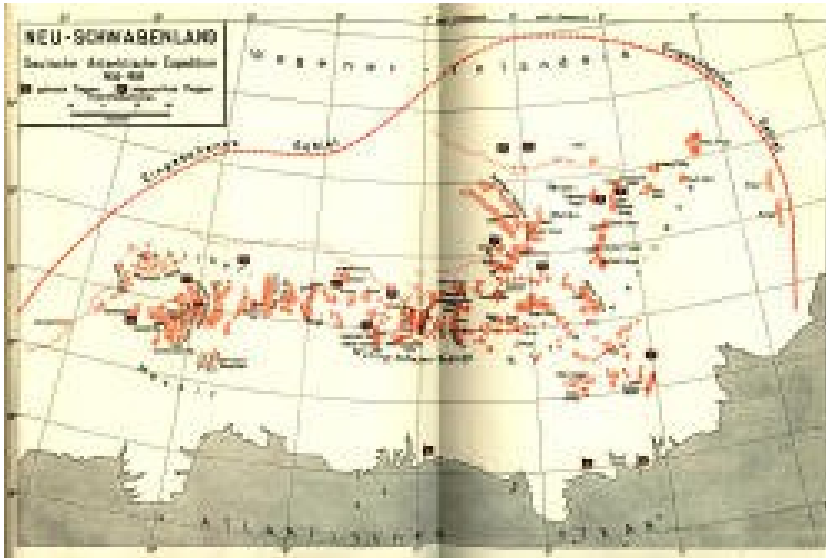


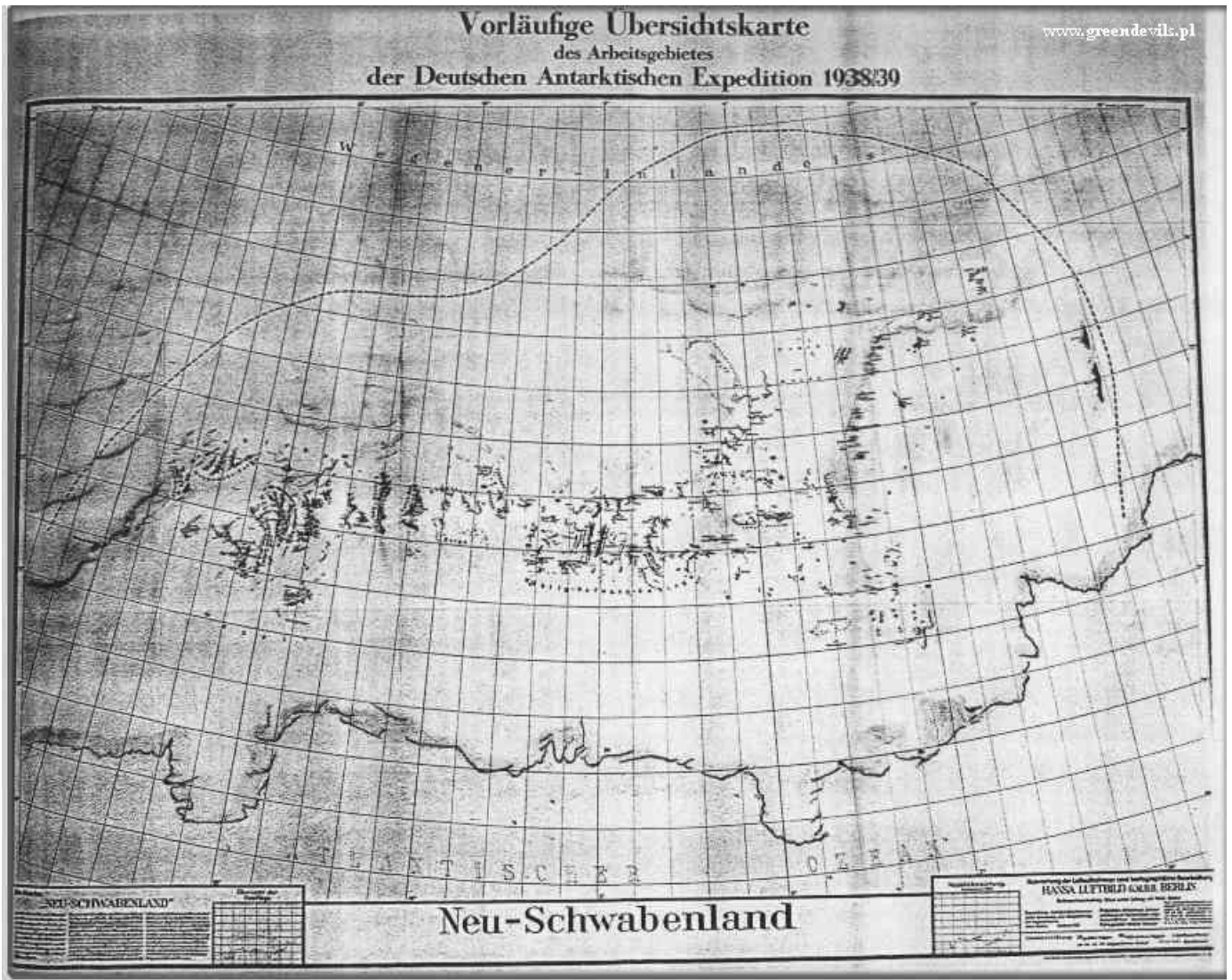
# Neuschwabenland

Im Jahre 1945 kapitulierte die Wehrmacht auf deutschem Boden - das ist allgemein bekannt. Dass aber das Deutsche Reich damals nicht nur aus dem Mitteleuropäischen Kernland bestand, sondern eine 600.000 qm große Besetzung hatte, die NICHT von den Kriegesgegnern besetzt worden ist, dürften nur noch wenige wissen. **Dabei scheint die riesige, reichdeutsche Kolonie "Neuschwabenland" an der atlantischen Antarktisküste gerade in den letzten Kriegswochen besonders oft von deutschen U-Booten angesteuert worden zu sein.**



Was ist denn nun dran an der sogenannten "Absatzlegende" und wie sind die Deutschen überhaupt zu dieser Kolonie gekommen, die immerhin fast doppelt so groß ist wie unser heutiges Deutschland? Was hat es mit diesem geheimnisvollen Territorium auf sich, über das man in der Presse nur wenig oder gar nichts hört?

Auch in heutigen Atlanten ist Neuschwabenland noch verzeichnet.



Karte der Expedition



Am 19.01.1939 traf die "Schwabenland" in antarktische Gewässer ein!

