

60 Tage auf der Eisscholle

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **10 (1934)**

Heft 29

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-754748>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Der «Tscheljuskin» fünf Stunden vor dem Untergang. Am 12. Februar 1934, morgens früh, begann der Dampfer dem Eisdruck zu erliegen. Die Eisschollen bohrten sich förmlich in den unter Wasser liegenden Teil des Schiffes ein und schälten die Metallpanzerung vom Rumpfe ab. Das Wasser drang ein, löschte das Feuer unter den Kesseln und überschwemmte die Räume. Nachmittags 3 Uhr sank der «Tscheljuskin». 68,25 Grad nördlicher Breite, 173,9 Grad östlicher Länge, 200 Kilometer nördlich von Kap Wankarem liegt das Wrack 55 Meter tief auf dem Grund des Sibirischen Meeres.

Professor O. Schmidt, der Leiter der «Tscheljuskin»-Expedition.



60 TAGE . . .

Die ersten Bilder vom Untergang des Dampfers «Tscheljuskin» im Sibirischen Eismeer, dem zweimonatigen Aufenthalt der Besatzung auf der treibenden Eisscholle und der Rettung der Expeditionsteilnehmer durch russische Flieger Aufnahmen Sojusfoto

Eine Baracke des Lagers auf der Eisscholle. Um die Räume gegen die eisigen Winde zu schützen, wurden die Baracken mit Schnee vollständig zugedeckt. Bevor der Dampfer sank, wurde die ganze Besatzung des «Tscheljuskin» und fast alle Vorräte und wissenschaftlichen Instrumente auf das Eis gerettet. Hier auf der Scholle, die anfänglich eine Ausdehnung von einigen Quadratkilometern hatte, wurde dann ein Barackenlager errichtet, das der 102köpfigen Besatzung 60 Tage lang als Unterkunft diente. Natürlich blieb die Scholle nicht stabil, sondern trieb im Meer und wurde immer kleiner, da das Eis, je mehr die Jahreszeit vorrückte, immer schneller schmolz. Durch Funkverbindung blieben die Schollenleute mit dem Festland in ständigem Kontakt und konnten so die Radiostationen über ihren jeweiligen Standort auf dem laufenden halten. Nur so war es möglich, daß die Flieger später die bewohnte Scholle auffinden konnten.



Monatelang hat das Schicksal der verunglückten Eismeer-Expedition des russischen Dampfers «Tscheljuskin» die Kulturwelt in Spannung gehalten. In diesen Tagen sind nun auch die ersten authentischen Bilder von dem 60tägigen unfreiwilligen Aufenthalt der 102köpfigen Besatzung auf der Eisscholle und ihrer Rettung zu uns gelangt. — Der «Tscheljuskin» — kein eigentlicher Eisbrecher, sondern ein speziell für Fahrten im Treibeis verstärkter Frachtdampfer — verließ am 9. August 1933 den Hafen von Murmansk an der Murmanküste mit dem Ziele, als erster Dampfer durch die alte historische Nordostpassage, die Long und Amundsen vergeblich zu bezwingen versucht hatten, die Beringstraße zu erreichen. Die Aufgabe der Expedition bestand darin, auf der Wrangelinsel das Personal der dortigen Funkstation auszuwechseln, aber außerdem sollten auf der Fahrt durch genaue wissenschaftliche Untersuchungen die Kenntnisse der meteorologischen, geologischen und atmosphärischen Verhältnisse im Sibirischen Eismeer vermehrt und die Möglichkeit eines planmäßigen Verkehrs mit Dampfern entlang der Küste von Sibirien geprüft werden. In der Tat, es gelang dem «Tscheljuskin» unter dem bewährten Kommando des alten Praktikers der Arktis, Prof.



Die Rettung der 'Tscheljuskin'-Leute durch die Flieger. Das ist der Appare Molokow. Viermal flog er von Kap Wankarem auf die eroberte Scholle. Obwohl die Maschine nur für zwei Passagiere berechnung ist, rührte er mit jedem Flug fünf Leute auf Festland. Dies gelang ihm dadurch, daß er in der engen Kabine bei extremer Kälte und zwei weiten unter dem untern Flügel einen Doppelschiffen festband. 133: Ein Passagier schlägt in den Fallschirmkasson, wenn er die Reize nach Kap Wankarem abschießt.



