

Geheimnisse um Antarktika
Thomas Ritter

Seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts machten die Sichtungen unbekannter U-Boote Schlagzeilen. Insbesondere vor den skandinavischen Küsten wurden die fremden U-Schiffe derart häufig gesichtet, dass von dem Phänomen weltweit Kenntnis genommen werden musste.

Hubschrauber und Patrouillenboote der schwedischen Marine suchen ununterbrochen nach einem U-Boot, das vor der Hauptstadt Stockholm in die Küstengewässer eingedrungen war. (Goslarsche Zeitung, 20.9.80)

Ein U-Boot unbekannter Nationalität ist in den Territorialgewässern südöstlich von Stockholm gesichtet worden. Es war der vierte Zwischenfall in diesem Jahr. (WAZ, 6.6.81)

Um diese Eindringlinge zu stellen und zum Auftauchen zu zwingen, setzte die schwedische Marine zahlreiche u-Boot-Jäger, aber auch Flugzeuge und Hubschrauber. Doch selbst der Einsatz von Wasserbomben vermochte die fremden U-Boote nicht zu vertreiben. Sie hielten sich tagelang in den schwedischen Hoheitsgewässern auf, und verstanden es immer wieder, ihren Verfolgern unerkannt zu entweichen.

Am 28. Oktober 1981 tauchte dann ein unbekanntes U-Boot vor Südschweden auf, das nahe der Marine Basis Karlskrona auf einer Sandbank strandete. Die Identität des Eindringlings wurde nun rasch aufgeklärt. Es handelte sich um das sowjetische U-Boot 137. Waren die bisherigen Zwischenfälle mit fremden U-Booten den Medien allenfalls eine Kurzmeldung wert, so gelangte dieser Fall rasch in die Schlagzeilen. Doch nach wenigen Tagen und einigen diplomatischen Kontakten zwischen Schweden und der Sowjetunion wurde U 137 von der schwedischen Marine aus seiner misslichen Lage befreit und in internationalen Gewässern freigegeben. Nach den vorangegangenen rücksichtslosen angriffe gegen die fremden U-Boote erschien das Verhalten der schwedischen Seite als ungewöhnlich kooperativ. So ist es nicht verwunderlich, dass recht bald kritische Journalisten und argwöhnische Forscher die Meinung äußerten, der Zwischenfall sei eine gelungene Inszenierung gewesen, um die wahre Identität der unantastbaren U-Boote zu verschleiern. Weder die Sowjetunion noch die NATO hatten in der damaligen Situation Veranlassung, derart massiv und dauerhaft die schwedischen Hoheitsgewässer zu verletzen.

Bei den Sichtungen unbekannter U-Boote handelte es sich nicht um Ausnahmefälle, sondern um fast alltägliche Erscheinungen. Trotz des diplomatischen Abkommens, das zwischen Schweden und der UdSSR nach dem Vorfall mit U 137 abgeschlossen worden war, kamen die unbekanntes U-Boote mit schöner Regelmäßigkeit wieder.

"U-Boote tauchen vor den Schären": Fast jede Woche werden die Schweden daran erinnert, daß ihr neutrales Land eines der bevorzugten Gebiete für die militärische Aufklärung durch fremde Mächte sind. Wasserbomben haben bis jetzt nicht geholfen. (Ruhrnachrichten, 9.9.82)

Im Oktober 1982 gelang es der schwedischen Marine jedoch, eines der fremden U-Boote in einer spektakulären Aktion einzukreisen.

Kaum ein Entrinnen aus dem eisernen Griff der schwedischen Marine: „Seehund“ und Fangnetze stoppen die Flucht des mysteriösen U-Bootes... Schwere U-Boot-Jagdhubschrauber schweben in der weitverzweigten Schärenwelt, wo Wasser und Land pausenlos ineinander übergehen, Wasserbomben detonieren, dann werden erneut die Schleppwasserhorchgeräte hinuntergelassen – der Nervenkrieg gegen das fremde U-Boot, das in 30 Metern Tiefe verharret, dauerte gestern schon sechs Tage. Die beiden einzigen Fluchtwege aus diesem Labyrinth sind abgesperrt, starke Drahtnetze verschließen die Ausgänge, die schwedische Marine hat ihr eigenes U-Boot „Seehund“ an den nördlichen Ausgang kommandiert, Taucher liegen auf Schlauchbooten in Bereitschaft, mit Echoloten wird der Grund der Ostsee durchkämmt (Ruhr-Nachrichten, 7. Oktober 1982).

Auch bei der Verfolgung dieses U-Bootes wurden Wasserbomben eingesetzt. Konventionelle U-Boote würden durch solche Bomben sogar auf offener See und in größerer Tiefe vernichtet oder zumindest schwer beschädigt. Doch bei den unbekanntem U-Booten zeigten diese Waffen keinerlei Wirkungen.

Am 1.10. kreiste die schwedische Marine ein fremdes Geister-U-Boot ein. Dicke Stahlnetze versperren den Weg. Keine Reaktion auf Wasserbomben. (Ruhrnachrichten, 7.10.82)

Doch das fremde U-Boot hatte noch andere ungewöhnliche Eigenschaften.