Der Beginn der deutschen Antarktisforschung geht auf das Jahr 1873 zurück, als die deutsche Polarforschungsgesellschaft Eduard Dallmann in die antarktischen Gewässer entsandte.



Dallmann entdeckte mit seinem Schiff "Grönland", dem ersten dampfbetriebenen Schiff in polaren Gewässern überhaupt, zahlreiche neue Regionen, u.a. auch die Kaiser-Wilhelm-Inseln. Diese Expedition war nur die erste von zahlreichen deutschen Unternehmungen am südlichsten Kontinent, die beiden wichtigsten fanden 1910 unter Wilhelm Fichtner auf dem Schiff "Deutschland" und 1925 unter Dr. Albert Merz mit dem Schiff "Meteor" statt.



Im Dritten Reich erkannte man schnell die strategische Bedeutung des so abgeschiedenen Territoriums und entschied sich dazu, ein großes Gebiet zu erschließen und in deutschen Besitz zu nehmen.



Alfred Ritscher

1938 brach unter dem Kommando von Kapitän Alfred Ritscher daher die bislang größte deutsche Expedition in die Antarktis auf. Das Schiff, die "Schwabenland", das vor der Expedition für eine Million Reichsmark extra polartauglich gemacht worden war, verließ Hamburg eine Woche vor Weihnachten 1938 und traf am 19. Januar 1939 in antarktischen Gewässern ein.

