

LE MONDE

diplomatie

Geraubte Schätze

Philippe Baqué über Frankreichs Kolonialismus und die aktuelle Debatte um die Restitution afrikanischer Kulturgüter
► **S. 10/11**

Ohne Väter

und Papiere: Mustafa Abu Shams über die während des Syrienkriegs geborenen Kinder ausländischer Kämpfer
► **S. 13**

Babels Rätsel

Sommerferien, ein Zettel am Schwarzen Brett und ein Junge, der kein Englisch kann: Eine Kurzgeschichte von Yan Lianke
► **S. 14**

Verbotene Zone

Christophe Trontin über Geschichte und Gegenwart der geheimen Forschungsstädte des sowjetischen Atomprogramms
► **S. 16/17**

Guyanas Internationalist

Am 13. Juni 1980 wurde Walter Rodney ermordet. Hélène Ferrarini auf den Spuren des unbequemen Historikers
► **S. 19**

Susanna Storch



Fassade XXIV, Medellín, 2019, Acryl auf Leinwand, 90 x 150 cm
(zur Künstlerin siehe Seite 3)

Raue See

Die Geopolitik des maritimen Welthandels

von Tom Stevenson

Is in unsere Tage markieren Kapitäne die Position ihres Schiffes, ob Containerriesen oder kleiner Frachter, mit Bleistift auf einer gedruckten Seekarte. Obwohl die allermeisten Schiffe mit einem satellitengestützten Navigationssystem ausgestattet sind, wird der Kurs auf der Kommandobrücke nach wie vor in die papierene Karte eingetragen, die detaillierte Informationen über Küstenlinien, Wassertiefen, Ankerplätze und Leuchtfeuer enthält.

Beim Thema Seefahrt fällt es immer noch schwer, nostalgische Gefühle zu unterdrücken und die Kinderbuchbilder von bärtigen Schippen am Steuerruder zu vergessen. Die Seemannssprache mit ihren vielen geheimnisvollen Begriffen ist für Laien kaum verständlich, und Reisen zur See bieten auch heute noch den anheimelnden Reiz des Vormodernen – im krassen Gegensatz zu den unwürdigen Bedingungen einer modernen Flugreise.

Dabei ist die heutige Handelsschiffahrt – mit ihren Großtankern, Containerriesen und Massengutfrachtern – alles andere als atavistisch. Die größten haben eine Länge von 400 Metern und mehr. Und die Zahl der „Megaschiffe“ mit einer Ladekapazität von mehr als 10 000 TEU (20-Fuß-Standardcontainern) hat in den letzten Jahren stark zugenommen.¹

Diese Riesenfrachter sind so groß, dass sie in vielen Häfen Nordamerikas nicht mehr anlegen können. Ihre wahrhaft „ozeanischen“ Dimensionen übersteigen die Vorstellungskraft der meisten Menschen, die ja eher Landratten sind. Und doch können selbst solche Megaschiffe bei rauer See Schlagseite bekommen. Insgesamt gehen jedes Jahr hunderte Container über Bord, und noch immer kentern oder sinken mehr Schiffe, als man denkt.

Die Handelsschiffahrt ist nicht nur ein unentbehrliches Vehikel der Globalisierung, sie bildet auch die internationale Arbeitsteilung einer globalisierten Weltwirtschaft ab. Dabei sind die Berufsgruppen, die an Bord arbeiten, häufig ethnisch homogen: Die Matrosen stammen fast immer aus dem globalen Süden, sehr viele von ihnen von den Philippinen. Die Offiziere dagegen rekrutieren sich aus den großen Handelsnationen; auf den Schiffen europäischer Reedereien zum Beispiel sind sie zumeist Europäer.

Die Klassengesellschaft an Bord zeigt sich schon daran, dass die Quartiere der Offiziere von denen der Mannschaften getrennt sind. Letztere bleiben auch viel länger ununterbrochen auf See. Ihre Arbeitsbedingungen waren schon immer hart, aber heute haben die meisten von ihnen wenigstens einen Internetzugang. In Zeiten der Pandemie ist dies allerdings nur ein schwacher Trost. Seit viele Handelsschiffe stillgelegt sind und der Flugverkehr stark eingeschränkt ist, warten 120 000 bis 150 000 Seeleute vergeblich auf Ablösung und eine Chance zur Heimfahrt.²

Immer mehr große Frachthäfen – insbesondere für Containerschiffe – gleichen ohnehin abgeschlossenen Quarantänazonen, die meist weit außerhalb der eigentlichen Hafenstädte liegen. Mit der Verbreitung der stark automatisierten Verladepiers wurde auch die traditionelle Kampfkraft der Dockarbeiter geschwächt, die früher dank ihrer starken Gewerkschaften höhere Löhne als die Schiffsbesatzungen erkämpfen konnten.

