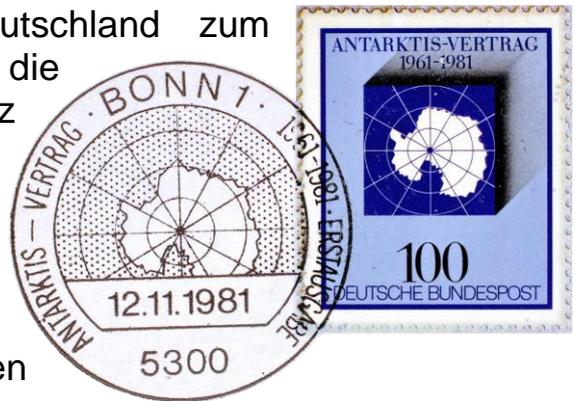


## Dr. Wolfgang Völker

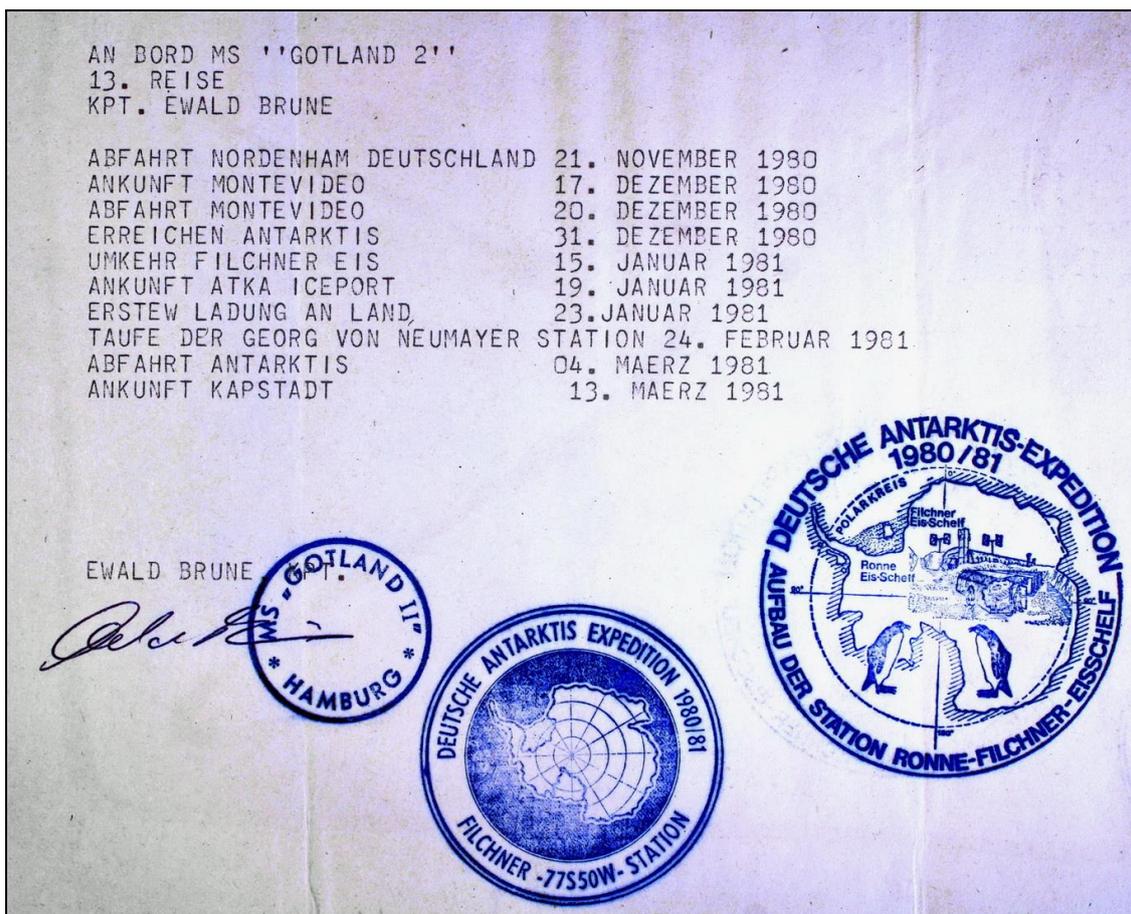
### Standortsuche in der Antarktis – ein neuer Stempel muss her !

