

„Operation Highjump“ der US-Marine



Die Hinterlassenschaft des Zweiten Weltkrieges

War die Deutsche Antarktische Expedition 1938 / 39 unter Alfred Ritscher selbst schon vor Ausbruch des Krieges kein großes Thema gewesen - zunächst aus Gründen der Geheimhaltung, dann aus politisch-diplomatischen Erwägungen heraus -, so denkt nach 1945 in Deutschland, aber auch in vielen anderen Ländern der Welt niemand mehr an diese großartige Unternehmung auf dem sechsten Kontinent am Ende der Welt.

Die Menschen im besiegten, zerbombten, zerstörten, mehrfach geteilten Deutschland, in den Trümmerstädten, den ausgebrannten Häusern, haben im Krieg vieles, manche alles verloren. Jetzt stehen sie vor einer ungewissen Zukunft. Die meisten der aus dem deutschen Osten in den Westen geflohenen Menschen besitzen nur noch das, was sie auf dem Leibe tragen, sie hausen in überfüllten Flüchtlingslagern, in Massenquartieren oder in den Kellern halbzerstörter Häuser. Mehr als eine Million deutscher Soldaten befindet sich noch in russischer, amerika-



*Der Flugzeugträger „Philippine Sea“,
das Hauptschiff der „Operation Highjump“,
in einer Aufnahme aus dem Jahr 1955*

nischer, britischer oder französischer Gefangenschaft. Ganz zu schweigen von den Millionen toten deutschen Soldaten und Zivilisten, die von ihren Hinterbliebenen betrauert werden.

Das ist die Hinterlassenschaft des Zweiten Weltkrieges für das Deutsche Reich, das als Verlierer aus dem gigantischen globalen Ringen hervorgegangen ist. Viele Deutsche erwartet nichts Gutes, sie fürchten Schlimmes — wehe den Besiegten!

Adolf Hitler und sein Reichspropagandaminister Joseph Goebbels, die zwei wichtigsten Männer des Dritten Reiches, hatten sich noch vor dem Zusammenbruch durch Freitod dem Zugriff der Alliierten entzogen. Die anderen Verantwortlichen des Dritten Reiches aus Partei, Politik, Wehrmacht, SS, Polizei, Wirtschaft und Ärzteschaft werden bei Kriegsende oder danach von den Besatzungsmächten verhaftet und in Nürnberg, der ehemaligen „Stadt der Reichsparteitage der NSDAP“, in 13 Prozessen wegen Kriegsverbrechen, Verbrechen gegen die Menschlichkeit, Planung und Führung eines Angriffskrieges und Mitgliedschaft in einer verbrecherischen Organisation angeklagt. Am 6. Oktober 1945 wird die Anklage erhoben, am 20. November 1945 beginnt der Prozeß, und am 1. Oktober 1946 ergehen die Urteile: zwölfmal Todesstrafe, dreimal lebenslängliche Haft und drei Freisprüche. Die zum Tode Verurteilten werden am 16. Oktober 1946 hingerichtet.

Amerika sucht Adolf Hitler

Martin Bormann, dem „Sekretär Hitlers“, wie er sich selbst nannte, glückte nach dem Freitod des Reichskanzlers am 1. Mai 1945 noch der Versuch, aus dem eingeschlossenen Berlin auszubrechen. Somit konnte er sich der drohenden Verhaftung entziehen. Er war unauffindbar und galt als „verschollen“. War ihm möglicherweise doch noch die Flucht aus Deutschland gelungen?

Doch wo Bormann tatsächlich geblieben war, dafür interessierten sich nur wenige. Und der Reichskanzler Adolf Hitler selbst war für die meisten Deutschen tot.

Nicht aber für die Amerikaner. Sowohl die Medien als auch die breite Öffentlichkeit in den USA zeigten ein ungewöhnlich großes Interesse am Schicksal Adolf Hitlers.

Zweifel wurden laut über die Angaben der Russen, die vor den Amerikanern in Berlin gewesen waren, daß sie tatsächlich den toten Adolf Hitler gefunden hätten, sowie an ihrer Aussage, sie hätten die Leiche Hitlers außer-

halb von Berlin an einem unbekanntem Ort eingäschert. Beides war für die Amerikaner nicht nachprüfbar, so daß Zweifel berechtigt erschienen.

Die erste große Zeitschrift in den USA, die den Tod Adolf Hitlers in Frage stellte, war das Magazin *TIME* in New York. In der Ausgabe vom 7. Mai 1945 veröffentlichte sie eine Geschichte, die die Diskussion über die Frage von Tod oder Leben und den möglichen Verbleib Hitlers nicht nur in den USA, sondern weltweit anheizte.

Das Magazin behauptete, daß der in Berlin von den Russen aufgefundene Leichnam Hitlers nicht der Führer Adolf Hitler gewesen sei, sondern ein Doppelgänger von ihm mit dem Namen August Wilhelm Bartholdy, ein Lebensmittelhändler aus Plauen im Vogtland. Dieser Mann solle eine verblüffende Ähnlichkeit mit Adolf Hitler gehabt haben und sei für seine Doppelgängerrolle intensiv geschult worden. Danach habe man ihn in der zweiten Aprilhälfte 1945 nach Berlin gebracht, um ihn im heldenhaften Einsatz die Reichskanzlei verteidigen zu lassen, während der richtige Adolf Hitler die lange geplante Flucht ins Ausland antreten habe.

Immer neue Versionen vom Überleben Hitlers in Berlin und seiner Flucht erschienen groß aufgemacht in amerikanischen Zeitungen, stets davon ausgehend, Hitler habe den Krieg überlebt und ihm sei die von langer Hand vorbereitete Flucht aus Berlin ins Ausland gelungen.

An dieser Informationsflut zum Thema Hitler-Flucht beteiligte sich auch eine chilenische Zeitung, die behauptete, Hitler, Eva Braun und einige Getreue des Führers, unter anderem auch Martin Bormann, wären am 30. April 1945 von Berlin-Tempelhof nach Tondern geflogen. Von dort habe sie eine andere Maschine nach Kristiansund in Norwegen gebracht. Hier habe bereits seit dem 24. April eine Gruppe deutscher U-Boote gewartet, die Hitler und seine Begleitung schließlich an Bord genommen und nach Südamerika gebracht hätten.

„Kommandant, Sie haben Hitler versteckt!“

Deutsche U-Boote, die sich angeblich in großer Zahl kurz vor Kriegsende aus deutschen Häfen, vor allem aber von Norwegen aus, nach Südamerika abgesetzt hatten, spielten trotz Mangels an Beweisen in den Spekulationen, die US-amerikanische, argentinische und chilenische Zeitungen über die Hitler-Flucht verbreiteten, den Schwerpunkt.

Am frühen Morgen des 17. August 1945 passiert etwas Unvorhergesehenes: Nach 66tägiger Unterwasserfahrt taucht das deutsche U-Boot U 977, das mit dem Walter-Schnorchel über eine der neuesten Schnorchelanlagen für Langzeittauchgänge verfügt, vor der argentinischen Küste auf. Noch außerhalb der Dreimeilenzone läßt der Kommandant Heinz Schaeffer durch Lichtzeichen an die Signalstelle „German Submarine“ absetzen.

Kurze Zeit später treffen das Minenräumboot „Py 10“ und zwei Unterseeboote bei dem gestoppt liegenden deutschen U 977 ein. Auf Englisch teilt man Schaeffer mit, daß ein Kommando an Bord kommen würde. Ein Motorkutter wird zu Wasser gelassen, er bringt das Kommando, bestehend aus einem Offizier, einem Unteroffizier und mehreren Matrosen, zu dem U-Boot. An Oberdeck macht der deutsche U-Boot-Kommandant dem argentinischen Offizier Meldung und geleitet ihn auf den Turm. Der argentinische Offizier erläutert seine Aufgabe, das Boot unversehrt in den Hafen von Mar del Plata zu bringen. Schaeffer befiehlt zum letzten Mal sein Boot U 977.

