

Wie Funkamateure Nikolaj Schmidt half, Teilnehmer der Nobile-Expedition zu retten, Teil 1

Tragödie im Packeis

Autor:

Aldo Diener*

CH-8301 Glattzentrum b/Wallisellen

Schweiz

Tel.: 0041 44 830 40 85

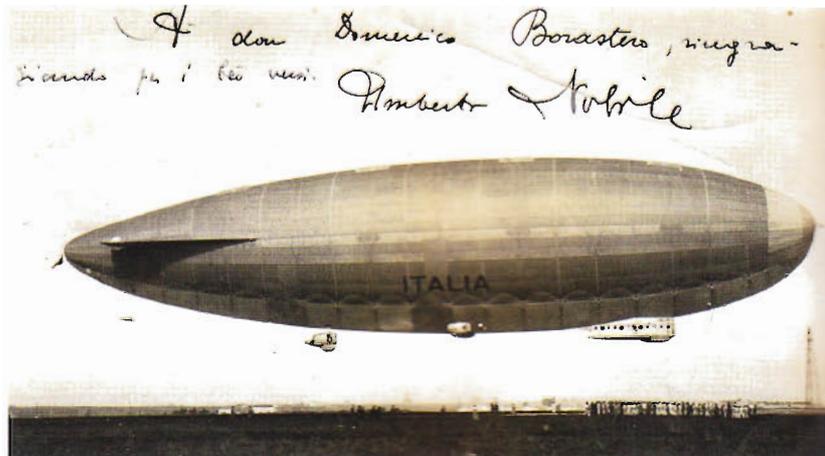


Bild 1. Luftschiff ITALIA ab Werft 1928.

Das Schicksal von NIKOLAJ SCHMIDT, einer der ersten Funkamateure, der Notsignale der havarierten Nobile-Polarexpedition empfing und so ermöglichte, acht Überlebende zu retten, gelangte lange Zeit nicht an die Öffentlichkeit. Als der Autor in der Clubzeitschrift der A.I.R.E. (Associazione Italiana per la Radio d'Epoca) dessen Biografie las, entschloss er sich, die Geschichte ins Deutsche zu übertragen, um sie auch weiteren Interessierten der Funkhistorie zugänglich zu machen. Um die Verdienste des damals noch unlizenziierten Funkamateurs verstehen zu können, beschreibt er hier in einer ersten Folge die Vorgeschichte der Tragödie, in der die Nobile-Polarexpedition endete.

Die Eroberung des Nordpols hat um die Wende in das 20. Jahrhundert Wissenschaftler und Forscher immer wieder beschäftigt. Nach dem ersten Versuch auf dem Luftweg, den der schwedische Ingenieur SALOMON AUGUST ANDRÉE 1897 mit einem Ballon unternahm, folgten in kurzen Zeitabständen weitere: ROALD AMUNDSEN versuchte es 1925 mit Flugzeugen. Als Startpunkt wählten die meisten Forscher die Königsbucht (Norwegen), weil dort Ny Aalesund liegt, eine Siedlung eines Bergwerkunternehmens. Die beiden Dornier-Wal-Wasserflugzeuge AMUNDSENS mussten allerdings noch 250 km vor dem Pol notlanden. Die sechs Forscher konnten sich wie durch ein Wunder retten. AMUNDSEN ließ eine Startbahn auf dem Packeis anlegen, und so gelang der Rückflug nach der Königsbucht. Trotz dieses Misserfolgs gab AMUNDSEN den Plan noch nicht auf, er organisierte 1926 ein Luftschiff des italienischen Militärs samt Flugkapitän. Dies war der italienische Luftschiffpionier UMBERTO NOBILE, der die „Norge“ im Mai von Italien über Frankreich, England, Norwegen und Russland nonstop zur Königsbucht brachte.

Noch mehr Leben und Betrieb herrschte in der sonst so stillen Königsbucht, als noch eine zweite Polarexpedition des Amerikaners RICHARD EVELYN BYRD eintraf. Für das Wettrennen zum Pol standen nun ein Flugzeug und ein Luftschiff zum Start bereit.

BYRD wollte das Rennen unbedingt gewinnen, und so

erreichte er mit seinem Piloten noch vor AMUNDSEN mit seinem Eindecker, einer dreimotorigen Fokker, den Pol und kehrte nach sechszehnstündigem Flug wieder zur Königsbucht zurück.

