

Neuschwabenland - letzte Zuflucht gegen Kriegsende?

Die Informationen über die Neuschwabenland-Expedition zur Antarktis sind seit Kriegsende geflissentlich verschwiegen worden und aus dem Bewusstsein des deutschen Volkes verschwunden. Trotzdem ranken sich allerlei Verschwörungstheorien um Neuschwabenland, die bis zu solch abstrusen Behauptungen reichen, dort würden Außerirdische zusammen mit Reichsdeutschen in geheimen Basen die Eroberung der Welt planen.

Die Geschichte der deutschen Antarktisforschung geht auf das Jahr 1873 zurück, als *Eduard Dallmann* im Auftrage der zuvor gegründeten deutschen Polarschiffahrtsgesellschaft mit seinem Schiff „Grönland“ neue Regionen und Passagen in den antarktischen Gewässern entdeckte. Unter anderem entdeckte Dallmann die Kaiser-Wilhelm-Inseln am westlichen Ausgang der Bismarkstraße entlang der Biscoe Inseln. Die Deutschen erwiesen sich in der



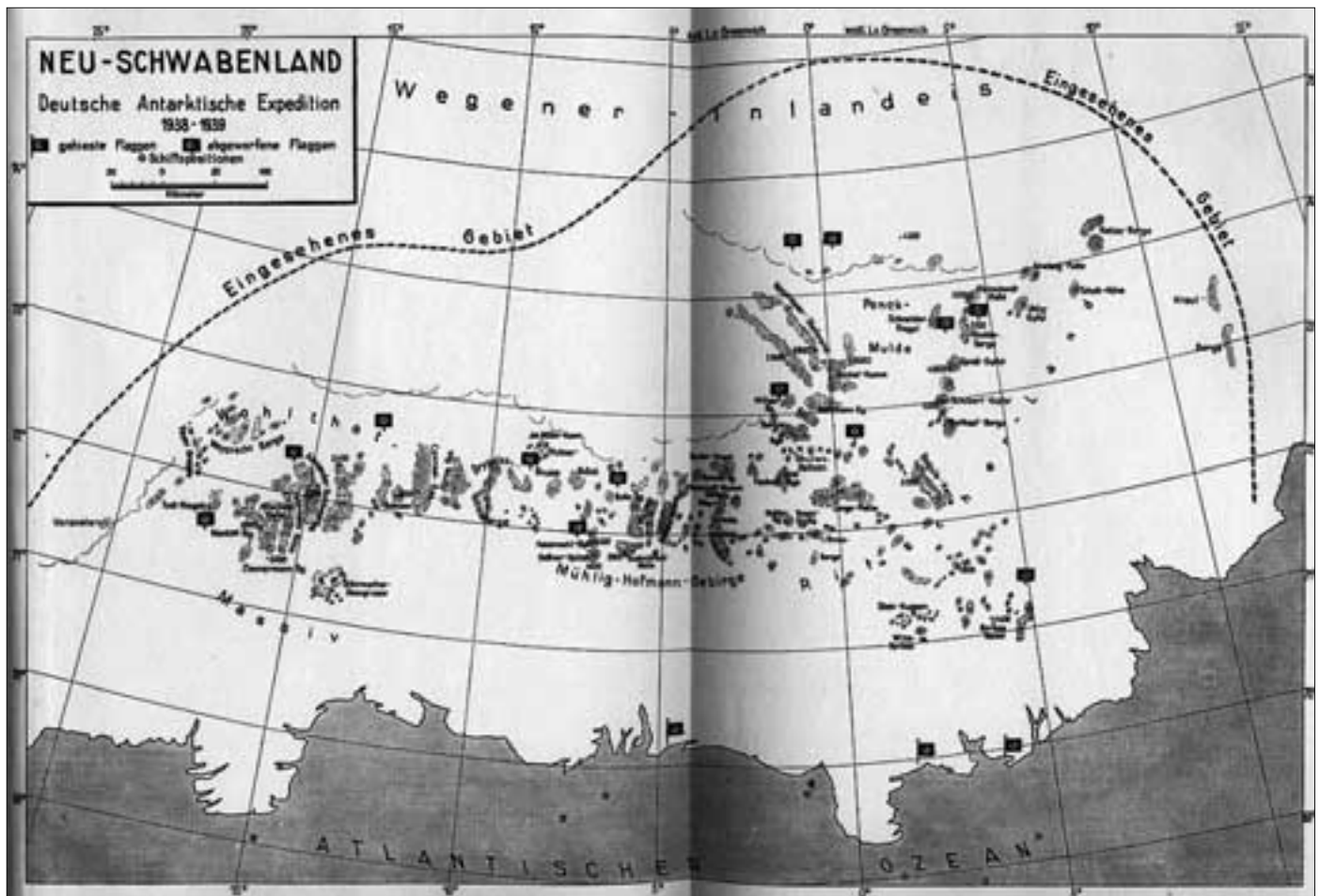
Erforschung der Polar-Regionen schon damals innovativ, denn die „Grönland“ war das erste Dampfschiff, das die antarktischen Gewässer erkundete.

In den darauf folgenden sechzig Jahren fanden acht weitere Expeditionen vorstöße sowie zwei weitere Hauptexpeditionen statt, 1910 unter *Wilhelm Filchner* mit dem Schiff „Deutschland“

sowie 1925 mit dem Polarschiff „Meteor“ unter *Dr. Albert Merz*.

In den Vorkriegsjahren war der Südpol noch nicht durch die internationalen Antarktisverträge gesichert. Die Absteckung eines Gebietsanspruches konnte also als Schritt zur Wahrnehmung deutscher Interessen genutzt werden. So wurde in Zusammenarbeit mit der deutschen Lufthansa eine zivile Expedition entwickelt und umgesetzt. Das Kommando über dieses Unternehmen sollte der erfahrene Polarkapitän *Alfred Ritscher* übernehmen. Als Schiff wurde die „Schwabenland“ ausgewählt, ein schwimmender Flugzeugstützpunkt der Lufthansa, der mithilfe von Dampfkatapulten zehn Tonnen schwere „Dornier-Wal“-Flugboote starten konnte. Diese revolutionäre Technik verwendete die Lufthansa bereits seit 1934 für den Postverkehr mit Südamerika.