Nach der Ankunft im Hafen werden Schaeffer und seine Besatzung als Kriegsgefangene der argentinischen Flotte auf den Kreuzer „Belgrano“ gebracht; sie werden dort gut untergebracht und gepflegt, Schaeffer erhält eine Offizierskabine. Am Nachmittag wird Heinz Schaeffer dem Stützpunktkommandanten vorgestellt, es ist mehr eine Unterhaltung als ein Verhör, sie wird in Englisch geführt.

Der argentinische Flottenchef sagt zu, die ihm von Schaeffer ausgehändigten Unterlagen und Dokumente weiterzugeben; er gehe davon aus, daß diese schnellstens von seiner vorgesetzten Stelle geprüft würden, was auch geschieht.

Doch da passiert etwas Sensationelles, was die Weltpresse auf den Plan ruft. Heinz Schaeffer berichtet darüber in seinen Erinnerungen: „Die argentinischen Behörden überzeugten sich von der Richtigkeit meiner Angaben. Doch während diese Untersuchung schwebte, begann die Zeitung ‚El Dia‘ in Montevideo eine verhängnisvolle Kampagne im Sinne der Behauptung, daß Hitler an Bord meines U-Bootes nach Patagonien und dann in die Antarktis geflohen sei. Man kann sich denken, wie diese Geschichte in der ganzen Welt wirkte. Das Stichwort aus Montevideo wurde überall aufgegriffen. Sensationsberichte überfluteten die Weltpresse. Ich saß indessen in Gefangenschaft und war zum Schweigen verurteilt.

Eines Tages gab es eine Überraschung. Ich wurde einer Gruppe hoher angloamerikani-

scher Offiziere vorgeführt, einer Untersuchungskommission, die eigens nach Argentinien angereist war, um den ‚mysteriösen Fall von U 977‘ aufzuklären. Diese Herren waren hartnäckig.

‚Sie haben Hitler versteckt! Reden Sie schon! Wo steckt er?‘

Da ich ihnen nichts anderes sagen konnte, als ich bereits den Argentinern gegenüber erklärt hatte, wurden sie ungeduldig; denn draußen in der Welt verursachte die Reise meines Bootes immer noch Schlagzeilen. Keine Zeitung erkannte die große Leistung einer der ersten Unternasser-Langstrecken-Fahrten der Kriegsgeschichte an. Alle Berichte, Informationen, Reportagen, Spekulationen und zusammengelogenen Geschichten drehten sich immer wieder um das gleiche Thema: ‚Hitler-Verstecker Heinz Schaeffer‘.

Dieser aber stand zur Wahrheit und brachte die Herren in Harnisch, die da unbedingt anhand seiner Informationen den längst totgesagten Führer noch fangen wollten. Um mich unter stärkeren Druck setzen zu können, veranlaßten sie meine Verbringung in die USA. Meine Mannschaft und mein braves Boot ‚U 977‘ folgten nach.

Ich landete in einem Lager für prominente Kriegsgefangene in Washington, wo sich hohe deutsche militärische Persönlichkeiten befanden. Wochenlang wurde mir immer und immer wieder von den Amerikanern der Satz entgegengeschleudert: ‚Sie haben Hitler versteckt!‘ Wochenlang versuchte ich nachzuweisen, wie unsinnig dieses ganze Gerede war. Schlüssige Beweise konnte ich ebenso wenig vorlegen, wie man mir andererseits etwas nachzuweisen vermochte. Nachdem in Washington meine Angelegenheit klargestellt war, die Behandlung war keinesfalls unkorrekt, wurde ich nach Deutschland verschifft, landete aber in Antwerpen, da alle deutschen Häfen mit beschlagnahmten Schiffen überfüllt waren.

Hier nahmen mich die Engländer in Empfang, steckten mich in ein Gefangenenlager für ‚schwere Fälle‘ und versuchten noch einmal das, was die Amerikaner zuvor vergeblich versucht hatten. Auch diese Vernehmungen überstand ich. Nach weiteren erfolglosen Bemühungen, von mir zu erfahren, wo ich Hitler versteckt hätte, wurde ich entlassen.“

Heinz Schaeffer war wieder in Deutschland. Doch er blieb nicht lange. 1950 kehrte er seiner Heimat den Rücken und wanderte nach Argentinien aus. Dort schrieb er unter dem Titel *LT 977: Geheimfahrt nach Südamerika* ein aufschlußreiches Buch über seine Erlebnisse.



Oben links: Admiral Byrd (rechts) plant einen Aufklärungsflug. Hinter ihm drei seiner engsten Berater (v.l. n. r.): Kapitän zur See G.F. Kosco und Fregattenkapitän C.M. Campbell, im Vordergrund Kapitän zur See H.R. Horney, Byrds Stabschef.

Bild unten: Das dem Konvoi der Mittelgruppe angegliederte U-Boot „Sehnet“ erwies sich als deutlicher Hemmschuh: Im Packeis des Rossmeeres stellte sich dessen Manövrierunfähigkeit heraus, weshalb es wie hier immer wieder aus riskanter Lage





befreit werden mußte. Schließlich diente „Sehnet“ im offenen Wasser der Scott-Insel als Wetterstation.

Oben Mitte: Sechs große Flugzeuge Douglas R4D hatte der Flugzeugträger „Phillipine Sea“ an Bord.

Oben rechts: Eine Douglas-Maschine startet zur Basisstation „Little America“; Unten: US-Marinesoldaten testen in der Walbucht ein 16 Tonnen schweres Amphibienkettenfahrzeug, das sowohl im Wasser als auch an Land und auf Eis operieren kann.



Hitler in Neu-Schwabenland?

Der amerikanische Polarforscher Richard Evelyn Byrd, der vor den Teilnehmern der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 / 39 einen Vortrag gehalten hatte, war nach dem Zweiten Weltkrieg zum Admiral der US-Marine aufgestiegen. Er sammelte alles, was über die Antarktis und insbesondere über Neu-Schwabenland in den Gazetten veröffentlicht wurde. Das Thema interessierte aber auch höchste Kommandostellen der US-Marine. Hier hatte man die Vernehmungsprotokolle „U 977 - Kommandant Heinz Schaeffer“ besonders aufmerksam studiert. Hatte Schaeffer tatsächlich die Wahrheit gesagt, die volle Wahrheit?

Der südamerikanische Journalist Ladislao Szabo, ein Argentinier, der sich ebenfalls intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und gründlich recherchiert hatte, lenkte die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit, auch die der USA, im Jahre 1947 auf sein Buch *Hitler estd vivo* (Hitler lebt). In ihm geht der Autor der Frage nach einem „neuen Berchtesgaden in der Antarktis“ nach. Dem Buch ist ein Vorwort von Clemente Cimorra vorangestellt, der versichert, daß die Argumente Szabos „wirklich beeindruckend“ seien, denn nun wisse man, daß der „schwarze Vogel Hitler“ seine Flügel über 14 Millionen Quadratkilometer der weißen unschuldigen Unendlichkeit des antarktischen Kontinents ausgebreitet habe. Szabo behauptet, daß nach der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 /39 das Flugzeugstützpunktschiff „Schwabenland“ auf Anordnung des späteren Großadmirals Karl Dönitz in der Antarktis das „neue Berchtesgaden“ aufgebaut habe. Dorthin sei Hitler mit seiner Frau, seinen Kindern und seinem Hofstaat - sie seien mit einem U-Boot-Konvoi dorthin gebracht worden - geflüchtet. Abschließend fordert der Autor die „Großen Vier“, die Regierungschefs der USA, Großbritanniens, Frankreichs und der Sowjetunion, auf, den versteckten deutschen Diktator sofort zu suchen und festzunehmen. Das sei eine Gewissensaufgabe, um die Wiederkehr des Nazismus zu verhindern.

