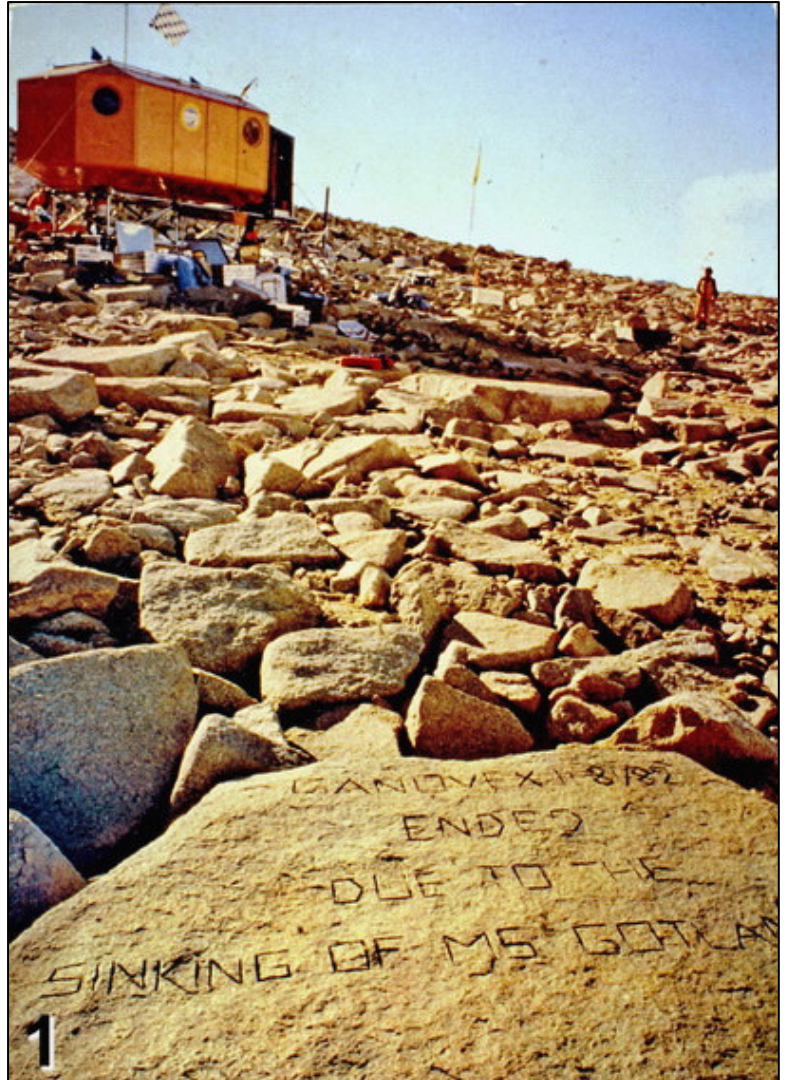


Weihnachten 1981 - Rettungsaktion für 44 Menschen und 50 Briefe nach Schiffsuntergang in der Antarktis -

Die Lillie-Marleen-Hütte

Erst in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts beteiligte sich die Bundesrepublik Deutschland an Polarforschungsprojekten mit dem Ziel, dem Antarktisvertrag beizutreten. Durch den Beitritt der BRD zu diesem Vertrag im Jahr 1979 hatte die BRD das Recht bekommen, Forschungsstationen in der Antarktis einzurichten und zu unterhalten. Im Winter 1979, in der Antarktis herrschte zu der Jahreszeit der Südpolarsommer mit taghellen Nächten und erträglichen Temperaturen, wurde die Lillie-Marleen-Schutzhütte errichtet. Diese erste Polarforschungsstation der Bundesrepublik Deutschland in der Antarktis nach dem Zweiten Weltkrieg gelangte zu einiger Berühmtheit im Zusammenhang mit einer Schiffskatastrophe im Dezember 1981.

