

Als erster deutscher Journalist hat ein ZEIT-Redakteur den Falkland-Kriegsschauplatz besucht. Die Ruhe auf den Inseln ist seit dem Kampf dahin. Ihre Bewohner sehnen sich nach der Idylle von einst, aber der Krieg hat sie zerstört.

B346J04

Zwölftausend Minen im Sumpf

Befreit und doch gefangen: Die Falkländer haben den Schock des Krieges nicht überwunden / Von Josef Joffe

Von Josef Joffe

Nichts verrostet schneller als herrenloses Kriegsgerät. Das 20-Millimeter-Maschinengewehr auf der Anhöhe über Port Stanley ist eines der letzten Überbleibsel des Krieges am Ende der Welt. Sein fleckiger Lauf zeigt vage auf die schmale Bucht, wo die Argentinier den Angriff der Briten erwarteten. Die letzte Patrone steckt noch in der Kammer, der Schlitten hat geklemmt – ein rostendes Symbol gescheiterter Ambitionen.

Die anderen Spuren des Krieges deckt der Schnee zu – die Bunker, die Krater und die Toten, die noch ungeborgen in den Minenfeldern liegen. Kurz vor der Kapitulation am 15. Juni hatten argentinische Hubschrauber wahllos Mini-Minen in der Umgebung des Tausend-Seelen-Städtchens verstreut. Handteller groß, erdbraunen Puderdosen gleich, warten sie unter der dünnen Schneedecke. Gegen ihre Plastikgehäuse sind die Metall-Detektoren machtlos. Die britischen Suchtrupps, inzwischen durch argentinische Freiwillige verstärkt, müssen auf den Knien durch den Schnee rutschen und die mörderische Hinterlassenschaft mit klammen Fingern ertasten. Sie werden noch monatelang in Schnee und Schlamm stochern. „Allein in der Umgebung von Port Stanley“, so Major Guy Lucas vom *Royal Corps of Engineers*, „rechnen wir mit 12 000 Minen, die auf keiner Karte verzeichnet sind.“

Moore und Berge sind versperrt

Abends ertönt die radioerprobte Stimme von Colonel John Mills in den Volksempfängern (ein Sender, ein Kriecher) der Dorf-Kapitale. Im Plauderton warnt er seine Zuhörer vor den ungeräumten Minenfeldern, die – soweit bekannt – mit weißen Plastikbändern markiert sind. „Mehr als alles andere fürchten die Menschen die Minen“, berichtet John Cheek, einer von sechs Volksvertretern im Gesetzgebenden Rat der Insel-Kolonie. „Die Minen symbolisieren eine Art Dauerbelagerung. Wir sind wieder frei und doch hinter unsichtbaren Mauern gefangen. Die Menschen hier sind ausgebrannt, physisch wie psychisch, doch sie kommen nicht zur Ruhe. Die Flucht in die Einsamkeit der Moore und Berge ist versperrt. Niemand wagt sich nach draußen. Der Preis der Erholung könnte ein abgerissener Fuß sein.“

Auch Monsignore Daniel Spraggon, Hirt über 200 katholische Seelen, lassen die Minen nicht los. Er zeigt auf den offenen Ofen, in dem ein paar brennende Torfklumpen bloß einen Dunstkreis von Wärme erzeugen. „Für die Hälfte der Bevölkerung ist Torf der einzige Brennstoff. Im Oktober gehen die Leute normalerweise zum Stechen aufs Moor. Doch in diesem Jahr wird die Ausbeute sehr gering sein. Sie haben Angst vor den argentinischen ‚Souvenirs‘.“

Dort, wo die Minen im Torf liegen, beginnt das „Camp“. Das Wort ist eine Verballhornung des spanischen *campo* und bezeichnet das offene Land, das sich – so groß wie ganz Wales – über zwei große und 200 kleine Inseln erstreckt. Aus dem Hubschrauber gleicht Ost-Falkland (der Haupt-Kriegsschauplatz) einem flüchtig gemachten Bett. Es ist eine baumlose, flache Tristesse mit

Quelle

gelegentlichen Verwerfungen, die den Blick nur kurz bremsen können.

Im Zenit klettert die Sonne nur knapp über die Bergspitzen. Sie taucht die Landschaft in die Farbe von flüssigem Blei. In ihrem düsteren Glanz bleibt das „Camp“ so unwirtlich, wie die Ortsnamen ahnen lassen: „Elendsberg“, „Kadaver-Insel“, „Niemandland“. Es ist ein Land, das „der menschlichen Nutzung abhold ist“, schrieb der scharfzüngige Samuel Johnson im Jahre 1770, „eine Beute der Stürme im Winter und eine Wüstenei im Sommer“, ein Land wo die Soldaten einer englischen Garnison „mit Neid auf die Verbannten in Sibirien blicken müßten“.

