Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 50 (1970-1971)
Heft: 11

Artikel: Seemacht heute
Autor: Gasteyger, Curt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-162530

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Seemacht heute

CURT GASTEYGER

Die Prophezeiung ist leicht, dass die See eine Zukunft hat. Sie ist um so leichter, als wir bereits heute Zeugen von Entwicklungen und Tendenzen sind, die der See, ihrer friedlichen und militärischen Nutzung, ganz neue Dimensionen zuteilen.

Immerhin: die Betonung der künftigen Bedeutung der See mag insofern etwas überraschen, als diese ja seit jeher eine überragende Rolle in der Weltpolitik gespielt hat. Dass sie diese Rolle aber nicht nur behalten, sondern um ein Vielfaches erweitern werde, war keineswegs immer und von vornherein selbstverständlich. Denn man kann mit guten Gründen annehmen – oder doch hoffen –, dass im Nuklearzeitalter Seekriege grösseren Ausmasses unwahrscheinlich geworden sind und Salamis, Trafalgar und selbst Midway sich kaum wiederholen werden; die traditionellen Kolonialmächte haben sich in ihre Metropolen zurückgezogen und ihre kostspielige Marine abgebaut; die im 19. Jahrhundert so erfolgreich praktizierte Kanonenbootpolitik ist heute ein nicht minder fragwürdiges Instrument selbstbewusster Seemachtpolitik geworden wie die Aufrechterhaltung permanenter Stützpunkte zur Sicherung der Seewege.

Neubewertung der See

Das alles hat sich in der Tat gewandelt. Trotzdem hat die See – und damit der Drang zu ihrer Beherrschung – nichts von ihrer Anziehungskraft verloren. Im Gegenteil: wir sind gegenwärtig Zeugen einer erstaunlichen, weil in ihren Folgen noch kaum abschätzbaren Neubewertung der See als Instrument und Austragungsort nationaler Machtpolitik und internationalen Kräftemessens. Davon zeugt, um nur ein Beispiel zu nennen, die neueste Ausgabe (1970) des britischen Flottenhandbuches «*Jane's Fighting Ships*», die unter anderem die ebenso lapidare wie inhaltsschwere Feststellung enthält, die «Sowjetunion strebe den Status der führenden Seemacht an».

Dass eine so ausgesprochene Landmacht wie die Sowjetunion, die nie über besonders wirkungsvolle Seestreitkräfte verfügte (und verfügen konnte), nun fast unversehens solche ausserordentlich aufwendige Ambitionen hegt, muss andere Gründe als nur Prestige- und Sicherheitsbedürfnis einer Weltmacht haben. In Moskau wie auch anderswo hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die moderne Technik dabei ist, die See in ganz neuen, bisher

höchstenfalls erahnten Richtungen zu erschliessen und menschlichen Bedürfnissen und Wünschen dienstbar zu machen. Der Fächer dieser Möglichkeiten reicht von der fast revolutionären Entwicklung im Seetransport über die Erschliessung und Nutzung des Meeresbodens, die Erprobung strategischer Raketen und Wasserung von Weltraumsatelliten bis zur schrittweisen Verlagerung der strategischen Abschreckung zu Lande (Festlandraketen) und in der Luft (Langstreckenbomber) auf praktisch unverwundbare Unterseeboote.

Sowohl im zivilen wie im militärischen Bereich ist eine gewaltige Ausdehnung aller denkbaren Formen der Nutzbarmachung, Erforschung und Ausbeutung des Meeres und des Meeresbodens zu erwarten. So empfiehlt ein amerikanischer Ausschuss eine Steigerung der bisherigen jährlichen Aufwendungen bis zu einer Milliarde Dollar im Jahre 1980 und einen zusätzlichen Gesamtaufwand von 8 Milliarden Dollar allein für die zivilen mit der «Marine-Technologie» zusammenhängenden Bereiche. Dazu gehören Ausbau und Entwicklung der Küstenzonen, grosszügige Massnahmen zur besseren Erfassung der Meeresressourcen und ihrer wirtschaftlichen Nutzung, insbesondere die immer weiter ausgreifende Erforschung und Erschliessung des Meeresbodens, sowohl als zusätzliche Nahrungsquelle wie als unermessliche Fundgrube für Öl, Erdgas und Mineralien; die Förderung von Ozeanographie und Meeresbiologie; der ständige Ausbau der Forschungs- und Handelsschiffahrt und ihrer völkerrechtlichen und technischen Sicherung sowie die Förderung internationaler Zusammenarbeit.

