

## Lockende Arktis

*Wie schon mehrfach berichtet, sind die Eismassen der Arktis auf dem Rückzug. Und nicht nur das, es kommt auch zunehmend zu „Löchern“ im ewigen Frostboden Sibiriens, dessen Herkunft und Entstehung nach wie vor geheimnisumwittert ist – dazu demnächst mehr.*

*Hier soll erstmal eine Betrachtung zum nördlichen Seeweg (NSW) folgen.*

*© für die Übersetzung aus dem Russischen by Luckyhans, 21. September 2018 –*

***Hervorhebungen** sowohl wie im Original als auch, wie die **Anmerkungen**, von mir.*

-----

## Die Erschließung der Arktis - wie die globale Erwärmung nutzen?

17. September 2018 - Alexander Sapolskis



*Die Veränderung des Klimas kann zu einer Verringerung der **Rolle des Suez-Kanals** führen, zugunsten des **Nördlichen Seeweges**.*

*Und in der Folge zu einem Rückgang der europäischen Landwirtschaft.*

Es gibt mindestens drei völlig unterschiedliche „wissenschaftliche“ Sichtweisen zu den gegenwärtigen Klimaveränderungen.

Die in letzter Zeit populärste (*medial am meisten verbreitete?*) gründet sich auf das Konzept der fatalen Folgen der Einwirkung des Menschen auf die Umwelt.

*(leider in einer völlig falschen Interpretation: sehr wohl gibt es massive Einwirkungen des Menschen auf die Natur – man denke nur an das systematische Abholzen der Wälder weltweit, oder an den Plastik-Kontinent im Pazifik und den zunehmenden Anteil von Plastik in den Seefischen, aber die immer wieder vorgeschobene CO2-Thematik gehört da überhaupt nicht hin)*

Entsprechend dieser wurden das Kyoto- und das Pariser Protokoll angenommen, wird ein „Kampf“ um die Verringerung des Ausstoßes von „Treibhausgasen“ und sonstigen Verschmutzungen geführt. (*Gänsefüßchen von mir eingefügt*)

Dagegen treten Historiker, Geologen, Glaziologen und ein gewisser Teil der Klimatologen auf. Sie weisen nicht ganz grundlos darauf hin, daß in der

Planetengeschichte es mindestens zwei Eiszeiten und drei – die heutige eingeschlossen – globale Warmzeiten gegeben habe – obwohl bei den beiden vorigen Malen eine Industrie auf der Erde vollständig gefehlt habe.

*(wobei das letztere Argument ebenso fraglich ist wie die vorherigen „Voraussetzungen“ – denn all dies gründet sich auf die „üblichen“ Geschichtsinterpretationen, die durchaus nicht unbedingt viel Wahrheit enthalten müssen, eher im Gegenteil)*

Eine dritte Gruppe von Fachleuten weist auf die zyklischen Klimaprozesse der Temperaturschwankungen mit einer Periode von 25 – 27 Tausend Jahren hin.

*(oh, woher haben sie denn diese Daten? aha, Baumring-Interpretationen... wie bitte? über hunderttausende von Jahren hinweg? wo gibt es so alte Bäume? achso, aus Eisbohrkernen von Grönland... Grönland? Grünland und Eis? äh, bitte, nun mal ehrlich: **woher sind diese „Daten“?**)*

Die letzte Eiszeit endete, nach deren Meinung, vor etwa 18.000 Jahren, folglich befindet sich der Prozeß im absteigenden Teil des Zyklus und alles läuft auf eine neue weltweite Vereisung hinaus.

Aber egal, **wie die Sache tatsächlich in der langen Perspektive aussieht, weiß niemand genau**. Aber in den letzten Jahrzehnten ist es in der Welt wärmer geworden und der Umfang der Veränderungen ist längst aus dem Bereich des rein akademischen Interesses in den des aktuellen wirtschaftlichen herausgetreten und folglich ein politisches Problem geworden.

### **Das Eis schmilzt**

Im Wissenschafts-Journal „Science Advances“ ist ein Artikel erschienen, der dem Phänomen der Verschärfung der Fröste in Sibirien im Maße der Erwärmung in der Arktis gewidmet ist. Die Gelehrten erklären dieses Paradoxon mit der Veränderung der Bewegungsrouten der Luftmassen und der Beschleunigung der Übertragung der Kälte aus den polaren Bereichen in Richtung Äquator. Sie setzen voraus, daß dieser beobachtete Prozeß einen zeitweiligen Charakter hat und letztendlich enden wird.