Seitdem hat sich nur wenig geändert. „Da waren nur Sümpfe und Steine“, erinnert sich ein „Para“ der 3. Fallschirmjägerbrigade, der im 80-Kilometer-Fußmarsch vom Westen der Insel nach Port Stanley vorstieß. Noch immer gibt es außerhalb der Hauptstadt keine Straßen. Im Landrover dauert die Reise zu einer abgelegenen Siedlung so lange wie zu Fuß – wenn man Glück hat. Wenn nicht, bricht plötzlich der Torf, und der Wagen steht bis zu den Schutzblechen im Wasser. Doch wagt sich ohnehin niemand ohne kniehohe Gummistiefel ins Camp.

Die Engländer haben ihre Landrover hauptsächlich per Hubschrauber bewegt. Auch Kettenfahrzeuge waren der Topographie nicht gewachsen. „Ein Panzer hatte hier keine Chance“, erklärt der Oberbefehlshaber der Landstreitkräfte, Jeremy Moore. „Wäre er nicht im Sumpf versunken, hätte ihm das Felsgestein die Ketten weggeschlagen.“

Während der argentinischen Besatzung waren 400 der 1000 Hauptstadt-Bewohner ins Camp geflüchtet. Lorraine McGill, Teilzeit-Lehrerin in Port Stanley und Herrin über 2000 Schafe auf Carcass Island, berichtet von ihrem Drei-Tage-

Treck mit 18 Landrovern und 35 Schulkindern: „Wichtiger als alles andere war es doch, die Internatsschüler wieder mit ihren Eltern zu vereinen.“ Heute steht eine unsichtbare Wand zwischen den Camp-Gängern und den Hauptstadt-Verteidigern. Die einen gelten als „Verräter“, die anderen als „Kollaborateure“.

In der Tat war der Widerstand gegen die „Argies“ eher sporadisch. So ihm die Soldaten des General Menendez nicht das Radiotelephon abgenommen hatten, lieferte zwar der eine oder andere „Islander“ (der Ausdruck „Falkländer“ ist verpönt) der britischen Task Force nützliche Fingerzeige. Davon zeugt der präzise Raketeneinschlag in der Polizeistation an der Ross Road, in der sich die Besatzungsoffiziere zur gelegentlichen Konferenz trafen.

Pulcinella mit der Panzerfaust

Doch eine organisierte Resistance – der Stoff, aus dem man patriotische Schulbuchlegenden webt – kam nicht zustande. Dagegen stand die vorsorgliche Verbannung der politischen Schlüsselfiguren am Tag Zwei der Invasion, dagegen stand aber auch die Mentalität einer Inselklasse, die seit Generationen bloß gelernt hat, wie man Sümpfen und Stürmen widersteht. „Sie kämpfen verbissen gegen die Natur“, sagt Ratsherr John Cheek von seinen Landsleuten, „doch im Grunde ihres Herzens sind sie Untertanen geblieben. Unter dem Dach der kolonialen Überfürsorge haben sie es nie geschafft, Eigeninitiative zu entwickeln.“

^{Datum} Hartnäckiger Individualismus und politische Passivität vereinen sich zur feudalen Gleichung. „Die Menschen hier akzeptieren mit sturem Fatalismus, was ihnen das Schicksal hinwirft“, ereifert sich der junge Graham Bound. Er ist Besitzer, Chefredakteur und Allein-Autor der *Penguin News* und gilt als unverbesserlicher Radikaler. Doch auch er zog es vor, die Hektographiermaschine während der Besatzung ruhen zu lassen.

So hat denn die Invasion keine Churchills hervorgebracht. Nicht einmal eine Maggie Thatcher. Heroischer Höhepunkt des Widerstandes war die nahtlose Weigerung, den hyperinflationären Peso in Kauf zu nehmen. „Ich konnte beim besten Willen nicht mit den vielen Nullen in der Buchführung fertig werden“, erklärt Insel-Schatzmeister Harry Rowland seine höchstpersönliche Revolte. „Und die anderen haben den Peso nicht angefaßt, weil er schlicht wertlos war. Zum Beginn der Invasion diktieren die Besatzer einen Wechselkurs von 20 000 Pesos pro Falkland-Pfund, nach der Kapitulation waren es 40 000.“