Die „Schwabenland“ wurde noch im Herbst 1938 in Hamburger Werften für



Neuschwabenland



Das Expeditionsschiff „Schwabenland“

die enorme Summe von einer Million Reichsmark für die Expedition antarktistauglich gemacht, was allein ein Drittel des veranschlagten Expeditionsbudgets ausmachte.

Mitte November 1938 kam der amerikanische Antarktisforscher *Richard Evelyn Byrd* auf Einladung der Polarschiffahrtsgesellschaft nach Hamburg und führte dort in der *Urania* vor 82 anwesenden Personen einen Antarktisfilm vor. 54 von diesen Personen waren Mitglieder der Schiffsbesatzung und kamen zur Schulung und Vorbereitung auf diese Antarktis-Expedition. Byrd hatte den Südpol 1929 fast überflogen. Zu jener Zeit war er noch Zivilist und wurde dann amerikanischer Nationalheld.

Die „Schwabenland“ verließ Hamburg am 17.12.1938 und erreichte die Antarktis am 19.01.1939 bei 4° 15' W und 69° 10' S. Die Expedition sollte durch Flugerkundung, luftfotogrammetrische Aufnahmen und Flaggenabwurf deutsche Ansprüche auf antarktischen Besitz geltend machen. Zu diesem

Zweck wurde das Flugzeugmutterschiff am Rande der Antarktis im südatlantischen Ozean stationiert und durch Flüge ein über 600.000 Quadratkilometer großes Gebiet erkundet, welches dann als Neuschwabenland gekennzeichnet wurde. Die beiden Flugboote „Boreas“ und „Passat“ überflogen mehrere Male das Gebiet. Sie dokumentierten dieses mit über 11.000 Fotografien, die heute noch existieren. Die Fotografien wurden mit Zeiss Reihenkameras RMM 38 gemacht.

Die Flugboote warfen Reichsfahnen an Metallpfeilen ab. Gleichzeitig wurden Reichssteckflaggen an der Nordküste der Antarktis gesetzt. So kommt es, dass das gesamte nördliche Segment der Antarktis deutsche Namen trägt.

Neuschwabenland ist auch heute noch die offizielle geografische Bezeichnung der Küsten- und Gebirgsregion im engeren Sinn. Für die Gebirgsmassive wurden ebenfalls eine Reihe von deutschen Namen vergeben: *Wohlthatmassiv*, *Mühlig-Hofmann-Gebirge* oder *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. Das Gebiet ist völlig eisfrei, enthält Seen, Wälder und Savannen. Ihr Entdecker war der Flugkapitän *Schirmacher*. Daher trägt das Gebiet noch heute den Namen „Schirmacheroase“.

Insgesamt wurden auf dem Gebiet Neuschwabenland Gebirge mit Gipfeln über 4000 Metern Höhe und riesige eisfreie Flächen mit Vegetation und Seen entdeckt. Teilweise wurden nach dem Antarktisvertrag von 1957 Gebirgszüge neu benannt („Queen Maud Land“) und unter norwegisches Protektorat gestellt.

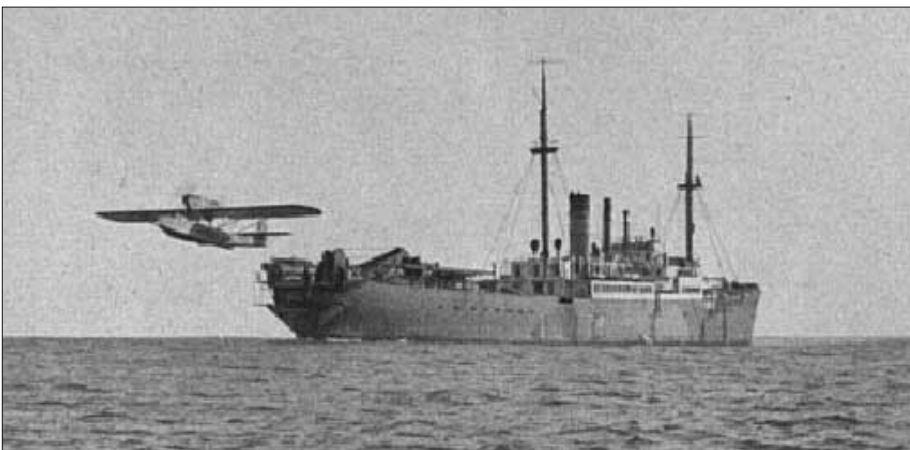
Durch die Erforschung und die Abwürfe der Flaggen hat das deutsche Reich dort Handlungsfähigkeit bewiesen. Nach damaligem Völkerrecht war es eine vollkommen legale Inbesitznahme. Allerdings wird die Inbesitznahme von Neuschwabenland heute in Deutschland von offiziellen Stellen geleugnet. Auf eine entsprechende Anfrage von 1993 antwortete das Auswärtigen Amt:

„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 Neuschwabenland. 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“.

Es stellt sich die Frage, was das Dritte Reich dann mit den Flaggenabwürfen über der Antarktis bezwecken wollte?

Zeitgleich mit dem Aufenthalt der deutschen Expeditionsgruppe in Neuschwabenland beanspruchte Norwegen