Der Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Antarktisvertrag am 5. Februar 1979 und die Mitgliedschaft als Konsultativstaat ab März 1981 verlangten kontinuierliche Forschungsaktivitäten und somit die Errichtung einer dauerhaft besetzten Station auf dem antarktischen Kontinent. Mit genau diesem Auftrag kämpften sich im Januar 1981 drei Schiffe mit Ausrüstung, vorgefertigten



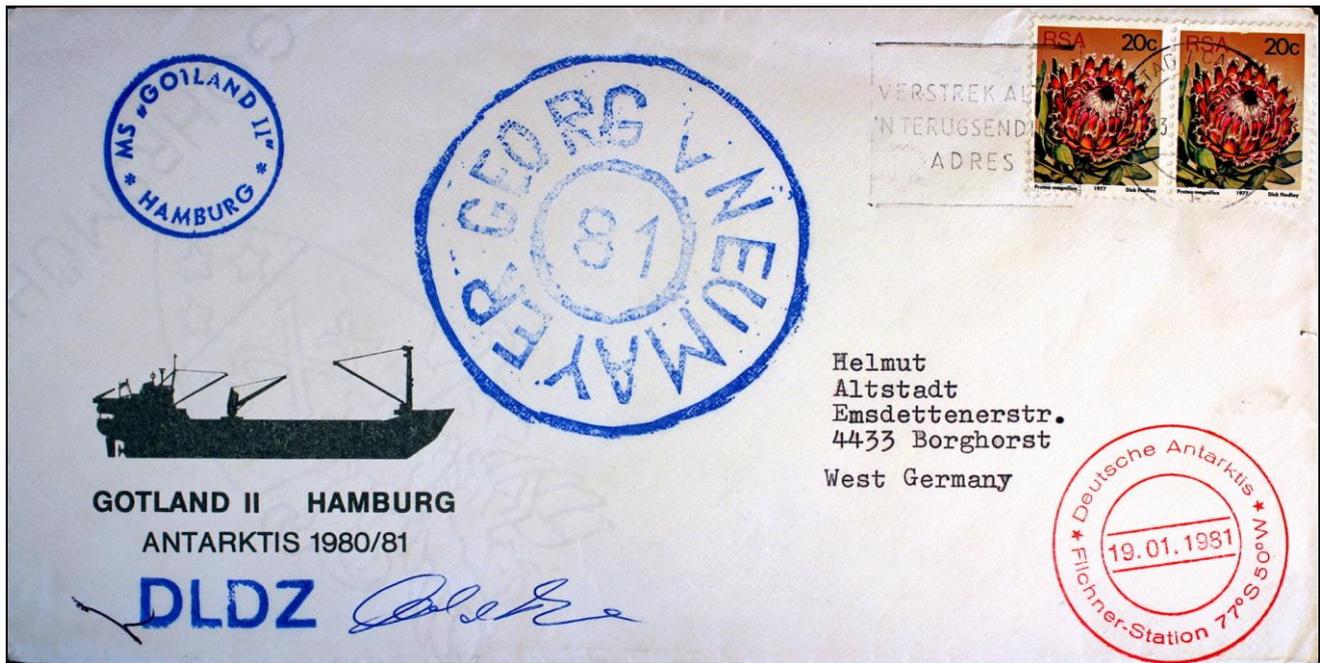
Bauelementen, Helikoptern sowie den Wissenschaftlern, Logistikern und den Schiffsbesatzungen durch dichtes Packeis und Schneetreiben entlang der Küste der Antarktis auf der Suche nach einer im Jahr zuvor erkundeten Anlandungsstelle am Schelfeisrand im Nordwestteil des Kontinents.

