

"Schattenflotte" – Warmlaufen für die nächste Provokation?

12 Dez. 2025 06:30 Uhr

Da ist es wieder, das vertraute Thema. Ein paar Wochen war Ruhe, nachdem man erklärt hatte, überall Drohnen zu sehen, die sicher auch von "russischen" Schiffen gestartet seien, und jetzt wurde eine neue Untat gefunden, die man der "Schattenflotte" zuschreiben kann.



© Louis Eilshemius, Public domain, via Wikimedia Commons

Symbolbild: Louis Michel Eilshemius, Der Fliegende Holländer, 1908

Von Dagmar Henn

Erst waren es die Unterseekabel gewesen, die angeblich von Schiffen dieser ominösen "Schattenflotte" gekappt worden waren, dann waren es geheimnisvolle Drohnen, die überall gesichtet wurden (und sich inzwischen unter anderem als Militärhubschrauber entpuppten), und jetzt gibt es wieder etwas Neues: "Schiffe, die westliche Behörden zu Putins Schattenflotte zählen, manipulieren weltweit ihre Positionsdaten doppelt so häufig wie vor dem Angriffskrieg", schreibt die *Tageesschau* und beruft sich da gleich auf "ein Datenprojekt von *NDR*, *WDR*, *SZ* und internationalen Partnern".

Das riecht schon geradezu nach so etwas wie Bellingcat, irgendeiner MI6-Zweigniederlassung oder sonst einem privaten Geheimdienst. Und das, was da skandalisiert wird, wird in der üblichen Art und Weise vermittelt. Alle Informationen, die erforderlich sind, um das wirklich bewerten zu können, werden vorsichtshalber mal weggelassen. So war das schon bei den Datenkabeln gewesen, von denen geredet worden war, als gingen sie sonst nie kaputt, nur wenn da geheimnisvolle, irgendwie mit Russland verbundene Schiffe ... Dabei ist es ein völlig alltäglicher Vorfall, dass diese relativ dünnen Kabel beschädigt werden, weshalb manche davon gleich von vorneherein doppelt verlegt werden.

Die ganze Konstruktion der "Schattenflotte" ist etwas Ähnliches. Schließlich haben diese Schiffe, überwiegend Rohöltanker, vor allem eines gemein: Sie transportieren russische Energierohstoffe. Und sie sind, aber das ist zumindest zum Teil das Resultat der EU-Sanktionsleidenschaft, nicht bei westlichen Versicherungen versichert. Aber wie alt die Schiffe sind, unter welcher Flagge sie registriert sind, wem sie gehören, wohin sie fahren und woher die Besatzung stammt, das ist so verschieden, wie es das in der Seefahrt eben ist. Der Tanker, der jüngst vor der senegalesischen Küste vermutlich von einer ukrainischen Drohne attackiert wurde, hatte beispielsweise eine chinesische Besatzung und einen türkischen Eigner ...

Jetzt jedenfalls sollen diese böse, geradezu unheimlichen Schiffe ihre Ortungssignale ausgesetzt haben, und in der Ostsee soll die Zahl der Positionsausfälle auf mehrere Tausend jährlich gestiegen sein. Hier kommt natürlich wieder der Trick des Verschweigens ins Spiel. Denn täglich fahren in der Ostsee etwa 2.000 Schiffe; allein den Nord-Ostsee-Kanal nutzen im Jahr 30.000. Bei 2.000 Schiffen pro Tag und 365 Tagen im Jahr reden wir selbst bei mehreren Tausend Positionsausfällen im Jahr von einer Zahl im Promillebereich; so niedrig, dass sich eigentlich die Frage einer bösen Absicht gar nicht stellen dürfte. Aber indem man so tut, als wäre das ungeheuer viel, kann man wieder einmal aus einem Nichts eine wilde Geschichte zaubern, die gut in den Mythos der "Schattenflotte" passt.

Die sich der deutsche Leser vermutlich vorstellen soll wie den "Fliegenden Holländer": irgendwie verflucht, aber ohne die Chance der Erlösung durch eine treue Liebe. Und es hat ja auch einen gewissen Bezug – schließlich schrieb Richard Wagner seine Oper, nachdem er bei der Flucht vor seinen Gläubigern aus Riga von Königsberg aus nach London gesegelt und dabei in einen Sturm geraten war. Das im Kern tragisch-romantische Bild, das der Begriff "Schattenflotte" aufruft, hat also durchaus eine Verbindung zu Kaliningrad, bei dem derartige Ausfälle besonders häufig sein sollen. "Der starke Anstieg von Ausfällen im Ortungssystem seit 2022 könnte der Versuch sein, Angriffen von ukrainischen Drohnen zu entgehen", so die *Tagesschau*.

Ein verräterischer Satz, denn das Nichtentgehen würde schließlich genau das auslösen, was laut deutschen Medien die besonders große Gefahr durch die "Schattenflotte" sein soll: Falls ein voller Tanker getroffen würde, gäbe es eine Umweltkatastrophe. Wäre die Leidenschaft der Ukraine zu terroristischen Angriffen auf fremde Schiffe – die noch dazu gar keine russischen sind – nicht gar so groß, könnte man vermutlich nicht einmal über GPS-Beeinträchtigungen bei Kaliningrad herummaulen.

Schön ist natürlich auch die unverzichtbare "Nichtregierungsorganisation", die wieder einmal ins Spiel gebracht wird. Diesmal heißt sie "Center for Advanced Defence Studies" (C4ADS), und ihre Zusammenarbeit mit dem EU-Propagandasystem ist entweder ein Resultat eines Täuschungsmanövers der Trump-Regierung oder ein Ausgabeposten, der noch aus der Biden-Ära übrig ist und irgendwie den Reinigungsversuchen bisher entgangen ist. Die Website *Influence Watch* schreibt zu dieser Denkfabrik, die in Washington ansässig ist, folgendes: "2021 kamen beispielsweise etwa 89 Prozent der Finanzierung des Zentrums vom US State Department und USAID."

