

**Heinz Dieter Jopp/Roland Kaestner**

# **Analyse der maritimen Gewalt im Umfeld der Barbaresken-Staaten vom 16. bis zum 19. Jahrhundert**

**– Eine Fallstudie –**

PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 5, Mai 2011

## Über die Autoren



**Heinz-Dieter Jopp, Kapitän z.S. a.D.** – Ingenieurstudium Universität der Bundeswehr Neubiberg, Verwendungen als Technischer Offizier im Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ 1974-76. Admiralstabsoffizierausbildung 1982-84, Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) 1985-1987, Rüstungskontrollreferent im Führungsstab der Streitkräfte 1989-1992, Kommandeur Technische Gruppe Marinefliegergeschwader 2 1992-1994, Dozent Sicherheitspolitik Führungsakademie der Bundeswehr 1994-96, militärischer Berater bei der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der OSZE in Wien 1996-2000, Kommandeur Grundlehrgang Führungsakademie der Bundeswehr 2000, Chef des Stabes Führungsakademie der Bundeswehr 2001-2003, Leiter Fachbereich Sicherheitspolitik und Strategie Führungsakademie der Bundeswehr 2003-2009. Seit Juli 2009 Technischer Direktor des Instituts für strategische Zukunftsanalyse der Carl Friedrich von Weizsäcker-Stiftung UG (ISZA).



**Roland Kaestner, Oberst a.D.** – Offizier, Truppenführer- und Stabsverwendungen von 1987-89, dann 30. Generalstabslehrgang Führungsakademie der Bw, 1989-91 Military Fellow am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg, 1992-1994 Bataillonskommandeur des Fallschirmjägerbataillons 252, 1994-95 Referent im Führungsstab des Heeres, Konzeption der Luftbeweglichkeit des Heeres/Spezialkräfte, 1995/97 Dozent für Militärpolitik an der Führungsakademie der Bw, 1998 Mitarbeiter des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, 1999-2000 Mitarbeiter der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in Sicherheits- und Verteidigungspolitischen Fragen. Tätigkeit seit 2001: Bereichsleiter des Bereiches Streitkräfteeinsatz 2020/Strategische Zukunftsanalyse am Zentrum für Transformation der Bundeswehr. Ab 2006: Übernahme der Dozentur Strategie an der Führungsakademie der Bundeswehr. Heute Geschäftsführer des Instituts für strategische Zukunftsanalyse der Carl Friedrich von Weizsäcker Stiftung UG (ISZA).

## Impressum

Diese Arbeitspapierreihe wird im Rahmen des Verbundprojekts „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit: Indikatoren, Perzeptionen und Handlungsoptionen (PiraT)“ herausgegeben. Neben dem Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH), das die Konsortialführung übernimmt, sind das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) sowie die Bucerius Law School (BLS) beteiligt; das Institut für strategische Zukunftsanalysen (ISZA) der Carl-Friedrich-von-Weizsäcker-Stiftung ist Unterauftragnehmer des IFSH. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Forschungsprogramms für die zivile Sicherheit der Bundesregierung zur Bekanntmachung „Sicherung der Warenketten“ ([www.sicherheitsforschungsprogramm.de](http://www.sicherheitsforschungsprogramm.de)) gefördert.

**PiraT** strebt ein Gesamtkonzept an, bei dem politikwissenschaftliche Risikoanalysen und technologische Sicherheitslösungen mit rechtlichen und wirtschaftlichen Lösungsvorschlägen verknüpft werden mit dem Ziel, ressortübergreifende staatliche Handlungsoptionen zur zivilen Stärkung der Seehandelssicherheit zu entwickeln.

Die „PiraT-Arbeitspapiere zu Maritimer Sicherheit/ PiraT-Working Papers on Maritime Security“ erscheinen in unregelmäßiger Folge. Für Inhalt und Aussage der Beiträge sind jeweils die entsprechenden Autoren bzw. Autorinnen verantwortlich.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des IFSH.

*Anfragen sind zu richten an:*

Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH)

Dr. Patricia Schneider, Beim Schlump 83, D-20144 Hamburg

Tel.: (040) 866 077 - 20, Fax.: (040) 866 36 15, E-Mail: [schneider@ifsh.de](mailto:schneider@ifsh.de)

Internet: [www.ifsh.de](http://www.ifsh.de) und [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Executive Summary</b>	<b>4</b>
<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1 <i>Allgemeines</i>	6
1.2 <i>Methodik und Vorgehensweise</i>	8
1.3 <i>Definitionen und Begrifflichkeiten</i>	9
<b>2. Die Barbaresken-Piraterie</b>	<b>11</b>
2.1 <i>Einleitung</i>	11
2.2 <i>Die Entstehung der Barbaresken im 16. Jahrhundert</i>	12
2.3 <i>Zusammenfassung: Entstehungsgeschichte</i>	20
2.4 <i>Die Blüte der Barbareskenstaaten im 17. Jahrhundert</i>	21
2.5 <i>Zusammenfassung Blütezeit</i>	24
2.6 <i>Der Niedergang der Barbaresken</i>	25
2.7 <i>Zusammenfassung Niedergang</i>	28
<b>3. Zusammenfassende Darstellung der historischen Einflussfaktoren</b>	<b>29</b>
3.1 <i>Einleitung</i>	29
3.2 <i>Politische Faktoren</i>	29
3.3 <i>Wirtschaftliche Faktoren</i>	31
3.4 <i>Gesellschaftliche Faktoren</i>	33
3.5 <i>Zusammenfassung der Analyse der Fallstudie</i>	34
<b>4. Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>34</b>
4.1 <i>Politik-Cluster</i>	34
4.2 <i>Wirtschafts-Cluster</i>	35
4.3 <i>Gesellschafts-Cluster</i>	36
4.4 <i>Ausblick</i>	36
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>38</b>

## Executive Summary

Piracy has its roots in the past. After 1856 it was more or less eliminated (Paris Treaty) in the Atlantic and Mediterranean region but never stopped in Asia. Nevertheless today it appears as a new phenomenon of power and violence. One reason can be that the new definition of piracy as an act, is restricted to "private ends", which excluded piracy's political dimension. Therefore the hijacking of the *Santa Maria* in 1961 and the *Achille Lauro* in 1985 was labeled maritime terrorism beside the fact that the attacks seemed more related to insurgencies.

Due to insufficient definitions it seems worthwhile to examine older acts of maritime violence in their specific forms of piracy and/or maritime terrorism. An assessment of political factors, economic factors and their relation to societies seems adequate for the more vital question, of where possible acts of maritime violence could appear in the next twenty years.

This working paper examines the age of the Barbary Piracy in the Mediterranean as a specific example of acts of maritime violence over a period of more than three hundred years, supported by Christian as well as Islamic States and at the intersection of commerce between Asia and Europe. Throughout that period the principal role of a state in Europe and beyond changed, the use of power was no more an act of privateers, politics stopped the support of corsairs.

In chapter one the methodology and the way of action will be described. In chapter two follows a, historical and chronological description from the beginning of the Barbary States until their end in the form of a longitudinal section analysis. It will be followed in chapter three by a cross-section analysis of clusters combining factors in the political, economical and social spheres.

In chapter four, the results will be evaluated and suggested for further use as a possible tool against maritime violence.

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungen

Abb. 1: Fallstudien maritimer Gewalt und ihre Räume	Seite 7
Abb. 2: Phänomene maritimer Gewalt	Seite 11
Abb. 3: Das Umayyaden-Reich in seiner größten Ausdehnung	Seite 11
Abb. 4: Das Welthandelsnetz um das Jahr 1000 n.Chr.	Seite 12
Abb. 5: Das Venezianische Weltsystem im 14./15. Jahrhundert	Seite 14
Abb. 6: Die Portugiesisch-Spanischen Entdeckungsreisen	Seite 17
Abb. 7: Das Handelssystem um 1500 n. Chr.	Seite 19
Abb. 8: Die Wachstumsphase des Osmanischen Reich	Seite 20
Abb. 9: Konflikt und Kooperation auf den maritimen und territorialen Schauplätzen im 16./17. Jahrhundert	Seite 30

### Tabellen

Tabelle 1: Edelmetalltransport nach Spanien 1503-1660 in Mio. Pesos	Seite 18
Tabelle 2: Regionale Verteilung des Imports: England und Wales 1710-1750, Großbritannien 1760-1815 in 1000 £	Seite 25

## 1. Einleitung

### 1.1 Allgemeines

Die Aufgabe des ISZA im Rahmen des Projekts „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit: Indikatoren, Perzeptionen und Handlungsoptionen“ ist es, den zeitlichen Horizont der Untersuchungen zu öffnen und auch mittel- bis langfristige Perspektiven zu integrieren. Dazu erstellt das ISZA im Rahmen des Arbeitspakets 1 eine Zukunftsanalyse, die die vorliegende Problematik szenariorientiert für die nächsten 15 bis 20 Jahre modellieren soll. Um mögliche Entwicklungen der Phänomene Piraterie und maritimer Terrorismus in der Zukunft bestimmen und beschreiben zu können, sollen anhand historischer Fallanalysen und deren Vergleich untersucht werden, welche **Faktoren-Cluster** diese in welcher Form hervorgebracht haben könnten. Geht man davon aus, dass maritime Gewalt meist ein Ausdruck sozio-ökonomischer Instabilität ist, die sich unter bestimmten Rahmenbedingungen eher entwickelt als unter anderen, dann kann die Suche nach bestimmenden Faktoren in der Vergangenheit bei der Erarbeitung von künftigen Szenarien ein erster Schritt sein.

Zweck der historischen Fallstudie

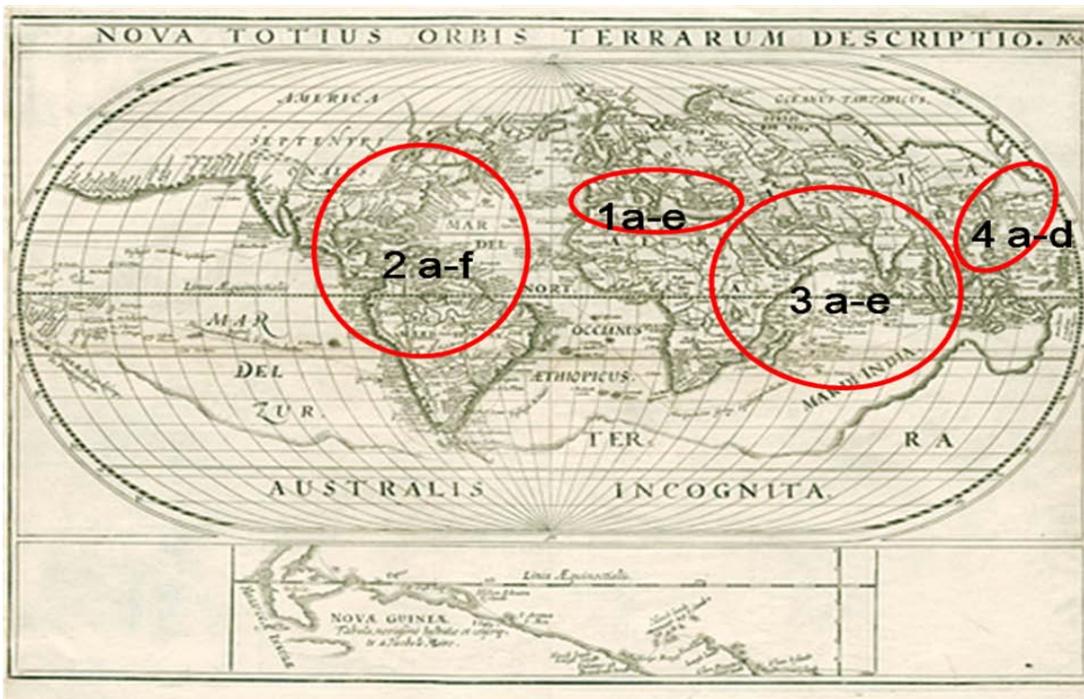
Faktoren in diesem Sinne sind Elemente, die Einfluss auf das Auftreten oder Ausbleiben der Phänomene haben. Gehören diese Faktoren einer gemeinsamen Kategorie an, können sie zu Faktoren-Clustern zusammengefasst werden. Die aus der Analyse abgeleiteten Faktoren lassen sich alle den Clustern Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zuordnen. Dazu werden eine Reihe von Fallstudien erarbeitet. Diese umfassen den Fernhandel über See in allen wichtigen Meeren über einen Zeitraum von mehr als 3000 Jahren und über kulturelle Grenzen (s. Abb. 1) hinweg.

Einflussfaktoren maritimer Gewalt

Das vorliegende Arbeitspapier setzt sich mit den Barbaresken im Mittelmeer auseinander; zum einen, weil diese Fallstudie an der Schnittstelle zwischen christlichen und islamischen Hochkulturen und der Fernhandelswege nach Asien liegt, und zum anderen, weil es einen der längsten zusammenhängenden Zeiträume abdeckt, in dem politisch bzw. ökonomisch motivierte maritime Gewalt stattgefunden hat: die ca. 300 Jahre andauernde nordafrikanische, islamische sowie christliche Piraterie im Mittelmeer. Die Aktivitäten der Barbaresken überschneiden sich zudem nicht nur zeitlich mit der im Atlantik beginnenden, sich nach Westindien, in den indischen Ozean sowie nach Asien ausdehnenden globalisierenden europäischen Piraterie zwischen dem späten 15. bis zum frühen 18. Jahrhundert. Zudem hängen sie auch eng mit dem globalen Aufstieg der europäischen Mächte und der Ausweitung und Kontrolle des Fernhandels (v.a. Gewürz- und Luxusgüter) nach und mit Asien zusammen. Sowohl bei der Piraterie im Mittelmeer als auch im Atlantik spielte zudem der Handel mit Sklaven eine zentrale Rolle.

Barbaresken im Fern- und Sklavenhandel

**Abb.1: Fallstudien maritimer Gewalt und ihre Räume**



**Mittelmeer**

- 1a Achäer/Kilikien/Seevölker  
1400-1100 v. Chr.
- 1b Griechen/Phönizier 300-67 v. Chr.
- 1c Vandalen um 429-533 n. Chr.
- 1d Malteser-Ordensritter 1520-1644
- 1e Barbaresken 15. Jhrt-1830

**Karibik und pazif. Gegenküste**

- 2a franz. Freibeuter 1547-1560
- 2b britische Freibeuter 1540-1604
- 2c Seadogs 1620-1684
- 2d Golden Ära der Piraterie 1713-1730
- 2e Amerik. Unabhängigkeitskriege 1750-1830
- 2f US-Bürgerkrieg Kaperbriefe 1861-1865

**Indischer Ozean und Nebenmeere**

- 3a muslim. Piraten Gewürzroute 1000-1500
- 3b Ost- und Westindische Kompanie 1585-1648
- 3c Piratenreich nahe Golf von Khambhat 1700-1750
- 3d Beduinenstämme Qawasim und Banu Yas 1747-1820
- 3e Piraten von Madagaskar 1680-1720 (Teile aus Karibik)

**Chinesisches Meer und Nebenmeere**

- 4a Wökou (Japan) 1200-1590
- 4b chines. Piraten in Ming- zu Quing-Ära
- 4c Familie Zheng 1624-1662
- 4d Zheng Qi und Zheng Yi-Sao 1765-1830

Darüber hinaus wandelte sich in diesem Zeitraum in Europa die Form und Rolle des Staates, der ab dem 17. Jahrhundert allmählich das Gewaltmonopol nach innen und außen gewann. Aber es änderte sich auch das wirtschaftliche und gesellschaftliche System im nordwestlichen Europa von einer Rentenökonomie zu einer Kapitalwirtschaft<sup>1</sup>. Diese Entwicklungen beendeten nach und nach die früher eher enge Verbindung zwischen Staat, Handel und Seeraub, in Form überwiegend politisch motivierter Seeräuberei. Deren endgültiges Ende kam mit dem Prisenrecht der Neuzeit (1856),

<sup>1</sup> Unter Rentenökonomie soll hier eine überwiegend auf Verknappung von Gütern aus Landwirtschaft und Handel beruhende Einnahmequelle eines Staates verstanden werden, im Gegensatz zu einer Kapitalwirtschaft, die vorherrschend auf Eigenleistung und produktivem Faktoreinsatz beruht. Vgl. dazu Paul Kennedy, Aufstieg und Fall der Großen Mächte – Ökonomischer Wandel und militärischer Konflikt von 1500 bis 2000, Frankfurt am Main, 1989, S. 133ff.

verankert in der Pariser Seerechtsdeklaration<sup>2</sup>, das die Ausstellung von Kaper-, Marke- und Reprassalienbriefen<sup>3</sup> durch Staaten verbot und nur noch im Rahmen von Seeblockaden die Beschlagnahme oder Zerstörung von Konterbanden durch staatliche Kriegsschiffe erlaubte. Am Fall der Barbaresken lassen sich also aus vielerlei Gründen exemplarisch die **Cluster-Faktoren** aufzeigen, die politisch wie ökonomisch motivierte maritime Gewalt in der Vergangenheit konstituiert haben.

Politik, Krieg, Handel und Seeraub<sup>4</sup> hängen seit alters her eng zusammen. Solange es Seefahrt und Seehandel gibt, gibt es vermutlich auch den Seeraub, er ist das Gegenstück zu dem an Land zu allen Zeiten stattfindenden Raub in seinen unterschiedlichsten Varianten. Das Phänomen Piraterie tauchte schon 1500 vor Christi in ägyptischen Quellen und im ersten uns bekannten Geschichtswerk, den Büchern Herodots (Historien 1885) auf. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts schien der Seeraub nur noch ein vereinzelt, insbesondere in der Peripherie auftauchendes Phänomen ohne Bedeutung für den Welthandel zu sein. Die Ereignisse in der Straße von Malakka Ende des 20. Jahrhunderts und am Horn von Afrika zu Beginn des 21. Jahrhunderts lassen diese Interpretation so einfach nicht mehr zu, sondern verlangen eine intensive Auseinandersetzung mit dem Phänomen maritimer Gewalt.

Politik-Handel-Piraterie-  
Nexus

## 1.2 Methodik und Vorgehensweise

Gemäß dem Risikomodell des Forschungsprojekts PiraT<sup>5</sup> wird in den historischen Analysen vor allem nach den politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für politisch und ökonomisch motivierte maritime Gewalt gesucht. Es geht in diesem Papier nicht darum, historische Forschung im Zusammenhang mit maritimer Gewalt zu betreiben, sondern sie zu nutzen, um Anhaltspunkte für die Vernetzungsanalyse<sup>6</sup> in der Szenarioentwicklung zu finden.

Faktor-Cluster Politik,  
Wirtschaft, Gesellschaft

Die nachfolgende empirische Analyse beruht vorrangig auf historischer Literatur zum Thema. Dabei wird nicht nur im engeren Sinne Literatur über Piraterie betrachtet, sondern auch den politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen **Faktoren** nachgegangen, die den Rahmen und Antrieb für die Phänomene Piraterie und maritimer Terrorismus bilden. Diese Rahmenbedingungen schaffen die Kapazitäten der Akteure und bestimmen ihren Organisationsgrad sowie ihre Vorgehensweisen und erzeugen auch die Gelegenheiten und Freiräume für die Täter. Diese politisch, sozio-ökonomischen **Faktoren-Cluster** stellen kein dauerhaftes logisches Beziehungsge-

<sup>2</sup> Michael Kempe, Fluch der Weltmeere, Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500-1900, Frankfurt/Main 2010, S. 336.

<sup>3</sup> Kempe, S. 86, „Bei den bei Grotius beschriebenen Rechtsdokumenten der Kaperbriefe, handelte es sich nicht wie beim Marke- und Reprassalienbriefen um obrigkeitliche Bevollmächtigungen zu Vollstreckung einer privaten Rechtsforderung, sondern um die Übertragung kriegsrechtlicher Vollmachten vom politischen Souverän auf Privatpersonen.“

<sup>4</sup> Zum Zusammenhang zwischen Politik, Krieg, Handel und Seeraub siehe die Autoren Wiemer 2002, Bono 2007, Kempe 2010.

<sup>5</sup> Hans-Georg Ehrhart / Kerstin Petretto / Patricia Schneider, Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimen Terrorismus –Konzeptionelle und Empirische Grundlagen–, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 1, Hamburg November 2010.

<sup>6</sup> Alexander Finke, Andreas Siebe, Handbuch Zukunftsmanagement, Frankfurt/Main 2006, S. 166, „Vernetzungsanalysen (auch: Einflussanalysen oder Strukturanalysen) haben zum Ziel, die qualitativen Zusammenhänge in einem komplexen System zu erfassen und zu analysieren.“

flecht im Sinne von „wenn...dann“ dar, sondern bilden dynamische Wechselbeziehungen, die ein Auftreten der Phänomene im Sinne des Risikomodells von Schaffen von Gelegenheiten und Freiräumen strukturell auch in der Zukunft möglich machen könnten.

Das Arbeitspapier Barbaresken gliedert sich in vier Kapitel. Im ersten Kapitel werden einleitend die Fragestellung, die methodische Vorgehensweise und die Begriffe geklärt. Im 2. Kapitel erfolgt eine historisch chronologische Längsschnittanalyse über die Zeit der Barbaresken, der im 3. Kapitel eine Querschnittsanalyse der Faktoren-Clustern Politik, Wirtschaft und Gesellschaft folgt. Im 4. Kapitel werden diese Erkenntnisse allgemein auf die Zukunft bezogen in den Clustern zusammengefasst.

Vorgehen

### 1.3 Definitionen und Begrifflichkeiten

Unter **Piraterie** oder Seeräuberei verstand man im allgemeinen Gewalttaten, Eigentumsdelikte oder Freiheitsberaubungen bis hin zum Sklavenfang und -handel, die zu eigennützigen Zwecken (privaten, im Gegensatz zu öffentlichem staatlichen Handeln) von einem Seefahrzeug aus auf See oder von See aus gegen Landziele verübt wurden.<sup>7</sup> Ein Grenzbereich war die Strandräuberei, die Schiffe an gefährlichen Küsten durch Maßnahmen wie Vortäuschung von Leuchtfeuern zum Stranden brachte oder Überlebende tötete, um dann vom Strandrecht Gebrauch zu machen, sowie die Ladung des Schiffes zu beanspruchen.<sup>8</sup> Voraussetzung für diese Form der Piraterie war die über Jahrhunderte übliche Navigation entlang von Küstenlinien.

Piraterie

**Kaperer und Korsare**<sup>9</sup> waren private Akteure, die im Auftrag eines Staates (Regierung) gegen andere Staaten, mit denen diese sich im Krieg befanden, Gewalttaten begingen, die de facto den Tatbestand der oben definierten Seeräuberei erfüllten, aber als solche zumindest von einigen Parteien nicht angesehen wurden. Der Kaperer handelte dabei offiziell im Auftrag des den Kaperbrief ausstellenden Staates in Kriegszeiten gegen eine Kriegspartei. Zugleich wurde dem Kaperfahrer Schutz in den Häfen der ausstellenden Nation zugesagt. Im Gegenzug musste der Kaperkapitän einen Teil der Beute, die sogenannte *Prise*, an den ausstellenden Staat abführen. An Bord wurde die Beute oder der Erlös daraus, das sogenannte *Prisengeld*, nach einem festgelegten Schlüssel unter der Mannschaft beziehungsweise mit den Finanziers der Schiffe (eine Form von frühen Aktionären) aufgeteilt. Als ein Zuordnungsproblem tritt hinzu, dass je nach historischer Situation Kriege erklärt und unerklärt, als Raubzüge und Plünderung organisiert wurden. **Freibeuter**<sup>10</sup> und **Privateer**<sup>11</sup> sind in Nuancen von der Kaperei abweichende private maritime Gewaltakteure.