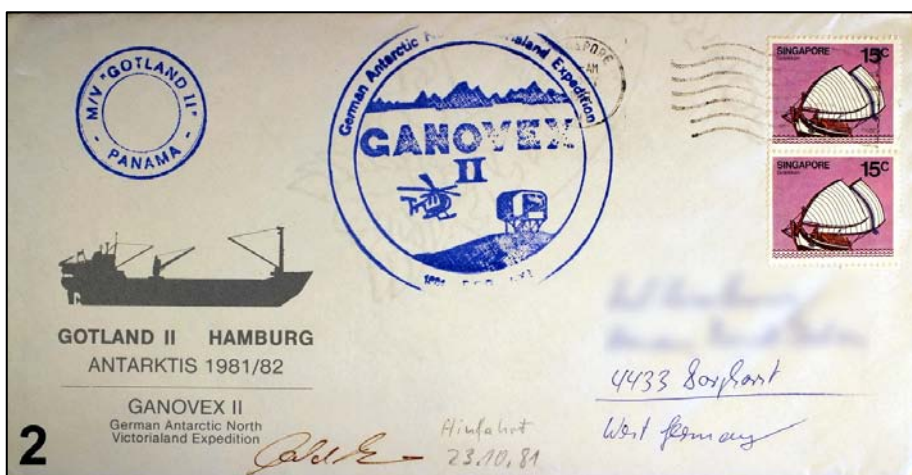


Die vorgestellte Ansichtskarte (**Abb. 1**), das Photo darauf stammt von dem Polarforscher und Geologen Professor Kleinschmidt von der J.W. Goethe-Universität Frankfurt, zeigt die Lillie-Marleen-Schutzhütte auf felsigem eisfreiem Gelände des Nord-Victoria-Lands im Landesinnern in der Nähe eines Gletschers. Die Hütte liegt etwa 75 km entfernt von der vereisten Küste und kann von dort aus weder zu Fuß noch mit Schlitten oder Kettenfahrzeugen erreicht werden. Einzig Hubschrauber können wegen des schwierigen Geländes Polarforscher dorthin bringen und sie auch wieder von dort abholen. Die Ansichtskarte zeigt vor der Hütte eine Felsinschrift mit dem Wortlaut: „GANOVEX II 81/82 ENDED DUE TO THE SINKING OF MS GOTLAND II“. Das bedeutet frei übersetzt: „Die Ganovex-II – Expedition endete hier, weil ihr Forschungsschiff Gotland-2 gesunken war“.

Welche Rolle spielte die Hütte bei dem Unglück und wie konnten bei dieser Katastrophe noch Polarpostbelegte für Sammler gerettet und über einen dramatischen Umweg den Empfängern zugestellt werden? Um das zu verstehen, hat sich der Autor vor einigen Jahren mit Ewald Brune, dem Kapitän des Forschungsschiffes und mit Professor Kleinschmidt, dem oben genannten Polarforscher in Verbindung gesetzt und die Ereignisse der Rettungsaktion nach deren Angaben und nach Zeitungsberichten chronologisch rekonstruiert.

Die Gotland-II – Briefe von Ewald Brune

Neben seinem Job fand der Kapitän und Eispilot Ewald Brune bei Polarfahrten noch Zeit, hübsche aber nicht unbedingt portogerechte Polarpostbriefe für Freunde und Sammler anzufertigen und zu verschicken. So auch auf der im Folgenden beschriebenen Fahrt der



Gotland-II. Er führte die Gotland-II, ein umgerüstetes packeistaugliches deutsches Forschungsschiff, vor jetzt 35 Jahren durch die stürmischen Gewässer des südlichen Pazifik Richtung Ross-Meer und Nord-Victoria-Land in die Antarktis.

