

Für immer prägt sich ein, was mit großen emotionalen Erschütterungen verbunden ist. Kein Wunder, daß ich mich an diesen trüben 13. Februar so erinnere, als wäre er gestern gewesen.

Zusammenhängende niedrige Wolkendecke. Die Uhr zeigte knapp vor fünfzehn Uhr, aber der Tag war sehr kurz. Ringsum trübe. Schlechte Sicht.

Ich stand bei diesem widerlich feuchtkalten Wetter an Deck, als ich plötzlich den Ruf des Wachgängers hörte:

„Genosse Kapitän, backbord ein Eisriß!“

Auf den ersten Blick hatte sich nichts Schlimmes ereignet. Der Riß sah von Deck aus haarfein aus, aber er beschwor Gefahren herauf. Irgend jemand sprang aufs Eis und warf ein Brett quer über den Riß, und das Brett begann sich vor unseren Augen zu drehen.

Irgendwo hinter dem Horizont ging eine Eispressung vor sich.

Die eine Hälfte des Eisfeldes blieb auf der Stelle, die andere bewegte sich. Der senkrecht zur Bordwand des Schiffes verlaufende Riß war von weit her gekommen und auf das Schiff gestoßen. Das Eis glitt unaufhaltsam den Riß entlang. Millionen Tonnen wälzten sich heran.

Ich beugte mich über Bord und wurde Augenzeuge der Vorgänge. Die Bordwand des Schiffes wölbte sich, als wäre sie aus Pappe. Dann glaubte ich MGs rattern zu hören – Tausende von Nieten sprangen heraus. Das Schiff bebte, stöhnte, krächzte wie ein Lebewesen.

Die Bordwand wurde über Wasser in einer Länge von etwa zwanzig Metern aufgerissen, das Schiffsinere nach außen gedreht. Das war ein schreckenerregender Anblick. Ein Teil der Bordwand stürzte aufs Eis, und mit ihr zusammen flogen Zahn- und Schuhbürsten, Bücher, allerlei Gerät, Kissen, kurzem alles, was in den diesem Stoß ausgesetzten Kajüten war. Diese Gebrauchsgegenstände sahen auf arktischem Eis höchst absurd und unnatürlich aus. Sie waren hier offensichtlich nicht am Platze.

Nachdem ich mich durch Augenschein davon überzeugt hatte, wie

schlimm es um das Schiff stand, stürzte ich in den Funkraum. Dort kannte ich mich so gut aus, daß ich auch blindlings hantieren konnte. Das tat ich denn auch, aber ohne Ergebnis. Totenstille. Der gewohnte Lichtschalter war überflüssige Attrappe geworden. Das Umlegen des Hebelschalters löste nicht das vertraute Brummen des Umformers über dem Tisch aus. Die Diagnose war klar – kein Strom.

Was tun sie denn, verdammt, im Maschinenraum?! Ich griff nach dem riesigen Telefonhörer, der in einem Halter hing, aus dem er bei keinem Sturm herausspringen konnte.

„Maschinenraum! Maschinenraum!“

Absolute Stille als Antwort: Entweder war der Fernsprecher außer Betrieb oder der ganze Maschinenraum. Aber ich brauchte Strom. Und nicht nur ich allein. Dämmerung war bereits hereingebrochen. Der kurze Polartag ging zu Ende. In den Laderäumen und dem Maschinenraum war es überhaupt dunkel. Was tun? Das Notaggregat am Heck in Betrieb setzen!

Ich raste über vereiste Stufen, glitt – wie das Seeleute gern tun – die Geländer hinunter. Schnell runter, zum Heck! Das Notaggregat war an seinem Platz in einem kleinen Raum. Neben dem Diesel kniete der Motorenwärter unserer Expedition, ein prächtiger Bursche, der zu ganz unangebrachten Zeiten beschlossen hatte, den lieben Gott anzurufen. Atemlos vor Erregung, beeilte er sich, dem Herrgott mitzuteilen, daß er nur aus Leichtsin in eine Arktisexpedition geraten sei und so etwas Dummes nie wieder tun würde. Er bitte den Herrgott zu berücksichtigen, daß er kleine Kinder habe, um die – falls er ertränke – niemand als der Herrgot selbst sorgen müßte. Kurzum, auf den Herrgott verließ er sich mehr als auf sonst jemanden.