Doch schon beim Versuch, den Rechtsverkehrsregeln der neuen Herren zu trotzen, brach der Widerstand zusammen: Rasch gewöhnten sich die Landrover-Chauffeure an den importierten Kontinental-Fahrstil. „Wir mußten einen dauernden Seiltanz aufführen“, konzediert Chief Secretary Richard Baker, Vorgesetzter von 300 öffentlichen Bediensteten. „Zwischen Kollaboration und etwa dem Zusammenbruch der Wasserversorgung war der Raum zum Manövrieren außerordentlich schmal.“ Andererseits: „Es gab nur einen einzigen echten Kollaborateur, und der ist klugerweise ausgewandert.“

Jean-Paul Sartre sagte einst: „Wir waren noch nie so frei wie unter der (deutschen) Okkupation.“ Damit meinte er die Freiheit zum existenziellen Handeln, zur unwiderruflichen Entscheidung zwischen Leben und Tod. Derlei heroische Möglichkeiten boten die Argentinier nicht. Im Gegenteil: Sie waren gekommen, um die Malvinas zu „befreien“, um – wie es einst in Vietnam hieß – die „Herzen und Seelen“ der Menschen zu erobern. Die Nachfahren der Spanier und Italiener boten nicht Schiller, sondern *commedia del arte* – Pulcinella mit der Panzerfaust.

Davon zeugt das naive Sendungsbewußtsein der jungen argentinischen Wehrpflichtigen, die unter

dem Motto *Somos todos Argentinos* („Wir sind alle Argentinier“) in Port Stanley landeten. Davon zeugen auch Hunderte von Briefen an die „friedliebenden Malvinenser“, c/o St. Mary's Church, Puerto Argentino, Republica Argentina. „Warum feiert Ihr den Geburtstag der Queen?“ fragt da im holprigen Englisch eine Gruppe von Fünftklässlern. „Ihr kennt sie doch gar nicht, und sie hat sich nie um Euch gekümmert. Vergesst sie! Lernt Argentinien so zu lieben wie wir!“

Gouverneur Rex Hunt, der mit imperialer Panaché und voller Traditions-Montur in die Verbannung ging, vermerkt nach seiner Rückkehr: „Zu Beginn verhielten sich die Argentinier sehr anständig.“ Aus seiner Residenz, einem Kolonialpalast von minderen Proportionen, sei auch nichts verschwunden. Immerhin fällt ihm zu General Menendez, seinem Nachfolger von Galtieris Gnaden, noch eine Spitze ein: „Der Mann muß ein

Quelle

Datum

Hypochonder gewesen sein; meine Schreibtischschublade quoll über vor Pillen.“ Ein Hauch mokanter: „Und da war auch noch ein Lippenstift.“ Pause. Visionen von korsettgeschnürtem Operetten-Machismo tauchen auf. Dann: „So ein Stift gegen aufgesprungene Lippen. Aber parfümiert war er!“

Britischer als die Briten

Somos todos Argentinos: Diese freundschaftsheischende Sprachregelung verblaßte erst, als die britische Task Force in den Inselgewässern aufkreuzte, als die Kommando-Einheiten der geheimnisumwitterten *Special Services* per Paddelboot oder Hubschrauber landeten und lautlos vorgeschobene Posten liquidierten oder mobile Radarstationen in die Luft sprengten. Gerüchte über messerschwingende Gurkhas demoralisierten die Invasoren, Galtieris Freiheitsboten wurden nervös. In Port Stanley leerten entnervte Wehrpflichtige (manche seien nicht älter als 16 gewesen) ihre Magazine in die abgedunkelten Häuser. Pastor Spraggon zeigt auf 27 Einschüsse in seinem Haus hinter St. Mary's. Aus dem Regal zerrt er Band IV der *Moral and Pastoral Theology*, er ist von Kugeln zerfetzt: „Die Argies kamen da schneller durch als ich.“

Nach der Landung im Westen der Insel begannen die Plünderereien. Waren die argentinischen Soldaten wirklich ausgehungert? „Nein“, sagt der anglikanische Reverend Harry Bagnall. „Sie hatten massenweise zu essen. Nur: Die Rationspackungen der Offiziere enthielten noch kleine Whiskyflaschen.“ Zum Schluß entluden sich Angst und Wut im Fäkalienkampf. „Die Schule war das größte Scheißhaus, das ich je gesehen habe“, ist die lakonische Auskunft von Captain Bryan Lloyd, Anti-Terror-Spezialist im Königlichen Ingenieurs-Korps.