Eine andere Sache ist die, daß die Arktis tatsächlich taut – die Fläche der Eisbedeckung verringert sich, wobei das Tempo dieses Prozesses sich **seit 2010 verdoppelt** hat. Und das wichtigste: wenn Mitte des vergangenen Jahrhunderts die Schifffahrt entlang der Nordküste Eurasiens im freien Wasser **nur 10 – 11 Wochen** betrug, so ist gegenwärtig für gewöhnliche Schiffe ohne Eisbrecherbegleitung schon volle **drei Monate lang** freie Fahrt, und für Schiffe der Eis-Klasse im Verlaufe von fünf Monaten, und für selbige mit Eisbrecher-Begleitung **das ganze Jahr über**.

Dergestalt eröffnen sich alternative Varianten einer ständigen logistischen Verbindung zwischen dem Fernen Osten und Europa. Denn heute ist in China und Südostasien mehr als die Hälfte der gesamten Welt-Produktion von Industrieerzeugnissen und zwei Drittel der Konsumgüter konzentriert.

Zum Beispiel wurden im Jahre **2016 ca. 40% aller Schuhe des Planeten in China genäht**. Ebendort wird ein Viertel aller Gewebe, darunter ein Drittel aller Baumwollgewebe, hergestellt.

Jedes zweite T-Shirt kommt aus Malaysia oder Singapur.

Gleichzeitig befinden sich zwei von drei der existierenden großen Verbrauchermärkte „am anderen Ende des Planeten“.

Mit den VSA ist es klar, **aber der kürzteste Weg nach Europa führt über die Arktis**.

*(wie aus der nachfolgenden historischen „alternativen“ Weltkarte noch viel deutlicher hervorgeht – mancher mag diese vielleicht auch „nur“ als „polare Projektion“, ähnlich dem Logo der UNO, betrachten – [mehr dazu hier](#))*



## Staus am Suez-Kanal

Gegenwärtig wird die absolute Mehrheit der Frachten auf dem Planeten über See abgewickelt. Das Seeschiff ist natürlich langsamer als das Flugzeug und der LKW, allerdings kann es viel mehr Fracht aufnehmen, und das macht den Transport per See zum **billigsten in der Welt**.

Im Jahre 1985 haben die Seeschiffe in Summe ca. 3 Mrd. t Fracht bewegt, und schon 5 Jahre später waren es 4 Mrd. t, im Jahre 2000 über 5,1 Mrd. t und heute sind es jährlich etwa 7 Mrd. t, wovon 47% aus Asien nach Europa gehen.

Die Haupttransportroute ist der Weg durch das Mittelmeer und den Suezkanal. Neben den politischen Schwierigkeiten, zum Beispiel der Drohung des Iran, jegliche Schifffahrt durch das Rote Meer zu stoppen, oder die Piraten-Überfälle im Bereich des Afrikanischen Horns und in der Straße von Malakka, sind ein Hauptproblem die ständigen Staus am Kanal selbst.

Der noch im Jahre 1869 erbaute Kanal hat eine technische Durchlaßkapazität von 20.000 Schiffen im Jahr. **Der absolute Rekord wurde im Jahre 2008 mit 21.170**



**Schiffen aufgestellt.** Täglich passieren durchschnittlich 48 Schiffe den Suez-Kanal. Trotz der ausgefeilten Logistik kann die Wartezeit bis zu zwei Tage betragen.

Und dennoch laufen **mehr als 10% des Weltseehandels** über diesen Weg. Die ägyptischen Machthaber versuchen, die Durchlaßfähigkeit der Arterie durch einen zweiten parallelen Schiffsweg zu erhöhen, dessen Bau 2015 abgeschlossen wurde. Dadurch sollen die Wartezeiten auf 3 Stunden verkürzt und bis zu 97 Schiffe pro Tag geschafft werden.

### **Über den Norden geht es schneller**

Sicherlich wird ihnen das gelingen, aber sogar im Falle eines vollen Erfolges wird der neue Zweig nicht auf einen anderen wichtigen Parameter der Logistik Einfluß nehmen können – auf die Weglänge.

