

Bombennacht

Im Herbst 1943 stürzt ein britischer Lancaster Bomber in den östlichen Teil des Walchensees. Es gibt keine Überlebenden. Der Bomber war Teil eines der insgesamt 74 massiven Luftangriffe auf München. Exakt 75 Jahre später wurden jetzt die Überreste des Flugzeugwracks im Rahmen eines unterwasserarchäologischen Kurses für Sporttaucher untersucht, dokumentiert und seine tragische Geschichte aufgearbeitet.

Nachtangriff auf München: Blick vom Turm der Frauenkirche auf die brennende Stadt. In der Bildmitte die Mariahilfkirche, links davon der Turm des Deutschen Museum.

Bomberfund

FOTOS: STADTARCHIV MÜNCHEN, DR. FLORIAN HUBER

TEXT & FOTOS: DR. FLORIAN HUBER

Der Walchensee: Allein der Name bringt die Augen vieler Taucher zum Leuchten. Die Gedanken kreisen um fantastische Sichtweiten, funkelnendes türkis-grünes Wasser, Boots- und Autowracks sowie um die bekannte Steilwand „Galerie“. Aber auch die wunderbare Natur, von der einer der schönsten Bergseen Bayerns umgeben ist, hat es vielen angetan: Mit bis zu 192 Meter Tiefe und einer Ausdehnung von 16 Quadratkilometern ist der Walchensee einer der tiefsten und zugleich größten Alpenseen in Deutschland. Zahlreiche Mythen ranken sich um das südlich von München gelegene Gewässer. Unergründlich soll es sein. Bodenlos und mit dem Meer verbunden. Ein Riesenwaller mit rollenden Augen so groß wie Feuerräder soll ihn bewachen. Bis ins 18. Jahrhundert hinein war es üblich, geweihte Goldmünzen an der tiefsten Stelle zu versenken. Fischreichtum führte dazu, dass die nahe gelegenen Klöster Benediktbeuern und Schlehdorf 740 nach Christus erste Besitzansprüche stellten. Vor über 500 Jahren wurden dann auch neue Fischarten wie Renken und Saiblinge in den See eingesetzt. Alte Pfähle, die bei Niedrig-

wasser auf der Halbinsel Zwergern aus dem Wasser ragen, verraten, wo die alte Fischereizuchtanlage einst stand. Wenig bekannt sind die Reste eines britischen Lancaster Bombers im östlichen Teil des Sees. Bislang höchstens bei einigen Tauchern bekannt, wurde die Absturzstelle 2018 systematisch untersucht, um die Geschichte dahinter aufzuarbeiten.

SAMSTAG, 2. OKTOBER 1943

Es ist eine laue Herbstnacht in München, als um 22.49 Uhr plötzlich ein schriller Heulton die verdunkelte Stadt durchdringt. Fliegeralarm! Auf dem schnellsten Weg muss die Zivilbevölkerung jetzt in den Schutzraum des eigenen Wohnhauses oder in den nächsten öffentlichen Bunker flüchten. Junge Eltern, schreiende Kinder, alte und kranke Menschen setzen sich nur mit kleinem Luftschutzgepäck im Arm in Bewegung. Draußen markieren bereits gleißend helle Magnesiumfackeln, die an Fallschirmen hängen und deshalb „Christbäume“ genannt werden, die für die Bombardierung vorgesehenen Areale. Der Krach der deutschen Flakgeschütze und die näherkommenden Detonationen der englischen Bomben

kündigen das bevorstehende Inferno an. Kurz darauf bricht die Hölle los.

Bereits eine Stunde vorher, um 21.40 Uhr wird der Anflug starker Verbände in breiter Formation gemeldet. Der Großteil der Maschinen fliegt zwischen Mannheim und dem französischen Neufchâteau in das „Fünf-Seen-Land“ südlich von München ein. Wie bei vorherigen Angriffen auch, sammeln sich die Bomber über den Seen (darunter Starnberger und Ammersee), denn sie bieten den Alliierten einen guten, natürlichen Orientierungspunkt, um von dort aus ihren Angriff auf die Stadt zu beginnen. Dann geht es los. Markierungsflugzeuge, die gleichzeitig mit den Bombern einfliegen, werfen rote, grüne, gelbe und weiße Kaskaden ab, um die unterschiedlichen Angriffsziele zu markieren. Mit groß angelegten Täuschungsmanövern versuchen die Angreifer, die mittlerweile aufgestiegenen deutschen Nachtjäger zu beeinträchtigen. Ein Teil der britischen Maschinen weicht der Stadt aus, um kurz drauf von Norden und Nordwesten in einer Anflughöhe von 4.000 und 6.000 Metern anzugreifen. Mehr als 250 britische Flugzeuge werfen weit über 500 Tonnen Bomben auf die

AVRO LANCASTER



Die Avro 683 Lancaster (Länge 21 Meter, Spannweite 31 Meter) ist ein viermotoriger Bomber aus britischer Produktion. Sie ist der bekannteste Bomber der Royal Air Force und wurde ab März 1942 vom RAF Bomber Command eingesetzt. Entwickelt wurde die Lancaster vom Hersteller A.V. Roe and Company (AVRO). Von 1941 bis 1946 wurden 7.377 Maschinen in verschiedenen Versionen hergestellt. Damit erreichte die Lancaster die höchste Produktionszahl aller viermotorigen britischen Typen. Vom Typ Mk. III, wie im Walchensee gefunden, wurden 3.039 Exemplare gebaut.

