

"Russische Geisterschiffe" oder: wie man eine Bedrohung bastelt

13 Apr. 2024 21:18 Uhr

Man stößt schon auf herzige Einfälle in der deutschen Propaganda. Jetzt wird über Tanker, die russisches Öl transportieren, berichtet, als würden sie von einer Horde Zombies gesteuert, die unbedingt Europa mit einer Ölpest beglücken wollten.



Quelle: www.globallookpress.com © IMAGO/Jörg&Nicole Krauthöfer

Symbolbild: dänischer Öltanker, 2020

Von Dagmar Henn

T-Online, das Portal im Besitz des Werbekonzerns Stroer, das sich schon oft mit antirussischer Propaganda hervorgetan hat und gerne die aktuellsten Attacken des V-Manns Lars Wienand publiziert, hat ein neues Objekt für Gruselgeschichten [gefunden](#): "Russische Geisterschiffe".

Man denkt natürlich bei "Geisterschiff" sofort an den Fliegenden Holländer oder das Bermuda-Dreieck, aber so ist das nicht gemeint. Die Schiffe haben eine Besatzung aus lebenden Menschen und werden ganz normal durch die Fahrinnen gesteuert. Das, was an diesen Schiffen stört, ist schlicht ihre Fracht – sie transportieren russisches Öl, und weil die EU das ja nicht haben will, fahren sie es an ihr vorbei.

Das ist natürlich noch keine Geschichte, die kalte Schauer über den Rücken jagt, also muss da nachgewürzt werden. Dafür wird dann der finnische Grenzschutz zum Zeugen gemacht, der natürlich angesichts der frischen NATO-Mitgliedschaft des Landes auch folgsam liefert:

"Dem Grenzschutz zufolge fahren die Tanker etwa unter den Flaggen von Kamerun, Gabun, Dschibuti, Palau oder Belize. Diese seien in der nördlichen Ostsee 'noch nie zuvor' gesehen worden."

Na sowas. Die übrigen Schiffe fahren ganz brav unter EU-Flaggen, oder? Und nicht unter den Flaggen der Marshall-Inseln, von Panama oder Mauritius? Schön ist auch dieser Satz:

"Die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse sind meist undurchsichtig."

Ja, Menschen, die sich noch nie näher mit dem Schiffsverkehr befasst haben, kann man sowas als Neuigkeit verkaufen. Journalisten sollten sich allerdings ein wenig mehr Mühe geben, und erst einmal herausfinden, wie "durchsichtig" die Eigentumsverhältnisse bei Schiffen im Allgemeinen zu sein pflegen. Schließlich fährt eine ganze Menge großer Kähne auf den Weltmeeren.

Das erste Problem ist schon einmal, dass die Flagge, unter der ein Schiff fährt, gar nichts sagt, außer es handelt sich um ein Kriegsschiff. So gut wie alle Schiffe fahren unter einer Flagge, die weder etwas mit dem Ort zu tun hat, an dem das Schiff gebaut wurde, noch mit dem Sitz der Reederei, die dieses Schiff vermietet, noch mit der Herkunft der Besatzung und schon gar nichts mit dem Sitz des Eigentümers oder der Eigentümer. Die Frage, unter welcher Flagge ein Schiff fährt, sagt auch nichts über seinen Wartungszustand. Die Nennung von Kamerun und Gabun dient schlicht dazu, ordinären Rassismus bei all jenen zu aktivieren, die diese komplizierte Struktur nicht kennen und daher denken: So ein armes Land kann ja gar keine vernünftigen Schiffe haben.

Die Frachter stammten weder aus G7- noch aus EU-Ländern, heißt es. Das müsste man an den konkreten Beispielen überprüfen. Heutzutage sind es vor allem zwei Länder, die den Schiffsbaumarkt dominieren: Südkorea und China. Aber mit "stammen" ist vermutlich gar nicht der Bauort gemeint, sondern die Besitzverhältnisse.

Nun, die Besitzverhältnisse von Schiffen sind in der Regel deshalb verwickelt, weil sie Kapitalanlagen sind, die meist dadurch funktionieren, dass möglichst überhaupt keine Steuern gezahlt werden. Außer es handelt sich um Schiffsfonds zur Erzeugung von Verlustzuweisungen, wie sie gerne deutschen Anwälten und Zahnärzten angeboten wurden (was tatsächlich dazu geführt hat, dass in der größten Containerschiffklasse die Hälfte in deutschem Besitz ist, aber das ist eine andere Geschichte). Also eine Schachtelkonstruktion mit einer Holding auf, sagen wir mal, den Bahamas, die wiederum einer Gesellschaft auf den Jungferninseln gehört, gekoppelt mit einer Charterfirma, die dann gut sichtbar, sagen wir mal, in Houston, Texas, registriert ist, ist in diesem Gewerbe absolut üblich. Es ist eher äußerst ungewöhnlich, wenn man die wirklichen Eigentümer schnell findet.

