

# In 80 Tagen um die Eiswelt

74 Tage auf dem Schiff, durch die Nordost- und die Nordwestpassage und die Nares-Strasse: Von Juli bis September fährt der Eisbrecher «Kapitan Khlebnikov» rund um die Arktis, man kann auch Einzeletappen buchen. PolarNEWS-Inhaber Heiner Kubny erzählt, wie das spektakuläre Vorhaben zustande gekommen ist.





Nach zehn Jahren geht der Traum von der Nordostpassage in Erfüllung: Heiner Kubny.

**Interview: Christian Hug**

**Bilder: Rosamaria Kubny, Quark Expeditions**

**Was für eine Reise: einmal rund um die Arktis. Damit wird der Traum aller Arktis-Fans wahr. Wie kam es zu dieser aussergewöhnlichen Expedition?**

**Heiner Kubny:** Vor zehn Jahren begleitete ich eine PolarNEWS-Reisegruppe auf einer Expedition mit dem Eisbrecher «Kapitan Dranitsyn» von Murmansk über Franz-Joseph-Land nach Sewernaja Semlja, dem nördlichsten Punkt von Russland. Das entspricht etwa der Hälfte der Nordostpassage. Spätestens damals wurde mir klar, dass ich die ganze Nordostpassage als PolarNEWS-Reise ins Programm aufnehmen wollte.

**Nur die Nordostpassage?**

Ursprünglich schon, ja. Wir wollten diese Reise gemeinsam mit dem russischen Veranstalter Poseidon organisieren, weil wir in der Vergangenheit schon öfters erfolgreich zusammengearbeitet hatten. Vor zwei Jahren haben wir das «Unternehmen Nordostpassage» zum ersten Mal zur Sprache gebracht. Poseidon war aber zu diesem Zeitpunkt mit der Expansion des eigenen Programms beschäftigt, weshalb mein Anliegen auf taube Ohren stiess. Zudem ergaben sich terminliche Schwierigkeiten. Schliesslich wurde alles so kompliziert, dass wir die Verhandlungen schweren Herzens abgebrochen haben.

Meine Idee war die folgende: Wir starten Ende Mai, also früh in der Saison, wenn in der Nordostpassage noch viel Eis liegt, und fahren mit dem Eisbrecher «50 Years of Victory» von Murmansk nach Anadyr.

**Was ist denn an der Nordostpassage so aussergewöhnlich?**

Die unglaublich wilde Landschaft. Vor allem aber die speziellen klimatischen Verhältnisse: Die Nordostpassage ist bis weit in den Sommer stark vereist, das macht sie schon für die kommerzielle Schifffahrt überaus anspruchsvoll und für touristische Fahrten so gut wie unmöglich. Der letzte Eisbrecher, der mit Passagieren durch die Nordostpassage fuhr, war der Eisbrecher «Kapitan Khlebnikov» – vor acht Jahren. 2011 planten die Russen eine neuerliche Reise mit der «Kapitan Khlebnikov», die wurde dann aber aus organisatorischen Gründen abgesagt.

**Warum werden Expeditionen wie die Nordostpassage oder zu den Inseln der russischen Arktis so selten durchgeführt? Mit einem Eisbrecher sollte das ja kein Problem sein.**

Einerseits rüsten die Russen im Norden des Landes infrastrukturell und militärisch auf, da wird es sehr schwierig für ausländische Schiffe, eine Durchfahrterlaubnis zu erhalten. Und wenn, dann nur mit enormen Auflagen. Zudem sind solche Expeditionen orga-

nisatorisch sehr anspruchsvoll und vor allem sehr teuer. Deshalb finden die Reedereien kaum jemanden, der die Risiken übernimmt.

**Was heisst das, Risiken übernehmen?**

Eine Reederei vermietet ihr Schiff mitsamt Besatzung an einen Reiseveranstalter zu einem fixen Preis, unter Touristikern nennt man das verchartern. Es liegt nun am Veranstalter, die Reisen zu verkaufen – in unserem Fall ist das der kanadische Reiseunternehmer Quark Expeditions. Schafft er das nicht, trägt er den Verlust. Die Schiffsbesitzer aber sind finanziell gesehen auf der sicheren Seite.

