

# pole position

Mit dem stärksten Eisbrecher der Welt zum Nordpol – klingt verrückt, ist verrückt. In den Sommermonaten wird die 75.000 PS starke „50 Let Pobedy“ zum exklusiven Kreuzfahrtschiff und zerteilt den zweieinhalb Meter dicken Eispanzer des Nordpolarmeers so mühelos wie eine russische Babuschka ihren Erdbeerkuchen. Darüber staunen sogar die Eisbären!

Text und Fotos: **Dietmar Denger**

Die „50 Let Pobedy“ fährt direkt an die gewaltigen Gletscherabbrüche von Franz-Josef-Land heran, das macht kein anderes Schiff





75.000 PS schieben die nuklearbetriebene „50 Let Pobedy“ mit 40 Stundenkilometern durchs Eis. Bei Eisbärsichtung ist aber Schleichfahrt angesagt







Kap Tegetthoff, Franz-Josef-Land: Walrösser lieben es, besonders die extraschönen Einzelplätze „on the rocks“

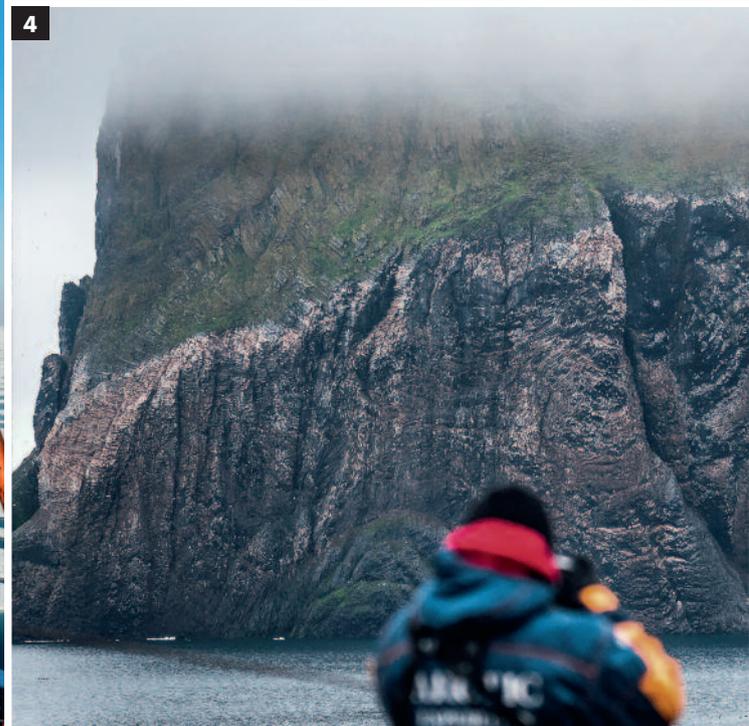




Die 159 Meter lange und 30 Meter breite „50 Let Pobedy“ kann bis zu fünf Meter dickes Eis durchbrechen – stark!



1 Champ Island: Schöne Ecken und (Gletscher-)Kanten  
2 Im Reisepreis von etwa 25.000 Euro sind auch drei Rundflüge mit dem bordeigenen Helikopter inklusive  
3 Am Nordpol: Antreten zum „Circle around the world“  
4 Rubini Rock: Vogel-Show auf Hooker Island  
5 Kapitän Dmitrij Lobusow manövriert das riesige Schiff wie in Zeitlupe an die Eiskante vor Champ Island heran





# B

Beim ersten Mal fühlt es sich noch etwas mulmig an: Die felsigen Inselküsten von Franz-Josef-Land sind gerade erst im Nebel verschwunden, da hält unser Schiff auf den ersten geschlossenen Eispanzer des Nordpolarmeers zu. Wie das Maul eines riesigen Monsters verschlingt der gigantische Bug-Wulst der „50 Let Pobedy“ die weiße Platte unter sich. Dann hebt ein Grollen an und der Schiffsrumpf vibriert von jenen irren Kräften, mit denen sich der 40 Zentimeter dicke Stahl durchs Eis rammt. Der Schiffskoloss setzt seine Fahrt davon unbeeindruckt fort – mit zwölf Knoten, was etwa 22 Stundenkilometern entspricht. Wie blau glänzende Wale schießen die tonnenschweren Schollen dann am Schiffsrumpf hervor, versinken kurze Zeit träge wieder im Wasser und beruhigen sich erst wieder in der breiten Fahrrinne weit hinter dem Schiff, wo eben noch festes Eis war. Ab jetzt fühlt sich diese Reise an wie ein beständiges Erdbeben – von der Eiskante aus

