

**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:** 24.01.2026

**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 Eisdruk 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, lösche 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.



**M**onatelang 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 bewegen versucht hatten, die Beringstraße zu erreichen. Die Aufgabe der Exe-Nordenskiöld 1878/79 erstmals befahren und später Leidition 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.



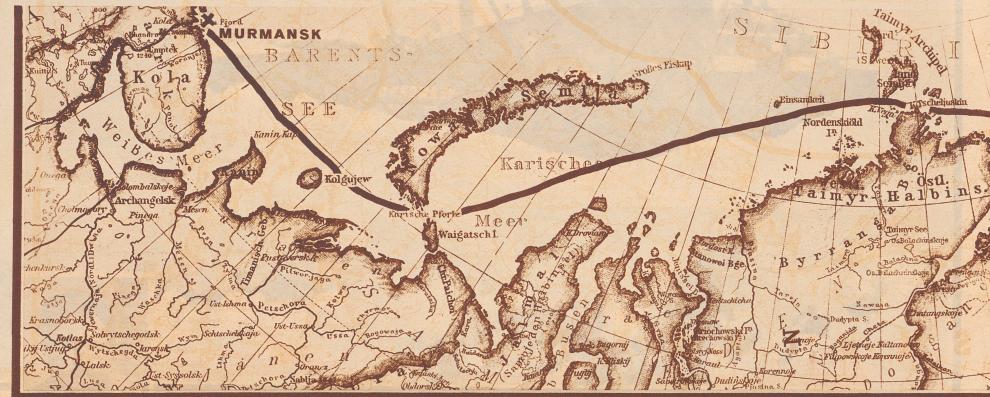
Die Rettung der «Tscheljuskin»-Leute durch die Flieger. Da ist der Apparat Molokow. Viermal flog er vom Kap Wankarem auf die treibende Scholle. Obwohl die Maschine nur für zwei Passagiere berechnet ist, rachte er mir jedem Flug fünf Leute aufs Festland. Dies gelang ihm dadurch, daß er in der engen Kabine drei Leute unterbrachte und zwei weitere unten den unteren Tragflächen seines Doppeldeckers festband. Bild: Ein Passager schlüpft in den Fallschirmkasten, worin er die Reise nach Kap Wankarem absolviert.



Die Ankunft des Fliegers Ljapidewsky 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 Kilometer.



Karte vom Sibirischen Eismeer mit der Kurroute des «Tscheljuskin». Der Dampfer verließ Murmansk am 9. August 1933, fuhr ständig im Treibeis via Kerische Pforte, Karisches Meer, Nordenskiöld-See, Longyearfjord bis zur Beringstraße. In der Beringstraße – wenige Kilometer von dem eisfreien Meer entfernt – tror 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 zurücklegten müssen.

# ... AUF DER EISSCHOLLE

O. Schmidt, und besonders schlimm Eisverhältnissen in monatelanger, mühsamer Fahrt bis zur Beringstraße vorzudringen. Da aber erreichte ihn das Misgeschick. Wenige Kilometer vom offenen Wasser entfernt froß 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 «Jeannette» sich vollendet hatte. Beim Untergang des Schiffes kam ein Matrose ums Leben, die übrige Besatzung, 102 Personen, setzte sich ins Eis, ertrug die Lagerung lediglich da in furchtbarer Kälte, Hunger und Krankheit und unsaglicher Angst, jeden Augenblick selbst vom Meere verschlungen zu werden, die benötigten 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 Ljapidewsky aufs Festland gerettet wurden. — Den Fortschritten der Technik, ins besondere 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 eisig kalten Fluten des Nördlichen Eismeeres gefunden haben.



Um den südbunden Fliegern das Auftinden des treibenden Lagers auf der Scholle zu erleichtern, machten sich die «Tscheljuskin»-Leute mit Rauch - einen bemerkbar-



Die Familie Bulkov nimmt Abschied von der Scholle, um mit dem Flugzeug Ljapidewsky auf das Festland zurückzukehren. Diese Familie besteht aus Vater und Mutter und einem Mädel, das auf dem «Tscheljuskin» das Licht der Welt erblickte.

Eine der vielen dramatischen Situationen auf der Scholle. Ueber Nacht hat sich die Scholle gespalten und eine Gruppe von 49 Leuten wohnten, in zwei Teile zerissen. Mit vieler Mühe konnten die Leute, die auf dem kleineren davongedrängten Teil der Scholle sich befinden, an die Hauptscholle herübergeholt werden. Deratige Spalten und Risse waren besonders in den Monaten März und April sehr selten. Ja, die «Tscheljuskin»-Leute führten in der letzten Zeit auf der Scholle ein richtiges Nomadenleben, indem sie fast täglich wegzogen, um verschiedene Läden und Kästen den Lagerstandort wechseln mußten. Ein Wunder, daß auf der Scholle sich noch ein geringer Rest der 100 Leute befand, der den rettenden Flugzeugen das Landen und Starten einigermaßen gefahrlos gestattete.