Nehmen wir als Beispiel den Weg **vom japanischen Yokohama zum holländischen Rotterdam**. In der Traditionellen Variante, durch den Stillen und Indischen Ozean, das Rote und Mittelmeer und dann durch den Atlantik, kommt man auf **12.500 Seemeilen oder 33 Tage**.

Und das unter der Bedingung, daß es durch den Suez geht und das Schiff hindurchpaßt. Denn fast 240 Schiffe pro Tag erfüllen die Normen nicht und müssen rund um Afrika schippern, was die Frachtzeit auf **46 Tage** erhöht.

Dank der globalen Erwärmung und der deutlichen Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Nördlichen Seeweg (NSW) hat nun der Suezkanal eine ernste russische Alternative erhalten. Aus demselben Yokohama nach Rotterdam sind das **nur 7300 Seemeilen und nur 20 Tage Laufzeit**.

Die Analysten der „Washington Post“ stellen fest, daß allein diese Zahlen das gesamte Bild der Weltlogistik verändern werden.

*(für chinesische und malaysische Häfen sehen die Differenzen nicht so deutlich aus)*

Die Schlüsselvorteile des NSW sind **genau drei**. Zum ersten die Zeit unterwegs verkürzt sich um ein Drittel, was für schnellverderbende und eingefrorene Produkte kritisch wichtig ist, aber auch für Saisonwaren, wie Bekleidungskollektionen und Schuhe. Allein Bekleidung wird weltweit für 3,5 Mrd. USD verkauft und eine Verkürzung der Lieferzeiten kann die Lagerkapazitäten für fertige Produkte um ca. 600 – 800 Mrd. USD verringern, was einen wesentlichen wirtschaftlichen Effekt an Umlaufmitteln bringt und ein starkes Stimulium für den Übergang auf den anderen Seeweg wird.

Zum zweiten wird **die Fracht über den russische nNorden billiger**. Jede Woche Laufzeit eines großen Frachters kostet etwa 500.000 USD Betriebskosten, was auf dem NSW eine Einsparung von ca. 1 Mio. pro Fahrt bedeutet.

Unter Berücksichtigung aller anderen Kostenpositionen wird der mittlere Preis für den Transport eines Standard-Seecontainers (TEU) etwa **11% günstiger**, und zusammen mit den indirekten Kosten, zum Beispiel der bereits genannten verringerten Lagerhaltung, kann der wirtschaftliche Vorteil bis zu einem Viertel der bisherigen Kosten betragen.

Und zum dritten ist der NSW **völlig sicher**, während die traditionellen Linien durch zwei Bereiche mit erhöhtem Sicherheitsrisiko von Piratenüberfällen verlaufen. Der Kampf gegen diese wird natürlich geführt, aber er wird nie zu einem völligen Erfolg führen. Im Ergebnis müssen die Schiffseigner teure Versicherungen bezahlen und zusätzlich dazu noch bewaffnete Wachen mitnehmen, deren Dienste **täglich** zwischen 3 und 6 Tausend USD kosten. Allein die auf solche Dienstleistungen spezialisierte Moran Security Group hat im Jahre 2012 Schiffsbegleitungen an insgesamt 3000 Tagen durchgeführt.

Der gesamte Schutz-Markt vor der Piraterie wird auf 2,2 Mrd. USD pro Jahr geschätzt. In russischen Gewässern gibt es keine Piraten. Gar nicht. Und wird es auch nicht geben.

Und diese Gewässer reichen fast bis nach Europa, wo die Schifffahrt traditionall sicher ist.

### Die Erwärmung nützt uns

So kommt heraus, daß die Klimaveränderungen für Rußland von Vorteil sind. Durch die Entwicklung de NSW bekommen wir klare Perspektiven für die Gestaltung einer stabilen internationalen logistischen Transportader, für Frachtraten und finanzielle Vorteile, die denen des Suez-Kanals nicht nachstehen. Und die jenen um das Anderthalb- bis Zweifache überlegen sind.

Grob gerechnetm betragen die Transportkosten gewöhnlich bis zu 10% des Gesamtwarenpreises. Allein die Perspektive des Fracht-Übergangs auf den NSW für etwa 800 Tausend TEU pro Jahr läßt Profite von bis zu einer Milliarde Doller erwarten, und unter Berücksichtigung aller sonstigen Frachten kann **bis zu 1,8 Mrd.** USD jährlich erzielt werden.