Das Seeflugzeug Blohm & Voß Ha 139 „Nordmeer“ am Kran der „Schwabenland“



modernste Ausrüstungen für die "Schwabenland"

Abb. 51: Flugboot BOREAS im antarktischen Eis.



Flugboot "Boreas"

Zur Erforschung des Territoriums setzten die Deutschen die beiden 10 t schweren Dornier Flugboote "Boreas" und "Passat" ein, die mittels Dampfkatapulten direkt vom Deck der "Schwabenland" gestartet wurden. Sie überflogen ein Gebiet von ca. 600.000 qm, dokumentierten die Forschungsflüge mit fast 11.000 Fotos und warfen Fallflaggen mit Hakenkreuzen ab, um den Anspruch auf das Gebiet geltend zu machen - **eine in diesen Jahren international gebräuchliche Methode.**





Das gesamte Territorium erhielt den Namen "Neuschwabenland" und auch die entdeckten Landschaften bekamen deutsche Bezeichnungen, so zum Beispiel die eisfreien Bereiche der Schirmacher-Seengruppe, **wo es sogar niedrigere Vegetation gibt**, das über 3000 Meter hohe Mühlighofmann-Gebirge oder das Ritscher-Hochland.

Mitte Februar kehrte das Schiff wieder in die Heimat zurück. Die Vorbereitungen für eine weitere zivile Expedition mussten kurz nach dem Kriegsausbruch eingestellt werden. An dieser Stelle endet der offizielle Teil dieser Dokumentation. Im Antarktisvertrag von 1957 erhebt Norwegen Anspruch auf das Territorium und benennt die geografischen Bezeichnungen nach eigenem Ermessen um. Dass sich die neuen, norwegischen Namen dennoch nicht richtig durchsetzen konnten, erkennt man mit einem Blick auf aktuelle Landkarten. Dort finden sich bis heute zumeist noch die deutschen Namen, manchmal auch beide Varianten nebeneinander.

Das Ende der zivilen Forschung bedeutet aber nicht das Ende deutscher Antarktisexpeditionen. In den Jahren 1940 bis 1943 unternimmt das Deutsche Reich weitere, **diesmal jedoch geheime militärische Operationen in Neuschwabenland und beginnt 42/43 mit dem Ausbau der berühmten Basis 211 - einer deutschen Festung im Eis**. Als die feindlichen Armeen schließlich in der Heimat an den deutschen Grenzen stehen, wird fieberhaft versucht, Material, Hochtechnologie, Geheimdokumente und wichtige Personen in die Basis 211 und in eine weitere Geheimanlage in den südamerikanischen Anden zu evakuieren. Hier sollte das Reich fortbestehen, falls die alte Heimat unterginge. Die dafür verwendeten U-Boote (über 100) gelten bis heute offiziell als verschollen. Auf der ganzen Welt und auch im "befreiten" Deutschland ahnt man derweil nichts von dem geheimen Stützpunkt - bis sich 1947 etwas ereignen sollte.

Am 27. Januar 1947 traf eine amerikanische "Expedition" in Neuschwabenland ein. Die unter dem Namen "Highjump" bekannt gewordene Operation wurde vom berühmten Polarflieger Admiral Byrd geleitet und verfügte über 13 Schiffe, darunter ein Flugzeugträger und mehrere Zerstörer mit insgesamt 4.700 Mann Besatzung, davon 4.000 Soldaten!

Das Ziel: Die Vernichtung des letzten nationalsozialistischen Stützpunkts in der Welt: **der deutschen Antarktisbasis 211**. Sechs bis acht Monate hatten die Amerikaner für diese letzte Schlacht des 2. Weltkriegs veranschlagt, bis dahin sollte der Mythos Neuschwabenland endgültig ausgelöscht sein. **Aus den sechs bis acht Monaten wurden dann nur drei Wochen und das Unternehmen endete in einem Desaster.**

Bereits beim ersten Erkundungsflug verschwinden mehrere Flugzeuge, die Expedition muss abgebrochen werden und endet in heilloser Flucht. Admiral Byrd wird zum Schweigen verpflichtet, bis heute wurde offiziell nicht bekannt, warum und vor wem die Amerikaner fliehen mussten. **Gerüchte über eine überlegene Hochtechnologie der Reichsdeutschen machen die Runde.**