Inzwischen waren die Vorbereitungen für die Fahrt der „Norge“ beendet. Auch sie startete und erreichte den Pol mit einer totalen Flugstrecke von 4.000 km bis Alaska in einem fast dreitägigem Flug. Anwesend waren der Polarforscher FINN MALMGREN und Dr. FRANTIŠEK BĚHOUNEK mit seinen Beobachtungsapparaten. AMUNDSEN war so der Erste, der beide Pole der Erde erreicht hatte.

Vorbereitung der Nobile-Polarexpedition

NOBILE, Kapitän der „Norge“ – unterdessen zum General befördert – organisierte anschließend in Italien in umfassender Weise eine neue Expedition. Es sollten nicht nur der Nordpol erreicht, sondern auch mancherlei neue wissenschaftliche Erkenntnisse gewonnen werden. Dazu sollten verschiedene Apparate zur Messung der Luftelektrizität und erdmagnetischer Verhältnisse genutzt werden. Als Konstrukteur des dafür vorgesehenen Luftschiffes „Italia“ überwachte er alles auf das Genaueste.

Die italienische Regierung stellte als Begleitschiff das ehemalige Kabellegerschiff „Città di Milano“ sowie alle nötigen Hilfskräfte für den Start zur Verfügung. Außer der Mannschaft, bestehend aus Funker, Alpinisten, Marine-Offizier, drei Mechanikern, teils aus der Armee, waren noch der Schwede FINN MALMGREN als Kenner der Polargebiete und der Tscheche Dr. FRANTIŠEK BĚHOUNEK als Wissenschaftler und Journalist zur Teilnahme an der Expedition verpflichtet worden, im Ganzen 19 Mann. Während die „Città di Milano“ zum Startplatz in die Königsbucht dampfte, fuhr die „Italia“ bei ziemlich ungünstigem Wetter von Mailand über Triest, Brno und Stockholm zur bereits vorhandenen Halle an der Königsbucht. Diese war zwei Jahre vorher für das Luftschiff „Norge“ gebaut worden.

Die Bucht war noch nicht eisfrei, deshalb musste das Begleitschiff in ziemlicher Entfernung vom Festland ankern, wo es von einer Eisdecke umschlossen blieb. So mussten die Wasserstoffflaschen für die Füllung der Luftschiff-Gaskammern mit Hundeschlitten zur Halle transportiert werden. Am 1. Mai 1928 gab es endlich die erste Probefahrt

*Nacherzählt nach Aufzeichnungen von Dr. FRANTIŠEK BĚHOUNEK und General UMBERTO NOBILE.



Bild 2. Amundsen bei seinem letzten Flug 1928, seither gilt er als verschollen.

zum Nikolaus-II.-Land, allerdings ohne Anflug des Pols.

Es sollte eine großangelegte Erkundungsfahrt werden. Das Luftschiff wurde vorsichtig aus der Halle gezogen, und dann verschwand es in östlicher Richtung. Nach sechs Stunden kam es

wieder zurück, da der Kommandant der Wetterwarte in Tromsø Informationen über ungünstige Wetterverhältnisse empfangen hatte. Das schlechte Wetter traf dann auch ein und belastete den oberen Teil der „Italia“ mit starker Schneelast schwer.

Drei Tage später wurde die „Italia“ wieder startklar gemacht. Die zweite Probefahrt verlief vortrefflich und führte östlich über das Franz-Josef-Land, dann war für 11 Stunden kein Land in Sicht. Nach einer weit ausholenden Schleife bis zu den Küsten der Inseln Nowaja-Semlja kam nach 68 Stunden das Luftschiff wieder wohlbehalten in der Königsbucht an. Während der ganzen Fahrt gab man der „Città di Milano“ per Funk den Standort durch. Das Luftschiff und seine Einrichtungen bewährten sich somit in jeder Hinsicht.

Fahrt zum Pol und Absturz

Am 23. Mai 1928 um 4:30 Uhr startete man mit insgesamt 16 Personen an Bord zum Pol. In der Gondel war zu wenig Raum, als dass sich alle dort aufhalten konnten. Mindestens sechs Personen waren in den Motorgondeln und auf dem Laufsteg untergebracht, wo sie auch schlafen mussten.

