Egling, 12. April 1944, 12.45

Der letzte Einsatz des RAF-Piloten Adrian Warburton

Von Dr. Anton Huber

2005 erinnern sich viele Menschen an die letzten Tage des Zweiten Weltkrieges (1939–1945). Das Kriegsende hatte sich bereits in den Jahren davor angekündigt und viele haben durch die immer häufiger werdenden Angriffe der britischen und amerikanischen Luftstreitkräfte gelitten. Insgesamt wurden über dem Reichsgebiet und den besetzten Gebieten von den Alliierten von 1942 bis April 1945 Bomben in einer Größenordnung von 1945815 Tonnen abgeworfen. Allein 1944 waren es 1188580 Tonnen, die besonders in den deutschen Städten immensen Schaden anrichteten.[1] In dieser Zeit hatten die Alliierten längst die Lufthoheit über Deutschland inne und flogen ihre Einsätze auch tagsüber. Vorbereitet wurden diese Bombardements durch eine Luftaufklärung. Durch lückenlose Bilddokumente wurden die wichtigen Angriffsziele genau sichtbar gemacht. Spezielle Einheiten beflogen das Gebiet und machten die erforderlichen Aufnahmen für gezielte Bombenabwürfe. Aus dieser kriegerischen Bildaufklärung entwickelte sich übrigens später die Luftbildarchäologie, die heute den Landesarchäologen wertvolle Hilfe leistet.

Absturz bei Egling an der Paar

Am 12. April 1944, 12.45 Uhr stürzte 400 Meter südlich von Egling a. d. Paar eine zweimotorige Lockheed P-38 F5B Lightning in einen Acker. Dieses Flugzeug war eine reine Aufklärungsmaschine, die keinerlei Angriffswaffen mit sich führte. Sie war mit einer zweiten Maschine des gleichen Typs am Morgen in Mount Farm in Wales, Großbritannien, gestartet, um Luftbilder im Raum Schweinfurt aufzunehmen. Da aber dort die Wetterlage an diesem Tag dafür ungeeignet war, haben sich die beiden Piloten getrennt. Der RAF-Pilot Carl Chapman machte im Raum Regensburg seinen Aufklärungsflug und Adrian Warburton, von seinen Freunden Warby genannt, nahm sich das Gebiet westlich von München vor. Sie hatten sich am Bodensee getrennt und wollten sich im Raum München wieder treffen, um dann nach Sardinien zu fliegen, dort ihre Filme abliefern und wieder nach England zurück zu kehren. Nur Chapman kam an diesem Tag zum Basisflugplatz nach Mount Farm zurück. Warby galt seit dem 12. April 1944 als vermisst. Eine Parallele zum berühmten Franzosen Antoine de Saint-Exupéry, der ebenfalls Luftaufklärungspilot bei den Alliierten war, ist gegeben. Auch Saint-Exupéry flog eine Lightning, stürzte ebenfalls 1944 ab und niemand kannte die Absturzstelle. Erst 2004 berichteten die Medien, dass seine Maschine im Meer bei Marseille in 70 Meter Tiefe entdeckt worden sei.