Obwohl Szabos Publikation von Halbwahrheiten, Unwahrheiten und Spekulationen strotzt, erregte sie Aufsehen in Südamerika, in den USA und, nachdem Presseagenturen darüber berichtet hatten, in der ganzen Welt. Hitler in Neu-Schwabenland?! Niemand konnte das beweisen. Es gab allerdings auch keinen Gegenbeweis.

Die Amerikaner waren aber bereits zuvor auf anderen Wegen auf Aussagen gestoßen, die vermuten ließen, daß sich die Deutschen

während des Krieges in Neu-Schwabenland festgesetzt und einen militärischen Stützpunkt errichtet haben könnten. So sollen Heinz Siewert und Richard Wehrend, die Teilnehmer an der Deutschen Antarktisexpedition 1938 / 39 waren, berichtet haben, daß sie auch noch nach Beendigung der Expedition auf der „Schwabenland“ gedient hätten, um verschiedene Ausrüstungsgegenstände in die Antarktis zu bringen. Merkwürdigerweise werden Siewert und Wehrend in diesem Zusammenhang als „Soldaten“ zitiert.

Einen zweiten Hinweis gibt es angeblich von Großadmiral Karl Dönitz. Noch im Jahr 1944 soll er als Chef der U-Boot-Flotte und Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine in einer Ansprache vor U-Boot-Fahrern versichert haben: „Die deutsche U-Boot-Flotte ist stolz darauf, daß sie für den Führer in einem anderen Teil der Welt ein irdisches Paradies errichtet hat, eine uneinnehmbare Festung.“ Diese Aussage des späteren Hitler-Nachfolgers bezogen die Amerikaner auf Neu-Schwabenland. Dönitz erklärte nach dem Krieg, er habe diese Aussage nie gemacht.

Das Zitat wurde durch den israelischen Schriftsteller und ehemaligen Geheimagenten Michael Bar-Zohar überliefert. In seinem Buch *The Avengers* (Die Rächer) schreibt er außerdem: „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.‘“

Die Amerikaner jedenfalls scheinen entschlossen zu sein, der Sache auf den Grund zu gehen. Ihre folgenden Schritte jedenfalls legen den Schluß nahe, daß sie davon überzeugt sind, daß in der Antarktis eine Gefahr heranwächst, die beseitigt werden müsse. Möglicherweise glaubten sie sogar tatsächlich, daß Hitler sich in Neu-Schwabenland aufhielt. Sollte dies der Fall gewesen sein, so dürften sie sich durch Szabos Veröffentlichung im nachhinein in ihrer Annahme bestätigt gefühlt haben.

Mit einer US-Armada in die Antarktis

Bereits im Sommer 1946 laufen in den USA die Vorbereitungen für die größte Antarktisexpedition an, die jemals durchgeführt wurde. Unter dem Decknamen „Operation Highjump“ plant die US-Marine offiziell die Erprobung von Mannschaften und Material unter so extremen Bedingungen, wie sie nur in antarktischen Regionen zu finden sind. Die Expedition hat somit

vorrangig militärischen Charakter. Die Entdeckungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse, die man sich dabei erhofft, stehen in diesem Kontext.

Wie wichtig den Amerikanern das bevorstehende Unternehmen zu sein scheint, ist bereits anhand der Zusammensetzung der Planungskommission zu ersehen, der höchstrangige Offiziere der US-Marine angehören: der Chef der US-Marine, Admiral Chester W. Nimitz, Vizeadmiral Forrest P. Sherman und Konteradmiral Roscoe F. Good. Konteradmiral H. Cruzen wird die Detailplanung übertragen, Marinestaatssekretär James V. Forrestal die Federführung.

Mit dabei ist selbstverständlich Admiral Richard Evelyn Byrd. Als einziger ranghoher Marineoffizier mit Polarerfahrung wird er im Auftrag der US-Marine die „Operation Highjump“ in Vertretung von Admiral Nimitz befehligen. Für Byrd ist es die fünfte von ihm persönlich geleitete Polarexpedition, und es ist seine erste Expedition, die, abgesehen von einigen Heeres- und Zivilbeobachtern, ausschließlich unter Beteiligung von Marineleuten verläuft.

Nach gründlichen Beratungen wird entschieden, wie sich die Schiffskonvois, die im antarktischen Sommer, spätestens im Dezember 1946, auf die Reise ins ewige Eis geschickt werden sollen, zusammensetzen werden. Die „Operation Highjump“ wird durch den Flottenverband Task Force 68 ausgeführt. Flaggschiff und zugleich allgemeines Verbindungsschiff ist die „Mount Olympus“, die auch die Mittelgruppe unter Konteradmiral Cruzen, eine der drei Einsatzgruppen, anführt. Admiral Byrd geht am 2. Dezember 1946 an Bord dieses Schiffes. Es kommen noch die Eisbrecher „Northwind“ und die erst frisch vom Stapel gelaufene „Burton Island“, die bewaffneten Frachter „Yancey“ und „Merrick“ sowie das U-Boot „Sennet“ hinzu. Dieser Konvoi startet von Norfolk, Virginia, bzw. Port Hueneme und San Diego, Kalifornien, aus, fährt durch die Kanalzone zur Scott-Insel und weiter zur Walbucht. Diese gilt als eine der günstigsten Ankerstellen der Antarktis. Von hier aus lassen sich Flüge bis über den Südpol hinaus unternehmen.

Die von Kapitän zur See Charles A. Bond kommandierte Westgruppe setzt sich zusammen aus dem Zerstörer „Henderson“, dem Treibstofftanker „Cacapon“ und dem Flugbootmutterschiff „Currituck“, das drei Flugboote mit drei Flugbootbesatzungen an Bord hat. Diese drei Schiffe beginnen ihre Reise in Norfolk und fahren durch die Kanalzone zur Peter-I.-Insel.

Die Ostgruppe unter Kapitän zur See George J. Dufek besteht aus der „Brownson“, einem weiteren Zerstörer, dem Treibstofftanker „Canisteo“ und dem Flugbootmutterschiff „eine Island“ ebenfalls mit drei Flugbooten und drei Flugbootbesatzungen. Diese Gruppe beginnt ihre Fahrt in San Diego und San Pedro, Kalifornien, und nimmt via Marquesas-Inseln Kurs auf die Balleny-Inseln.

Hinzu kommt ein Flugzeugträger. Es handelt sich um die „Philippine Sea“, eines der größten und modernsten Kriegsschiffe der US-Marine, das erst am 29. Dezember 1946 in Norfolk ausläuft und etwa einen Monat später zu der Mittelgruppe dazustoßen wird. Es hat sechs Flugzeuge, große Douglas-Eindecker vom Typ R4D, sowie Hubschrauber an Bord.

An Bord der insgesamt 13 Schiffe werden sich sage und schreibe 4.000 Mann befinden: Marineinfanteristen, Seeleute, Bordpersonal und einige Wissenschaftler. Letztere setzen sich neben ein paar Zivilforschern vor allem aus Spezialisten vom Heer und von der Marine zusammen, aber auch staatliche Stellen sind beteiligt wie der Geological Survey, der Fish and Wildlife Service und der Coast and Geodetic Survey. Für alle Expeditionsmitglieder wird Proviant für acht Monate mit auf die Reise genommen. Zusätzlich zu den Flugzeugen, Transportmaschinen und Fernaufklärern, sowie Hubschraubern werden Planierdrahten, Zugmaschinen, Geländefahrzeuge und sonstiges technisches Gerät mitgeführt.

Unklarheit bestand bei den Planern der „Operation Highjump“ anfänglich darüber, ob diese Expedition den Medien und damit der amerikanischen Öffentlichkeit als „wissenschaftliche“ oder als „militärische“ präsentiert werden solle. Die offizielle Sprachregelung deutete auf ein „sowohl als auch“ hin: „Material- und Mannschaftserprobung unter antarktischen Bedingungen“.