1 Beim „Russischen Abend“ im Bordrestaurant gehören natürlich Wodka und Kaviar dazu. Ansonsten ist die Küche international

die restlichen 650 Kilometer bis zum Nordpol und wieder zurück. Hat man sich erst an das Schütteln gewöhnt, dann taugt der größte Ice Crusher der Welt in Aktion sogar prima als Einschlafhilfe. „Man kann richtig süchtig danach werden“, schwärmt Expeditionsleiter Jan Bryde, der auf vielen Kreuzfahrtschiffen gearbeitet und auf diesem einzigartigen Schiff gewissermaßen seine Königsdisziplin für sich entdeckt hat: eine Expeditionskreuzfahrt zu managen auf einem richtig dicken Pott, der eigentlich nie Kreuzfahrtschiff sein sollte.

Die „50 Let Pobedy“ – übersetzt „50. Jahrestag des Sieges“ – ist wie die anderen Eisbrecher der staatlichen Gesellschaft Atomflot ein Arbeitsschiff mit dem Flair der Zeit, als die Sowjetunion gerade implodierte. 1989 wurde mit dem Bau begonnen, die politischen Wirren verzögerten aber die Fertigstellung. Zur ersten Fahrt brach man deshalb erst 2007 auf. Da war die UdSSR bereits Geschichte, Hammer und Sichel in den Offizierbüros sind aber geblieben, ebenso die alten Wählscheibentelefone. Und selbst Kapitän Dmitrij Lobusow passt irgendwie dazu, erinnert er doch mit seinem grauen Bart an Sean Connery in dessen Rolle als ernst dreinblickender sowjetischer U-Boot-Kapitän in „Jagd auf Roter Oktober“.

### RUSSLANDS STOLZ, IN STAHL GEGOSSEN

Im ewig langen Polarwinter hält der feuerrote Gigant die Schiffsrouten entlang der Nordostpassage frei und schiebt sich dank seiner nuklear erzeugten 75.000 PS dabei noch durch fünf Meter mächtige Eisbarrieren, als wären es Badeenten. Um auch im Sommer Geld zu verdienen und die Mannschaft in Arbeit zu halten, wird die „Pobedy“ seit einigen Jahren zum Kreuzfahrtschiff umfunktioniert. Dann chartern nacheinander zwei Veranstalter, darunter „Poseidon Expeditions“, den Koloss für 50.000 Euro am Tag und für einen einmaligen Törn: Kein anderes Passagierschiff hat den Nordpol als Reiseziel! Offiziere und große Teile der 138-köpfigen Mannschaft machen für diese Fahrten ihre Kabinen mit den schönen großen Fenstern frei für zahlungskräftige Passagiere aus aller Welt und ziehen in den riesigen Schiffsbauch. Auf unserer Reise sind 104 Passagiere aus 21 Nationen an Bord, darunter auch eine illustre Gästegruppe aus Russland: Models, TV-Sternchen, eine Opernsängerin und Ex-Judo-Olympionike Dmitri Nossov, dessen durchtrainierten Körper ein T-Shirt überspannt, das Präsident Putin in Uniform zeigt, dazu die Aufschrift „Russlands Armee“.

Der größte und stärkste Eisbrecher auf seiner Fahrt zum „Dach der Welt“ – denkt man sich die Erde als Globus in gewohnter Nord-Süd-Ausrichtung: Das passt hervorragend zum neuen russischen Selbstbewusstsein. „Auf das Schiff sind wir schon stolz bei



2



2 Sieben Tonnen –  
so viel wie sechs VW  
Golf – wiegt allein der  
mächtige Anker  
3 „Polar Plunge“ am  
Nordpol: Mutprobe  
bei minus 0,8 Grad  
Wassertemperatur  
4 Der magnetische  
Nordpol wandert, der  
geografische bleibt  
an Ort und Stelle

3



4



1



2



1 Kleines Zodiac, großer Eisberg: Immer wieder stehen Ausflüge mit dem Beiboot an, wie vor Champ Island im Archipel von Franz-Josef-Land  
2 Kleine Ruine, große Vergangenheit: Auf Hooker Island betrieben die Russen von 1929 bis 1959 ihre erste Polarstation. Übrig blieben davon die Hütten, ein Flugzeug-Skelett, Schneeraupen und ein riesiges Windrad



uns“, sagt Nossov, „eine Fahrt darauf ist für viele Russen ein echter Traum.“ Spätestens als die „Pobedy“ die Olympiafackel für Sotchi zum Nordpol brachte, den man in Russland ja für sich reklamiert, sei die Begeisterung groß gewesen. Seitdem kennt das Schiff in Russland jeder.