In der Seefrachtbranche dominieren nicht nur die Handelsriesen wie China, Japan oder Deutschland, sondern auch

► Fortsetzung auf Seite 8

Gletschersterben in Bolivien

von Cédric Gouverneur

An Gletschern lässt sich die Entwicklung des Erdklimas hervorragend erforschen. Weltweit gehen die Eisriesen zurück, doch in den tropischen Anden schmelzen sie besonders schnell. Das bringt die Landwirtschaft zunehmend in Schwierigkeiten. Und Großstädten wie La Paz geht das Trinkwasser aus.

Der Chacaltaya mit seinen zwei Gipfeln von 5395 und 5421 Metern Höhe liegt in der Cordillera Real, rund 30 Kilometer nördlich von La Paz. Von hier aus sind die bolivianische Verwaltungshauptstadt und das benachbarte El Alto als eine Ansammlung von zehntausenden kleinen roten Punkten zu sehen: die typischen unverputzten Ziegelhäuser.

Hundert Meter unterhalb des Gipfels endet die Serpentinestraße an einem kleinen Parkplatz hoch über dem Altiplano, dem Hochplateau der Anden. Die Fensterläden eines alten, dem Verfall preisgegebenen Gebäudes schlagen im Wind. Die Architektur lässt an eine Alpenhütte denken, denn das Haus wurde einst tatsächlich vom österreichischen Alpenverein errichtet. Heute erinnert es daran, dass am Chacaltaya bis 2009 das höchstgelegene Skigebiet der Welt in Betrieb war.

In den Sommermonaten von Dezember bis März erklimmen damals wohlhabende Gäste die Haarnadelkurven und trotzten dem „Sorocho“ (wie die Höhenkrankheit in den Anden ge-

nannt wird). Im Winter der südlichen Hemisphäre herrscht in Bolivien Trockenzeit, der Schnee fällt im Sommer während der Regenzeit. Oder vielmehr: Der Schnee fiel ...

„In den neunziger Jahren war hier ein 15 Meter dicker Gletscher“, sagt Edson Ramírez und deutet auf einen steinigen Hang, wo einige verbogene Metallstangen rosten – die Überreste eines Skilifts. Ramírez ist Hydrologe und Glaziologe am Institut für Wasserkunde und Hydraulik der Universität Mayor de San Andrés (Umsa) in La Paz.

Seit fast 30 Jahren beobachtet er die tropischen Gletscher der Anden. Der Wissenschaftler seufzt: „2003 hatte ich gewarnt, dass dieser 18 000 Jahre alte Gletscher bis 2015 verschwunden sein könnte. Ich war zu optimistisch. Das letzte Eis ist zwischen 2009 und 2011 geschmolzen.“ Von der Existenz des Gletschers zeugt heute nur noch der Name des Bergs. In der indigenen Aymara-Sprache bedeutet Chacaltaya „Eisbrücke“.

Am Chacaltaya gibt es kein Eis mehr

Nach einigen Stunden Fahrt durch die Cordillera Real stehen wir vor dem Gletscher an der Westflanke des 6088 Meter hohe Huayna Potosí. Wissenschaftlichen Berechnungen zufolge ist auch das Schicksal dieses majestätischen Eisriesen besiegelt. Schwarze Felsen umgeben ihn, werden von der Sonne aufgeheizt und beschleunigen sein Abschmelzen. „Das Eis verliert jedes Jahr 2 Meter an Dicke und zieht sich um 20 Meter zurück“, erläutert Edson Ramírez. „Unsere Berechnungen zeigen, dass die Gletscher in der Cordil-

lera Real seit 1980 37 Prozent ihrer Fläche eingebüßt haben. Und dabei sind Millionen Bolivianer vom Schmelzwasser der Gletscher abhängig.“

Ramírez und sein Kollege Francisco Rojas kontrollieren eine hydrometeorologische Station, die sie neben einer kleinen Farm am Rande des Gletschers eingerichtet haben, um Niederschlagsmenge, Temperatur, Windgeschwindigkeit zu messen. Um Geld zu sparen, hat Francisco Rojas sie selbst gebaut: „Mit einem 3-D-Drucker, Trichtern und Plastikrohren habe ich für insgesamt 25 000 Dollar 25 Geräte gebaut. So viel kostet sonst ein einziges, wenn man es im Handel kauft.“

Der Kleinbauer Guillermo Aruquipa, 73 Jahre, besitzt Lamas, Schafe und Kühe: „Als ich mich mit meiner Familie 1974 hier niedergelassen habe, reichte der Gletscher noch bis dorthin.“ Er zeigt auf eine Vertiefung weit unterhalb des heutigen Gletscherendes. „Und das Eis war blau! Nichts ist mehr wie früher.“ Die steigenden Temperaturen haben auch das Ökosystem verändert: „Hier vermehrt sich jetzt eine Raupenart, die es hier früher nicht gab. Meine Lamas fressen sie und werden krank davon.“

Der Bauer lädt seine Besucher zu einem Käse ein, und Edson Ramírez raunt uns zu: „Wir sind hier gern gesehene Gäste, solange wir genau erklären, was wir tun und warum wir es tun.“ In der Vergangenheit haben Bergbewohner häufig die wissenschaftliche Anlagen zerstört, weil sie misstrauisch gegenüber den „Eindringlingen“ aus der Stadt waren und kaum über deren Absichten informiert wurden.