Froschmänner brachten ein magnetisch haftendes Horchgerät bei dem fremden U-Boot an, welches jedoch nach dem Einschalten seines Antriebs, 20 Minuten später wieder abfiel. (Bild Zeitung, 8.10.82)

Die am Rumpf des „Geister-U-Bootes“ angebrachte magnetische Sonde fiel wieder ab, als das Boot seine Antriebssysteme in Gang setzte. Hier dürfte es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen völlig neuartigen elektromagnetischen oder antimagnetischen Antrieb handeln. Natürlich spekulierten selbsternannte „Experten“ darüber, ob wieder ein sowjetisches U-Boot in schwedische Gewässer eingedrungen sei. Dabei hatten sie doch ein Jahr zuvor Gelegenheit gehabt, sowjetische U-Boot Technik auf der Sandbank vor Karlskrona zu studieren, auf die U 137 aufgelaufen war.

Es wurde jedoch auch der Verdacht geäußert, das es sich bei dem unbekanntem Schiff um ein deutsches U-Boot handeln könne. Die Bundesmarine zeigte sich von dieser These recht betroffen. Doch bei dem unbekanntem Eindringling konnte es sich allein schon deshalb nicht um ein deutsches U-Boot handeln, weil alle U-Boot Einheiten der Bundesmarine zum Schutz vor Minen aus antimagnetischem Stahl erbaut wurden. Die erwähnte Magnetsonde hätte am Rumpf eines solchen U-Bootes nie haften können.

Nach zwei Wochen wurde ersichtlich, dass der Kampf gegen das fremde Boot aussichtslos war. Nach drei Wochen dann war das unbekanntem U-Boot schließlich verschwunden und am 26. Oktober wurde die Jagd auf den Eindringling offiziell beendet.

Die unbekanntem U-Boote kehrten freilich mit schöner Regelmäßigkeit wieder an Schwedens Küsten zurück. Besonderes Interesse zeigten sie für die schwedische Marine Basis Karlskrona.

Auf der Jagd nach U-Booten setzt die schwedische Marine Raketen ein - Tag und Nacht nur noch auf U-Bootjagd. (FAZ, 2.5.83)

Stockholm stellt U-Boot Suche ein. Beobachter sprechen von einem unkontrollierbaren Verwirrspiel. Dem ging eine erfolglose zwölftägige Jagd voraus, ca. 400 KM nördlich von Stockholm. Nach Angaben hoher Offiziere haben die Eindringlinge, auf die ein Hagel von Wasserbomben niederging, eine völlig neue U-Boot-Technik verwandt, mit der Minen aus großer Entfernung gesprengt werden können. (Ruhrnachrichten, 11.5.83)

Mit Bomben gegen fremdes U-Boot: Die schwedische Marine hat die Jagd auf ein fremdes U-Boot, vor ihrer Basis Karlskrona, intensiviert. Der Verteidigungsstab bestätigte, daß am vergangenen Samstag Froschmänner unbekannter Nationalität, an einer Station der Küstenartillerie gesehen wurden. (Offenburger Tageblatt, 16.2.1984)

Belagerungszustand in der Karlskrona-Bucht: Nachdem dort Schiffe und Taucher seit drei Wochen ein USO jagten und auch fremde Froschmänner sichteteten, hat die Marineführung die Sicherheitsmaßnahmen drastisch verschärft. (Westfälische Rundschau, 7.3.84)

Doch nicht nur vor Schweden, sondern auch in den angrenzenden Gewässern waren die unbekanntem U-Boote aktiv.

Die dänische Marine hat im Isselfjord im Norden der Insel Seeland erfolglos nach einem U-Boot unbekannter Herkunft gejagt. (Westfälische Rundschau, 17.12.84)

Norweger suchen fremdes U-Boot. (Oberhessische Presse, 28.4.86)

Auch in fernen Gewässern machten die fremden Schiffe auf sich aufmerksam.

Neuseeland: Unbekanntes U-Boot gesichtet. (WAZ, 17.4.86)

Es verging kein Jahr, in dem nicht vor Skandinavien, insbesondere in schwedischen Hoheitsgewässern diese unbekanntes U-Boote gesichtet wurden. Ihre Identität konnte nie festgestellt werden.

Wieder fremde U-Boote in Schweden - Russen können es nicht gewesen sein. (FAZ, 25.10.86)

Von Juli bis August 86 drangen 15 mal fremde U-Boote in Schwedens Gewässer ein. Die Nationalität konnte nie festgestellt werden. (Bild, 21.10.86)

Schweden wieder auf U-Bootjagd (Oberhessische Presse, 3.7.87)

Schwedens vergebliche Jagd nach Unterseebooten - Fotos, Geräusche und Augenzeugen / Unzufriedenheit mit Streitkräften. (FAZ, 11.8.87)

Schweden droht mit der Versenkung fremder U-Boote. (Ruhrnachrichten, 22.12.87)

Diese Zeitungsmeldungen verdeutlichen, mit welcher rigoroser Härte insbesondere die schwedische Marine gegen die unbekanntes Eindringlinge vorging. Sie wurden mit Wasserbomben belegt und mit Raketen beschossen. In den Schären vor der schwedischen Küste tobte ein erbitterter Krieg gegen die fremden Boote, obwohl von ihnen nie eine Aggressionshandlung ausgegangen war. Doch das Phänomen dieser unbekanntes Schiffe schlug auch in politischen Kreisen hohe Wogen.