Wer maritime Superlative mag, ist auf diesem Törn ohnehin richtig. „Kein Mensch befindet sich auf dem Erdball nördlicher, wenn Sie ab jetzt ganz vorn am Bug stehen“, erklärt Jan Bryde beim ersten abendlichen Precap im ewigen Eis, das wie alle Vorträge an Bord auf Deutsch, Englisch und Russisch gehalten wird. Nördlich von Franz-Josef-Land, jenseits von 82 Grad nördlicher Breite, finden sich rund um den Pol weder Forschungsstationen, noch sind derzeit Forschungsexpeditionen unterwegs. Leben gibt es aber trotzdem. Und welches!

### EISBÄR AUF EISBERG

Es ist der dritte Morgen der Reise, als dort, wo sich die Eisflächen mit dem Dunst am Horizont zu verbinden scheinen, ein blau schimmernder Eisberg erscheint. Erst winzig klein, entpuppt sich der Klotz als wahrer Riese von der Größe unseres Schiffes. Unwirklich wie eine Burg, mitsamt Turm und einer weiß glänzenden Burgmauer. Darauf erscheint eine überaus hübsche Bewohnerin: „Eisbär auf Eisberg“, informiert Expeditionsleiter Jan Bryde über die Bordlautsprecher. Eine derart spektakuläre und schöne Kombination habe er auf seinen 21 Reisen in die Region noch nicht erlebt. „Ein Weibchen, etwa vier Jahre alt“, mutmaßt die Meeresbiologin und Lektorin Annette Bombosch über die tapsige Burgprinzessin,

die gelangweilt auf ihrer Aussichtsterrasse liegt, sich zwischendurch den Bauch kraut, dann kokett die Pfoten übereinanderschlägt und zum Eisbrecher hinüberschaut. Von ihrer Mama hat die Bärin offensichtlich früh gelernt, wer im Polarmeer das Sagen hat. So lässt sie sich auch nicht aus der Ruhe bringen, als Kapitän Lobusow unser Schiffsungetüm kaum spürbar immer näher an den Eisberg heranbringt.

Bei 50 Meter Entfernung schließlich stoppt er die Maschine. Die junge Bärin blickt uns erstaunt an, als würde sie sich wundern, dass wir uns derart nah herantrauen. Sie streckt sich, beschließt dann, sich die seltsamen Besucher aus dem Süden genauer anzuschauen. Träge steigt sie von ihrem driftenden Logenplatz herab, springt mühelos wie ein Känguru über die Eisschollen zu uns hinüber und steht schließlich unmittelbar unter der Reling. Die schwarze Nase in alle Richtungen haltend, schnuppert sie zu uns hinauf und tritt schließlich zurück, nachdem sie sich offensichtlich keinen Reim aus dieser Zusammenkunft machen kann. Besonders appetitlich scheinen wir jedenfalls nicht zu riechen.

Geschätzt 25.000 frei lebende Eisbären verteilen sich laut Biologin Bombosch in der Arktis, sehr viele davon leben auf und rund um Franz-Josef-Land. „In den Sommermonaten, wenn sich sogar am Pol noch freie Wasserstellen zum Jagen auftun, wandern einige aber sehr viel weiter in den Norden. Selbst unmittelbar am Nordpol wurden schon welche beobachtet.“

