

Der Bau von Flugplätzen war unsere Hauptarbeit. Alle begriffen: Man mußte jederzeit zur Annahme von Flugzeugen bereit sein.

Die Arbeit war schwer. Die Anstrengungen eines Flugplatzkommandos reichten offensichtlich nicht aus. Säuberung des Flugplatzes gehörte in den obligatorischen Arbeitsplan des gesamten Personalbestandes.

Der Ozean spielte mit unserer Scholle, preßte sie zusammen und ließ sie dann wieder los. Daher die Risse und Eistrücken. Die Risse mußten dringend mit Eis und Schnee verstopft werden, damit sie zusammenfroren, die Eistrücken waren abzutragen. Es kam noch eine Treidlerarbeit hinzu. In Anbetracht der durch Risse heraufbeschworenen Gefahren, beschlossen wir, unser Flugzeug auf das Flugfeld zu schaffen.

Der bei allen beliebte Mechaniker Shora Walawin hatte seine „Schawruschka“ mit Hilfe unserer Zimmerleute repariert. Sie wurde mit Tischlerleim geklebt, und als das Reparaturmaterial ausging, wurden bei den Frauen alle Sicherheitsnadeln requiriert.

Die Entfernung von vier Kilometern erforderte vor allem den Bau einer Straße. Um dem riesigen Schlitten, auf den das Amphibienflugzeug verladen worden war, den Weg zu bahnen, ebneten „Tscheljuskin“-Leute zunächst das Eis, spannten sich vor den Schlitten und schlepten die „Schawruschka“ zum Flugplatz. Zweieinhalb Stunden schwerster Arbeit erschlossen zwei Menschen – Walawin und Babuschkin – die Möglichkeit, unser Lager zu verlassen. Die Sicherheitsnadeln hielten, beide erreichten wohlbehalten das Kap Wankarem und konnten mit Stolz sagen, sie seien die einzigen „Tscheljuskin“-Leute, die von niemandem gerettet worden wären.

Und wieder war ein Tag zu Ende. Wir krochen in unsere Schlafsäcke, und jeder hoffte: Vielleicht wird morgen ein Flugzeug das Lager erreichen.

Dieses Warten wurde von unserer lieben Ljudotschka durch Informationen aus Uelen verschönt. Vom Fenster ihrer Funkstation aus war der Flugplatz gut zu sehen. Und nun ging es vom Morgen an los . . .

Um sieben Uhr teilt Ljuda mit: „Ein Motor angelassen.“ Nach einer halben Stunde: „Der zweite Motor angelassen . . .“ Wenige Minuten später: „Ein Motor scheint zu mucken.“ Nach einer weiteren Viertel-

stunde: „Ein Motor hat ausgesetzt. Den zweiten haben die Flieger selbst angehalten. Hören Sie uns in einer Stunde...“

Nach einer Stunde beginnt alles von neuem. Ljuda berichtet freudig: „Die Motoren wieder angelassen. Das Flugzeug rollt über das Flugfeld, nimmt Anlauf...“

Dann wird Ljudotschka plötzlich sauer. „Ach, nein, warten Sie mal! Hat aus irgendeinem Grunde angehalten...“

Weshalb es angehalten hat, weiß Ljuda nicht. Der Flugplatz ist weit entfernt. Zur Funkstation kommt niemand. Ljuda kann nur das funkeln, was sie sieht. Plötzlich eine Benachrichtigung wie aus der Pistole geschossen: „Ein Flugzeug steigt in die Luft... Das Flugzeug ist nicht mehr zu sehen...“

Eitel Freude im Lager. Die zum Abtransport vorgesehene Personengruppe begibt sich zum Flugplatz. Wir führen noch ein Gespräch mit Uelen, wir fragen an, ob das Flugzeug nicht zurück sei. Wir überprüfen die Sachlage noch einmal, bis wir die Nachricht erhalten, das Flugzeug sei umgekehrt.

So geschah es achtundzwanzigmal.