Neutralität in Gefahr: Gorbatschow besucht Schweden. "Von sowjetischer Seite, auch von Gorbatschow, hat der schwedische Staatsminister Carlsson zu hören bekommen, daß die Sowjetunion niemals ihre U-Boote in die schwedischen Schären schickt." (Dagbladet, 1.2.88)

Die Sowjetunion bot den Schweden sogar ihre Hilfe im Kampf gegen die unbekanntes U-Boote an

In den vergangenen Wochen wurden in den Stockholmer Schären mehr als 50 U-Boot-Granaten und Minen gegen fremde Eindringlinge zur Explosion gebracht. Russen schlagen vor, eine gemeinsame Flotteneinheit zu bilden, um die „verfluchten U-Boote aufzustöbern und zu versenken“, weil sie die Beziehungen zwischen den beiden Ländern gefährden. (Die Welt, 7.6.88)

Allein der Ton diese Pressemeldung verdeutlicht, wie blank die Nerven auf beiden Seiten lagen. Dies ist kein Wunder, wenn man bedankt, dass in all den Jahren die schwedische Marine trotz des Einsatzes modernster Waffen keines der fremden Boote vernichten oder zum Aufgeben bewegen konnte. Es gelang nicht einmal, diese unbekanntes U-Boote zu beschädigen.

Die fremden U-Boote sind real. Ihr Operationsgebiet reicht vom Pazifik bis in die Gewässer der Nord- und Ostsee. Die Identität jener Macht, welche die U-Boote lenkt, blieb bislang aber ebenso unbekannt, wie die Motive, die sie mit dem Einsatz dieser scheinbar unverwundbaren Schiffe verfolgt.

Kein Wunder, dass über die Herkunft der fremden U-Boote zahlreiche Gerüchte umlaufen. Vielleicht hilft hier die Vermutung der schwedischen Marine weiter, dass es sich bei den unbekanntes Schiffen um deutsche

U-Boote gehandelt haben könnte. Die Schweden müssen damit nicht Fahrzeuge der Bundesmarine gemeint haben, sondern können sich auch auf reichsdeutsche U-Boote bezogen haben, die gegen Ende des 2. Weltkrieges in einer großangelegten Absetzungsbewegung mit unbekanntem Ziel den Alliierten entkamen.

Historisch belegt ist die Flucht der beiden U-Boote U 530 und U 997 aus Kristiansund, die beide in Mar del Plata (Argentinien) im Sommer 1945 gestellt wurden – Monate nach der offiziellen Kapitulation. Nach den Aussagen von Karl Heinz Schaeffler, dem Kommandanten von U 997 handelte es sich bei der Fahrt dieser beiden U – Boote um eine ziellose Flucht, und nicht um eine geheime Aktion. Dennoch berichtete Schaeffler, dass er nach seiner Gefangennahme mehrfach intensiv nach dem Fluchtversteck Adolf Hitlers befragt worden sei. Demzufolge gingen die Alliierten noch im Sommer 1945 davon aus, dass Hitler rechtzeitig aus dem eingeschlossenen Berlin entkommen war, und sich in einem sicheren Versteck aufhielt.

Auch der französische Marinehistoriker Leonce Peillard erwähnt in seinem Buch „Geschichte des U-Boot-Krieges“ ein brisantes Detail:

„Tatsächlich verließen zwischen dem 1. April und dem 6. Mai 1945 etwa 60 dieser neuen U-Boote die deutschen Häfen mit Kurs nach Norden.“

Gemeint sind hierbei die mit einem verbesserten Antrieb ausgerüsteten U-Boote des Typs XXI, die in der letzten Kriegsphase frontreif wurden, und als sogenannte „Elektroboote“ die ersten wirklichen Unterwasserschiffe darstellten. Diese Boote konnten nahezu unbegrenzt unter Wasser operieren.

Erwiesen ist ebenfalls, dass die Wehrmacht bis zum Schluß des II. Weltkrieges um die Nordsee und um Norwegen kämpfte, vor allem, um die U-Boot Häfen zu sichern und einen Fluchtweg für die Bevölkerung der deutschen Ostgebiete offen zu halten, die vor der anrückenden Sowjetarmee fliehen mußten.

Auch die statistischen Angaben über den Einsatz der deutschen U-Boote legen die Vermutung nahe, dass eine größere Anzahl dieser Schiffe vor der Kapitulation entkommen sein könnten.