Richard Byrd veröffentlicht im Oktober 1947 in dem weltweit anerkannten *National Geographic Magazine* einen fast 100 Seiten umfassenden Bericht über die von ihm geleitete Expedition. Unter der Überschrift „Our Navy Explores Antarctica“ (Unsere Marine erforscht die Antarktis) schreibt er, daß sie dazu gedacht war, dem amerikanischen Volk zu demonstrieren, daß die Marine nicht allein kriegsentscheidenden Charakter trage, sondern auch in Zwischenkriegszeiten unerlässlich sei.³⁸ Illustriert ist der Beitrag mit Fotos von Schwimmpanzern, Kettenfahrzeugen, Bulldozern, Soldaten, Flugzeugen und Hubschraubern, die bei der „Operation Highjump“ in der Antarktis zum Einsatz kamen.



Oben: Für „Gods own country“ wird auf „Little America“ die US-Flagge gehißt. Sie wurde nie wieder heruntergeholt. Nach Beendigung der „Operation Highjump“ flatterte sie weiter über dem verlassenen Basislager. Unten: Mit zwei dieser Douglas Ma-

schinen R4D überflog Admiral Richard Byrd am 15./16 Februar 1947 den Südpol. Was den Motor- und Heizungsausfall sowie weitere Unannehmlichkeiten an den völlig intakten Flugzeugen unterwegs verursachte, blieb ungeklärt.





Oben: Jedes Flugbootmutterschiff hatte für Erkundungen der Küstenbereiche und für Inlandsflüge drei Flugboote an Bord. Im Bild das Deck der zur Ostgruppe gehörenden „eine Island“.

Mitte: Wertvolle Zeit ging verloren, weil sich die Eisbrecher — hier die „Northwind“ (links im Bild) — mühsam durch das Packeis des Rossmeeres kämpfen mußten.



Unten: Erst Ende Januar 1947 erreicht die Mittelgruppe des an der „Operation High Jump“ beteiligten Konvois ihr Ziel

„Little America“; wo ihre Basisstation errichtet wird. Am 23. Februar wird diese schließlich wieder aufgegeben.



Der Durchführungsplan für die „wissenschaftlich-militärische“ Operation sieht vor, daß sich die drei Einsatzgruppen wie folgt aufteilen: Die von Admiral Byrd geleitete Mittelgruppe soll die Scott-Insel ansteuern und auf dem schon während früherer Expeditionen genutzten Stützpunkt „Little America“ im McMurdo-Sund ein Basislager samt Flugfeld errichten, um von dort aus Erkundungs- bzw. Fotovermessungsflüge in das unbekannte Innere der Antarktis unternemen zu können. Die West- und die Ostgruppe haben beide die Aufgabe, in ihrem jeweiligen Bereich die antarktische Küste zu erkunden und von den Flugbootmutterschiffen aus Flüge ins Landesinnere zu unternemen. Sie sollen im Bereich der westantarktischen Küste und der Antarktischen Halbinsel bzw. im Bereich der Küste der Ostantarktis Wetterstation errichten und die Flugoperationen überwachen.

Grob gesehen ist dies die Aufgabenstellung für die „Operation Highjump“, deren Vorbereitung und Organisation mit großer Eile, beinahe überhastet, vorangetrieben werden mußte, da hierfür nur äußerst wenig Zeit zur Verfügung stand. So wurden etwa keine Testflüge mit den Douglas-Flugzeugen durchgeführt, obwohl es die größten waren, die je von einem Flugzeugträger aus gestartet werden sollten. Dies sollte den Technikern später vor Ort noch manch Kopfzerbrechen bereiten. Weshalb diese Aufregtheit so kurz nach der siegreichen Beendigung des Zweiten Weltkrieges? Welchen neuen Krieg hatten die USA im Auge, wenn Byrd davon spricht, daß er sich und die Marine „zwischen den Kriegen“ sieht?

Zunächst ist zur Kenntnis zu nehmen, daß Neu-Schwabenland in dem Bericht des Admirals keinerlei Erwähnung findet. Das scheint nur logisch, denn das von Alfred Ritscher 1939 entdeckte Land liegt den von den drei Byrd-Gruppen im Pazifischen Ozean angesteuerten Inseln - der Peter-I.-Insel, der Scottinsel und den Balleny-Inseln - genau gegenüber, auf der entgegengesetzten Seite des antarktischen Kontinents: im Atlantisch-Indischen Südpolarbecken in der Nähe des Weddellmeers. Zwischen der Scott-Insel und Neu-Schwabenland beträgt die direkte Entfernung gut 4.000 Kilometer, die kürzeste Entfernung ist die zur Peter-I.-Insel, doch selbst das ist noch eine Strecke von reichlich 3.000 Kilometer Luftlinie - Entfernungen, die mit Flugzeugen wie den mitgeführten auch nicht annähernd zurückzulegen gewesen wären.

Der Operationsplan enthält jedoch folgendes interessantes Detail: Die beiden am Rand ope-

rierenden Gruppen sollen sich während ihrer Mission mit ihren je drei Schiffen von 90° West aus in östlicher bzw. von den Balleny-Inseln aus in westlicher Richtung an der Küste entlangbewegen, und zwar soweit, bis sie gemeinsam einen Kreis um den Kontinent geschlossen haben. Ziel und Treffpunkt ist die Gegend um den Nullmeridian, jenes Gebiet also, in der das Königin-Maud-Land zu finden ist, das Neu-Schwabenland beinhaltet. Kurzum, das Ziel dieser „Einkreisung eines Kontinents“, wie Byrd selbst sich ausdrückt, ist es, ihn „von drei Fronten her zu attackieren“.

Die drei Schiffe der Westgruppe treffen kurz nach Weihnachten 1946 nördlich der Balleny-Inseln ein, unmittelbar vor dem südlichen Polarkreis. Ein paar Tage vor Silvester sind auch die drei Schiffe der Ostgruppe an ihrem Zielpunkt, der Peter-I.-Insel, versammelt. Der Einsatz der Mittelgruppe in der Antarktis beginnt einen Tag vor Neujahr.

Um auf die Frage „wissenschaftlich oder militärisch“ zurückzukommen: Bemerkenswert ist, daß die Medien bei der Planung und der Realisierung der Expedition eine nicht ganz unbedeutende Rolle spielen. Elf Korrespondenten fahren mit in die Antarktis: neun Zeitungsreporter und zwei Rundfunkleute. Vertreten sind die drei großen internationalen Presseagenturen Reuters, AP und UPO, mehrere große Zeitungen und führende Rundfunkstationen. Dieser Medienaufwand ist für eine rein wissenschaftliche Expedition völlig ungewöhnlich und bestätigt, daß hinter dem mit Kriegsschiffen, Marinesoldaten und Flugzeugen durchgeführten Unternehmen tatsächlich mehr steckt.

Was die Amerikaner tatsächlich in der Antarktis erreichen oder entdecken - oder sogar bekämpfen - wollen, darüber kann nur spekuliert werden. Muß nicht hinter diesem ungewöhnlich großen Aufwand von Kriegsschiffen, Flugzeugen und Soldaten für eine angeblich „wissenschaftliche Expedition“ mehr stecken und welches Ziel hatten die USA in der Antarktis tatsächlich im Visier?