Das Luftschiff nahm bei schönem Wetter Kurs in Richtung Küste von Grönland (Peary-Land). Dann wurde der Kurs genau in Richtung Nordpol geändert. Ein kräftiger Süd-West-Wind sorgte für mehr Geschwindigkeit, so dass der Pol schon nach acht Stunden erreicht wurde. Bei verminderter Geschwindigkeit wurde mit dem Sextanten die genaue Position errechnet, und kurz nach Mitternacht wurde bekannt, dass man sich genau über dem Pol befände. Die „Italia“ kreuzte in einer Höhe von 150 bis 200 m über einer unendlich eintönigen Fläche unregelmäßigen Packeises. Von den drei Motoren lief nur noch einer. Eine italienische Fahne (damals mit königlichem Emblem im mittleren, weißen Feld) und ein vom Papst gestiftetes Kreuz wurden abgeworfen. Mit den wissenschaftlichen Apparaten wurden fleißig Messungen vorgenommen. Ursprünglich bestand die Absicht, das Luftschiff zu verankern und drei Mann zur Durchführung von ozeanographischen, elektrischen und magnetischen Messungen am Pol abzusetzen.

Die nötige Ausrüstung an Instrumenten befand sich an Bord: Zelt, Schlafsäcke, Lebensmittel und ein Notsender „Ondina S“ (Senderöhre Philips TB04-10, etwa 5 W, 33 m / 6,4 / 9 MHz), ein Notempfänger „Burndept MK IV“ (drei Röhren Burndept L525, Steckspulen-Satz 12 m...520 m) sowie die für Heiz- und Anodenspannung nötigen Akkus und Batterien. Auch Ersatzröhren fehlten nicht.

Die ausgesetzten Männer hätten nach etwa drei Tagen mit einem neuen Flug wieder abgeholt werden sollen, so sehr vertraute man der Zuverlässigkeit des Luftschiffes. Starker Wind verhinderte zum Glück dieses Unternehmen, das für die ausgesetzten Männer zweifellos den Untergang bedeutet hätte. Kurz vor 3 Uhr wendete die „Italia“ zum Rückflug. Die Mannschaft war in begeisterter Stimmung; kalte Speisen und warmer Tee aus Thermosflaschen wurden verteilt, und kaum jemand zweifelte am Gelingen des Rückflugs. Immer wieder wurde Funkkontakt mit der „Città di Milano“ aufgenommen und Positionen und Wetterinformationen angefragt. Weil der dichte Nebel eine Ortsbestimmung unmöglich machte, wurde der Kurs zur Königsbucht per Radiopeilung ermittelt. Um 4:30 Uhr, nach der Reparatur eines kleinen Lecks, aus dem Wasserstoffgas entwich, begann die Fahrt, von der niemand ahnte, dass es die letzte für das Luftschiff sein würde.

Nach einer im Großen und Ganzen ruhigen Fahrt bei

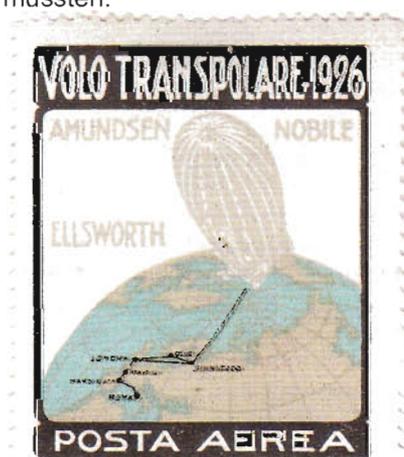


Bild 3. Vignette mit Luftschiff „Norge“ (1926) und Briefmarke mit „Italia“ (1928) mit rückseitigem Expeditions-Aufdruck.

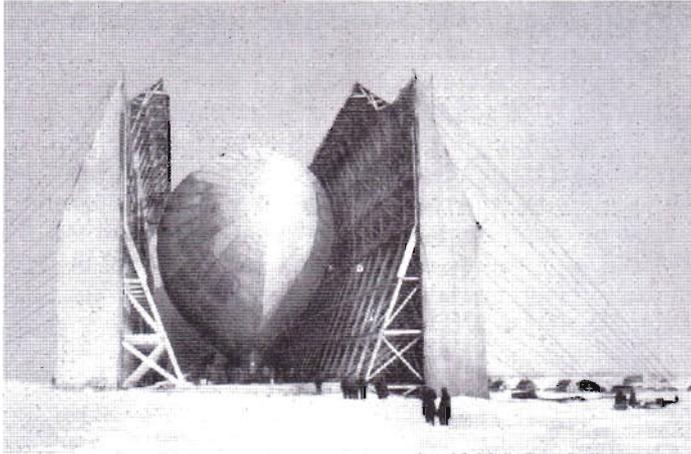


Bild 4. Die „Italia“ in der Halle an der Königsbuch.