**Doch der Admiral kehrt zurück, diesmal besser vorbereitet. 1955 landet eine weitere, diesmal russisch/amerikanische Streitmacht unter seiner Leitung mit 12 Schiffen, 3000 Mann, 200 Flugzeugen und 300 Fahrzeugen und errichtet zunächst zahlreiche Basislager, um den vernichtenden Schlag vorzubereiten. Im Spätsommer 1958 zünden die USA mindestens zwei Atombomben, die auch für das Ozonloch über der Antarktis verantwortlich sein sollen.**

Wilhelm Landig, der 1998 verstorbene ehemalige SS-Angehörige, Sachbearbeiter für geheime Reichssachen und u.a. Autor des Buches "Wolfzeit um Thule", berichtet in einem nach seinem Tod veröffentlichten Video, dass auch dieser Angriff wirkungslos blieb, aber dass die Basis schließlich in den 60er Jahren aufgegeben und nach Südamerika verlegt worden ist.

Bis heute halten sich hartnäckig Gerüchte über die "Dritte Macht", die Nachkommen der zum Kriegsende von den Deutschen in Sicherheit gebrachten Eliten. Legenden über unbekannte Flugmaschinen mit Symbolen aus dem 3. Reich, deren Existenz durch Fotos und Geheimdokumente dokumentiert sein sollen und denen auch schon die seriöse Deutsche Militärzeitschrift einen ausführlichen, mehrseitigen Bericht gewidmet hat.

Im heute angeblich verlassenen Neuschwabenland gibt es seit 1981 mittlerweile wieder eine bundesdeutsche Forschungsstation (die Neumayer-Station) - was aber in den Höhlen des Mühlighofmann-Gebirge noch zu finden ist und wohin genau sich die Reichsdeutschen zurückgezogen haben, ist reine Spekulation. Was zurückbleibt sind jede Menge unbeantworteter Fragen und der Mythos des Geheimnisvollen.



Das Katapultschiff Schwabenland - durch die deutsche Antarktisexpedition 1938 bekannt geworden - wird am 24.3. von dem britischen U-Boot Terrapin torpediert und anschließend auf Grund gesetzt. Nach dem Krieg wird es gehoben und, mit Gasmunition beladen, im Skagerak versenkt.

Zu den erstaunlichen Fakten zählen wohl auch die fortwährenden Atombombentests der USA in Neuschwabenland.

Im September des Jahres 1979 und am 5. März des Jahres 1986 erfolgten Atomtests und darüber hinaus im norwegischen Sektor der Antarktis.

Erstaunlich ist aber besonders, dass die USA zu Beginn des Irak-Krieges am 20.03.2003 unterirdisch eine Atombombe zündete.

Der engbegrenzte und intensive Ausschlag des Seismographen gegen 17:15 zeigt die Detonation eines 20 bis 50 KT starken nuklearen Bunkerbusters in Neuschwabenland. Am nächsten Tag versuchte die USA mit Ihrem Arsenal an MOAB Bomben in NSL einzudringen:

Die MOAB Bombe enthält über 9 Tonnen Sprengstoff und zerstört alles in mehr als 1500 Metern Umkreis.

So sieht es in Neuschwabenland normalerweise an der seismischen Front aus.

**Nur einen Tag später nach den A-Bombeneinsätzen im Neuschwabenland verliert die USA drei sündhaft teure Bomber spurlos beim eindringen in den Nordirak.** Im Einzelnen handelte es sich um einen zwei Milliarden Dollar teuren US Stealth Bomber B2 „Spirit“ und Zwei je 250 Millionen Dollar teure Stealth Bomber F117 A „Nighthawk“.

Nach Angaben aus Militärkreisen waren die Flugzeuge noch beim Einfliegen in den Irak in Funkverbindung mit dem Awacs Flugzeug und auch auf dem Radar waren Sie dank IFF zu sehen.

