

Eisbrecher könnten das Eis in den Beziehungen zwischen Russland und den USA brechen

13 Juli 2025 13:01 Uhr

Die USA suchen verzweifelt nach einer Möglichkeit, ihre Eisbrecherflotte radikal zu erneuern. Zu diesem Zweck haben sie sogar ihre Bereitschaft erklärt, Eisbrecher in Finnland zu kaufen. Es bestehen jedoch große Zweifel, dass die Finnen in der Lage sind, die erforderlichen Schiffe zu bauen. Russland könnte den Bedarf der USA decken, und zwar zum gegenseitigen Vorteil.



© Getty Images / SeppFriedhuber

Symbolbild

Von Stanislaw Leschtschenko

Zunächst einmal sollte daran erinnert werden, dass der finnische Eisbrecherbau dank Russland begann. Als Teil des Russischen Reiches genoss Finnland weitreichende Autonomierechte. Es war der finnische Senat, der Ende des 19. Jahrhunderts die Frage nach dem Bau mehrerer Eisbrecher aufwarf, die eine Verlängerung der Betriebszeit finnischer Häfen in der kalten Jahreszeit ermöglichen würden.

Die meisten finnischen Eisbrecher, die zu Zeiten des Russischen Reiches gebaut wurden, hatten eine sehr lange Lebensdauer – die "Tarmo" kann man heute noch in Kotka als Museumsschiff besichtigen. Der erste vollständig in Finnland gebaute Eisbrecher "Sisu" wurde im Jahr 1938 fertiggestellt, und im Jahr 1954 nahmen die Finnen die "Voima" in Betrieb – ein dieselelektrisches Schiff, das sich durch einige sehr fortschrittliche Konstruktionsmerkmale auszeichnete.

Doch auch in deren Unabhängigkeit von Russland gelang es den Finnen erneut, ihren Eisbrecherbau dank sowjetischer Aufträge anzukurbeln. Dieselbe Firma Wärtsilä in Helsinki, die die "Voima" baute,

konstruierte gleichzeitig die in ihrer Bauweise sehr ähnlichen "Kapitän Beloussow", "Kapitän Woronin" und "Kapitän Melechow". Diese drei "Kapitäne" bewährten sich im Einsatz in den Häfen von Archangelsk, Leningrad und Riga. In den nachfolgenden Jahren baute Wärtsilä weitere 23 Eisbrecher für die UdSSR.

Die für beide Seiten vorteilhafte Zusammenarbeit wurde auch nach dem Ende der Sowjetunion fortgesetzt. Im Jahr 2007 schloss Wärtsilä einen Lizenzvertrag mit dem Maschinenbauwerk in Brjansk über die Produktion von Schiffsdieselmotoren auf dessen Basis. Zwei Jahre später eröffnete Wärtsilä ein Servicezentrum für Schiffe in Murmansk. Außerdem produzierten die Finnen Stromversorgungssysteme, Steuerungen und Dieselmotoren für Eisbrecher, die in russischen Werften gebaut wurden.

Alles endete im Frühjahr 2022, als Wärtsilä sich dem Sanktionskrieg gegen Russland anschloss und sich aus dem russischen Markt zurückzog. Wie in vielen anderen ähnlichen Fällen schadete Wärtsilä vor allem sich selbst – der Verlust des Unternehmens durch die Beendigung der Zusammenarbeit mit den Russen belief sich auf 440 Millionen Euro.

Vor kurzem erkannten die finnischen Schiffbauer jedoch eine Chance, ihre Geschäfte auf Kosten der USA zu verbessern.

Die Vereinigten Staaten gehören zu den Arktis-Mächten – aber ihre schwere Eisbrecherflotte befindet sich derzeit in einem Zustand völliger Verwahrlosung. Das Land verfügt nur über zwei Arktis-Eisbrecher – die Polar Star (WAGB-10) und die Healy (WAGB-20), die 49 beziehungsweise 26 Jahre alt sind.

Derzeit ist in den USA der Bau von drei großen Eisbrechern geplant, die ursprünglich zwischen den Jahren 2024 und 2027 in Betrieb genommen werden sollten. Aufgrund zahlreicher Änderungen am Projekt und der Entdeckung von Problemen in den Werften haben sich die Termine jedoch nach hinten verschoben.

Experten schätzen, dass die Verzögerung die Möglichkeiten der USA, in der Arktis zu operieren, beeinträchtige. Die Verzögerung beim Bau von Eisbrechern schade den wirtschaftlichen Möglichkeiten der USA erheblich – das Fehlen einer Eisbrecherflotte hindere die US-Amerikaner daran, ihre Nische im Frachtverkehr in der Arktis zu besetzen.