Achtundzwanzigmal versuchte Ljapidewski vergeblich, sich zu uns durchzuschlagen.

Solche Tage nahmen einen mit. Man wartete, regte sich auf, mühte sich – und alles vergeblich. Unangenehm, ohne Zweifel. Um so angenehmer empfunden wurde Ljudas ständige Bereitschaft, uns mit allem, was in ihren Kräften stand, zu helfen.

Ljudmila Schrader zeichnete sich dadurch aus, daß sie uns stets, auch ohne besonders darum gebeten zu sein, alle neuesten Nachrichten mitteilte. Die Ärmste hatte die ganze Last einer tollen Arbeit zu tragen. An manchen Tagen arbeitete sie mit zwölf Funkstationen.

Ihr Wohnhaus in Uelen lag weit von der Funkstation entfernt. Die Zeit war einfach zu knapp, um über Nacht nach Hause zu gehen. Ljuda schlief ratenweise auf einer mageren Matratze zwischen dem Ofen und dem Sendegerät.

Endlich brach der Tag an, den wir so lange erwartet hatten. Am 5. März war es kalt. Das Thermometer zeigte an die vierzig Grad, als



nach Ljudas üblicher Information über Vorbereitung und Abflug am Signalturm die Flagge hochstieg, die besagte: Zu uns ist ein Flugzeug unterwegs.

Diese siebeneinhalb Meter hohe Warte war auf einem sechs Meter hohen Eisrücken errichtet worden. Der Turm wurde dazu benutzt, die Lage auf dem Flugplatz zu überwachen und zu signalisieren.

Eine Prozession von Frauen und Kindern begab sich zum Flugplatz. In der Luft erschien ein Flugzeug – die große schwere ANT-4. Ein Freudenschrei. Das Flugzeug setzte zur Landung an. Alle stürmten zum Flugplatz und... Ein Wasserstreifen, mehrere Kilometer lang und zwanzig bis fünfundzwanzig Meter breit, versperrte den Weg.

Man kann sich vorstellen, wie enttäuscht die bessere Hälfte des Menschengeschlechts war!

Für mich war die Nachricht vom überraschenden Riß ebenfalls ein Schlag. Auf das Flugzeug wartete ich wie auf Himmelsmanna. Ich brauchte nämlich dringend Akkumulatoren.

Natürlich wurde das unerwartete Wasserhindernis überwunden – im Galopp wurde ein Boot auf Kufen herangeschafft. Die teuren Frauen wurden samt den Kindern zum Flugzeug gebracht, und ich erhielt die nicht minder teuren Akkumulatoren.

An jenem Tag schlug sich ein junger Flieger, der Komsomolze Anatoli Ljapidewski, endlich zu uns durch. Das war ein schwerer Flug. Das Lager aus der Luft im Chaos der Eisschollen und Eisrücken zu suchen war nicht viel leichter als die bekannte Nadel im Heuhaufen. Fliegerbrillen beschlugen in der Kälte, und Ljapidewski flog mit einer Rentierfellmaske, die das Gesicht schützte, aber die Sicht erschwerte. Nach seiner Aussage hatte er einen so kleinen Flugplatz (vierhundertfünfzig mal hundertfünfzig Meter) in seiner Fliegerlaufbahn noch nie gesehen. Ljapidewskis Maschine war schwer, und er hätte mit ihr auf unserem Eisflugplatz gewiß nicht landen können, hätte er das nicht beharrlich geübt. Wenn er von seinem Flugplatz aufstieg, landete er bei der Rückkehr auf einem unvorstellbar winzigen Fleckchen, das durch Signalfähnchen abgesteckt worden war.

Mit seinem Erscheinen im Lager Schmidt reihte sich dieser prächtige junge Mann mit einem Schlag unter die besten Polarflieger der Welt ein.

Endlich brach der Tag an, da wir benachrichtigt wurden, daß Flugzeuge zu uns unterwegs wären. Das war am 7. April. Es waren drei Flugzeuge – der „Flystar“ Slepnojws, die R-5 Kamanins und die R-5 Molokows. Als erste war die R-5 gestartet.