Das die Geschichte der Marine des III. Reiches heute zu den am besten dokumentiertesten Gebieten der Militärgeschichte gehört, ist das Verdienst von Karl Dönitz (1890 – 1981), dem Chef der U-Boot Flotte und seit 1943 Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine. Er gab am Ende des II. Weltkrieges den Befehl, keinerlei Kriegstagebücher, weder das der Seekriegsleitung noch das der U-Boot-Führung, zu vernichten. Dönitz war der Auffassung, die deutsche Marine habe ehrenvoll gekämpft und nichts zu verbergen. Nur diesem Befehl ist es zu verdanken, dass heute alle Tagebücher der Marine den historischen Forschungen zur Verfügung stehen.

Über die Anzahl der deutschen U-Boote am Ende des II. Weltkrieges liegen widersprechende Angaben vor. Professor Michael Salewski nennt in seinem dreibändigen Werk „Die deutsche Seekriegsleitung 1939 – 1945“ eine Zahl von 551 einsatzfähigen U-Booten im Februar 1945.

Der bereits erwähnte französische Marinehistoriker Peillard kommt in seiner „Geschichte des U-Boot Krieges“ auf insgesamt 404 U-Boote, die im Frühling des Jahres 1945 noch einsatzfähig waren.

Dönitz selbst nennt in seinem Buch „Zehn Jahre und zwanzig Tage“ für den Zeitraum von 1943 bis 1945 eine Anzahl von 595 neu produzierten U-Booten. Nach seinen Angaben umfasste die deutsche Marine während der Zeit von 1939 bis zum 8. Mai 1945 insgesamt 1.170 Boote. Davon kamen 863 zum Fronteinsatz und unternahmen eine oder mehrere Feindfahrten. Auf diesen Feindfahrten gingen 630 Boote verloren. Im Heimatgebiet beliefen sich die Verluste durch Feindeinwirkung (Bomben oder Minen) auf insgesamt 81 Boote. Weitere 42 Boote gingen durch Unfälle verloren. Bei der Räumung von Stützpunkten sowie zu Ende des Krieges wurden 251 Boote durch die eigenen Besatzungen gesprengt oder versenkt. Weitere 38 U-Boote wurden während des Krieges wegen Überalterungen oder nicht mehr reparierbarer Schäden außer Dienst gestellt. Insgesamt 11 U-Boote taten Dienst in den Streitkräften fremder Länder oder wurden in ausländischen

Häfen während des Krieges interniert. Nach der Kapitulation wurden 153 Boote in britische oder andere alliierte Häfen überführt.

Diese widersprüchlichen Aussagen belegen eindeutig, dass es tatsächlich möglich gewesen ist, U-Boote mit einer geheimen Mission als verschollen, selbstversenkt oder verunfallt zu führen.

Dönitz gibt in seinen eigenen Büchern jedoch keinen einzigen Hinweis auf eine Absetzung deutscher U-Boote. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der ehemalige Großadmiral seine Bücher nach zehnjähriger Haft unter vollkommen geänderten politischen und gesellschaftlichen Bedingungen verfasste. Noch im Jahr 1944 versicherte Dönitz in einer Ansprache vor U-Boot Fahrern:

„Die deutsche U-Boot Flotte ist stolz, ein irdisches Paradies, eine uneinnehmbare Festung für den Führer erbaut zu haben, irgendwo in der Welt.“

Dieses Zitat überliefert der israelische Schriftsteller und ehemalige Geheimagent Dr. Michael Bar-Zohar in seinem Buch „The Avengers“. Bar-Zohar hatte sich bereits mit einer Biographie über den ersten israelischen Ministerpräsidenten David Ben Gurion einen Namen gemacht, bevor er dieses Buch verfasste. Er schreibt darin weiter:

„Im März 1945 wurde dem State Department in Washington ein ausführlicher Bericht unterbreitet, in dem es hieß: ‚Das Nazi-Regime hat genaue Pläne für die Verfolgung seiner Doktrin und der Herrschaft Nach dem Krieg. Einige dieser Pläne sind schon zur Wirkung gelangt.‘“

Möglicherweise haben sich im Mai 1945 außer U 530 und U 997 noch zahlreiche weitere U-Boote aus Norwegen abgesetzt. War ihr Ziel die von Dönitz erwähnte „uneinnehmbare Festung“? Wo könnte sie sich befinden? Bei dem Versuch der Beantwortung dieser Frage gerät man rasch in ein Gewirr aus Tabus und Spekulationen. Eine beliebte Hypothese gesteht den geflohenen Repräsentanten des III. Reiches eine geheime, unterirdische Basis in der Antarktis zu.

Die Ursache dieser Spekulation ist die im Jahr 1938 mit dem Flugzeugmutterschiff „Schwabenland“ durchgeführte deutsche Expedition in antarktische Gewässer, bei der zahlreiche neue geographische Erkenntnisse gewonnen worden. Auf diese legendenumwobene Operation, die von der Deutschen Forschungsgesellschaft in Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa durchgeführt wurde, soll hier näher eingegangen werden.

In den ersten Dezennien des 20. Jahrhunderts war die Erforschung der Antarktis in vollem Gange.