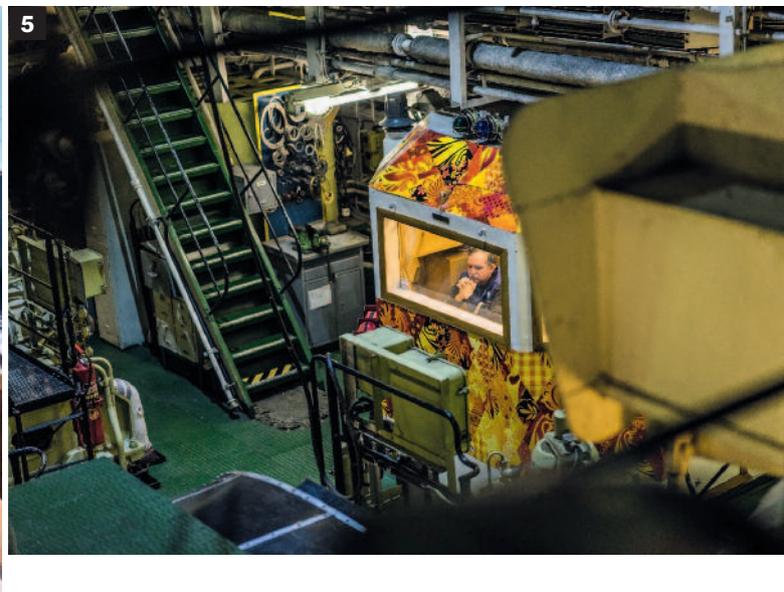
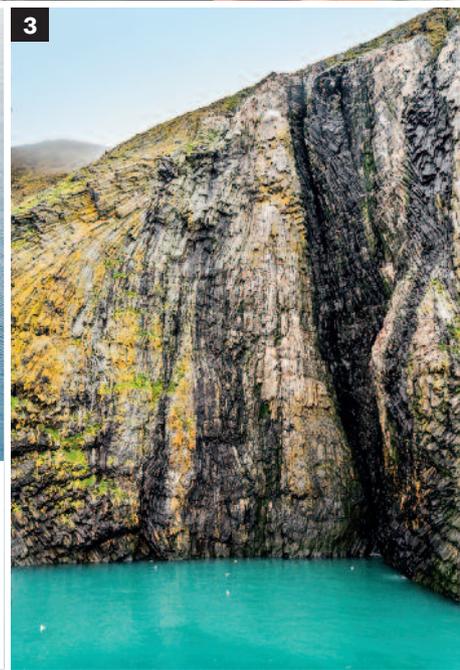
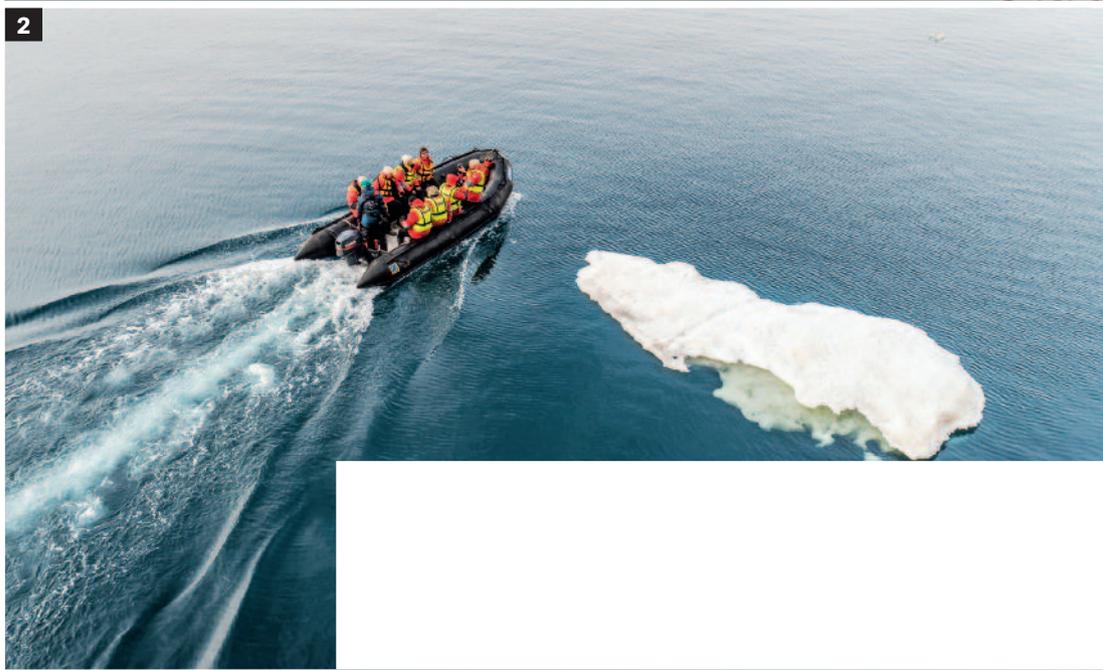