Unvorhergesehene Zwischenfälle

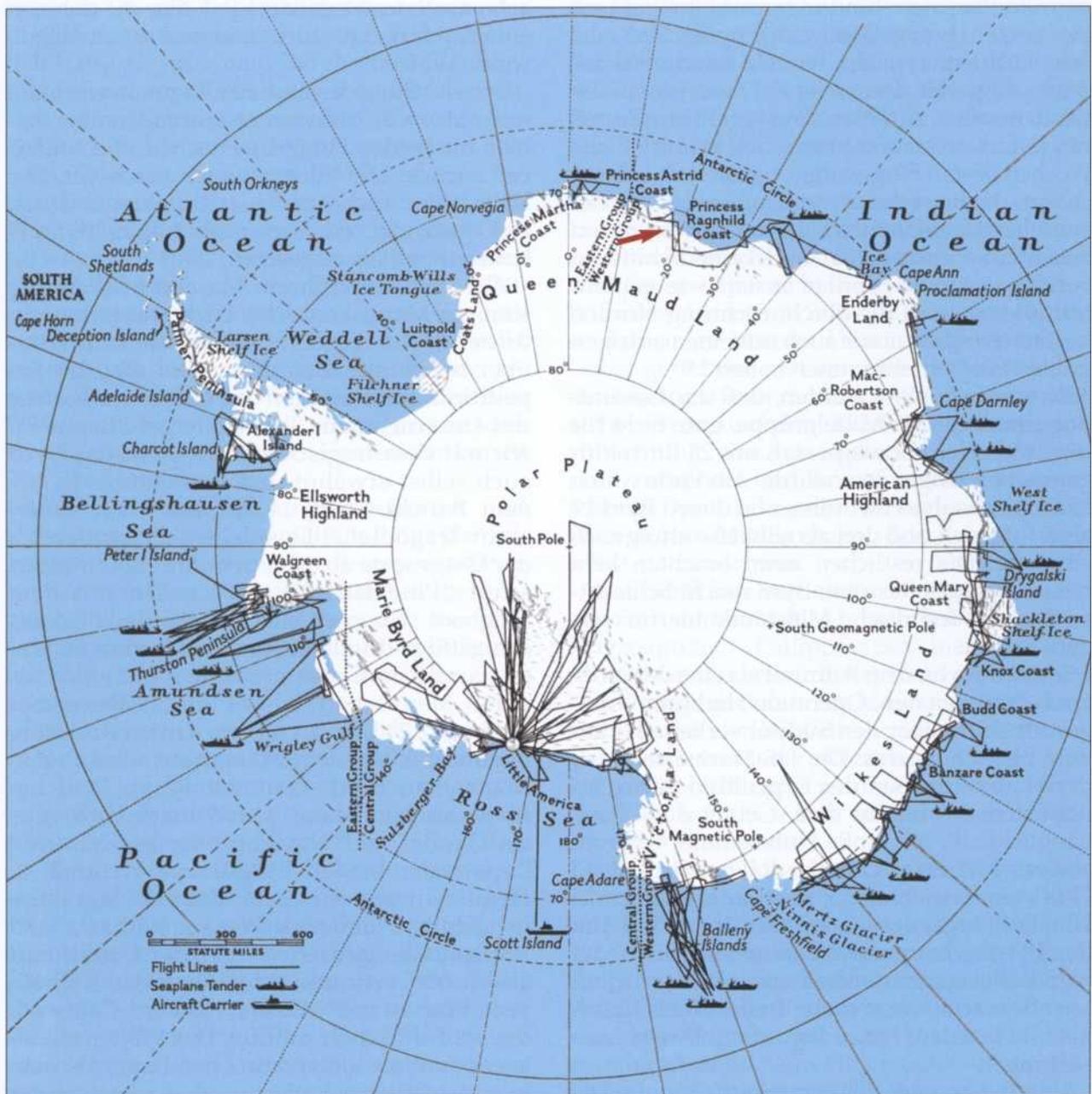
Während sich die Konvois zum Teil noch auf dem Weg in die Antarktis befinden, wird am 26. Dezember 1946 von britischer Seite bekannt gegeben, daß eine britisch-norwegische Expedition in den Südpolargewässern der Bahia Marguerite unterwegs sei und Admiral Byrd zur Unterstützung zur Verfügung stehe. Weitere acht Nationen, darunter auch Ruß-

land und Kanada, sind zur gleichen Zeit zwecks Klima- und Wetterstudien in der Antarktis tätig. Sind diese Länder von den Amerikanern vorab über den Grund ihrer „Operation Highjump“ und deren Ziel informiert worden?

In inoffiziellen Darstellungen über die Byrd-Expedition ist meist unisono die Rede davon, daß der Admiral bereits drei Wochen nach Eintreffen in der Antarktis den plötzlichen Abbruch der „Operation Highjump“ sowie die sofortige Rückkehr aller Schiffe in die USA befiehlt. Als Zeitpunkt wird allgemein der 3. März 1947 angegeben. Der Abbruch nach so kurzer Zeit soll fast panikartig erfolgt sein, so daß angeblich neun Flugzeuge mit ihren Be-

satzungen im ewigen Eis zurückgelassen werden mußten.

Diese Angaben stimmen mit den oben angeführten Daten für das Eintreffen der Konvois - Ende Dezember 1946 - nicht überein. Am Beispiel der gesamten Einsatzzeit des Flaggschiffs „Mount Olympus“ sei die tatsächliche Dauer des Aufenthalts in der Antarktis verdeutlicht. Das Schiff war am 2. Dezember 1946 in Norfolk ausgelaufen. Es hatte am 10. Dezember die Kanalzone passiert und war am 30. Dezember nahe der Scott-Insel eingetroffen. Am 14. Januar 1947 war die Ross-Eisbarriere gesichtet worden. In der Zeit vom 22. Januar bis 6. Februar 1947 hatte die „Mount Olympus“ in der Walbucht festgemacht, und am 13. Februar war sie wie-



Flugrouten der drei Einsatzgruppen. Insgesamt sollen 64 Fotoflüge unternommen worden und dabei 70.000 Luftbilder entstanden sein. Auch das Gebiet von Neu-Schwabenland (Pfeil) wurde befliegen.

der in der Nähe der Scott-Insel. Vom 7. bis 14. März lag das Schiff in Wellington vor der Küste von Neuseeland, um genau einen Monat später wieder Heimatgewässer zu erreichen: die Ostküste der USA. Am 14. April 1947 wurde Admiral Byrd in Washington von Marinestaatssekretär Forrestal und Marine-Chef Admiral Nimitz empfangen.

Was ist hierzu bei Byrd selbst zu lesen? Der Leiter der „Operation Highjump“ schreibt rückblickend von großen Schwierigkeiten, vor die sich die Mittelgruppe aufgrund von Wetterunbilden und der extrem ungünstigen Eislage — die mit Abstand schlechteste in diesem Jahrhundert — gestellt sah. Es dauert bis Ende Januar, bis man sich per Eisbrecher durch das stark vereiste Rossmeer hindurchgearbeitet hat und bis der Flugzeugträger „Philippine Sea“ die Schelfeiskante erreicht, von wo aus die Erkundungsflüge mit den sechs R4D unternommen werden sollen. Auf diese Weise geht ein Gutteil des antarktischen Sommers und damit etliche Wochen besten Flugwetters verloren. Auch machen es die Eisverhältnisse erforderlich, das Gebiet eher als geplant wieder zu verlassen, um kein Risiko einzugehen und keine Schiffe zu verlieren. Am 6. Februar anstatt wie geplant Mitte März wird die Flucht Richtung Norden angetreten, „bevor wir auch nur einen einzigen großen Flug unternommen hatten“.⁴⁰

Es war kalkuliert worden, daß das Gesamtprogramm für die Mittelgruppe, gute Sicht für die Luftbilder vorausgesetzt, mit 25 Einzelflügen zu bewältigen sein würde. Am Ende waren 29 Flüge absolviert worden, von denen Byrd 17 als erfolgreich und drei als teilweise erfolgreich einstufte. Die restlichen neun brachten kein nennenswertes Resultat; Byrd macht Schlechtwetter und technische Mißstände hierfür verantwortlich.