Bereits 1929 entdeckte die norwegische Expedition unter Kapitän Hjalmar Riiser-Larsen den antarktischen Kontinentalrand im atlantischen Sektor. Das Gebiet wurde nach der norwegischen Königin Maud (1869-1938) benannt.

Noch vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges richtete die Deutschen Forschungsgemeinschaft die "Deutsche Antarktische Expedition 1938/39" aus. Zum Expeditionsleiter wurde Alfred Ritscher berufen, Kapitän des Flugzeugmutterschiffes "Schwabenland" war Alfred Kottas.

Mitte November 1938, als die Vorbereitungen für eine Antarktis-Expedition in vollem Gange liefen, kam der amerikanische Antarktisforscher Richard Evelyn Byrd, auf Einladung der Deutschen Forschungsgesellschaft nach Hamburg. Dort führte er in der Urania vor 82 Personen einen Antarktisfilm vor. Ein Großteil der Anwesenden waren Mitglieder der Deutschen Expedition und nutzten die Filmvorführung als Vorbereitung auf ihren Antarktisaufenthalt.

Am 14. Januar 1939 erklärte Norwegen das Gebiet zwischen 20 Grad West und 45 Grad Ost zu seinem Hoheitsgebiet. Hintergrund dieses Anspruchs waren wirtschaftliche Interessen, insbesondere im Bereich des Walfanges.

Da nun das Zielgebiet der deutschen Expedition in diesem Sektor lag, wies die deutsche Reichsregierung den norwegischen Anspruch zurück. Dies wurde auch auf eine entsprechende Anfrage hin durch das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland bestätigt, die im folgenden wiedergegeben wird:

„Das frühe deutsche Reich hat Gebietsansprüche in der Antarktis nicht erhoben, und zwar auch nicht in Bezug auf das von der deutschen Antarktis-Expedition 1938/39 entdeckte Gebiet Neu-Schwabenland. Einer norwegischen Erklärung vom 14. Januar mit der ein größeres Gebiet in der Antarktis unter Einbeziehung von Neuschwabenland in Anspruch genommen wurde, hat die Reichsregierung am 23. Januar 1939 widersprochen und sich „bezüglich des Gebietes die volle Handlungsfreiheit vorbehalten, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechts ergibt“. Konkrete Ansprüche auf das fragliche Gebiet hat das deutsche Reich allerdings weder damals noch später erhoben. Die Bundesregierung hat lediglich im Jahre 1952 das auf die Tatsache der Entdeckung gestützte Recht zur geographischen Namengebung für Neuschwabenland ausgeübt“.

Im Herbst 1938 wurde das Flugzeugmutterschiff „Schwabenland“ in Hamburg für eine Expedition in die Antarktis ausgerüstet. Diese umfangreichen Vorbereitungen sollen die enorme Summe von 1 Mio. Reichsmark verschlungen haben. Die „Schwabenland“ verließ den Hafen von Hamburg am 17.12.1938 und erreichte die Antarktis am 19.01.1939 bei 4° 15'W und 69° 10'S.

Diese Expedition sollte durch Flugerkundung und luftphotogrammetrische Aufnahmen zur Erforschung des antarktischen Kontinentes beitragen. Zu diesem Zweck wurde das Flugzeugmutterschiff am Rande der Antarktis im südatlantischen Ozean stationiert. Mit Hilfe von Dampfkatapulten konnten Flugboote von Bord der „Schwabenland“ zu Aufklärungsflügen starten. Diese fortschrittliche Technik fand bereits seit 1934 bei der Lufthansa für den Postverkehr mit Südamerika Verwendung. Die „Schwabenland“ gehörte dem Luftfahrtunternehmen und war von der Deutschen Forschungsgesellschaft für die Antarktisexpedition gechartert worden.

Von Bord der "Schwabenland" starteten die beiden Flugboote „Boreas“ und „Passat“ vom Typ "Dornier-Wal" zu Bildflügen. Zwischen dem 20. Januar und 3. Februar 1939 wurde ein Teilstück der Antarktis von ca. 13 Grad West bis 22 Grad Ost beflogen. Mit mehr als 11.000 Aufnahmen gelang die fotografische Erfassung eines ca. 360000 km² gossenen Gebietes, in dem die Expeditionsteilnehmer auch ausgedehnte Gebirgsketten entdeckten.

Das gesamte Gebiet erhielt den Namen Neuschwabenland. Dies ist auch heute noch die offizielle geografische Bezeichnung der Küsten- und Gebirgsregion im engeren Sinn. Ferner wurden für die Gebirgsmassive eine Reihe von deutschen Namen vergeben: Wohlthatmassiv, Mühlig-Hofmann-Gebirge und Ritscherland. Es waren allesamt Expeditionsteilnehmer, die hier als Namensgeber Pate standen. Während eines der letzten Flüge wurde eine noch erstaunlichere Landschaft gefunden, die auf halbem Wege zwischen dem Wohlthat-Massiv und den Eisklippen der Küste liegt. Ihr Entdecker war der Flugkapitän Schirmacher. Daher trägt sie noch heute den Namen „Schirmacheroase“.

