

„Am Ende dieses Sommers [im Jahre 431/430 v.Chr.] wurde die Insel Atalante von den Athenern zu einer Festung ausgebaut. Die Insel liegt vor der Küste des Landes der Opuntischen Loker und war bis dahin unbewohnt. Zweck der Operation war zu verhindern, dass Seeräuber von Opus oder dem Rest der Landschaft Lokris aus Plünderungsoperationen gegen die Insel Euboia unternehmen.“
(Thukydides, Der Peloponnesische Krieg, II 32,1)

VORWORT

Dass Lehrende an einer Universität sich untereinander über tagespolitische Entwicklungen austauschen, ist gemeinhin nicht außergewöhnlich. An der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr in Hamburg wie auch an ihrer Schwesteruniversität in München können Entscheidungen der Politik jedoch mitunter ganz direkt die Studierenden selbst betreffen, die als Offiziersanwärterinnen und -anwärter beziehungsweise Offiziere des Heeres, der Luftwaffe oder der Marine im Anschluss an das Studium innerhalb der Bundeswehr im Auslandseinsatz tätig werden. Das Interesse der Studierenden an der Tagespolitik ist daher bereits während des Studiums häufig sehr groß. Politische Entscheidungen und Entwicklungen werden an der Helmut-Schmidt-Universität daher zumeist zwischen allen Beteiligten, Studierenden und Lehrenden, diskutiert. Vor diesem Hintergrund war es für uns eine Selbstverständlichkeit, nach der Entscheidung des Deutschen Bundestages zur Beteiligung an der Operation Atalanta im Dezember 2008 auch über diesen Auslandseinsatz zu diskutieren. Ebenso selbstverständlich schien es uns als Geschichtswissenschaftler, den Studierenden mit einer Vorlesungsreihe zum Thema „Piraterie von der Antike bis zur Gegenwart“ umfangreichere Einblicke in die historischen Dimensionen dieses epochenübergreifenden Phänomens zu bieten. Mit einer abschließenden Podiumsdiskussion zu aktuellen Problemen der Piraterie aus militärischer, politischer, ökonomischer und völkerrechtlicher Perspektive sollte zudem ein gegenwartsbezogener Schwerpunkt gesetzt werden. Die Vorlesungsreihe und die Podiumsdiskussion fanden schließlich zwischen März und Juni 2009 statt, wobei der vorliegende Band im Wesentlichen die Veranstaltungsreihenfolge widerspiegelt.

Ohne die Unterstützung zahlreicher Kolleginnen und Kollegen hätte dieses Vorhaben nicht umgesetzt werden können. Zunächst möchten wir den Referenten danken, die sich nicht nur darauf eingelassen haben, innerhalb kurzer Zeit einen Vortrag zu halten, sondern sich auch die Mühe machten, diesen anschließend zu verschriftlichen. Unser Dank gilt weiterhin den zahlreichen Zuhörerinnen und Zuhörern, die auch von *außen* den Weg in die HSU gefunden und intensiv mitdiskutiert haben. Uns Mittelbauangehörigen wurde innerhalb des Hauses für die Veranstaltung von vielen vertrauensvolle Zustimmung signalisiert und monetäre, kre-

ative oder ideelle Unterstützung gewährt. Danken möchten wir in dieser Hinsicht Universitätspräsident a.D. Prof. Dr. Hans-Christoph Zeidler, den Freunden & Förderern der Helmut-Schmidt-Universität, der Fakultät Geistes- und Sozialwissenschaften, dem Leiter des Grafikbüros Michael Bölke, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Medienzentrums und des Sprachenzentrums, hier vor allem Carol Semple und dem Leiter Hans-Hermann Beth, dem früheren Direktor der Bibliothek, Dr. Johannes Marbach und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, hier insbesondere Sabine Graef, sowie dem Leiter der Pressestelle Dietmar Strey. Ohne das Vertrauen der Ranke-Gesellschaft in dieses Projekt hätte dessen Publikation nicht so reibungslos und kompetent erfolgen können. Für die Aufnahme in die *Ranke-Reihe* danken wir Prof. Dr. Jürgen Elvert und Dr. Jens Ruppenthal. Obwohl die Konzeption des Bandes bereits Ende 2010 abgeschlossen war und die Einzelbeiträge vorlagen, hat die Erstellung des Gesamtmanuskriptes noch einige Monate in Anspruch genommen. Jüngere Literatur konnte nur in Ausnahmen berücksichtigt werden. Für die uns entgegengebrachte Geduld möchten wir uns bei den Autoren sowie bei den Herausgebern der Reihe ausdrücklich bedanken.

Gewidmet ist dieses Buch dem im Mai 2010 verstorbenen Historiker Prof. Dr. Michael Salewski, der nicht nur 16 Jahre der Ranke-Gesellschaft vorstand und sich selbst als Marinehistoriker sah, sondern uns aufgrund seiner Fähigkeit, für sich neue Wege in der Historiographie zu finden, den Kurs zu ändern und diesen umsichtig aber konsequent weiter zu steuern, vorbildhaft erscheint.