► Fortsetzung auf Seite 4

ANZEIGE

PATENTE TÖTEN

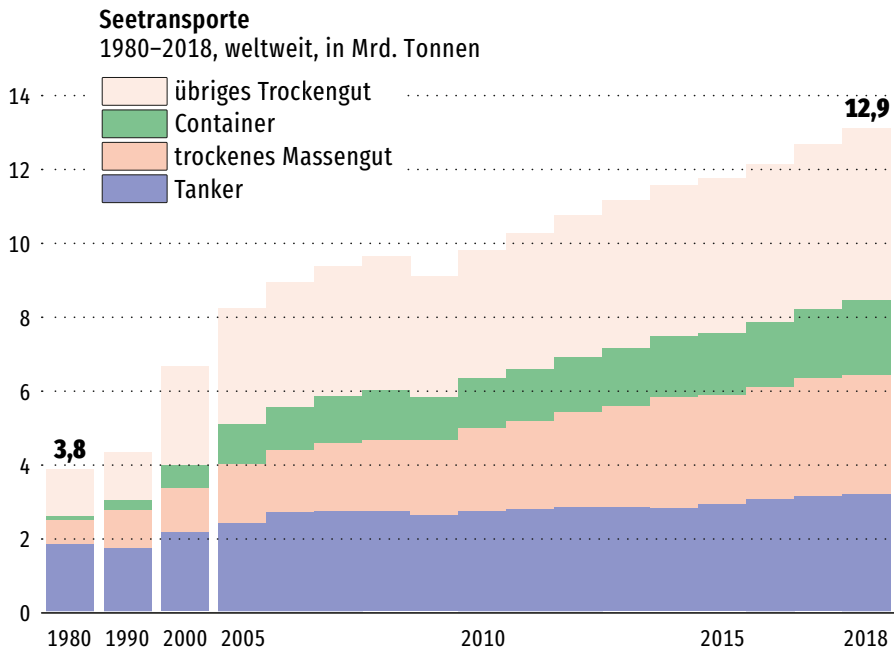
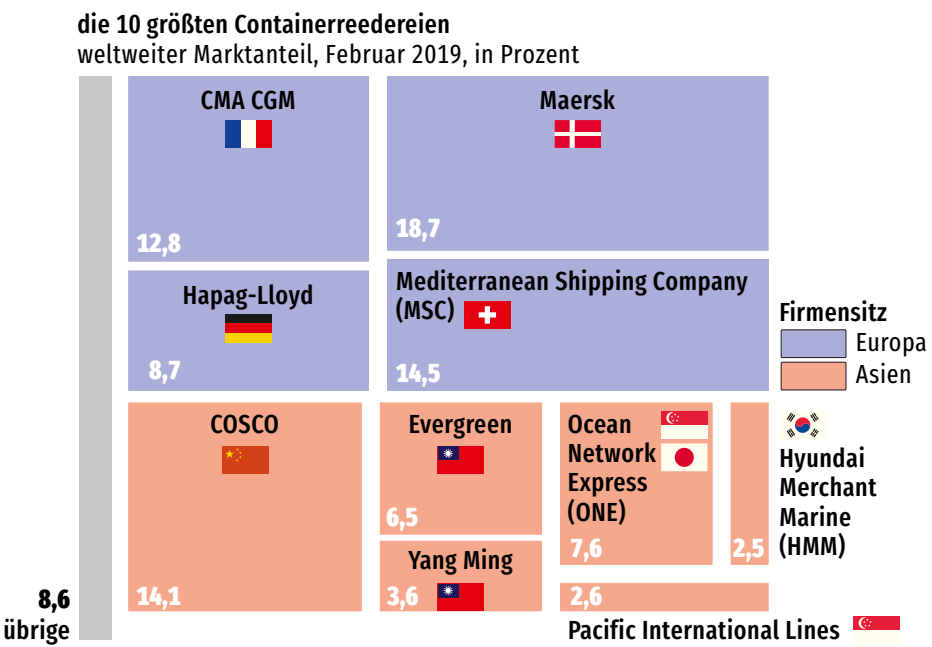
EIN CORONA-IMPFSTOFF UND LEBENSNOTWENDIGE MEDIKAMENTE

MÜSSEN ALLEN ZUGÄNGLICH SEIN – ÜBERALL

Solidarische Hilfe. Globale Gerechtigkeit.
medico.de

Beim Helfen helfen.
Spendenkonto medico international e.V.
IBAN DE21 5005 0201 0000 0018 00





Raue See

► Fortsetzung von Seite 1

traditionelle Schifffahrtsnationen wie Dänemark und Griechenland. Als größte Handelsflotte gilt – an der Tonnage gemessen – die griechische, von der allerdings nur 18 Prozent unter der blau-weißen Flagge fährt.³

Rund 90 Prozent des Welthandels wird auf dem Seeweg abgewickelt. Daran wird auch die Coronapandemie nichts ändern, obwohl das Volumen des Welthandels wegen der Unterbrechung der Produktionsketten stark schrumpfen wird: Die Welthandelsorganisation (WTO) rechnet für 2020 mit einem Rückgang des Welthandels um bis zu einem Drittel.