Selbst der von dem Admiral als eine der größten Leistungen der „Operation Highjump“ eingestufte Flug über den Südpol verlief alles andere als reibungslos. Die US-Marine sah eine der Hauptaufgaben der Expedition darin, bis über den Pol hinaus „ins ‚Gebiet der Unzugänglichkeit‘, ins große Unbekannte“⁴¹ vorzustoßen. Mit zwei Douglas-R4D verließ Byrd „Little America“ am 15. Februar kurz nach 23 Uhr. Die Flugzeuge waren stark überladen. Um den Pol überhaupt erreichen und sicher wieder zum Basislager zurückkehren zu können, mußten allein 40 Prozent mehr Treibstoff als üblich getankt werden; hinzu kam die schwere Ausrüstung.

Unterwegs sank die Temperatur rapide. Die Heizung in einem der beim Start völlig intakten Flugzeuge und der Autopilot streikten, Treib-

stoffdämpfe erfüllten das Cockpit. Dann begann die Maschine zu meckern, es folgte ein völliger Motorausfall. Niemand konnte sagen, weshalb. Nachdem zu einem anderen Tank umgestellt worden war, sprang der Motor wieder an. Die Fenster beschlugen von innen und froren in wenigen Augenblicken zu, die Scheiben mußten pausenlos mit Messern freigekratzt oder mit Alkohollösung freigerieben werden.

Ziel des Fluges war es, herauszufinden, was sich im Gebiet auf der Südamerika zugewandten Seite des Südpols befindet. Byrd schreibt darüber: „Insgesamt hatten wir an die 25.000 Quadratkilometer des ‚Landes hinter dem Pol‘ befliegen. Wie zu erwarten, wenn auch etwas enttäuschend zu berichten, gab es nichts Beobachtenswertes hinter dem Pol. Nur die sich von einem Horizont zum anderen hinziehende weiße Wüste.“⁴²

Gegen Mittag des nächsten Tages, nach einem mehr als zwölf Stunden andauernden Flug, kamen die beiden Flugzeuge nach „Little America“ zurück. Die Piloten waren erschöpft. Die Kälte, aber auch der Sauerstoffmangel durch die beständig eingeatmeten Alkoholdämpfe hatten ihnen arg zugesetzt.

Wäre ihnen bei ihrem Vorstoß in Richtung Königin-Maud-Land „Beobachtenswertes von dritter Art“ begegnet, Byrd würde kaum darüber berichtet haben. Immerhin gibt der Expeditionsleiter offiziell zu, daß es im Verlauf des Unternehmens Todesfälle gab. Beginnen wir mit dem tragischsten Ereignis, das Byrd auch selbst erwähnt und von dem es in seinem Bericht heißt: „Lichtphänomen verursacht Tragödie“.⁴³ Es spielte sich im Bereich der Ostgruppe ab. Von dem Flugbootmutter-schiff „eine Island“ aus wurden mit dem Flugboot „George One“ verschiedene Erkundungsflüge durchgeführt. Von Beginn an war es ständig im Einsatz, jedesmal mit einer anderen Mannschaft. Als es am 30. Dezember 1946 um 2.24 Uhr zu seinem dritten Rundflug innerhalb kürzester Zeit startete, waren neun Männer an Bord: Leutnant Ralph Paul LeBlanc als Pilot, Leutnant William H. Kearns als Copilot, der Navigator Ensign Maxwell Lopez, die beiden Flugfunker Wendell K. Hendersin und James H. Robbins, die Flugmechaniker Frederick Warren Williams und William George Henry Warr, der Luftbildner Owen McCarty und schließlich der Kapitän der „Pine Island“, Henry Howard Caldwell, der als Beobachter mitflog. Das Wetter sah alles andere als vielversprechend aus, als man in südwestlicher Richtung über ansteigendes Eis hinflieg, erinnerte sich Kearns später. Die Sicht war schlecht, und es war kein Horizont

mehr auszumachen. Man wußte nicht, ob es Nebel, Dunst oder Schnee war, durch den man steuerte. Das Glas des Cockpits fing an zuzufrieren. Der Einsatz des an Bord befindlichen Enteisers zeigte keinerlei Wirkung. Plötzlich gleißte helles Licht auf, so als sei man mit dem Flugzeug in ein Wolkenloch geflogen, durch das mit einemmal die Sonne hervorbrach. Die feinen Eiskristalle auf der Scheibe verwandelten sich in Zigtausende glitzernde Punkte. Was die Orientierung zusätzlich erschwerte, war die Tatsache, daß die Bordinstrumente sich widersprechende Angaben lieferten. Es war höchste Zeit umzukehren. Nachdem Kearns den etwas ermüdeten LeBlanc am Steuer abgelöst hatte, wurde gewendet. Da gab es plötzlich einen Ruck, der die ganze Maschine erschütterte. Wahrscheinlich hatte sie an einem Berghang Bodenkontakt bekommen. Kearns zog sofort nach oben. Was dann folgte, war eine Explosion. „George One“ wurde in vier Stücke gerissen.

Drei Männer, Hendersin, Williams und Lopez, überlebten den Absturz nicht. McCarty, Warr, Robbins und Caldwell krochen, nachdem sie lange Zeit später wieder zu sich gekommen waren, mit mehr oder weniger leichten Verletzungen aus den Trümmern. Kearns, der sich zum ersten Mal in seiner Fliegerlaufbahn nicht angeschnallt hatte, war aus seinem Sitz geschleudert worden und landete im Schnee. Nur LeBlanc steckte noch in dem brennenden Wrack, er wurde von seinen Kameraden befreit und überlebte ebenfalls.

Mit Hilfe von Nahrungsmittelresten und Überlebenspaketen, die man im Laufe der folgenden Tage zwischen den Resten des Flugbootes hervorholte, richtete man sich an der Unglücksstelle ein. Die Brandwunden machten LeBlanc derart zu schaffen, daß er ins Delirium fiel, das größte Problem war der Mangel an Trinkwasser.

Die Suche nach den Vermißten konnte aufgrund des schlechten Wetters erst nach einigen Tagen aufgenommen werden. Auch gab es Probleme, die beiden anderen Flugboote, „George Two“ und „George Three“, flugfähig zu bekommen. Schließlich konnte gestartet werden, doch mußten verschiedene Testflüge und Suchaktionen zwischen dem 5. und 9. Januar aufgrund diverser Widrigkeiten immer wieder vorzeitig abgebrochen werden. Zwei Tage später wurden die völlig entkräfteten Männer endlich gefunden, etwa 20 Kilometer von einer eisfreien Wasserstelle entfernt, von wo aus sie schließlich geborgen werden konnten. Doch auch hier verzögerten Schneefall und Nebel die Rettungsaktion noch erheblich.

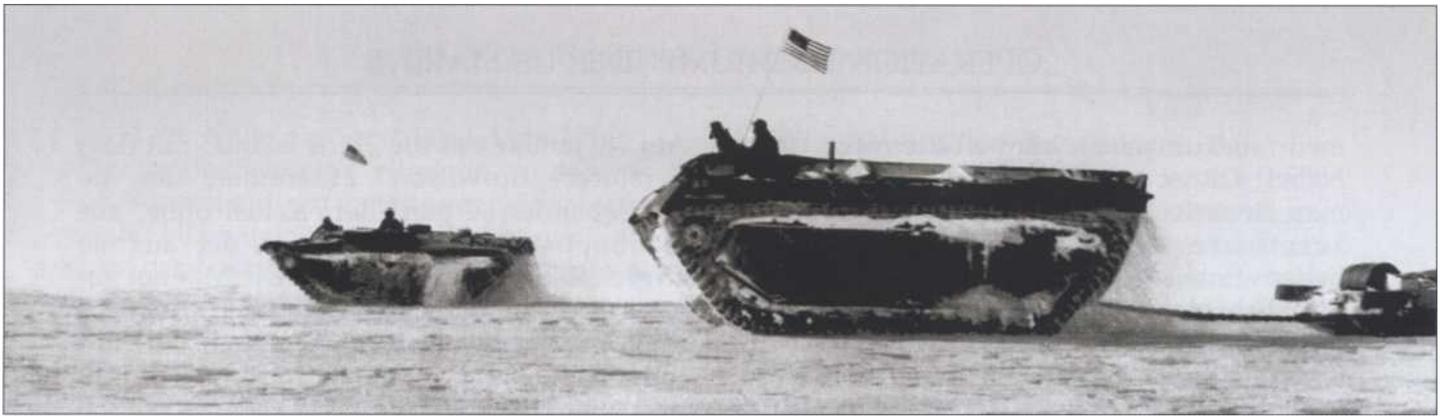
Am 18. Januar traf die „eine Island“ mit dem Zerstörer „Brownson“ zusammen, der die überlebenden Opfer der Katastrophe zur „Philippine Sea“ brachte, von der aus sie zurück in die USA gelangten. Die Männer genasen, nur LeBlanc mußten noch auf dem Flugzeugträger, zwei Wochen nach der Rettung, beide Beine wegen Erfrierungen amputiert werden.

