

GRÖNLAND

H-BOMBEN-UNGLÜCK

Eiscreme für Eskimos

Auf dem Eis der Nordsternbucht bauten amerikanische Soldaten Iglus. Im geheizten Offiziersclub des amerikanischen Luftwaffenstützpunktes Thule aßen Eskimos Eiscreme mit Schokoladensauce.

In Sommeranzug und schwarzen Stiefeln reiste Atomwissenschaftler Dr. Wright Langham aus dem amerikanischen Forschungszentrum Los Alamos in das nördliche Grönland. Das Hauptquartier der Strategischen Luftstreitkräfte (SAC) lieferte aus Omaha im US-Staat Nebraska per Düsenjäger 1500 Pfund gefrorenes Pferdefleisch.

Die Army schickte zwei Raupenschlepper aus Alaska, das Militärkrankenhaus Plattsburgh (US-Staat New York) die Krankenschwester Irene McShea, 24.

Aus allen Staaten der USA landeten Düsenjäger, Transportflugzeuge und Chartermaschinen auf dem nördlichsten Luftstützpunkt der Welt. Auf den Absturz des mit vier H-Bomben bestückten Bombers vom Typ B-52 auf dem Eis vor der Küste Grönlands reagierte Amerikas Militärs mit routinierter Präzision.

Das Drama über dem Eis, so ermittelte in den letzten Tagen eine 25köpfige Untersuchungskommission unter Leitung des Brigade-Generals Albert Bowley, 46, begann rund 144 Kilometer vor der Küste.

„Drop Kick, this is Deck Two“, meldete sich B-52-Kommandant Hauptmann John Haug, 36, in Code-Sprache bei seinem Hauptquartier in Nebraska. „Wir haben starken Rauchgeruch in unserem Cockpit festgestellt. Wir suchen nach den Ursachen.“

In der Kabine des Navigators brannte es, mit Handlöschgeräten versuchte die Crew, das Feuer zu erstickten.

Die Flammen züngelten weiter, ergriffen die Apparaturen. Qualm und Rauchschwaden zogen durch die Maschine. Die Besatzung legte ihre Sauerstoffmasken an: „Wir gehen auf 100 Prozent Oxygen.“

15 Minuten trennten sie noch von der schneebedeckten Betonpiste in Thule. Mit der Kraft von 30 Lokomotiven schoben acht Düsenaggregate die Maschine auf fast 1000 km/h.

Immer dichter wurde der Qualm. Über dem Eis der Nordsternbucht sahen die Piloten bereits die Lichter der 500 Stützpunkt-Gebäude, die weißen und roten Markierungen der Rollbahn, die Blinksignale. Aber die Flammen waren schneller, Hauptmann Haug gab Befehl zum Absprung: „Wir versuchen, in einer menschenleeren Gegend abzustürzen, denn die Bombe ist in unseren Gedanken immer dabei“, erklärte Haug dem SPIEGEL. „Doch gleichzeitig wollten wir auch die Crew retten.“

Noch einmal bäumte sich der etwa 4500 Zentner schwere Bomber in der Luft auf, dann knallte er elf Kilometer vor dem Stützpunkt mit vier



B-52-Kommandant Haug (2. v. l.), Crew*: „In unseren Gedanken ...“

Wasserstoffbomben auf die Eiswüste. Im Haus des mehrere Kilometer entfernt wohnenden Funkers Ole Madsen fielen die Bücher aus dem Regal. Hubschrauber stiegen auf, Raupenschlepper, Jeeps und Busse verließen mit Suchmannschaften die Basis.

Etwa 600 Meter von einer Flugzeughalle entfernt prallte der B-52-Kommandant mit den Knien hart auf die Erde. Über den glatten Eisboden schleppte er sich zur Halle, zertrte an der Tür. Sie war verschlossen.

In einem zweiten Gebäude fand er ein Telefon und meldete sich beim stellvertretenden Basis-Kommandeur Oberst Paul Copher: „Ich bin der Captain der B-52. Wir sind alle ausgestiegen, holen Sie mich bitte ab.“ Copher: „Wo sind Sie denn?“ „Keine Ahnung.“ „Wie ist denn Ihre Telefonnummer?“ Auf dem Apparat fehlte die Nummer. Copher: „Bleiben Sie, wo Sie sind, wir finden Sie.“ Haug wurde gefunden — wie die gesamte Crew.