Zwang zur Nutzung der See

Allein diese sehr summarische Aufzählung zeigt das weite Spektrum der Möglichkeiten an, das Technik und Pioniergeist moderner Industrienationen der See abringen können. Wie auf so vielen andern Gebieten hat auch hier die technische Revolution der letzten Jahre die Voraussetzungen für eine immer weiter ausgreifende und in immer grössere Tiefen reichende Eroberung der See geschaffen. Triebkräfte hierfür sind nicht nur kommerzielle oder rein wissenschaftliche Motive. Vielmehr gibt es zwingende Gründe, die nach einer möglichst raschen und vollen Erschliessung der Meeresschätze rufen. Sie lassen sich auf eine Formel bringen: die absehbare Erschöpfung der Bodenschätze bei gleichzeitiger enormer Steigerung ihrer Ausbeutung. So werden in den nächsten 35 Jahren schätzungsweise mehr Metalle verbraucht als in den letzten 2000 Jahren zusammengenommen; in den nächsten 20 Jahren wird dreimal soviel Energie konsumiert wie in den vorangehenden hundert Jahren, und die Nahrungsmittelproduktion muss in den nächsten 20 Jahren um 50 Prozent gesteigert werden, damit sie mit dem rapiden Bevölkerungszuwachs gerade noch Schritt halten kann.

Die Ansprüche an die Ressourcen der Erde werden mit anderen Worten derart zunehmen, dass sie nur durch Erschliessung immer neuer Quellen wenigstens annähernd befriedigt werden können (dabei ist heute schon vorauszusehen, dass einer solchen Ausnutzung früher oder später natürliche Grenzen gesetzt sind). Zunächst aber bietet das Meer eine Ausweichmöglichkeit, deren Umfang wir heute nur annähernd ermessen können.

Viele Länder und insbesondere die beiden Weltmächte betreiben deshalb mit sehr grossem Aufwand den Ausbau ihrer maritimen Forschung und die Entwicklung der hierfür erforderlichen technischen Hilfsmittel. Die Vereinigten Staaten allein haben seit 1959 vierzig Forschungsschiffe mit einem Kostenaufwand von je 5–20 Millionen Dollar gebaut bzw. ihren Bau bewilligt; weitere 24 Schiffe wurden in der gleichen Zeit für Forschungszwecke ausgestaltet. Die Sowjetunion dürfte heute über annähernd 200 für ozeanographische Zwecke bestimmte Schiffe und damit über 50 Einheiten mehr als die USA verfügen. Ihren 50 ozeanographischen Forschungsinstituten und einer grösseren Anzahl von Laboratorien stehen in den USA 90 Bundes-, 40 einzelstaatliche, 90 Universitäts- und 25 private Laboratorien gegenüber, die in der einen oder anderen Weise mit ozeanographischer Forschung befasst sind.

Ausweitung der Seeschiffahrt

Der immer ehrgeizigeren Erforschung der Meere sozusagen unter der Oberfläche entspricht eine fast atemberaubende Ausdehnung der Seeschiffahrt und der von ihr angebotenen Transportkapazitäten. Nach Angaben von Lloyds Schiffahrts-Register hat die Gesamttonnage aller registrierten Schiffe der Welt innerhalb eines Jahres (1968/69) um über 17 Millionen Tonnen zugenommen. Sie hat sich damit seit 1956 verdoppelt. Diese rapide Erhöhung wird schon durch die Tatsache demonstriert, dass von den insgesamt 50000 eingetragenen Schiffen 11000 weniger als fünf Jahre alt sind. Im Falle Japans und Norwegens machen diese neuen Schiffe bereits über die Hälfte von deren Gesamttonnage aus. Die Sowjetunion als vorwiegend landorientierte und auf eine möglichst autarke Wirtschaft bedachte Macht hat ihren traditionellen Rückstand in erstaunlich kurzer Zeit aufgeholt. 1954 besass sie ganze 487 Schiffe mit einer Gesamtverdrängung von etwa 2 Millionen Tonnen. Anfang 1968 war ihre Handelsflotte auf 1442 Schiffe mit 11 Millionen Tonnen angeschwollen; Lloyds Register weist sie für Juli 1969 bereits mit 13,7 Millionen Tonnen aus. Ende 1970 dürfte sie die 16-Millionen-Grenze überschritten haben. Das entspricht einer jährlichen Zuwachsrate von mindestens 10–15 Prozent. Die Sowjetunion ist damit zum Land mit der sechstgrössten Handelsflotte aufgerückt.

