

Zitierhinweis

Renner, Andreas : recension de : Jens Petter Nielsen (ed.), From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia, Leiden ; Boston : Brill, 2022, dans : Jahrbücher für Geschichte Osteuropas / jgo.e-reviews, JGO 72 (2024), 1, p. 131-134, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/23c67d130bc04b6eac23d358bb4e7bb7>



Franz Steiner Verlag

IM AUFTRAG DES
Leibniz-Instituts für Ost- und Südosteuropaforschung

copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

gemäßer Historiographie verankert ist. Höchstens in der Auswahl der Fallbeispiele könnte man der Studie eine gewisse Beliebigkeit vorwerfen.

TILMAN PLATH

Hannover

JGO 72, 2024/1, 131–134

From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia

Ed. by Jens Petter Nielsen and Edwin Okhuizen. Leiden, Boston: Brill, 2022. XXXIV, 499 S., 14 Tab., zahlr. Ktn., zahlr. Abb. ISBN: 978-90-04-38953-3.

Seit Christoph Kolumbus den Seeweg nach Indien und China verfehlt hatte, haben westeuropäische Seefahrer von einer Abkürzung des Seewegs nach Asien durch das Polarmeer nördlich von Sibirien geträumt – die Nordostpassage. Mit dem Klimawandel des 21. Jahrhunderts schien dieser Traum Wirklichkeit zu werden, doch nach Putins Überfall auf die Ukraine brach der zaghaft angelaufene Transitverkehr über die von Russland verwaltete polare Seeroute vollkommen ein. Gleichzeitig aber konnte Moskau über dieselbe Route europäischen Sanktionen ausweichen und ursprünglich für Westeuropa bestimmte Öllieferungen schnell auf die asiatischen Märkte umlenken. Der Rohstoffexport durch den Arktischen Ozean, der schon vor 2022 ein Vielfaches des Transithandels ausmachte, boomt weiter.

Jens Petter Nielsen und Edwin Okhuizen, zwei Historiker und Arktisspezialisten aus Norwegen beziehungsweise den Niederlanden, gehen in dem von ihnen herausgegebenen Band der Frage nach, wie Russland den eurasischen Seeweg zwischen Atlantik und Pazifik über Jahrhunderte erschloss, zu seinem „natürlichen“ Einflussgebiet erklärt hat und heute mit Argusaugen kontrolliert. Die polare Schiffsroute zieht sich, so argumentieren die beiden Herausgeber in ihrer Einleitung, wie ein Leitmotiv durch die Geschichte des Zarenreichs, der Sowjetunion und der Russländischen Föderation, die, so monieren die beiden Herausgeber, bislang zu einseitig im Kontrast zum oder in der Verflechtung mit dem Westen geschrieben worden sei. Dabei sei das Zarenreich eine nordische Macht gewesen, bevor es sich nach Westen öffnete; den Arktischen Ozean erreichte es lange vor der Ostsee, dem Pazifik oder dem Schwarzen Meer. In der sowjetisch-russländischen Historiografie sind die polaren Küsten und Meere Russlands wiederholt untersucht worden, allerdings mit patriotisch-heroisierendem Unterton. Doch im Westen interessierte sich, sieht man einmal von der Seefahrerlegende über die Nordostpassage in der Frühen Neuzeit ab, kaum jemand für dieses vermeintliche Randthema. Das lag nicht zuletzt daran, dass der in der Sowjetzeit systematisch ausgebaute Seeweg ausländischen Schiffen verschlossen blieb und Nutzungsdaten nur spärlich veröffentlicht wurden.