Eine Besonderheit der Lancaster war die drehbar gelagerte Ausführung der vorderen und hinteren Geschützkupe. Die übliche Abwehrbewaffnung bestand aus acht Maschinengewehren des Kalibers .303 British (7,7 Millimeter), die als Zwillingsgewehr im Bug und auf der Rumpfbreite sowie als Vierlings-MG am Heck installiert waren. Da das Flugzeug keine nach unten gerichtete Bewaffnung besaß, entwickelten die deutschen Nachtjäger eine Taktik, um die Bomber leichter abzufangen: Sie flogen ihre Angriffe von unten nach oben. Zusätzlich verwendeten sie nach oben gerichtete Maschinengewehre, „schräge Musik“ genannt, mit denen sie unter den Bombern durchflogen und nach oben schossen. Aufgrund der schnellen Entwicklung und Montage dieses Flugzeugtyps wurde auf eine Skelettbauweise mit Alu-Spannten zurückgegriffen. Auf eine Verkleidung des Rahmens wurde aus Gewichtsgründen verzichtet. Somit gab es für die Besatzung nur die Möglichkeit, den niedrigeren Sauerstoffanteil der Höhenluft mittels Sauerstoffmasken auszugleichen. Die erste Indienststellung des Bombers war Ende 1941, der erste Einsatz Anfang März 1942. Kurz darauf der erste Bombenabwurf im Ruhrgebiet auf Essen. Die Lancaster-Bomber kamen hauptsächlich bei Nachtangriffen auf deutsche Städte zum Einsatz. Andere bekannte Einsätze waren die Bombenabwürfe der „Dambusters“ auf die Talsperren der Möhne und der Eder oder auch auf das deutsche Schlachtschiff Tirpitz. Die letzten Einsätze militärischer Art waren der Angriff auf Berchtesgaden und das Gebiet des dortigen Führerhauptquartiers Ende April 1945. Bei den insgesamt über 156.000 Einsätzen warfen die Lancaster etwa 618.000 Tonnen an Bombenmaterial ab. Über 3.200 Maschinen gingen im Zweiten Weltkrieg verloren. Heute sind noch 17 Flugzeuge erhalten, von denen noch zwei flugfähig sind. Eine ist Bestandteil des Battle of Britain Memorial Flight der Royal Air Force, die zweite gehört dem Canadian Warplane Heritage Museum in Hamilton, Kanada.

bayerische Landeshauptstadt. Alleine in dieser Nacht starben 233 Menschen, 906 wurden verwundet und 21.872 obdachlos. Der Münchner Polizeibericht verzeichnet für diesen Angriff in der Nacht vom 2. auf 3. Oktober 1943 allerdings auch fünf Abschüsse von feindlichen Flugzeugen. So wird beispielsweise im Stadtteil Deisenhofen ein Flugzeugwrack mit fünf toten Besatzungsmitgliedern gefunden. Laut Bericht wurde dieser Bomber durch einen deutschen Nachtjäger vorsätzlich gerammt. Der Pilot konnte sich mit dem Fallschirm retten.

Doch noch ein weiteres Flugzeug stürzt in dieser Nacht ab. Allerdings nicht in München, sondern 60 Kilometer weiter südlich in den Walchensee. Es handelt sich um eine britische Avro Lancaster Mk. III mit der Seriennummer DV 222 und der Kennung PH-G2. Das Flugzeug wurde der Royal Air Force (RAF) am 29. Juli 1943 in Wickenby in England übergeben und hatte neun Einsätze hinter sich, bevor es am 2. Oktober 1943 um 18.24 Uhr von dort aus zu einem Nachtangriff auf München startete. Es sollte der letzte Einsatz werden. Die siebenköpfige Besatzung war Teil des 12. Bombing Squadron und bestand aus Pilot Officer Derek Butterfield (20 Jahre), Sergeant Derrik Crapper-Bovery (29 Jahre), Sergeant John Jackson, Flight Sergeant Joseph Labelle, Sergeant Donald Strong, Sergeant Reginald Waters (19 Jahre) sowie Sergeant James Young. Bis auf Sergeant Labelle, der seinen Dienst in der Royal Canadian Air Force verrichtete, waren alle Besatzungsmitglieder Teil der Royal Air Force Volunteer Reserve (RAFVR).

