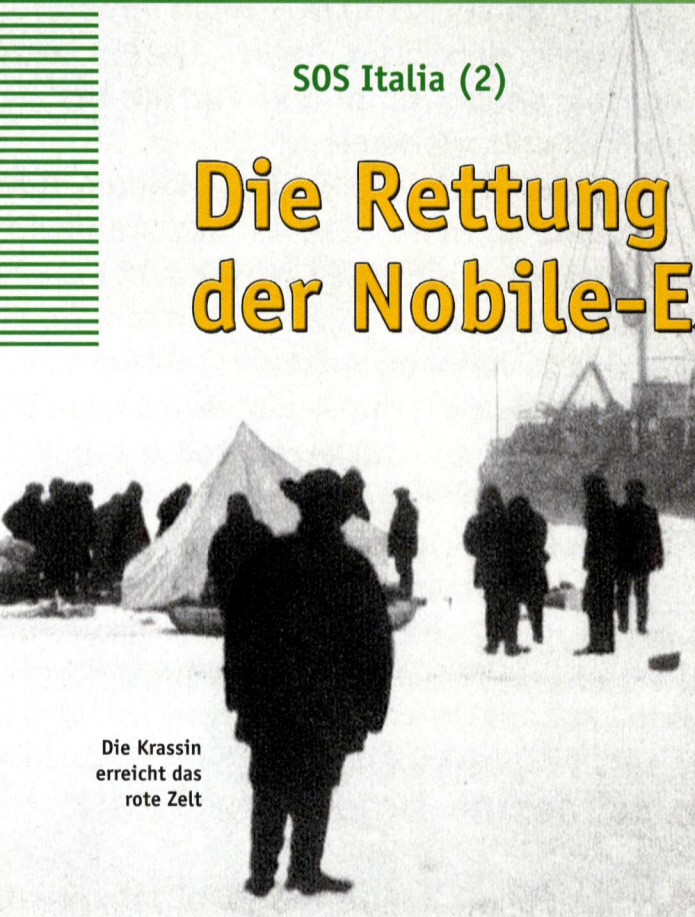


SOS Italia (2)

Die Rettung der Nobile-Expedition



Die Krassin erreicht das rote Zelt



Lundborgs zerstörte Fokker, links das rote Zelt, das zum Symbol des Italia-Absturzes wurde

Detlef Schmegel, DHØHUP

Am Morgen des 25. Mai war die Nobile-Expedition mit ihrem Luftschiff „Italia“ in der Arktis abgestürzt. International begann die Suche nach der „Nadel im Heuhaufen“. Ohne Lebenszeichen von der Italia waren die Rettungschancen gering. Einen Monat später machte sich auch der berühmte Entdecker Roald Amundsen auf die Suche.

Am 28. Juni 1928 startete der weltberühmte norwegische Entdecker Roald Amundsen, der zwei Jahre zuvor mit Nobiles Luftschiff „Norge“ den Nordpol überquert hatte, zu einer eigenen Suchaktion. Das 1000 PS starke Flugboot „Latham47“ sollte helfen, die Vermissten zu finden (Bild 7).

Amundsens Tod

In der Nähe der Bäreninsel, noch sehr weit von den Männern um Nobile entfernt, fand man einige Jahre später einen Schwimmer von Amundsens Maschine, der Bearbeitungsspuren aufwies. Wahrscheinlich ein letzter verzweifelter Versuch sich damit irgendwie zu retten. Im Jahre 2009 suchte die norwegische Marine mit zwei Schiffen unter Verwendung von Sonar und Tauchrobotern nochmals intensiv nach Spuren von

Amundsen und seinem Begleiter. Allerdings ohne Erfolg.

Endlich – Notruf empfangen

Am 3. Juli um 19.30 Uhr empfing der russische Funkamateurliebling Schmidt aus dem Dorf Wosnessenje in der Nähe der Hafenstadt Archangelsk endlich Biagis Notruf aus fast 3000 km Entfernung. Von Nicolai oder (je nach Quelle) Reinhold Schmidt ist wenig bekannt. Demnach war er technisch sicher sehr interessiert. Er arbeitete entweder als Lehrer, als Betreiber des Dorfkinos oder machte beides. Schmidt ist vermutlich 1942 gestorben [4] (Bild 8). Wie Nobile schrieb, wurde die Aufmerksamkeit der Italiener erst mit der Veröffentlichung des Empfangs der Notsignale durch die sowjetische Botschaft wieder geweckt. Plötzlich empfangen auch die in der Nähe befindlichen Italiener Biagis Signale.