**Abb. 1:** Sondermarke Bund MiNr. 1117 „20 Jahre Antarktis-Vertrag“



**Abb. 2:** Fahrprotokoll der GOTLAND II mit Angaben zur deutschen Antarktis-Expedition 1980/81 in Kurzfassung. Es dokumentiert die Errichtung der ersten Winterstation „Georg von Neumayer“ in der Antarktis 1981. Die Cachets mit Bezug zur Errichtung der Filchner-Station verloren durch Änderung der Expeditionsroute ihre Aktualität (s. Abb. 4 u. 5)..

Eines dieser Schiffe war die GOTLAND II unter der Führung von Kapitän Ewald Brune. Das Schiff war Teil der Filchner-Schelfeis-Expedition. Davon zeugen drei aufwendig gestaltete Expeditionsstempel. Der Brief mit einem roten Cachet „Deutsche Antarktis Filchner-Station 77°S 50°W mit Datum 19.01.1981 (Abb. 4) enthielt ein kurzes wissenschaftshistorisch interessantes Fahrtprotokoll mit Zeit- und Ortsangaben, mit zwei weiteren blauen Cachets der Expedition sowie neben dem Schiffskennungsstempel DLDZ die Signatur des Kapitäns (Abb. 2 u. 3).

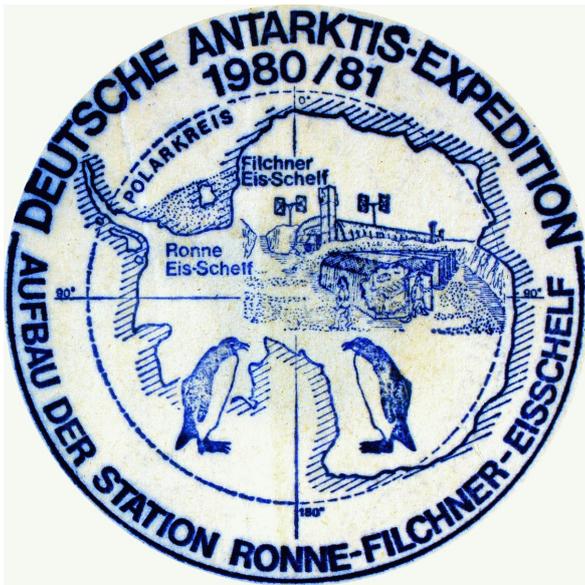


**Abb. 3:** Brief von Kapitän Ewald Brune, MS GOTLAND II, nach Borghorst mit Poststempel Kapstad / Capetown, 13.3.81, Schiffsstempel, Rufzeichen, Signatur des Kapitäns, dem nicht mehr aktuellen Cachet Filchner-Station und dem neu erstellten Cachet GEORG v. NEUMAYER 81. Letzterer wurde provisorisch an Bord der GOTLAND-II aus Gummi hergestellt und ist in Sammlerkreisen als „Kartoffelstempel“ bekannt.



**Abb. 4:** Cachet der Filchner Station

Geplant war die Errichtung einer dauerhaften Station auf dem Ronne-Filchner-Eisschelf, einer der Küste vorgelagerten mächtigen Eisdecke im Weddellmeer. Der nach Abschluss der Expedition auf der Rückfahrt von Kapstadt abgeschickte Brief belegt dies mit dem roten Cachet „Deutsche Antarktis Filchner-Station 77°S 50°W, 19.01.1981“ (Abb. 4 links).



**Abb. 5:** Cachets von 1981 „AUFBAU DER STATION RONNE-FILCHNER-EISSCHELF“ und von 1984 „GEORG-VON-NEUMAYER-STATION“. Die Standorte der geplanten und der realisierten Forschungsstation sind gut in den Grundrissen der Antarktis zu erkennen.