Der vorliegende Sammelband, der einen Bogen vom Mittelalter bis in die Gegenwart schlägt, ist nicht weniger als die erste wissenschaftliche Gesamtdarstellung in englischer Sprache. Seine Wurzeln reichen bis in die 1990er Jahre zurück, als ein überwiegend aus Meereswissenschaftlern

bestehendes norwegisch-russisch-japanisches Forscherteam die Befahrbarkeit des Seewegs prüfte und dazu auch historische Nutzungs- und Eisdaten heranzog. In diesem Kontext entstanden längere historische Essays, teils von denselben Autoren und Autorinnen, deren Texte Nielsen und Okhuizen jetzt zu einem monumentalen Überblick zusammengeschweißt, inhaltlich erweitert und aktualisiert haben. Trotz einiger Überschneidungen und Redundanzen ist ihnen ein erfreulich homogenes Gemeinschaftswerk gelungen. Arktisexpeditionen und die wirtschaftliche Entwicklung des Nordens bilden die beiden verbindenden, keineswegs aber die einzigen Perspektiven aller Beiträge. Geografisch liegt der Schwerpunkt des Bandes nicht nur auf dem Seeweg zwischen Barentssee und Beringstraße; vielmehr werden angrenzende, subarktische Regionen wie Kamtschatka oder zeitlich vorgelagerte Epochen wie die Erkundung der Ostküste Lapplands durch die Wikinger mit einbezogen. Das wirkt einerseits überladen, andererseits ist der Band modular aufgebaut und eben mehr ein Nachschlagewerk als eine kompakte Monografie. Zumindest den englisch- und russischsprachigen Forschungsstand spiegelt der Band sehr gut wider – deutsche Werke wurden hingegen recht selektiv berücksichtigt.

Nielsen und Okhuizen haben ihr Werk in eine knappe Einführung und sieben chronologische Blöcke gegliedert, die aus insgesamt 34 Kapiteln bestehen. Die Einleitung umreißt den historischen, geo- und hydrografischen Kontext und klärt die beiden zentralen Begriffe, Nordostpassage und Nördlicher Seeweg. Während dieser seit 1990 ein exakt definiertes und von Moskau verwaltetes Seegebiet meint, das sich zwischen Novaja Zemlja und Beringstraße erstreckt, meint Nordostpassage ganz unterschiedlich verlaufende Seeverbindungen zwischen Westeuropa und Ostasien. Je nach Start- und Zielhafen ist die transarktische Route heute um 20 bis 60 Prozent kürzer als die Standardstrecke durch den Suezkanal; vor dessen Eröffnung im Jahr 1869 fiel der Entfernung Unterschied noch deutlicher aus und erklärt die Faszination für die arktische Route. Als Nördlicher Seeweg wird außerdem seit der späten Zarenzeit – und nicht erst seit der Stalinzeit, wie die Herausgeber meinen, – die Schiffsverbindung zwischen Nordeuropa bzw. -russland und Sibirien bezeichnet. Dieser Nördliche Seeweg stellt noch immer den am stärksten befahrenen Streckenabschnitt der Nordostpassage dar.

Das erste Großkapitel, verfasst von Okhuizen, skizziert die arktische Schifffahrt bis etwa 1500, wobei es hier um Seemannskunst und das geografische Wissen über die skandinavische Arktis geht. Denn die Idee eines polaren Seewegs nach Ostasien entstand erst im 16. Jahrhundert – just mit Beginn der Kleinen Eiszeit, die bis weit ins 19. Jahrhundert die Schifffahrt im Arktischen Ozean einschränkte.

Im zweiten Abschnitt schildert Okhuizen die Epoche der ersten englischen, niederländischen und skandinavischen Polarmeerexpeditionen, die gezielt nach einer Abkürzung des Seewegs nach China, Indien und Japan suchten. Obwohl kaum ein Schiff weiter als Novaja Zemlja gelangte, erweiterten diese Expeditionen nicht nur das geografische Wissen, sondern waren auch finanziell erfolgreich, öffnete sich doch anstelle der gesuchten Nordostpassage ein neuer, direkter Handelsweg in das Moskauer Reich. Okhuizens Koautor ist in diesem Kapitel der britische Polargeograph TERENCE ARMSTRONG, der seinerzeit führende Experte für die sowjetische Arktis während des Kalten Kriegs und zugleich ein profunder Kenner der russischen Polargeschichte. Der Abschnitt gibt dann auch einen sehr sorgfältig recherchierten, wenngleich streckenweise nur aufzählenden Überblick über die wichtigsten Protagonisten, ihre Ziele und Möglichkeiten mit manchem unbekannten Detail wie beispielsweise englischen Flaggen auf den englischen Karten von Novaja Zemlja. Dem Blick der westeuropäischen „Entdecker“ steht gleichberechtigt die Perspektive der Moskauer ge-