Zwar war es ganz interessant, dieses Bild zu beobachten, doch für psychologische Studien fehlte die Zeit. Ich mußte mich dringend anti-religiöser Aufklärung widmen und die eigene Rede mit reichlich derber Folklore durchsetzen. Weshalb war denn das Notaggregat noch nicht in Betrieb?

Der Motorenwärter kam zu sich und sagte, ein kleines, aber wichtiges Detail befände sich zur Reparatur im Maschinenraum. Das war natürlich eine nette Überraschung.

Ich raste in den Maschinenraum ...

Das, was ich dort sah, war ganz trostlos. Im schwachen Licht, das durch irgendwelche Türen und Luken drang, glänzte unheildrohend das gluckernd steigende Wasser. Die Leitern waren bereits zur Hälfte überflutet. Es wäre nutzlos gewesen, nach dem Einzelteil des Dieselaggregats zu suchen, und so rannte ich zum Funkraum zurück.

Wie alle Türen in diesen Minuten stand auch die Tür zum Funkraum weit offen. Sie ging in den Gang hinaus, der zur Kommandobrücke führte. Hinter der Kommandobrücke befand sich der Navigationsraum. Dort beugten sich sonst der Kapitän und der Steuermann über den Kartentisch. Jetzt standen die Türen auch zu diesem Raum offen. Wladimir Woronin barg die Sextanten, das Schiffsjournal und die anderen Unterlagen.

Da ich den Hauptsender nicht in Betrieb nehmen konnte, schaltete ich den Havariensender ein.

Nun, Ljudotschka, hilf ...

Bemerkt sei, daß Ljudotschka, oder, genauer, Ljudmila Schrader, die Funkerin vom Kap Uelen, an Bord der „Tscheljuskin“ nach meinen Worten allen bekannt und bei allen beliebt war. Kein Wunder: Ljuda – gute Funkerin und äußerst gewissenhafter Mensch – war auch schon vor der Katastrophe in ihrer Arbeit äußerst exakt.

Das Komplizierte war, daß wir und Kap Uelen bestimmte feste Zeiten für die Verbindung vereinbart hatten: Die eine war vorüber, bis zur nächsten war es noch lange hin.

Wird Ljuda jetzt überhaupt hören?

Verbindung! Verbindung mit dem Festland! Verbindung, und zwar sofort!

Das war die dringendste Aufgabe. Niemand in der Welt konnte sagen, wie lange das Schiff sinken wird, einen Tag oder eine Stunde.

Ljudotschka (das Prachtmädchen!) antwortete gleich auf den ersten Ruf.

„Was habt ihr denn? Wieso außerhalb des Zeitplans?“

„Ljudotschka, wir gehen unter!“

Funker Iwanjuk kam gerannt, brachte eine Mütze, Handschuhe und eine wattierte Jacke. Ich zog sie an, ohne die Hörer abzunehmen. Iwanjuk

begann mit dem Hinaustragen der bereitgestellten Apparatur. Otto Schmidt trat in den Funkraum, fragte sehr ruhig, ob ich Verbindung habe, und begann ein Funktelegramm aufzusetzen. Das Schreiben fiel ihm unter den gegebenen Umständen schwer. Zeilen und Wörter hüpfen, ich aber las, hinter ihm stehend, über seine Schulter den Text und gab ihn, sobald er geschrieben war, durch. Der Text war kurz:

*Uelen. Für Chworostanski. Maschine und Kesselraum überflutet. Wasser steigt. Schmidt.*

Das Funkjournal, das ich an Bord der „Tscheljuskin“ zu führen begonnen hatte, wurde auch nach ihrem Untergang in unserem Lager weitergeführt. Jetzt sind alle dort eingetragenen, mit dem Rufzeichen RAEM beginnenden Telegramme in die Geschichte eingegangen. Unser altes Funkjournal wird im Museum der Revolution aufbewahrt.

