

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 10 (1934)  
**Heft:** 29

**Artikel:** 60 Tage auf der Eisscholle  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-754748>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



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 Apparat Molokows. Viermal flog er von Kap Wankarem auf die treibende Scholle. Obwohl die Maschine nur für zwei Passagiere berechnet ist, brachte er mit jedem Flug fünf Leute aufs Festland. Dies gelang ihm dadurch, daß er in der engen Kabine fünf Leute unterbrachte und zwei weitere unter den untern Tragflächen seines Doppeldeckers festband. Ein Passagier schlüpfte in den Fallschirmkasten, worin er die Reise nach Kap Wankarem absolvierte.

Die Ankunft des Fliegers Ljapidevsky mit den ersten Geretteten in Kap Wankarem. Es waren die 10 Frauen und die 2 Kinder der Expedition, die zuerst gerettet wurden, später die männlichen Expeditionsteilnehmer und ganz zuletzt auch die Hunde. Im Vordergrund eine provisorische Wohngelegenheit in Kap Wankarem, wo die Geretteten Unterkunft fanden, bis sie nach der eisfreien Providencebai gebracht wurden, wo der Dampfer Smolensk sie erwartete.



Der Transport der Geretteten von Kap Wankarem nach der Providencebai vollzog sich auf Hundeschlitten. Kein Vergnügen 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 Kurroute des «Tscheljuskin». Der Dampfer verließ Murmansk am 9. August 1933, fuhr ständig im Treibeis via Karische Pforte, Karische Meer, Nordenskiöld-See, Longstraße bis zur Beringstraße - wenige Kilometer von dem eisfreien Meer entfernt - fro er ein, machte festgefahren mit dem Eis die Zickzackdrift zurück nach Nordwesten und ging am 12. Februar an der mit einem Kreuz bezeichneten Stelle unter. Die punktierte Linie von Kap Wankarem bis zur Providencebai ist der Weg, den die geretteten «Tscheljuskin»-Leute auf Hundeschlitten zurücklegen mußten.



# ... AUF DER EISSCHOLLE

O. Schmidt, und besonders schlimmen Eisverhältnissen in monatelanger, mühsamer Fahrt bis zur Beringstraße vorzudringen. Da aber erreichte ihn das Mißgeschick. Wenige Kilometer vom offenen Wasser entfernt fro das Schiff am 4. November 1933 im Pack- und Treibeis ein, machte mit dem Eis eine 100tägige Zickzackdrift zurück nach Nordwesten und wurde am 12. Februar 1934 erdrückt. Es sank fast genau an der Stelle, wo am 17. Juni 1881 die Tragödie des Polarschiffes «Janette» sich vollendet hatte. Beim Untergang des Schiffes kam ein Matrose ums Leben, die übrige Besatzung, 102 Personen, rettete sich auf Eis, errichtete ein Lager und verlebte da in fürchterlicher Kälte, Hunger und Krankheit und unsäglicher Angst, jeden Augenblick selber vom Meere verschlungen zu werden, die berüchtigten 60 Tage auf der Scholle, bis alle Expeditionsteilnehmer nacheinander in der Zeit vom 5. bis 12. März 1934 von den kühnen Fliegern Slepnow, Molokow, Kamanin und Ljapidevsky aufs 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 Franklins den weißen Tod in den eisigen kalten Fluten des Nördlichen Eismeres gefunden haben.



Um den suchenden Fliegern das Auffinden des treibenden Lagers auf der Scholle zu erleichtern, machten sich die «Tscheljuskin»-Leute mit Leuchtkegeln bemerkbar.



Die Familie Baikow nimmt Abschied von der Scholle, um mit dem Flugzeug Ljapidevsky auf das Festland zurückzukehren. Diese Familie bereite aus Vater und Mutter und einem Mädchen, das auf dem «Tscheljuskin» das Licht der Welt erblickt hat.

Eine der vielen dramatischen Situationen auf der Scholle. Ueber Nacht hat sich die Scholle gespalten und eine Baracke, in der 48 Leute wohnten, in zwei Teile zerrissen. Mit vieler Mühe konnten die Leute, die auf dem kleineren der schwimmenden Teil der Scholle sich befinden, auf die Hauptscholle 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 auf der Scholle ein richtiges Nomadenleben, indem sie fast täglich wegen auftretenden Rissen und Kanälen den Lagerort wechseln mußten. Ein Wunder, daß auf der Scholle sich noch ein genügend großer Platz fand, der den rettenden Flugzeugen das Landen und Starten einigermaßen gefahrlos gestattete.