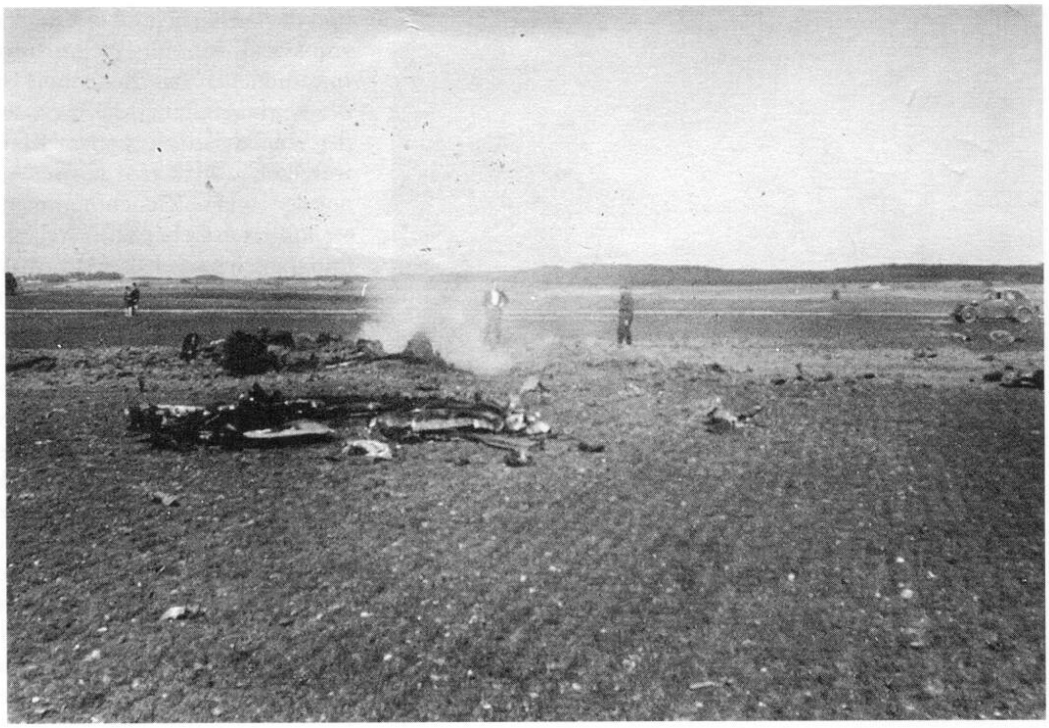
Anfrage aus England

Frank G. Dorber aus Wales hat sich zehn Jahre lang auf die Suche nach der Absturzstelle des Vermissten Warby gemacht. Unzählige Briefe hat er an viele Ämter und Institutionen im südeuropäischen Raum geschrieben. Er wollte erfahren, wo am 12. April 1944 eine Lightning mit einem englischen Piloten abgestürzt war und wo die sterblichen Überreste des Soldaten beerdigt worden waren. Mit dieser Fragestellung gelangte im Dezember 2000 ein Schreiben von Frank G. Dorber an das Matrikelamt der Erzdiözese München-Freising. Von dort wurde der Brief aus England an das Militärbischofsamt in Bonn und an das Katholische Pfarramt St. Vitus zu Egling an der Paar »zuständigkeitshalber zur Bearbeitung und Beantwortung weitergeleitet.«[2] Vom Pfarramt Egling gelangte dieses Schreiben zu Professor Dr. Pankraz Fried, wohnhaft in Heinrichshofen, einem Ortsteil von Egling. Als Absturzstelle wurde das Gebiet zwischen Egling und Dünzelbach angegeben, ja sogar der Name des Grundstückseigentümers Braumüller erschien im Schreiben.

Suche nach der Absturzstelle

Der pensionierte Landeshistoriker Prof. Dr. Pankraz Fried leitete nun vor Ort Nachforschungen über die näheren Umstände des Absturzes ein. Er sprach mit Grundstückseigentümern, befragte Augenzeugen. Es traten im Lauf der Untersuchungen aber immer mehr Widersprüche auf. Die Suche nach der konkreten Stelle, wo sich die Lightning P-38 F5B in den Ackerboden bohrte, gestaltete sich im Laufe der Zeit recht schwierig. Schriftliche Unterlagen gab es weder vor Ort noch bei der Kreisbehörde. Man muss bedenken, dass die noch lebenden Zeitzeugen damals noch Kinder und Jugendliche waren. Für die genaue Ortskenntnis kam noch erschwerend hinzu, dass 1951/52 in der Gemeinde Egling durch die Flurbereinigung die Feldgrenzen verändert wurden und vielfach auch die Grundstückseigentümer gewechselt haben. Durch diese Veränderungen ist den Zeitzeugen, auch

Adrian Warburton Repro: A. Huber



Abgestürzte Ligthning, 12. 4. 1944
Foto: Sepp Bartl, Dünzelbach

beim besten Willen, eine genaue Orientierung unmöglich geworden. Auch die Polizeidienststelle Landsberg hat auf Anweisung des Innenministeriums eigene Nachforschungen durch Befragen der Grundstücksbesitzer, unabhängig von Pankraz Fried und dem Autor dieses Beitrags, durchgeführt und Luftaufnahmen von der vermutlichen Absturzstelle anfertigen lassen. Beide Untersuchungsgruppen kamen schließlich zur selben Fläche, wo das Wrack der Lightning und die sterblichen Überreste des Piloten – nach Aussagen der Zeitzeugen und befragten Dorfbewohner – seit dem Absturz im Boden liegen sollten. Vom Grundstückseigentümer wurde die Grabungserlaubnis eingeholt und ein Grabungstermin ins Auge gefasst. Im Frühjahr 2002 war der Acker bereits bestellt.