Leider konnte die Filchner-Station auf Grund der extrem schwierigen Eisverhältnisse nicht mehr zur Dauerstation umgebaut werden (s. **Abb. 5**). Mit Hilfe der mitgeführten Helikopter konnten lediglich einige im Jahr zuvor begonnene Messungen durchgeführt werden. Die drei Expeditionsschiffe mussten sich mehrfach nach Osten zurückziehen, um der Umklammerung durch Packeis zu entgehen. Die Filchner-Station konnte daher erst 1982 im Rahmen einer weiteren Expedition - jedoch nur als Sommerstation - fertig gestellt werden.

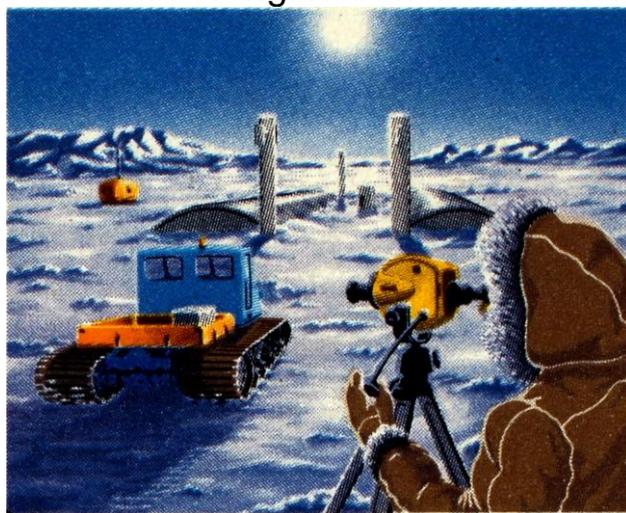
Der Expeditionsleiter Heinz Kohlen hat die Schwierigkeiten des Unternehmens in den „Berichten zur Polarforschung“ des Alfred-Wegener-Instituts festgehalten. Er schreibt in seinem Bericht: „Die Expedition verließ am 22. 12. 1980 an Bord des norwegischen Forschungseisbrechers MS ‚POLARSIRKEL‘ zusammen mit den beiden anderen Expeditionsschiffen ‚GOTLAND II‘ und ‚TITAN Montevideo.....Um die Jahreswende erreichten die Schiffe den antarktischen Kontinent in der Gegend von Kap Norwegia. Von hier aus folgte die Expedition der Küstenlinie zum Filchner-Schelfeis. Unterwegs wurden teilweise schwerste Packeisbedingungen angetroffen, die nur mit Mühe bezwungen werden konnten. Da sich diese Situation bis zum 15.1.1981 nicht änderte und keine Besserung abzusehen war, entschied der Bundesminister für Forschung und Technologie, die Überwinterungsstation am Alternativstandort in der Atka-Bucht zu errichten. Die Atka-Bucht wurde nach eiliger Rückfahrt am 19.1.1981 erreicht. Schlechtes Wetter und dichtes Packeis verzögerten die Entladung.. Am 3.3.1981 konnten die Arbeiten der Expedition abgeschlossen und mit der Rückreise begonnen werden“.

Die Alternativstation auf dem Ekström-Schelfeis konnte nur dank des großen logistischen Einsatzes mit drei Schiffen sowie der Vormontage der Raumzellen in Deutschland innerhalb von 30 Tagen fertig gestellt werden.

Die vom Expeditionsleiter Heinz Kohnen beschriebenen Daten und Umstände decken sich mit jenen, die das Fahrprotokoll aus dem o.g. Brief enthielt (**Abb. 2**). Darin wird in wenigen Zeilen der zeitliche Verlauf der Reise der GOTLAND II geschildert, von der Abfahrt in Nordenham bei Hamburg am 21.11.1980 bis zum Ende der Fahrt in Kapstad am 13.3.1981. Es sind darin Orte und Zeiten genannt, nämlich die Umkehr vom Filchner-Eisschelf am 15.1.1981, die Ankunft in der Atka-Bucht am 19.1.1981, der Beginn der Entladung am 23.1.1981 und vor allem die Taufe der Georg von Neumayer – Station am 24.2.1981. Am 3.3.1981 wurde die Forschungsstation der Bundesrepublik Deutschland offiziell übergeben.