Auf Byrds zahlreichen früheren Expeditionen hatte es nie auch nur einen einzigen vergleichbaren Zwischenfall gegeben. Wie schon gesagt, er erwähnt die Tragödie in seinem Bericht, geht aber nicht in dieser Ausführlichkeit auf sie ein. Was von ihm hinsichtlich unvorhergesehener Zwischenfälle noch zu erfahren ist, betrifft nur die lapidare Information über ein gebrochenes Bein des Biologen Jack Perkins und immer wieder technische Mängel, die gerade auf Flügen Schwierigkeiten verursachten. Beispiel: „Bald gerieten wir in schlechtes Wetter mit null Sicht, und zehn Minuten später hatten wir ein Leck in der Benzinleitung.“

Ein weiteres Unglück passierte am 21. Januar kurz nach der Ankunft des Frachtschiffes „Yancey“ am Ross-Schelfeis. Ein Schlepper hatte auf dem Eis eine Last zu befördern, was wegen der Bodenbeschaffenheit Schwierigkeiten bereitete, so daß einige Männer Hand anlegen mußten. Dabei geriet der erst seit sieben Monaten bei der Marine dienende Vance Woodall mit dem rechten Arm und dem Kopf in die Transportvorrichtung, was ihm in der Folge die Wirbelsäule zertrennte und ihn sofort tötete. Hiervon schreibt Byrd nichts, der Fall ereignete sich im Bereich der Mittelgruppe, dort, wo er auch selbst stationiert war.

Auch daß hier nur einen Tag später ein für den Start vorbereiteter Hubschrauber von dem Flugzeugträger „Philippine Sea“ ins eisige Wasser fällt, ist aus seiner Feder nicht zu erfahren. Unmittelbar nachdem die Maschine abgehoben hatte, verlor der Pilot die Kontrolle über sie - als Ursache wird eine plötzliche Böe angegeben -, und der Helikopter wurde über Bord gefegt. Der Pilot konnte jedoch mit einem Rettungsboot geborgen werden.

Gibt es Dinge, die Byrd darüber hinaus verschweigt? Gelegentlich liest man davon, daß bereits in den ersten Tagen nach der Ankunft in der Antarktis vier Flugzeuge samt ihren Besatzungen spurlos verschwunden sein sollen. Der Versuch einer Klärung, wo sie geblieben wären, hätte kein Ergebnis gebracht. Und wie verhält es sich mit jenen neun Flugzeugen, die bei Beendigung der US-amerikanischen Antarktismission samt ihren Besatzungen im ewigen Eis zurückgelassen worden sein sollen?



Mit Amphibienfahrzeugen ging es auf eine Sechstagesexpedition ins Inland. Byrd war überzeugt davon, daß man eines Tages mit Motorkraft über Land zum Pol fahren könne.



Mit Hilfe von Stahl und Schnee wird eine Eisspalte überbrückt. „Litte America“ erhält ein Flugfeld aus gepreßtem Schnee, von hier aus werden 29 Aufklärungsflüge bis weit ins Landesinnere hinein unternommen.



Der Oberbefehlshaber der „Operation Highjump“ Admiral Byrd befand sich an Bord des Flaggschiff „Mount Olympus“ (oben). Hier wird es von Marinesoldaten mit der Achterleine festgemacht. Rechte Seite: Die bewaffneten Frachter „Merrick“ (im Hintergrund) und „Yancey“ haben in der Walbucht unweit der Basisstation festgemacht und werden entladen.



Eine „höchst erfolgreiche Expedition“

Tatsächlich wurde „Little America“ am 23. Februar 1947 aufgegeben, und die Schiffe aller drei Einsatzgruppen verließen Anfang März die antarktischen Gewässer. Der Polarwinter hatte begonnen.

„Die Expedition war insgesamt höchst erfolgreich“, resümiert Admiral Richard Byrd.⁴⁵ Was waren die wissenschaftlichen Errungenschaften, die er im Anschluß an seine von der US-Marine in Auftrag gegebene Mission zu verbuchen hatte?

Insgesamt wurden 64 Forschungsflüge durchgeführt, auf denen 70.000 Luftbildaufnahmen von der Antarktischen Küste und von einzelnen Inlandregionen des Kontinents entstanden sein sollen. Dieses Ergebnis wird als die größte Leistung der Expedition gewertet. Mit einem gewissen Stolz gibt Byrd an, daß während der Flüge ein Gebiet erkundet wurde, das halb so groß ist wie das der USA. Die Aufzählung der Errungenschaften liest sich wie ein Kapitel aus dem *Guinness-Buch der Rekorde*: Tausende Kilometer Küstenlinie kartiert; neue Inselgruppen, Halbinseln, Inseln und Seen entdeckt; einige der größten Gletscher der Erde gefunden und fotografiert; zehn neue Bergketten, darunter einige der höchsten der Erde, entdeckt; Gebiet der Walbucht kartiert; Hunderte bis dato unbekannte Berge und Bergspitzen gesichtet; mehr als 500.000 Quadratkilometer der Polkappe erforscht; eine Reihe von „Oasen“, eisfreien Tälern mit Seen, entdeckt; und, und, und.

Eine der Entdeckungen soll besonders hervorgehoben werden, da sie auch von Byrd behandelt wird - erneut aber nicht in der hier vorliegenden Ausführlichkeit. Einer der Piloten, Leutnant David E. Bunger, war auf einem der letzten von der Westgruppe durchgeführten Erkundungsflüge in der Antarktis Anfang Februar 1947 mitten im Eis auf ein riesiges eisfreies Gebiet gestoßen. Diese Fläche, die später nach ihrem Entdecker Bunger-Oase genannt wurde und etwa 750 Quadratkilometer mißt, ist für polare Verhältnisse schwer zugänglich, obwohl sie von der Küste nicht sehr weit entfernt liegt. Es ist verwunderlich, daß sie bei ihrer Größe nicht schon auf früheren Antarktisexpeditionen entdeckt wurde.

Die Bunger-Oase gilt als eine der eigentümlichsten und schönsten Landschaften in der Antarktis. Sie ist völlig eisfrei und weist durch eine erhöhte Strahlungsbilanz des freiliegenden Gesteins im Vergleich zur Umgebung ein relativ mildes Mikroklima auf. Bunger beschrieb sie

später als „ein Land von blauen und grünen Seen sowie braunen Hügeln in einer ansonsten endlosen Weite aus Eis“.⁴⁶

Auf einem weiteren Flug einige Tage nach der Entdeckung wurde die Oase, die Byrd als die bei weitem wichtigste geographische Entdeckung der Expedition einstuft, schließlich genauer untersucht. Drei große Seen und 20 kleinere Wasserflächen wurden gezählt. Auf einem der großen Seen konnte mit dem Flugboot ohne weiteres gewassert werden. Für antarktische Verhältnisse hatte er sogar relativ warmes Wasser, wie sich durch Eintauchen der Hand feststellen ließ. Man vermutete unterirdische thermische Aktivität, was jedoch nicht nachgewiesen werden konnte. Der See war voller Algen von roter, blauer und grüner Farbe, die der Seenlandschaft ihr charakteristisches Erscheinungsbild gaben. Als man das Wasser vor Ort einer näheren Untersuchung unterziehen wollte, stellte sich jedoch heraus, daß keine technische Vorrichtung hierfür vorhanden war. Sogar die Temperatur mußte geschätzt werden, da man nicht daran gedacht hatte, ein Thermometer mitzunehmen. An Bord des Flugbootes fand sich aber schließlich eine leere Flasche, so daß immerhin eine Probe abgefüllt werden konnte. Wie sich später herausstellte, handelte es sich um Brackwasser mit einem relativ hohen Salzgehalt von zwei Dritteln des Ozeans. Hatte der See Zugang zum offenen Meer?