Die Vereinigten Staaten haben diese sowjetische Herausforderung relativ

spät aufgenommen: In einer Botschaft an den Kongress legte Präsident Nixon im Herbst vergangenen Jahres ein Zehnjahres-Programm zur Modernisierung und Erweiterung der amerikanischen Handelsmarine vor. Danach soll mit einem Kostenaufwand von jährlich 400 Millionen Dollar der Bau von 30 Schiffen gefördert werden. Ob es gelingt, auf diese Weise den Vorsprung gegenüber der rasch aufholenden und viel moderneren sowjetischen Flotte zu halten, erscheint manchen Beobachtern fraglich und hat dementsprechend in NATO-Kreisen einige Besorgnis hervorgerufen.

Revolution im Öltransport

Am sichtbarsten und eindrücklichsten ist die Entwicklung auf dem Gebiete der Öltanker. Innerhalb eines einzigen Jahres (1968/69) hat die Zahl der Tankschiffe um 225 Einheiten zugenommen; sie beträgt heute etwa 6000. Davon sind 1200 unter fünf Jahre alt; 231 haben ein Fassungsvermögen von über 50000 Tonnen, 51 sogar ein solches von über 100000 Tonnen (1968 waren es noch 12!).

Die entscheidende Wende zu dieser rapiden Beschleunigung im Bau von Riesentankern brachte die Schliessung des Suezkanals 1967 als Folge des arabisch-israelischen Krieges. Damals schnellte die Zahl der in Auftrag gegebenen Tanker von über 200000 Tonnen von 70 auf 140. Das bisher grösste in Betrieb gesetzte Schiff hat ein Fassungsvermögen von 312000 Tonnen und eine Gesamtlänge von 345 Meter. Dem Bau noch grösserer Schiffe steht technisch nichts entgegen; es gibt aber zur Zeit nur ganz wenige Häfen, die sie aufnehmen können. Für viele Gewässer sind sie wegen ihres zu grossen Tiefgangs überhaupt nicht brauchbar.

Allein im zivilen Bereich der Meeresnutzung und Schiffahrt sind also weitreichende und teilweise umwälzende Entwicklungen im Gange. Die hier gegebenen Beispiele liessen sich beliebig vermehren, so etwa durch den Hinweis auf neue Methoden des Güterumschlags, auf die Luftkissen-Boote («hovercrafts»), auf die Öffnung von wegen Packeis praktisch unbenutzbaren Routen, vor allem des für die Sowjetunion entscheidend wichtigen nördlichen Seeweges, usw. Diese Entwicklungen haben erhebliche wirtschaftliche und politische Folgen. Die sinkende Bedeutung des Suezkanals zumal für den entweder durch Pipelines oder auf dem Umweg entlang der afrikanischen Westküste geleiteten Öltransport bedeutet eine schwerwiegende Einbusse für die Anrainerstaaten, vor allem Ägypten. Umgekehrt dürfte Japan dank seiner Insellage, den zahlreichen Tiefwasser-Häfen und nur kurzen Landwegen von der Entwicklung grosser Transportschiffe mit niedrigen Frachtpreisen nur profitieren, ganz im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten, wo sich lange Transportwege zu Land und wenig modern ausgebaute Häfen zunehmend kostenverteuernd auswirken. Wir stehen

auch hier vor einer Verschiebung von Werten und Rangordnungen, von verlorenen Chancen und neugewonnenen Möglichkeiten, wie sie stets eine in Umbruch befindliche Ära mit sich bringt.