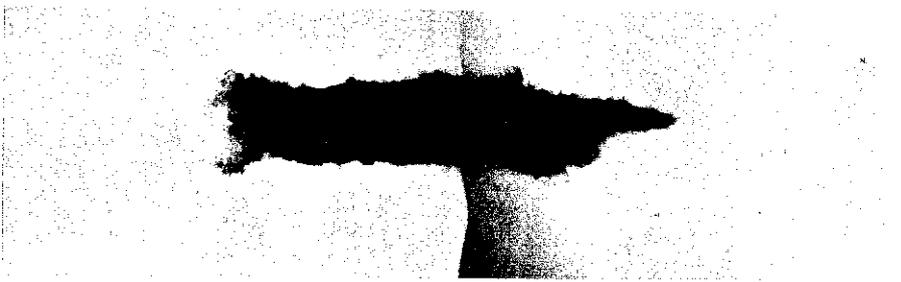
Crew-Kollege Curtis Criss lag in einer Eisspalte, vor Kälte starr. Er versuchte zu schreien, seine Stimme versagte. 20 Stunden lang lag er bei

meiden. Als die Amerikaner erfuhren, ein Eskimo habe während des Absturzes in unmittelbarer Nähe gejagt, flogen sie per Helikopter zu seiner Hütte, tasteten Haus, Hunde und Eisbärfelle des Eskimos mit Geigerzählern nach Spuren von Radioaktivität ab.

Wenige Stunden nach dem Unfall jagten drei Aufklärer vom Typ „Phantom“ über den Absturzplatz und fotografierten die kargen Trümmer auf dem Eis. Den Film flogen sie zum Entwickeln nach Nebraska. Kurze Zeit später brachten sie die fertigen Abzüge zurück.

Für 15 Dollar Lohn treiben Eskimos jeden Tag ihre 150 Hunde und 16 Schlitten zum Bomber-Loch im Eis. Die Nordländer transportieren Nachschub und Verpflegung, Generale und Wissenschaftler und vor allem: Generatoren. Da es in Thule gegenwärtig nur zwei Stunden pro Tag dämmert, müssen die Bomben bei Kunstlicht gesucht werden.

Während der Sucharbeiten können die Eskimos nicht nach Hundefutter jagen. Deshalb versorgt Amerika seine Hunde-Freunde mit Pferdefleisch.



... ist die Bombe immer dabei“: B-52-Aufschlagstelle vor Grönland**

minus 32 Grad allein. Seine Hände und Füße erfroren schon. Nachts um 1.30 Uhr, wenige Stunden bevor die Suchaktion eingestellt werden sollte, wurde auch Criss gefunden.

Bomben und Bomber dagegen blieben vorerst verschwunden. Lediglich ein riesiger Ölfleck, ein kraterähnliches Loch im Eis und Metallsplitter markierten die Absturzstelle der Maschine.

Über den amerikanischen Militärsender wurden die in der Umgebung der Basis lebenden 650 Grönländer aufgefordert, die Unglücksstelle zu

Mit weißen Lampen und farbigen Fähnchen markierten die Untersuchungskommissionen die Aufschlagstelle. Etwa 200 Meter entfernt bauten Pioniere eine hölzerne Landeplattform für Hubschrauber und — nach Anleitung der Eskimos — Eishütten für die Sucher.

Tag und Nacht knattern die Helikopter, dröhnen die Generatoren, jau-

* Im Militärkrankenhaus des US-Stützpunktes Thule.

** Durch zwei Leuchtkugeln aufgeleuchtet und von einem „Phantom“-Aufklärer fotografiert.

SEEFAHRT

U-BOOTE

Absolut sicher

len die Hunde der Eskimos. Selten ist es wärmer als minus 30 Grad. Jederzeit können die Suchmannschaften von gefährlichen, 100 Stundenkilometer schnellen Schneestürmen überrascht werden. In sechs vorfabrizierten kleinen Wärmehütten erholen sich Soldaten und Wissenschaftler von der Kälte. Hubschrauber bringen heißen Kaffee.