Auf der Hinfahrt über Singapur hatte er dort bereits am 23.10.1981 einen

Brief in seine Heimatstadt Borghorst in Westfalen abgeschickt (Abb. 2). In Wellington auf Neuseeland wurden von ihm weitere Briefe für die eigentliche Expedition vorbereitet, die er im März 1982 nach der Rückfahrt von der Antarktis dort aufgeben wollte. Im Zielgebiet gab



es nämlich keine Poststationen, solche befanden sich erst etwa 1000 km weiter entfernt in McMurdo, der US-Polarstation, und in der zu ihr benachbarten neuseeländischen Scott Base.

Bis dahin aber sollte und konnte die Gotland gar nicht fahren. Dennoch tragen die folgenden Briefe alle einen Aufgabestempel von der Scott Base (**Abb. 3-5**). Sie sind frankiert mit neuseeländischen Briefmarken der Serie „Ross Dependency“



von 1972. Gestempelt wurden zwei von ihnen noch vor Weihnachten mit SCOTT BASE - ROSS DEPENDENCY - 19. DE 81. 1 (**Abb. 3-4**) und ein Brief nach Weihnachten mit dem Datum 26. DE 81. ..1 (**Abb. 5**). Die beiden ersten tragen auf Expeditionsbriefpapier mit Logo der Gotland-II das Cachet der GANVOEX-II – Expedition, den Bordstempel der Gotland-II, das Schiffsrufzeichen DLDZ und eine handschriftliche Signatur Ewald Brunen. Einer ist auch mit dem Cachet der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) mit einer Abbildung der Lillie-Marleen-Hütte versehen (**Abb. 4**). Wie kamen diese Briefe zur Polarstation Scott Base obwohl die Gotland-II nie dort gewesen war und vor allem, was hat der handschriftliche Vermerk auf dem dritten dieser Briefe zu bedeuten „Ship’s stamps sank 18.12.1981, Ewald Brune“, übersetzt: „Briefmarken sind mit dem Schiff am 18. Dezember untergegangen“ (s. Pfeil in **Abb. 5**)?

Die GANOVEX-II - Expedition

Im Sommer 1981 wurde die Gotland-II für die GANOVEX-II - Expedition aus- und umgerüstet. Diesmal sollte sie allein ohne Begleitung anderer Schiffe zum Ross-Meer vor die Küste von Nord-Victoria-Land fahren und dort als Basisstation für Geowissenschaftler der BGR dienen. Am 14. November startete die Gotland-II von Wellington auf Neuseeland aus mit ihrem Kapitän Ewald Brune sowie mit 16 Mann Besatzung, 1 Bordarzt, 4 Hubschrauberpiloten, 22 Forschern, 5 Helikoptern und einer Expeditionsausrüstung im Wert von 1,4 Millionen DM Richtung Antarktis. Das Hamburger Abendblatt meldete am 8. Dezember 1981: „Das Schiff, das sich seit Tagen durch Windstärke zwölf kämpfen musste, ist noch 60 Seemeilen von der Position entfernt, von der aus die Hubschrauber regelmäßig für Flüge zum Land eingesetzt werden.“ [1].



Am 14. November startete die Gotland-II von Wellington auf Neuseeland aus mit ihrem Kapitän Ewald Brune sowie mit 16 Mann Besatzung, 1 Bordarzt, 4 Hubschrauberpiloten, 22 Forschern, 5 Helikoptern und einer Expeditionsausrüstung im Wert von 1,4 Millionen DM Richtung Antarktis. Das Hamburger Abendblatt meldete am 8. Dezember 1981: „Das Schiff, das sich seit Tagen durch Windstärke zwölf kämpfen musste, ist noch 60 Seemeilen von der Position entfernt, von der aus die Hubschrauber regelmäßig für Flüge zum Land eingesetzt werden.“ [1].

Der Expeditionsleiter Doktor Franz Tessensohn berichtet danach: „13. Dezember 1981: Nach dreiwöchiger Fahrt durch Packeis ist das Ziel erreicht, die Geländearbeit kann beginnen. Ausrüstung und Wissenschaftler fliegen mit den Hubschraubern an Land, vier Arbeitscamps werden errichtet und die 1979 erbaute Hütte Lillie Marleen wieder geöffnet. Am 16. Dezember ist die gesamte Expeditionsmannschaft bis auf vier Leute an Land.“ [2].