Seemacht und Weltpolitik

Das gilt nicht minder, wenn auch in anderer Weise, für die militärische Nutzung der See. Die enormen Fortschritte der Rüstungstechnik haben ihre Bedeutung in vieler Hinsicht erhöht. Zugleich aber haben sie die Zahl derjenigen Mächte drastisch reduziert, die glaubhaft und wirksam Seestreitkräfte unterhalten können. Da Weltmachtstatus und Weltpolitik heute mehr denn je auch die Fähigkeit zur weltweiten Präsenz voraussetzen, sind es praktisch nur noch die Vereinigten Staaten und neuerdings die Sowjetunion, die machtpolitisch ernsthaft ins Gewicht fallen. Hier wie auf anderen Gebieten haben Technik und Wirtschaftskraft ihre Selektion getroffen: Nur Washington und Moskau verfügen gegenwärtig über die Mittel und das «know-how», um die mannigfachen Möglichkeiten der meist sehr komplexen und teuren militärischen Nutzung der See voll ausschöpfen zu können.

Neben der nicht minder aufwendigen und schwierigen Entwicklung von Nuklear- und Trägerwaffen und der Eroberung des Weltraumes bildet damit die See den dritten machtpolitisch entscheidenden Bereich, in dem die beiden Weltmächte ihre Vorherrschaft auf unabsehbare Zeit etabliert haben. Die verschiedene Art und Weise, in der sie dies getan haben, sowie der zeitliche Abstand, mit dem hierbei die Sowjetunion auf die Vereinigten Staaten folgte, sind bemerkenswert. Seit Mahans berühmtem Werk über den politischen Gebrauch der Seemacht haben die Vereinigten Staaten ihre Marine auch als Instrument der Aussenpolitik eingesetzt. Die Sowjetunion dagegen sah die wichtigste Aufgabe ihrer auf vier Meere verteilten Flotte zunächst und vor allem in der Sicherung und Verteidigung ihres festländischen Territoriums. Da dessen Sicherheit fast immer von ebenfalls kontinentalen Mächten bedroht gewesen war, bestand wenig Anlass, die russisch-sowjetische Marine auf eine über diese räumlich begrenzte Schutzfunktion hinausgehende Grösse zu erweitern.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg sah sich die Sowjetunion erstmals jenen zwei Seemächten als Gegnern gegenüber, deren Intervention in den ersten Revolutionsjahren noch in lebhafter Erinnerung stand. Das daraufhin von Stalin eingeleitete ehrgeizige Aufbauprogramm einer der neuen Situation angepassten Kriegsflotte wurde nach seinem Tode drastisch gekürzt; der Akzent sowjetischer Strategie und Rüstungspolitik wurde auf weitreichende Nuklearraketen gelegt, mit denen die Vereinigten Staaten wirksamer und sicherer abgeschreckt werden konnten als mit einer noch so

grossen Seemacht. Der englische Spezialist Michael Mac Gwire weist zurecht darauf hin, dass die sowjetische Führung eine solche Strategie kaum gewählt hätte, wäre ihr die künftige Bedeutung der Flugzeugträger für überseeische Operationen und als politisches Instrument, und jene der raketentragenden Untersee-Boote für die strategische Abschreckung, damals schon voll bewusst gewesen. So sah sie sich Ende der fünfziger Jahre nicht nur einer nuklearen Einkreisung zu Land, sondern auch einer solchen zur See gegenüber. Ihre Sicherheit wurde somit zusätzlich und zunehmend durch amerikanische Flugzeugträger und eine wachsende «Polaris»-Flotte bedroht. Den Flugzeugträgern war es ohne weiteres möglich, vom Atlantik, dem Mittelmeer und dem Pazifik einen nuklearen Schlag auf das nahegelegene sowjetische Festland zu führen; die neuerbauten «Polaris»-Boote erwiesen sich hinsichtlich Beweglichkeit, technischer Ausrüstung und der Reichweite ihrer Nuklearraketen den sowjetischen U-Booten als weit überlegen.