Alle drei Flieger wollten zusammen fliegen und gleichzeitig im Lager eintreffen.

Anfangs verlief alles wie geplant. Doch als Slepnojw mit dem Fluggast Uschakow an Bord die Kameraden einholte, sah er an Molokows Flugzeug eine dunkle Rauchschleppe. Wassili Molokow hatte einen Schaden am Motor. Den Flug fortzusetzen wäre gefährlich gewesen, und so kehrte Molokow, von Kamanin (als Sicherung für den Fall einer Notlandung) begleitet, nach Wankarem zurück, um die Panne zu beheben.

Beim Abflug aus Wankarem teilte Slepnojw durch Funk mit: „Bin in sechsunddreißig Minuten im Lager.“ Ich staunte über diese genaue Zeitangabe und blickte auf die Uhr. Nach siebenunddreißig Minuten tauchte Slepnojws Flugzeug am Horizont auf. Es näherte sich mit hoher Geschwindigkeit dem Lager, flog eine Schleife und kreiste dann aus irgendeinem Grunde lange über dem Flugplatz. Im Lager staunte man.

Bei der Landung von Flugzeugen war gewöhnlich Steuermann Markow auf dem Signalturm. Da er mich über die Landung informieren sollte, hatten wir ausgemacht: Dreimaliges Schwenken der Mütze über dem Kopf bedeutete glückliche Landung. Doch soviel ich auch schaute, ich sah Markow regungslos auf dem Turm stehen; er gab keine Zeichen und stieg alsdann aufs Eis hinunter. Irgend etwas war nicht in Ordnung. Meine Vermutung bestätigte sich. Bald kamen Genossen vom Flugplatz und erzählten, was sich dort ereignet hatte.

Der Flugplatz war schmal, Slepnojws Maschine aber hatte eine hohe



Landegeschwindigkeit. Der Wind störte den Piloten trotz dessen hohen fliegerischen Könnens bei der Landung. Das Flugzeug kam ins Hüpfen, schwenkte die Tragflächen, sprang über die Grenzen des Flugplatzes hinaus – und es gab Bruch. Als die Maschine zum Stehen gekommen war, sprang – als wäre nichts geschehen – Slepnow heraus. Er trug eine prächtige Pelzjacke, wahrscheinlich von Alaska-Eskimos gefertigt, und eine kecke Mütze mit einer Pelzbommel. Diese geckenhafte Aufmachung, dazu noch Slepnows Mut, so etwas zu tragen, und seine Selbstbeherrschung machten zweifellos Eindruck.

Slepnow hatte eine Kiste amerikanischen Biers, Schokolade und Zigaretten mitgebracht – kurzum, er hatte uns einiges anzubieten, während die Mechaniker, mit Erfahrungen im Flicken der Babuschkinschen „Schawruschka“ gewappnet, darangingen, die Schäden an Slepnows Flugzeug zu beheben.

Die Hunde, die Slepnow und Uschakow mitgebracht hatten, wurden nicht sogleich nach Gebühr eingeschätzt. Sie kamen manchem klein und schwächlich vor. Aber es war nicht an dem. Zum Freund der Hundemeute und Gespannführer wurde unser Bootsmann Tolja Sagorski. Er kannte die Tschuktschenhunde und verstand es, mit ihnen umzugehen, weil er während einer Überwinterung an der Küste der Tschuktschenhalbinsel sich mit Tschuktschen angefreundet und Hundeschlitten zu lenken gelernt hatte.

Der Bootsmann fütterte die Hunde und spannte sie vor den Schlitten. Auf den Schlitten wurden etwa fünf Zentner Frachten geladen. Zum Erstaunen der Skeptiker zogen die kleinen zottigen Hunde diese Last flott voran. Sie taten das weitaus schneller und sicherer als es jene „Tscheljuskin“-Leute, die auf der Eisscholle Transportarbeiten verrichteten, getan hätten.