SONNTAG, 3. OKTOBER 1943

Am 3. Oktober 1943 um 00.05 Uhr gerät die Lancaster in 5.600 Metern Höhe in das Visier eines Nachtjägers des Typs Messerschmitt Bf 110 G-4, gesteuert von Hauptmann Rudolf Sigmund. Das Flugzeug erhält mehrere schwere Treffer, zwei seiner vier Motoren fallen aus und es verliert rasch an Höhe. 60 Kilometer südlich von München fliegt die brennende Lancaster durch das Tal der Jachenau in westlicher Richtung und wirft dabei die letzten Bomben auf ein Feld nahe der kleinen Ortschaft Niggeln. Kurz darauf erreicht sie das Ostende des Walchensees. Die Notlandung beziehungsweise der Absturz in der Niederrhein-Bucht wird beobachtet. Eine Zeitzeugin, die Nahe der Absturzstelle wohnte, erzählte

über diese Nacht: „Plötzlich schoss ein riesiger brennender Vogel über die verschneiten Alpengipfel hinweg, einen sprühenden Feuerschweif hinter sich herziehend.“ 1952 berichtet die Zeitschrift „Wochenend“ über Hans Bartel, der den Absturz ebenfalls beobachtete. „Ein höllisches Pfeifen hatte ihn aus dem Schlaf aufgeschreckt: „Man sollte meinen, ein Stern stürze auf die Erde herunter, so zischte es in der Luft.“ Am Fenster stehend sah der Bartel Hans dann den glühenden Koloss über dem Wald dahingeistern, und seiner Frau, die zitternd und bebend hinter ihm stand, prophezeite er: „Der fährt nimmer weit!“ Und so war es: Im selben Augenblick, genau über der Försterei, kippte der brennende Vogel ab, schoss schräg in den See und verschwand.“ Alle sieben Besatzungsmitglieder kommen dabei ums Leben. Der Abschluss der Lancaster wird dem Gruppenkommandeur des Nachtjägerschwaders 3, Hauptmann Rudolf Sigmund anerkannt: „03.10.43 Hptm. Rudolf Sigmund Stab III./NJG3 Lancaster S. München-Walchensee: 5.600 m 00.05“. Diese 28. Abschussanerkennung des erfolgreichen Nachtjägers soll seine Letzte sein. Bereits in der folgenden Nacht wird seine zweimotorige Messerschmitt südwestlich von Göttingen abgeschossen. Hauptmann Sigmund kommt dabei ums Leben.

BOMBER UND BESATZUNG

Das Schicksal der sieben Besatzungsmitglieder der Lancaster konnte bis heute nicht aufgeklärt werden. Offensichtlich wurde kurze Zeit nach dem Absturz am Ufer die Leiche eines Besatzungsmitglieds gefunden. Im Sterberegister der Gemeinde Jachenau findet sich dazu folgender Eintrag: „Am 3. Oktober 1943 stürzte bei einem Luftkampf der engl. Flieger Waters im brennenden Flugzeug ab in den Walchensee bei Niedernach (12 Uhr nachts). Seine Leiche wurde geborgen und im hiesigen Friedhof bei Missionskreuz kirchlich beerdigt. Am 9. Juni 1945 wurde sie von den Amerikanern exhumiert in die Heimat geschafft.“ Allerdings wurde Waters nicht in der Heimat beerdigt, sondern auf dem Friedhof Reutti bei Neu-Ulm beigesetzt. Erst am 26. Mai 1948 fand er seine letzte Ruhestätte auf dem Soldatenfriedhof Dürnbach in der Nähe des Tegernsees. Waters ist der einzige, der eindeutig identifiziert und somit namentlich bestattet werden konnte. Anfang der 1950er Jahre prüften zunächst US-amerikanische