Die in den sechziger Jahren rasch voranschreitende Entwicklung von U-Boot-Raketen mit noch grösserer Reichweite und einer Mehrzahl nuklearer Sprengköpfe machte deutlich, dass die Vereinigten Staaten dabei waren, einen wesentlichen Teil ihrer strategischen Streitmacht auf Untersee-Boote – und damit auf die See – zu verlegen. Sie haben im Vergleich zu den übrigen Trägerwaffen-Systemen den unschätzbaren Vorteil erhöhter Unverletzlichkeit. Die grössere Reichweite der von ihnen mitgeführten Raketen (die anfangs 1971 einsatzbereiten neuen mit je zehn Sprengköpfen ausgerüsteten «Poseidon»-Raketen haben eine Reichweite von ungefähr 4500 km) versetzen sie zudem in die Lage, die Sowjetunion weit ausserhalb der von sowjetischen Flottenverbänden geschützten maritimen Verteidigungszone anzugreifen.

Beide Entwicklungen – die Möglichkeit gegnerischer Flugzeugträger, in der Sowjetunion nahegelegenen Gewässern zu operieren, und die Überlegenheit der amerikanischen U-Bootflotte – haben zweifellos zu den weitreichenden Veränderungen in der sowjetischen Seestrategie der letzten acht bis zehn Jahre massgebend beigetragen. Zusammensetzung und Ausrüstung der sowjetischen Flotte wurden überprüft und neu bestimmt, ebenso ihre strategische Mission und ihr räumliches Dispositiv. Das bedeutete in erster Linie eine erhebliche Beschleunigung des Bauprogramms für Untersee-Boote mit weiterreichenden Raketen, den Bau von Helikopterträgern und die Ausrüstung zahlreicher Schiffe mit wirksamen Überwasser-Raketen; es bedeutete vor allem aber auch den Aufbau einer maritimen Gegenposition in jenen dem sowjetischen Festland nahegelegenen Gewässern, in denen westliche Seestreitkräfte bisher ungehindert operieren konnten. Das betraf demnach zunächst den Mittelmeerraum und den nördlichen Atlantik, seit einiger Zeit auch den Indischen Ozean. Es bedeutete schliesslich eine sichtbare Verstärkung der Flottenverbände in den bisherigen vier Operationsräumen entlang dem sowjetischen Festland, also dem Schwarzen Meer, dem

Baltikum, der Barents-See und dem nördlichen Pazifik. Mit diesen Massnahmen sollte eine der amerikanischen strategischen Flotte ebenbürtige Abschreckungs- und Verteidigungsmacht zur See aufgebaut werden, mit der Aufgabe, die Abwehrfront gegen feindliche Schiffe möglichst weit vom sowjetischen Territorium weg Richtung Westen zu verschieben. Wo dies nicht oder nur begrenzt möglich ist (wie etwa im Mittelmeer), sollen die westlichen Seestreitkräfte zumindest in ihrer Wirkungsfähigkeit behindert oder neutralisiert werden.

Hier finden sich demnach sehr wichtige Gründe, die zur Erklärung der numerischen und geographischen Ausdehnung der sowjetischen Flotte in den letzten Jahren dienen. Dazu kommen natürlich politische Überlegungen, die weniger mit Sicherheit und mehr mit Moskaus Prestigeanspruch als Weltmacht zu tun haben: Spätestens seit der demütigenden Erfahrung der Kubakrise musste es der Sowjetunion darauf ankommen, ihr politisches Engagement gegenüber befreundeten, ausserhalb ihres unmittelbaren Einflussbereiches liegenden Ländern glaubwürdiger zu dokumentieren. Auch hierfür bot sich in den meisten Fällen die Flotte an, vorausgesetzt, dass sie wirksam über weite Distanzen eingesetzt werden konnte. Die von Moskau möglicherweise kaum in dem Ausmasse erwartete politisch-psychologische Wirkung des erstmaligen Auftauchens sowjetischer Kriegsschiffe in fremden Gewässern gab dieser Überlegung nicht nur recht, sondern ihren – keineswegs unbestrittenen – Befürwortern neuen Auftrieb.

Es steht zu erwarten, dass die Sowjetunion, nachdem sie die militärische Notwendigkeit einer «maritimen Vorwärtsverteidigung» für ihre Sicherheit und die politische Notwendigkeit einer möglichst weltweiten Präsenz ihrer Flotte für ihr Prestige und ihre Glaubwürdigkeit als Weltmacht erkannt hat, die Anstrengungen zu deren weiterem Aufbau fortsetzen wird. Die Vereinigten Staaten werden nicht umhin können, auf diese Herausforderung ihrer Stellung als erste Seemacht zu antworten. Erste Anzeichen dafür sind bereits sichtbar. Die nahe Zukunft wird zeigen, ob sich Washington so schnell mit einer «maritimen Parität» abfinden wird, wie es das offenbar auf dem Gebiete der nuklearen Raketen getan hat.