Insbesondere, da die oben erwähnte Healy im vergangenen Sommer durch einen Brand beschädigt wurde und lange Zeit in Reparatur war. Infolgedessen sei die Leitung der US-Küstenwache bis heute "nicht sicher", ob dieses Schiff seine Funktionen in vollem Umfang erfüllen könne. Die USA laufen also Gefahr, nur noch über einen einzigen Eisbrecher zu verfügen, dessen Alter bald die 50-Jahre-Marke überschreiten wird. Zum Vergleich: Russland verfügt über mehr als vierzig Eisbrecher, unter denen es auch ganz neue gibt.

Und genau hier kam den US-Amerikanern die Idee, Eisbrecher von den Finnen zu kaufen. Der US-Präsident erklärte, dass er Russland in Bezug auf die Anzahl der Eisbrecher übertreffen wolle. Aber woher sollen sie kommen? Wenn man Trump Glauben schenkt, diskutieren die Vereinigten Staaten mit Helsinki über den Kauf von bis zu fünfzehn Eisbrechern, von denen einer "bereits jetzt verfügbar" sei. Vertreter der finnischen Behörden bestätigten, dass sie mit den USA über den Verkauf oder die Vermietung eines der acht Eisbrecher verhandeln, die Finnland zur Verfügung stehen.

In Helsinki beabsichtigt man zu erreichen, dass die USA neue Eisbrecher bei finnischen Werften bestellen. Für Finnland, das unter einer Wirtschaftskrise leidet, wäre dies ein gutes Geschäft. Der

Politologe Maxim Rewa, ein Experte für Schiffbau, der zuvor als Analyst für die Leitung des russischen Hafens Ust-Luga tätig war, meint:

"Wenn es den Finnen gelingt, einen Vertrag mit den USA über den Bau von Eisbrechern abzuschließen, wäre das ein großer Erfolg für sie.

Ihre Schiffbauindustrie hat in den letzten Jahren stark nachgelassen. Aber die USA werden dabei sicherlich nicht gewinnen: Sie brauchen Eisbrecher, die leistungsstark genug sind, um im arktischen Becken zu arbeiten, und nicht in Binnenmeeren wie der Ostsee. Am besten eignen sich dafür atomgetriebene Eisbrecher, aber die Finnen verfügen nicht über die Technologie für den Bau von Atomschiffen."

Die größten Atom-Eisbrecher der Welt, neben denen die finnische "Polaris" wie ein Kätzchen neben einem Bulldog aussieht, werden jedoch von Russland gebaut. Und in naher Zukunft werden noch gigantischere Atomschiffe vom Typ "Leader", echte Eisbrecher-Dreadnoughts, in Betrieb genommen.

Russland hat wiederholt betont, dass es im Rahmen der Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen Moskau und Washington zahlreiche Möglichkeiten für die Reaktivierung gemeinsamer Wirtschaftsprojekte mit den Vereinigten Staaten gibt. Dmitri Peskov, der Pressesprecher des russischen Präsidenten, sagte am Dienstag:

"Zwischen unseren Ländern gibt es ein sehr großes Potenzial für die Umsetzung zahlreicher Projekte in den Bereichen Wirtschaft, gegenseitige Investitionen und Handel."

Rewa merkt an, dass US-Präsident Donald Trump immer wieder seinen Wunsch nach einer Verbesserung der Beziehungen zu Russland bekundet und dass die USA im Rahmen einer für beide Seiten vorteilhaften Zusammenarbeit, die auch einen politischen Kontext hat, Atom-Eisbrecher bei russischen Werften bestellen könnten.

Der Experte erinnert daran, dass sich der US-amerikanische Eisbrecher Healy vor weniger als zwei Jahren in der Nähe der russischen Hoheitsgewässer befand – und damals der Verdacht aufkam, dass er Geräte installierte, die zur Überwachung russischer U-Boote bestimmt waren. Darüber hinaus verkündete die US-Führung unter Joe Biden, dass sie Eisbrecher unter anderem für die "Machtprojektion" in der Arktis benötige – was Russland und China "ein Signal senden" solle. Laut Rewa sollten die USA solche Aktivitäten lieber unterlassen. Der Experte hebt hervor:

"Zweitens muss Trump zunächst mindestens einen Großteil der unter seinem Vorgänger verhängten antirussischen Sanktionen aufheben. Denn die USA haben sich selbst verboten, eine Vielzahl ihrer Industrieprodukte nach Russland zu liefern, um unserer Wirtschaft zu schaden."

Wenn die Sanktionen aufheben sollten, könnte Russland die USA mit gutem Gewissen von der Liste der unfreundlichen Länder streichen und eine normale wirtschaftliche Zusammenarbeit mit ihnen aufnehmen – auch im Bereich der Eisbrecher, fasst Rewa zusammen.

Übersetzt aus dem [Russischen](#). Der Artikel ist zuerst am 8. Juli 2025 auf der Website der Zeitung Wsgljad erschienen.

Stanislaw Leschtschenko ist Analyst bei der Zeitung Wsgljad.

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