Dabei machen Fertigprodukte nur den kleineren Teil des Transportvolumens aus. Schon bei der Trockenfracht ist der Anteil von Schüttgut wie Kohle, Phosphat oder Getreide weit größer als der von Konsumgütern. Und 30 Prozent der gesamten Frachtmenge entfällt allein auf Rohöl.

Der Transport von Öl in großem Stil begann mit der Tankerflotte, die Marcus Samuel, der Shell-Gründer und Sohn eines Muschelhändlers, Ende des 19. Jahrhunderts aufbaute. Seit der Shell-Tanker „SS Murex“ 1892 erstmals den Suezkanal durchfuhr, wird der internationale Energiehandel hauptsächlich auf dem Seeweg abgewickelt. Wenn Rohöl als das „Blut“ der globalen Ökonomie gilt, kann man die Seeschifffahrt als ihr Kreislaufsystem bezeichnen.

Seit einigen Jahrzehnten wird ein weiterer Energieträger über die Weltmeere bewegt: Spezialtanker transportieren große Mengen von verflüssigtem Erdgas oder LNG (Liquefied Natural Gas) von den Hauptproduktionsstätten am Persischen Golf (insbesondere Katar), in Sibirien und im Südosten der USA zu LNG-Terminals in aller Welt. Japan war das erste Industrieland, das seit den 1960er Jahren auf den Import von Flüssiggas setzte. Auch heute gehen noch 80 Prozent der Exporte nach Ostasien (Japan, Südkorea, Taiwan).

Die LNG-Transporter, von denen es knapp 500 gibt, sind mit Isoliertanks ausgestattet, die für ihre flüssige Fracht eine Temperatur von minus 163 Grad Celsius garantieren. Allerdings ist das Transportvolumen der LNG-Flotte mit

dem der Öltankerflotte nicht zu vergleichen. Und der Verfall der Energiepreise im Gefolge der Coronakrise wird den Flüssiggashandel stark beeinträchtigen, zumal die Anbieter mit dem billigeren russischen Erdgas konkurrieren, das über Pipelines auf die europäischen Märkte gelangt.

Der internationale Seehandel ist ein System, das für die Weltwirtschaft so wichtig ist, dass man es nicht nur den privaten Reedereien überlässt. Die führenden Frachtschifffahrtlinien sind zwar profitorientierte Konzerne, aber sie werden – in unterschiedlichem Ausmaß – von einzelnen Staaten unterstützt und gelenkt. Das gilt insbesondere für die vier Giganten der Branche.

Die dänische Reederei Maersk, die italienische-schweizerische Mediterranean Shipping Company (MSC), die französische CMA CGM und die chinesische Cosco kontrollieren etwa die Hälfte des globalen Seehandels. Die drei europäischen Unternehmen verdanken ihre oligopolistische Stellung auch der Protektion durch ihre Regierungen. Sie beziehen alljährlich Milliarden von Euro an Subventionen sowohl von ihren „Mutterländern“ als auch von der EU. Cosco dagegen gehört direkt dem chinesischen Staat. Aber die Geschäfte der Großreedereien sind ohnehin auf Unterstützung durch ihre Regierungen angewiesen, weil diese ja die neuen Hafenanlagen planen und finanzieren.

Vier Reedereien kontrollieren die Hälfte des Seehandels

Der Begriff des Seehandels hat seine ganz eigene Geschichte. Im Mittellenglischen bezeichnete „trade“, das von Kaufleuten der Hanse aus dem Mittelniederdeutschen eingeführt wurde, den Kurs eines Schiffs oder – poetischer noch – eine ganze „Lebensweise“. Erst später erlangte das Wort die Bedeutung von länderübergreifendem Handelsaustausch. Aber genau dieser Begriffsinhalt ist heute überholt. In einer vom Finanzsektor dominierten Weltwirtschaft sind die meisten Operationen, die unter „Handel“ laufen, nicht mehr kooperative Tauschgeschäfte über Staatsgrenzen hinweg, sondern lediglich der Vollzug internationaler Kapitalbewegungen. Nach Schätzungen

der OECD und der Unctad bestehen heute 70 bis 80 Prozent des „Welthandels“ aus Transfers, die sich innerhalb transnationaler Konzerne abspielen.