Hamburg, im November 2011

Volker Grieb

Sünje Prühlen

Sabine Todt

Gibt man die Stichworte *Krieg*, *Handel* und *Piraterie* in die heutigen Suchmaschinen des World Wide Web ein, steht bezeichnenderweise nicht der Verweis auf Goethes „Faust“ an vorderer Stelle, sondern es erscheinen Links, die zu den Berichten der Nachrichtenmagazine zum Piraterieproblem heute oder zu wissenschaftlichen Beiträgen über Piraterie führen. Mehr noch, wird die Piraterie – wie im vorliegenden Band – in der Konstruktion der *longue durée* betrachtet, lässt sich die Dreieinigkeit Krieg, Handel und Piraterie um ein zweites Kausaldreieck ergänzen: Staatlichkeit, Internationalität und Existenzsicherung. Wie ist das zu verstehen? Trotz aller Verschiedenheit bilden gerade diese beiden miteinander verbundenen Kausaldreiecke Kontinuitätspunkte des Pirateriephänomens in einer epochenübergreifenden Darstellung von der Antike bis zur Gegenwart. Staatlichkeit oder Internationalität sind dabei nicht als fest definierte Begriffe zu sehen, sondern als Bezugspunkte, die einem dialektisch bedingten Wandel unterliegen. Krieg, Handel und Piraterie wie auch Staatlichkeit, Internationalität und Existenzsicherung bilden daher nur insoweit Kontinuitätspunkte, als sich ihre jeweiligen Ausprägungen aufeinander beziehen. Sie verweisen zudem auf unterschiedliche Facetten, die sich wie ein Kaleidoskop mit ihr verbinden lassen: illegitim, innovativ und funktional – hierzu an dieser Stelle einige Gedanken.



Abb. 2: Die Könige von Tunis und Algier mit ihren Machtinsignien Schiffe, Säbel und Kanone.³

3 Ebd., S. 273; vgl. auch die „Vorrede“.

Illegitim. Cicero konnte Piraten knapp als „Feinde der Menschheit“⁴ definieren und damit einen Innen-Außen-Dualismus konstituieren, nämlich auf der einen Seite die Menschheit, auf der anderen Seite die Feinde. Dies stellt allerdings nur eine äußerst grobe und vereinfachende Perspektive dar, denn, das zeigen vor allem die antiken, mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Beispiele, die Piraten hatten ihren Platz innerhalb der jeweiligen Gesellschaft. Sie konnten hier als größtenteils staatlich legitime Kaperer auftreten, ausgestattet mit einem Kaperbrief gegen internationale Konkurrenten, oder als geduldete Freibeuter, die auf eigene Rechnung und durchaus auch mit staatlichem Auftrag auf den Meeren unterwegs waren. Illegitime Piraten waren diese Kaperer und Freibeuter dann nur für die anderen Nationen – der Status legitim oder illegitim war also fließend und konnte bei Kriegsende oder bilateralen Abkommen beziehungsweise neuer politischer Ausgangslage auch schnell wechseln. Das ließ sich auch mit einem schlichten Flaggenwechsel vollziehen, so beispielsweise durch das Aufziehen einer alliierten Flagge im Ernstfall der Bedrohung oder als List. Betrachtet man in dieser Hinsicht die gegenwärtige Piraterie, so steht der sogenannte Pirat heute zwar nicht außerhalb der Garantien der internationalen Menschenrechtsabkommen, aber auch er kann etwa mit dem Überbordwerfen der Waffen seinen Status im Handumdrehen verändern. So wird aus einem illegitimen Piraten ein legitimer Fischer, der mit einem solchen Vorgehen ganze Marineeinheiten ins Leere laufen lassen kann. Die Frage nach der Legitimität ist zwar für die Zeitgenossen in jeder Epoche von erheblicher Bedeutung, ließ und lässt sich jedoch bei den Einsätzen gegen Piraten häufig kaum zweifelsfrei klären. Im Gegenteil ist auffällig, dass gerade diese Frage dazu dienen konnte, die Piraterie für die einzelnen Staatsformen nutzbar zu machen, wenn es für die Durchsetzung strategischer, wirtschaftlicher oder politischer Interessen opportun erschien oder erscheint. Ein Beispiel: Im „Patent, betreffend die Kaperfahrt, für die Herzogthümer Schleswig und Holstein“ von 1813 (vgl. Anlage) legte der dänische König Frederik VI. fest, dass die „Kaperfahrt wieder in Wirksamkeit treten“ und „auf alle feindlichen Schiffe und Häfen Anwendung finden“ solle.⁵ Seit 1773 (Vertrag von Zarskoje Selo) gehörten die königlichen, die herzoglichen und die ehemals gemeinschaftlichen Teile Schlesiens und Holsteins nach mehrjährigen Verhandlungen zum dänischen Gesamtstaat, der sich in den folgenden Jahren zu einem zentralistisch geordneten Verwaltungsstaat entwickelte. In den napoleonischen Revolutionskriegen verhielt sich Dänemark vorerst neutral, schlug sogar englische Allianzforderungen aus, was dazu führte, dass die Briten 1801 im Öresund auftauchten und die Dänen zur Kapitulation zwangen. 1807, nach mehreren Tagen des verheerenden Kanonenbeschusses von Kopenhagen durch die Briten, trat Dänemark auf die Seite Napole-

4 Cicero, *De officiis* III 107: „communis hostis omnium“.

5 Patent, betreffend die Kaperfahrt, für die Herzogthümer Schleswig und Holstein. Patent angaae de Kaperfarten for Hertugdømmerne Slesvig og Holstein. Friederichsberg Schloß, den 27sten August 1813. Kopenhagen 1813, p. 2, in: Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 127.3, Nr. 796 III, 617-620, hier [618].

ons. Das Patent fällt in eine Zeit, in der Dänemark einen neuerlichen Allianzwechsel, nun gegen Napoleon, nicht mehr vollziehen konnte und der Seehandel unter der Kontinentalsperre gegen England litt. Eine russisch-preußisch-schwedische Armee kämpfte im Winter 1813/14 in den Herzogtümern gegen Dänemark, das in wenigen Wochen besiegt wurde. Dänemark stand am Ende des Krieges neben Frankreich als Verlierer da.⁶ Piratische Aktivitäten wurden von Frederik VI. offenbar bewusst als staatlich legitimierte Kriegsinstrumente, aber, vor dem Hintergrund des dänischen Staatsbankrotts 1813, wohl auch als profitbringendes Mittel eingesetzt. Gegen Schiffe, so das Patent weiter, die:

„rechtmäßig unter dänischer Flagge fahren, und welche nachweislich dänischen Eigenthums sind, kann keine Aufbringungssache anhängig gemacht werden. Aber wenn ein Kaperführer, unter besonderen Umständen, sich für befugt halten sollte, ein solches dänisches Schiff oder Fahrzeug wegen gesetzwidrigen Handelns und Benehmens anzuhalten; so soll in dieser Hinsicht nur bei dem Gerichte, welches an dem Orte, wo das angehaltene Schiff eingebracht worden, in See- und Schiffahrtssachen competent ist, Klage erhoben werden können [...]“.⁷

Dreierlei wird hier deutlich: Zum einen war die Kaperei ein legitimes Mittel, um (nicht-dänische) Schiffe aufzubringen, zum anderen wurde sie eingesetzt, um Verstöße gegen Gesetze auf See zu verfolgen und war damit ein staatlich legitimierte Verfolgungsinstrument. Und drittens wird in diesem Patent unterstrichen, dass es die Staaten sind, die festlegen, was als legitim beziehungsweise illegitim zu gelten hatte. Dies bedeutet, dass die Festlegung dazu dienen konnte, obrigkeitliche Legitimität in einer Zeit zu unterstreichen, die aufgrund von kriegerischen Auseinandersetzungen und ungeklärten Herrschaftsverhältnissen die Legitimitätsfrage im Grunde immer wieder aufwarf. Der jeweilige Umgang mit seeräuberischem Handeln war so gesehen ein Kennzeichen für den obrigkeitlichen Legitimitätsanspruch, aber auch für staatliches Funktionieren. Denn was oder wer als legitim beziehungsweise illegitim anzusehen ist, wirft eine durchaus dialektische Perspektive auf: Der Staat oder die Obrigkeit definiert Illegitimität aufgrund seiner wie auch immer errungenen Legitimität, die von den Untertanen dann akzeptiert wird, wenn sie ihr Handeln in diese Richtung beeinflussen lassen. Und selbstverständlich verzichtet Frederik VI. nicht darauf, in diesem Kaperpatent auch die Prisen- und Kautionszahlungen, die auch seinem Staat zugute kommen sollten, genau zu regeln.

Innovativ. Piraten konnten bezeichnenderweise den legitimen Handel auf See mit Luxusprodukten ergänzen sowie Handelskontakte knüpfen oder neue Schiffs-

6 Vgl. hierzu Robert Bohn: *Geschichte Schleswig-Holsteins*, München 2006, S. 77-79, 85-87; Franklin Kopitzsch: *Schleswig-Holstein im Gesamtstaat 1721-1830: Absolutismus, Aufklärung und Reform*, in: Ulrich Lange (Hg.): *Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Neumünster 1996, S. 281-332.

7 Patent, [619] (Anm. 3).

routen erkunden. Hierbei halfen ihnen vor allem ihr navigatorisches Know-How, geraubtes Kartenmaterial und schiffbauliche Innovationen. Sie boten innovative Konzepte für die Existenzsicherung zahlreicher Bevölkerungsgruppen und im Gegensatz zur ständischen Gesellschaft ein auf relative Freiheit und Gleichheit basierendes Zusammenleben. In dieser Hinsicht ermöglichte die Piraterie epochenübergreifend alternative Lebenskonzepte für die Existenzsicherung. Hierfür floss das Wissen unterschiedlicher nationaler Standards in die Schiffsführung ein, so dass diese immer weiter entwickelt werden konnte, wie beispielsweise die niederländische Schiffsbautechnik oder Schiffsführung. Dabei ist auch hier eine Dialektik der Gewalt zu erkennen, die sich wiederum epochenübergreifend abzeichnet, denn der zunehmende Druck der nationalen Staaten oder der internationalen Staatengemeinschaften erhöhte mitunter auch den Ideenreichtum piratischer Innovationsleistungen. Auch die heutige Piraterie sichert Existenzen, schließt Handelslücken, fördert die Infrastruktur an Land und bewegt gewaltige Summen. Zudem nutzt sie innovativ seit einigen Jahren sogenannte Mutterschiffe, die weit hinter der Zwölf-Seemeilenzone stationiert werden, so dass die Piraten ihren Aktionsradius erheblich vergrößern konnten – innovative Maßnahmen, um einem obrigkeitlichen Zugriff zu entgehen und um mit der Piraterie konkurrenzfähig zu bleiben.

Funktional. Die Zuschreibungen als legitime oder illegitime Gruppe ließ die Piraten zugleich häufig für staatliche Initiativen nutzbar machen, indem sie beispielsweise als schnelle Eingreifgruppe in kriegerischen Aktivitäten, aber auch als Begründung für kriegerische beziehungsweise militärische Einsätze eingesetzt wurden. Sie bildeten dadurch ein Instrument, das Missstände aufzeigen kann, denn waren zum Beispiel die frühneuzeitlichen Piraten in den westindischen Kolonien aufgrund ihrer Schmugglertätigkeiten lange Zeit mehr als geduldet, erfuhren sie – gerade um funktionierende Staatlichkeit sichtbar zu machen – auch konsequente Verfolgung. Ebenso konnten sie etwa in der Antike wie auch in den anderen Epochen für einzelne Herrscher eine willkommene Verstärkung zur Durchsetzung eigener machtpolitischer Interessen darstellen, während ihre Bekämpfung für andere Staaten eine Legitimation des eigenen außenpolitisch-aggressiven Vorgehens bedeutete. Ihre Funktion konnte und kann somit zugleich gesellschaftsbestätigend als auch systemlegitimierend sein. Die Popularität der heutigen Piraterie hat ein weltweites Interesse an Somalia, Jemen und anderen Staaten erheblich gefördert sowie die Diskussion über strukturelle Armut, sogenannte *failed states* und Handlungsmöglichkeiten der Internationalen Gemeinschaft deutlich intensiviert. Zugleich liegt aus historischer Perspektive die Frage nahe, ob sich das gegenwärtige mediale Interesse an diesem Thema auch dann entwickelt hätte, wenn die Überfälle nicht als *Piraterie*, sondern als *Gewaltakte auf See* bezeichnet worden wären. Vermutlich ist mit diesem, mitunter schon fast mythisch überhöhten Begriff *Piraterie* eine für die breit angelegte Rezeption kaum zu unterschätzende präjudizierende Bedeutung erzeugt worden. Piraterie kann so gesehen auch medienökonomisch funktionalisiert werden.

Die in diesem Band vorgelegten Aufsätze greifen die angedeuteten Kontinuitäten und deren Facetten in unterschiedlicher Weise und Perspektiven auf. Sie sind

chronologisch gegliedert und somit an den drei großen Epochen Antike, Mittelalter und Neuzeit orientiert. Die Beiträge der im Rahmen der Vorlesungsreihe veranstalteten Podiumsdiskussion zur „Piraterie aktuell und weltweit“, in der die gegenwärtige Piraterie aus verschiedenen Perspektiven betrachtet wurde, finden sich in der zweiten Hälfte, womit dieser Band konzeptionell in zwei große Abschnitte, einen historischen und einen aktuellen Teil, gegliedert ist. Um die Epochen abschließend nochmals übergreifend und aus einem anderen Blickwinkel zu beleuchten, schließt der Band mit einem Beitrag zum Thema „Piraterie in Literatur, Oper und Film“. Mehrere Aspekte der historischen und heutigen Piraterie mussten insgesamt dennoch unberücksichtigt bleiben, so beispielsweise die Straße von Malakka, die chinesische Piratenführerin Chen, die Mittelmeer-Korsaren sowie die Piraterie zur Zeit von Francis Drake. Andere jedoch, wie die heutige Piraterie vor Somalia, werden hingegen aus mehreren Perspektiven betrachtet. Der Sammelband mag somit einen epochenübergreifenden Einblick in das historische Phänomen der Piraterie darstellen und dessen Komplexität widerspiegeln. Die einzelnen Beiträge sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden.

In „Piraterie in der griechischen Antike“ rückt *Burkhard Meißner* den komplexeren Charakter von Piraterie und Staatlichkeit in den Fokus. Er zieht hierfür zunächst literarische Quellen heran, um dem Wort- und Bedeutungsfeld *Pirat* etymologisch nachzugehen. In der kontextualen Betrachtung ist signifikant, dass sich bei allen Besonderheiten der Piraterie in der antiken Zeit auch Regelmäßigkeiten erkennen lassen: Piraterie ist überall präsent und Teil der antiken Welt, wenn die Konkurrenz der Seemächte untereinander ausgenutzt werden konnte oder wenn die die See kontrollierenden Mächte geschwächt waren. Piraten wurden gerade in diesen Phasen auch von destabilisierten oder aufstrebenden Staaten oder Mächten genutzt und gingen so eine innige Verschränkung mit Politik und Kriegführung ein. Sie waren Teil der Gesellschaft, auch wenn sie in der überlieferten Literatur als Gegenentwurf zur griechischen Gesellschaft konzipiert wurden.

Im zweiten Beitrag zur Antike untersucht *Philip de Souza* mit „Romans and Pirates“ die Piraterie unter dem Einfluss Roms. Hierfür nimmt er die Aussagen von Zeitgenossen sowie die der späteren Historiographen quellenkritisch in den Blick und erkennt Zuschreibungen, die eingesetzt wurden, um die Aktivitäten einiger politischer Gruppen zu delegitimieren und stigmatisieren. Die Aufmerksamkeit ließ sich so von eigentlichen Motiven der römischen Kriegführung ablenken und vor den eigenen Bürgern ein *bellum iustum* propagieren. Zudem konnte an negative Erfahrungen mit der vorangehenden Piraterie im Hellenismus angeknüpft und gemäß dieser Traditionslinie die erfolgreiche Unterdrückung der Piraterie durch Rom ein integraler Bestandteil der *Pax Romana* werden. Piraten wurden als *Outlaws* gekennzeichnet, deren Lebensführung sich nicht in die Gesellschaft integrieren ließ, die jedoch für politisches Handeln funktionalisiert, ideologisiert und machtvoll inszeniert werden konnten.

Im Beitrag von *Volker Grieb* wird der Mittelmeerraum zur Zeit des Vandalenreiches und der frühen arabisch-islamischen Eroberungen betrachtet. Bezeichnenderweise eignen sich die Vandalen ihr nautisches Wissen mit Hilfe ihrer Eroberer

rungszüge an und können dieses, korrespondierend mit innerrömischen Konflikten, erfolgreich gegen Rom unter anderem mit piratischen Aktivitäten einsetzen. Mehrere Stützpunkte wurden im Mittelmeerraum von den Vandalen kontrolliert und die Reichtümer der Beutezüge für die eigene Herrschaftsetablierung genutzt. Das piratische Vorgehen gegen Rom wurde so als kriegerisches und außenpolitisches Instrument eingesetzt. Ein ähnlicher Zusammenhang lässt sich auch mit der Etablierung der arabischen-islamischen Herrschaft in der Nachfolge Mohammeds im Mittelmeerraum beobachten. Piraterie diente in dieser Hinsicht nicht nur zur Machtetablierung, sondern auch zum staatlichen Machterhalt.

Detlef Ellmers nimmt in „Die Wikinger und ihre Schiffe“ anhand archäologischer, bildlicher und schriftlicher Überlieferung die Innovationen im Schiffbau und Navigation der Wikinger in den Fokus seiner Darstellung. Er macht auf eine Traditionslinie im Schiffbau aufmerksam, die sich auf kleinere Ruderboote bis hin zum vielbesetzten, auf Raubzüge ausgelegten Wikingerboot gründet. Sind die ersten Raubfahrten innerskandinavisch zu verorten, so erreichten die späteren Fahrten unter innovativer Ausnutzung von Segel und Winden andere Länder und Orte, wie beispielsweise Lindisfarne in Nordengland im Jahr 793. Profit, Ehre und Ruhm sowie ein Platz in Walhall konnten sich die Krieger auf den Raubfahrten sichern, ohne Racheakte, wie zum Beispiel noch in den innerskandinavischen Querelen, fürchten zu müssen. Zugleich hebt er die zunehmend zielgerichtete sowie das eigene Land stärkende und schützende Bündelung der Fahrten vor dem Hintergrund einer gefestigten Staatlichkeit hervor.

Im Beitrag „Seeräuber in Heringstonnen? Gewaltausübung und Gewalterfahrung auf hansischen Schiffsrouten des Mittelalters“ nimmt *Stephan Selzer* Gewalt und Sicherheit zur See im späten Mittelalter in den Blick und verdeutlicht, dass die Grenze zwischen illegitimer und legitimer Gewalt auf See fließend war. Neben privaten Akteuren, die die Piraterie gewinnbringend nutzen konnten, waren es im Mittelalter auch Staaten, die sie förderten. Obrigkeitliche Strafverfolgungsmaßnahmen gegen Piraten blieben dabei zuweilen inkonsequent, weil die Piraten ein Reservoir an fähigen Kämpfern stellten, das in Friedenszeiten nichts kostete, im Kriegsfall aber zügig rekrutiert werden konnte. Piraten waren als private Unternehmer tätig, die nicht nur ihr Kriegshandwerk als Dienstleistung anboten. Zudem konnten Bürger als Investoren deren Schiffe ausrüsten. Die Unterscheidung zwischen rechtmäßiger Kaperei und illegitimer Piraterie war daher weder für die Zeitgenossen, noch ist sie für Historiker leicht zu treffen. Sie waren nicht unbedingt *Outlaws* oder gehörten einer sozial deklassierten Randgruppe an, sondern konnten im Gegenteil aus der Oberschicht stammen, die sich die Schiffsausrüstung leisten konnte. Legitime und illegitime Gewalt sowie die Sicherheit zur See sind so gesehen als wiederholte Ausformung fortdauernder Möglichkeiten zu verstehen.

Robert Bohn eröffnet mit seinem Beitrag „Die Barbaresken und die deutsche Seefahrt im 17. und 18. Jahrhundert“ die Frühe Neuzeit und untersucht die 300jährige Geschichte der Piraten im Mittelmeer und deren Verbindungen zu den europäischen Seestädten. Bezeichnenderweise erkennt Bohn, dass Innovationen in der Schiffsbautechnik sowie fehlende Staatlichkeit aufgrund des Machtverlustes

des Osmanischen Reiches im Maghreb zu den Machtpositionen der Beys von Algier, Tunis, Tripolis und dem Sultan von Marokko geführt haben. Zudem konnten die *Barbaresken*, wie sie von den Europäern genannt wurden, vor allem deshalb bis in die Nordsee vordringen, weil sich die europäischen seefahrenden Nationen in Konkurrenzkämpfen untereinander verwickelt sahen. Fiel man in deren Hände, bedeutete das den Totalverlust von Schiff, Ladung und Besatzung. Letztere wurden versklavt und gegen Lösegeldzahlungen freigesetzt, woraus sich im europäischen Raum die Sklavenkassen sowie das Seeversicherungswesen entwickelten. Erst die koloniale Expansion Frankreichs konnte die Barbareskenstaaten zerschlagen.

Michael Kempe greift in seinem Beitrag „Von der Karibik bis Madagaskar und in den Indischen Ozean. Globale Piraterievernetzung um 1700“ die Piraterie im Atlantischen und Indischen Ozean auf. Dort war die Piratenrunde als ökonomisches Netzwerk wirksam, das allerdings nicht parasitär zu deuten ist. Gerade die Long-Distance-Piraterie glied den Markt in gewissermaßen informeller Kooperation innovativ dort aus, wo Lücken bestanden. Zudem ließ sie die globalen Distanzen schrumpfen, brachte so West- und Ostindien am Ende des 17. Jahrhunderts zusammen und konnte im Indischen Ozean Handelsnetzwerke etablieren. Anders als mit den Barbareskenstaaten existierte zwischen den europäischen Handelsgesellschaften und Staaten einerseits und den *Roundsmen* andererseits ein friedliches Nebeneinander von Kaper- und Handelsschiffen. Die Long-Distance-Piraterie ist so gesehen nicht nur die Schattenseite der legalen Handelsschiffahrt, sondern hat die Netzwerkstrukturen des frühneuzeitlichen Fernhandels mitbestimmt und damit die internationale Kommunikation gefördert.

Mit dem Beitrag „Ist der militärische Kampf gegen Piraten ethisch legitimiert?“ von *Volker Stümke* wird der zweite Abschnitt des Bandes eröffnet, in dem die heutige Piraterie in den Untersuchungsfokus gerückt wird. Stümke stellt die Frage, ob der militärische Einsatz gegen die Piraten vor Somalia als gerecht zu bewerten ist, und überprüft dies anhand der klassischen Kriterien der Ethik. Interessanterweise erkennt auch Stümke – und hier steht sein Ergebnis in Kontinuität zu den historischen Befunden –, dass die Piraterie vor Somalia dem Zustand des *failed states* dient beziehungsweise dieses Land am Leben erhält, indem die Warlords die somalische Bevölkerung vielseitig unterstützen. Piraterie und Warlords bilden so gesehen ein akzeptierbares Übel für einen großen Teil der somalischen Bevölkerung. Neben militärischen Einsätzen betont Stümke die in erheblichem Maße notwendige Aufbauhilfe, die für eine Festigung des somalischen Staates erforderlich wäre. Es gibt starke Gründe, so Stümke, für einen Einsatz des Militärs, der jedoch nicht einer ökonomischen Rationalität folgen sollte.

Belachew Gebrewold führt in „Systematic causes of state collapse and anarchy in Somalia“ aus, warum sich der Konflikt in Somalia als gewissermaßen unlösbar darstellt und die zahlreichen Wiederaufbaumaßnahmen bisher kaum Positives bewirkt haben. Dieser Frage geht er anhand von regionalen, nationalen und globalen Faktoren nach und erkennt, dass die Wurzeln des Konfliktes genau in der Verbindung aller drei Faktoren liegen und Somalias Zustand als *failed state* dementsprechend fortbestehen lassen. Gebrewold bezieht hierfür die zahlreichen poli-

tischen und militärischen Parteien und Clans (nationale Akteure), das Engagement der afrikanischen Staaten mit ihren wechselnden innerafrikanischen Allianzen (regionale Akteure) und das der USA sowie Russlands und Europas (globale Akteure) in ihrer Historizität mit in seine Analyse ein. Deutlich wird dabei vor allem, dass Piraterie und machtloser Staat in diesem Fall in ihrer Wechselwirkung auf das Engste miteinander verbunden sind, indem das eine das andere bedingt respektive die ökonomische Misere Somalias als Ursache die Wirkung „Piraterie“ mit sich bringt. Offensichtlich ist für Gebrewold jedoch auch, dass nur bei einer Kooperation der nationalen, regionalen und globalen Akteure das Ziel erreicht werden kann, einen intakten somalischen Staat zu schaffen, ansonsten aber auch die Piraterie am Horn von Afrika als ungelöstes Problem bestehen bleiben wird.

Mit dem Beitrag von *Andreas von Arnould* beginnt die Dokumentation der Podiumsdiskussion, in der die aktuelle Piraterie aus völkerrechtlicher, militärischer, handelspolitischer und ökonomischer Perspektive betrachtet wird. Viele Diskussionspunkte beziehen sich daher aufeinander und werden in den einzelnen Beiträgen nochmals kritisch beleuchtet. Beispielhaft sind hierfür etwa eine fehlende Staatlichkeit, die Zwölf-Seemeilenzone, Handlungsmöglichkeiten der Internationalen Staatengemeinschaft und die Effektivität der Marineeinsätze sowie Best Management Practice-Maßnahmen der Reedereien zu nennen. Aus völkerrechtlicher Perspektive sind, so Arnould, vor allem zwei Problemkreise beim aktuellen Piraterieproblem relevant: zum einen das Recht zum Aufbringen von Piratenschiffen, zum anderen der Umgang mit Piraten während des Einsatzes und nach der Gefangennahme. Hierfür bezieht er sich auf die einschlägigen Artikel im Seerechtsübereinkommen (SRÜ) sowie auf die Charta und die relevanten Resolutionen der Vereinten Nationen. Das SRÜ beinhaltet zwar nicht die Seeräuberei im Küstenmeer, ihm sind aber Pflichten der Küstenstaaten zu entlehnen. Problematisch ist in diesem Zusammenhang die Frage, wie ein *failed state* diese Verpflichtungen erfüllen kann. Arnould erkennt, dass die Internationale Gemeinschaft Möglichkeiten hat, bei der Pirateriebekämpfung mitzuwirken und unterstreicht hierfür weniger die Verwendung von Militäreinsätzen, sondern vielmehr die Unterstützung gezielter Projekte zur Stärkung der lokalen Strukturen, insbesondere das *community building* als gangbare Voraussetzung für das *state building*.

Dagegen unterstreicht *Dirk Max Johns* aus der Perspektive des Verbandes Deutscher Reeder, welche Bedeutung der militärische Schutz für die Handels-schifffahrt besitzt. Die heutige Bedrohung durch Piraterie habe eine in unserer Zeit neue Qualität bekommen, es gehe nicht mehr nur um den Diebstahl kleiner beweglicher Gegenstände, sondern vor allem um Geiselnahme mit hohen Lösegeldzahlungen. Johns betont zudem die mit den Piratenüberfällen einhergehenden und mitunter erheblichen Folgeschäden, wie beispielsweise die Gefahren für die Mannschaft, deren Betreuung nach einer Befreiung sowie zusätzliche Kosten für die Verhandlung, den Transportausfall oder auch einfach nur verdorbene Ware. Zwar haben die Reedereien selbst an Bord zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen eingeführt, praktische Erfolge aber resultieren insbesondere aus der Kombination des geübten Vorgehens an Bord mit der Marinepräsenz vor Ort. Dieses Vorgehen ließe sich durch bewaffnete Marineeinheiten an Bord sowie durch eine Ausweitung

des militärischen Schutzschirms optimieren. Jedoch diene dies nicht der Ursachenbekämpfung, und somit sieht auch Johns die Internationale Staatengemeinschaft in der Pflicht, diese an Land mit dem Ziel eines zuverlässigen Staatengebildes voranzutreiben.

Die aktuelle Piraterie aus militärischer Perspektive beleuchtet *Lutz Feldt*. Für die Soldatinnen und Soldaten ergeben sich im Einsatz gleich mehrere Problemfelder, so Feldt. Zum einen wird die internationale Koordination der Einsätze durch die vielen unterschiedlichen nationalen Kompetenzen und Zuständigkeiten sowie unterschiedliche bi- und multinationale Abmachungen erschwert. Zum anderen ist kaum einzuschätzen, gegen wen sich der Einsatz gerade richtet, da mit einem Überbordwerfen der Waffen oder dem Überschreiten der Zwölf-Seemeilenzone eine Statusänderung der vermeintlichen Piraten erfolgen kann. Auch Feldt sieht die Notwendigkeit, die Operationen der Marinen auf See durch politische und wirtschaftliche Initiativen an Land zu flankieren. Hierbei sollte die Internationale Staatengemeinschaft allerdings nicht nur einzelne Staaten, sondern vielmehr die Regionen im Blick haben, da gerade die Beispiele Somalia und Jemen zeigen, wie stark deren Staatlichkeit von Initiativen und Einflussnahmen der umliegenden Staaten abhängig ist.