Sein Kollege Guy Lucas berichtet im coolen Oxford-Akzent von der heimtückischen Hinterlassenschaft der Argentinier: von nägelgespickten TNT-Ladungen, die per Stolperdraht gezündet werden, von abgezogenen Handgranaten, die zwischen zwei Wollballen im Lagerhaus der Falkland Island Company eingeklemmt waren, von einer anderen Höllenmaschine, die unter einem Dielenbrett in der Schule steckte. „Diese Dinger waren so plaziert, daß sie jeden zerfetzen konnten – ob Soldaten oder Zivilisten.“

Suche nach Sündenböcken

Sieben Häuser in Port Stanley sind total zerstört, 20 unbewohnbar. Und der Schock sitzt tief, tiefer als es sich die „Islander“ eingestehen wollen. Nach seiner Rückkehr aus der Verbannung stellt Rex Hunt (alias H. E. für „His Excellency“) fest, daß „viele Gesichter schneller gealtert sind, als man nach drei Monaten erwarten könnte“. Sein Verwaltungs-Direktor (auch er wurde deportiert) erklärt, warum die Leute allenfalls dumpe Resignation zur Schau tragen: „Natürlich haben sie Gefühle. Sie zeigen sie bloß nicht. Darin sind sie britischer als die Briten.“ Manche seien aber schlicht durchgedreht. „Vor kurzem rief mich eine Frau aus West-Falkland an; ob ich nicht gehört hätte, daß die Argentinier nun auf ihrer Insel eingefallen wären.“

Vier Wochen sind nach der argentinischen Ka-

pitulation vergangen, doch nach der Befreiung kam die kollektive Depression. Hilflos suchen die Menschen nach Sündenböcken – ein klassisches Entlastungsmanöver der Psyche. Hatte das Mutterland nicht vor der Invasion heimlich die Weichen gestellt, um Falkland an die Argentinier zu verschachern? Wieso hatte London den Argentinern überhaupt erlaubt, eine Luftlinie einzurichten – zudem noch unter der Regie der argentinischen Luftwaffe? Warum sollten die Falkländer ihr Benzin plötzlich vom argentinischen Festland beziehen? „Mit diesen Machenschaften“, so ein Schafscherer aus Goose Green am entgegengesetzten Ende der Insel, „wollte uns England doch nur in die Arme der Argentinier treiben.“

Es vergeht kein Abend ohne Angriffsgerüchte. Ein argentinisches Flugzeug sei auf den Radarschirmen gesichtet worden. Das Telephon klingelt: „Sofort das Haus verdunkeln!“ Da die Nachricht per Kurbeltelefon und Stöpsel-Zentrale übermittelt wird, gehen dank des Fräuleins vom Amt in der ganzen Stadt die Lichter aus. Britische Offiziere hasten von Haus zu Haus, um die Leute zu beruhigen.

Ein zweiter Entlastungsangriff richtet sich gegen die eigenen Volksvertreter – gegen die sechs Ratsherren im *Legislative Council*. In der Sieges-Ausgabe der *Penguin News* können die Falkländer lesen, daß die Invasion ein abgekartetes Spiel gewesen sei. Das Blatt im Schülerzeitungs-Format zitiert den argentinischen Zivil-Kommissar Carlos Bloomer Reive (einst Luftwaffen-Attaché in Bonn): „Warum wart Ihr so überrascht? Eure Leute wußten doch mindestens einen Monat vor der Invasion, daß sie kommen würde.“ In der Tat waren zwei Rats-Mitglieder Anfang des Jahres zu vertraulichen Gesprächen nach New York geflogen. „Alles Blödsinn“, konterte der Abgeordnete Bill Goss. „Wir sind nicht einmal dazu gekommen, unsere Positions-Papiere auszutauschen.“

Oder die Leute flüchten in Tagträume. Sie träumen von den riesigen Öl-Reserven, die angeblich unter dem Schelf liegen, von den kommenden Groß-Investitionen im Fischfang und in der Seetang-Ausbeute. Sie träumen vom plötzlichen Reichtum und hoffen zugleich, daß alles so wird, wie es einst war: „We want to be left alone“ – zwischen Schafen, Sümpfen und Meer.

Doch am Abend hören sie die Stimme von Oberst John Mill im Volksempfänger: „Ich muß Sie warnen. Bitte betreten Sie nicht die Bereiche, die mit weißen Plastikbändern markiert sind.“ 12 000 Minen und 4500 britische Soldaten erinnern die Falkländer, daß nichts mehr so sein wird, wie es einst war.