Die Ankunft des Fliegers Lipidewsky mit den ersten Getreidem in Kap Wankarem. Es waren die 10 Frauen und die 7 Kinder der Expedition, die warm gerettet wurden, gegen die mörderischen Expeditionen und ganz zuletzt auch die Hunde. Im Vordergrund eine provisorische Wohnkammer in Kap Wankarem, wo die Getreidem transportiert wurden, bis sie nach der ersten Proviantlieferung gebracht wurden, wo der Dampfer 'Strochak' zu erwarten.



Der Transport der Getreidem von Kap Wankarem nach der Proviantlieferung vollzieht sich auf Hundeschleppen. Kein Versagen für die kranken, geschwächten 'Tscheljuskin'-Leute bei der Temperatur von 20 Grad unter Null und der Entfernung von mehr als 300 Kilometern.



Karte vom Sibirischen Eismeer mit der Karawane des 'Tscheljuskin'. Der Dampfer verließ Murmansk am 9. August 1933, fuhr ständig im Treiben von Karische Meere, Karische Meer, Nordenskiöld-See, Lapspeid bis zur Beringstraße. In der Beringstraße - wenige Kilometer von dem extremen Meer entfernt - fuhr er ein, machte festgefahren mit dem Eis die Zickzackfahrt zurück nach Nordwesten und ging am 12. Februar an der mit einem Kreuz bezeichneten Stelle an. Die polare Linie von Kap Wankarem bis zur Proviantlieferung in der Weg, den die getreidem 'Tscheljuskin'-Leute auf Hundeschleppen zurücklegen mußten.

... AUF DER EISSCHOLLE

O. Schmidt, und besonders schlimmen Eisverhältnissen in monatelanger, mühsamer Fahrt bis zur Beringstraße vorandrängen. Da aber erreichte ihn das Mittelstück. Wenige Kilometer vom offenen Wasser entfernt froh das Schiff am 4. November 1933 im Pack- und Treiben ein, machte mit dem Eis eine 100stündige Zickzackfahrt nach Nordwesten und wurde am 12. Februar 1934 erdrückt. Es sank fast genau an der Stelle, wo am 17. Juni 1881 die Tragödie des Polarforschers 'Jeannotte' sich vollendete hatte. Beim Untergang des Schiffes kam ein Major ums Leben, die übrigen bestanden 103 Personen, rettete sich aus Eis, errichtete ein Lager und verlebte die in fürchterlicher Kälte, Hunger und Krankheit und unheiliger Angst, jeden Augenblick selber vom Meere verschlungen zu werden, die verhängnisvollen 60 Tage auf der Scholle, bis alle Expeditionsteilnehmer nacheinander in der Zeit vom 8. bis 12. März 1934 von den kühnen Fliegern Sjepnow, Molokow, Kamanin und Lipidewsky auf Festland gerettet wurden. - Den Fortschritten der Technik, im besonderen beim Radio und der Fliegerei, und dem Wagemut einiger unerschrockener Piloten ist es zu verdanken, daß im Falle 'Tscheljuskin' die heldenhafte Geschichte der Polarforschung nicht um eine Tragödie vermehrt worden ist, daß nicht 100 Menschen wie zur Zeit Sir John Franklin den weiten Teil in den eisigen kalten Fluten des Nördlichen Eismeeres gefunden haben.



Um den suchenden Fliegern die Auffinden des eroberten Lagers auf der Scholle zu erleichtern, markieren sich die 'Tscheljuskin'-Leute mit roten 'T'-Marken am Ort.



Die Familie Beikow nimmt Abschied von der Scholle, um mit dem Flieger Lipidewsky ins Festland zurückzukehren. Diese Familie besaß ein Vorrat an Meeres- und einem Mehl, die auf dem 'Tscheljuskin' das Licht der Welt erblickt hat.

Eine der vielen dramatischen Situationen auf der Scholle: Lieber Nacht hat sich die Scholle gespalten und eine Baracke in der 48 Leute wohnten, in zwei Teile zerfallen. Mit vieler Mühe konnten die Leute, die auf dem kühnen eiswunden Teil der Scholle sich befinden, auf die Hauptinsel herübergeholt werden. Derartige Spalten und Risse waren besonders in den Monaten März und April nicht selten. Ja, die 'Tscheljuskin'-Leute führten in der letzten Zeit mit der Scholle ein räudiges Nomadenleben, indem sie fortwährend wegen aufstretenden Rissen und Kackeln des Lagerstandortes wechseln mußten. Ein Wunder, daß auf der Scholle sich noch ein geeigneter Platz fand, der den rettenden Fliegern aus Landen und Stauern einigermaßen gefahrlos gestattete.