Aber für *T-Online* ist das natürlich etwas, was nur bei "russischen Geisterschiffen" der Fall ist, und dafür wird nun eine Studie einer privaten ukrainischen Universität angeführt (aber selbstverständlich nicht verlinkt), die selbst wiederum durchaus interessant ist. Sie heißt "Kyiv School of Economics"(KSE) und wurde 1996 von einem "Economics Education and Research Consortium"(EERC) gegründet. Schon bei der KSE finden sich gute Bekannte wie USAID; bei EERC aber [gibt](#) es die volle Palette: die Open Society Foundation, die Carnegie Corporation, Coca-Cola, die Konrad-Adenauer-Stiftung und, last but not least, die US-Botschaft in der Ukraine. Geradezu eine Garantie für neutrale, wissenschaftliche Ergebnisse.

Vor einigen Wochen, als *T-Online* die Geschichte der "Geisterschiffe" das erste Mal [spielte](#), hieß es noch: "Demnach läuft der Transport hauptsächlich über Reedereien mit Sitz in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wobei die Schiffe zumeist unter den Flaggen Panamas, Liberias und Gabuns fahren." Das hat wohl nicht ganz funktioniert, weil Panama und Liberia auch sonst ziemlich beliebt sind und auch Reedereien in den Emiraten nicht so richtig gruselig klingen.

Aber es gibt eine Behauptung, die wirklich kühn ist. Die Schiffe sollen nämlich ohne Versicherung fahren, was das Ganze höchst gefährlich mache. Beweis? "Mindestens 90 Prozent dieses Versicherungsmarktes wird von Anbietern aus der EU oder Großbritannien abgedeckt – Staaten, die aufgrund der Sanktionen keine russischen Schiffe mehr versichern dürfen." Überhaupt seien die Schiffe älter als 15 Jahre.

Das mit dem Alter ist wirklich albern, der Verband Deutscher Reeder [nennt](#) für das Jahr 2022 ein Durchschnittsalter der Öltanker auf den Weltmeeren von 19,7 Jahren. Die erwähnten 15 Jahre sind wieder einmal dafür da, um Ahnungslose zu erschrecken. Stückgutfrachter haben sogar ein Durchschnittsalter von 27,1 Jahren, und wer meint, das sei ungefährlicher als Öltanker, weiß nicht, was sonst noch so alles auf den Weltmeeren herumschippert.

Und das mit der Versicherung? Wäre dann glaubwürdig, wenn es einige konkrete Namen gäbe; man kann solche Informationen nämlich auf Schiffstrackern einsehen. Oder wenn keine Namen, dann die IMO-Nummern, damit findet man sie auch. Aber die einzige Begründung, die für die Behauptung geliefert wird, diese Schiffe seien nicht versichert, ist, dass die europäischen Versicherer "aufgrund der Sanktionen keine russischen Schiffe mehr versichern dürfen".

Das Problem bei dieser Formulierung ist schon "russische Schiffe". Ein Schiff ist kein "russisches Schiff", weil es russisches Öl transportiert. Ohnehin ist es ein offenes Geheimnis, wem die meisten Tanker gehören, die russisches Öl transportieren: griechischen Reedereien. Wie gesagt, die Verhältnisse sind kompliziert. Aber nur, weil Lloyds in London eine Fracht von russischem Öl nicht versichern will, heißt das noch lange nicht, dass es keine Versicherung gibt. Auch andere Mütter haben schöne Töchter, und das Konzept Versicherung ist wirklich nicht nur in Europa bekannt. Wie wäre es mit Indonesien oder China? Der Grund für die Dominanz europäischer Versicherungen ist, dass ein Schadensfall so teuer werden kann, dass nur Versicherungsgesellschaften mit viel Kapital an diesem Spiel teilnehmen können. Aber die Zeiten, in denen in China das Geld dafür nicht reichte, sind lange vorbei, auch wenn das bei *T-Online* noch nicht angekommen ist.

Ob diese Panikmache mit den USA abgestimmt ist, ist übrigens auch fraglich. Die wollen, gerade was das Öl angeht, momentan zwar gerne ganz laut so tun, als störten sie sich am Handel mit russischem Öl; würde Russland diesen Handel aber tatsächlich einstellen, würden sie ganz schnell um Wiederaufnahme betteln – der Benzinpreis in den USA darf vor den Wahlen auf keinen, auf gar keinen Fall steigen. Weshalb ja auch russisches Öl für die USA zu indischem Benzin wird, wenn es dort eine Raffinerie durchlaufen hat.

In Wirklichkeit fahren also ganz normal alte Tanker unter im Schiffsverkehr ganz normalen Flaggen ganz normales russisches Öl durch die Ostsee, aus denen man sich eine Flotte Fliegender Holländer basteln muss (Peter der Große hat den Schiffsbau ja auch in Holland gelernt), damit die braven Deutschen jetzt nicht nur Angst vor russischen Panzern, sondern auch vor russischen Ölhavarien haben. Irgendwie muss man eben kompensieren, dass die Sanktionsnummer so gar nicht funktioniert.

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.