Natürlich ist das viel weniger als die **37 Mrd.** USD Exporterlöse für Erdgas, aber es würde eine gute Ergänzung zu den Nicht-Rohstoff-Exporterlösen der russischen Wirtschaft bedeuten.

*(wie immer bei solchen Betrachtungen werden die „Nebenkosten“, wie der höchstwahrscheinlich entstehende Schaden an den hochempfindlichen Umwelt der Arktiszone mal eben vernachlässigt...)*

Außerdem sind damit neue **Eisbrecher, Arbeitsplätze in der Service-Infrastruktur, die Gewährleistung der Kommunikaion und vieles andere verbunden, was insgesamt das wirtschaftliche Wachstum ankurbelt.** Und all das dank der Erwärmung.

*(klar, die öffentlichen „Super-Argumente“ der kapitalistischen Glaubenssekte, Arbeitsplätze und Wachstum... koste es was es wolle; intern gilt allerdings nur ein anderes PROFIT!)*

Übrigens ist die Frage nicht allein auf die Schifffahrt in den nördlichen Gewässern beschränkt. Sogar wenn man nicht die Umfänge der möglichen Gewinnung von Erdöl und Erdgas an den neuen Fundstellen, welche durch das Zurückgehen des Eises zugänglich werden, mitrechnet, wird für Rußland insgesamt mit seinem traditionell schwierigen Klima das Ergebnis **vorwiegend in positiven Veränderungen** seinen Ausdruck finden.

Zum Beispiel in der langsamen Vergrößerung der **Ackerflächen**, die sich in einer angenehmen Klimazone befinden – bei Fortsetzung des Anstiegs der Jahresmitteltemperatur könnten sich diese in den kommenden 2 – 3 Jahrzehnten **verdoppeln**.

*(„Jahresmitteltemperaturen“ sind ungefähr so aussagefähig wie die „Durchschnittstemperatur“ aller Patienten über das gesamte Krankenhaus...)*

### General Gletscher

Es ist wichtig festzuhalten, daß letzteres nicht selbst kritisch ist. Die Prognosen der Klimaveränderungen sind eng verbunden mit dem Abschmelzen der Gletscher, und also mit der Erhöhung des Meeresspiegels der Weltozeane.

*(irgendwie für mich nicht ganz nachvollziehbar: wir haben bereits seit über 50 Jahren, soweit ich mich bewußt erinnern kann, einen sanften aber stetigen Anstieg der jährlichen Temperaturen; waren zu meiner Jugendzeit noch harte Winter mit wochenlangen nicht nur einstelligen Minusgraden die Regel, so sind sie heute die absolute Ausnahme hierzulande; und der Rückgang der Alpengletscher ist anhand vieler Fotos längst dokumentiert, es sind also schon Tausende Kubikkilometer Wasser in die Weltmeere abgeflossen, vom angeblichen Abschmelzen der Antarktis-Gletscher ganz zu schweigen – wo bleibt da die Erhöhung des Meeresspiegels?)*

zur Erinnerung: das im Wasser befindliche arktische Eis zählt nicht mit, denn bei dessen Abschmelzen **sinkt** der Weltmeeresspiegel, da die Dichte des Wasser größer ist als die des Eises – wir erinnern uns an die Anomalien des Wassers...)

Die NASA und die Nationale Verwaltung für Ozean- und Atmosphäre-Forschungen der VSA haben auf der Grundlage der Daten des Satelliten-Monitorings **berechnet**, daß der Anstieg des Weltmeeresspiegels 3,1 mm pro Jahr beträgt.

(abgesehen davon, daß die Nasa uns nach den „Mondlandungen“ nicht gerade als zuverlässige Informationsquelle bekannt ist: wie wollen die Kollegen Nasa-Lügner diese 3,1 mm pro Jahr festgestellt haben? wie läßt sich sowas „messen“? oder auf welchen Daten basierend wurde das mit welcher Methodik „berechnet“?)