Nach Slepnows Landung war noch keine Stunde vergangen, als wieder Motoren dröhnten. Ins Lager kamen Kamanin und Molokow geflogen, und eine Stunde später fertigte der Flughafen auf dem Eis die erste Gruppe zum Festland ab.

Am 10. April dröhnten wieder Flugzeugmotoren. Die Flieger beeilten sich, und nicht ohne Erfolg. Drei Menschen brachte Kamanin fort, sechs Slepnow und vierzehn Molokow. Bemerkenswert sei, daß der letztere von allen bei der Räumung des Lagers eingesetzten Fliegern mit den neununddreißig Personen, die er zum Festland brachte, der erfolgreichste war. Er begann als erster, die Fluggäste nicht nur in die Kabine seiner R-5 steigen zu lassen, sondern auch in die unter den Tragflächen angebrachten Fallschirmbehälter. Statt drei Personen beförderte er nun bei jedem Flug mindestens fünf. Von solchen Flügen führte Molokow am 10. April drei aus.

Der Evakuierungsplan schrieb genau vor, wann ein jeder das Eis zu verlassen hatte, und dennoch rissen sich alle Gesunden um die hohe Ehre, als letzte ausgeflogen zu werden. Am Abend des 12. April waren nur noch sechs Mann auf der Eisscholle verblieben.

Das war ein unvergeßlich schöner Abend. Kein Windchen. Vom Turm aus konnte man Dutzende von Meilen weit sehen. Absolute Stille. Nur selten knisterte das Eis. In diesem riesigen Reich des Eises wir sechs: amtierender Expeditionsleiter Bobrow, Kapitän Woronin, Leiter des Flugplatzes Sascha Pogossow, Bootsmann Sagorski, Sima Iwanow, ich und unsere zottigen Freunde, die Hunde. Ich saß, wie es sich gehörte, am Empfänger und wartete auf die Meldung aus Wankarem, daß Flugzeuge zu uns unterwegs wären, als plötzlich eine Nachricht ganz anderer Art eintraf: „Flieger sind müde, Maschinen müssen überprüft werden. Schlaft noch eine letzte Nacht. Flugzeuge holen euch morgen ab.“

Man kann nicht sagen, daß dieses Funktelegramm uns in unbeschreibliche Freude versetzt hätte. Wir hatten nämlich damit gerechnet, am 12. April auf das Festland zu kommen. Aber wir mußten eben warten!



der Polartag an. Im Osten dämmerte es, und der Himmel überzog sich mit zarter Röte. Wankarem rief mich und begann eine ausführliche Reportage zu dem Thema, das uns alle am meisten bewegte:

„Die Flieger sind aufgewacht. Die Flieger kleiden sich an. Die Flieger frühstücken. Motoren werden angewärmt. Die Flugzeuge sind gestartet!“

Gleichzeitig ein Telegramm an Bobrow: „Schicken drei Flugzeuge. Überprüfen Sie persönlich das Lager, damit dort niemand zurückbleibt. Freien Platz benutzen Sie zur Mitnahme von Hunden...“

Wie konnte man denn die Hunde vergessen? Wir wußten sehr wohl, was diese Hunde bedeuteten.

Als für unser Lager Hunde gebraucht wurden, wandte sich der Vorsitzende des Außerordentlichen Triumvirats Petrow an die Tschuktschen mit folgenden Worten:

„Die Sowjetmacht hat mich und die Flieger geschickt, um die ‚Tscheljuskin‘-Leute zu retten. Möglicherweise werden sie zu Fuß marschieren müssen. Ich bitte euch im Namen der Sowjetmacht sehr, zwei Hundegespanne bereitzustellen!“

Petrow hatte garantiert, daß die Hunde unversehrt zurückkehren würden. Aufgrund dieser Versicherung gaben ihm die Tschuktschen zwei Gespanne. Petrow hatte im Namen der Sowjetmacht einen Wechsel ausgestellt, wir mußten ihn einlösen. Um die Hunde bangten wir mehr als um uns selbst.