Die beiden Expeditionsteilnehmer Ing. Ass. Siewert und Schiffszimmermann Wehrend sollen berichtet haben, daß sie auch noch nach der Beendigung der Expedition weiterhin auf der „Schwabenland“ Dienst taten und ihr Schiff im vierteljährlichen Rhythmus zwischen Neuschwabenland und Heimathafen pausenlos pendelte, um Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern. Dazu sollen Gleisanlagen und Loren, aber auch eine riesige Fräse gehört haben, mit der es möglich gewesen sei, Tunnelsysteme ins Eis zu bohren.

Diese Aussagen begründeten wohl neben dem bereits genannten Zitat von Großadmiral Dönitz die Legende einer Absetzung reichsdeutscher Streitkräfte in die Gefilde der Antarktis. Eine weitere Ursache für die Bildung einer solchen Legende war sicherlich die nach dem Ende des 2. Weltkrieges von den Amerikanern in der Antarktis mit großer Geheimhaltung und recht fragwürdigen Ergebnissen durchgeführte „Operation Highjump“, die paramilitärischen Charakter trug.

Das Ziel dieser Operation war zum einen die Erprobung von militärischem Gerät und Mannschaften unter polaren Bedingungen. Damit wollte das amerikanische Oberkommando am Beginn des Kalten Krieges offenbar britische Erfahrungen aus der Schlacht um Norwegen prüfen und vervollkommen. Von wissenschaftlicher Seite ging es um die Untersuchung der tiefgreifenden Veränderungen an der Schelfeisküste in der Bay of Whales (Ross Sea).

Die im Winter 1946/47 durchgeführte Expedition „Highjump“ sah vor, daß der Expeditionskonvoi, bestehend aus zahlreichen Schiffen und Flugzeugen, sich in drei Gruppen teilte. Leiter der sogenannten Mittelgruppe war der erfahrene Polarforscher Admiral Byrd. Er sollte die Scott-Inseln ansteuern und in Little America eine Basisstation samt Flugfeld errichten, damit von dort aus Erkundungsflüge in das Innere der Antarktis durchgeführt werden konnten. Währenddessen sollten die Ost- und die Westgruppe Erkundungen entlang der antarktischen Küste unternehmen. Am 21.01.1947 erreichte der Expeditionskonvoi die Antarktis. Am 13. Februar begannen die Aufklärer der Byrd-Gruppe mit den Flügen in das Innere des lebensfeindlichen Kontinentes. Doch die Natur stellte sich gegen Admiral Byrd und seine Crew. Schon 3 Wochen später, am 03.03.1947, musste der Expeditionsleiter den Abbruch des Unternehmens anordnen, da mehrere Flugzeuge spurlos verschwunden waren. Der Rückzug erfolgte aufgrund der sich ständig verschlechternden meteorologischen Bedingungen so überhastet, daß neun Flugzeuge im ewigen Eis zurückgelassen werden mußten.

An der Operation Highjump nahmen insgesamt 13 amerikanische Schiffe teil, darunter Flugzeugträger, Zerstörer, Eisbrecher, ein U-Boot sowie 15 schwere Transportflugzeuge und Fernaufklärer. Einer der Piloten dieser Maschinen war Leutnant D. Bunger. Er sah als erster jene Landschaft, die heute seinen Namen trägt - die „Bunger-Oase“. Sie gilt als eine der eigentümlichsten und schönsten Landschaft in der Antarktis. Die Bunger-Oase ist selbst für polare Verhältnisse ungewöhnlich schwer zugänglich. Obwohl sie von der Küstenlinie nicht allzu weit entfernt liegt und mit fast 200 km² Fläche eigentlich nicht übersehen werden kann, wurde sie durch die Amerikaner erst während der „Operation Highjump“ entdeckt. Die Bunger-Oase ist eisfrei und weist durch eine erhöhte Strahlungsbilanz des freiliegenden Gesteins im Vergleich zur Umgebung ein sehr mildes Mikroklima sowie mehrere Süßwasserseen auf.

Doch zurück nach Neuschwabenland, dass die Amerikaner während der „Operation Highjump“ nicht betreten.

Während der norwegischen Antarktisexpedition 1956-60 jedoch wurde das Gebiet topographisch neu aufgenommen erhielt nun norwegische Bezeichnungen. Im Ergebnis entstand die Kartenserie "Dronning Maud Land 1 : 250 000".

Im Jahr 1961 errichtete die Sowjetunion in der Region der Schirmacheroase auf dem Schelfeis die Forschungsstation Lasarev. Später wurde die Station in die Schirmacheroase selbst umgesetzt und erhielt den Namen Novolasarevskaja. Aufgrund eigener photogrammetrischer Aufnahmen wurde eine Kartenserie im Maßstab 1 : 100 000 aufgelegt.

1976 erbaute die DDR dann in unmittelbarer Nähe von Novolasarevskaja die Station "Georg Forster", welche als Ausgangsbasis für umfangreiche geophysikalische, glaziologische, meteorologische und geodätische Forschungen in der Schirmacheroase selbst sowie in den südlich gelegenen Gebirgsketten des Wohlthatmassivs diente. Diese Station wurde 1996 aus Kostengründen geschlossen und komplett abgebaut.