Das „Dornier-Wal“-Flugboot beim Katapultstart vom Trägerschiff „Schwabenland“

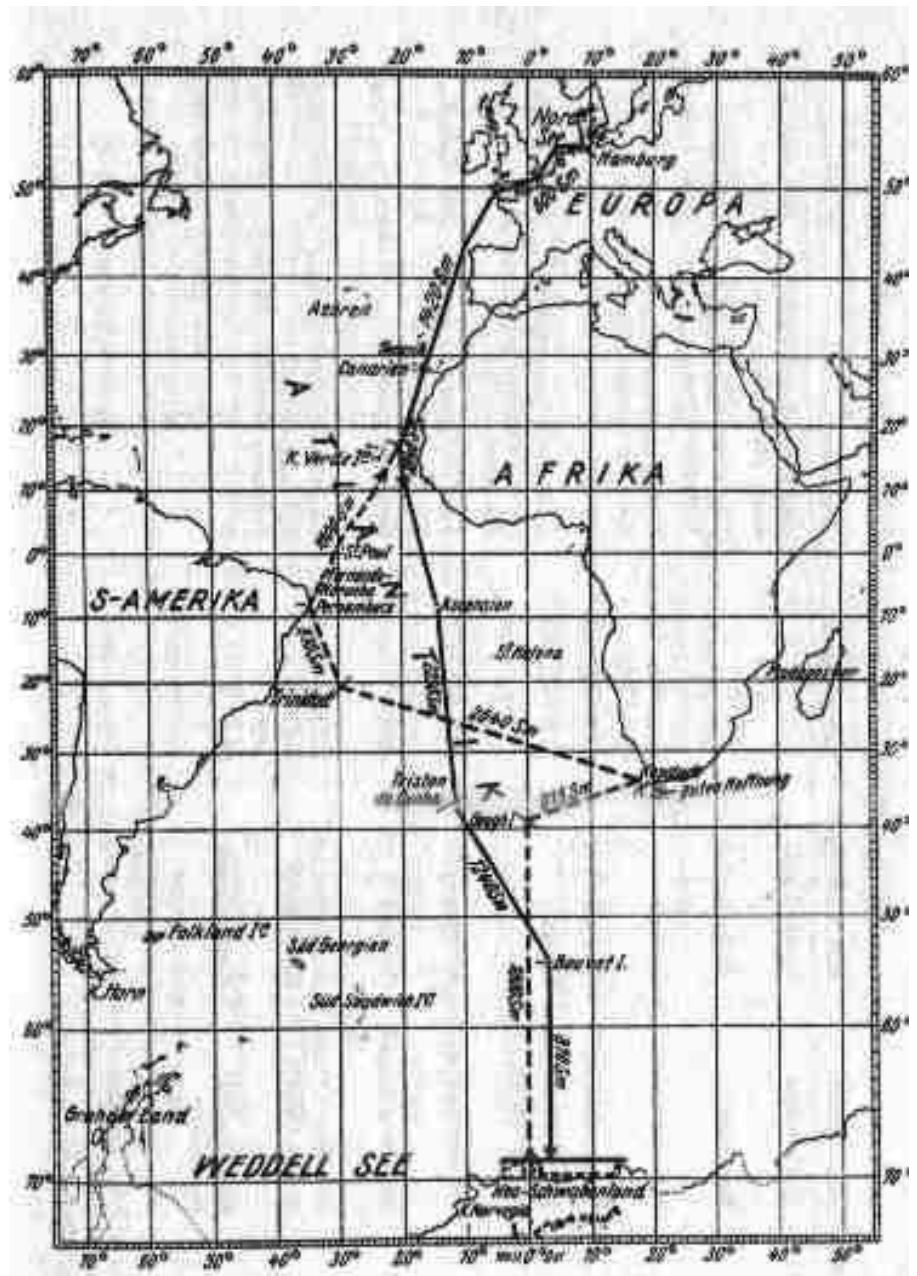
das Königin-Maud-Land, also den Teil der Antarktis, in dem auch Neuschwabenland liegt, durch eine königliche Resolution am 14.01.1939 für sich. Das Reichsaußenministerium unterrichtete daraufhin den norwegischen Gesandten in Berlin, dass die deutsche Regierung diese Besitzergreifung nicht anerkennen würde. Norwegen führte als Beleg für seine Rechte auf das Königin-Maud-Land dessen Entdeckung und Erforschung an. Entdeckung und Erforschung eines Gebietes sichern dem Entdeckerstaat aber nicht für immer, sondern nur für einen kurzen Zeitraum die Erwerbsrechte. Der entdeckende Staat kann demnach jeden Versuch eines anderen Staates, dieses Land zu vereinnahmen, abwehren. Macht er dies nicht, verfällt der Gebietsanspruch des Entdeckerstaates. Da Norwegen nicht gegen das Ausbringen deutscher Hoheitszeichen auf dem von ihm beanspruchten Gebiet eingeschritten war, hatte es die von Entdeckungen und Erforschungen abgeleiteten Rechte zumindest für Neuschwabenland verwirkt.

Mitte Februar verließ dann die „Schwabenland“ wieder die antarktische Region. Auf der knapp zweimonatigen Heimreise wurde das kartografische Material gesichtet und vorausgewertet.

Kapitän Ritscher hat noch eine weitere Expedition mit verbesserten „leichteren Flugzeugen auf Kufen“ vorbereitet. Im Oktober 1939 sollen dann die zivilen Expeditionsvorbereitungen eingestellt worden sein. Allerdings sollen die beiden Expeditionsteilnehmer *Ing. Ass. Siewert* und der Schiffszimmermann *Wehrend*, die beide Teilnehmer an der Antarktisexpedition im Jahre 1938/39 waren, berichtet haben, dass sie auch noch nach Beendigung der Expedition im Frühjahr 1939 weiterhin auf dem Schiff „Schwabenland“ Dienst machten. Ihr Schiff sei pausenlos im vierteljährlichen Rhythmus zwischen Neuschwabenland und dem Heimathafen pendelt, um



Mitglieder der Schwabenland-Expedition beim Aufstellen der Reichsflagge auf Neuschwabenland



Streckenkarte der deutschen Antarktis-Expedition 1938/39 (Luft Hansa-Archiv)

Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern. Dazu sollen auch Gleisanlagen und Loren, aber auch eine riesige Fräse, um Tunnelsysteme ins Eis bohren zu können, gehört haben. Dem widersprechen allerdings die Unterlagen, nach denen die „Schwabenland“ nach ihrer Rückkehr überholungsbedürftig gewesen sei. Weiterhin eignete sich dieses Schiff wohl kaum zum Transport von Material, schon gar nicht in den Dimensionen einer Tunnelfräse, weil durch das Flugzeugschleudersystem einfach zu wenig Stauraum übrig blieb. Und als Letztes sei angefügt, dass ein Schiff von den Dimensionen der „Schwabenland“ nirgends so nahe an die erkundeten Küsten der Antarktis hätte herankommen können, dass eine

wie auch immer geartete Ladung hätte gelöscht werden können.