Möglichkeiten und Grenzen der Seemacht

Die hier geschilderten Entwicklungen, so summarisch und unvollständig sie präsentiert wurden, lassen in etwa die Umrisse des heutigen und künftigen Begriffes «Seemacht» und seiner Bedeutung für Weltpolitik und Weltwirtschaft erkennen. Wo immer auch die tatsächlichen machtpolitischen Grenzen der Seemacht im nuklearen Zeitalter und in einer pluralistischen Staatengesellschaft liegen mögen – technologische Fortschritte und wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeiten haben ihr Dimensionen erschlossen, die

die internationale Politik in neuer, wenn auch in anderer Weise beeinflussen und bestimmen. Hand in Hand damit geht eine noch rigorosere Auslese der Staaten, die hierbei mitreden können: Noch mehr als bisher werden nur jene als Seemächte gelten können, die mit der ebenso raschen wie kostspieligen technischen Entwicklung Schritt halten und sie für ihre Sicherheits- und Wirtschaftsinteressen voll einzusetzen vermögen. Kleinere und selbst mittlere Mächte werden damit unweigerlich auf ihren Platz verwiesen.

Es erscheint wie eine Bestätigung unserer These von der Neubewertung der Seemacht, dass in jüngster Zeit zwei ehemalige «grosse» Seemächte, Frankreich und Grossbritannien, ihre Rolle zur See erneut betont bzw. neu überprüft haben. So versicherte Präsident Pompidou bei der Bekanntgabe des Rüstungsbudgets für die nächsten fünf Jahre (ab 1971), dass Frankreich nicht nur Atommacht, sondern auch Seemacht bleiben und auf allen Ozeanen präsent sein werde. Die neue britische Regierung erklärte ihrerseits, dass sie ihre Positionen «östlich von Suez» – also in Hongkong, Südostasien und im Persischen Golf – aufrechterhalten werde: Ohne Seestreitkräfte als unentbehrliche Verbindungsglieder zwischen Atlantik und Pazifik ist dies aber nicht möglich. Diesem französischen und britischen Ehrgeiz zur See sind aber sehr enge finanzielle Grenzen gesetzt. Der Bau neuer Flugzeugträger oder die Erhöhung der Zahl raketentragender U-Boote über die bisher bewilligten 4 oder 5 erscheint praktisch ausgeschlossen.

Auch das kommunistische China wird den Ausbau seiner noch äusserst bescheidenen Flotte voraussichtlich sehr bald beschleunigen. Da seine unmittelbaren aussenpolitischen Interessen vorläufig noch auf das asiatische Festland ausgerichtet sind, dürfte ihr keine Priorität eingeräumt werden. Amerikanische Beobachter haben immerhin in letzter Zeit auf grosse Anstrengungen Pekings um die Erweiterung seiner Flotte, vor allem auch der U-Boote, hingewiesen.

Wie in so vielen Bereichen ist Japans künftige Rolle auch im maritimen Bereich offen; es verfügt nicht nur über das technologische «know-how» und das wirtschaftliche Potential zum Aufbau einer grösseren Flotte. Sein Interesse an einer besseren Sicherung seiner weiten Seewege, seiner Schiffahrtslinien und überseeischen Märkte dürften es früher oder später dazu zwingen. Das kann kaum von der Bundesrepublik und sicher nicht von Italien, Australien, Indien oder Indonesien gesagt werden.

Die nun auch zur See etablierte Vorherrschaft der beiden Weltmächte dürfte damit auf unabsehbare Zeit von keiner Seite ernsthaft angefochten werden. Ob diese «maritime Bipolarität» Stabilität und Sicherheit der internationalen Ordnung vergrössern hilft, ist eine der vielen offenen Fragen, die uns das begonnene Jahrzehnt bescheren – und vielleicht auch beantworten wird.