Tag für Tag entdecken die Suchmannschaften auf und unter dem Schnee Bombensplitter und Bomberreste. Am vorletzten Sonntag erklärte der Leiter der Such-Gruppe, der eigens eingeflogene Stellvertretende SAC-Materialchef General Hunziker: „Wir haben Teile aller vier Bomben gefunden und sie eindeutig mit Hilfe der uns bekannten Seriennummern identifiziert.“

Die radioaktiven Metallsplitter werden in Stahltonnen gesammelt. 75 Militärpolizisten bewachen die Eisfläche mit dem verseuchten Schnee Tag und Nacht. Nach jedem Arbeitstag müssen die Bekleidungsstücke der Eisläufer in

Wir denken niemals daran — wir fühlen uns an Bord absolut sicher.“ Das antwortete noch vor wenigen Wochen der Zweite Offizier des französischen U-Bootes „Minerve“ einem Reporter des französischen Fernsehens auf einer Zwei-Tage-Tauchtour vor Toulon.

Am vorletzten Samstag versank die „Minerve“ vor Toulon mit der gesamten Besatzung — einschließlich Zweitem Offizier. Am anderen Ende des Mittelmeeres suchten unterdessen Flotteneinheiten der Israelis und Engländer, der Amerikaner und Türken bei schwerem Sturm die Gewässer im Südwesten von Zypern nach einem anderen überfälligen U-Boot ab: Israels „Dakar“.

fahrten vor England lief sie Anfang Januar ins Mittelmeer aus.

Mit „Dakar“ und „Minerve“ sanken seit der Jahrhundertwende 223 U-Boote insgesamt durch Unfall. Rund 4000 U-Boot-Fahrer kamen dabei um.

Die Deutschen, der Welt aktivstes U-Boot-Volk, stehen mit 76 Unfällen an der Spitze der Liste. Danach folgen England mit 47, die USA mit 28 und Frankreich mit 20 durch Unglück verlorenen Booten. Durch Feindeinwirkung dagegen verloren die Deutschen im Zweiten Weltkrieg allein 711 U-Boote, nur 42 durch Unfall. Die häufigste Ursache war Kollision.

Erst am 14. September 1966 starben deutsche Mariner wieder den U-Boot-Tod: Das Schulboot „Hai“ sank auf der Doggerbank, weil Wasser durch die Zuluftschtung ins Boot eingedrungen war. Die Suche begann erst fünf Stunden nach der letzten Positionsmeldung. Von der 20köpfigen Besatzung konnte nur einer gerettet werden, die anderen ertranken oder starben an Unterkühlung.

Die meisten U-Boot-Fahrer der Generation starben beim Untergang der atomgetriebenen „Thresher“ (3750 Tonnen) vor der amerikanischen Ostküste: 129 Mann wurden am 10. April 1963 bei einem Tauchversuch in 2600 Meter Tiefe mit dem modernsten U-Boot der Vereinigten Staaten durch den Wasserdruck zerquetscht. Mit jedem Meter Tiefe wächst er pro Quadratmeter Bootfläche um eine Tonne.

Gummihandschuhe und kleine Ausrüstungsgegenstände tauchten als einzige Zeugen an der Oberfläche auf. Die Toten blieben in der Tiefe.

Für die Franzosen ist der Untergang der „Minerve“ das dritte Unglück vor Toulon:

▷ Am 6. Dezember 1946 versank das ehemals deutsche U 2326 infolge eines Tauchunfalls: 22 Tote.

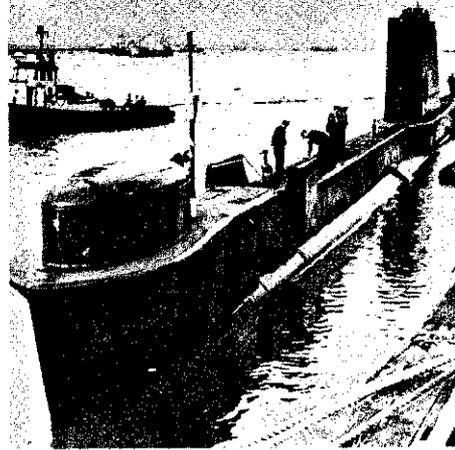
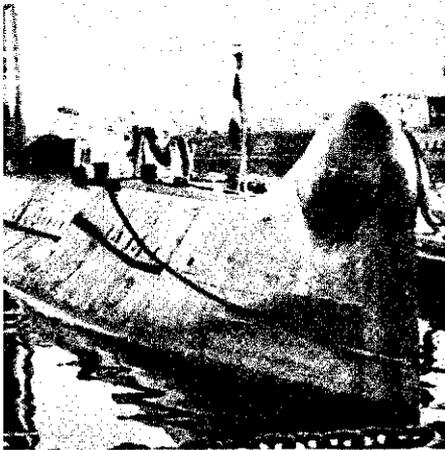
▷ Am 24. September 1952 versank das ehemals englische U-Boot „Sportsman“ als französische „La Sibylle“ ebenfalls infolge eines Tauchunfalls: 51 Tote.

