

28 Millimeter zwischen Eis und Luxus

Eigentlich wollte der Geophysiker Steffen Graupner im Sommer 2015 einen Blog von seiner Reise durch die Nordostpassage schreiben. Dies scheiterte jedoch am unzureichenden Satellitenempfang in der hohen Arktis. So teilt er nun in den nächsten Wochen im Blog seine Reiseeindrücke mit uns.

Von Ulrike Kern

Die Nordostpassage führt über 6500 Kilometer entlang der Nordküsten Europas und Asiens vom Atlantik in den Pazifik. Dieser legendäre Seeweg gehört zu den großen maritimen Entdeckungsgeschichten der Menschheit. Er gelang erstmals 1878/79 dem Schweden Adolf Erik Nordenskiöld. Die Eisbedingungen sind heute zwar einfacher als zu Nordenskiölds Zeiten, dafür machen die politischen Restriktionen in Putins Russland das Reisen umso komplizierter.

Im Spätsommer 2014 hatte der Jenenser Geophysiker, Bergsteiger, Expeditionsleiter und Reisejournalist Steffen Graupner die Gelegenheit, das erste westliche Expeditionsschiff durch die Nordostpassage als Wissenschaftler zu begleiten – von Osten nach Westen. Dabei gelangte die MS Hanseatic der Hamburger Kreuzfahrtreederei Hapag-Lloyd mit Steffen Graupner an Bord an den nördlichsten Breitengrad der Erde, den je ein Nicht-Eisbrecher erreichte: 85°40,7818' Nord. Bis zum Nordpol fehlten gerade einmal 480 Kilometer.

Im August und September 2015 schloss sich eine zweite Nordostpassage an – diesmal auf der MS Bremen und von West nach Ost. Wieder war Steffen Graupner als Wissenschaftler an Bord, um den mitreisenden Passagieren Land und Leute, Geologie und Ethnologie näher zu bringen.

Wie wurde man auf Sie als wissenschaftlicher Reisebegleiter aufmerksam, Herr Graupner?
Die Reise ergab sich aus meiner Arbeit für die Hapag-Lloyd, deren früherer Generaldirektor Albert Ballin übrigens 1891 als erster die Idee zu Vergnügungsreisen mit Passagierschiffen hatte und somit als „Erfinder“ der modernen Kreuzfahrt gilt. Vor einigen Jahren wollte die Reederei jüngere Zielgruppen ansprechen und nahm deshalb neue Expeditionsreisen ins Programm. Als Hapag-Lloyd 2011 erstmals zur Tschuktschen-Halbinsel in die russische Arktis aufbrach, suchte sie einen Begleiter, der Tschukotka kennt. Ich wurde gefragt, ob ich mir vorstellen könne, als Lektor auf die Reise mitzukommen. Und ob ich konnte! Ich habe sofort begeistert zugesagt.

Was ist Ihre Aufgabe an Bord?
Ich bin einer von fünf wissenschaftlichen Reisebegleitern und halte an Bord Vorträge für die 150 Reisegäste, begleite die Landgänge der Passagiere und erkläre ihnen, was sie dabei entdecken können. Und natürlich dolmetsche ich beim Kontakt mit Einheimischen. Wobei dieses Dolmetschen im doppelten Sinne zu verstehen ist. Zum einen sprachlich und zum anderen kulturell. Denn es treffen hier zwei Welten aufeinander: Vom Schiff kommen 150 westlich sozialisierte Menschen aus unserer extrem getakteten Zeit und perfekten Ordnung. An

Land treffen wir auf eine Gesellschaft, die vom postsowjetischen Niedergang und zugleich von einer Rückbesinnung auf die jahrtausendealte Subsistenz-Jagd geprägt ist und ein urzeitliches Verständnis von Zeit hat. Dabei Kulturvermittler zu sein, ist eine meiner spannenden Aufgaben.

Was ist das Besondere an der Nordostpassage?
Container-Reedereien träumen seit langem davon, den Seeweg vom Atlantik in den Pazifik zu verkürzen. Auf der herkömmlichen Route durchs Mittelmeer, den Suezkanal, das Rote Meer und am piratengeplagten Horn von Afrika vorbei, legt man von

Rotterdam bis Tokio 21 000 Kilometer zurück. Durch die Nordostpassage dagegen sind es bis Tokio nur noch 14 000 Kilometer. Die Reederei spart also 30 Prozent Treibstoff und Zeit und geht gleichzeitig den Piraten aus dem Weg. Dafür muss man sich mit manchmal schwierigen Eisbedingungen auseinandersetzen und mit nicht minder fordernden russischen Behörden. Für Expeditions-Kreuzfahrtschiffe liegt der Reiz einer Nordostpassage im Nachvollziehen eines legendären Seeweges, im Entdecken einer unberührten arktischen Natur, in der Begegnung mit Eisbär und Walross und schließlich in dem Besuch von

Eskimos und Tschuktschen.

Wie lange waren Sie unterwegs?
Von Murmansk auf europäischer Seite bis Prowidenija an der Beringstraße haben wir 30 Tage gebraucht. Wir hätten es auch in der halben Zeit geschafft, aber schließlich steht die Begegnung mit Land und Leuten im Mittelpunkt einer solchen Reise. So fährt das Schiff meist über Nacht und am Morgen suchen wir interessante Anlandestellen auf und verbringen dort den Tag. Die Reisegäste können in einem vorgegebenen Radius das Land entdecken oder lassen sich von uns Lektoren zu den span-

nendsten Orten führen. Der „Radius“ ist den allzeit präsenten Eisbären geschuldet – bewaffnete Eisbärenwächter und Lektoren stecken einen sicher überwachbaren Bereich ab. Oftmals sind wir auch mit den robusten Schlauchbooten unterwegs, fahren entlang der Eisberge oder an Walrosse oder Vogelkolonien heran.

Worin liegt die größte Gefahr? Ist es die Kälte?
Nein, im Sommer hat man um die null Grad. Die größte subjektive Gefahr für unsere Gäste sind wahrscheinlich die politischen Unwägbarkeiten, die auch ganz kurzfristig zum Entzug der schon erteilten Geneh-

migungen führen können und von uns allen tägliche Flexibilität verlangen. Objektive Gefahren gibt es wie zu Zeiten der Erstdurchfahrer – Eis, Stürme, lange Nebelperioden, flache Küstengewässer, Eisbären, die große Abgeschiedenheit. Hightech an Bord und die Erfahrung der Crew ermöglichen den verantwortungsvollen Umgang mit diesen Widrigkeiten.

Wie fühlt man sich da als verwöhnter Europäer?
Unser Schiff ist vollgepackt mit Technik. Ein 6600 PS starkes schwimmendes Luxushotel mit Sterneküche, und das inmitten der rauen Arktis. Einerseits genieße ich natürlich die-

ten westeuropäischen Expedition im bis dahin für Ausländer gesperrten Landesinneren Tschukotkas teilnehmen.
► 2009 Skitour auf dem Eis der tschuktschischen Beringstraße und 2010 Hundeschlittentour entlang der Küsten des Beringmeeres.
► Im Sommer 2014 begleitete er als Lektor die erste Nordostpassage eines westlichen Schiffes und 2015 auch die zweite touristische Nordostpassage.



Steffen Graupner an einer Geode auf der Champ Insel im arktischen Archipel des Franz-Josef-Landes.

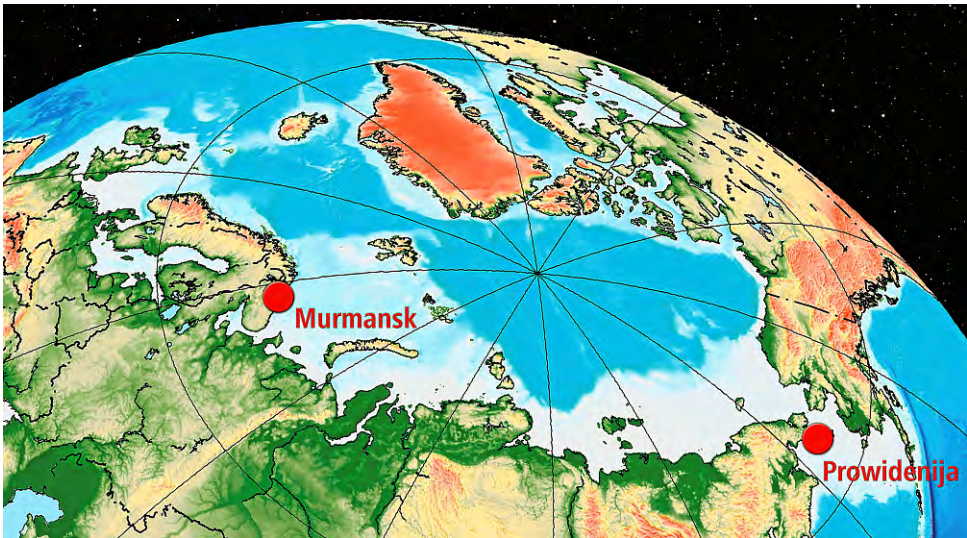
Fotos (3): Steffen Graupner



Steffen Graupner (hinten) fährt die Passagiere bei einem Ausflug mit dem Schlauchboot durch die eisige See.



Das Expeditionskreuzfahrtschiff MS Bremen durchquerte 2015 unter Kapitän Jörn Gottschalk diesen Seeweg als erstes nicht-russisches Passagierschiff von Westen nach Osten.



Biografisches von Steffen Graupner

- 1972 in Jena geboren
- Nach Abitur und Ausbildung zum Feinmechaniker studierte er in Jena und Leeds Physik, Geophysik, Meteorologie, Astrophysik und Geologie.
- Studienbegleitend entdeckte er das Hochgebirgsbergsteigen; als Vulkanologe forscht er heute über die aktiven Vulkane Südamerikas.
- Seit 1994 unternimmt er beruflich sowie privat zahlreiche Reisen nach

- Kamtschatka, Tschukotka, Zentralasien, Afghanistan, Südamerika, Indonesien, Ostafrika und immer wieder in die russische Arktis.
- Neben den Bergbesteigungen (Muztagh Ata: 7546m, Pik Lenin: 7134m, Aconcagua: 6959m, Ojos del Salado: 6893m, Kljutschewskaja Sopka: 4750m) bildet die fotojournalistische Auseinandersetzung mit Natur und Mensch einen wichtigen Schwerpunkt.
- 2008 konnte er an der ers-

ten westeuropäischen Expedition im bis dahin für Ausländer gesperrten Landesinneren Tschukotkas teilnehmen.
► 2009 Skitour auf dem Eis der tschuktschischen Beringstraße und 2010 Hundeschlittentour entlang der Küsten des Beringmeeres.
► Im Sommer 2014 begleitete er als Lektor die erste Nordostpassage eines westlichen Schiffes und 2015 auch die zweite touristische Nordostpassage.

se Annehmlichkeiten, die in so großem Kontrast stehen zu den Entbehrungen meiner eigenen Arktis- und Bergexpeditionen. Andererseits ist mir sehr bewusst, wie schnell kritische Situationen entstehen können. Sollte uns ein dichter Eisteppich einschließen, kann es leicht zwei Wochen dauern, bis der Eisbrecher da ist. Letztlich sind es nur 28 Millimeter Stahl, die mich vor einer lebensfeindlichen Umwelt schützen. Gerade einmal eine reichliche Daumendicke trennt mich vom eiskalten Arktischen Ozean. Dieses Gefühl der Ausgesetztheit teile ich ganz gewiss mit den Arktispionieren aus Nordenskiölds und Amundsens Zeit.