genüber, die das weitere Vordringen der neuen Handelspartner nach Osten mit Misstrauen beobachteten, weil es ihre damals erst begonnene Ausbeutung der Pelztierbestände Sibiriens zu stören drohte. Das Vordringen auch der Moskauer erfolgte entlang der Polarmeerküste und in der Person von Semen Dežnev sogar um die Nordostspitze Eurasiens herum. Insgesamt macht die russische Expansion, zusammen mit den großen wissenschaftlichen Expeditionen des 18. Jahrhunderts, den größeren Teil des Abschnitts aus.

Auch der dritte Teil stammt aus der Feder von Okhuizen; er behandelt die Zeit von der Mitte des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Neben einigen spektakulären, wenn auch letztlich gescheiterten Versuchen, die Nordostpassage zu finden wie die von Michail Lomonosov konzipierte erste russische Nordpolüberquerung von 1765/66 oder James Cooks Erkundung der Nordküste von Čukotka im Jahr 1778 waren es vor allem sibirische Kaufleute und Jäger, die immer mehr Abschnitte der Polarmeerküste immer besser kennenlernten. Walross- und Mammutfelken sowie der wertvolle Pelz des Polarfuchses waren die Antriebskraft hinter diesen Erkundungsfahrten. Zugleich träumten nordrussische Händler von einem Seeweg zur Mündung von Ob' und Enisej, um die Massengüter Sibiriens – damals vor allem Waldprodukte – kostengünstiger nach Westen transportieren zu können. Doch wie Lomonosov und Cook mussten sie immer wieder resigniert die Nichtbefahrbarkeit des Seewegs feststellen – und inspirierten doch die nächste Generation von „Entdeckern“.

Das vierte Großkapitel hat der zweite Herausgeber Nielsen zusammen mit ALEXANDER GONCHAROV, Geschichtsprofessor in Krasnojarsk, und OLGA KRASNIKOVA, Leiterin der Kartenabteilung in der Petersburger Bibliothek der Akademie der Wissenschaften, verfasst. Sie behandeln die Epoche bis zur Oktoberrevolution – eine Zeit, in der die polare Schifffahrt dank Dampfmaschine, Propellerantrieb und Funkverkehr einen gewaltigen Entwicklungssprung machte. Nicht nur gelang dem schwedischen Polarforscher Adolf Nordenskiöld 1878/79 die Erstdurchquerung der gesamten Nordostpassage, wenn auch mit einer Überwinterung. Erstmals etablierte sich auch ein regelmäßiger Handelsverkehr zwischen Nordwestsibirien, Nordrussland und Nordwesteuropa – zumindest in den klimatisch günstigen 1870er und 1880er Jahren und dann wieder in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg. Neben den neuen technischen Möglichkeiten war es vor allem der Wirtschaftsaufschwung Sibiriens, der die Suche nach Transportwegen für Graphit, Gold und Getreide antrieb. Der Staat hielt sich weitgehend zurück. Erst nach dem verlorenen Krieg gegen Japan wurde eine große hydrografische Expedition ausgerüstet (1910–1915), die nicht zuletzt die Eignung des Nördlichen Seewegs für die Kriegsmarine prüfen sollte. Möglicherweise, so war die Überlegung, hätte eine schnellere Verlegung der Baltischen Flotte in den Pazifik dem Krieg einen anderen Verlauf gegeben. Die meisten Ergebnisse dieser Expedition wurden erst nach der Oktoberrevolution genutzt und flossen in die aufblühende sowjetische Arktisforschung ein.