Für diese weltweit operierenden Unternehmen hat der Seetransport einen großen Vorteil: Viele der Umweltauflagen, denen der Bahn- und Straßenverkehr unterliegt, gelten für ihn nicht. In jüngster Zeit gibt es zwar Bestrebungen, die Umweltbelastungen durch Schiffe genauer zu erfassen, größere Einschränkungen wurden aber bisher nicht beschlossen. Schiffsmotoren laufen heute überwiegend mit Schweröl (Heavy Fuel Oil, HFO), das aus den Rückständen von Raffinerien gewonnen wird. Zwar gilt für diesen Kraftstoff seit dem 1. Januar 2020 ein strengerer Schwefelgrenzwert von 0,5 statt wie bisher 3,5 Prozent.⁴ Doch der Ausstoß von CO₂ und Stickoxiden, mit dem die Schifffahrt ganz erheblich zum weltweiten Klimawandel beiträgt, unterliegt nach wie vor keinerlei Beschränkungen.⁵

Die internationale Schifffahrt, die einen Großteil des Welthandels abwickelt, beruht auf einem Geflecht strategischer Allianzen zwischen transnational operierenden Großreedereien, Hafengesellschaften und einzelnen Staaten. Wie dicht diese drei Bereiche verflochten sind, hat Laleh Khalili in ihrem gerade erschienenen Buch „Sineews of War and Trade“ am Beispiel der Arabischen Halbinsel aufgezeigt.⁶

Auch für die Infrastruktur der globalen Kommunikation sind solche Allianzen von entscheidender Bedeutung. So beruht das Internet, das oft als Beispiel für die innovative Kraft von Privatunternehmen angeführt wird, zu einem Großteil auf einem staatlich subventionierten Netz von Seekabeln (die deshalb von den britischen und US-Geheimdiensten leicht angezapft werden können).

Diese neuen Glasfaserkabel sind auf denselben Routen verlegt wie die ersten Telegrafenkabel im 19. Jahrhundert, die sich wiederum an die Routen der imperialen Schifffahrt hielten. So verlaufen die Seekabel, die Europa und die beiden Amerikas mit Indien und dem Fernen Osten verbinden, über arabische und iranische Häfen am Golf.

Die Seefahrtsrouten werden wiederum durch die geologischen For-

mationen der Ozeane bestimmt, aber auch durch politische und praktische Entscheidungen staatlicher Akteure. Neun der zehn umschlagsstärksten Handelshäfen liegen in Ostasien und haben maßgeblich zum dortigen Wirtschaftsboom beigetragen. An zehnter Stelle folgt der Dschabal-Ali-Hafen in Dubai. Alle arabischen Golfmonarchien – von den Vereinigten Arabischen Emiraten über Saudi-Arabien bis Oman – haben Tiefwasserhäfen, von denen aus die fossilen Brennstoffe der Region exportiert werden.

All die gigantischen Lastkräne, Verladebrücken und Portalstapler, die an der Golfküste gen Himmel ragen, wirken in dieser Wüstenlandschaft wie Apparaturen von Außerirdischen. Die wirtschaftliche Entwicklung der Golfregion wird zwar häufig überschätzt, aufgrund ihrer geografischen Lage, ihrer Ölvorkommen und ihrer Tankerterminals ist sie aber weiterhin von enormer geopolitischer Bedeutung.

Die US-Marine überwacht die wichtigsten Meerengen

Wenn man eine aktuelle Karte der globalen Machtstrukturen zeichnen wollte, müsste man nicht die übliche Mercator-Projektion der Erde, sondern die OpenSeaMap zugrunde legen. Die im Internet frei zugängliche Seekarte, die laufend in Echtzeit aktualisiert wird, bietet – neben den hydrografischen Daten – unverzichtbare Informationen etwa über Wetterlagen und Gezeiten. Die Grenzlinien zwischen den Küstenmeeren – also den Hoheits- oder Territorialgewässern der einzelnen Länder – und den internationalen Gewässern verdichten sich in Meeresregionen mit vielen Anrainerstaaten (wie im Persischen Golf) zu einem verwirrenden Geflecht.

Die OpenSeaMap verzeichnet auch die Positionen von tausenden Containerschiffen, Öltankern und Kriegsschiffen, die auf den Ozeanen unterwegs sind. Die roten, blauen und grünen Punkte bewegen sich ameisengleich entlang bestimmter Linien, die das Netz der Hauptschifffahrtsstraßen bilden.

Die wichtigste dieser internationalen Routen ist die, auf der das Öl vom Persischen Golf nach China gelangt.

Der Nahe Osten wird häufig als sicherheitspolitische „Problemzone“ oder als Schlachtfeld im „Kampf gegen den Terrorismus“ bezeichnet. Doch hinter solchen Klischees bleibt das aus Sicht der Kapital- und Machtinteressen entscheidende Faktum verborgen: die Kontrolle über die Produktion und Verschiffung von Öl und Gas.