Untergang der Gotland-II aus der Sicht von Beteiligten

Am darauf folgenden Tag, dem 17. Dezember 1981, überschlugen sich die Ereignisse. Gegen 15 Uhr kam die Meldung von der Gotland-II: „*Backbordseite eingedrückt, wachsender Eisdruck, müssen möglicherweise von Bord!*“. Den weiteren Funkverkehr mit der Lillie-Marleen-Hütte hat der Expeditionsteilnehmer Professor Kleinschmidt in seinem Tagebuch minutiös festgehalten. Hier einige Auszüge aus seinem Artikel im Magazin der TH Darmstadt vom April 1982 [3]:

„20.00: Gotland fordert erneut zusätzliche Hubschrauberhilfe von Lillie Marleen Hütte. Absolut unmöglich! Vom Einsatz „Little Rocks“ ist nur ein Hubschrauber zurückgekehrt, Nr. 2 mußte wegen Nebelbruch notlanden, Position unbekannt, für 24 Stunden überfällig! 22.10: Camp Little-Rocks meldet begeistert ideale Verhältnisse für die geplanten geophysikalischen Untersuchungen. Gary und Tim haben bisher offenbar nichts von der Situation an Bord mitbekommen! 22.30: Weiterer Rettungsflug der drei Hubschrauber vom Schiff zum Camp Birthday Ridge. 12 Seeleute bleiben an Bord. 05.00: 2 Hubschrauber sind mit Passagieren auf das Eis ausgewichen; an Bord jetzt nur noch 5 Leute / 1 Hubschrauber. 9.00: Schlagseite nimmt zu; endgültiges Verlassen des Schiffes wird angekündigt – Ende von GANOVEX-II?! 14.15: Kapitän meldet sich von Birthday Ridge: 5 bis 10 Minuten schwimmt die Gotland noch, spätestens in einer Stunde ist sie weg. ...Um 13.15 Uhr wurde die Gotland-II aufgegeben. Sie ist vermutlich in der Nacht vom 18. auf den 19. 12. gesunken. Gegen 1 Uhr nachts treffen die ersten Schiffbrüchigen von Birthday Ridge bei der Lillie-Marleen-Hütte ein.“

Nach erneuter Überprüfung seiner Tagebucheinträge bestätigte Professor Kleinschmidt mir später in einem Schreiben [4]: „Das Drama begann am 17. 12. 81 um 15 Uhr; starker Eispress. Um 18.05 Uhr: Leck/Wassereinbruch. Am 18. 12. 81 um 13.15 Uhr wurde das Schiff (von Kpt. Ewald Brune) aufgegeben. Um ca. 23.00 Uhr am 18. 12. 81 ist die Gotland II gesunken.“ Zu meiner Frage an Professor Kleinschmidt, ob das Stempeldatum 19. 12. 81 SCOTT BASE ROSS DEPENDENCY auf dem oben vorgestellten Brief unter diesen dramatischen Umständen und großen Entfernungen überhaupt glaubwürdig sei, antwortete er mir:

„Dass E. Brune bereits am 19. 12. 81 einen Brief in Scott Base hat aufgeben können, erscheint mir danach immerhin nicht ausgeschlossen und möglich, aber nicht übermäßig wahrscheinlich.“ Folglich setzte ich mich mit Ewald Brune direkt in Verbindung und erhielt von ihm folgende Auskunft [4]:

„Es gab zwei sog. Posthaufen. Schiffspost (Kapitän) und Sammlerpost der BGR. Schiffspost wurde von mir bearbeitet und am 19.12. 1981 von der Neuseeländischen Poststation „SCOTT BASE“ abgeschickt. Ich bin mir nicht sicher aber es waren mit Sicherheit nicht mehr als insgesamt 50, wohl eher 30. Von anderen Besatzungsmitgliedern ist keine weitere Post geschickt worden, da es sehr umständlich war von McMurdo zur Scott Base-3 zu gelangen.“