Bild 5. Erste Probefahrt der „Italia“.

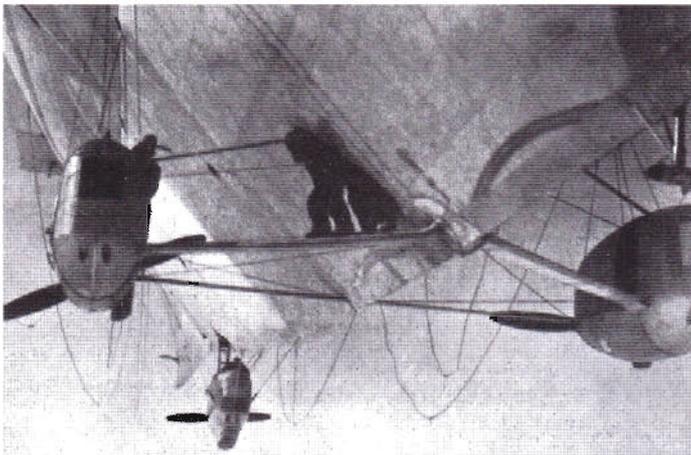


Bild 6. Die beiden seitlichen Motorgondeln sind über einen Laufsteg erreichbar.



Bild 7. Der erste Aufprall mit dem Heck, beim zweiten wurde die Steuerkabine zerrissen.

starkem Gegenwind begann das Luftschiff – wahrscheinlich wegen Gasverlust – plötzlich zu sinken. Eine kurze Zeit hielt es sich dank der Arbeit der Motoren und des Höhensteuers über der Eisfläche, aber dann rutschte es plötzlich ab. Am 25. Mai, kurz vor 11:00 Uhr MEZ, stürzte die „Italia“ in weniger als zwei Minuten aus 500 m Höhe mit dem Heck rückwärts auf mehrere Eisschollen. Nach einem zweiten Aufprall hatte sich die Gondel 50 m weit in Eis und Schnee gebohrt, um anschließend auseinander zu reißen. Die Hülle des Luftschiffs war nun entlastet und schoss wieder in die Höhe. Auf dem Laufsteg wurde einen Moment lang der Chef der Mechaniker gesichtet, bevor er mit der Hülle im dichten Nebel aufsteigend steuerlos in östlicher Richtung im Nebel ins Ungewisse verschwand. Mit ihm entschwanden fünf Kameraden, wovon sich drei Mechaniker in den Motorgondeln und zwei auf den Schlafstellen im Laufsteg befanden.

Trotz eifrigen Suchens wurde das Wrack später nie gefunden. Welches Schicksal den darin befindlichen Menschen beschieden war, wurde nie aufgeklärt. Zwei Stunden nach dem Aufprall glaubte man, bei 110° östlich am Horizont eine Rauchspur erkannt zu haben.

Alles zum Überleben Notwendige eingesammelt

Die neun überlebenden Männer auf dem Packeis machten wichtige Funde: Die Gondel war auf einer Strecke von 50 m durch Schnee und Eis geschleppt worden, dann erst riss sie vom Laufsteg ab. Dabei barst der Boden, Schnee und Eis drangen ins Innere. BÉHOUNEK arbeitete sich aus dem Schnee heraus und sah sich um. Er selbst war unverletzt, aber von seinen Kameraden waren drei verletzt: NOBILE und CECIONI hatten Beinbrüche, MALMGREN klagte über Schulterschmerzen. Nachdem sie beim Absturz zunächst den sicheren Tod erwarteten, waren die neun Männer erfreut, überlebt zu haben und beurteilen ihre Lage zunächst durchaus hoffnungsvoll. Ihre Hoffnungen klammerten sich an den Glauben, dass der Flieger WILKINS sich noch auf Spitzbergen befände, und sie hoffen, er werde sie mit seinem Flugzeug suchen, ihnen Hilfe bringen oder sie sogar abholen. In Wirklichkeit war WILKINS, nachdem ihm der Polüberflug gelungen war, bereits weiter nach Oslo gereist.

Die erste Freude über das Überleben war bald verfliegen; ratlos standen die Männer inmitten der Trümmer der Gondel; sie erkannten nach und nach ihre schwierige Lage: Zwei Mann waren unfähig zu marschieren, und Lebensmittel waren viel zu wenig vorhanden! Das zufällige Finden eines Fernglases riss sie aus der Lethargie: Sie erkannten, dass sie dringend alles, was lebenswichtig sein könnte,

*Pemmikan ist eine nahrhafte und haltbare Mischung aus zerstoßenem Dörrfleisch und Fett, die die Indianer Nordamerikas als Reiseproviant und Notration mit sich führten.