Die Industrialisierung Chinas beruht bekanntlich auf dem Import von Rohstoffen. Zum Beispiel absorbiert das Land zwei Drittel der globalen Eisenerzexporte (die größtenteils aus Australien und Brasilien stammen). Und wie Japan und Südkorea ist auch China auf das Öl aus der Golfregion angewiesen. Insofern wäre es nur logisch, wenn die Handelsroute zwischen dem Persischen Golf und Ostasien von den Golfstaaten oder von China kontrolliert würde. Tatsächlich aber wird diese Kontrolle von Washington ausgeübt. Die USA unterhalten am Golf nicht nur ein ganzes System von Militärbasen, das ihre Vormacht absichert, sie bewachen auch die wichtigsten Seerouten Richtung Osten.⁷

Die Kontrolle der Seewege obliegt der US-Kriegsmarine, von deren sechs Flottenverbänden nur drei an den Küsten der USA selbst stationiert sind. Die drei anderen haben ihre Basis in den für Washington wichtigsten Weltregionen: in Europa, in Ostasien und am Persischen Golf.

Was eine Seemacht ausmacht, ist ihre Präsenz an den Meerengen, den Flaschenhälsen der Hauptschiffsrouten: Die Straße von Gibraltar und der Suezkanal, die das Mittelmeer, den Atlantik und den Indischen Ozean miteinander verbinden; die Straße von Malakka zwischen Sumatra und der Malaiischen Halbinsel als Verbindung zwischen dem Indischen Ozean, dem Südchinesischen Meer und dem Pazifik; und die Straße von Hormus am Ausgang des Persischen Golfs, durch die ein Viertel der globalen Ölexporte transportiert wird. Die US-Marine ist in der Lage, alle drei Flaschenhälse zu kontrollieren: Die 5. US-Flotte ist in Bahrain stationiert, die 6. hat ihr Hauptquartier in Neapel und die 7. in Yokosuka am Ausgang der Bucht von Tokio.⁸

Man darf die Marineeinheiten zwar nicht isoliert betrachten, denn ihre Ef-

ANZEIGE

Krieg und Mythos

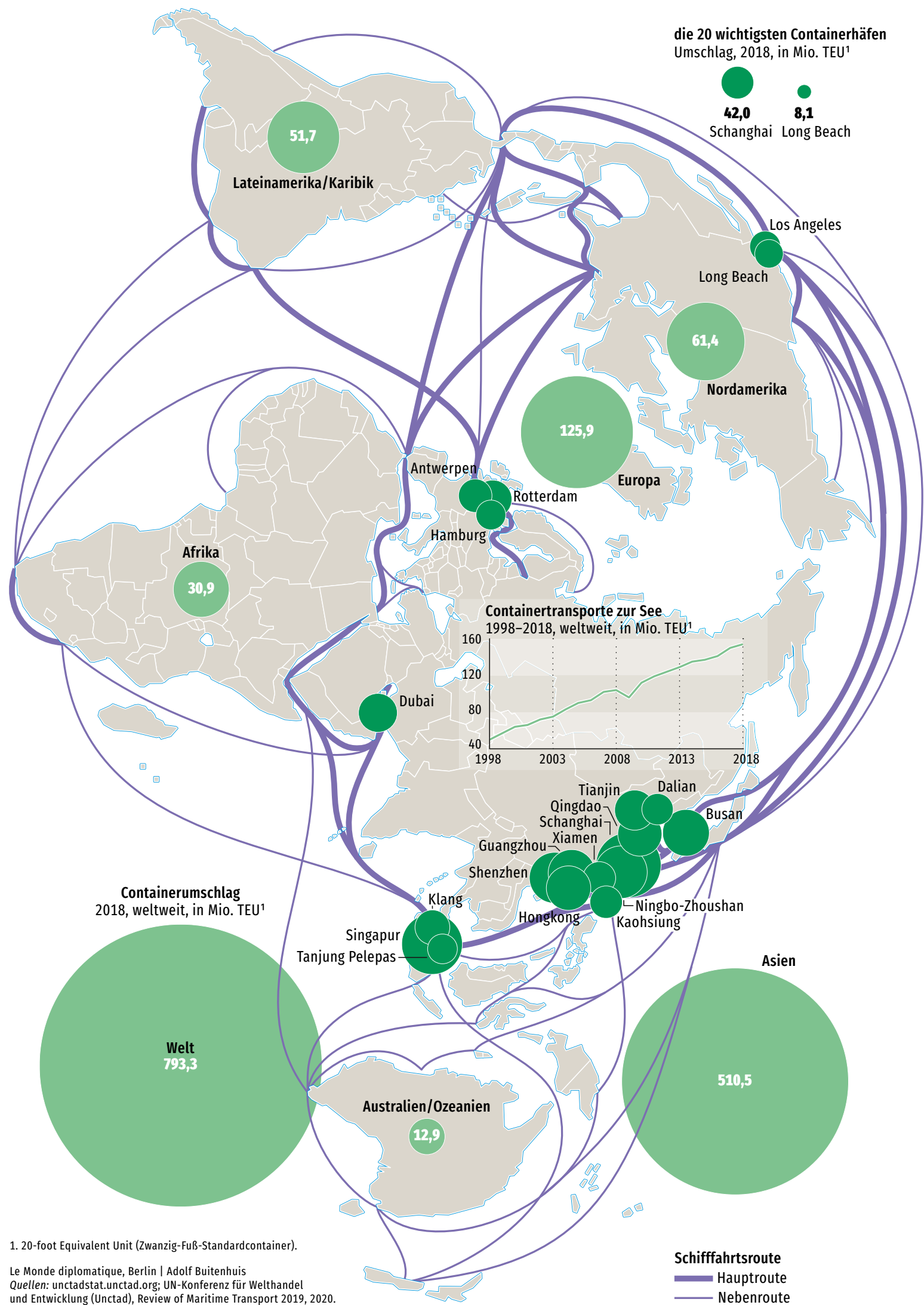
Hier gratis testen: www.zeit.de/zg-gratis ☎ 040/42 23 70 70*