Es wurde deshalb als Grabungsbeginn die erste Hälfte des August, also für die Zeit nach der Getreideernte, anberaumt. Bis zur Grabung waren noch einige Vorbereitungen zu treffen. Es stand fest, dass der eigentliche Absturztrichter, den das Flugzeug beim Absturz und beim Eindringen in den Boden schuf und hinterließ, zuerst aufgedeckt werden musste. Das geschieht am besten dadurch, wie bei anderen archäologischen Sondierungen, dass die Humusschicht bis zum gewachsenen Boden abgezogen oder abgeschoben wird. Es war klar, dass für diese vorbereitende Grobarbeit nur ein leistungsstarker Hydraulikbagger mit einer breiten Humusschaufel in Frage kam. Dafür wurde der örtliche Unternehmer Bruno Schneider gewonnen. Dazu boten sich noch zwei Helfer an. Pankraz Fried und der Berichterstatter besprachen sich laufend über die Art und Durchführung der Ausgrabungsarbeiten. Dieses fünfköpfige Team sollte die Grabung zügig durchführen. Bei einem ersten Ortstermin am 3. August 2002 wurde noch einmal der ganze Ablauf der Bergung des Flugzeugs und des Piloten besprochen und als Grabungsbeginn der 10. August 2002 festgelegt. Starker Regen machte aber dem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung. Der lehmige Boden ließ eine Grabung nicht zu, auch wäre in dem Acker zu großer Schaden angerichtet worden. Als neuer Grabungsbeginn wurde der 16. August angesetzt. Am Tag zuvor war Mariä Himmelfahrt. Bauern und Männer kamen nach der Kirche im Dorfwirtshaus zusammen, um Neuigkeiten zu besprechen. Ein Stammtischler brachte überraschenderweise eine völlig andere Absturzstelle ins Gespräch. Dieser Mann, er war 1945 17 Jahre alt, hielt die bisher als sicher angenommene Stelle für falsch. Er erinnere sich genau, führte er vor den neugierigen Zuhörern aus, dass er 1945 mit 20 bis 25 Rumänen mit Pickeln und Schaufeln nach dem Flugzeug gegraben und eindeutig Teile davon freigelegt habe. Das sei aber etwa 70 bis 100 Meter weiter südöstlich von der angenommenen Stelle gewesen. Aufgrund dieser neuen Situation traf man sich am 16. August 2002 zu einem zweiten Ortstermin. Herr Maxhofer führte zu der Stelle, wo er nochmals versicherte, 1945 mit den Rumänen gegraben zu haben und auf das Flugzeug gestoßen zu sein. Damals sei auch ein Amerikaner mit einem Jeep zu den Ausgräbern gekommen und habe sich einige Buchstaben notiert, die an den Überresten abzulesen waren. Tief sei damals nicht gegraben worden und die Arbeiten wurden wieder eingestellt. Daraus ist das im Ort verbreitete Gerücht entstanden, dass die »Amerikaner« einen Motor der Lightning ausgegraben haben sollen. Auch wurde erzählt, bei der Flurbereinigung 1951/52 sei der andere Motor der Maschine gehoben und abtransportiert worden. Näheres dazu wird später ausgeführt.

Nach diesem Ortstermin sprachen wir erneut mit dem Grundstückseigentümer Braumüller, der bereitwillig nähere Auskünfte gab. Er wisse von seinem bereits verstorbenen Vater, dass die Lightning zwar in einem ihrer Äcker liege, aber nicht dort, wohin uns Herr Maxhofer geführt hatte, sondern an einer mittlerweile dritten Stelle. Es ist leicht vorzustellen, dass sich die »Ausgräber« ziemlich unsicher fühlten.

Deshalb kam es am 18. August 2002 zum dritten Ortstermin an der nun favorisierten Absturzstelle. Man wollte jetzt ganz sicher gehen. Der Grundstückseigentümer zeigte uns die Stelle, die er von seinem Vater wusste und an der er beim Pflügen immer wieder Blechreste gefunden hatte, die von dem Flugzeug stammen mussten. Mit einer Metallsonde wurde dieser Platz abgesucht und siehe da, es kamen typische Alublechreste zutage, die eindeutig von der hier abgestürzten Lightning stammten.

Beerdigung in Dürnbach, 14. 5. 2003 Foto: US Army

Zur Absicherung, dass nun die richtige Absturzstelle eindeutig gefunden war, wurde ein weiteres Beweisstück herangezogen. Pankraz Fried hat bei seinen umfangreichen Recherchen im Vorfeld der Ausgrabung eine großformatige Luftaufnahme in die Hand bekommen, die von den Amerikanern im Juli 1944, also vier Monate nach dem Absturz im südlichen Bereich von Egling, gemacht worden war. Auf ihr zeigt sich ein kleiner schwarzer Punkt, der als Absturztrichter interpretiert werden kann. Das Vermessungsbüro Förg in Landsberg entzerrte und übertrug dieses Luftbild auf den Flurplan M 1:5000. Die Stelle konnte nun genau vermessen werden und sie stimmte mit den Angaben des Grundbesitzers und mit den an dieser Stelle gefundenen Alublechresten überein. Alle waren heilfroh, dass damit endlich der tatsächliche Absturzplatz der Lightning mit höchster Wahrscheinlichkeit feststand.