Der hier vorgestellte Brief trägt einen blauen provisorischen Cachet-Abdruck mit dem Text „GEORG v. NEUMAYER 81“. Im Gegensatz zu den Filchner-Expeditionscachets (**Vergl. Abb. 3 mit Abb. 4 und 5**) wirkt er recht unprofessionell („Kartoffelstempel“). Seine kantige Form ist wohl dem Umstand geschuldet, dass er in Folge der Planänderung während der Expedition hergestellt werden musste. Das war notwendig, weil durch die Entscheidung des Forschungsministers für den neuen Standort Atka Bucht und durch die Änderung des Stationsnamens die an Bord mitgeführten Cachets über die Errichtung der Filchner-Station auf dieser Fahrt ihre Aktualität verloren hatten.

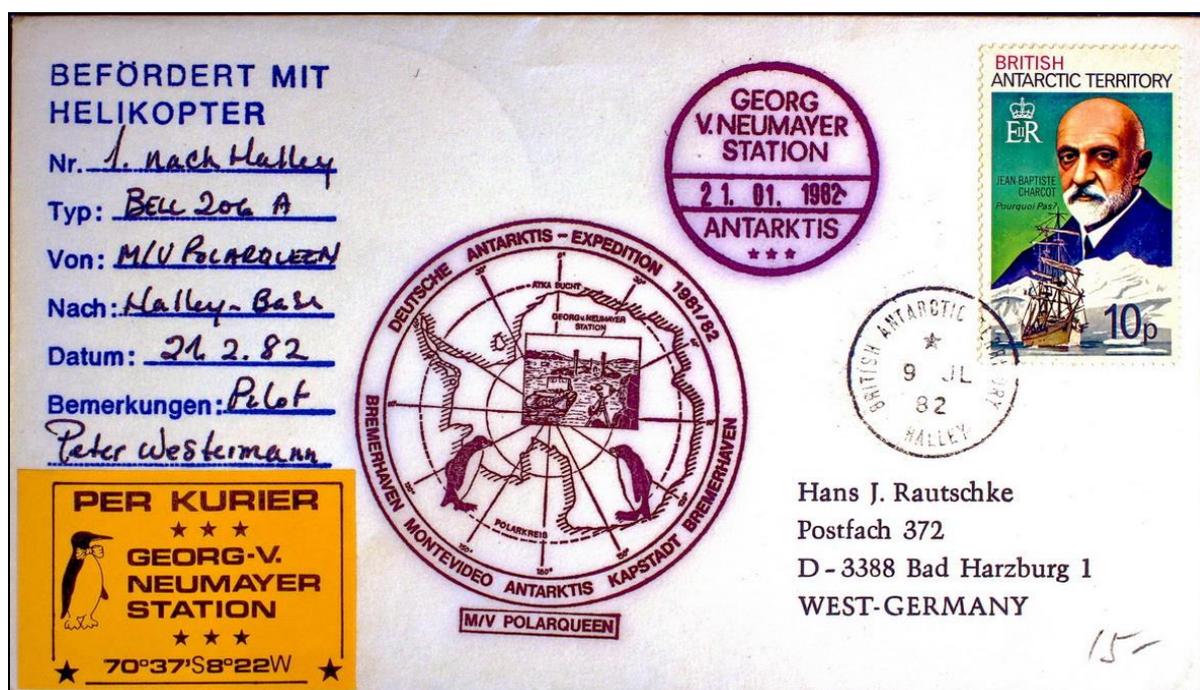
Die aus Anlass der Errichtung der deutschen Antarktis-Winterforschungsstation „Georg von Neumayer“ an der Atka-Bucht am 16.7.1981 erschienene Sondermarke „Polarforschung“ (MiNr. 1100) zeigt zwei parallel angeordnete Röhren im Eis, überragt von den Entlüftungsschächten und dem Ausstieg (**Abb. 6**). Links davon auf dem Eis steht ein orangefarbener Container, die Überlebensinsel mit Flugleitung für den Notfall. Eisbewegung und Schneelast machten übrigens 1992 einen Neubau erforderlich. Auch diese Nachfolgestation – sie wurde von da an nur noch kurz Neumayer-Station genannt - war wenige Jahre später schon wieder tief im Schnee versunken und von der Eislast bedroht. Mit Neumayer III musste daher ab 2008 erneut die Station abgebaut und eine neue Behausung, jedoch nun auf 16 Stelzen über dem Eis, in Betrieb genommen werden. Mittels einer Hydraulik können nun einzelne Stelzen angehoben, mit Schnee unterfüttert und die ganze Station nach Unterfütterung aller Stelzen angehoben werden. Die Station steigt quasi mit der Eishöhe. So soll in Zukunft ein allzu häufiger kostenintensiver Neubau vermieden werden.