Nächste Woche: Wirtschaftliche Sorgen, sicherheitspolitische Zwänge – Falkland vor einer ungewissen Zukunft

B346J06

3

30

→

Rückwärts ans Ende der Welt

Wer seit Kriegsende nach Port Stanley will, muß die ersten 7000 Kilometer rückwärts fliegen. So will es die Royal Air Force, deren vierstrahlige VC 10 die erste Etappe zwischen dem Stützpunkt Brize Norton bei Oxford und Ascension im Südatlantik überbrücken. „Unsere Passagiere sind viel besser geschützt, wenn die Sitzlehnen in Flugrichtung stehen“, belehrt mich Miß Davis, die RAF-Stewardess im olivgrünen Overall. „Das wissen auch die Zivilgesellschaften; nur können die ihre Gäste nicht zur Vernunft zwingen . . .“

Sechs Stunden später landet die Maschine (mit der Nase nach vorn) zum Auftanken in Dakar. Wir dürfen uns die Füße am Rande des abgedunkelten Flugfeldes vertreten. Doch keiner von uns – weder heimkehrende Mutter mit Kind noch Soldat des Königlichen Artilleriekorps – darf sich in Richtung Abfertigungshalle bewegen. Für Falkland-Fahrer ist das Gebäude *off limits*, denn offiziell sind die Briten gar nicht da, und London dankt Senegal die Gastfreundschaft mit Zurückhaltung.

Das eigentliche Abenteuer beginnt fünf Stunden später auf Ascension, einem verlorenen Vulkan-Eiland im Südatlantik, dessen Flughafen die Briten an die stützpunktbewußten Amerikaner verpachtet haben. Kinder und Frauen werden hier ausgesondert und auf ein langsames Schiff in Richtung Antarktis ver-

frachtet: Für sie ist der Weiterflug im viermotorigen *Hercules*-Transporter zu gefährlich. Außerdem gibt es keine Damentoilette an Bord – nur einen notdürftig kaschierten Kübel.

Die *Hercules* ist ein fliegender Lastwagen, ihre Mission eine tagtägliche Revolte gegen alle Regeln ordnungsgemäßer Fliegerei. Sie muß in einem Satz die nächsten 6000 Kilometer Atlantik überqueren und dabei bis zum letzten Moment genug Kerosin im Tank behalten, um jederzeit wieder nach Ascension zurückkehren zu können. „Wenn Port Stanley dicht ist“, sagt der Captain, „bleibt uns bei schlechtem Wetter nur Ascension als Ausweichflughafen. Argentinien ist tabu, und die Nachbarländer wollen es sich nicht mit Buenos Aires verderben.“

Als Lebensversicherung gegen die Unbilden des Südatlantiks trägt die *Hercules* zwei gewaltige Reservetanks im vorderen Drittel ihres Bauches. Sie randvoll zu halten, ist die Aufgabe von vier düsengetriebenen *Victor*-Tankern. Der erste kreuzt unseren Kurs nach 2000 Kilometern und fliegt dann wieder nach Ascension zurück. Dort sind inzwischen drei weitere *Victor* aufgestiegen; es beginnt ein Stafettenlauf mit Treibstoff in 10 000 Meter Höhe. *Victor* II tankt *Victor* III auf und dreht ab. Noch weiter südlich gibt *Victor* III seine Ladung an *Victor* IV weiter, der kurz vor Port Stanley die *Hercules* zum zweitenmal auftankt.

Es ist ein haarsträubendes Manöver, das die RAF erst während des Falkland-Krieges ausgetüftelt hat, als ihre *Hercules* im 28-Stunden-Rundflug Nachschub über der durchlöchernten Piste von Stanley abwerfen und dann wieder abdrehen mußten. Denn *Victor* und *Hercules* sind ein ungleiches Paar – der eine zu schnell, die andere zu langsam. Beim Treibstofftausch muß der *Victor* seine Geschwindigkeit bis an den absturzträchtigen Stall-Punkt drosseln, die *Hercules* sich bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit quälen. Derlei Tempo schafft der Transporter nur im sanften Sturzflug.

Unser Pilot traf die Nabelschnur des Tankers erst nach dem zweiten Versuch. Als sich die *Hercules* wieder löste, waren wir von 8000 auf 800 Meter gefallen. Eine Stunde später kollidiert das knirschende Fahrwerk der *Hercules* mit der geflickten 1200-Meter-Piste von Stanley: mit vollen Tanks und sieben Tonnen Übergewicht. Brutal-Bremsung. Zitternd rollt die Maschine aus. Abends, beim Gin Tonic in der Bar des Upland-Goose-Hotels von Port Stanley, meint der Pilot: „This is no way to operate an aircraft.“ Und teuer obendrein: Der Rundflug Ascension-Stanley kostet 700 000 Pfund, inklusive der vier Tanker und der Lunchpakete, die wieder einmal zeigen, daß die Engländer brillantere Krieger als Köche sind.

3 Josef Joffe

B346J07

4