Ausgrabung vom 19. bis 22. August 2002

Die Ausgrabung verfolgte zwei Hauptziele, nämlich die jeweilige Identität des Flugzeugs und des Piloten festzustellen. Dazu mussten entsprechende Überreste aus dem Boden geborgen werden. Zunächst war der Umfang des Absturztrichters sichtbar zu machen. Wie oben schon kurz dargestellt, wird dazu der Humus flächig bis zum gewachsenen Boden abgetragen. Ein Hydraulikbagger mit einer zwei Meter breiten Humusschaufel zog unter genauer Anleitung einen fünfunddreißig bis vierzig Zentimeter tiefen Graben. Nach etwa zehn Meter zeigten dunkle Bodenverfärbungen den östlichen Kraterrand an. Drei bis vier Meter weiter hörte diese Verfärbung wieder auf. Damit war der ostwestlich verlaufende Durchmesser des Absturztrichters gefunden und aufgedeckt. Durch Abtragungen nach Norden und Süden wurden die Umrisse des gesamten Absturztrichters freigelegt. Es zeigte sich eine ovale Umrisslinie, die rot markiert wurde, denn nach einiger Zeit der Austrocknung wäre sie nicht mehr erkennbar gewesen. Das auf diese Weise hergestellte Planum ist eine wichtige Vorarbeit für die sich anschließende Ausgrabung. Da die Verfärbung des Bodens dadurch entstand, dass in den Trichter beim Einebnen nach dem Absturz mehr Humus gelangte, war somit der Rahmen gegeben, innerhalb dessen einzig und allein die Überreste zu suchen waren. Drei Grabungsschritte waren vorgesehen. Zuerst das nördliche, darauf das südliche und schließlich das mittlere Drittel der Fläche mit dem Bagger schichtweise abtragen. Diese Vorgehensweise hatte den Vorteil, dass der wichtige Mittelteil, wo das Cockpit und die sterblichen Überreste des Piloten zu erwarten waren, von zwei Seiten im Profil sichtbar wurde.

Im nördlichen Teil stießen wir bald auf den Grabungstrichter der Flurbereinigung, der nach der Aushebung und Entnahme der Wrackteile mit grobem Kies angefüllt wurde. Grabungstechnisch war es eine leichte Aufgabe. Es brauchte nämlich nur der lockere Kies entnommen werden, der Grabungstrichter im festen Lehm blieb stehen. Er wurde zeichnerisch und fotografisch festgehalten. In einer Tiefe von 3,20 Meter hörte diese »Störung« auf und es begann lettiger Urboden. Als eindeutiger Befund kann konstatiert werden: Hier waren vor fünfzig Jahren Leute der Flurbereinigung am Werk. Sie haben den rechten Flugzeugrumpf gehoben, aber keinerlei Aufzeichnungen darüber hinterlassen. Wie mündlich berichtet wird, war der Leiter der Flurbereinigung ein Pilot der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg gewesen, der persönliches Interesse an Teilen der Lightning und besonders an dem Motor hatte. Darauf wurde im südlichen Bereich das Erdreich schrittweise abgehoben. Überraschenderweise trafen wir hier auf ein Propellerblatt und unmittelbar darunter auf Teile des Motors.

Nach den mündlichen Überlieferungen hat es nämlich geheißen, dass beide Motoren bereits entfernt worden seien, einer 1945 (oder 1946) von den Amerikanern, der andere 1951/52 von Leuten der Flurbereinigung, wie es durch die Grabung auch nachgewiesen werden konnte.

Das Propellerblatt wurde noch an diesem ersten Grabungstag geborgen. Dadurch war das erste Grabungsziel, nämlich den Flugzeugtyp zu identifizieren, weitgehend erreicht.

Am zweiten Grabungstag wurde ein zweites Propellerblatt, Teile des Motors und des Laders geborgen. Dies waren Teile des linken Rumpfes der Lightning P-38 F5B, die ähnlich im nördlichen Teil der Grabungsfläche vorhanden gewesen sein müssen. Im südlichen Drittel stieß man erst in 3,60 Meter auf

Grabstein in Dürnbach bei Gmund am Tegernsee Foto: US Army

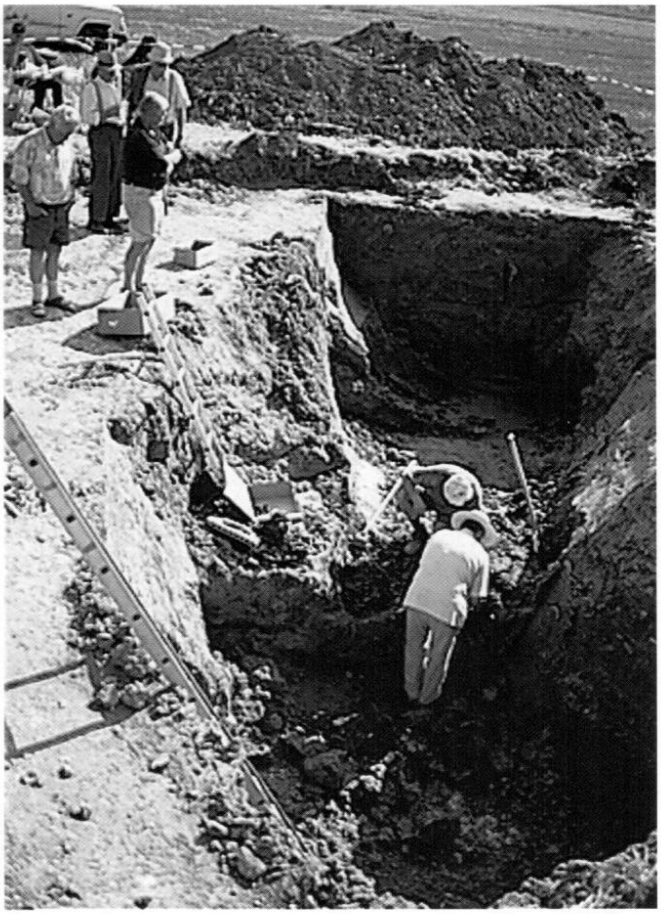
den Urboden. Was hier fehlte, war das dritte Propellerblatt, das aber womöglich beim Aufprall auf den Boden absplitterte und deshalb gar nicht in den Boden gelangte. Ein Amateurfoto, das Sepp Bartl am 12. August 1944 an der Absturzstelle schoss, lässt bei genauem Hinsehen, neben Blechteilen, die auch nicht in den Boden eindrangen, vielleicht dieses dritte Propellerblatt erkennen.