Bild 8 (links). Funker Biagi mit „Ondina S“ und zusammengeflacktem Antennenmast.

Bild 9 (rechts). Foto vom Notempfänger-Nachbau „Burndept MK IV“.



Bild 10. Ersatzröhre L525 von Burndept.



aus den Trümmern bergen mussten, um in dieser Notlage zu überleben. Trotz Ermüdung nach 50-stündiger Reise begaben sich die Gesunden ans Werk. Ihr Eifer wuchs bei jedem neuen Fund. Sie fanden wertvolle Dinge, z. B. Zelt und Schlafsack, eigentlich bestimmt für die Gruppe, die man am Pol absetzen wollte.

Der Funker GUISEPPE BIAGI fand zuerst den Not-Funkempfänger „Burndept MK IV“, bald darauf auch den Not-sender „Ondina S“. Blaue Röhrenschachteln mit silbrig glänzenden Röhren darin wurden ganz vorsichtig eingesammelt, da sie von sprödem Eis überzogen waren. Er fand auch die Trockenbatterien, die noch brauchbar waren, obwohl deren Bitumenüberzug teilweise abgesplittert war. Die ganze Gruppe vereinigte sich an dieser Fundstelle und trug eifrig zusammen, was irgendwie verwendbar sein könnte: Lebensmittel wie Büchsen mit Pemmikan*, Butter, Schokolade, Milchpulver und Zucker. Auch wenn die Büchsen beschädigt und verbeult waren, deren Inhalt war durchaus brauchbar.

Jedem Überlebenden war klar, dass Notsender und Notempfänger die entscheidenden Mittel waren, um Hilfe anfordern und somit eine Rettung überhaupt erst möglich machen zu können. Kein Wunder, dass die Gruppe jetzt von einem mächtigen Arbeitseifer beseelt wurde! Schon bald setzte BIAGI die Hörmuscheln des Kopfhörers auf und schaltete den Empfänger ein. Er war noch intakt. Dann setzte er den Sender zusammen. Die schweren Bleiakumulatoren hatten sich ins Eis gebohrt und mussten erst gereinigt werden.

BIAGI nahm sein Taschen-Voltmeter und konnte eine Spannung von 12 V ablesen. Ein großes Glück, sie hatten jetzt elektrische Energie für 60 Sendestunden. Ein SOS-Notsignal, selbst mit Namen des Luftschiffes und Positionangaben, war schnell telegraphiert. Rasch wurde ein

Mast aus Alurohren der zerbrochenen Gondel zusammengeschnürt, bis eine Höhe von etwa 10 m erreicht wurde, um den Balun mit Dipol in der Mitte daran zu befestigen. Drähte und Stahlseile aus dem Trümmer-Wirrwarr dienten zur Befestigung und Abspannung der Antenne. Damit der Fuß des Mastes standfest wurde, steckte man ihn in einen mit Eis aufgefüllten starken Jutesack, der wiederum im Eis verankert war.

Eine Dipolantenne mit schwarzer Balunspule wurde in der Mitte am Einspeisepunkt mit dem Sender verbunden. Die 2 m langen Holzlatten, die vom Geländer der Gondel stammen und nun senkrecht im Eis steckten, bekamen am oberen Ende je einen Isolator, woran die Enden des Dipolstrahlers befestigt wurden. Die Abstrahlrichtung des Dipols wies in Richtung S-SW, wo das Schiff „Città di Milano“ eingefroren in der Königsbucht lag. Auf die stündlich wiederholten Notrufe „SOS ITALIA GENERAL NOBILE“ gab es allerdings tagelang keine Antwort.

Am 26. Mai konnte erstmals die örtliche Lage errechnet werden: 81° 14' nördlicher Breite. BIAGI gelang es, Meldungen des italienischen Senders San Paolo bei Rom aufzunehmen. Auf diesem Wege erfuhr die Gruppe, dass die Besatzung der „Città di Milano“ vermutete, die „Italia“ sei an einem Eisberg zerschellt und dass sie sich an die Grenze des Packeises begeben werde. Vom Notruf war noch keine Rede. Am 27. Mai um 18:57 Uhr empfing BIAGI drei Minuten lang das Zeitzeichen von Paris im 75-m-Band (4 MHz). Damit ließ sich die Uhrzeit korrigieren und der Längsgrad genauer berechnen. Dies ergab eine Position 25° 25' östlicher Längsgrad von GM.