**3** Tikhaya-Bucht, Hooker Island: Erinnerungen an den Funkraum der ersten Polarstation  
**4** Markham Strait: Tschüss, Grönlandwal

### FELDFORSCHUNG AUF DER BRÜCKE

Mehr über die Tierwelt und das Eis erfährt man in Vorträgen der Wissenschaftler, die als Lektoren an Bord sind, den Törn aber auch zur Forschung nutzen. So werden von der Brücke aus täglich Verteilung und Größe der blau leuchtenden Schmelztümpel kartiert, die im Sommer die weiten Eisflächen wie Teiche einer Seenlandschaft tupfen und bis zu einen Meter tief ins Eis reichen. Ein Phänomen, das verstärkt in den vergangenen Jahren aufgetreten ist, so der Geologe Alex Cowan. „Deren Ausdehnung und durchschnittliche Tiefe nimmt eindeutig zu“, zugleich seien die Gewässer bis vor Kurzem nicht einmal in die Klimamodelle zur Erderwärmung einbezogen worden. „Dabei absorbieren die Wasserflächen viel mehr Sonnenlicht und tragen somit zur Erwärmung bei.“ An den täglichen Messungen und Schätzungen anhand von Vergleichskarten können die Passagiere dabei sein und somit zur Grundlagenforschung beitragen.

Ein anderer Schwerpunkt der Vorträge sind die Expeditionen der Arktis-Pioniere. Verlässlich und non-stop zum Nordpol getrieben von einem Atomreaktor,



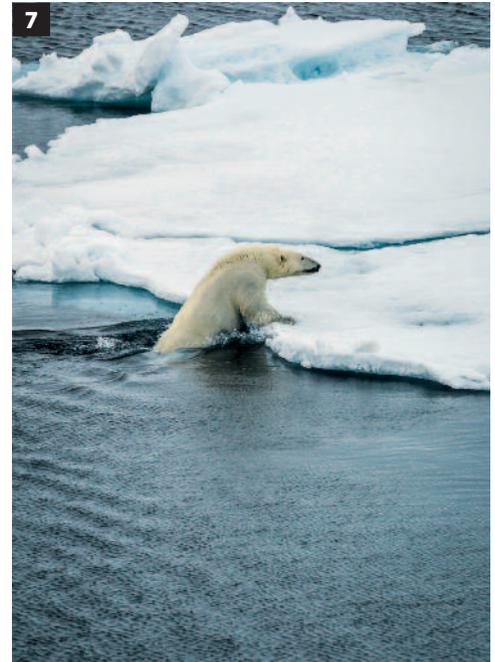
versorgt von einem Küchenteam auf dem Niveau eines guten Vier-Sterne-Hotels – derart komfortabel unterwegs ist es ein schaurig-surreales Vergnügen, sich hineinzusetzen in die Zeit, als der Pol als Reiseziel so ambitioniert erschien wie heute allenfalls der Mars. Als etwa die österreichisch-ungarische Expedition 1874 ein ganzes Jahr hilflos mit ihrem Segelschiff in der Eisdrift zubrachte, nebenbei Franz-Josef-Land entdeckte und wie durch ein Wunder der Eishölle entkam. In „Die Schrecken des Eises und der Finsternis“ erzählt Christoph Ransmayr die Schreckensfahrt der „Admiral Tegetthoff“ minutiös und packend nach. Eine herrliche Lektüre zur Mitternachtssonne. Und wenn das winterliche Presseis im Roman zur Polarnacht die Spanten und Masten brechen lässt, schaut man zur Entspannung aus dem Fenster, wo unser Atomeisbrecher brachial durchs Eis pflügt.