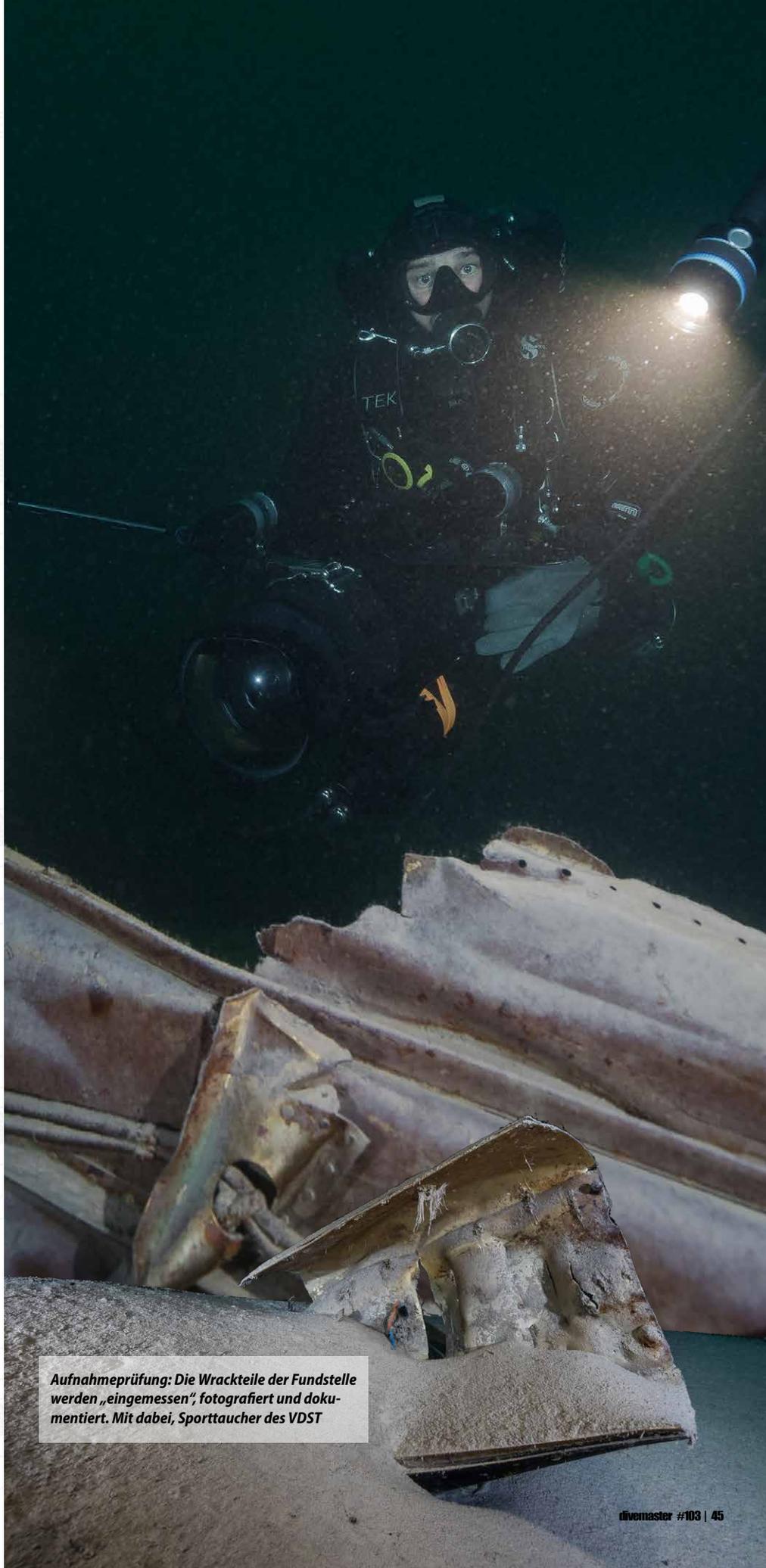
Bergungstaucher die Trümmer der Lancaster, da man irrtümlich ein amerikanisches Flugzeug vermutete. Daraufhin wurde das britische Generalkonsulat in München informiert, das wiederum die deutsche Bergungsfirma Hain und Schuster mit der Bergung der Wrackteile sowie der sterblichen Überreste der Besatzung beauftragte. Die Bergungsarbeiten begannen am 5. Mai 1952. Das Garmischer Tagblatt berichtet am 24. Mai 1952 über die Geschichte der Lancaster, die Hintergründe des Absturzes und über den Verlauf der Bergungen: „Neben Teilen der zertrümmerten Maschine konnte bis jetzt der Körper eines Besatzungsmitgliedes geborgen werden“ und „Die Taucher haben feststellen können, dass in Rumpf und Kanzeln der Maschine noch die Körper von den fünf restlichen Besatzungsmitgliedern in dem Wirrwarr der verbogenen Stangen und Platten eingeklemmt sitzen. Sie sind noch in ihre zerfetzten Fallschirme geschnallt.“

SPORTTAUCHER FINDEN MOTOREN

In den Tagen darauf erschien ein weiterer Bericht über den Fortgang der Bergung: „Im Verlauf der schwierigen Bergungsarbeiten wurde gestern ein weiterer Körper freigelegt.“ Von den beiden bis dahin geborgenen Besatzungsmitgliedern fehlte nach Zeitungsangaben der Kopf. Ansonsten gibt es keine eindeutigen Informationen darüber, ob im Verlauf der Bergung weitere Überreste der Besatzungsmitglieder gefunden wurden. Nachdem die meisten großen und gewinnbringenden Schrottteile geborgen waren, kehrte für die nächsten 20 Jahre Ruhe ein. Anfang der 1970er begannen sich die ersten Sporttaucher für die Überreste im Walchensee zu interessieren. Dabei wurden offensichtlich zwei der vier Flugzeugmotoren im Sediment gefunden und zusammen mit einigen anderen Teilen abgeborgen.

ARCHÄOLOGISCHE DOKUMENTATION

Auch wenn die meisten Teile des Bombers bereits geborgen wurden, liegen trotzdem noch viele Bauteile - durch den damals heftigen Aufprall weit verstreut - im See. Diese Teile zu finden, zu dokumentieren, zu identifizieren und so eventuell mehr über den exakten Absturz herauszufinden, war Teil des fünftägigen VDST-Spezialkurs „Unterwasserarchäologie II“ im Oktober 2018 unter Leitung des Autors. Die gefundenen Wrackteile in zehn bis 30 Meter



Aufnahmeprüfung: Die Wrackteile der Fundstelle werden „eingemessen“, fotografiert und dokumentiert. Mit dabei, Sporttaucher des VDST

NACHGEFRAGT:

Unter dem Stichwort „Citizen Science“ formieren sich immer mehr aktive Laien-Forscher. Wie beurteilt Florian Huber diesen Trend? *divemaster* hat bei dem promovierten Unterwasserarchäologen nachgefragt.