Kurze Zeit später verschwanden alle drei Maschinen vom Radar und der Funkverkehr brach ab.

**Bis heute hat man nichts mehr von diesen Maschinen gehört. Diese Meldung wurde von der US-Zensur unterdrückt und gelangte nicht in die Medien!**

War das nun purer Zufall und hängen diese Fakten miteinander zusammen? Ist mit der geheimnisvollen "Basis 211" das gemeint, was Admiral Dönitz anklingen ließ: Admiral Dönitz nach dem Kriege: *"Die deutsche U-Boot Flotte ist stolz darauf, dass sie für den Führer in einem anderen Teil der Welt ein Shangri-La gebaut hat, eine uneinnehmbare Festung."*

Ist irgendetwas noch dort unten, was den USA weiter Kopfzerbrechen bereitet? Die wenigen Forschungsstützpunkte sind auf jeden Fall nicht in der Lage, daß riesige Gebiet von Neuschwabenland genaustens zu erforschen.



Die Basis 211(Shangri La...) soll sich im Mühlig Hofmann Gebirge befinden.

DR. ERNST HERRMANN, Berlin - Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

Am 12. April 1939 kehrte die letzte deutsche Südpolarexpedition glücklich nach Hamburg zurück. Ihr geistiger Vater und ihr Betreuer war Staatsrat Wohlthat, in dessen Hände die Organisation des Unternehmens von Reichsmarschall Göring als Beauftragten für den Vierjahresplan gelegt worden war.

**Es galt einen Stützpunkt** beziehungsweise das politische Anrecht auf den für Deutschland so wichtigen Walfang zu schaffen. Mit der Leitung war Oberregierungsrat Kapitän Alfred Ritscher beauftragt.

Expeditionsschiff war die „Schwabenland“, die früher als Flugzeugstützpunkt der Deutschen Lufthansa gedient hatte. Die modernsten Forschungsmittel standen zur Verfügung: zwei Flugzeuge vom Typ Dornier-Wal, Katapult zum abschießen der Flugzeuge — übrigens, daß erste Mal das ein Katapultschiff für Expeditionszwecke eingesetzt wurde —, Laboratorien für ozeanographische, biologische, meteorologische, geographische und geophysikalische Untersuchungen.

Die Reise ging am 17. Dezember 1938 von Hamburg aus ohne Aufenthalt bis zum Rand der Antarktis. Auf dem Äquator wurden selbstverständlich alle Neulinge unter viel Spaß vorschriftsmäßig „getauft“. Im Atlantik begegneten wir den Inseln Ascension, Tristan da Cunha und Gough. Alle drei sind wüste Vulkaninseln, nur Ascension ist bewohnt. Nach einer Kursänderung hielten wir auf die Insel Bouvet zu. Auch diese ist ein ehemaliger Vulkan, auf dem jetzt eine 200 bis 300 Meter dicke Eisschicht liegt. Vor sechzig Jahren hat er aber noch einen vulkanischen Ausbruch gehabt.

Da erscheint das erste Eis. Riesige Tafeln sind es. Sie stammen vom antarktischen Festland und brechen von den ungeheuren Gletschern ab, die sich infolge des Drucks der Inlandeismasse kilometerweit ins Meer vorschieben. Der ganze Südpolkontinent — der sechste Erdteil und eineinhalbmal so groß wie Europa — ist mit riesigen Eismassen bedeckt, die durch neue Schneefälle immer stärker anwachsen. Das Eis rutscht und bewegt sich von den höchsten Bergen nach außen bis ins Meer. Strömungen und der Auftrieb schwimmenden Eises brechen Stücke ab, die nun als selbständige Eistafeln ins Freie schwimmen. Einige von ihnen sind etwa 3 Kilometer lang und ragen 30 bis 40 Meter aus dem Wasser heraus. Da nur ein Achtel ihres Rauminhalts über Wasser zu sehen ist, stecken noch ungefähr 250 bis 300 Meter davon unter Wasser.





die Schirmacher Seen, eisfrei mitten in der Antarktis...