Am Nachmittag des zweiten Grabungstages ging es nun an den wichtigen Mittelbereich. Von Norden und von Süden zeigte sich an den beiden Profilen, dass die Fundschicht wesentlich höher lag. Sie maß auch nur etwa 40 Zentimeter in der vertikalen und 140 x 150 Zentimeter in der horizontalen Ausdehnung. Das Cockpit hatte weniger Gewicht als die beiden Rümpfe mit den schweren Motoren, die in die Tiefe zogen. Die Motoren haben die leichteren Teile wie etwa die Propellerblätter beim Eindringen in den Boden durch ihr Gewicht hinter sich gelassen, denn sie fanden sich in geringerer Tiefe.

Neben verkohlten und angekohlten Teilen, die wirr durcheinander lagen, zeigte sich der lehmige Untergrund in ziegelroter Verfärbung. Das gibt den sicheren Hinweis darauf, dass es in diesem Bereich auf dem Boden im Cockpit gebrannt haben muss. Das beweisen auch die hier gefundenen kalzinierten Knochenreste. Augenzeugen berichten auch weitgehend übereinstimmend, dass das Flugzeug brennend abgestürzt sei. Somit wird es am Boden auch noch weiter gebrannt haben. Dieser Schluss lässt sich aus dem nach dem Aufprall der Maschine aufgenommenen Foto ziehen, das wir erst am 13. 12. 2002 erhielten. Deutlich steigt Rauch von der Absturzstelle auf. Gottfried Grad weiß zu berichten, er habe von einem Baumhaus am südlichen Ortsrand die Trümmer am Boden brennen sehen und dabei immer wieder ein »Schnellen« gehört. Möglicherweise rührten diese kleineren Explosionen von im Feuer liegenden Leuchtpatronen her, von denen eine Hülse im Cockpitbereich gefunden wurde.