Dr. Florian Huber: „Im Prinzip finde ich das eine sehr gute Sache. Wissenschaft ist unglaublich spannend, lehrreich und macht Spaß. Je mehr Menschen sich damit auseinandersetzen, desto besser. Gerade in der heutigen Zeit ist eine aufgeklärte und interessierte Gesellschaft enorm wichtig.“

divemaster: Du bildest für den VDST im „Denkmalgerechten Tauchen“ aus und gibst die Kurse *Unterwasserarchäologie 1 + 2*. Wie werden diese, doch sehr wissenschaftlichen Ausbildungen, angenommen?

Huber: Sehr gut. Ich denke, viele Taucher wollen sich einfach gerne weiterbilden und suchen interessante Kurse. Unterwasserarchäologie ist spannend. Zudem kommen viele Sporttaucher so in Kontakt mit unserem kulturellen Erbe unter Wasser. Und das zu schützen ist Aufgabe aller Taucher.

divemaster: Wie erfolgversprechend ist die wissenschaftliche Arbeit eines Laien? Jeder, der sich schon einmal intensiver mit Dokumentation beschäftigt hat, weiß, dass die eigentliche Arbeit im Archiv stattfindet.

Huber: Wie gesagt, die archäologische Feldarbeit, also das Tauchen und Dokumentieren ist nur ein kleiner Teil des Ganzen. Es kommt darauf an, wie intensiv sich Taucher im Vorfeld und anschließend engagieren möchten. Dann können sie einen wichtigen Teil zur Erforschung eines bestimmten Fundplatzes beitragen.

Allerdings wird man meines Erachtens nicht darum herumkommen, einen Archäologen mit einzubeziehen der die Fäden in der Hand hält und die richtigen Fragen stellt. Denn es geht ja nicht nur darum, ein Objekt unter Wasser zu dokumentieren, sondern auch darum, von dem Objekt zu lernen und es in einen größeren Zusammenhang zu setzen. Im Falle des Bombers vom Walchensee hat das aber sehr gut geklappt.

divemaster: Tatsächlich setzen auch die archäologischen Landesämter zunehmend auf ehrenamtliche Kräfte. Und das obwohl die beruflichen Perspektiven für studierte Archäologen maximal strapaziert sind. Beißt sich hier die Katze nicht in den eigenen Schwanz?

Huber: „Der Arbeitsmarkt für Archäologen ist generell nicht sonderlich gut. Und archäologische Landesämter bekommen vermutlich zu wenig Geld vom Staat, um sich wirklich um alle Belange ausreichend kümmern zu können. Nur ein Beispiel: In Schleswig-Holstein gibt es nicht eine volle Stelle für einen Unterwasserarchäologen. Da kommen ehrenamtliche Kräfte natürlich sehr gelegen. Aber das sehen wir ja auch in anderen Bereichen unserer Gesellschaft. Ehrenamt ist eine feine Sache und äußerst wichtig.“

divemaster: Das Interesse an Unterwasserarchäologie scheint insbesondere bei Wracktauchern zuzunehmen. Welchen Weg empfehlst du Einsteigern?

Huber: Ich denke, die archäologischen VDST-Kurse sind ein sehr guter Einstieg. Dann kann man auch Mitglied in einem unterwasserarchäologischen Verein werden. Im Oktober 2020 gebe ich in Zusammenarbeit mit dem VDST einen Unterwasserarchäologie-Kurs in Südfrankreich und derzeit überlege ich auch, ob ich nicht ein eigenes Citizen-Science-Projekt aus dem Boden stampfe.

ARCHÄOLOGIE FÜR SPORTTAUCHER



Im Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) bietet Dr. Florian Huber in Kooperation mit dem Wissenschaftlichen Fachbereich des VDST auch in diesem Jahr wieder archäologische Kurse an – im Walchensee und in der Ostsee. Interessanten können sich direkt an Dr. Huber wenden (www.florian-huber.info) oder finden weitere Information in der Mitgliederzeitschrift des Tauchsport-Verbandes: *VDST-sporttaucher* (sporttaucher.net).