Sobald auch nur das leiseste Motorengeräusch in der Ferne zu hören war, wurde am roten Zelt ein qualmendes Feuer entzündet. Es war fast unmöglich auf dem zerklüfteten Eis zu landen. Deshalb beschränkten sich die ersten Aktionen vor Ort mit Abwerfen von Batterien, Kleidung, Nahrung, Medikamenten und anderen wichtigen Dingen. Auf dem Umschlagpapier eines Paketes standen Hinweise zur Herrichtung einer Landebahn.

Lundborgs Landeversuch

Nach vielen weiteren zermürbenden Stunden des Wartens, waren am Abend des 23. Juni erneut Flugzeugmotoren zweier Maschinen zu hören. Eine zog weiter oben ihre Kreise, während die andere so tief flog, dass man glaubte sie wollte landen. Nach mehreren solchen Landeanflügen war es dann soweit. Die Maschine rum-



Bild 7: Roald Amundsen

pelte über das Eis und kam relativ schnell zum Stehen.

„Der Fremde in Fliegeruniform sah sympathisch aus, ein etwas hartes, aber offenes Gesicht und himmelblaue Augen“ so beschrieb ihn Nobile [1]. „Oberleutnant Lundborg“ stellte er sich vor. Es war Einar Lundborg, der Onkel meines Funkfreundes mit gleichem Namen (**Bild 9**).

Obwohl Nobile vorgesehen hatte, den mit zwei Beinbrüchen am schwersten verletzten Cecioni zuerst ausfliegen zu lassen, bestand Lundborg darauf, dass Nobile zuerst mitfliegt, damit er die Rettung der noch vermissten Besatzungsmitglieder koordinieren konnte. Über dieses Vorgehen gab es bis zuletzt Diskussionen, die von verschiedenen Kreisen ausgenutzt wurden, dem Ansehen Nobiles zu schaden.

Bei Lundborgs zweitem Landeversuch am roten Zelt kamen alle widrigen Umstände zusammen, die Kufen der Fokker bohrten sich tief in den Schnee, die Maschine machte einen „Kopfstand“ und kam auf dem Rücken liegend zum Stillstand.

Lundborg blieb weitgehend unverletzt, war aber nun ebenfalls in der unwirtlichen Eiswüste gefangen. Über ein Monat war inzwischen vergangen, die Landebahn wurde immer unbrauchbarer, das Wetter war scheußlich und die Hoffnung demnächst gerettet zu werden schwand immer mehr. Bei den Schweden gab es aber noch weitere Teufelskerle, denn am 6. Juli landete eine leichte schwedische „Moth“ am roten Zelt und brachte zumindest für Lundborg die Rettung.

Einar Lundborg wurde leider nicht sehr alt. Nur drei Jahre später, 1931 kam er als Testpilot einer schwedischen Jaktfalken mit nur 35 Jahren ums Leben. Vier Jahre später wurde dann mein Funkfreund Einar, SM5CBC, geboren. Er kennt seinen Onkel also nur aus den Berichten.

Russen schicken Eisbrecher

Nach weiteren zermürbenden Tagen, erhielten die im Eis Ausharrenden am 11. Juni über Funk die Meldung, dass von der Sowjetunion zwei Hilfsexpeditionen gestartet wurden.

Am 12. Juni lief die Malygin von Archangelsk in Richtung Spitzbergen aus, und am 16. Juni startete von Leningrad aus der bis in die fünfziger Jahre stärkste Eisbrecher der Welt, die Krassin.

Die Krassin hatte eine dreimotorige Junkers K 30 (Militärversion der G 24) an Bord, die helfen sollten, im Vorfeld aufzuklären.

Etwa 400 km vom roten Zelt entfernt wurde die kleinere Malygin im Eis eingeschlossen. Der berühmte Arktispilot Babuschkin, nach dem ein Moskauer Stadtteil und eine Metrostation benannt sind und der 1938 bei einem Testflug tödlich verunglückte, unternahm von der Malygin aus einige Erkundungsflüge. Seine Aktivitäten wurden aber durch Schneestürme erheblich behindert.

Auch die Krassin hatte mit großen Problemen zu kämpfen. Die linke Schiffsschraube und Teile der Steuervorrichtung waren beschädigt. Außerdem waren bei einem Kohleverbrauch von 120 bis 140 Tonnen pro Tag, die Vorräte für die Rückfahrt äußerst knapp. Trotzdem wurde beschlossen, die Fahrt fortzusetzen [1].