**Das ist auch bei PolarNEWS so?**

Natürlich. PolarNEWS hat mit seinem deutschen Partner Ikarus Tours fünfzig der hundert Betten bei Quark Expeditions eingekauft. Die anderen fünfzig verkauft Quark Expeditions selber auf dem amerikanischen Markt.

**Aus der Nordostpassage ist nun eine vollständige Arktis-Umrandung geworden. Wie kam es dazu?**

Im vergangenen Dezember flogen Rosamaria und ich gemeinsam mit Nicolas Kitzki, dem Geschäftsführer von Ikarus Tours, zu Quark Expeditions nach Toronto, um über gemeinsame Projekte zu diskutieren. Seit einem Jahr arbeiten wir mit Quark Expeditions zusammen, und das sehr erfolgreich. An einer der Sitzungen regte ich an, eine Eisbrecher-Expedition durch die Nordostpassage durchzuführen, weil ich wusste, dass die «Kapitan Khlebnikov» seit Jahren in Wladiwostok stationiert ist und nicht zum Einsatz kommt.

**Die liegt ungenutzt im Hafen?**

Bis vor etwa fünf Jahren hatte Quark Expeditions die «Kapitan Khlebnikov» regelmässig gechartert und mit dem Eisbrecher spektakuläre Fahrten unternommen. Doch dann gab die Fesco, also die Far East Shipping Company als Besitzerin des Schiffes bekannt, dass der Eisbrecher nicht mehr für touristische Fahrten zur Verfügung stehe. Die Company ging damals davon aus, dass sie das Schiff für die Erdölsuche in der Arktis zu höheren Preisen an Erdölfirmen vermieten könne. Das war aber bisher nicht der Fall, weil die Erdölsuche wegen geopolitischer und geofinanzieller Turbulenzen ins Stocken geraten ist. Seither liegt das Schiff ungenutzt im Hafen von Wladiwostok.

**Eigenartig, wo es doch Eisbrecher braucht, um den Frachtschiffen in der Nordostpassage den Weg freizumachen...**

Das stimmt, aber die «Kapitan Khlebnikov»

war schon immer in Wladiwostok stationiert und kam anfänglich nur am östlichen Ende der Nordostpassage zum Einsatz. Ab Mitte der neunziger Jahre wurde der Eisbrecher auch für touristische Reisen in die Arktis und die Antarktis eingesetzt. Unter anderem war auch eine Reisegruppe von PolarNEWS an Bord, als der Eisbrecher im November 2009 tagelang vor Snow Hill in der Antarktis im Eis gefangen war.

**Die Leute von Quark Expeditions nahmen Ihren Vorschlag gut auf?**

Sehr, es brach sogar regelrechte Begeisterung aus. Denn der Zufall wollte es, dass Petr Golikov, der ehemalige Kapitän der «Kapitan Khlebnikov», inzwischen bei Quark Expeditions angeheuert hatte. Umgehend wurde das «Unternehmen Nordostpassage» zur Chefsache erklärt: Petr Golikov wurde in seinem Urlaub in Florida zwecks weiterer Abklärungen kontaktiert, und innert weniger Stunden war klar, dass die «Kapitan Khlebnikov» tatsächlich zur Verfügung steht.

**Bis dahin war aber nur von der Nordostpassage die Rede. Die PolarNEWS-Reise geht jedoch viel weiter.**

In der Begeisterung über die Verfügbarkeit

des Schiffes wurde die Idee Nordostpassage schnell weitergesponnen zu einer kompletten Umrundung der Arktis in vier Etappen inklusive Nordwestpassage. Innert zweier Wochen stand bereits ein erster Routenplan, der dann bis Mitte Februar 2015 detailliert ausgearbeitet war.

**Zwei Monate für die Planung einer dermassen grossen Reise. Ist das überhaupt möglich?**

Quark Expeditions hatte bereits vor einigen Jahren gemeinsam mit der Fesco eine Reise mit dem Eisbrecher rund um die Arktis durchgeführt. Man hat also Erfahrung und konnte die alten Pläne aus der Schublade ziehen. Trotzdem sind zwei Monate Planung für so ein riesiges Unterfangen eine kurze Zeit.