Fragen zur Archäologie im *VDST-sporttaucher* beantwortet auch das Redaktionsmitglied Elmar Klemm office@adancoras.de



Tiefe wurden in rund 70 Tauchgängen vermessen, gezeichnet, fotografiert und abgefilmt. Mittels Bojen wurden die Wrackteile anschließend von der Wasseroberfläche aus sichtbar gemacht, um das Ausmaß des Trümmerfelds zu visualisieren. Abschließend wurden die Bojen von einem Stand Up Paddle aus mit einem GPS-Tracker eingemessen und die gesamte Absturzstelle mit einer Drohne fotografiert. Daraus entstand eine detaillierte Übersichtskarte der Absturzstelle auf der man gut erkennt, dass die Wrackteile über eine große Fläche von etwa 200 mal 300 Meter (also 60.000 Quadratmeter) verteilt liegen. Weitere Flugzeugteile liegen möglicherweise noch in größeren Tiefen Richtung Insel Sassau und/oder unter Sediment. Aufgrund der verfügbaren Zeit konnten diese nicht mehr gesucht bzw. gefunden werden. Aus den Aufnahmen ausgewählter Wrackteile wurden mit der Software „Agisoft PhotoScan“ Drei-D-Modelle erstellt.

Es wurde versucht, die Wrackteile zu identifizieren sowie deren einstige Positionen bzw. Funktion an der Lancaster zuzuordnen. Allerdings sind die meisten Wrackteile durch den Aufprall

des Flugzeugs auf die Seeoberfläche so stark deformiert, dass eine Bestimmung (für Laien) nicht oder nur schwer möglich ist. Die Funde lassen aber Rückschlüsse auf die Flugrichtung aus der Jachenau in westliche Richtung zu und decken sich so mit den Augenzeugenberichten. Ein gefundenes Heckteil liegt alleine im Osten der Bucht, während die Wrackteile nach Westen hin deutlich zunehmen. Die geplante Notlandung des Piloten Derek Butterfield schlug offensichtlich fehl. Anstatt gerade auf dem Wasser in Ufernähe zu landen, „kippte der brennende Vogel ab, schoss schräg in den See und verschwand“. Angesichts des ausgebrochenen Brandes sowie der völligen Dunkelheit am See verwundert das nicht weiter. Beim Aufprall wurde das Flugzeug offensichtlich größtenteils zerfetzt und die Besatzung getötet.

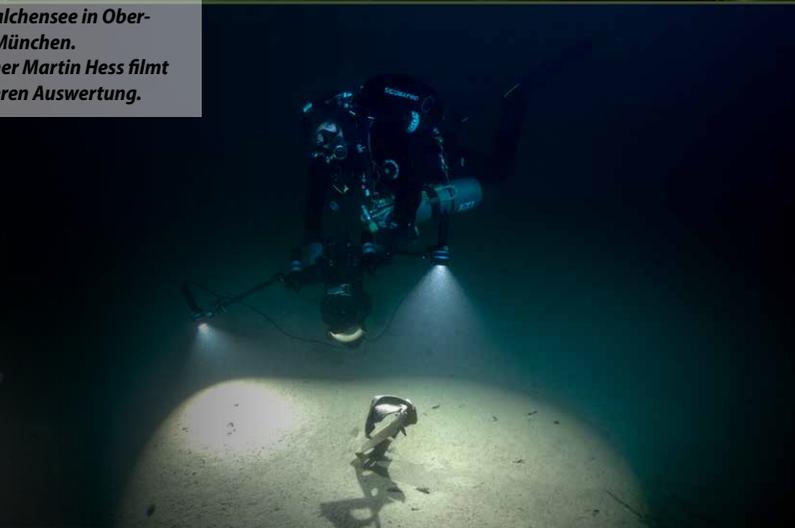
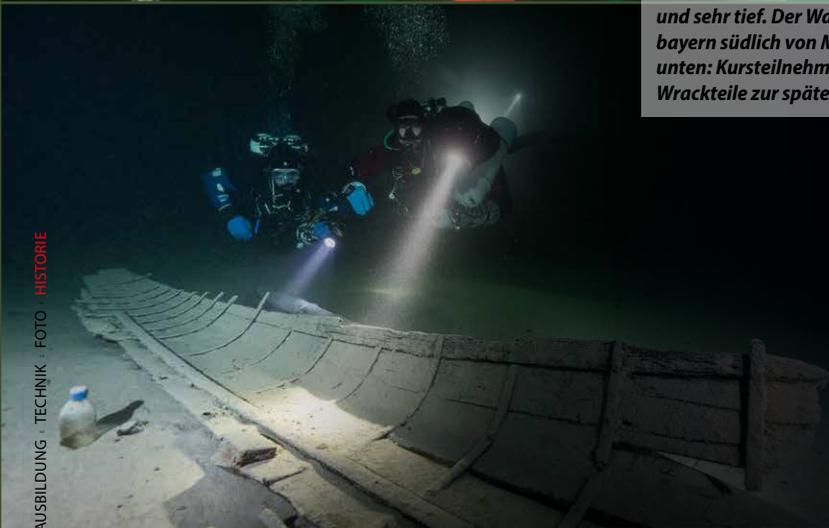
DIE BOMBARDIERUNG MÜNCHENS

Bei dem Luftangriff in der Nacht vom 2. auf den 3. Oktober 1943 wurden laut Bericht 78 Minenbomben, 309 Sprengbomben, 47 Zielmarkierungsbomben, etwa 7.000 Phosphorbrandbomben, etwa 190.000 Stabbrandbom-