Die letzte Messung auf dem Luftschiff lag offensichtlich um 300 km daneben.

Während BIAGI eifrig funkte, waren auch seine Schicksalsgenossen nicht müßig geblieben. Sie stellten das Zelt



Bild 11. Empfangs-Steckspulen N° 3, 5, 10, 15, 20 für das 27- bis 43-; 40- bis 60-; 55- bis 80-; 70- bis 100-m-Band.



Bild 13. Notsender „Ondina S“ im Marine-Museum La Spezia.

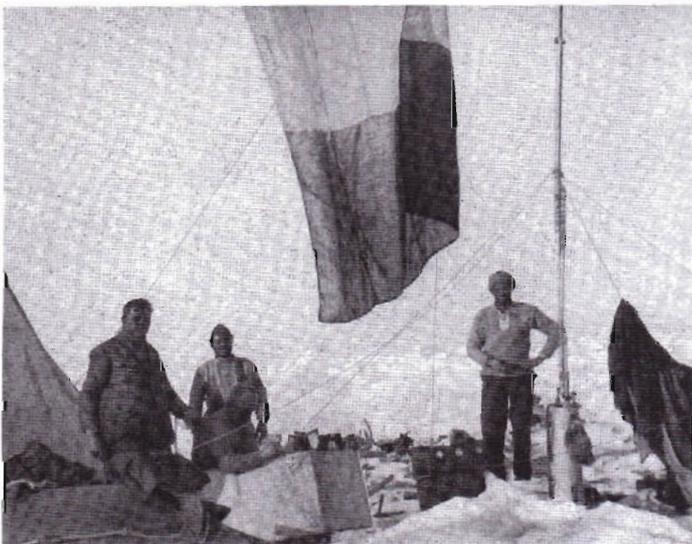


Bild 14. Sendemasten neben „rotem Zelt“.

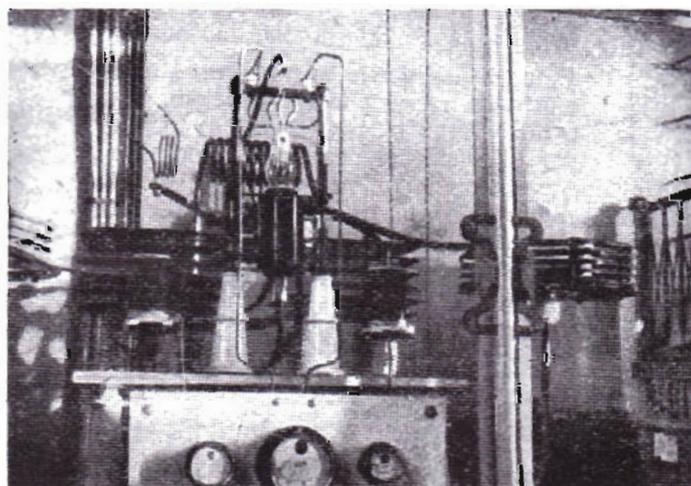


Bild 12. Sender S. Paulo in Rom.

auf, sichteten die nähere und fernere Umgebung nach Brauchbarem ab. Die Verletzten wurden im Zelt untergebracht, und deren gebrochenen Beine so gut wie möglich gesichert.

Bei der weiteren Suche gelang ein weiterer wichtiger Fund, genau so wichtig wie die Funkanlage: Sextant, Chronometer und Tabellen mit unendlichen Zahlenreihen. Mit diesen Instrumenten war es möglich, die geographische Lage des Standortes aus Zeit und Sonnenhöhe mit Hilfe des Sextanten und der mathematischen Tabellen zu errechnen. Damit war man in der Lage, mit dem Hilferuf auch den genauen Standort anzugeben, was natürlich sehr nützlich war.

Eine weitere Entdeckung erinnerte die Männer an den Umfang des Unglücks, dem sie eben entronnen waren. Mit der Führergondel war auch die hintere Motorgondel abgerissen worden. Sie lag in einiger Entfernung von den übrigen Trümmern. Unter dem Motor erkannte man eine menschliche Gestalt. Als man den Toten bergen wollte, versank der schwere Motor samt Leiche des Mechanikers, der ihn betreut hatte, in einer offenen Eisspalte.