Zum Untergang der Gotland-II schrieb Ewald Brune mir ferner: „Auf Grund von unsichtigem Wetter, das noch schlechter zu werden drohte, wurde die Stelle auf dem Festeis vor dem Schiff verlassen und ein Zeltlager (Anm.: Birthday Ridge) auf dem 20 Meilen entfernten Festland eingerichtet. Bei Sichtbesserung gegen 18.00 Uhr bin ich zum Schiffsplatz zurückgeflogen. Das Hauptdeck der Gotland-II war unter Wasser. Aus dem Aufbau habe ich noch einige persönliche Dinge der Wissenschaftler geborgen, soviel möglich war. Ein zweiter Flug zusammen mit dem 1. Ing. wurde gegen 23.30 unternommen und festgestellt, dass die Gotland-II gesunken war. Überreste der Decksladung, ein aufgeblasenes Rettungsfloß sowie Rettungsringe und die sog. EPIRB-Boje waren auf dem Eis zurückgeblieben. Nach der Übernachtung im Lager (Anm.: Birthday Ridge Camp) wurde die Crew zur Lillie-Marleen-Hütte geflogen und nach einer kurzen Rast weiter zum Gletscher (Anm.: Rennick-Gletscher) des amerikanischen NORTH VICTORIA SUMMERLAND CAMP. Von dort nach einem Essen weiter mit einer HERCULES C-130 flog die Besatzung nach McMurdo. Die Wissenschaftler und Helicopter-Crew verblieb bei der Lilly Marleen Hütte und wurde nach Weihnachten ausgeflogen über McMurdo nach Neuseeland.“

Die Rettung von Menschen und Briefen

Zwischen dem Zeitpunkt des Untergangs am 18. Dezember gegen 23 Uhr (s. dazu die Bestätigung auf dem Brief **Abb. 5, Pfeil**) bis zur Aufgabe der Briefe im Postamt der Scott Base, knapp 1000 km von der Unglücksstelle entfernt, benötigte Ewald Brune seinerzeit schon sehr viel Unterstützung, um die wenigen Briefe der Crew, laut Brune maximal 50 Stück, die er damals bei sich trug, schon am 19. Dezember bei der neuseeländischen Post aufgeben zu können. Vermutlich hatte er von der Rettung der Briefe bis zu ihrer unplanmäßigen Versendung dazu kaum 24 Stunden Zeit gehabt. Das war unter den herrschenden Bedingungen und bei den Entfernungen damals nur möglich, weil ausreichend Hubschrauber mit Piloten und Treibstoff zur Verfügung standen, weil für die Evakuierung die US-Amerikaner auf dem nahegelegenen Rennick-Gletscher bei ihrem North Sommerland Camp (NVL, s. Karte) mit Hercules-Flugzeugen starten und landen konnten und vor allem, weil nur Ewald Brune als Kapitän der Gotland-II von McMurdo aus sofort zur neuseeländischen Station gelangte, um von dort über Funk den Untergang seines Schiffes an die Reederei zu melden. Die Amerikaner boten auf ihrer Basis McMurdo laut Mitteilung des Bordarztes der Gotland-II aufgrund militärischer Beschränkungen für Zivilisten keine Möglichkeiten der Kommunikation per Funk oder Telex wie die rein zivile neuseeländische Station nebenan.