### BARBECUE AUF 90° 0' N

Bei strahlend blauem Himmel und 0,8 Grad Lufttemperatur erreichen wir am Morgen des fünften Tags den Nordpol. Die Ankunft wird feierlich inszeniert. Auf der Brücke zählt Bryde langsam die letzten Winkelminuten herunter. Bei 90 Grad nördlicher Breite knallen vorn auf dem Bow-Deck dann die Korken der Sektflaschen, wenig später lässt Kapitän Lobusow die beiden sieben Tonnen schweren Anker aufs bis zu zweieinhalb Meter dicke Eis ab. Wenn dabei nichts knarrt und knirscht, steht auch einer gefahrlosen Nordpol-Begehung für die Passagiere und einem Barbecue im Eis nichts im Weg. Wasser unterm Kiel am Pol übrigens: mehr als 4.200 Meter!

Das hätte man auch vermuten können: Am magischen Ziel sieht es nicht viel anders aus als in der Eiswüste die Tage zuvor. Schön und erschreckend ist aber, dass sich auch hier große, glasklare Schmelztümpel ins Eis gefressen haben. Bevor Geologe Cowan sich mit einigen Passagieren an die genaue Vermessung macht, lässt Bryde von allen Gästen einen Kreis um das ins Eis gepflanzte Schild „North 90° N Pole“ bilden, ruft zu einer Schweigeminute für den Frieden in der Welt auf und danach, als symbolische Reise um die Welt, zu einer Umkreisung des Pols Hand in Hand.

Bis zum Horizont Weite und Leere. Doch allein ist man selbst hier oben nicht immer. Bryde erinnert sich an eine der vergangenen Ankünfte am Pol, als bei genau 90 Grad Nord ein seltsames Rohr aus dem Eis schaute, das sich als Periskop eines U-Boots auf geheimer Fahrt entpuppte. „Auf Funkkontakt und die Frage, mit wem man es zu tun habe, reagierten sie eine Weile gar nicht“, erinnert sich Bryde, „um dann kurzsilbig zu antworten: ‚You can guess, who we are!‘“



**6 + 7** Franz-Josef-Land-Ausflügler werden von Nationalparkrangern mit Notbewaffnung gegen Eisbären begleitet – durchaus berechtigt

Weil die Inseln von Franz-Josef-Land sich auf der Hinfahrt hinter dichtem Nebel versteckten, der ein Anlanden unmöglich machte, nehmen wir den Archipel erst auf der Rückfahrt genauer in Augenschein. Ein zerklüftetes Labyrinth aus Inseln, zwischen denen teils gewaltige Eisberge driften, ins Wasser entlassen von Gletscherbrüchen riesiger Eisströme, die über die Inseln walzen. Auf Champ Island schauen wir uns riesige Steinkugeln an, geformt von einer seltenen Form der Kristallisierung, die wie moderne Plastiken in der steinigen Hinterlassenschaft eines Gletschers liegen. Weil die Wellen an Rudolf Island zu hoch sind für eine Anlandung im Gummiboot, starten wir zu Rundflügen mit dem bordeigenen Hubschrauber über den riesigen Inselgletscher und die einsame, verlassene meteorologische Station.

### UND NUN EIN SELFIE MIT EISBÄR

Bei Regen und stürmischem Wind setzen wir abends dann über nach Jackson Island, wo auf einem kargen Grasflecken unter schroffen Felswänden Fridtjof Nansen und sein Expeditionskollege 1895/96 in einem selbst gebauten Hüttchen überwinterten, von dem heute nur noch ein paar Bretter übrig sind. Sogar Felicity Aston findet es ungemütlich an diesem Abend. Die britische Meteorologin, die als Lektorin an Bord ist, durchquerte als erste Frau allein die Antarktis und hat vor den Leistungen der frühen Entdecker höchsten Respekt. Im kalten Regen hockt sie am Strand von Jackson Island, passt auf die Passagiere auf, die in ihren Gummistiefeln durchs Moos stolpern, und freut sich aufs Abendessen im warmen Restaurant: „Eine Höllenvorstellung, hier überwintern zu müssen. Und