**Nun steht die Reise, einmal um die Arktis, 73 Tage auf dem Eisbrecher. Ein echter Knüller...**

In der Tat! Man kann zwar die Reise auch als Ganzes buchen, aber eigentlich sind es vier einzelne Etappen: Start ist in Anadyr an der russischen Ostküste und von dort durch die Nordostpassage bis nach Longyearbyen auf Spitzbergen. Weiter geht die Reise nach Kangerlussuaq in Grönland, wobei geplant

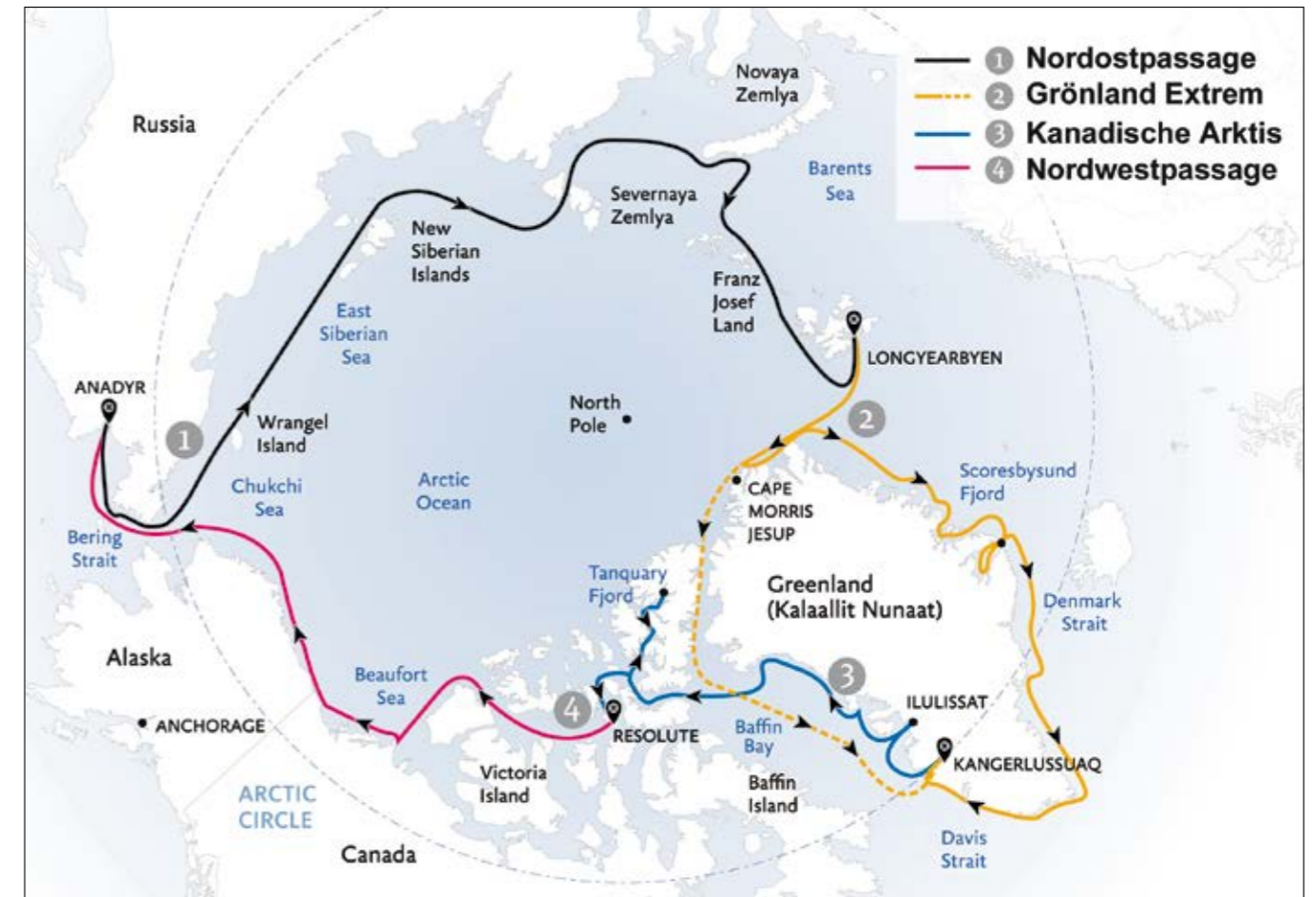
ist, Grönland im Norden zu umschiffen. Die dritte Etappe führt von Kangerlussuaq nach Resolute in der kanadischen Arktis, also ungefähr durch die Hälfte der Nordwestpassage. Die vierte Etappe schliesslich führt von Resolute zurück nach Anadyr.