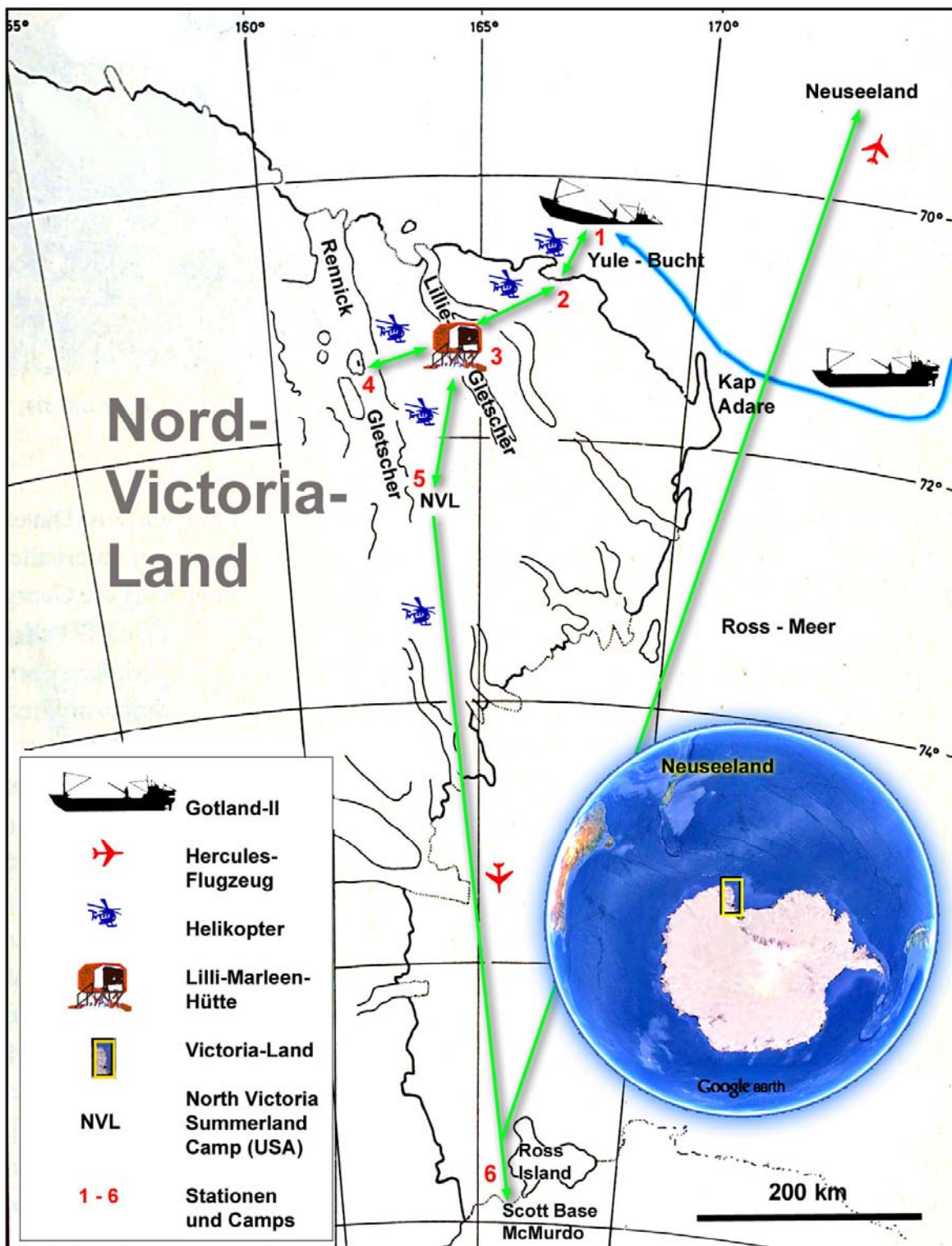


Abb. 6: Karte von der Evakuierungsrouten der Schiffbrüchigen von der Gotland-II –. 1. Schiffsuntergang durch Eispressung an der Schelfeiskante in der Yule-Bucht. 2. Erstes Camp bei den Little Rocks auf dem Festland. 3. Lilli-Marleen-Hütte im Landesinnern. 4. GANOVEX-II - Forschungscamp mit Zelten für die BGR-Forscher. 5. Landeplatz für Hercules-Transporter auf dem Rennick-Gletscher nahe dem NVL-Forschungscamp mit Zelten für die US-Forscher. 6. Die benachbarten Stationen Ross Dependency und McMurdo auf Ross Island und die Lande- und Startbahn für die Hercules-Transporter auf dem Schelfeis davor.