Seit 1981 betreibt Indien im Gebiet der Schirmacheroase eine eigene Antarktisforschung. Im Jahr 1983 wurde die Schelfeisstation Dakshin Gangotri aufgebaut, die später aufgrund der beträchtlichen Akkumulationsraten aufgegeben werden mußte. 1989 wurde in der Schirmacheroase, etwa drei Kilometer von Novolasarevskaja entfernt, die neue Station Maitri errichtet.

Entgegen landläufiger Meinung ist die Antarktis im Gebiet von Neuschwabenland inzwischen recht gut erforscht. Noch keiner der dort tätigen Wissenschaftler hat von der Begegnung mit irgendwelchen reichsdeutschen Einheiten berichtet.

Außerdem stellt sich bei einem solch umfangreichen Unternehmen wie der erwähnten Absetzung reichsdeutscher Einheiten immer auch die Frage nach der Logistik und der dauerhaften Versorgung einer solchen geheimen Basis. Auch das beste U-Boot benötigt irgendwann einmal die Überholung in einer Werft. Die Besatzungen brauchen Proviant, und auch die Entsorgung des Abfalls muß geregelt werden. Ferner ist noch nicht bewiesen, dass der Mensch dauerhaft ohne seine natürliche Umwelt lebensfähig ist. Das vor wenigen Jahren diesbezüglich durchgeführte Experiment „Biosphäre 2“ ist gescheitert. Bei diesem Experiment wurde noch nicht einmal berücksichtigt, wie sich der anhaltende Entzug des natürlichen Lichtes auf den menschlichen Körper und auch auf die psychische Verfassung auswirkt.

Eine unterirdische Basis in der Antarktis erscheint unter diesen Umständen äußerst unwahrscheinlich. Tatsächlich entsprang diese Legende der Phantasie des chilenischen Schriftstellers und Philosophen Miguel Serrano, der als Begründer des „esoterischen Hitlerismus“ gilt. Serrano ging es vordergründig um eine nachträgliche Mystifizierung der Person Adolf Hitlers, in dem er die Inkarnation schicksalhafter Mächte sah. Doch vielleicht lenkte Serrano mit seiner These um die Absetzung in die Antarktis auch bewußt vom wirklichen Standort der „uneinnehmbaren Festung“ ab?

In Südamerika hatten die nationalsozialistischen Ideen zahlreiche Sympathisanten gefunden. Auch der damals in Argentinien regierende Präsident Perron zeigte sich diesem Gedankengut durchaus aufgeschlossen. Im Gegensatz zu Serranos Legenden von einer Basis im ewigen Eis der Antarktis gibt es für eine Absetzung nach Südamerika durchaus handfeste Indizien. So zeigen Aufnahmen einer argentinischen Tageszeitung vom September 1946 deutsche U-Boote, die in der Mündung des Rio de la Plata vor Anker liegen. Es handelt sich dabei wohlgerne nicht um U 530 und U 997, die im Jahr zuvor bei Mar del Plata aufgebracht worden waren, sondern um andere Einheiten.

Bereits vor dem Ausbruch des II. Weltkrieges war es der Reichsregierung und dem RSHA gelungen, in Argentinien, Uruguay, Chile und Paraguay bedeutende Ländereien zu erwerben. Auch heute noch befinden sich in Argentinien Flächen von der Größe des Freistaates Bayern in deutschem Eigentum. Eine Absetzung von U-Booten der deutschen Marine nach Südamerika ist auch deshalb wahrscheinlich, weil die Zufluchtsländer, insbesondere Argentinien unter Perron bereits in den Jahren des Krieges ein Interesse am Erwerb von deutscher Technik und Technologie bekundet hatten.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass amerikanische Militärs in den Jahren 1941 bis 1943 davon ausgingen, dass Deutschland im Fall einer Invasion auf dem amerikanischen Kontinent zunächst Süd- und Mittelamerika unter seine Kontrolle bringen würde, um dann über Mexiko von Süden aus in die USA vorzustoßen. Solche Pläne existierten zwar in Ansätzen im deutschen Generalstab, jedoch gelangten sie nie zur Ausführung.

Natürlich sind die fremden U-Boote, die heute gesichtet werden, mit Sicherheit nicht jene Einheiten, die sich im Jahr 1945 absetzten. Doch geht man davon aus, dass diese U-Boote damals in die Marine eines südamerikanischen Staates integriert wurden als Gegenleistung für ein Asyl der Besatzungen, so erscheint es durchaus möglich, dass die Schiffe im Verlauf der Jahrzehnte unter strenger Geheimhaltung kontinuierlich weiter entwickelt worden sind. Heute gehören sie mit Sicherheit zu den modernsten Unterseeschiffen, die derzeit in den Weltmeeren kreuzen.