Die Flugzeuge waren sonst anderthalb Stunden zu uns unterwegs. Wir kannten auch den Punkt am Horizont, wo die lang erwarteten Striche auftauchten, doch nun verging eine Stunde, anderthalb, zwei... Wankarem fragte an:

„Sind die Flugzeuge bei euch?“

„Nein, sind sie denn nicht umgekehrt?“

„Nein!“

Besorgnis auf dem Festland wie auch bei uns und nach einiger Zeit die Nachricht von Wankarem.

„Die Flugzeuge haben euch nicht gefunden. Sind umgekehrt. Starten jetzt noch einmal. Macht ein bißchen mehr Rauch!“

Was tun? Wir warteten erneut. Legten ein Feuer an. Viele Flugzeuge

waren bereits zu uns gekommen. Wir hatten unsere ganzen Lumpen, das ganze Maschinenöl, Petroleum, Benzin und alle Holzsplitter verbrannt. Kurzum, es war nichts mehr da, um das letzte Feuer anzulegen.

Wir kamen nicht gleich darauf, daß wir das ganze Lager verbrennen konnten, mußten doch sowohl die Zelte als auch die Ausrüstung und die Nahrungsmittel in etwa einer halben Stunde zurückgelassen werden.

Das letzte, das Galafeuer wurde gelegt. Ein gewaltiges Feuer. Es brannten nicht angerissene, in Bast verpackte Ballen mit funkelnagelneuen Halbpelzen, Zelte, prächtige Schlafsäcke, Koffer aus Privatbesitz, Kissen und Decken. Als das alles brannte und ungenügend qualmte, warf ich eigenhändig zwei riesige Sperrholzkisten mit den Qualitätszigaretten „Kasbek“ ins Feuer. Als eingefleischter Raucher konnte ich diese Barbarei viele Jahre lang nicht vergessen.

Während die letzten Flugzeuge den Weg zu uns suchten, riß – wie zu befürchten war – unsere Landfläche. Überdies gehörte der Riß zu den schlimmsten, die man sich vorstellen konnte – nämlich in der Diagonale. Die Eisscholle spaltete sich und ging vor unseren Augen etwa dreißig Zentimeter auseinander.

Wodopjanow setzte sein Flugzeug verwegen, in der entgegengesetzten Diagonale auf die Eisscholle. Wir verfolgten mit angehaltenem Atem, wie diese Landung ablief, ob es nicht vor unseren Augen zu einer Katastrophe käme. Die längeren vorderen Kufen passierten den Riß mühelos, die dritte Stütze des Flugzeugs, die Kufe am Heck, war klein. Wir befürchteten, daß die kurze Kufe im Riß einsinkt und sich am Eis festhakt. Dann wäre eine Katastrophe unvermeidlich.

Wodopjanow landete wohlbehalten. Ihm folgten Molokow und Kamanin. Als erste wurden die Hunde in das Flugzeug Kamanins verladen. Ihnen folgte Hundefreund Tolja Sagorski.

Aus Wankarem erhielt ich die Weisung, die Funkstation zu schließen. Ich antwortete, daß ich den Empfänger abmontiere und Wankarem nicht mehr höre.

Dann funkte ich nach dem internationalen Kode: An alle! An alle! An alle!...

„Nichts liegt mehr vor, stelle den Betrieb der Funkstation ein.“



Ich wiederholte dreimal langsam: „RAEM! RAEM! RAEM!“ Das ist das Rufzeichen der „Tscheljuskin“ gewesen. Es diente also auch als Rufzeichen des Lagers Schmidt.

Ich wußte noch nicht, daß es bald mein persönliches Rufzeichen werden sollte, das mir als Funkamateurlager deswegen zuerkannt wurde, weil ich im Lager Schmidt meine Berufspflicht erfüllt hatte.

Ich nahm die letzte Eintragung vor: „Den Sender am 13. April 1934 um 02.08 Uhr Moskauer Zeit außer Betrieb gesetzt.“

Das Lager Schmidt verstummte...