Auf den ersten Blick scheinbar nur eine Kleinigkeit, aber in der Risikozone befinden sich nicht nur einige sehr große Eismassive (wo bitte?): nach der Prognose der UNO (noch so eine äußerst zuverlässige Informationsquelle... auch hier wieder die Frage: auf welcher Grundlage entstand diese „Prognose“?) wird der Ozean-Spiegel um 6,4 m steigen.

**Zur Information: Venedig und Astrachan** befinden sich nur 1 m über dem heutigen Meeresspiegel. (Astrachan? Moment mal, das liegt doch am Kaspischen Meer, das nichts weiter ist als ein sehr großer **Binnensee**... und wie das Beispiel des fast verschwundenen Aral-Sees zeigt, hängt dessen „Meeresspiegel“ ausschließlich von der Menge des zufließenden Wassers im Vergleich zur Verdunstung ab... oder etwa nicht?)

Und wenn nicht, dann wäre das ein klarer Nachweis für eine direkte unterirdische Verbindung der Kaspi-See mit den Weltozeanen... also was nun?)

Kaliningrad und Odessa liegen 2 m über NN (sind aber beide so ziemlich weit am Rande von Randmeeren gelegen), Pisa und Brügge 3 m, Wladiwostok und Bangkok 4 m, Schanghai und Sankt Petersburg 6 m (soweit bekannt, hat Sankt Petersburg viel mehr mit dem Newa-Hochwasser zu kämpfen bzw. mit den Ostseewasser, das der Westwind manchmal in den Finnischen Meerbusen drückt...), Sotschi 9 m (was hat das mit 6,4 m Anstieg zu tun?).

Von Australien würden etwa 75% übrigbleiben, der restliche Teil des Kontinents von Adelaide bis zum Air-See wäre ein Binnenmeer. (wie das? wie käme das Wasser denn vom Weltmeer in das Landesinnere? doch nur wenn es unterirdische Verbindungen zwischen allen Meeren gäbe, was bisher hartnäckig von der „Wissenschaft“ geleugnet wird)

In dieser Perspektive würden die Niederlande vollständig überflutet werden. Zu Inselgruppen würden sich verwandeln: Norwegen, Schweden, Finnland und Dänemark (was ist Dänemark heute, wenn nicht eine Inselgruppe?); die Britischen Inseln würden ein kleiner Archipel werden.

Der größte Teil Frankreichs würde ein durchgängiges Meer werden.

(allerdings ein extrem flaches, nur wenige Meter tiefes – da sollten doch zumindest teilweise solide Deiche Abhilfe schaffen können, oder?)

Das heißt, eine der führenden Lebensmittelproduktions-Regionen würde wegfallen, die heute bis ein Drittel des Weltverbrauches bereitstellt.

(dieses Drittel könnte leicht dadurch ersetzt werden, daß ganz EUropa endlich maßvoll zu leben lernt und nicht täglich bis zu 40% seiner Lebensmittel wegwerfen würde – aktuelle Zahlen dazu kann jeder selbst ergoockeln bzw. auf der Duröhre nachschauen)

Es wird wohl kaum übertrieben klingen, wenn man vermutet, daß die Nachfrage und damit auch die Preise für das Essen steigen werden. (doch – wie oben angedeutet)

Somit eröffnen sich gute Persepktiven für die Landwirtschaft in Rußland.

Naja, Perspektiven sind halt nur Möglichkeiten, die noch in merkbliche Vorteile ungesetzt werden müssen. Da ist viel Arbeit erforderlich. Aber viel schlimmer ist es, wenn es keine Arbeit gibt. (ja, wieder die neoliberalen Märchen vom „Ende der Arbeit“...)



Also können wir mit Überzeugung in die Zukunft schauen.

Die Natur arbeitet für Rußland: in Zeiten des Landkrieges mit Hilfe des Generals Winter, in der Epoche der Globalisierung durch die globale Erwärmung.

*(welch lächerliche, eines Russen unwürdige Aussagen; naja gut, der Autor ist Balte, da geht sowas...)*

( Quelle )

*Und das beliebte Bonus-Video in russisch:*

Der Nördliche Seeweg - Ansprüche der VSA -

<https://www.youtube.com/watch?v=6V8nsPRYcqQ>

- - - -

Und als Anhang eine Strategische Weltkarte von 1943 - mit dieser Karte wurde der 2. Weltkrieg geführt...