Das muss nicht heißen, dass nicht trotzdem (geheime) Schiffsfahrten nach Neuschwabenland durchgeführt worden sein konnten. Im April/Mai 1939 ankerte eine deutsche Walfangflotte mit sechs Schiffen bis 20.000 BRT vor Neuschwabenland. Hatten sie vielleicht Ausrüstung für militärische Stützpunkte an Bord? Auch späterhin kreuzten immer wieder einmal Kreuzer oder U-Boote vor Neuschwabenland, deren Einsatzzweck bis heute geheim ist.

Nach alten reichsdeutschen U-Bootkarten besteht die Antarktis aus zwei Teilkontinenten. Durch Tauchgänge verschiedener U-Boote wurde dies während des Zweiten Weltkriegs herausgefunden. Ausgedehnte Erforschungen



Nordabbruch der Neumayersteilwand

mit U-Booten in der Gegend ergaben, dass ein unterseeischer Graben vor Neuschwabenland bis zum anderen Ende des Kontinents verläuft. Man fand heraus, dass der Graben offenbar vulkanischen Ursprungs ist. Als die deutschen Forscher ihm folgten, entdeckten sie warme Seen, Höhlen, Gletscherspalten und Eistunnel. An anderer Stelle heißt es, dass eine U-Boot-fähige Warmwasser-Tiefseestraße entdeckt worden sei, die sich hervorragend nutzen ließ. Es ist also durchaus nicht so, dass nach der „Schwabenland“-Expedition keine deutschen Schiffsbesuche mehr stattgefunden hätten.

Die im Laufe des Krieges verwendeten U-Boote, insbesondere die neueren Typen, waren mit dem so genannten Walterantrieb ausgerüstet. Er ermöglichte es ihnen, im Vergleich zu herkömmlichen U-Booten unglaubliche Geschwindigkeiten zu erreichen. Des Weiteren war es ihnen mit dem so genannten Walter-Schnorchel möglich, fast unbegrenzt lange unter Wasser bleiben zu können. Der nach *Prof. Walter* benannte Walter-Antrieb wurde schon ab 1933 entwickelt. Das erste Versuchsboot V 80 erreichte schon bei der ersten Probefahrt eine Unterwasser-

geschwindigkeit von 26 Knoten, also fast 50 km/h, und übertraf damit die damals bis 9 Knoten übliche U-Bootgeschwindigkeit erheblich. Die Bootsfront war in Eifform ausgebildet, wodurch das Wasser spiralförmig um die U-Boote gewendet wurde. Der untere Teil dieser

Boote hatte die Form einer stehenden Acht, der Antrieb erfolgte mit Wasserstoffperoxid.

Großadmiral *Dönitz* erklärte zu diesen Booten, dass durch diese Typen die Überlegenheit, die die (feindliche) Abwehr den U-Booten gegenüber seit 1943 gewonnen hatte und die im Wesentlichen auf der Überwasserortung mit Hilfe von Radar beruhte, ausgeschaltet war. Das U-Boot blieb für die Ortung nicht feststellbar unter Wasser, operierte in schützender Tiefe und griff auch nur aus ihr heraus an. Der Walter-Schnorchel ermöglichte es diesen U-Booten, wie gesagt, nahezu unbegrenzt lange unter Wasser zu operieren, ohne auftauchen zu müssen. Zum Schutz vor feindlichem Radar wurde eine besondere Schutzverkleidung entwickelt, welche die Radarstrahlen absorbierte.

Es existieren überraschend viele Berichte über U-Boote, die zwar offiziell ausliefen, aber weder versenkt wurden noch in Gefangenschaft gerieten, sondern spurlos verschwunden sind. Und das, obwohl über jedes U-Boot mit deutscher Gründlichkeit Buch geführt wurde. Ganz ähnlich verhält es sich auch mit vielen erfolgreichen Ingenieuren, Wissenschaftlern, Medizinern und Technikern, deren Verbleib bis heute ungeklärt ist. Allerdings, und das sollte ebenfalls beachtet werden, eigneten sich die deutschen U-Boote absolut nicht für den Transport größerer Materialmengen. Wenn also U-Boote zur Flucht verwendet wurden, so konnten damit zwar



U-Boot mit „Walter-Schnorchel“



Ein „Dornier-Wal“-Flugboot wird an Bord gehievt.

einige Menschen transportiert werden, kaum jedoch sperrige Materialien oder Maschinen.

Dass die Geschichte der Marine des Dritten Reiches heute zu den am besten dokumentierten Gebieten der Militärgeschichte gehört, ist das Verdienst von Großadmiral *Karl Dönitz* (1890–1981), dem Chef der U-Boot-Flotte, seit 1943 Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine und später Hitlers Nachfolger. Er gab am Ende des 2. Weltkrieges den Befehl, dass keine Kriegstagebücher, weder das der Seekriegsleitung noch das der U-Boot-Führung, vernichtet werden sollten. Dönitz war der Auffassung, dass die deutsche Marine ehrenvoll gekämpft und nichts zu verbergen hatte. Nur diesem Befehl ist es zu verdanken, dass heute alle Tagebücher der Marine den historischen Forschungen zur Verfügung stehen. Allerdings befindet sich ein großer Teil des Material u. a. in englischer Verwahrung. Noch im Jahr 1944 versicherte Dönitz in einer Ansprache vor U-Boot-Fahrern:

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

Dieses Zitat überlieferte 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.«“