Mit trüben Gedanken krochen die todmüden Männer ins kleine Zelt, das eigentlich für drei Personen gedacht war und eine Fläche von 2,75 x 2,75 m² sowie eine Höhe von 2,5 m bot. Sie versuchten, etwas zu essen: Kalter Pemmikan schmeckte ihnen allerdings gar nicht. Feuer hatten sie keines, also legen sie sich hungrig schlafen. Auch NOBILE überlebendes Hündchen TITINA suchte sich einen Platz im Zelt.

Die ersten Tage auf dem Packeis

Am 27. Mai musste die Mitternachtssonne für die Italiener eine ungewöhnliche Erscheinung gewesen sein. MARIANI, der klar erkannte, wie sehr die seelische Widerstandskraft der Gruppe von einer Beschäftigung abhing, rief seine Kameraden zur Tagesarbeit auf. BIAGI machte sich trotz der Enttäuschung am Vortag schon wieder eifrig an seinen Funkgeräten zu schaffen. Der Rest der Mannschaft sammelte noch 170 kg Proviant zusammen, das bei einem täglichen Verbrauch von 300 g / Mann für zirka sechzig Tage ausreichen würde. Für die Verletzten wurde nachts mit Körperwärme Eis zu Süßwasser geschmolzen, um Trinkwasser zu gewinnen.

Es folgte noch ein wichtiger Fund: Zwei Schachteln trockene Zündhölzer in Blech eingelötet. Nun bestand die Möglichkeit, Feuer zu entfachen. TROJANI baute aus verbogenen Blechstücken einen Herd. Eine Benzinkanne diente als Kochtopf. Ein von MALMGREN mit einer gefundenen Pistole erlegter Bär versorgte der Gruppe mit frischem Fleisch, und man freute sich über zusätzliche 150 kg Bärenfleisch.

Drei Kameraden verlassen das Lager

Am 5. Tag, dem 29. Mai, verließen MARIANO, MALMGREN und ZAPPI gegen den Willen von NOBILE zu Fuß das Lager. Sie wollten auf die andere Seite des Packeises gelangen,

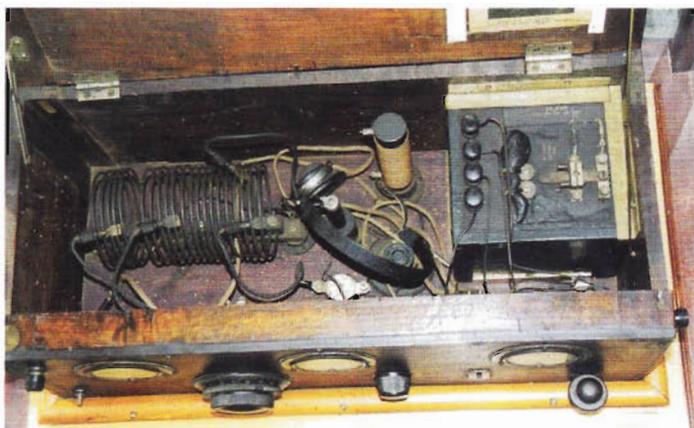


Bild 16. Sender „Ondina campale S“; 30 - 50 m / 5 W HF; 12 kg (Biagi: N° 3 von 6-er Serie). Hersteller: I1MT, Arsenale della Regia Marina Militare di La Spezia, heute im dortigen Marine-Museum. (Ein sehr ähnlicher befindet sich im Museum Caprone, Flughafen Merano I).

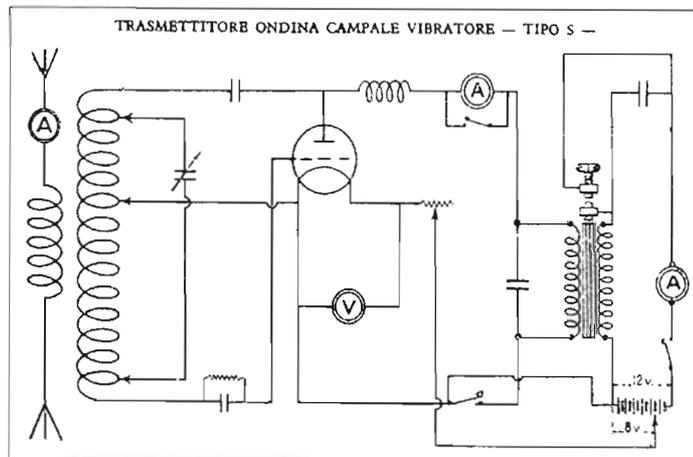


Bild 17. Schaltung des Notsenders „Ondina S“ (Zerhacker Typ S).