Zeitzeugenbericht

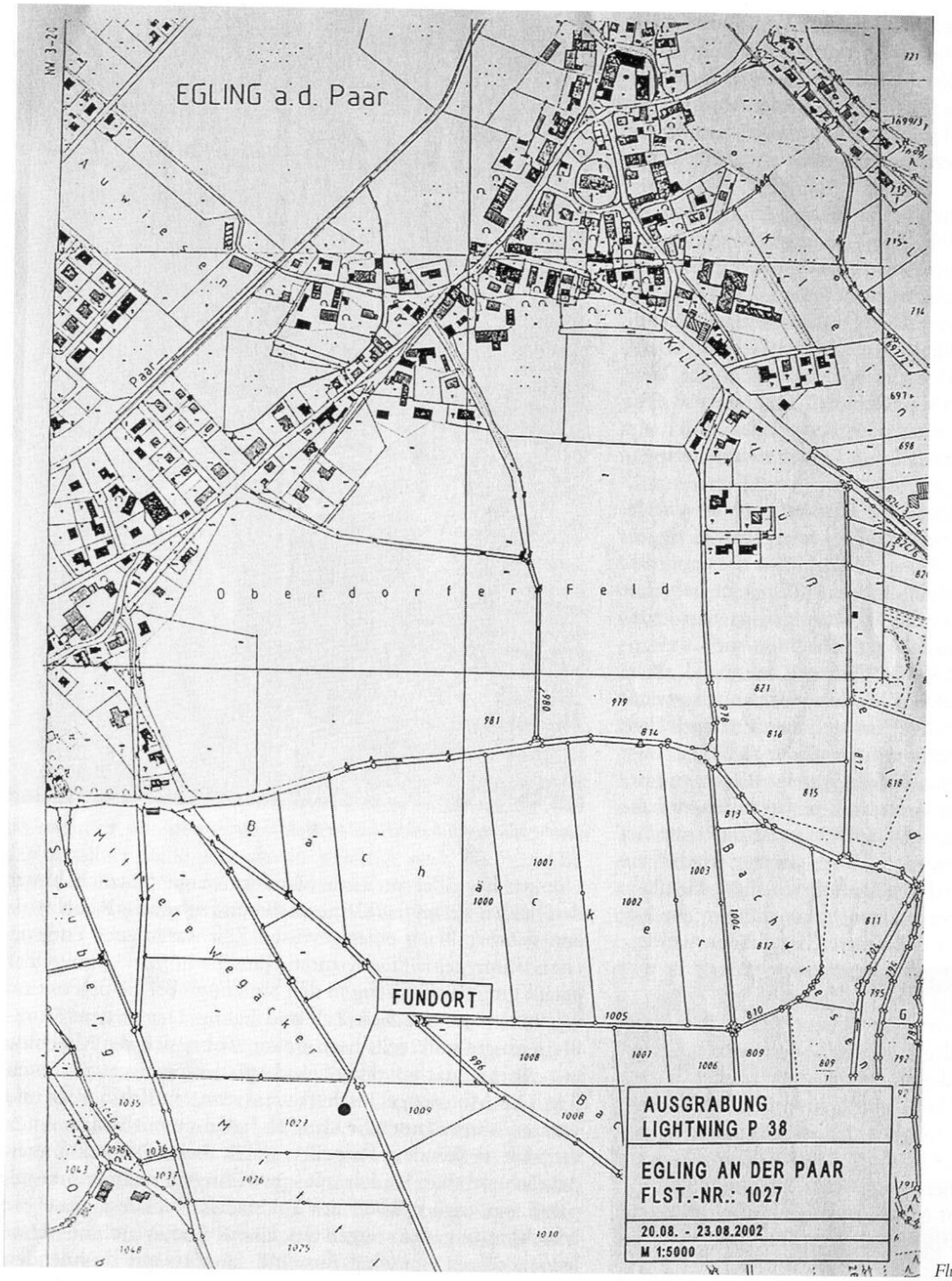
»Ich habe den Absturz von der ersten Entdeckung der Maschine bis zum Aufschlag auf dem Boden verfolgen können. Mein Standort war der so genannte Feldstadel in Zell, ein kleiner Ort, etwa 2,5 km südöstlich von Egling. Ich war damals 15 Jahre alt. Das in verschiedenen Veröffentlichungen angegebene Datum – 12. April 1944 – kann ich nicht bestätigen, da ich hierüber keine Aufzeichnung habe. Als Uhrzeit kann ich ›kurz vor Mittag‹ angeben, da in der Küche das Mittagessen vorbereitet wurde. Am Tag des Absturzes herrschte klares, wolkenloses, sonniges Wetter. Den ganzen Vormittag über und während der Zeit des Absturzes waren starke Luftangriffe durch Bomber östlich meines Standortes im Gange – also in Richtung Fürstenfeldbruck bzw. München –, was durch laute Detonationsgeräusche der Bomben hörbar war. Es war üblich, dass wir immer wieder mal den Himmel absuchten, um Flugzeuge zu entdecken. Bomber-Pulks der angreifenden B-17- oder B-24-Maschinen konnten diesmal nicht entdeckt werden, dafür aber die einzelne, sehr hoch fliegende P-38 Lightning. Die Maschine flog auf einem geradlinigen Kurs von Osten her kommend Richtung Westen in sehr großer Höhe über meinen Standort hinweg. Wegen der großen Höhe war zunächst kein Motorengeräusch hörbar, auch waren keine sonst üblichen Kondensstreifen sichtbar. Meine damalige Schätzung der Höhe der Maschine lag bei 5000 bis 6000 Meter. Trotz der großen Entfernung war sie als P-38 Lightning erkennbar, da diese Doppelrumpfausführung von der Ferne eine Art quadratisches Profil abgibt.



Grabungsfläche, von S nach N, in der Mitte Cockpitbereich Foto: Focus

Unmittelbar über meinem Standort waren plötzlich hinter den beiden Rümpfen kleine weiße und schwarze Rauchwolken sichtbar. Nach einer gewissen Zeit waren auch entsprechende unregelmäßige Knattergeräusche hörbar. Unmittelbar darauf ging das Flugzeug in den Sturzflug über. Seine Position war nun etwa zwischen Zell und Egling. Der weitere Sturzflug erfolgte senkrecht nach unten, wobei sich die Maschine um die Längsachse drehte und spiralenförmig nach unten flog. Die Motorengeräusche waren jetzt deutlich hörbar und wurden immer lauter. Es klang als liefen sie mit Vollgas. Auch die sich drehenden Propeller waren beim Näherkommen deutlich sichtbar. Da ich mit einem Angriff rechnen musste, nahm ich an der Wand des Feldstadels Deckung, ohne die Maschine aus den Augen zu lassen. Die Maschine setzte jedoch seinen Sturzflug fort und rammte mit dröhnenden Motoren und hoher Geschwindigkeit vor meinen Augen senkrecht in den Boden. Es gab eine riesige Explosion einhergehend mit einer schwarzen Rauchwolke. Ich suchte den Himmel nach weiteren Flugzeugen bzw. einem Fallschirm ab, jedoch ohne Ergebnis. Ich rannte mit Freunden zur Absturzstelle. Wir sahen den tiefen Krater, in dem noch Feuer brannte, und viele herumliegende Bruchstücke, die z.T. auch noch brannten. Insbesondere erinnere ich mich noch an verbogene Propellerblätter, Sauerstoffflaschen und einen Turbolader. Fazit: Nach meinem damaligen Verständnis handelte es sich um einen Begleitjäger der im Raum München operierenden Bomber, der dort angeschossen wurde und dessen Pilot verwundet wurde oder anderweitig ohnmächtig war, was zum Absturz führte.«