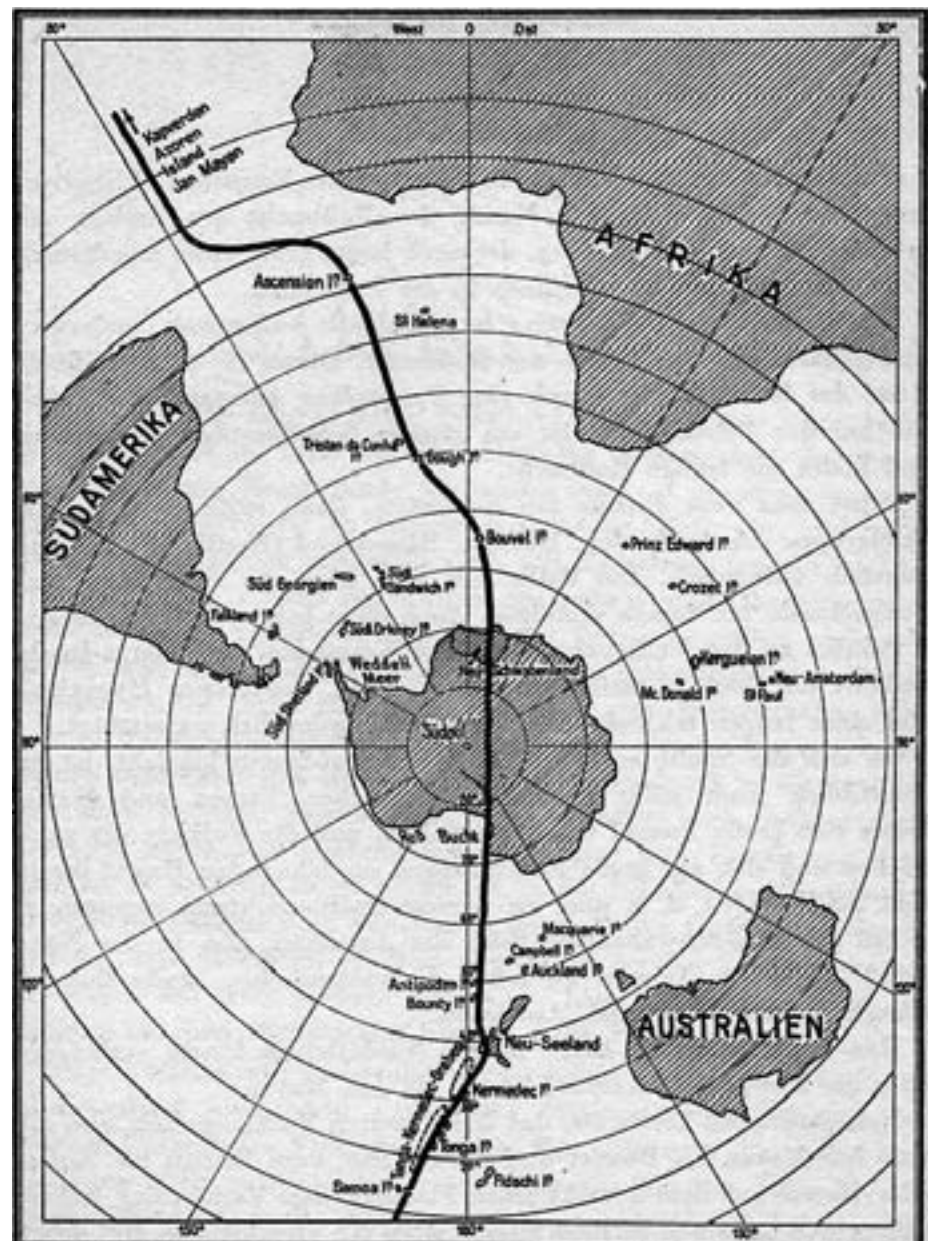
Was mag hinter diesen verschlüsselt klingenden Worten stecken? Etwa ein Hinweis auf geheime Stationen in Neuschwabenland? Es ist schon seltsam, dass, obwohl die Briten die Drake Passage an der südlichen Spitze Südamerikas schützten, Neuschwabenland und seine Küstenlinie von den Alliierten unberührt blieben, übrigens auch bei der im Winter 1946/1947 stattgefundenen US-Invasion der Antarktis.

SS-Obergruppenführer *Kammler*, SS-Obergruppenführer *Wolff* und der

Leiter der Parteikanzlei *Bormann* hatten für den Fall, dass Deutschland den Krieg verlieren würde, schon Jahre vorher Maßnahmen für eine rechtzeitige Auslagerung wissenschaftlich-technologischer sowie finanziell-wirtschaftlicher Mittel unter der Bezeichnung „Operation Avalon“ getroffen. Dazu gehörten auch der Transfer beträchtlicher Geldmengen auf Schweizer Konten sowie die Gründung von Scheinfirmen im Ausland, um auch nach einem verlorenen Krieg NS-Aktivitäten sicherzustellen.

Nach dem Krieg

Der 2. Weltkrieg gegen Deutschland war mit der Kapitulation der deutschen Wehrmacht 1945 noch lange nicht zu Ende. Und auch in der Antarktis wurden noch nach Kriegsende deutsche Restverbände gesucht. Wie ist es sonst zu erklä-



Der unterseeische Graben quer durch die Antarktis

Neuschwabenland

ren, dass von Dezember 1946 bis März 1947 die US-Navy unter der Leitung des Rear Admiral *Richard H. Cruzen* eine Expedition in die Antarktis unter der Bezeichnung „Operation Highjump“ unternahm? Der zwischenzeitlich zum Admiral aufgestiegene *Richard Evelyn Byrd* war nicht der Leiter der Operation, wie es immer heißt, sondern nur der höchste diensthabende Offizier. Der offizielle Vorwand für die Operation besagte, dass einerseits Material und Mannschaften unter polaren Bedingungen erprobt, andererseits die Antarktis weiter erforscht werden sollte. Die gesamte Operation sollte acht Monate dauern. Zu diesem Zweck sah sie vor, dass der Expeditionskonvoi, bestehend aus insgesamt dreizehn Schiffen, darunter ein Flugzeugträger, zwei Zerstörer, zwei Wasserflugzeugmutterschiffe, ein Hubschrauberträger, Eisbrecher, ein U-Boot und zweihundert Flugzeuge sich in drei Gruppen teilte. Interessanterweise befand sich an Bord des Flugzeugträgers *USS Philippine Sea* neben konventionellen Flugzeugtypen auch eine US-Flugscheibe vom Typ *Vought XF5U-1*, genannt „Flapjack“ (Pfannkuchen).