Noch eine Eintragung von Schmidts Hand:

*Sechs Uhr Moskauer. 13. 2. Uelen. Für Chworostanski. Die „Tscheljuskin“ sinkt langsam. Maschinen, Kesselraum bereits überflutet. Wasser im ersten, zweiten Laderaum steigt. Ausladung verläuft erfolgreich. Zweimonatsration an Nahrungsmitteln bereits ausgeladen, wollen noch mehr schaffen. Nach Beendigung des Empfangs schickt Kopien aller meiner Telegramme nach Moskau, an den Rat der Volkskommissare für Kuibyschew und die Hauptverwaltung für den Nördlichen Seeweg für Joffe. Schmidt.*

Das war das letzte Funktelegramm Schmidts; danach sagte er: „Ernst Theodorowitsch, ich schreibe nichts mehr, hab keine Zeit dazu. Sie aber berichten Ljudotschka über unsere Lage und bitten sie, sobald Stille eingetreten ist, auf allen Wellenlängen auf uns zu achten...“

Von diesem Augenblick an, da sich Unannehmlichkeiten häuften und Rettungsarbeiten einsetzten, wurde Ljudotschka eine Arbeitslast aufgebürdet, die für ein halbes Dutzend Männer ausgereicht hätte.

Da zeigte aber mein Beruf seine Kehrseite! Der Funker ist bei jeder Expedition eine angesehene privilegierte Person. Durch seine Hände gehen alle Neuigkeiten. Mit ihm liebäugeln die Presseleute, wenn eine ellenlange Korrespondenz durchzugeben ist. Für dieses ganze Prestige

*Eine Seite aus dem historischen Funkjournal der „Tscheljuskin“*

der üblichen friedlichen Arbeit mußte nun, in den Stunden der Gefahr, gezahlt werden.

Bei einer Havarie hat der Funker, wie ein Hund an der Kette, im Funkraum zu sein, die Hörer fest an den Kopf gepreßt, die Hände an den Griffen des Empfängers.

So saß ich nun da und tröstete mich mit dem Gedanken, daß ich mich am höchsten Punkt des Schiffes befinde. Die Gesetze des Meeres sehen allerlei unangenehme Situationen vor, und daher befinden sich auf dem Dach des Funkraumes stets mächtige Akkumulatoren, die den Betrieb einer Havarienfunkstation gewährleisten.

Im Vorbeirennen rief mir Woronin zu, daß der Maschinenraum unter Wasser stände, und fügte hinzu:

„Halt die Verbindung aufrecht! Ich schicke dir deine Brigade her!“

Ich begann eine laienhafte, doch dafür höchst aktuelle Reportage.

Um die Reportage über den Untergang der „Tscheljuskin“ – mochten ihre professionellen Qualitäten auch gering sein – konnte mich jeder Journalist beneiden, denn das Material war einmalig.

Die Arbeitsbedingungen waren nicht die besten. Vor mir ein völlig vereistes Fenster, aus dem nichts zu sehen war; dabei sollte ich Informationen geben. Ich sollte durchgeben, wie die Ausladung vor sich geht, wann wir etwa aufs Eis gehen werden. Da ich das alles selber nicht beobachten konnte, beschaffte ich mir die erforderlichen Informationen von den Menschen, die an meiner Tür vorüberrannten.

Mehrere Male rannte auch Wladimir Woronin durch den Gang.

„Wladimir Iwanowitsch, vergessen Sie mich bitte nicht!“

„Mach dir keine Sorgen. Ich vergesse dich nicht. Sage Bescheid, wenn du fort mußt. Hast du Verbindung?“

„Alles in Ordnung. Ljudotschka hört uns.“

„Gut. Halt die Verbindung aufrecht.“

Das Schiff sank nicht gleichmäßig, sondern ruckweise. Das Eis hatte uns die Backbordseite aufgerissen. Die Eisscholle war in das Innere des Schiffes gedrungen, und die „Tscheljuskin“ hing an ihr mit der ganzen aufgerissenen Bordwand. Alle fünf bis zehn Minuten hörte man im Schiff ein Krachen und spürte eine Art Krampf. Wasser drang in den Bugteil ein. Das Schiff wurde buglastig.

Über dem ersten Laderaum stand unsere „Schawruschka“. Das Amphibienflugzeug war klein und leicht, dennoch brauchte man, um es auf das Eis hinunterzulassen, einen Ladebaum, und die Winde funktionierte nicht – es gab keinen Dampf. Nun wurde beschlossen, das Flugzeug auf eine etwas ungewöhnliche Art und Weise zu bergen. Irgend jemand kam darauf, daß sich die „Schawruschka“ in dem Augenblick, da das Deck und der Bug des Schiffes auf gleicher Höhe wie das Eis sein werden, blitzartig von Hand herunterholen ließe. So wurde es denn auch beschlossen. Irgendwelche Meetings oder Versammlungen wurden für diese Beschlußfassung nicht einberufen. Dazu fehlte es an Zeit.