1



2



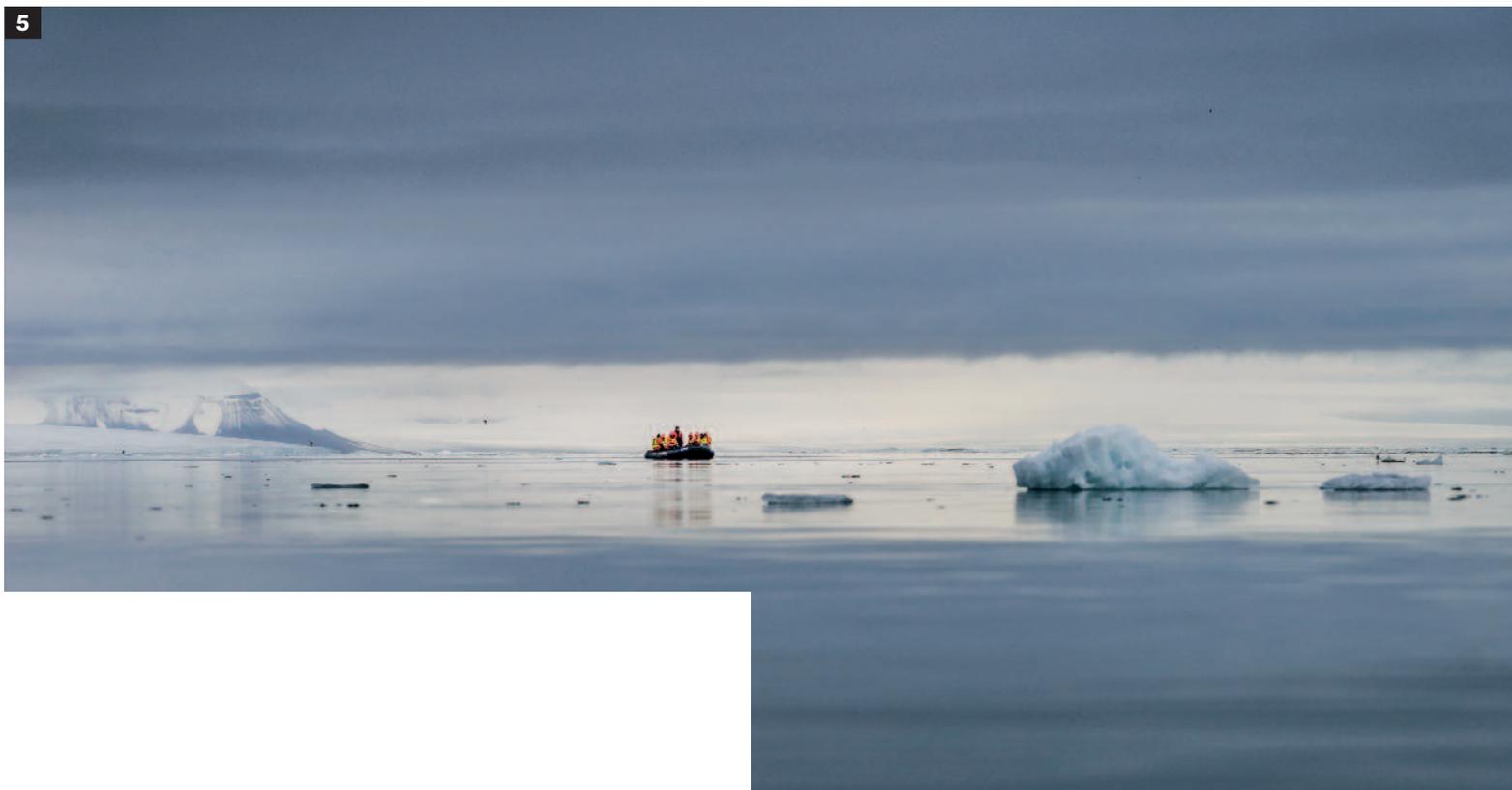
3



4



5





das mit der Ausrüstung und Kleidung von damals, bei Eisbär- und Robbenfleisch.“

Am nächsten Morgen machen wir fest in der Tikhaya-Bucht von Hooker Island und fahren vorher noch ganz dicht an den Rubini Rock heran, dessen unzählige Basaltsäulen in der senkrechten Wand den Felsen zum beliebtesten Brutplatz für Lummen und Möwen im ganzen Archipel machen. Gegenüber überwinterte Georgi Sedow 1913/14 während einer russischen Expedition, die den Nordpol erreichen wollte. Ein Gedenkkreuz erinnert daran. 1929 wurde hier die erste Polarstation eröffnet und nach Sedow benannt. 1959 wurde sie geschlossen und seitdem arbeiten sich die Polarstürme an den Ruinen der Holzhütten ab und erobert sich ein dicker Moostepich langsam das Terrain zurück. Der Nationalpark der russischen Arktis ist dabei, die historische Station als Freilichtmuseum wieder in ihrem Ursprungszustand zu errichten. Hier kommen wir auch einem Eisbären richtig nah. Viel gibt es in dem kargen Hüttchen der Nationalpark-Ranger nicht, darunter aber ein Eisbärkostüm aus flauschigem Plüsch. Das hat sich ein Ranger übergestreift und posiert geduldig für Abschiedsfotos.