Die ökonomische Perspektive liefert *Stefan Bayer*, indem er den militärischen Einsatz auf seine volkswirtschaftliche Effizienz hin bewertet. Zwei Kriterien sind dafür von Bedeutung: Einmal die Existenz öffentlicher Güter, also ob die Weltmeere eine vom Staat als Infrastrukturleistung zu erbringende Maßnahme ist; zum anderen das Vorhandensein externer Effekte, also ob Dritte von einer Maßnahme in ihrem eigenen Handeln tangiert werden, ohne dass sie sich davor schützen können. Bayer erkennt in den staatlichen Schutzmaßnahmen eine Verzerrung des Wettbewerbs zugunsten der Transporteure, die sich über eine den Produzenten anzulastende *Piratensteuer* beheben ließe. Mit den Einnahmen könnten nicht nur die Militäreinsätze, sondern zugleich regionale Aufbauprojekte finanziert werden. Allerdings wäre hierzu die Internationale Staatengemeinschaft aufgerufen, denn nationale Alleingänge würden auf dem Weltmarkt kaum nachhaltige Effekte auslösen.

Zum Abschluss des vorliegenden Bandes thematisiert *Johannes Marbach* in seinem Beitrag „Piraterie in Literatur, Oper und Film“ epochenübergreifend die Piraten als literarische, musikalische und filmographische Charaktere von der Antike bis heute. Bemerkenswerterweise finden sie in diesen Medien über die Jahrhunderte hinweg zwar unterschiedliche Ausgestaltungen, jedoch werden auch mehrere Kontinuitäten deutlich, die durch wiederkehrende Vorbilder, wie etwa Homers Dichtung oder den Roman „Die Schatzinsel“, geprägt sind. Die fiktionalen Darstellungen gleichen häufig einer Flucht ins Abenteuer und versinnbildlichen Träume und utopische Elemente der zeitgenössischen Rezipientengruppen, was mitunter auch zu einer klischeehaften Charakterisierung vom blutrünstigen Menschenschänder bis hin zum unfreiwillig edlen Piraten führen kann, zugleich mit historischen Vorlagen aber nur noch sehr wenig zu tun haben muss. Der literarischen, musikalischen und filmographischen Umsetzung von Piraterie kommt somit bei der Bewertung der zeitgenössischen Rezipientenkreise und seiner Vor-

lieben eine große Bedeutung zu, wohingegen sie über die historische Piraterie der jeweiligen Zeit nur selten Genaueres auszusagen vermag.

Wie bereits in den früheren Epochen so steht auch heute die effiziente Bekämpfung der Piraterie im Mittelpunkt der Bemühungen von einzelnen oder mehreren Staaten beziehungsweise der Internationalen Staatengemeinschaft. Dieses wird auf vielen Ebenen versucht, so werden beispielsweise Hilfs- und Aufbauprojekte an Land finanziert oder gemeinsame militärische Aktionen auf See koordiniert. Dass jedoch nicht nur die Symptome, sondern auch die Ursachen (zumeist an Land) zu bekämpfen sind, wird kaum jemand verneinen, der die Piraterie wirksam beseitigen möchte. Warum aber wurde oder wird man überhaupt Pirat und akzeptiert die Illegitimität sowie die Gefahr, getötet oder gefangen und verurteilt zu werden? In der historischen Schau lässt sich diese Frage ansatzweise insofern beantworten, als dass es wohl zum einen die Perspektivlosigkeit innerhalb einer Gesellschaft, zum anderen der Profit, aber auch die Existenzsicherung oder die Flucht aus der Armut, des weiteren Aufstiegschancen sowie die Möglichkeit, später innerhalb der Gesellschaft aufgrund des erzielten Reichtums einen höher gestellten Platz einzunehmen, waren, die ein Leben in Gefahr rechtfertigten. Schenkt man den Berichten der Nachrichtenmagazine Glauben, so sind dies zugleich die Gründe, die auch die heutigen Piraten in die Illegitimität treiben und Mephistos Aussage zur Dreieinigkeit von „Krieg, Handel und Piraterie“ stützen, ihr zugleich eine irritierende Zeitlosigkeit verleihen. Eine Meinung, die der vorliegende Band aufgrund seines epochenübergreifenden und interdisziplinären Ansatzes her zu bestätigen scheint. Mephistos augenzwinkernde, aber auch mahnende Konnotation, nicht am fehlerhaften Zustand festzuhalten, spiegelt sich in den aktuellen Maßnahmen wider, die Piraterie nicht nur zu bekämpfen, sondern auch die sie hervorbringenden Lebensbedingungen zu ändern. In diesem Bereich stärker wirksam zu werden und auf globale Gerechtigkeit und Gleichberechtigung hinzuwirken, wäre daher als Ziel für die Internationale Gemeinschaft auch weiterhin zwingend notwendig. Die folgenden historischen Beispiele und aktuellen Analysen mögen dazu Ideen und Erklärungsansätze bieten.