*Bitte die Bestellnummer 1951906 angeben. Anbieter: Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG, Buceriusstraße, Hamburg

ZEIT Geschichte
1870|71

NEU
AM KIOSK ODER
GRATIS TESTEN

ZEIT Geschichte



system und eben auch den Seehandel. Die USA haben also auf absehbare Zeit auch die Fähigkeit, die chinesischen Häfen zu blockieren.¹¹

Die Diskussionen über Geopolitik werden viel zu oft mit allen möglichen zweifelhaften Metaphern geführt, zu denen „die internationale Gemeinschaft“ gehört oder auch „der globale Freihandel“. Ein Begriff wie „die liberale internationale Ordnung“ ergibt nur Sinn, wenn man ihn als Synonym für die US-amerikanischen Macht- und Kapitalinteressen liest. Analysiert man die Wirkungsweise eines internationalen Systems wie des Seehandels, wird man eine andere Welt entdecken. Nämlich harte Realitäten wie die Kontrolle der Seewege, Allianzen zwischen oligopolistischen Unternehmen und nationalen Regierungen, quasi koloniale militärische Abhängigkeiten und imperiale Überwachungstechniken.

¹ 2018 entfielen auf diese Megaschiffe bereits 31 Prozent des Volumens der globalen Containertransporte. Siehe: „Re-evaluating the risk of mega ships“, Lockton Companies, 27. Juni 2019. Das bisher größte Megaschiff (mit knapp 24 000 TEU) wurde 2020 in Dienst gestellt.

² Von den weltweit 1,2 Millionen Seeleuten auf den 55 000 Handelsschiffen arbeiten etwa 200 000 nach einem Rotationssystem, das durch Corona lahmgelegt wurde. Siehe Dirk Kaufmann, „Wegen Corona: Seeleute weltweit in Zwangsquarantäne“, Deutsche Welle, 10. Juli 2020.

³ Zählt man nur die Tonnage, die unter griechischer Flagge fährt, liegt die Handelsflotte des Landes weltweit nur an 8. Stelle. 2019 gab es 4536 Frachtschiffe in griechischem Besitz, aber nur 670 unter griechischer Flagge; siehe „Review of Maritime Transport 2019“, Unctad.

⁴ Einige Reedereien, die nicht das teurere schwefelreduzierte Schweröl kaufen wollen, behelfen sich mit Entschwefelungsanlagen an Bord. Einige dieser sogenannten Scrubber funktionieren allerdings so, dass der herausgefilterte Schwefel ins Meer entsorgt wird.

⁵ Schiffe produzieren heute etwa 3 Prozent der von Menschen erzeugten CO₂-Mengen und 15 Prozent der Stickoxide.

⁶ Laleh Khalil, „Sinews of War and Trade: Shipping and Capitalism in the Arabian Peninsula“, London/New York (Verso Books) 2020.

⁷ Siehe Tom Stevenson, „Es ging nie nur ums Öl“, LMD, Juli 2019.

⁸ Die US-Flotten sind nicht durchgängig nummeriert. Derzeit gibt es keine 1. Flotte.

⁹ Siehe die Studie des Office of Naval Intelligence, „The PLA Navy: New Capabilities and Missions for the 21st Century“, 2015; und die Studie der Defence Intelligence Agency (DIA) „China Military Power“, 2019.

¹⁰ Der eine ist ein umgerüsteter sowjetischer Flugzeugträger, der andere die Kopie eines älteren sowjetischen Modells.