Natürlich sah das wie eine Zirkusnummer aus. Alles hätte ein schlechtes Ende nehmen können, hätte es nicht die exakte Anleitung durch unseren prächtigen Bootsmann Tolja Sagorski gegeben. Der damals Fünfunddreißigjährige war, wie es so heißt, ein Mann in der Blüte seiner Kräfte. Energisch, geschickt und ein Tausendsassa.

Im letzten Moment wurde die „Schawruschka“ hinuntergerissen. Völlig unversehrt. Nur ihre leinenbespannten Tragflächen wurden leicht lädiert.

In diesen unheilvollen Minuten, fast unmittelbar nach der Bergung des Flugzeugs, begann das Schiff mit dem Bug voran unter das Eis zu sinken.

Tatenbereit erschien meine Kampfbrigade. Ich übermittelte Ljudotschka weiterhin die erforderlichen Informationen und gab zugleich wichtige Hinweise. Ich saß mit angelegten Kopfhörern da und rief nur:

„Nehmt dies... Nehmt das... Vergeßt das hier nicht... Um Gottes willen, vorsichtiger. Tragt alles weiter vom Schiff fort und stapelt alles an einer Stelle, an einer Stelle. Verstreut mir nur ja nicht die Wirtschaft über die ganze Eisscholle, ihr Teufel, sonst müssen wir uns alles wieder zusammensuchen. Alles an eine Stelle!“

Aus großer Höhe sprangen Schmidt und Woronin hinunter. Vor unseren Augen kam Boris Mogilewitsch ums Leben. Er hatte sich etwas zu lange am Heck aufgehalten, war, als er zum Sprung ansetzte, ausgerutscht und kam nicht schnell genug wieder auf die Beine.

Das Heck stieg steil in die Höhe. An Deck verbliebene Fässer rollten hinunter. In der grauen Dämmerung ereignete sich etwas Furchtbares – unser Schiff, unser Zuhause ging unter. Das Gesicht an die Filmkamera gepreßt, nahm Arkadi Schafran diese Bilder auf, die später die ganze Welt zu sehen bekam. Schreckenerregende Bilder – das Schiff verschwand unter dem Eis. Krachen, Poltern, umherfliegende Bruchstücke, Dampf- und Rauchschwaden. Dann war alles vorüber...

Aus der Tiefe, in der das Schiff verschwunden war, tauchte eine

widerlich grüne Eisscholle auf. Flach, von Meeresströmungen zerfressen, war sie sicherlich mit der „Tscheljuskin“ gedriftet. Als letzte Information tauchte die Scholle aus der Meerestiefe empor, als wollte sie uns sagen – das wär's...

Die Pressung dauerte an, und die Unglücksstelle wurde vom heranrückenden Eis überdeckt. In der Eiswelle steckten Fässer, Balken, Bretter, zerdrückte Boote.

Schon in völliger Dunkelheit wurde ein Appell abgehalten, manche Meldung ließ auf sich warten. Die Menschen waren zwischen den Eisschollen verstreut. Dann hörte man sofort mehrere bange Stimmen rufen. Nur nach einem vergeblich – nach Boris Mogilewitsch.

Wir Funker begriffen auch ohne eine Anweisung, was von uns gefordert und erwartet wurde. Aber auch alle anderen wußten, was zu tun war...

Finsternis. Schneetreiben. Grimmiger Frost. Unter diesen Umständen galt es natürlich, vor allem die Menschen zu schützen. Das war gar nicht so einfach. Alles für den Bau Benötigte war gerettet, aber in dem Durcheinander der Ausladung über die Eisscholle verstreut und zum Teil bereits vom Schnee verweht. Wo war das Beil? Wo waren die Spaten? Die erforderlichen Geräte und Materialien waren nicht sofort zu finden.

Nach der verbissenen Arbeit schweißgebadet, stürzten sich die Menschen erneut über das, was von der „Tscheljuskin“ übriggeblieben war. Sie spürten weder die dreißig Grad Frost noch den Wind. Man ging an den Zeltbau. Ich aber mußte so schnell wie möglich Verbindung mit dem Festland herstellen.