Possendorf, 2001

Thomas Ritter

Literaturverzeichnis

Dönitz, Karl, Zehn Jahre und Zwanzig Tage, Athenäum, Bonn, 1958

Hanke, Helmut, Männer Planken Ozeane, Urania Verlag, Leipzig, Jena, Berlin, 1964

Kershall, Gaylord T. M. U-Boot-Krieg in der Karibik Verlag Mittler & Sohn, Hamburg, Berlin, Bonn, 1999

Lüdecke, C. Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluß Erich von Drygalskis, Berichte zur Polarforschung 185, 1995

Peillard, Leone, Geschichte des U-Boot Krieges, Wien, Berlin, 1970

Risi, Armin, Machtwechsel auf der Erde, Govinda Verlag, Neuhausen / Altenburg, 1999

Ritscher, A. et al. (1939): Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1939/39.- Ann. Hydrogr. u. Marit. Meteorol. 67, August-Beiheft. Darin: Übersichtstafel von dem Arbeitsgebiet der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-39: Neu-Schwabenland, 1:1.500.000 - 1. Ausgabe Mai/Juni 1939

Ritscher, A. (Hrsg.) (1942): Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 mit dem Flugzeugstützpunkt der Lufthansa A.G. M.S. "Schwabenland". Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse.- 1. Bd. Textteil, Bilder- und Kartenteil. Koehler & Amelang; Leipzig. Darin: Geßner, W.: Die deutschen luftphotogrammetrischen Arbeiten in Neu-Schwabenland. Teil II, A, 115-125. Vorläufige Übersichtskarte des Arbeitsgebietes der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Neu-Schwabenland 1:1.500.000.- Auswertung der Luftaufnahmen und kartographische Bearbeitung: Hansa Luftbild GmbH Berlin (Leitung H.Richter).1939.- 2. Ausgabe 1942. (nur teilweise Änderung der Höhenwerte gegenüber 1. Ausgabe vom Juni 1939).

Salewski, Michael, Die deutsche Seekriegsleitung 1935 – 1945, Verlag für Wehrwesen, München, 1975

Liste der Expeditionsteilnehmer der „Deutschen Antarktis-Expedition 1938 /1939“

Expeditionsleiter Kapitän: Alfred Ritscher

Kapitän des Schiffes: Alfred Kottas, DLH

Eislotse Kapitän: Otto Kraul

Schiffsarzt: Dr. Josef Bludau, NDL

Flugkapitän: Rudolf Mayr, Fuehrer der Dornier-Wales „Passat“, DLH

Flugzeugmechaniker: Franz Preuschoff, DLH

Flugfunker: Herbert Ruhnke, DLH

Luftbildner: Max Bundermann, Hansa Luftbild G.m.b.H.

Flugkapitän: Richard Heinrich Schirmacher, Fuehrer der Dornier-Wales „Boreas“, DLH

Flugzeugmechaniker: Kurt Loesener, DLH

Flugfunker: Erich Gruber, DLH

Luftbildner: Siegfried Sauter, Hansa Luftbild G.m.b.H.

I. Meteorologe: Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte, Hamburg

II. Meteorologe: Studienassessor Heinz Lange, R. F. W., Berlin
Techn. Assistent: Walter Krueger, R.f.W., Berlin
Techn. Assistent: Wilhelm Gockel, Marineobservatorium Wilhelmshaven
Biologe: Studienref. Erich Barkley, Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung)
Geophysiker: cand. Geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut, Leipzig
Geograph: Dr. Ernst Herrmann
Ozeanograph: cand. Phil. Karl-Heinz Paulsen
I. Offizier: Herbert Amelang
II. Offizier: Karl-Heinz Roebke
III. Offizier: Hans Werner Viereck
IV. Offizier: Vincenz Grisar
Schiffsfunkleiter: Erich Harmsen
Schiffsfunkoffizier: Kurt Bojahr
Schiffsfunkoffizier: Ludwig Muellmerstadt
Leitender Ingenieur: Karl Uhlig
I. Ingenieur: Robert Schulz
II. Ingenieur: Henry Maas
III. Ingenieur: Edgar Gaeng
IV. Ingenieur: Hans Nielsen
Ing. Assistent: Johann Frey
Ing. Assistent: Georg Jelschen
Ing. Assistent: Heinz Siewert
Elektriker: Elektro-Ing. Herbert Bruns
Elektriker: Karl-Heinz Bode
Werkmeister: Herbert Bolle, DLH
Katapultführer: Wilhelm Hartmann, DLH
Lagerhalter: Alfred Ruecker, DLH
Flugmechaniker: Franz Weiland, DLH
Flugmechaniker: Axel Mylius, DLH
Flugmechaniker: Wilhelm Lender, DLH
Bootsmann: Willy Stein
I. Zimmermann: Richard Wehrend
II. Zimmermann: Alfons Schaefer
Matrose: Heinz Hoek
Matrose: Juergen Ulpts
Matrose: Albert Weber
Matrose: Adolf Kunze
Matrose: Karl Hedden
Matrose: Eugen Klenk
Matrose: Fritz Jedamezyk
Matrose: Emil Brandt
Matrose: Kurt Ohnemueller
Leichtmatrose: Alfred Peters
Decksjunge: Alex Burtscheid