe (v.l.n.r.): Alec Parkinson (Funker), John Harkins (Pilot), Norman Lee (Heckschütze). (Foto: Garnet P. Columbus - Collection Jean Milmeister).

Er marschierte die ganze Nacht hindurch und versteckte sich am Ufer eines Flusses, den er für die Mosel hielt. In der Ferne hörte er eine Wache, die Leute anhielt. Als es dunkel wurde, setzte er seinen Weg am Ufer des Flusses entlang fort und erreichte eine Stelle, an der er den Fluss durchwaten konnte. Dies zeigt, dass es sich nicht um die Mosel, sondern um die Our handelte. Im Morgenrauen erreichte er eine Straße und setzte seinen Weg nach Westen fort. An den Kilometersteinen konnte er erkennen, dass er an Wiltz und Bastogne vorbeikam. Er sprach mit niemandem und ernährte sich von seinen Notrationen, sowie von Rüben und Kohl, die er fand.

Am 7. Oktober 1943, gegen 23.00 Uhr, näherte er sich einem Bauernhof in der Nähe von Bastogne, den er während des Nachmittags beobachtet hatte. Er betrat das Haus und erklärte in französischer Sprache, er sei ein englischer Pilot. Er erfuhr, dass er sich in Tillet befand, erhielt etwas zu essen und verbrachte die Nacht im Stall. Am folgenden Abend brachte der Bauer einen Vertreter der Resistenz, der seine Rückkehr nach England organisierte. Am 23. Dezember 1943 traf Flight Sergeant John Harkins in Portreath/UK ein.

Sergeant Norman Lee, der Heckschütze, landete an der luxemburgischen Grenze. Die nächste Stadt war das 10 km entfernte Diekirch. Er wurde unverletzt von Luxemburger Resistenzlern gefunden, die ihn zehn Tage lang verpflegten und ihm Kleidung gaben. Sie bereiteten seine Weiterreise vor. Mit Sergeant Brearley stieß er schließlich am 2. September 1944 auf

amerikanische Truppen, die ihn nach Italien flogen.

Norman Lee berichtete, er habe Garnet Columbus während einiger Zeit begleitet.

Warrant Officer Garnet P. Columbus, der Turmschütze, berichtet: „Wir verließen Middleton St. George in einem Halifax Bomber am 4. Oktober 1943, um Frankfurt zu bombardieren. Bevor wir das Ziel erreichten, geriet die Maschine in Brand und wir mussten mit dem Fallschirm abspringen. Ich landete zehn Meilen (16 km) nordöstlich von Diekirch.

Nachdem ich meinen Fallschirm versteckt hatte, ging ich zu einer Kirche, wo der Priester mir half mit der Untergrundbewegung in Verbindung zu treten. Ich wurde aufs Land gebracht. Am 11. November 1943 wurde ich nach Giat in Frankreich gebracht, wo ich zu einer Gruppe des Maquis stieß. Mit mir beim Maquis waren Flight Lieutenant Mason und Warrant Officer J. Neenes, beide von der RCAF. Wir standen Wache für die Maquis Gruppe, bis kurz vor Weihnachten, dann wurde die Gruppe in ein anderes Lager verlegt, wo wir bis Ende März 1944 blieben.

Wir zogen dann in den Wald, wo ich Flight Sergeant Buck Buchanan von der RAAF (Royal Australian Air Force) und zwei Flieger der RAF (Royal Air Force) traf. Wir blieben etwa drei Wochen dort und zogen dann in ein Haus am Stadtrand von Ste-Fleur. Dort trafen wir einen Major des britischen Geheimdienstes, einen amerikanischen und einen französischen Offizier.

Nach der Landung griffen die Deutschen verschiedene Maquis-Gruppen in der Umgebung an, und so teilten wir uns in Zweiergruppen auf. Ich ging mit Staff Sergeant Herbert Campbell, USAAF (United States Army Air Force).

Wir zogen nach Norden und blieben während sieben Tagen bei einer andern Maquis-Gruppe. Eines Morgens, als wir noch im Bett lagen, gab es Alarm. Wir zogen uns schnell an und sahen, dass die Deutschen angriffen, und dass alle sich zerstreuten. Wir versuchten auszubrechen, doch als wir davonrannten, eröffneten die Deutschen das Feuer. Dabei wurde Campbell getötet. Ich wurde gefangengenommen, und zwei oder drei Tage später wurde ich in das Dulag Luft geschickt.“

Der Bericht von Garnet P. Columbus bestätigt, dass der Absturz des Bombers und der Absprung der Mannschaft nicht bei Diekirch, sondern 16 Kilometer nordöstlich davon, im Raum Eisenbach erfolgte. Bei der Kirche, in der Columbus Unterschlupf fand, handelte es sich jedoch um die Kirche von Erpeldingen/Ettelbrück.