### LENIN AUF DER „LENIN“, PUTIN AUF DER „POBEDY“

Vor dem Ablegen der „50 Let Pobedy“ im abgeschirmten Hochsicherheitshafen von Atomflot und nach der Rückkehr vom Nordpol-Törn steht eine Besichtigung von Murmansk an. In einem schmalen Streifen riesiger Plattenbauten erstreckt die Stadt sich über 15 Kilometer entlang der fjordähnlichen Kola-Bucht, die abgesehen von der hässlichen Bebauung eigentlich wunderschön ist. Zwei der Hauptsehenswürdigkei-

ten von Murmansk sind Mahnmale: Am Leuchtturm steht der geborgene Originalturm des Atom-U-Boots „Kursk“, dessen Untergang im Jahr 2000 alle 118 Besatzungsmitglieder das Leben kostete. Ganz in der Nähe erhebt sich am Alyosha-Monument die 36 Meter hohe Skulptur eines Soldaten, der eine ewige Flamme des Gedenkens an die Millionen Gefallenen des Zweiten Weltkriegs bewacht.

Faszinierendstes Highlight der Stadt ist aber der erste Atomeisbrecher der Sowjetunion, der heute als Museumsschiff im Hafen vor Anker liegt. Die elegant geschnittene „Lenin“, die in der Zeit von 1959 bis 1989 in der Arktis unterwegs war, erinnert nicht nur von außen an ein Luxus-Kreuzfahrtschiff. Innen, am Fuß des weiten Treppenaufgangs, den ein Bild von Lenin beherrscht, und zwischen dem edlen Holzinterieur fühlt man sich in die Periode der vornehmen Ozeanriesen zurückversetzt. In der Offiziersmesse mit dem Flair eines Tanzsaals ist der Namensgeber und erste Staatschef der Sowjetunion als opulente Marmorfigur verewigt.

Der aktuelle Präsident Russland kommt auf der „50 Let Pobedy“ dagegen derzeit noch ungewohnt bescheiden daher: Über der Kaffeekanne im Restaurant klebt ein Foto Putins, auf dem er einen flauschigen Hundewelpen im Arm hält. Wer weiß, vielleicht läuft ja bald die erste „Putin“ vom Stapel: Es heißt, es gebe Pläne, die Atomeisbrecher-Flotte auszubauen.

**6** „Nordpol-Triathlon“: Zigarre rauchen, Fahne schwenken, Selfie schießen  
**7** Hochkarätige Lektorin an Bord: Felicity Aston durchquerte die Antarktis 2012 zu Fuß



## INFO

### EINREISE

Russland verlangt ein Visum (60 Euro), das vor der Reise beantragt werden muss. Büros des VHS, des Visa Handling Service, gibt es in München, Berlin, Leipzig, Hamburg, Frankfurt a. M. und Bonn, [vhs-germany.com](http://vhs-germany.com)

### REISEN IN DIE ARKTIS

Passagierreisen per Schiff zum Nordpol sind nur mit der „50 Let Pobedy“ möglich. Im Sommer 2016 hat „Poseidon Expeditions“ ([poseidonexpeditions.com](http://poseidonexpeditions.com)) den weltstärksten Eisbrecher für drei Touren gechartert. Die 13-tägige Reise kostet mit Flug Helsinki-Murmansk und drei Helikopterflügen ab etwa 25.000 Euro pro Person in der Zweibettkabine. Kein Nordpol, aber viel günstiger: Poseidons Expeditionsschiff „Sea Spirit“ steuert Franz-Josef-Land und Spitzbergen auf der 14-tägigen „Expedition to the Russian High Arctic“ an, von Spitzbergen aus ab 7.295 Euro (ohne Flug). Auch andere Anbieter sind in der Region aktiv. Das 15-tägige „Abenteuer Franz-Josef-Land“ an Bord der „MS Sea Adventurer“ kostet bei Ikarus Tours ab 7.590 Euro, [ikarus.com](http://ikarus.com)