Diesen Augenzeugenbericht verfasste Rudolf Gürtler am 11. Februar 2003. Er deckt sich weitgehend mit weiteren mündlichen Augenzeugenberichten.



Flurplan M 1:5000

Untersuchung und Auswertung

Die menschlichen Überreste, an die 100 Knochenteile von unter 1 Zentimeter bis 14 Zentimeter Länge, wurden an Herrn Kriminalkommissar Rupert Kramer am 20. August zur weiteren Untersuchung übergeben. David Roath, Director United States Army Memorial Affairs Activity Europe, nahm am 22. August alle sterblichen Überreste entgegen, dazu waren auch noch die am 21. August gefundenen Knochenteile gekommen. David Roath und sein Team sichteten das gesamte Fundgut, fotografierten Teile und registrierten für die spätere Dokumentation die wichtigsten Objekte. Einige Belegstücke, besonders solche, die für die Identifikation des Flugzeugtyps wichtig waren, hat er verpackt und mitgenommen.

Es blieben noch viele Groß- und Kleinteile übrig. Sie wurden später gewaschen und sortiert.

Das angefallene Erdreich wurde gesiebt und dabei konnten noch viele Kleinteile entdeckt werden. Einige auf diese Weise noch gefundene Objekte wurden am 21. Oktober 2002 an Douglas Baty, US Army, übergeben. Ein Propellerblatt ging an den Grundeigentümer Braumüller, das andere wurde dem Dorfmuseum überlassen und Teile des Motors blieben in der Landmaschinenwerkstatt Berchtold, wo alle Fundstücke während und nach der Grabung gelagert worden waren.

Der verbleibende Rest der Wrackteile wurde auf drei Paletten im Fliegerhorst Penzing untergebracht. Von dort haben ein Redakteur und ein Kameramann von »Daily Mirror« den Transport nach England übernommen und übergaben die Relikte der Lightning an einen fliegerischen Traditionsverein in Mount Farm, von wo Warby gestartet und nicht mehr zurückgekehrt war.

Am 16. August 2003 erhielt Luftwaffenattachée John Molo-

ney, Britische Botschaft Berlin, eine angekohlte Filmrolle zur weiteren Untersuchung.

Eine abschließende Wertung aller Funde und Befunde machte es immer sicherer, dass es sich bei dem am 12. April 1944 abgestürzten Fugzeug nur um die Aufklärungsversion Lockheed Lightning P-38 F5B und den Piloten Warby handeln kann. Wichtige Belege dafür sind:

1. Fehlende Waffen, dafür aber Kameras und eine großformatige Filmrolle.
2. Blaue Bemalung an einigen Wrackteilen, die nur bei Aufklärungsflugzeugen dieses Typs an der Unterseite aufgetragen war.
3. Ort und Zeit passen zu der am 12. April 1944 in Mount Farm Airbase, England gestarteten Lightning.
4. Captain Carl Chapman begleitete Warby in einer Maschine gleichen Typs.
5. Im Raum München hat er zum verabredeten Zeitpunkt keinen Funkkontakt mit Warby bekommen.
6. Chapman kehrte am selben Tag nach Mount Farm zurück. Warby galt seither als vermisst.
7. Eine Batterie der 26. Flak-Division meldete an diesem Tag einen Treffer einer Lightning.
8. Weitere Flakstellungen im Augsburger Raum gaben an diesem Tag Schüsse auf eine Lightning ab.
9. Director David Roath, United States Army Memorial Affairs Activity Europe, legte dazu ein umfangreiches Memorandum vor, das alle Untersuchungen in folgendem Satz zusammenfasste: »Based on evidence of historical reports, on-site investigations, and aircraft artifacts the skeletal remains associated with this crash site are believed to be the remains of Wg Cdr Warburton.« Das umfangreiche Memorandum legte David Roath am 11. Dezember 2002 im Beisein des Bürgermeisters Wörl, zweier Ausgräber, eines Augenzeugen und englischer Fernsehreporter vor.