Bild 15. Hinten der nachgebaute Antennenmast und der Notempfänger.



Bild 18. Senderöhre TB4/10 von Philips. Heizung 7,5 V / 1,25 A, Anodenleistung 10 W bei 400 V / 0,5 A.

wo sie nahe dem norwegischen Nordostland wären. Nur war dies eine Sackgasse, da sie das eisig kalte Wasser nicht überqueren konnten und ein Rückweg zum Lager durch die ungängigen Eisschollen für die Erschöpften nicht mehr möglich war. Ihre Kraftreserven waren unter diesen Bedingungen schnell am Ende. Sie erreichten das Festland nicht, zwei von ihnen konnten später aus äußerster Notlage gerettet werden; MALMGREN, der einen Herzfehler hatte, fand den Tod vor Erschöpfung und wollte auf der Strecke lebend zurückgelassen werden.

Die Drift der Eisscholle

Die sechs auf der Eisscholle zurückgebliebenen Überlebenden gaben sich alle Mühe, ihre Lage nicht als hoffnungslos zu betrachten und vermieden alles, was die Stimmung hätte verschlechtern können. Die Bestimmung der Lage der Eisscholle ergab, dass sie stark driftete und sich je nach Windrichtung den nächsten Inseln näherte, um dann in Kürze mehrere Kilometer vom Festland abge-

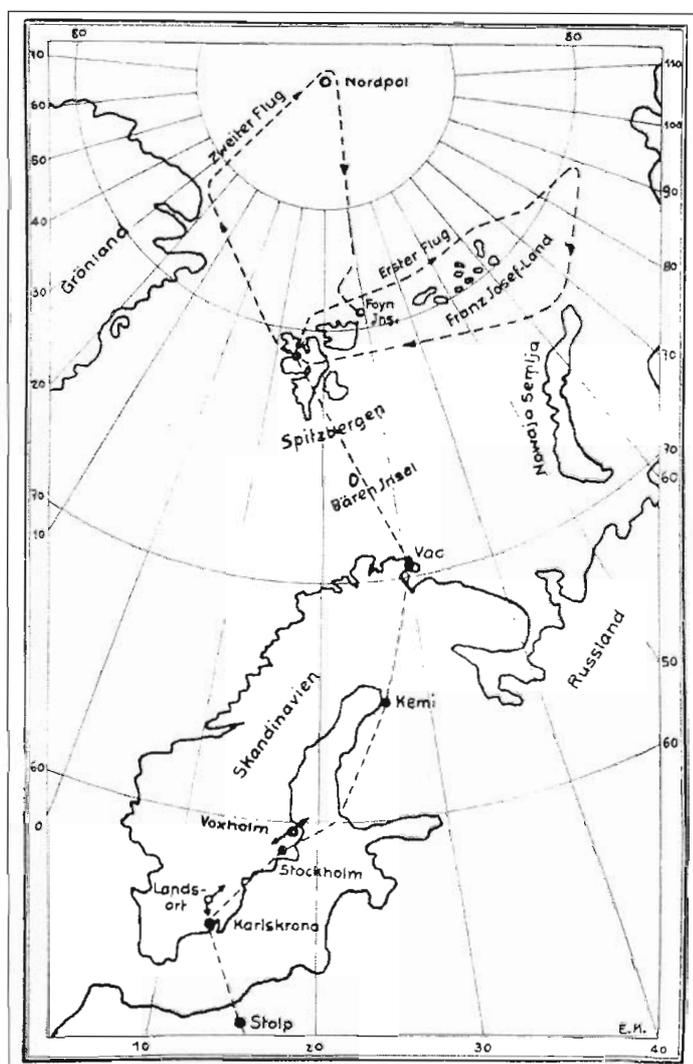


Bild 19. 1. Probefahrt: Das Luftschiff umkreiste das Franz-Josef-Land. 2. Polarfahrt der „Italia“ bis zum Absturz in der Nähe der Foyen-Insel.

trieben zu werden. Es blieb ihnen nur noch mit Spannung abzuwarten, welche Nachrichten der Sender San Paolo (Marina Roma Ido. 32 m / 9 MHz) betreffend ihrer Rettung sendete.

Lesen Sie im nächsten Heft im Teil 2, wie der junge NIKOLAJ SCHMIDT die Notsignale aufnahm und so die Rettung der Überlebenden einleitete.