¹¹ Als Reaktion auf das umstrittene chinesische Sicherheitsgesetz für Hongkong erklärte die Trump-Regierung am 14. Juli die Vorzugsbehandlung Hongkongs durch die USA für beendet. Das wird sich auch auf den Hongkonger Hafen auswirken (derzeit der siebtgrößte weltweit). Nach dem United States–Hong Kong Policy Act von 1992 galten für Waren, die über Hongkong verschifft wurden, nicht dieselben Zölle wie für Waren aus Festlandchina. Das wird nun ein Ende haben. Es ist zwar wahrscheinlich, dass der chinesische Staat den Hafen von Hongkong vor einem ernsthaften Niedergang schützen wird. Doch längerfristig wird er wohl an Bedeutung verlieren; in den benachbarten Häfen von Shenzhen und Guangzhou werden bereits heute mehr Container umgeschlagen.

Aus dem Englischen von Niels Kadritzke

Tom Stevenson ist Journalist in Kairo.
© LMD, Berlin

fizienz beruht auf dem Zusammenwirken mit Bodentruppen und Luftwaffe. Und doch ist die Seestreitmacht ein Machtinstrument von strategischer Bedeutung. Zur Sicherung der internationalen Energieversorgung kommt vor allem den US-amerikanischen „Flugzeugträgerkampfgruppen“ eine besondere Bedeutung zu.

Eine CSG (Carrier Strike Group) besteht aus einem atomgetriebenen Flugzeugträger mit Dutzenden Kampffjets, Jagdflugzeugen und Hubschraubern, der von zwei Lenkwrakenschiffen, zwei oder drei Zerstörern und zwei Jagd-U-Booten begleitet wird. Die gigantischen Flugzeugträger, die fast die Länge der größten Containerriesen erreichen, sichern den USA einen Grad von Kontrolle über die globalen Schifffahrtsrouten, den keine frühere Seemacht je erreicht hat.

Der Persische Golf ist zwar ein Zentrum des globalen Energiesystems, aber das Land, nach dem der Golf benannt ist, stellt bislang noch keine wirkliche Herausforderung für das US-

Militär dar. Die USA haben Iran mit militärischen Stützpunkten quasi umzingelt und die iranische Wirtschaft durch Sanktionen isoliert. Doch die Versuche, das Regime in Teheran zu stürzen, sind durchweg gescheitert. Iran reagiert im Rahmen seiner begrenzten Möglichkeiten, und Aktionen wie das Konfiszieren eines Tankers unter britischer Flagge im Sommer 2019 oder der Angriff auf zwei saudische Ölterminals im September 2019 stellen für die Supermacht USA eher ein Ärgernis als eine systematische Bedrohung dar.

Für Washington ist die eigentliche Herausforderung eine andere: der Aufstieg Chinas zu einer maritimen Großmacht. Besonders beunruhigt ist das Pentagon über den Ausbau des Tiefseehafens von Gwadar in der pakistanischen Provinz Belutschistan, der am Eingang zum Persischen Golf liegt. Die US-Geheimdienste sehen die chinesische Präsenz an dieser strategisch wichtigen Küste als ernsthaftes Problem. Doch die Defence Intelligence

Agency (DIA) und das Office of Naval Intelligence (ONI), wie der Geheimdienst der Marine heißt, kommen in ihren Analysen zu dem Schluss, dass China außerstande sei, die Seemacht USA herauszufordern.⁹

Zwar hat China parallel zu seinem Wirtschaftswachstum auch seine militärischen Kapazitäten ausgebaut und dabei zum Beispiel auch Antischiffsraketen entwickelt. Allerdings verfügt Peking nur über zwei Flugzeugträger, die denen der USA zudem weit unterlegen sind.¹⁰ In der Analyse des DIA heißt es, China wolle sich dem „regionalen Sicherheitssystem unter Führung der USA entziehen“ (wohlgemerkt in seiner eigenen Region!). Die vom Pentagon durchgespielten Szenarien sehen den Schauplatz eines potenziellen Zusammenstoßes zwischen beiden Ländern in Gewässern der chinesischen Interessenzonen.

Die Vorstellung, dass China die für seine Wirtschaft essenziellen Schifffahrtsstraßen unter seine Kontrolle

bringen will, ist reine Spekulation. Es liegt allerdings im Interesse der chinesischen wie der US-Regierung, den ökonomischen und politischen Machtzuwachs Chinas zu übertreiben: Für Peking ist es eine Sache des Nationalstolzes, für Washington eine probate Rechtfertigung seiner Militärausgaben.

Das chinesische Wirtschaftswachstum hat Millionen Menschen aus der Armut geführt, zugleich aber zu wachsender Ungleichheit geführt (die inzwischen das erschreckende Niveau der USA erreicht hat). Doch das chinesische Bruttoinlandsprodukt pro Kopf liegt noch immer knapp unter dem von Weißrussland oder Thailand.

Die viel beschworene Wende hin zu einer multipolaren Welt mit mehreren Machtzentren ist noch lange nicht Realität. Die USA verfügen immer noch über 30 Prozent des globalen Reichtums. Und sie sind nach wie vor die weitaus stärkste Militärmacht und kontrollieren das internationale Energiesystem, das internationale Finanz-