Seltsamerweise berichteten die Zeitungen über „Gespenster am Südpol“, über deren Tätigkeiten die US-Atomenergie-Kommission Klarheit erhalten wollte. Es wurde von leuchtenden Kugeln und glühenden langgestreckten Flugkörpern berichtet, die gesichtet worden seien. Diese Flugkörper wurden nicht nur optisch sondern auch auf den Radarschirmen von *Little America*, dem US-Stützpunkt, beobachtet.

Byrds so genannte Mittelgruppe sollte die *Scott-Inseln* ansteuern und in *Little America* eine Basisstation samt Flugfeld errichten, damit man von dort aus Erkundungsflüge in das Innere der Antarktis unternehmen konnte. Währenddessen hatte die Ost- bzw. die Westgruppe die Aufgabe, die antarktische Küste zu erkunden. Ziel der Operation war lt. Byrd die „Einkreisung eines Kontinents“, um ihn „von drei Fronten her zu attackieren“ [Byrd, *Richard Evelyn*: „Our Navy Explores Antarctica“, in: *National Geographic Magazine*, Bd. 92, No. 4, Oct. 1947, S. 431]. Da bei der Operation das *Queen Maud Land* bzw. *Neuschwabenland* ausgespart wurde, kann mit Byrds Aussage der „Attackierung von drei Fronten“ nur *Neuschwabenland* gemeint gewesen sein.

Am 27.01.1947 erreichte der Expeditionskonvoi die Antarktis und die insge-



Nordküste der Antarktis

samt 4700 Soldaten an Bord der Schiffe begannen mit ihrer Arbeit. Am 13. Februar war man bei der Byrd-Gruppe so weit, um die Flüge ins Landesinnere zu starten. Aber schon drei Wochen später, am 03.03.1947, ordnete Admiral Byrd ziemlich überstürzt den Rückzug an, weil mehrere Flugzeuge spurlos verschwunden waren. Der Rückzug erfolgte derart überhastet, dass insgesamt neun Flugzeuge im ewigen Eis zurückgelassen wurden.

Nach seiner Rückkehr soll Admiral Byrd zu der strategischen Wichtigkeit der Pole Stellung genommen haben. Er soll die Notwendigkeit hervorgehoben haben, „in Alarmzustand und Wachsamkeit entlang des gesamten Eisgürtels, der das letzte Bollwerk gegen eine Invasion“ sei, zu bleiben, „... das Überleben der



Die USS Philippine Sea sieht ja auch wie ein Forschungsschiff aus ...

Menschheit wie das der militärischen Wissenschaft befinden sich augenblicklich in einer lebenswichtigen Phase der Entwicklung“. Und weiter: „*It is the bitter reality that in the case of a new war one had to expect attacks by planes that could fly from Pole to Pole*“ („*Es ist die bittere Wahrheit, dass man im Fall eines neuen Krieges damit rechnen muss, von Fluggeräten angegriffen zu werden, die von Pol zu Pol fliegen können*“). Sollte er, der nun wirklich kein Spinner war, sich etwa diese Behauptungen nur aus den Fingern gesogen haben? Oder hat man ihm diese Aussagen nur untergeschoben? Um ihn im Nachhinein doch noch als Spinner darzustellen, versuchte man durch das spätere Nachschieben eines kleinen Buches „Tagebuch des Admiral Byrd“, seinen Geisteszustand anzuzweifeln, denn in dem Büchlein wird behauptet, Byrd sei am Nordpol (!) durch ein Loch ins Innere der Erde eingedrungen und habe dort etliche unglaubliche Dinge gesehen. Das Buch ist jedoch eine Fälschung und stammt nicht von Byrd.

Es stellen sich also die Fragen: Warum benötigte Byrd für seine Antarktis-Expedition Soldaten, Zerstörer und Flugzeugträger, wenn die Expedition als wissenschaftliche Aktion dargestellt wurde? Die wissenschaftliche Ausbeute war nämlich eher ziemlich mager. Von den 70.000 während der „Operation Highjump“ aufgenommenen Luftbildern zu Kartierungszwecken war ein hoher Prozentsatz völlig wertlos, weil vergessen wurde, Bodenkontrollpunkte anzugeben.

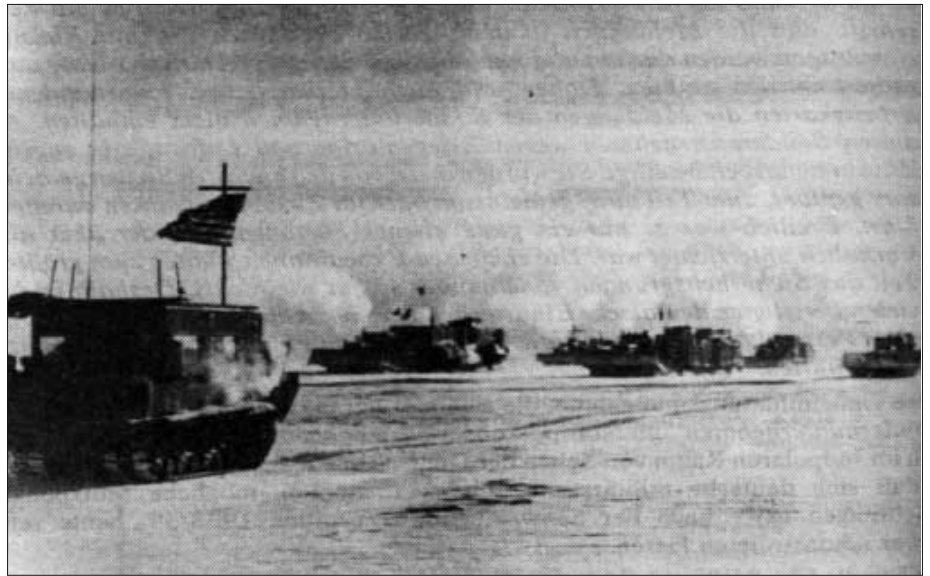
Nach einigen Quellen sollen bei Highjump auch andere Länder wie England, Norwegen, Russland und Kanada mit (Kriegs-) Schiffen mit dabei gewesen sein.