Auch jetzt noch bleibt die Frage offen, warum gerade die 50 Briefe vom Kapitän und erst nach Weihnachten die eigentliche Sammlerpost gerettet worden ist, also alle Briefe, die ursprünglich nach der Rückfahrt in Neuseeland hätten aufgegeben werden sollen? Nur Ewald Brune konnte während der Rettungsaktion die 30 bis 50 Briefe, zu denen auch die beiden hier gezeigten gehören (**Abb. 3-4**), in seinem Handgepäck verstauen und noch vor Weihnachten auf der Scott Base aufgeben. Es ist zu vermuten, dass die Sammlerpost ein Teil der Ladung war, die bereits um den 17.12. herum per Hubschrauber zur Lillie-Marleen-Hütte geflogen worden ist und von dort erst gegen Ende der Evakuierungsaktion nach McMurdo gelangte. Diese Briefe konnten daher erst nach Weihnachten auf den beiden Stationen aufgegeben und gestempelt werden.

Auch die Hubschrauberpiloten haben in dieser Zeit Polarpostbelege hergestellt. Diese Sammlerpostbelege wurden ebenfalls erst nach Weihnachten in McMurdo und auch auf der Scott Base eingeliefert und abgestempelt.

Während die Wissenschaftler und der Bordarzt sowie weitere Mitglieder der Crew noch kurz vor Weihnachten bei der Lillie-Marleen-Hütte ausharren mussten und erst später zusammen mit der Sammlerpost vom Rennick-Gletscher mit Hercules-Transportflugzeugen ausgeflogen werden konnten, mussten die Helikopterpiloten, nachdem sie für die Evakuierung alle Schiffsbrüchigen auf den Rennick-Gletscher befördert hatten, sich anschließend selbst mit ihren Helikoptern in Sicherheit bringen. Ewald Brune schrieb mir dazu: *„Die Hubschrauber flogen in Etappen, unabhängig von den Wissenschaftlern selbstständig nach McMurdo. Dort wurden sie Ende Januar verladen und mit dem Schiff nach Neuseeland gebracht. Der fünfte Pilot war übrigens ein Besatzungsmitglied, der als Steward angeheuert war (Al Buckingham). Er flog den Reserveheli. Er bekam von der Helikopterfirma aus Kanada später ein Jahresgehalt als Belohnung.“*

In einem kleinen Kartenausschnitt von der Antarktis habe ich den Verlauf und die Reihenfolge der Rettungsflüge rekonstruiert (**Abb. 6**). Dank der raschen Verfügbarkeit von geeigneten Lufttransportmitteln steht fest, dass Ewald Brune, wie er mir versicherte, die Briefe der Crew tatsächlich schon am 19. Dezember, einen Tag nach dem Untergang der Gotland-II in der Scott Base aufgeben hat. Das Datum des Schiffsuntergangs war, wie auf einem Beleg deutlich zu lesen (s. **Abb. 5**), der 18. Dezember 1981 kurz vor 24 Uhr. Die Briefe konnten tatsächlich durch Ewald Brune mit amerikanischer Hilfe in wenigen Stunden zur neuseeländischen Poststation gebracht, dort frankiert und mit dem Stempeldatum 19. Dezember von dort abgeschickt werden. Ohne die Lillie-Marleen-Hütte, die quasi zwischen dem havarierten Schiff am Schelfeisrand und dem Rennick-Gletscher als Lande- und Startbahn für die Hercules-Maschinen der Amerikaner vermittelte, wäre das Schicksal der Expeditionsteilnehmer und auch der Briefe höchst fraglich gewesen. Mit den Expeditionshelikoptern konnten jedoch aus eigener Kraft die Expeditionsteilnehmer mit wenig Material vom Schiff zur Hütte und von da zum Rennick-Gletscher befördert werden, von wo sie dann über eine Entfernung von fast 1000 km zur damals nächstgelegenen Polarstation mittels der Hercules-

Flugzeuge gebracht werden konnten. Das Weihnachtsfest und die glückliche Rettung wurden gemeinsam mit den Neuseeländern und Amerikanern gefeiert.