Professor Dr. Pankraz Fried bringt die Würdigung dieser Ausgrabung kurz und prägnant zum Ausdruck: »Es war eine humanitäre Tat im Sinne christlicher Nächsten- und Feindesliebe, die auch zur Völkerverständigung nach den schrecklichen beiden Kriegen beiträgt.«

Die gleiche Dokumentation erhielt Ende November das Britische Verteidigungsministerium (MoD) und die Royal Air Force (RAF). Die britischen Medien waren darauf hin voll von Berichten über ihren Kriegshelden Warby. Die deutschen Medien haben am 16. Dezember 2002, allen voran FOCUS, von der Ausgrabung in Egling und auch von dem Untersuchungsergebnis berichtet. Nach 58 Jahren wurde damit der dramatische Absturz des englischen Fliegerhelden weitgehend geklärt, um den sich im Laufe der Jahre so manche Gerüchte rankten.

Ehrenvolle Bestattung

Für die noch lebenden Angehörigen und Freunde war es nach vielen Jahren der Ungewissheit ein Trost, als ihr Adrian Warburton im alliierten Soldatenfriedhof Dürnbach bei Gmund am Tegernsee mit allen militärischen Ehren und mit internationaler Beteiligung am 14. Mai 2003 bestattet werden konnte. Seine hoch betagte Witwe war aus Australien angereist, um an seinem Grab tief bewegt Abschied zu nehmen. Am Vorabend hat sie bei einer Pressekonferenz den Medien berichtet, dass sie nach der Eheschließung mit Warby nur einige Tage zusammengelebt habe, dann musste er in den Krieg ziehen.

Am Ostermontag, dem 12. April 2004, am 60. Jahrestag des Absturzes zelebrierte der ehemalige Bischof von Regensburg, S. E. Manfred Müller, in St. Vitus in Egling einen Versöhnungs- und Friedensgottesdienst. Bischof Manfred Müller war es ein Herzensanliegen, an den hier abgestürzten Aufklärungspiloten zu gedenken. Als siebzehnjähriger Gymnasiast war er 1944 in Augsburg Flakhelfer. Es kann sein, dass seine Batterie die Lightning so getroffen hat, dass sie wenig später südlich von Egling zerschellte. In seiner Predigt ging Bischof Müller auf seine damaligen Erlebnisse und Beobachtungen ein und schilderte den Dienst der Gymnasiasten an den Kanonen der Flugabwehr. Aus heutiger Sicht dürfe es aber kein Freund-Feind-Denken mehr geben, sondern es müsse eine Versöhnung der Völker erreicht und ein dauerhafter Friede erhalten werden.

Anmerkungen:

[1] Kriegstagebuch des OKW 1944–1945 I, S. 968f. – Vgl. *Jörg Friedrich:* Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940–1945. München [2]2002.

[2] 20. 12. 2000: Schreiben von *Frank G. Dorber* an das Matrikelamt der Erzdiözese München-Freising.

Nachtrag:

Hans Grimminger aus Augsburg hat über Adrian Warburton reichliches Material gesammelt und hatte im Jahr 2000 bereits vor, in Egling zu graben. Diese Grabung kam aber aus verschiedenen Gründen nicht zustande. Seine Erkenntnisse teilte er Frank Dorber mit, der sie auswertete und weitergab. Dies erfuhren die Ausgräber P. Fried und A. Huber erst beim Zusammentreffen 2003 bei der Beerdigung Warbys in Dürnbach bei Gmund am Tegernsee. – Auf die Ausgrabung bezieht sich das Werk von *Tony Spooner:* Warburton's War. [3]2003, S. 183–187 und S. 201–205. Die Leistung der Ausgräber wird dankbar gewürdigt.

Anschrift des Verfassers:
Dr. Anton Huber, Schanzwiese 34, 86899 Landsberg am Lech

Projekt: Nachkriegsgeschichte Stadt und Landkreis Dachau

Von Kreisheimatpfleger Dr. Norbert Göttler

Am 30. April 1945 übernahm das 180. US-Infanterieregiment die Militärregierung über den Landkreis Dachau. Sie berief Dr. Heinrich Kneuer zum Landrat, sein Stellvertreter wurde Dr. Josef Schwalber. Gleichzeitig wurden in den Gemeinden neue Bürgermeister ernannt. Militärkommandant über die Stadt Dachau war Captain Malcom A. Vendig. Er setzte zunächst Dr. Josef Linmaier, später Dr. Josef Schwalber zum Bürgermeister ein, Stellvertreter wurde der Widerstandskämpfer und ehemalige KZ-Häftling Georg Scherer. Mit diesen personellen Vorgaben begann die »Stunde Null« des Landkreises Dachau. In den darauf folgenden Monaten und Jahren hatten die Bewohner des Landkreises Entwicklungen zu bewältigen, die aus den Trümmern des Dritten Reiches und des Zweiten Weltkrieges ein wirtschaftlich und politisch stabiles Verwaltungsgebiet schaffen sollten.

Während Literatur über das Thema »Dachau und das Dritte Reich« zu Recht in ausführlicher und vielfältiger Weise vorliegt, ist die Geschichte des Landkreises zwischen den Jahren 1945 und 1949 bisher wenig beleuchtet. Dies zu verändern,