Wieso wurde die Expedition mit reichlichen Verlusten auf Seiten der Alliierten schon nach drei Wochen frühzeitig beendet? Und gibt es etwa einen Zusammenhang zu den Atomtests, die dann in der Antarktis durchgeführt wurden? Die Amerikaner schossen, unterstützt von britischen und sowjetischen Truppen, am 27. August, 30. August und 9. September 1958 je eine Atomrakete in das Gebiet, in dem die reichsdeutsche Basis vermutet wurde. Man munkelt, damit hätten die USA deutsche Antarktis-Stützpunkte ein für allemal zerstören wollen. Das passt zu der Aussage von Byrd bei einem Verhör durch die US-Navy, in dem er vorschlug, dass die USA die Antarktis zu einem Atombombentestgebiet machen sollten, wobei er sich auf den dort stationierten Feind berufen haben soll. Demgemäß sollen auch im September 1979 und am 5. März 1986 US-Atomtests in der Antarktis stattgefunden haben, und zwar in Neuschwabenland. Es ist zwar wenig bekannt, aber die letzte Atombombenzündung in der Antarktis fand erst am 20. März 2003 statt, nach einer vorhergehenden Ende der Neunzigerjahre.

Das alles nur aus Angst vor ein paar eventuellen alten Stützpunkten? Und in unmittelbarer Nähe der sowjetischen Forschungsstation in der Schirmacheroase während des Kalten Krieges? Es ist kaum glaubhaft, dass die Sowjets solche Aktionen unwidersprochen hingenommen hätten. Tatsache ist allerdings, dass die USA damit vorsätzlich gegen den internationalen Antarktis-Vertrag verstoßen haben, der u. a. jede Art von Kernexplosionen auf diesem Kontinent verbietet, und dem neben den USA auch andere Länder angehören. Aber das kennen wir ja bereits, dass sich die USA an keine Verträge halten, wenn sie nicht wollen.

Der Antarktisvertrag wurde am 1. Dezember 1959 von zwölf Staaten unterzeichnet, später traten ihm weitere dreizehn Staaten bei. Der Vertrag wurde 1991 ergänzt und ist bis mindestens 2041 gültig. Zweck und Ziel des Vertrages besteht darin, die Unversehrtheit des Gebietes südlich des 60. Breitengrades zu erhalten und es ausschließlich für friedliche Zwecke zu nutzen.

Nach diesen Vorkommnissen spricht jedoch vieles dafür, dass es wirklich mindestens einen deutschen Stützpunkt in der Antarktis gab. Es könnte aber auch genauso gut sein, dass alle Beweise hierfür Fälschungen sind, schließlich beruht alles mehr oder weniger auf Vermutungen.



US-Panzer bei der Antarktis-Expedition 1947 mit Admiral Byrd (Haarmann, Geheime Wunderwaffen I)

Neuschwabenland betraten die Amerikaner während der „Operation Highjump“ nicht. Auch bei der amerikanischen Folgeexpedition „Operation Windmill“ 1947/48 wurde das Land ausgespart. Während der späteren norwegischen Antarktisexpedition 1956 bis 1960 wurde das Gebiet aber topografisch neu aufgenommen und erhielt nun norwegische Bezeichnungen. Als Ergebnis entstand die Kartenserie „Dronning Maud Land 1 : 250.000“.

Bereits im Jahr 1961 hatte die Sowjetunion in der Region der Schirmacheroase auf dem Schelfeis die Forschungsstation *Lasarev* errichtet. Später wurde die Station direkt in die Schirmacheroase umgesetzt und erhielt den Namen *Novolasarevskaja*. Aufgrund eigener fotografischer 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 in Zusammenarbeit mit der sowjetischen Station 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 von der Bundesrepublik 1996 aus Kostengründen geschlossen und komplett abgebaut.

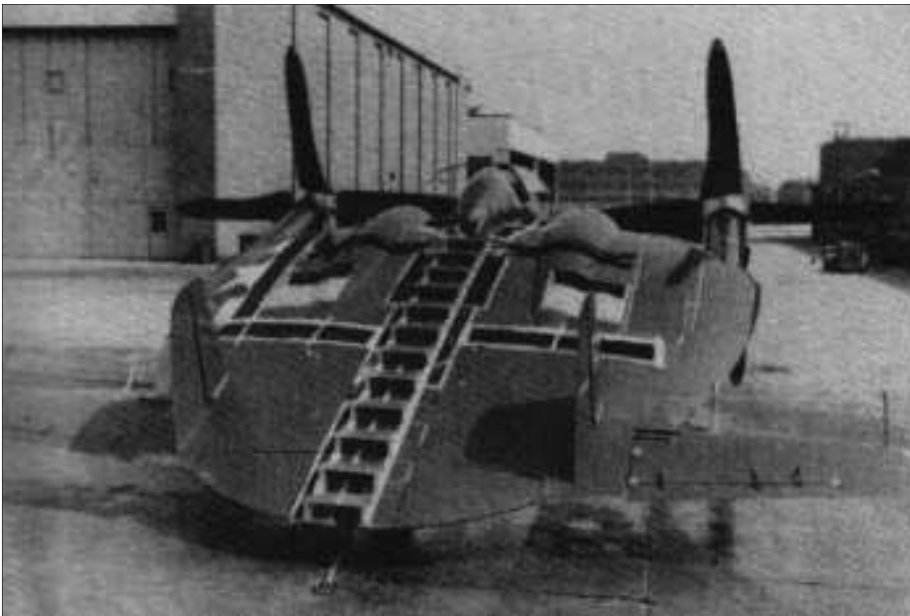
Seit 1981 betreibt Indien im Gebiet der Schirmacheroase eine eigene Antarktisforschung. Im Jahr 1983 wurde die Schelfeisstation *Dakshin Gangotri* aufgebaut, die später aufgrund der beträchtlichen Akkumulationsraten aufgegeben werden musste. 1989 wurde in der Schirmacheroase, etwa drei Kilo-

meter 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 jedoch bisher von der Begegnung mit irgendwelchen reichsdeutschen Einheiten berichtet. Das muss natürlich nicht zwangsläufig bedeuten, dass es dort keine Stationen gibt, denn bei Neuschwabenland handelt es sich flächenmäßig um ein riesiges Gebiet, so groß wie halb Europa. Stationen könnten unterirdisch bzw. unter dem ewigen Eis angelegt worden sein, mit Zugängen unter Wasser.