**Abb. 6:** Am 16.7.1981 wurde die Marke Polarforschung (MiNr: 1100) mit der Abbildung der Georg von Neumayer – Station ausgegeben. Details der Station (Bildmitte) wie die beiden Wohnröhren mit Lüftungsschächten und die kleine orangefarbene Rettungsstation links im Bild sind gut zu erkennen.

Kommen wir zurück zu den Ereignissen am Anfang des Jahres 1981 und zu dem Brief von Kapitän Ewald Brune mit seinem Fahrtprotokoll der GOTLAND II. Abfahrtstag der GOTLAND II in der Antarktis war der 4.3.1981. Zurück ging die Fahrt über Kapstad in Südafrika, wo die Briefe noch am Tag der Ankunft der GOTLAND II aufgegeben wurden (© 13.3.1981), weiter nach Bremerhaven und Nordenham.

Auf der im Jahr darauf durchgeführten Expedition zur Georg von Neumayer – Station mit dem Versorgungsschiff POLARQUEEN konnten dann zwei neue professionell gestaltete Cachets für die Bearbeitung der Sammlerpost mitgeführt werden, einer für die Expedition und ein weiterer für die Forschungsstation Georg von Neumayer (**Abb. 5 rechts, 7**).



**Abb. 7:** Neue Cachets der Georg von Neumayer Station (oben) vom 21.01.1982 und der Expedition der POLARQUEEN zur Atka Bucht (Mitte).

Die GOTLAND II hatte sich auf dieser ihrer ersten Fahrt in die Antarktis als Expeditions- und Versorgungsschiff bewährt. Sie war vor dieser Reise von der Seeberufsgenossenschaft uneingeschränkt als voll eistauglich abgenommen worden. Das war eine Fehleinschätzung. Auf ihrer zweiten Fahrt in eine andere Region der Antarktis - noch im selben Jahr - schlug das Packeis zu. Darüber und über andere Schwierigkeiten einer Expedition in die Antarktis wurde bereits in den VN4/15 berichtet. Ich hoffe, Sie haben das Heft noch nicht weggeworfen und können jetzt noch mal die Geschichte vom Ende der GOTLAND II vom Dezember 1981 lesen.

#### Literatur:

Kohnen, Heinz:

Antarktis-Expedition – Deutschlands neuer Vorstoß ins ewige Eis. Gustav Lübbe Verlag, Bergisch Gladbach, Buch-Nr. 02754 0, 1982

Kohnen, Heinz: Die Filchner-Schelfeis-Expedition 1980/1981. AWI, Berichte zur Polarforschung Nr. 1 / April 1982