Ist das nicht süß? Im Jahresbericht 2024 wird unter anderem Palantir als Partner genannt. Außerdem beruft sich das Zentrum darauf, 63-mal mit Journalisten investigativ zusammengearbeitet zu haben. Ehemalige US-Botschafter und Pentagon-Mitarbeiter finden sich im Führungspersonal. Aufträge erhält dieser Laden unter anderem vom US-Kommando für Spezialeinsätze, dem Sekretär für die Air Force oder eben vom State Department. Es ist also im Grunde eine GO, eine Regierungsorganisation unter falscher Flagge.

Die ganze Schattenflossen-Nummer war allerdings schon zu Zeiten der Biden-Regierung etwas, das vor allem von Europa ausging, genau genommen, primär von den NATO-Staaten entlang der Ostsee zuzüglich der Briten. Immerhin sind die Eingriffe in die Schifffahrt, die im Verlauf der letzten Jahre so stattfanden, alles andere als ungefährlich, denn jedes Schiff ist fremdes Staatsgebiet – wenn auch eben nicht russisches, sondern das des Flaggenstaats, was ziemlich genau der Grund ist, dass bisher kein Schiff unter russischer Flagge attackiert wurde. Dann gäbe es nämlich vermutlich gleich eine drauf. Immerhin, selbst die Biden-Truppe fand das doch zu heiß und pfiff zurück, während beispielsweise die Esten am liebsten Schiffeversenken spielen würden, obwohl das Zweite, was dann versenkt würde, Estland heißt.

Die deutschen Medien jedenfalls echauffieren sich wieder einmal über "Putins Geisterflotte" (NDR), was meistens heißt, dass demnächst irgendein Tanker unter irgendeinem Vorwand festgesetzt wird. Allerdings sieht es derzeit doch so aus, als wäre die US-Regierung nicht auf eine Eskalation versessen. Das macht die Kooperation mit C4ADS erstaunlich und lässt eigentlich nur zwei Möglichkeiten: Entweder, da wird ein Plan abgespult, der gewissermaßen noch aus Biden-Zeiten übrig geblieben ist, und die Trump-Regierung hat es nicht rechtzeitig geschafft, dieser Truppe den Geldhahn zuzudrehen, oder da sind irgendwelche EU-Gelder in die USA geflossen, um diese vermeintliche Nichtregierungsorganisation lange genug am Leben zu halten, um diesen Teil des Spiels noch einzuleiten.

Mal nachdenken, was da hinterherkommen könnte. Die Erklärung, nun müsse man mehr NATO-Marineschiffe in der Ostsee herumfahren lassen, um die "Sicherheit des Schiffsverkehrs" zu gewährleisten? Oder gleich ein realer oder auch nur vermeintlicher Ausfall des Ortungssignals als Vorwand, um ein Schiff auf internationalen Seewegen zu kapern?

Die einfachste Methode, Signalstörungen in der Nähe von Kaliningrad abzustellen, wäre übrigens (vorausgesetzt, sie erfolgten tatsächlich von russischer Seite), die stetig unterschwellig vorhandene Drohung mit einer Blockade von Kaliningrad zu beenden und zu normalen Beziehungen zurückzukehren. Ein erster Anfang wäre schon mal, die Zahl der NATO-Manöver in der Ostsee zu reduzieren. Immerhin war vom Juni bis Mitte September mehr oder weniger ständig Betrieb. Dass unter diesen Bedingungen dann ein Signal, das natürlich auch die NATO-Schiffe für sich nutzen könnten, blockiert wird, ist eigentlich nur logisch.

Aber auch diese NATO-Manöver tauchen in den Artikeln der deutschen Medien nicht auf. Denn die NATO beziehungsweise ihre Mitgliedsstaaten können bekanntlich kein Wässerchen trüben, während das russische Öl oder Flüssiggas, das auf den mittlerweile 1.200 Schiffen transportiert wird, die auf der Liste der "Schattenflotte" gelandet sind (etwa jeder zehnte Tanker weltweit), durch irgendeine magische Ansteckung zu russifizieren scheint und deshalb bedrohlich ist.

Nun, die Verzweiflung, die derzeit bei den Herrschaften in den Brüsseler Korridoren herrscht, weil aus Washington deutlich mitgeteilt wurde, dass man auf deren Empfehlungen keinen Wert legt und sie die abstürzende Ukraine gerne geschenkt haben können, kann durchaus dazu führen, dass noch ein letzter, verzweifelter Versuch stattfindet, in der Ostsee einen größeren Konflikt herbeizubringen.

Das ist das unheimliche Gefühl, das einen schon bei den letzten Eruptionen des "Schattenflotte"-Motivs überwältigte. Die Sorge, dass zu viele Irre im Spiel sind, denen in ihrer unübersehbaren Panik alles zuzutrauen ist. Denn ein Ende Wladimir Selenskijs und des Konflikts mit womöglich einer ganz anderen Regierung in der Ukraine, das bedeutet auch, dass Akten und Zahlungsflüsse womöglich einsehbar werden, die manche Herrschaften viel lieber verschwinden lassen würden. Dass womöglich Zeugen

gesprächig werden, die noch loyal sind. Und dass für das blutige Spiel in der Ukraine nicht nur in Kiew eine Rechnung vorgelegt werden wird, sondern auch in Brüssel, Paris oder Berlin, wenn die Bevölkerungen in Europa erfahren, was wirklich mit all dem Geld geschehen ist.

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