**Ihre Gäste können also beispielsweise nur die Etappe von Anadyr nach Longyearbyen buchen?**

Ja, jede der vier Etappen ist einzeln zu haben. Von der geographischen Seite her betrachtet werden die Europäer eher die ersten zwei Etappen, die Nordostpassage und die Fahrt um Grönland, buchen. Gäste vom amerikanischen Kontinent bevorzugen vermutlich die zwei letzten Etappen durch die Nordwestpassage und weit hoch in die kanadische Arktis.

**Reden wir über Geld: Wie viel kostet die ganze Umrundung?**

Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Preise noch nicht definitiv. Es ist extrem schwierig, korrekte Preise festzulegen – wegen den Kursschwankungen von Dollar, Euro und Franken. Alleine die Aufhebung der Euro-Untergrenze hat die Reise um zehn Prozent verteuert. Der Preis für die ganze Umrundung wird ab etwa 78'000 Euro zu Buche



In vier Etappen um die Arktis: Details auf den Seiten 32/33, 38/39, 48 und 49.



Ein Rundflug mit dem schiffseigenen Helikopter ermöglicht eine atemberaubende Vogelperspektive auf das vereiste Meer.

schlagen. Nur die Nordostpassage wird um die 28'000 bis 50'000 Euro kosten, je nach Kabinenkategorie.

#### Das ist ganz schön viel Geld.

Wenn man alles auf einmal auf den Tisch legen muss – durchaus. Man kriegt dafür ja auch viel geboten.

#### Was denn alles?

Wir fahren ja nicht nach Ibiza. Man muss sich der Kosten bewusst sein: Eisbrecher sind im Unterhalt und Betrieb teurer als Kreuzfahrtschiffe, sie brauchen auch mehr Besatzung. Die «Kapitan Khlebnikov» führt zudem zwei Helikopter mit, was bedeutet, dass zusätzlich vier Heli-Piloten- und Heli-Unterhalts-Crews mit an Bord sind.

#### Letztes Jahr fuhr der Reiseveranstalter Hapag-Lloyd mit der «Hanseatik» als «erstem nicht-russischem Kreuzfahrtschiff» durch die Nordostpassage. Der Preis war deutlich unter Ihrem.

Das stimmt. Aber es gibt eben auch deutliche Unterschiede.

#### Nämlich?

Wir sind mit einem Eisbrecher unterwegs, und der ist wie gesagt viel teurer als ein Kreuzfahrtschiff.

#### Welche Vorteile bietet der Eisbrecher gegenüber dem Kreuzfahrtschiff?

Hapag-Lloyd verkündete damals, noch nie

sei ein Kreuzfahrtschiff so hoch in nördlichen Gewässern gefahren wie die «Hanseatik». Das stimmt. Aber das heisst auch, dass die «Hanseatik» im eisfreien Wasser weit weg von der vereisten Festlandküste und den ebenfalls vereisten Passagen zwischen Inseln war. Das Schiff kann ja kein Eis brechen. Folglich konnten die Passagiere an vielen Stellen gar nicht an Land gehen. Im Gegensatz zu unserem Vorhaben hat die «Hanseatik» Franz-Joseph-Land und Spitzbergen sogar ganz ausgelassen.

Ein weiterer grosser Unterschied ist die Anzahl Gäste. Wir haben auf der «Kapitan Khlebnikov» nur halb so viele Passagiere an Bord wie die «Hanseatik», maximal hundert. Da sind Anlandungen einfacher. Die Küstenlinien der russischen Arktis sind vielfach auch im Sommer vereist, da sind Anlandungen mit Zodiacs nicht möglich. Mit dem Eisbrecher und seinen Helikoptern ist das aber möglich. Und weil wir sichergehen wollen, dass es unterwegs auch viel Eis zu brechen gibt, starten wir unsere Reise bereits im Juli, sechs Wochen früher als letztes Jahr die «Hanseatik». Das wird gigantisch.