Folgende weitere peinliche Begebenheit ist überliefert: Bei dem Versuch, die 70.000 während der „Operation Highjump“ entstandenen Luftbildaufnahmen zu Kartierungszwecken auszuwerten, stellte sich heraus, daß ein hoher Prozentsatz völlig wertlos war, da man vergessen hatte, Bodenkontrollpunkte anzugeben. Ein Manko, das ein Jahr später, im Südsommer 1947/48, während einer wesentlich bescheideneren Expedition unter dem Namen „Operation Windmill“ wettgemacht werden sollte. Wurden die 70.000 unter hohem technischem Aufwand gemachten Fotos deshalb nicht an die große Glocke gehängt? Byrd jedenfalls tut es nicht. Und weshalb gab es nach der Rückkehr der - um einige Köpfe dezimierten - 4.000 Marinesoldaten weder eine offizielle Pressekonferenz noch Interviews mit Admiral Byrd oder anderen Expeditionsteilnehmern? Entsprechend mager fiel das Presse-Echo über die größte Antarktisexpedition aller Zeiten, die „Operation Highjump“ der USA 1946/47, auch aus.

Übrigens: Die Westgruppe war bei ihren Erkundungen tatsächlich wie vorgesehen bis zum Nullmeridian vorgestoßen, wie die Karte der

Antarktis zeigt, auf der die Flugrouten eingetragen sind (siehe Karte S. 123). Im Bereich der Ostgruppe ist in diesem Bereich - also vor dem Königin-Maud-Land bzw. vor Neu-Schwabenland nur ein kurzer Flug verzeichnet, weit abgeschlagen von den anderen von der Ostgruppe im Küstenbereich unternommenen Erkundungen, die sich auf Gebiete in der Nähe der Mittelgruppe und vor der Antarktischen Halbinsel beschränken. Offensichtlich hatte sie es nicht geschafft, in der vorgesehenen Weise mit der Westgruppe zusammenzutreffen. Waren auch hier Wetterkapriolen schuld?

Neben den geographischen Entdeckungen geht Byrd auf die Untersuchungen im Bereich der Physik, Chemie, Geologie und Biologie ein. Leider sei die Arbeit der Wissenschaftler etwa im Zusammenhang mit der Erforschung des Erdmagnetismus, der kosmischen Strahlung oder verschiedener Sonnenlichtphänomene nur sehr eingeschränkt möglich gewesen. Als Grund gibt er Zeitmangel und Transport-schwierigkeiten an.

Was wird zur Erprobung von Mannschaften und Material ausgesagt? Hier werden technisches Gerät und neue Instrumente in den Vordergrund gerückt, die unter extremen Bedingungen getestet wurden: angefangen von den Eisbrechern mit 6.600 BRT und einer Leistung von 10.000 PS, die selbst in relativ starkem Packeis Manövrierfähigkeit bewiesen, über die Hubschrauber, die sich für die Vorauserkundung der Eislage bewährten, bis hin zu eiswassertauglichen Schwimmanzügen, die zum Teil während des Krieges zur Rettung von Handelsschiffsmannschaften eingesetzt gewesen waren oder die man in anderer Ausführung speziell für eine für Herbst 1945 geplante Invasion Japans entwickelt hatte. Außerdem wurde von Marinesoldaten der Einsatz von Amphibienkettenfahrzeugen getestet, die sowohl auf normalem Grund als auch auf Eis und im Wasser operieren können. Mit solchen 16 Tonnen schweren Fahrzeugen wurde eine Sechstagerreise von insgesamt 450 Kilometern unternommen. Byrd, der dies als eines der wichtigsten Experimente der Expedition einstuft, ist in seinem Bericht davon überzeugt, daß man früher oder später mit Motorkraft über Land zum Pol fahren wird.⁴⁷

Abgesehen von der konkreten, sehr ausführlichen Aufzählung der gemachten Entdeckungen und sonstigen Erfolge bemerkt man Anzeichen von Zurückhaltung: „Es gibt viele Geheimnisse hinter den glitzernden Schutzwällen aus Eis und den weißgetünchten Kulissen aus Nebel und sturmgepeitschtem Schnee.“⁴⁸ Oder: „Der Kampf gegen Sturm, Entfernung, Kälte,

Einsamkeit und Hunger steht in der Tradition der Marine beinahe ebenso hoch wie der gegen feindliche Flotten.“⁴⁹ Wo der Poet vage bleibt, soll nicht willkürlich hineininterpretiert werden. Und daß sich Byrd einer Rhetorik bedient, die mit der Militärsprache entlehnten Metaphern angereichert ist, das ist wohl seinem Beruf geschuldet.

Der Admiral verheimlicht indes nicht, daß er zumindest die Arktis (Nordpol) als potentielles Schlachtfeld sieht. So rät er etwa sehr deutlich: „Es ist darüber diskutiert worden, ob der Flugzeugträger, der eine so außerordentlich wichtige Rolle in unserem Krieg im Pazifik gespielt hat, mit der Entwicklung größerer Flugzeuge und ihrer Möglichkeit, größere Distanzen zu bewältigen, nicht zu einer obsoleten Waffe geworden ist.“

Warum, so könnte man fragen, einen Träger nehmen statt eines Bombers, der 8.000 Meilen am Stück schafft? Es dürfte wenige Ziele geben, die mehr als 4.000 Meilen entfernt liegen. Doch muß man sich als generelle Regel stets vor Augen halten: Je kürzer die zu fliegende Strecke, desto größer die zerstörerische Fracht.“ Und er schlußfolgert: „Die kürzeste Entfernung zwischen der Neuen und der Alten Welt verläuft quer über den Arktischen Ozean und die Nordpolarzone. Es ist vorherzusehen, daß hier eines der großen Schlachtfelder künftiger Kriege zu finden sein wird.“⁵⁰ Und insofern sei der Erfolg von „Operation Highjump“ nicht zuletzt dahingehend zu verstehen, daß die hier in der Antarktis gewonnenen Erkenntnisse auch für kriegerische Auseinandersetzungen in der Arktis von großem Nutzen sein würden.

Zur Antarktis selbst äußert sich Richard Byrd etwas verhaltener, indem er auf dort vermutete Naturressourcen - Kohle, Öl und Buntmetalle - verweist: „Eines Tages wird es wohl möglich sein, das Unterste des Erdballs zu Geld zu machen.“ Und an anderer Stelle schreibt er: „Ich empfehle dringend, daß die nächste große Polarexpedition ein von Heer und Marine gemeinsam durchgeführtes Projekt sein sollte.“

Mit diesen Aussagen wird der militärische Charakter der von Byrd kommandierten „Operation Highjump“ noch einmal unzweifelhaft unterstrichen. Die Hoffnung des Admirals ging in der Tat lange Zeit, im Grunde bis zu seinem Tod, dahin, daß eine noch größere, kombinierte Marine /Heer-Expedition in die Antarktis entsandt werden würde. Doch Byrds Vision wird niemals Wirklichkeit. Eine weitere amerikanische Antarktisexpedition vergleichbaren Ausmaßes kommt nie zustande, nicht zu Lebzeiten des Admirals und auch nicht nach seinem Tod.