*oben links: das Team. Daneben: Glasklar und sehr tief. Der Walchensee in Oberbayern südlich von München.
unten: Kursteilnehmer Martin Hess filmt Wrackteile zur späteren Auswertung.*



ben, 108 Leuchtbomben, 43 Blitzlichtbomben sowie etwa 14.000 Flugblätter auf München geworfen. Neben den Toten, Verwundeten und Obdachlosen gab es auch viele Gebäude- und Sachschäden. 4691 Wohnungen und 473 Betriebe mussten geräumt werden. Beschädigt wurden unter anderem das Isartor, das Nationalmuseum, die Bayerische Staatsbibliothek, das Nationaltheater, das historische Stadtmuseum, einige Brauereien sowie diverse Volksbüchereien. Auch 15 Krankenhäuser erlitten Schäden. Besonders das Krankenhaus rechts der Isar wurde fast vollständig zerstört. Weiterhin wurden Kinderbetreuungsstätten, eine Blindenanstalt, sieben Altersheime, zahlreiche Schulen und Universitätsgebäude getroffen und beschädigt. Aber auch 850 Tonnen Essensvorräte, wie Obst- und Gemüsekonserven, Mehl, Zucker, Teigwaren und Margarine wurden durch den Angriff vernichtet. Da man befürchtete, dass ausländische Arbeiter nach dem Angriff flüchten würden, besetzte man wichtige Bahnhöfe mit 225 Mann der Waffen-SS. Diese Überwachung dauerte bis zum 5. Oktober, währenddessen wurden 1918 Verdächtige

kontrolliert und 87 Ausländer festgenommen. Der Zeitzeuge Wilhelm Hausenstein schreibt wenige Tage später über den Anblick der Stadt: „Erschreckend war auch, dass der Schutt aus der Zerstörung vielfach etwas Schundiges an sich hatte. Zu diesem Eindruck trugen die vielen Glasscherben und Blechfetzen bei. Eine moderne Großstadt scheint keine noble Ruine ergeben zu können: vielerorts sieht sie aus wie ein Müllhaufen. Das Geklirr abgeschütteter Glasscherben erfüllte die ganze Zeit das Ohr auf eine garstig schrille Weise.“

EINE GEHEIMNISVOLLE KIRCHE

Auch 35 Kirchen wurden beschädigt oder zerstört, darunter 18, die unter Denkmalschutz standen. Interessant ist, dass die einzige Kirche in der Innenstadt Münchens, die von der Zerstörung durch Bomben während des ganzen Krieges verschont blieb, nämlich die katholische Dreifaltigkeitskirche, einen direkten Bezug zum Walchensee hat. Sie ist eine Votivkirche, die im Stil des bayerischen Barocks nach Plänen des Baumeisters Giovanni Antonio Viscardi 1711 bis 1718 erbaut wurde.

Die Kirche ist Münchens erstes Kirchengebäude im spätbarocken Stil und gilt als eines der interessantesten und reizvollsten Stücke des Münchner Barocks. Mit dem Bau löste die Stadt ein Gelübde ein, das bereits 1704 abgegeben worden war. Und zwar Aufgrund der Prophezeiung der Mystikerin Maria Anna Lindmayr. In einer Vision sagte sie voraus, dass München von der Zerstörung durch die österreichischen Truppen im spanischen Erbfolgekrieg verschont bleiben würde, wenn man eine Kirche zu Ehren der Heiligen Dreifaltigkeit errichten ließe. Und obwohl der Krieg und die folgende Besetzung für München Zwangsrekrutierungen und hohe Steuerlasten brachte, wurde die Stadt weder belagert noch von der Pest heimgesucht. Ganz im Gegensatz zum restlichen Bayern. An den berühmten Barockbaumeister erinnert übrigens die Viscardigasse hinter der Feldherrnhalle. Während des „Dritten Reiches“ erhielt sie von den Einheimischen die Bezeichnung Drückeberggasse, weil sie von Bürgern genutzt wurde, die sich vor der pflichtgemäßen Entrichtung des Hitlergrußes beim Passieren eines nationalsozialistischen



Rebreather, Bailout-Tanks und Drohnen gehören zum modernen Forschungstauchen



Mahnmal „drücken“ wollten. Noch heute wird die Drückeberggasse bei Stadtführungen gerne so genannt, um den stillen, zivilen Widerstand der Bewohner der bayerischen Landeshauptstadt gegen das nationalsozialistische Regime zu veranschaulichen. In alten Schriften und Legenden wird berichtet, dass irgendwo in der Dreifaltigkeitskirche zu München ein ganz besonderer Stein eingebaut wurde, den aber niemand kennt. Sollte dieser Stein jemals - sei es aus Zerstörungswut, Unkenntnis oder durch Krieg aus der Kirche entfernt werden - dann, so heißt es, ist die Zeit des Verderbens für Bayern angebrochen.