#### Insbesondere im Norden von Grönland wird die «Kapitan Khlebnikov» viel Eis zu brechen haben.

Ja, die Nares-Strasse, wie die Meerenge zwischen Grönland und der kanadischen Arktis heisst, ist stark vereist und wird deshalb von Handelsschiffen nie befahren. Kanadische und amerikanische Forschungseis-

brecher fahren hier höchst selten durch. Und mit Touristen hat es auch noch nie ein Eisbrecher geschafft. Beim letzten Versuch blieb die «Kapitan Khlebnikov» im Eis stecken und musste vom russischen Atomeisbrecher «Yamal» abgeschleppt werden. Ich vermute, Kapitän Petr Golikov hat da noch eine Rechnung offen...

Die Nares-Strasse ist auch navigationstechnisch sehr anspruchsvoll. Ich kann nicht garantieren, dass wir es schaffen werden, aber Petr wird es auf jeden Fall versuchen. Entscheidend sind die Eisverhältnisse vor Ort.

#### Das klingt alles sehr spannend. Aber warum nehmen Sie all die Mühe und Risiken auf sich?

Weil ich einerseits natürlich diese Reise selber machen möchte und immer wieder Neues entdecken will. Und weil wir andererseits als PolarNEWS/Ikarus Tours unseren Gästen auch Neues bieten wollen. PolarNEWS war schon der Drahtzieher der Expedition zur Wrangel-Insel 2008. Von 2010 bis 2012 haben wir gemeinsam mit Ikarus Tours auch die Eisbrecher-Expeditionen mit der «Kapitan Dranitsyn» nach Franz-Joseph-Land organisiert. Diese Reise wurde vorher fünf Jahre nicht mehr und wird erst wieder im Juli 2015 durchgeführt. Einige Expeditionen in die Arktis hätten ohne uns nicht durchgeführt werden können. Wir sind eben vom Pioniergeist getrieben! Dank unseren exzellenten Kontakten ist es uns möglich, solche spektakulären Reisen zu durchzuführen.

## 5 Fragen an den Kapitän



Kapitän Petr Golikov.

#### Welche Besonderheiten zeichnen die «Kapitan Khlebnikov» aus?

Der Eisbrecher ist so gebaut, dass das Eis nicht nur mit dem Bug gebrochen wird, sondern auch mit dem Heck. Dadurch kann er sehr dickes Eis brechen. Verschiedene zusätzliche Systeme ermöglichen es dem Schiff, sich selber aus dem Eis zu befreien, sollte es mal stecken bleiben.

#### Ist die bevorstehende Tour Ihre erste Arktis-Umrandung?

Insgesamt bin ich schon mehrfach um die Arktis gefahren, aber noch nie in einem Stück.

#### Was macht die Nordostpassage so besonders?

Landschaftlich kann man den östlichen Teil der Nordostpassage mit der kanadischen Arktis vergleichen, die westliche Hälfte eher mit der Küste Grönlands. Weil aber Russlands Ostküste im Gegensatz zur kanadischen Arktis kein Inselarchipel ist und quasi direkt an den arktischen Ozean grenzt, hat es in der Nordostpassage viel mehr Eis, und das ist darüber hinaus sehr viel dynamischer als dasjenige in Kanada. Die Long Strait und die Vilkitsky Straight sind deshalb überaus heikle Passagen.

#### Die Tour findet früh im Juli statt, wenn die Nordostpassage noch stark vereist ist. Macht das die Reise schwieriger?

Navigationstechnisch ganz bestimmt. Aber genau aus diesem Grund legen wir ja so früh ab. Zu dieser Jahreszeit ist die Tierwelt übrigens ganz besonders spannend, es sind viele Eisbären unterwegs.

#### Worauf freuen Sie sich am meisten?

Dass ich wieder «mein altes Schiff» fahren kann, auf dem ich schon früher jahrelang Kapitän war.

Petr Golikov wurde 1946 in Wladiwostok geboren. Er absolvierte die Far Eastern Marine Academy und diente sich bis zum Kapitän hoch. Seit 1980 kommandiert er Eisbrecher, viele Jahre davon die «Kapitan Khlebnikov». Seit 2004 lebt er in Toronto und steht für Quark Expeditions im Einsatz. Petr Golikov spricht Russisch, Englisch und fließend Japanisch, er ist verheiratet und hat einen Sohn aus erster Ehe.



Einsam: Forschungsstation auf den Neusibirischen Inseln.



Getümmel: Walrosse an der Küste von Vankarem, Tschukotka.