Der fünfte Teil behandelt die gesamte Sowjetzeit: die Expeditionen und sibirischen Rohstofflieferungen der 1920er Jahre, die Industrialisierung und Urbanisierung der Arktis unter Stalin, den Aufschwung von Luftfahrt und Eisbrecherbau, die Verwandlung des Nördlichen Seewegs in eine reguläre Binnenschiffahrtsstraße der UdSSR mit immer längeren Navigationsperioden sowie das Polarmeer als Nebenroute der Lend-Lease-Lieferungen während des Zweiten Weltkriegs. Der Kalte Krieg kommt hingegen nur am Rand vor; dasselbe gilt für die sowjetische Arktisideologie, in der sich Naturbeherrschungsphantasien und Geopolitik vermischten. Möglicherweise wäre es eine gute Lösung gewesen, das Kapitel aufzuteilen, denn so wirkt es wie ein Flickenteppich. Das Kapitel über die Arktiswissenschaften ist hierfür symptomatisch: Es ist mehr eine angehängte Chronologie als eine Analyse der Technik- und Wissenschaftsbegeisterung der Bolschewiki, die schon im Bür-

gerkrieg trotz aller Ressourcenknappheit das später größte Arktisinstitut der Welt gründeten und neue Disziplinen und Wissenschaftsschulen schufen. Die Verfasser dieses Teils sind VLADIMIR BULATOV, ehemals Rektor der staatlichen Pomor-Universität in Archangel'sk, und ein weiteres Mal Goncharov.

Im letzten chronologischen Teil, geschrieben von VLADISLAV GOLDIN, einem Historiker von der Föderalen Arktis-Universität in Archangel'sk, geht es um den Niedergang des Nördlichen Seewegs nach dem Zusammenbruch der UdSSR. Nicht zuletzt militärisch legitimierte Subventionen fielen im großen Maßstab weg, und der Binnenschiffsverkehr brach ein, während marktorientierte, internationale Reedereien die Risiken und Kosten der arktischen Schifffahrt scheuten. Das änderte sich erst in den 2000er Jahren: Als eine der sichtbarsten Folgen des Klimawandels ist die Nordostpassage im Sommer immer öfter durchgehend eisfrei; zugleich entdeckte der neue russische Präsident Putin die Arktis als Projektionsfläche für die Wiederherstellung der angeblich verlorenen nationalen Größe Russlands und als Basis für seine Zukunft als Rohstoffgroßmacht. Dieser politisch-ökonomische Kontext kommt in diesem Kapitel, das sich kleinteilig an offiziellen Verlautbarungen orientiert, indes nicht vor, ebenso wenig der Klimawandel.

Der ist im letzten Teil, einer Zukunftsprognose des Politologen und langjährigen Direktors des Fridtjof-Nansen-Instituts in Oslo WILLY ØSTRENG, umso prominenter vertreten. Er zeichnet – der Redaktionsschluss für die Beiträge des Sammelbandes datierte noch vor dem Beginn des Ukrainekriegs – ein optimistisches Bild der arktischen Schifffahrt. In einem halben Jahrhundert werde die Nordostpassage schon acht Monate im Jahr eisfrei sein, und vielleicht 15 Prozent des Welthandels würden über sie fließen. Davon würden allerdings nur die nördlicheren Länder profitieren, für welche die Route tatsächlich eine Abkürzung bedeutet. Østreng kehrt damit zu den hochfliegenden Erwartungen einer transarktischen Abkürzung aus der Frühen Neuzeit zurück und ignoriert erstaunlicherweise die ökonomischen und militärischen Interessen Russlands in der Arktis des 21. Jahrhunderts.

Trotzdem stellt dieser sorgfältig recherchierte und zusammengestellte Sammelband eine Referenzdarstellung nicht nur zur Geschichte der Nordostpassage, sondern auch zur Geschichte Russlands in der Arktis dar. Für die akademische Lehre ist sie weitaus geeigneter als die schon sechzig Jahre alte Geschichte des Seewegs von Michail Belov, einem der führenden sowjetischen Arktishistoriker. Für die schnelle Einführung in das Thema ist der politisch-wirtschaftsgeschichtliche Band von Nielsen und Okhuizen jedoch nur bedingt zu empfehlen; die Leser und Leserinnen werden mit zu vielen, meistens nahezu unkommentierten Ereignissen und Namen überschüttet und so überfordert.

ANDREAS RENNER

München