Es wird merklich kälter, gegen 0 Grad. Das treibende Eis (Treibeis) wird dichter und stärker. Ein Gewirr von kleinen und großen Eisschollen treibt an uns vorbei. Es wird noch kälter, 3 bis 4 Grad unter Null, auch das Meer ist jetzt gefroren.

Und dann kommen wir mit dem Schiff nicht mehr weiter. Auf 69,5 Grad südlicher Breite fängt hier das Festland des Südpols an. Vor uns steht eine ungeheure Eisfront, 30 bis 40 Meter hoch und unübersehbar nach rechts und links.

Die Flugzeuge werden klar gemacht — zwei 10-Tonnen-Dornier-Wale. Die erste Maschine steht schon auf dem Katapult. Das Flugzeug wird mit Preßluft buchstäblich abgeschossen. Das gibt einen gewaltigen Ruck. Beim Abheben vom Schiff hat die Maschine eine Geschwindigkeit von 150 Kilometer in der Stunde. Schön sieht es aus, wenn das Flugzeug die 30 Meter lange Katapultbahn entlangsaust, vom Heck abhebt, wunderbar gleichmäßig weiterschwebt, immer kleiner wird und langsam in dem strahlend blauen Himmel über dem Südpolkontinent verschwindet. Das erste deutsche Flugzeug über der Antarktis!

Und wir, die wir jetzt einen solchen Flug mitmachen, sehen folgendes Bild :

Von der steil ins Meer abfallenden Eiskante aus steigt eine ungeheure Eisfläche langsam südwärts an. Erst nach 100 Kilometer schauen die ersten schwarzen Felszacken aus dem Eis heraus. Nach 200 Kilometer treten zusammenhängende Berggruppen und hohe Kettengebirge auf. Wie in den Hochalpen sieht es jetzt aus. Die Berge sind über 4000 Meter hoch, bilden steile, windpolierte Felswände, wilde Zacken und Schroffen, dazwischen breiten sich riesige Gletscher aus. Die Gebirgsketten sind rund 50 bis 60 Kilometer lang.

Barbarisch kalt ist es über den Bergen. Wir sind im Hochsommer, die Sonne scheint, aber trotzdem messen wir 35 Grad Kälte.

Beim Weiterflug liegt unter uns zunächst wieder eine mit Eis bedeckte Hochfläche, dann kommt quer zur Flugrichtung eine mehrere hundert Meter hohe Gebirgsstufe, hinter der sich südwärts die gewaltigste Eishochfläche ausdehnt, die überhaupt auf dieser Erde möglich ist. Wahrscheinlich liegt auf ihr auch der Südpol selbst. Wir fliegen noch rund 100 Kilometer in Richtung Südpol, aber dieses gewaltige Inlandeis dehnt sich nach Süden und nach den beiden Seiten völlig unübersehbar aus. Nicht die kleinste schwarze Felszacke unterbricht dieses unermeßliche Eis. Es steigt nach Süden zu auch noch immer an, obgleich es hier unter uns schon 4300 Meter über dem Meeresspiegel liegt.

Unser Dornier-Wal hat zu schwere Last — Benzin, Notproviant für vier Wochen für die ganze Mannschaft, Schlitten, Pelze, Radio und so weiter —, wir schweben kaum noch 100 Meter über dem Boden. Die Maschine läßt sich nicht höher ziehen, und wir riskieren beim Weiterflug den Aufschlag auf den Boden. So müssen wir umkehren.

An diesem äußersten Punkt wird eine Flagge abgeworfen. Schon vorher haben wir an allen bemerkenswerten Stellen Flaggen und Stäbe mit dem Hoheitszeichen abgeworfen, um das entdeckte Land als deutsches Hoheitsgebiet zu kennzeichnen.