Dass (während des Krieges!) militärische Stationen offen angelegt worden sein sollen, ist ziemlich unrealistisch, zumal die alliierte Luftüberlegenheit allgegenwärtig war. Da überlebende Resteinheiten damit rechnen mussten, dass sie von den materialmäßig überlegenen Alliierten wie Hasen gejagt werden würden, bleibt als einzige Konsequenz eine perfekte Tarnung übrig, insbesondere vor Entdeckung aus der Luft. Geheime Stationen mussten also zwangsläufig unterirdisch bzw. tief unter dem polaren Eispanzer angelegt werden.

Allerdings stellt sich bei einem solch umfangreichen Unternehmen wie der Absetzung reichsdeutscher Einheiten neben den Problemen des Baues immer auch die Frage nach der Logistik und der dauerhaften Versorgung solch geheimer Basen. Auch das beste U-Boot benötigt irgendwann einmal die Überholung in einer Werft. Die Besatzungen brauchen Proviant, persönliche Ausrüstungsgegenstände und Geräte, und auch die Entsorgung des Abfalls muss geregelt



Eine solche US-Flugscheibe vom Typ Vought XF5U-1 „Flapjack“ befand sich an Bord des US-Flugzeugträgers *Philippine Sea* bei der Antarktis-Aktion.

werden. Ferner ist noch nicht bewiesen, ob der Mensch dauerhaft ohne seine natürliche Umwelt lebensfähig ist, obwohl dieser Punkt wohl kaum stichhaltig ist, denn man kann annehmen, dass die Bewohner solcher Basen ihr Leben kaum ausschließlich in ihren unterirdischen Anlagen verbrachten.

Unter diesen Umständen erscheint eine unterirdische Basis in der Antarktis ziemlich 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 welchem er die Inkarnation schicksalhafter Mächte sah. Doch vielleicht wollte Serrano mit seiner These um die Absetzung in die Antarktis auch ganz bewusst vom wirklichen Standort der „uneinnehmbaren Festung“ ablenken?

In Südamerika hatten die nationalsozialistischen Ideen seinerzeit 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 tatsächlich handfeste Indizien. So zeigen Bilder in einer argentinischen Tageszeitung vom September 1946 deutsche U-Boote, die in der Mündung des Rio de la Plata vor Anker liegen. Es handelte sich dabei offensichtlich nicht um die beiden Boote 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 2. Weltkrieges hatten die Reichsregierung und das RSHA (Reichssicherheitshauptamt) in Argentinien, Uruguay, Chile und Paraguay durch Scheinfirmen und Strohmannen bedeutende Ländereien erworben. Noch heute befinden sich beispielsweise in Argentinien Flächen von der Größe des Freistaates Bayern in deutschem Eigentum. Die meisten sind von der Umwelt recht wirksam abgeriegelt. Ebenso verhält es sich in anderen Weltregionen.

Eine Absetzung von U-Booten der deutschen Marine nach Südamerika ist auch aus dem Grund wahrscheinlich, weil die Zufluchtsländer, insbesondere Argentinien unter Perron, bereits in den Kriegsjahren ein großes Interesse am Erwerb von deutscher Technik und Technologie bekundet hatten.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass amerikanische Militärs in den Jahren 1941 bis 1943 annahmen, dass Deutschland im Fall einer Invasion des amerikanischen Kontinents 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.

Wenn also reichsdeutsche Stützpunkte das Kriegsende überlebt haben sollten, ist die Wahrscheinlichkeit um ein Vielfaches höher, dass sie sich in Südamerika als in der Antarktis befinden, auch wenn nichts unmöglich ist.

Hierzu passt auch die Aussage des Angehörigen der „Schwabenland“-Expedition *Siegfried Sauter*:

„Es ist unmöglich, Bunker unter dem Eis zu bauen, auch keine U-Boot-Bunker. Das Material müsste mit Schiffen nach Neu-Schwabenland gebracht worden sein. Mit normalen Frachtschiffen ohne Spezialausrüstung war das überhaupt nicht möglich, es wären Eisbrecher notwendig gewesen. Die Schiffe stoßen zunächst auf Schelfeis, dann auf Randeis, das bis zu hundert Meter hoch ist, oft noch höher. Das Eis schiebt sich im antarktischen Winter nach außen und bricht dann nach einiger Zeit ab. Einen Bunker in das Eis oder unter das Eis zu bauen, ist technisch unmöglich, denn das Eis bewegt sich und treibt nach außen. U-Boote könnten da überhaupt nicht hineinfahren!“ [zitiert in: Schön: „Mythos Neu-Schwabenland“, S. 149].

Die nur wenige Jahre nach der „Schwabenland“-Expedition stattgefundene US-Operation „Highjump“ hat allerdings gezeigt, dass es sehr wohl möglich war, mit den damaligen Mitteln in der Antarktis auch größere Mengen Material an Land zu bringen. Und dass U-Boote dort operieren können, bewies ebenfalls „Highjump“. Außerdem gibt es Unterlagen über Tauchgänge verschiedener deutscher U-Boote während des 2. Weltkrieges, die einen unterseeischen Graben von Neuschwabenland bis zum gegenüberliegenden Rand des antarktischen Kontinents feststellten.

Wie schwierig oder einfach eine Station im oder unter Eis einzurichten und zu betreiben ist, müssten Fachleute diskutieren. *Siegfried Sauter* als ehemaliger Luftfotograf dürfte wohl kaum das nötige Wissen für eine solche Einschätzung besessen haben.

Hinzu kommt, dass der technologische Entwicklungssprung in Deutschland während des Krieges nicht nur auf futuristische Fluggeräte und Waffensysteme beschränkt geblieben sein muss. Was nicht heißen soll, dass automatisch jedes fragliche Unternehmen mit Geheimtechnologie zu erklären sei. ■

Gernot L. Geise Flugscheiben: Realität oder Mythos?

Michaels Verlag,
Peiting

ISBN 3-89539-611-7