Die Rettung naht

Von der Krassin aus sollte die Junkers K 30 das Gelände erkunden und in Bezug auf die Eisverhältnisse eine günstige Route auskundschaften.

Der Pilot Tschuchnowski berichtete dabei, zwei Männer gesehen zu haben. Es waren die beiden Expeditionsmitglieder Mariano und Zappi, die versucht hatten zu Fuß bewohnte Gebiete zu erreichen. Am 11. Juli nahm die Krassin trotz der Beschädigungen und der knappen Kohlevorräte mit voller Kraft Fahrt in die beschriebene Richtung auf.

Einen Tag später wurden die beiden wieder gesichtet und an Bord genommen. Der dritte Mann der Gruppe, Fin Malmgren, starb auf dem Marsch. Über seinen Tod, dessen Umstände nie richtig aufgeklärt wurden, gibt es viele Spekulationen. Am 12. Juli 1928 funkte Biagi „sichten die Krassin, etwa 10 km südwestlich“. Damit hatte nach 109 Tagen das Drama ein einigermaßen glückliches Ende gefunden.

Wie ging es weiter?

Mariano musste an Bord der Citta di Milano sofort ein erfrorener Fuß amputiert werden. Nobile verließ seine faschistische Heimat wegen der massiven Anfeindungen, lebte von 1931 bis 1936 in der Sowjetunion und wirkte an der Entwicklung von Luftschiffen mit. Er arbeitete später als Dozent in Illinois, ging dann nach Spanien und wurde erst 1945 in Italien rehabilitiert. Danach lehrte er an der Universität Neapel und starb mit 93 Jahren 1978 in Rom.

Der Funker Giuseppe Biagi starb 68-jährig im Jahr 1965 in Rom, wo er bis zuletzt an einer Tankstelle beteiligt war.

Einar Lundborg erhielt 1929 während eines Besuchs in Chicago von der italieni-

schen Regierung eine Uhr. Diese hat SM5CBC geerbt. Interessant ist die Jahreszahl „VII“. Der großwahn sinnige Mussolini hatte nach der Machtübernahme im Jahr 1922 eine neue Zeitrechnung eingeführt (**Bild 10**).

Die Italia-Tragödie wurde natürlich auch künstlerisch verarbeitet. Unter dem starken Eindruck völkerverbindender, solidarischer Hilfe entstand nur ein Jahr nach dem Ereignis das Hörspiel „SOS ... rao rao ... Foyn – Krassin rettet Italia“. Das von Friedrich Wolf, dem Vater der ebenfalls berühmten Söhne Konrad und Marcus geschaffene 65-minütige Werk, in Regie des Rundfunkpioniers Alfred Braun für die Funk-Stunde-AG in Berlin produziert, ist die älteste komplett erhaltene Hörspielproduktion in deutscher Sprache. 1969 entstand in einer sowjetisch-italienischen Produktion mit Sean Connery, Hardy Krüger, Claudia Cardinale und Mario Adorf (als Biagi) der Film „Das rote Zelt“. Ausschnitte dazu findet man bei Youtube. Im gleichen Jahr wurde im norwegischen Tromsø ein Denkmal errichtet. Es besteht aus zwei, in den Himmel weisende Schwingen. Die größere trägt folgende Inschrift:

„Hier auf dem Stein stehen die Namen der Schiffbrüchigen, die mit der Italia verschollen blieben, neben den Namen der Opfer der Hilfsexpeditionen. Zum Gedenken an ein Unternehmen, das den Menschen zum Ruhm gereichte. Heute Zeugnis und Erinnerung an ihre gemeinsame Kultur.“

Schlussbemerkung

Es liegt auf der Hand, dass nach fast über 80 Jahren die Quellenlage nicht vollständig und völlig sicher ist. Ich habe mich bemüht, die Aussagen aus verschiedenen Quellen zu vergleichen um Fehlaussagen zu vermeiden. Ergänzungen oder Berichtigungen hierzu sind willkommen. Mein Dank geht an Eva Derlow vom National Museum of Science and Technology in Stockholm, die mir die Verwendung einiger Fotos gestattet hat und an Einar Lundborg, SM5CBC, der mir mit Hinweisen weiterhalf.

CQDL



Bild 8:
Der Funkamateureur
Schmidt



Bild 9:
Einar Lundborg

Bild 10:
Geschenk
der italienischen
Regierung an
Einar Lundborg