LITERATUREMPFEHLUNGEN:

- ➔ Bauer, Richard 1997: **Fliegeralarm. Luftangriffe auf München 1940-1945**
- e Gartzten, Lino 2012: **Das Schicksal der Lancaster**, in: DiveInside 2012/02, S. 4-12.
- ➔ Gartzten, Lino 2012: **Das Wrack Puzzle im Walchensee. Lancaster und Aero Commander**, www.abtauchen.com (eingesehen 03/2019).
- ➔ Oelwein, Cornelia 2010: **Die Geschichte des Walchensees & seiner Fischerei**.
- ➔ Prinzing, Philipp 2017: **RAF-Bomber Avro Lancaster**. In: Flug Revue, www.klassiker-der-luftfahrt.de (eingesehen 03/2019).
- ➔ Schinzel-Penth, Gisela 2006: **Sagen und Legenden um Tölzer Land und Isarwinkel**
- ➔ Spick, Mike 2015: **Avro Lancaster – Great Aircraft of World War II**
- ➔ Dr. Huber, Florian 2018 **Versunkene Vergangenheit im Walchensee 2018**: Prospektionsbericht des 1. Archäologischen Tauchcamps am Walchensee www.florian-huber.info (eingesehen 03/2019)

Dann würden die Uferwände des Kesselbergs am Walchensee wie Glas zerspringen und den nachdrängenden Wassermassen den Weg freigeben: „Die nie versiegenden Fluten des Sees, der ja, wie es hieß, mit dem Weltmeer in Verbindung stünde, würden ungebändigt ins Tal hinabstürzen, dort alles zermalmen und Tod und Zerstörung mit sich bringen. Sie würden das ganze Bayernland samt seiner Hauptstadt München überschwemmen und unter sich begraben“. Diese apokalyptische Sintflut soll auch ausgelöst werden, wenn Gottlosigkeit und Frevelhaftigkeit in Bayern übermächtig werden sollten. Oder wenn man den riesigen Waller, der am Grund des tiefen und dunklen Sees ruht, aufwecken würde. Es war damals bei schwerster Strafe verboten, Steine in den See zu werfen oder das Ungeheuer auf andere Art und Weise in Unruhe zu bringen. Die Angst vor dieser drohenden Katastrophe war in der Tat so groß, dass man noch im Jahre 1738 in der Gruftkirche in München eigens heilige Messen lesen ließ, in denen Gott angefleht wurde, das Unglück abzuwenden. Außerdem ließen die Münchner jedes Jahr einen goldenen Ring anfertigen, den man in einer feierlichen Prozession zum Walchensee brachte, um ihn in der Mitte des Sees zu versenken. Durch dieses Opfer wollte man die drohende Sintflut abhalten.

SCHROTT ODER DENKMAL?

Neben seiner Bedeutung als Standort kriegswichtiger Betriebe war die „Hauptstadt der

Bewegung“ des Nationalsozialismus auch ein propagandistisch wichtiges Angriffsziel. Deshalb erfolgte am 4. Juni 1940 der erste Luftangriff durch französische Bomber auf München, mit dem Ziel, das BMW-Flugmotorenwerk Allach zu zerstören. Fast fünf Jahre später, am 26. April 1945 wurde München durch US-Bomber ein letztes Mal angegriffen. Insgesamt sind bei den 74 Luftangriffen auf München mehr als 6.000 Menschen ums Leben gekommen, knapp 16.000 wurden zum Teil schwer verletzt. Durch die alliierten Luftangriffe wurden rund 300.000 Einwohner obdachlos, weil über 81.000 Wohnungen ganz oder teilweise zerstört waren. Auf das Stadtgebiet Münchens wurden rund 450 Luftminen, 61.000 Sprengbomben, 142.000 Flüssigkeitsbrandbomben sowie 3.316.000 Stabbrandbomben abgeworfen. Dabei wurden rund 90 Prozent der historischen Altstadt zerstört. Das gesamte Stadtgebiet wies einen Zerstörungsgrad von rund 50 Prozent seines Gebäudebestandes auf.

Der britische Lancaster Bomber, dessen Überreste heute fast vergessen im Walchensee ruhen, kann als „materieller Zeitzeuge“ dieses Geschehens gesehen werden und ist somit nicht nur ein direkter Teil der Luftangriffe auf München, sondern Mahnmal und Denkmal des größten Konflikts des 20. Jahrhunderts. Die Erforschung und der Schutz von Fundplätzen des Zweiten Weltkriegs über wie unter Wasser ist wichtig, um an die Schrecken des Krieges und dessen Geschichte zu erinnern. Darüber hinaus muss überlegt werden, ob die Fundstelle auch als Kriegsgrab angesehen werden soll, da dort sehr wahrscheinlich noch immer menschliche Überreste der einstigen Besatzung ruhen.



Dr. Florian Huber ist UW-Archäologe und Forschungstaucher und in der Nähe des Walchensees aufgewachsen. Er lebt in Kiel, wo er mit vier Kollegen die Firma Submaris betreibt.
www.florian-huber.info