Rückblick und Ausblick

Das Meer ringsum die Antarktis, die mächtige Schelfeisdecke an den Küsten und auch das fast vollständig mit Eis und Schnee bedeckte Festland des antarktischen Kontinents werden für den Menschen trotz verbesserter Technik immer ein gefährlicher Ort bleiben. Nach dem Untergang der Endurance des Ernest Shackleton im Jahr 1915 war der Untergang der Gotland-II erst der zweite im Packeis der Antarktis. Mittlerweile sind dort aber noch weitere Schiffe gesunken, und auch Ewald Brune geriet mit der Magdalena Oldendorf mit russischen Wissenschaftlern an Bord im Frühjahr 2002 ein weiteres Mal in gefährliches Packeis, so dass das Schiff evakuiert werden musste. Es konnte aber nach etwa sechs Wochen von dem argentinischen Eisbrecher Almirante Irizar befreit werden. Auch von dieser Reise besitze ich einen Beleg, den mir Ewald Brune aus seiner Seemannskiste spendiert hat. Dieser Brief wurde auf der Hinfahrt der Magdalena Oldendorf zur Jahreswende 2001/02 als Paquebot-Brief mit deutscher Frankatur auf der indischen Forschungsstation Maitri aufgegeben und später beim nächstgelegenen Hafenpostamt in NORTHGOA in Indien entwertet (**Abb 7**).

Übrigens, auf einer Tafel vor der Lillie-Marleen-Hütte erinnert heute eine Inschrift an den Untergang der Gotland-II:

„LILLIE MARLEEN HUT – THIS HUT IS A HISTORIC MONUMENT AND PRESERVED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS OF THE ANTARCTIC TREATY. IT WAS ERECTED IN 1979 DURING THE FIRST GERMAN ANTARCTIC NORTH VICTORIALAND EXPEDITION (GANOVEX I 1979/80) AND, TOGETHER WITH THE NEAR MEMORIAL STONE, COMMEMORATES THE SINKING OF „M/GOTLAND II“ IN 1981 DURING GANOVEX II.“



Die Schutzhütte steht mittlerweile unter internationalem Denkmalschutz. Es dürfte für uns „Normalsammler“ fast unmöglich sein, sie mal zu besichtigen. Aber die Briefe, die ich dank glücklicher Fügung von meinem Vater und von einem Freund von Ewald Brune erworben habe, erinnern mich stets an dieses Forschungs-abenteuer, bei dem glücklicherweise niemand gesundheitlichen Schaden genommen hat.

Ich kann abschließend nur erneut feststellen: Briefe erzählen Geschichte und weil die Gotland-II-Briefe mir soviel davon erzählt haben, wie nur wenige sonst in meiner Sammlung, habe ich sie hier vorgestellt.

Dr. Wolfgang Völker

Quellen:

[1] Hamburger Abendblatt Nr. 285, 8. Dezember 1981

[2] Tessensohn, Franz: Der Untergang der Gotland II. Bilddokumentation zum Ende der deutschen Antarktis-Expedition GANOVEX II im Packeis. Umschau Heft 6, 1982

[3] Kleinschmidt, Georg: Ganovex II, der 17. Dezember wird zum Alptraum. Magazin 7, Technische Hochschule Darmstadt, 11-13, 1982

[4] Korrespondenz des Autors mit Expeditionsteilnehmern: E. Brune, Prof. Dr. G. Kleinschmidt