Der Rückflug erfolgt parallel zum Hinflug im Abstand von 30 Kilometer. Die Landschaft saust in umgekehrter Reihenfolge unter uns weg. Einzelheiten der überflogenen Gebirge oder großen Gletscher werden mit genauer Zeitangabe sofort an das Schiff gefunkt, damit die Expeditionsleitung in jedem Augenblick weiß, wo sich das Flugzeug gerade befindet. Nach den Funksprüchen wird sogleich eine Kartenskizze gezeichnet; die ständige Funkverbindung ist aber auch aus Gründen der Sicherheit unbedingt notwendig. Im Fall einer Notlandung würde das zweite Flugzeug, das schon abflugklar auf dem Katapult steht, mit den gleichen Kursen und an Hand der vorläufigen Karte dem ersten nachfliegen, würde es auch finden und die geeigneten Schritte zur Rettung tun.

Erfreulicherweise ist ein solcher Notfall dank der guten Organisation und der Tüchtigkeit der Flieger niemals eingetreten.

Die „Schwabenland“ fährt drei Wochen an der Eiskante entlang. In dieser Zeit werden sieben große

Fernflüge und eine Reihe kürzerer Beobachtungsflüge durchgeführt und auf den Fernflügen mit Meßkameras 11600 photographische Aufnahmen hergestellt, die später eine genaue Landkarte des überflogenen Gebiets ergeben sollen. Während der Flüge geht die Arbeit auf dem Schiff weiter. Die Mechaniker überholen Maschinen und Katapult, die Wissenschaftler gehen ihren einzelnen Aufgaben nach. So überprüfen die beiden Meteorologen dauernd das Flugwetter, der Ozeanograph untersucht das Meerwasser, der Biologe die Tierwelt.

Er fischt mit Netzen bis 500 Meter Tiefe, schießt Seehunde oder fängt Vogel, unter anderem die komischen Pinguine. Die Geophysiker mißt die magnetische Ablenkung, der Geograph zeichnet vorläufige Karten und treibt Eisstudien. Unser Schiff ist ja mit den modernsten Forschungsmitteln ausgerüstet. So hat zum Beispiel der Biologe zahlreiche Aquarien, um Fische und Krebse monatelang lebend zu erhalten und ihr Leben und Treiben genau zu studieren. Besonders wichtig ist das sogenannte Walkrebschen, weil es die Hauptnahrung der Walfische bildet. Die Krebschen kommen zu Milliarden im Südlichen Eismeer vor, das Wasser erscheint durch sie oft ganz rot. Da ein ausgewachsener Blauwal etwa so viel wiegt wie fünfundzwanzig Elefanten, läßt sich ermessen, wieviel tausend solcher 5 Zentimeter langen Walkrebschen in einem gefüllten Walfischmagen stecken müssen. Die Walfische sind für die Fettversorgung unseres Volkes von größter Bedeutung. Ein Wunderwerk sind unsere Radiosonden. Das sind 2 Meter große Luftballone, die als Gondel einen winzigen Radiosender tragen, bis in die höchsten Luftschichten aufsteigen (bis 28,5 Kilometer hoch) und dabei laufend Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit selbsttätig senden. So legen wir also täglich mehrmals wissenschaftliche Schnitte vom Meeresboden bis hoch in die Stratosphäre hinein und untersuchen einfach alles, was wir auf dem Südpolkontinent oder in dessen Nähe mit unseren feinen Meßinstrumenten fassen können. **Das von uns entdeckte Land, das fast so groß ist wie Deutschland vor dem Krieg, wird später nach unserem Expeditionsschiff Neu-Schwabenland genannt.** Auch die Gebirge und die höchsten Berge erhalten Namen. Und wir kehren mit reicher wissenschaftlicher Beute heim und sind stolz darauf, als deutsche Forscher in dem noch immer unbekanntesten Gebiet der Erde mit Erfolg gearbeitet und dem Deutschen Reich einen Stützpunkt für den so wichtigen Walfang geschaffen zu haben. Die Rückreise erfolgt über Kapstadt in Südafrika, quer über den Südatlantik nach der Hafenstadt Pernambuco in Brasilien, über die Inseln Fernande Noranha und die Kanaren nach Hamburg.

Quelle dieses Artikels:

„Das neue Universum“ 63. Band von 1942 - Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart