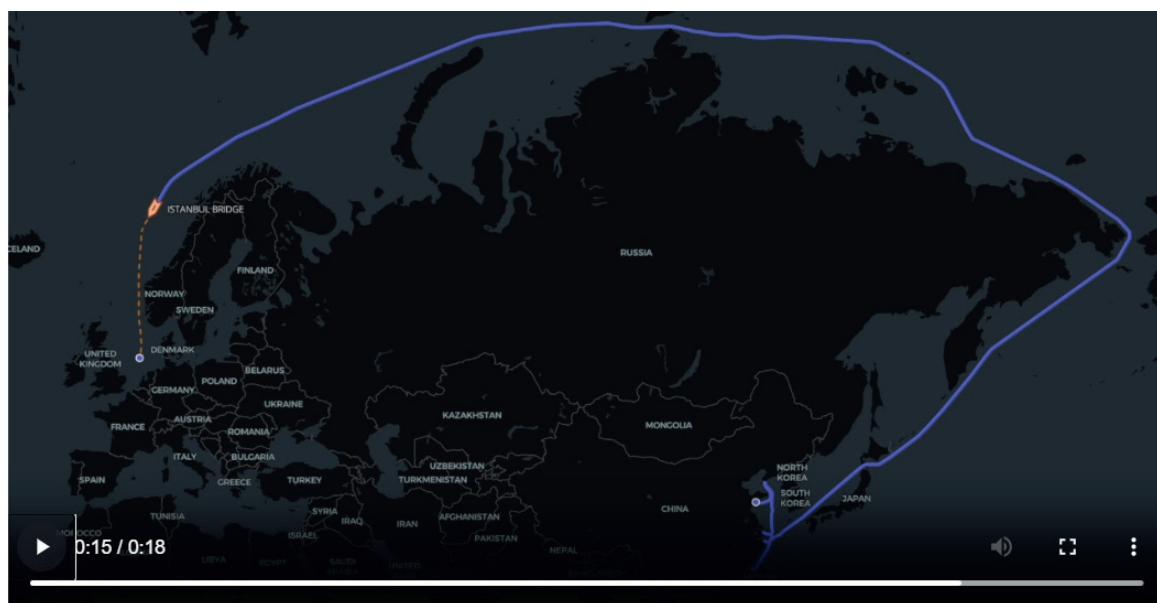


Die Route die das Containerschiff Istanbul Bridge durch die Arktis genommen hat. (Screenshot vom 28.11.2025: <<https://gcaptain.com/chinese-containership-istanbul-bridge-reaches-uk-via-arctic-route-in-record-20-days/>>)



Alfred Thayer Mahan und die Nordostpassage

Die chinesische 294 m lange „Istanbul Bridge“ traf am 13. Oktober nach 20-tägiger Seereise aus Ningbo Zhushan kommend im größten Containerhafen des Vereinigten Königreichs in Felixstowe ein. Diese Fahrt eines Panamax Frachters, also eines Schiffes, das gerade noch durch den Panamakanal passt, mit 4000 Containern an Bord auf der „Nordostpassage“ ist ein geopolitisches Ereignis, dass kaum überschätzt werden kann.

Autor: Dirk Pohlmann

Jahrgang 1959, studierte Publizistik, Philosophie und Jura, erwarb eine Berufspilotenlizenz, war Geschäftsführer der CargoLifter World GmbH und absolvierte eine Ausbildung als Projektmanager. Er produzierte als Drehbuchautor und Filmregisseur mehr als 20 Dokumentationen für arte, ZDF, und ARD, die darüberhinaus in mehr als 20 Ländern im TV ausgestrahlt wurden, etwa in den USA, Kanada, Russland und Australien. Er schreibt für zahlreiche Blogs und veröffentlicht im Videokanal „Das 3. Jahrtausend“ mit über 50.000 Abonnenten. Gemeinsam mit Jens Wernicke hat er gerade das Buch „Klimakatastrophe“ herausgegeben. Demnächst erscheint von ihm „Im Auftrag der Eliten: Der Fall Herrhausen und andere politische Morde“.



Wirklich? Klingt das angeblich welthistorische Ereignis nicht eher nach dem berühmten Sack Reis, der in China umgefallen ist? Warum soll diese Fahrt, sie ist ja nicht einmal die erste eines Frachters durch das nördliche Eismeer, so bedeutsam sein?

Die Begründung, warum die Seereise der Istanbul Bridge so wichtig ist, trifft in einem Land, das sich seit 1945 eigentlich überhaupt nicht mehr öffentlich mit Marinestrategie beschäftigt hat und in dem der Begriff Geostrategie fast synonym mit Verschwörungsmythos genutzt wird, bestenfalls auf hochgezogene Augenbrauen und Unglauben: Die Fahrt der Istanbul Bridge passt in das Erklärmodell von Alfred Thayer Mahan, dass er in seinem weltweit rezipiertem Buch „Der Einfluss der Seemacht auf die Weltgeschichte“ 1890 ausgebreitet hat.

Alfred Wer? Geht es Ihnen auch so? So ging es mir, als ich 2004 den ehemaligen Chefwissenschaftler des Special Projects Office der US Navy interviewte, John Piña Craven, einem Wissenschaftler und Offizier mit einer langen Reihe akademischer Abschlüsse in verschiedenen Bereichen, von Maschinenbau über Nuklearantriebe bis zum Seerecht. Craven hat mich sehr beeindruckt, er war offen, völlig unarrogant, geistig extrem beweglich und hatte einen Lebenslauf, der für mehrere James Bond Filme ausgereicht hätte. Das Thema des Interviews war Unterwasserspionage. Craven erläuterte mir den Wandel der sowjetischen Streitkräfte nach der Kubakrise, wie die Landmacht UdSSR sich auch zu einer Seemacht entwickelte. „Tja, da hatten die Sowjets dann endlich ihren Mahan genau durchgelesen...“ sagte er als Abschluss seiner mit wichtigen Informationen vollgepackten

Ausführungen. „OK, sagte ich, „Wer ist dieser Mahan?“ „Alfred Thayer Mahan – the Influence of Sea Power upon History, vielleicht sprechen sie in Deutschland seinen Namen anders aus? Sie kennen doch das Buch?“ Ich schüttelte den Kopf: „Ich kenne weder das Buch noch den Mann“. Craven guckte mich an, als ob ich ihm gerade erläutert hatte, dass ich jeden Morgen eine lebende Feuerqualle zum Frühstück verspeise. „Sie beschäftigen sich mit Marinegeschichte im Kalten Krieg und haben noch nie von Mahan gehört?“

Nun, ich beschäftigte mich damals mit U-Booten als Spionagewerkzeug und der schwedischen U-Boot-Affäre, sagte aber der Einfachheit halber: „Ja, genau“. Es gab eine kurze Pause, in der mich Craven interessiert musterte.

„Dann sollten sie das im eigenen Interesse nachholen, sich so schnell wie möglich mit Alfred Thayer Mahan zu beschäftigen. Sie wissen offenbar auch nicht, wie wichtig er für die deutsche Flottenpolitik unter dem deutschen Kaiser Wilhelm dem 2. war?“

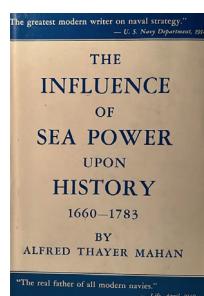
„Nein, darüber weiß ich auch nichts. Ich weiß, dass Deutschland vor dem 1. Weltkrieg eine wahnwitzige Aufrüstung seiner Marine betrieb, aber Mahan – nie gehört. Und ich bin sicher, dass die meisten Deutschen ihn nicht kennen.“

Craven reagierte keineswegs mit akademischer Arroganz, er war ehrlich verblüfft. Und ich war es auch, als ich mich mit Mahan zu beschäftigen begann. Sein Buch war eine Art Zentralheiligtum im deutschen Kaiserreich unter Wilhelm dem 2. nach der Amtszeit Bismarcks. Der Kaiser sorgte dafür, dass es auf jedem deutschen Kriegsschiff zu finden war, seine Admiralität machte Mahan und sein Buch mit großem Aufwand in der Bevölkerung über alle möglichen Heimatvereine populär. So wurden die Thesen des US Admirals und Marinestategen zum Ausgangspunkt der deutschen Flottenrüstung. Wilhelm der Zweite wollte das Buch auswendig lernen und außerdem sollte es auch jeder Marineoffizier auswendig können, zumindest den ersten Abschnitt.

Ich entdeckte das Buch sogar in der Bibliothek des Cecilienhofes, in der Mitte eines Bücherregals, in der englischen und deutschen Version nebeneinander. Im

Hohenzollern-Schloss Cecilienhof fand 1945 die Potsdamer Konferenz statt. Vorher war es Wohnort des Sohnes des ehemaligen Kaisers Kronprinz Wilhelm. Es war dort also sozusagen als Familienerbstück. Angeblich war Mahans Buch das Lieblingsbuch des Kaisers, er hat es mehrfach gelesen und durchgearbeitet, in seinem Memoiren „Ereignisse und Gestalten“ schrieb Wilhelm II.: „Das Buch Mahans war für mich eine Offenbarung.“ Und die fand gleich zu Beginn seiner Amtszeit statt, Wilhelm II. las Mahan im englischsprachigen Original bereits 1890, beim Erscheinen seines Hauptwerkes „The Influence of Sea Power upon History“ und dann später noch mehrmals die deutsche Übersetzung.

Die wichtigste These des Buches „Der Einfluss der Seemacht auf die Weltgeschichte“ ist wohl, dass es nie einen Hegemon gegeben hat, der nicht auch beherrschende Seemacht war. Die Mongolen unter Dschingis Khan scheiterten, trotzdem sie die größte Landmasse beherrschten, an der Eroberung Japans und Koreas, und ihr Reich zerfiel wieder. Die Athener wurden als Seemacht zur Großmacht. Spanien unter Karl dem V war zwar die größte Landmacht der Welt, aber trotz der Armada gelang es ihm nicht, die Seewege zu kontrollieren. Es gelang ihm nie, Europa zu beherrschen. Die einzigartige Royal Navy war der Grund für die 100jährige Weltherrschaft der Briten, die fehlenden Basen der französischen Marine der Grund für die Niederlage Napoleons, und weder das Osmanische Reich noch die Russen waren eine maritime Großmacht, die Russen verloren die Seeschlacht von Tsushima gegen Japan und wurden auch im Pazifik kein Hegemon.



The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783 von Alfred Thayer Mahan.
(Foto: <<https://revolvingbooks.com/products/the-influence-of-sea-power-upon-history-1660-1783-by-alfred-thayer-mahan>>)

Mahan war der Grund, warum Deutschland unter Kaiser Wilhelm dem Zweiten

versuchte, mit den Briten gleichzuziehen, aber es scheiterte, wie übrigens von Mahan vorhergesagt, an seiner geografischen Lage, die maritim von den Briten eingekesselt war, an dem Vorsprung der Briten bei der Flottenrüstung und der Zahl der Marinebasen, den es nie auch nur annähernd erreichen konnte sowie vor allem an der Reaktion Großbritanniens, dass sich nicht vom deutschen Flottenaufbau einschüchtern ließ, wie die deutschen Militärs hofften. Die Briten reagierten auf die deutsche Rüstung mit einem Rüstungswettlauf, den sie immer dominierten.

Auf den ersten Blick überraschend ist, dass Mahan die Ursache für eine starke militärische Seemacht in den Anforderungen einer Handelsflotte sieht:

„Der erste und offensichtlichste Eindruck, mit dem sich das Meer aus politischer und sozialer Sicht präsentiert, ist der einer großen Straße; oder besser eines weiten Feldes, über das Menschen in alle Richtungen reisen können, auf dem jedoch einige ausgetretene Pfade zeigen, dass wichtige Gründe sie dazu veranlasst haben, bestimmte Reiserouten anderen vorzuziehen... Diese Reisewege werden Handelsrouten genannt, und die Gründe, die sie bestimmt haben, sind in der Geschichte der Welt zu suchen.“...

„Die Schiffe, die auf diese Weise hin und her segeln, müssen sichere Häfen haben, in die sie zurückkehren können, und müssen, soweit möglich, während der gesamten Reise vom Schutz ihres Landes begleitet werden. Dieser Schutz muss in Kriegszeiten durch bewaffnete Schiffe gewährleistet werden. Die Notwendigkeit einer Marine im engeren Sinne ergibt sich daher aus der Existenz einer friedlichen Schifffahrt und verschwindet mit ihr, außer im Falle einer Nation, die aggressive Tendenzen hat und eine Marine lediglich als Teil des Militärs unterhält.“

Die Tatsache, dass Mahan in Deutschland mittlerweile in der Öffentlichkeit fast unbekannt ist, dass es nur eine stark gekürzte, antiquarische deutsche Übersetzung aus den 60er Jahren gibt und ansonsten Faksimile pdfs der deutschen Originalausgabe von 1889 spricht Bände über die deutsche Ignoranz in Sachen Geostrategie.

Dieses Unwissen ist für wichtige Akteure zielführend, zu deren dienstbaren Geistern transatlantisch vorgeglühte Deutsche gehören, die unter der Atlantikbrücke kampieren und auf einen Karriereschub aus der NATO oder EU hoffen, der sie für ihr Nordstream-Stockholm-Syndrom belohnt.

Mahans Buch ist aber weiter Pflichtlektüre in US-amerikanischen, britischen, chinesischen, indischen oder japanischen Militärakademien, auch wenn zentrale Thesen des Buches wie das Dogma der großen Schiffe und der Entscheidungsschlacht heute veraltet sind. Aber es ist hilfreich, wenn man die Bedeutung der Reise der „Istanbul Bridge“ analysieren will. Der chinesische Containerfrachter ist ein normales Schiff, das keine besondere Eisklasse hat, es ist nicht für Fahrten in zugefrorenen Gewässern zugelassen, sondern nur für den Winterbetrieb in der Ostsee mit lockeren Eis-schollen bis zu 50 cm Dicke.

Derzeit sind Reisen mit Schiffen dieser Kategorie von Mai bis Oktober auf der Nordostpassage möglich. In dieser Zeit ist sie eisfrei. Das Zeitfenster hat sich durch den Klimawandel, der in der Arktis besonders stark ist, in den letzten Jahrzehnten bereits vergrößert. Es wird immer größer. Bis 2050 soll es einen eisfreien Sommerbetrieb geben, ab etwa 2100 soll die Route auch von Frachtern niedriger Eisklassen ganzjährig befahren werden können. Aber die Russen setzen nicht auf den Klimawandel, sondern auf ihre mittlerweile 8 riesigen nuklear angetriebenen Eisbrecher, die Flaggschiffe einer Flotte von etwa 40 Eisbrechern. Die Atomeisbrecher sind stark genug, um 3 Meter Eis zu durchbrechen und begleiten die Frachtschiffe höherer Eisklassen. Sie können mehrere Jahre ohne Brennstoff aufzunehmen autonom fahren und sind wie ein Atom-U-Boot in ihrer Fahrtzeit nur durch die Lebensmittel für die Besatzung begrenzt. Russland baut außerdem seine Flotte an Frachtern aus, die auf diese Weise ganzjährig die Route befahren können, derzeit sind es etwa 30, bis 2030 sollen 88 neue Schiffe gebaut werden. Außerdem werden Häfen ausgebaut, Wetterüber-

wachung und weitere nautische Serviceangebote für Frachtschiffe verbessert. Russland und China haben großes Interesse an dieser neuen Hauptverkehrsader des Seehandels.

Die Nördliche Seeroute oder Nordostpassage ist etwa 40% schneller als die Transporte durch den Suezkanal, und 50% schneller als die Route um das Kap der Guten Hoffnung. Sie ist also deutlich billiger zu befahren als die anderen beiden wesentlichen Routen der Seeschiff-fahrt, die Europa mit China oder Indien, allgemein dem pazifischen Raum, verbin-den. Das verringert auch den CO2 Ausstoß auf diesen Routen um den gleichen Prozentsatz und erspart den Reedern die Gebühren des Suezkanals.

Aus kapitalistischer Sicht ist die Nordostpassage also ganz simpel ein gutes Geschäft. Aber aus geopolitischer Sicht des „Westens“ nutzt es den falschen Mächten. Also ist das Umweltargument in diesem Fall nicht so wichtig und wird in der Be-richterstattung der staatsnahen Medien vermieden, die es sonst bei wirklich jeder Gelegenheit verwenden.

Es gibt weitere Rahmenbedingungen, die für die Nutzung der Nordostpassage sprechen. So haben die Huthis mit wenigen Angriffen auf die Schifffahrt von und nach Israel im Roten Meer und im Golf von Aden als Vergeltung für den Genozid in Gaza eine immense Wirkung her-vorgerufen, über die ebenfalls aus durch-sichtigen Gründen wenig berichtet wird. Der israelische Hafen von Eilat am Ro-teten Meer ist dadurch pleite gegangen, die Versicherungsgebühren für Schiffe auf dieser Route steigen, Reedereien versu-chen Totalverluste zu vermeiden und wei-chen aus diesen Gründen auf die Rou-te um das Kap der Guten Hoffnung aus. Aber die ist deutlich länger und damit teurer.

Außerdem ist durch die längere Trans-portdauer das exakt ausbalancierte System der Containernutzung in – teure – Probleme geraten. Weil viele Container länger unterwegs sind, ist der Effekt der gleiche, als wenn es zu wenige gäbe. Kurz gesagt: Die globale Schifffahrt, mit der 80% (!) der weltweit gehandel-ten Güter transportiert werden, ist durch die Nadelstiche der Huthis relevant be-einträchtigt.

Der EU und deutschen Politik geht es im Zusammenhang mit weltweiten Han-del aber vor allem darum, die Rolle Chi-nas zu minimieren und „Russland zu ruinieren“, wie es die weltberühmte ehem-alige deutsche Außenministerin Anna-lena „The Brain“ Baerbock in vorausei-lendem Gehorsam gegenüber den USA definiert hat.

Dafür gibt es Zölle gegen China und im-mer neue Sanktionen gegen Russland, was den Westen international zuneh-mend isoliert.

Er beschleunigt damit seinen eigenen Niedergang und die Hinwendung des glo-balen Südens zum pragmatischen BRICS Verbund, der mittlerweile wie ein Refu-gium der Vernunft gegenüber der Rase-rei des untergehenden Westens wirkt, der selbst vor der Enteignung fremden Ka-pitals nicht mehr zurückschreckt, dem wirklich Heiligsten aller Heiligtümer im Kapitalismus.

Für China beschränkt man sich derzeit im Westen noch auf A2/AD, das bedeutet Anti Access und Area Denial, also Zu-gangsverhinderung für die Chinesen in ausgewählten Gebieten.

All das hat ganz andere Auswirkun-gen als geplant, die vielzitierte internatio-nale Gemeinschaft ist nicht mehr Besitz des Westens, gut drei Viertel der Welt und der komplette globale Süden haben sich von ihm abgewandt, aber das führt nicht zu einer Neuausrichtung der west-lichen Politik, schon gar nicht im voll-ständig souveränen Deutschland. Klei-ner Tipp zur Souveränität: Behaupten sie besser nichts anderes, wenn sie im bes-ten Deutschland aller Zeiten nicht morgens um 3 Uhr Besuch von der Polizei bekommen wollen.

Zur Zeit ruiniert sich vor allem der Westen selbst, weniger die USA, aber zum Beispiel Deutschland arbeitet an einem assistierten ökonomischen Su-izid, wobei die US Wirtschaftspolitik aus Eigeninteresse tatkräftig mithilft, den Industriestandort Deutschland ab-zuschaffen.

Wenn man die Theorie Alfred Thayer Mahans so ernst nimmt wie die Marine-akademien der USA, China und Großbri-

tannien, dann ist die Reise der Istanbul Bridge ein Hinweis auf einen sich immer deutlicher abzeichnenden neuen Konflikt zwischen Russland und China auf der einen Seite und den USA und ihren Vasallen auf der anderen Seite.

Mit der Nordostpassage entsteht ein neuer wichtiger Seeweg der Handelsschifffahrt, den Russland und China mit militärischen Mitteln sichern werden. China besitzt mittlerweile in absoluten Zahlen mehr Kriegsschiffe als die USA, die vor allem konkurrenzlos viele, nämlich 11 Flugzeugträger besitzen. China hat mittlerweile 3 und dabei wird es wohl bleiben. Flugzeugträger werden, ähnlich wie die Schlachtschiffe nach dem 2. Weltkrieg, zunehmend zu obsoleten Festungen der Marine, Burgen zur See, mächtig, aber veraltet und immer einfacher zu zerstören.

China fehlen nach der Lehre von Mahan vor allem die weltweiten Basen, ohne die eine Marine keine Wirkung entfalten kann. Die USA besitzen sie in einem Übermaß, es kann alle Konkurrenten deklassieren. Die USA haben international 73 Marinebasen, China 2.

Bereits jetzt zeichnet sich die Arktis als neues Schlachtfeld ab. Die USA organisieren ihr Militär neu, die Arktis erhält eine neue Bedeutung.

Das abgehörte Telefongespräch der deutschen Luftwaffenoffiziere, die Taurus Affäre, fand vor dem Besuch der Bundeswehr in Alaska und der Teilnahme an einem Manöver dort statt. Es war ein früher, klarer Hinweis auf die neue Entwicklung. (Free21 hat übrigens als erste deutsche Publikation ausführlich darüber berichtet!)

Es gibt eine neue Victoria Nuland in der US Administration für die Arktis. So wie Nuland den Ukrainekonflikt vorbereitete, wird die Stellvertretende Unterstaatssekretärin des Verteidigungsministeriums für Arktische Strategie, Iris A. Ferguson, den Großmachtkonflikt in der Arktis vorbereiten. Sie hat sich bereits dazu geäußert, dass China in der Arktis nichts zu suchen habe, es sei ja nicht einmal Anrainer. Da stellt sich die Frage, warum die US Marine mit ihrer Marine eigentlich die Straße von Malakka in Malaysia beherrscht, den „Erstickungspunkt“ (Choke Point) für den Seehandel zwischen Asien und Europa, über den 25% des weltweiten Seehandels läuft. Und was hat dort, im südchinesischen Meer, demnächst die NATO zu suchen, also das nordatlantische Verteidigungsbündnis inklusive Bundesmarine?

Iris A. Ferguson wird sich um die Beringstraße kümmern, den Choke Point, wo USA und Russland nur 180 km voneinander entfernt sind, oder auch nur 4 Kilometer, wenn man die Diomedes

Inseln nimmt, von denen Russland eine und die USA die andere besitzen.

Die Arktis und die nördliche Seeroute sind die nächsten Regionen, in denen der Großmachtkonflikt zwischen Russland, China und der NATO ausgetragen wird. Das wäre die Prophezeiung von Alfred Thayer Mahan. China und Russland werden ihre wichtige Verkehrsader schützen und der Westen wird sie angreifen wollen. Und dazu wird die US-NATO-Armee und das assoziierte EU-Kriegsministerium (wann wird Königin Ursula es zur Verteidigung „unserer Demokratie“ per SMS erschaffen?) auch die Bundeswehr nutzen. Stichwort: A2/DA

Damit sie nicht darauf kommen, um was es geht, ist es zielführend, wenn Sie Alfred Thayer Mahan nicht einmal namentlich kennen, geschweige denn seine Bücher, wobei ein Kapitel seines wichtigsten Buches eigentlich ausreicht. Und es ist zielführend, wenn dieses Thema nicht in den Medien diskutiert wird.

Wenn man nichts versteht, fährt es sich leichter in den Pazifik und in die Nordostpassage und der vorauselend staatsnahe öffentlich rechtliche Rundfunk macht sicher eine hübsche Reportage über das tolle, abenteuerliche und harte Seeleben eines sehr jungen weiblichen Besatzungsmitgliedes auf einem der Kriegsschiffe. Und er wird weiter das Thema Geostrategie vermeiden. Wahrscheinlich, weil es „zu kontrovers“ werden könnte, wenn Sie auf Ideen kommen.



USA und Russland sind bei den Diomede Inseln nur 3km voneinander entfernt. Die Beringstraße spielt eine wichtige Rolle im Großmachtkonflikt zwischen Russland und China auf der einen und der NATO bzw. der USA auf der anderen Seite. (Karte: <<https://www.freeworldmaps.net/island/diomede-islands/map.html>>)