Am Vormittag des 6. Oktober 1943, kurz nach der Ankunft von Columbus, betrat Pfarrer Henri Kauthen mit dem Erpeldinger Bürgermeister Aloyse Birkel das Gotteshaus. Dort standen sie plötzlich dem kanadischen Flieger gegenüber. Sie führten ihn in die Sakristei und versuchten, sich mit ihm zu verständigen. Drei Tage lang wurde der junge Kanadier vom Pfarrer und seiner Köchin in der Sakristei gepflegt; die Nacht verbrachte er im Pfarrhaus. Inzwischen hatte Pfarrer Kauthen, der einem Nachrichtendienst angehörte, über den Resistenzler André Henricy aus Erpeldingen mit Jengi Lemmer von der LVL (Lëtzebuurger Volléks-Légioun) Diekirch Kontakt

aufgenommen. Nachdem man dem baumlangen Kanadier mit Mühe Zivilkleider verpasst hatte, brachte ihn J. Lemmer nachts mit einem Tandemfahrrad nach Diekirch, in die frühere Druckerei Schroell, in der Antoniusstraße. Hier wurde der Flieger von zwei älteren Damen, Maisy und Lilly Schroell, im zweiten Stock, acht Tage lang liebevoll umhegt. Da im ersten Stock zwei Nazi-Organisationen, die Deutsche Frauenschaft und der BDM (Bund Deutscher Mädchen) ihre Amtsräume hatten, schien dieser



Im Rumpfteil des "Halifax" LK931, der im "Hoërgaart" bei Übereisenbach(D) abstürzte, sitzt Pfarrer J.P. Lamesch aus Untereisenbach. (Foto: Collection Martha Steimes-Schroeder).

Unterschlupf zu gefährlich, und am 17. Oktober 1943 brachte Jengi Lemmer den jungen Kanadier zuerst in sein Wohnhaus im „Neiewee“ Nr. 42 und dann nach Bettendorf zum Resistenzler Pierre Manderscheid, der ein anderes Besatzungsmitglied des abgestürzten Halifax-Bombers versteckt hatte, nämlich den Heckschützen Sergeant Norman Lee.

Pierre Manderscheid fuhr mit den zwei Fliegern nach Ermsdorf zu Camille Sutor. Von dort brachte sie Raymond Schmit mit der Eisenbahn von Medernach aus nach Differdingen. Hier logierten sie reihum zwei Tage bei den Familien Othon Pinth-Spiesse, Jim Blau und Eugène Reuter-Kerschenmeyer, ehe sie zwölf Tage bei Léon Metz verbrachten.

Am 30. Oktober 1943 um 5 Uhr früh brachte ein Passeur Columbus und Lee mit den Luxemburgern C. Weimerskirch und L. Joly über die französische Grenze, dann fuhren die vier mit der Eisenbahn nach Les Ancizes (Puy-de-Dôme), dem Etappenziel, von dem aus sie über die Pyrenäen nach Spanien

geschleust werden sollten. Doch keiner der beiden schaffte den Grenzübergang nach Spanien. Während es Norman Lee gelang, im September 1944 zu den Amerikanern zu stoßen, die ihn nach Italien ausflogen, schloss sich Garnet Columbus einer Gruppe des französischen Maquis an und wurde im Herbst 1944 gefangen genommen. Er kam in das Stalag Luft VII in Bankau/Oberschlesien und wurde beim Herannahen der Roten Armee in einem „Todesmarsch“ ins Stalag IIIA, Jüterborg-Luckerwalde gebracht, wo er von den Russen befreit wurde.

Von der siebenköpfigen Besatzung war es also nur dem Piloten, Flight Sergeant John Harkins, und dem Heckschützen, Sergeant Norman Lee, gelungen, sich zu den Alliierten durchzuschlagen.

Wie der Turmschütze, Warrant Officer Garnet P. Columbus, wurden auch zwei weitere Besatzungsmitglieder der Halifax LK931 gefangen genommen. Sie hatten sich bis nach Ettelbrück durchgeschlagen, wo sie am 6. Oktober 1943 auf dem Markt verhaftet wurden. Es scheint sich hier um die beiden Flieger gehandelt zu haben, die Albert Linden bei Stolzenburg gesichtet hatte.

Der Navigator Sergeant Don Richards und der Funker Sergeant Alec Parkinson wurden ins Stalag Mühlberg/Elbe gebracht, der Bombenschütze Sergeant Stanley Baldwin ins Stalag Luft III. Richards, Parkinson und Baldwin sowie der Bordmechaniker, Sergeant Alec Scott, wurden von den Alliierten 1945 im Gefangenenlager befreit und kehrten nach England zurück. (3.)

Die Pläne des „Comité luxembourgeois de la voie de la liberté“, in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung von Hosingen, bei dem früheren Zollhaus von Eisenbach an der Our-Brücke an den Absturz des Halifax LK931 am 4. Oktober 1943 zu erinnern, konnten leider bisher nicht verwirklicht werden, da die Arbeiten auf diesem Platz noch nicht abgeschlossen sind.

- Garnet Columbus. Interview by I.S. 9 (W) 24 May 1945 MI 9/S/PG/LIB/737.
- E. T. Melchers. Rettung S. 15.
- Report Ministry of Defence (RAF) vom 12.3.1998 an Jean Milmeister.
- E. T. Melchers. Bombenangriffe auf Luxemburg in zwei Weltkriegen. S. 320.
- Report J. W. P. P. Whalen I. S. 9 WEA/MB/2049 20. September 1944.
- E. T. Melchers. Bombenangriffe S. 322.
- E. T. Melchers. Bombenangriffe S. 322-323.
- Report Ministry of Defence (RAF) vom 31.1.2000 an Jean Milmeister.
- Interview Sgt. A. Best by I. S. 9 (W) 10. September 1944.
- Interview von Richard Sutor und Marie-Thérèse Klein-Sutor am 21. März 2000 durch Jean Milmeister.