Die letzte Hoffnung, die 121 U-Boot-Fahrer von „Dakar“ und „Minerve“ noch lebend zu finden, schwand mit den Sauerstoffvorräten an Bord: Drei Tage konnte die „Dakar“, vier Tage die „Minerve“ maximal unter Wasser bleiben. Aber nach Ablauf dieser Frist waren die Unglücksboote nicht einmal geortet worden.

Im westlichen wie im östlichen Mittelmeer wurde die Suche erschwert, weil von keinem der beiden Boote Notsignale aufgefangen werden konnten:

▷ Zwischen letzter Positionsangabe und Unglück lagen vielleicht mehrere Stunden, so daß ein Seegebiet von vielen hundert Quadratkilometern als Unglücksstelle in Frage kam.

▷ Eine Funkstille von mehreren Stunden gilt als normal, weil unter Wasser kein Funkverkehr möglich ist. Die Suchaktionen konnten deshalb erst eingeleitet werden, als die



Hochsee-U-Boote „Minerve“, „Dakar“: Sauerstoff für vier Tage

einem Entseuchungscenter mit Geigerzählern kontrolliert werden.

Die Amerikaner beharren darauf, daß eine Gefahr für Menschen und Tiere nicht bestehe. Aber ihre Atomfracht fiel — wie 1966 in Palomares — nicht auf amerikanisches, sondern auf fremdes — dänisches — Territorium. Professor Jorgen Koch von der Universität Kopenhagen will Schnee- und Eisbrocken per Flugzeug nach Kopenhagen bringen und dort in Laboratorien analysieren. Er will Fische fangen, Seehunde jagen, Wale schießen lassen und die Tiere sezieren.

US-Wissenschaftler Langham, Suchveteran von Palomares: „Ich kann die Dänen durchaus verstehen. Wenn sie so etwas in ihrem Hintergarten finden, wollen sie selbstverständlich wissen, was eigentlich los ist.“

Während die Dänen in ihrem Hintergarten jäten, gewöhnen sich die Eskimos im Vorzimmer Amerikas an den American Way of Life. In der Snack-Bar trinken sie Coca-Cola, in den Spielhallen riskieren sie ihre amerikanischen Münzen, am Billardtisch lassen sie die bunten Kugeln rollen — und freuen sich überall, wie warm die Nähe Amerikas macht.

Routinemäßige Meldungen waren das letzte Lebenszeichen beider Boote gewesen. Danach befanden sich beide auf Positionen, an denen das Mittelmeer rund 2000 Meter tief ist.

Die „Dakar“ war mit 69 Mann an Bord auf der Fahrt von Portsmouth nach Haifa, wo sie am 29. Januar erwartet wurde. Israel hatte das U-Boot, Baujahr 1944, 1280 Tonnen groß, vor drei Jahren von den Engländern gekauft. Nach Umbau und Überholung galt die „Dakar“ als das modernste der fünf U-Boote Israels.

„Dakar“ und „Minerve“ waren ähnlich konzipiert: Hochsee-Boote mit Schnorchel, angetrieben durch konventionelle Diesel- und Elektromotoren.

Die 700 Tonnen große „Minerve“, seit 1964 im Einsatz, war „ein sehr sicheres Boot“, erklärte Kapitän Bouillot, der die „Minerve“ 22 Monate lang befehligt hatte. Der neue Kommandant, André Fauve, 33, hatte erst elf Tage vor dem Unglück seinen Dienst an Bord angetreten.

Relativ neu an Bord war auch die israelische Besatzung der „Dakar“. Am 10. November hatte sie das Schiff in Portsmouth übernommen. Nach Probe-