Private Akteure im Auftrag von Staaten

Ein weiteres Dunkelfeld war das sogenannte **Repressalienrecht**.<sup>12</sup> Dabei ging es um Ansprüche von Staaten gegen Staaten bzw. nichtstaatliche Akteure und umgekehrt,

Repressalienrecht

<sup>7</sup> Kempe 2010, S. 38-43

<sup>8</sup> Nils Hansen, Strandrecht und Strandraub. Bemerkungen zu einem „Gewohnheitsrecht“ an den schleswig-holsteinischen Küsten (13.- 19. Jahrhundert). In: Kieler Blätter zur Volkskunde, 33 (2001), S. 51-78.

<sup>9</sup> Korsar ist das Gegenstück zum angelsächsischen Kaperer in den romanischen Sprachen.

<sup>10</sup> Kempe 2010, S. 87, „Vom Kaperfahrer schwer zu unterscheiden ist der Freibeuter. Letzterer segelte zwar häufig ohne offizielle Dokumente, wohl aber mit hoheitlichem Auftrag oder zumindest staatlicher Duldung.“

<sup>11</sup> Kempe 2010, S.87, „Englische Beutefahrer des 17. Jahrhunderts, privateers genannt, entsprachen vom Profil her eher dem Kaperfahrer, wurden aber zumeist mit „letters of marque“ oder „letters of reprisal“ ausgestattet.“

<sup>12</sup> Kempe, 2010, S. 43ff., Hans-Ullrich Wiemer, Krieg, Handel und Piraterie, Berlin 2002, S. 112ff.

die mit den Mitteln des Seeraubs vollstreckt wurden. Da es häufig keine höhere Instanz gab, schaffte sich jeder seinen Rechtstitel selbst, der durchaus fragwürdig sein konnte. Diese Form des Rechts entsteht vor allem in rechtsfreien oder rechtsoffenen Räumen. Sie beruht auf der Gewalt des den Rechtstitel durchsetzenden Akteurs oder auf der Fähigkeit des „Opfers“, diese Gewalt abzuwehren. Durch das jeweilige Repressalien- und Kriegsrecht konnte der Piraterie, also private Gewalt zu privaten Zwecken, Tor und Tür geöffnet werden.

Illegitime, verbotene private Gewaltanwendung von politischen Formen der gewaltsamen Aneignung von Sachen oder Personen de jure oder de facto zu unterscheiden, war daher schwierig, wenn nicht gar unmöglich, da das gleiche empirische Phänomen vor dem Hintergrund subjektiver Einschätzungen der Akteure interpretiert werden musste: kriegerische Handlungen und ökonomische Raubzüge, die beide sowohl der politischen Schwächung des jeweiligen Gegners als auch der Bereicherung der Kriegsbeteiligten dienen konnten, waren kaum voneinander zu unterscheiden<sup>13</sup>. Dies galt umso mehr, wenn keine Kriegserklärung ausgesprochen wurde.

Praktische Schwierigkeiten...

Im rechtlichen Sinne lag der Unterschied darin, dass in einem Falle ein Staat die Verantwortung übernahm, während er diese für private Raubzüge ablehnte. Doch auch hierbei gab es fließende Übergänge, insbesondere, da viele Staaten in der Vergangenheit je nach politischer und wirtschaftlicher Lage ursprünglich legitimierte Kaperfahrer wie illegale Piraten behandelten und sie mit oder ohne juristischen Prozess umbrachten. Dies galt insbesondere vor dem Hintergrund, dass wirtschaftliche und politische Interessen nur schwer zu trennen waren, also die bevollmächtigten Akteure sich nicht an die Einschränkungen (nur gegen Kriegsparteien, Abgabe des Prisen-geldes, usw.) hielten und darüber hinaus nach Ende eines Krieges mit dem Kapern häufig nicht aufhörten.

...und juristische Feinheiten

Während der Begriff Piraterie eine lange Tradition hat, ist der Begriff des „**Maritimen Terrorismus**“ jüngerer Datums. Gefolgt wird hier der im ersten Arbeitspapier des PiraT Projekts dargelegten Definition: *“maritime terrorism refers to the undertaking of terrorist acts and activities (1) within the marine environment, (2) using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, (3) against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas, and port town or cities”* (Prakash 2002).<sup>14</sup> Ergänzend wird festgehalten: Das zentrale Unterscheidungsmerkmal zwischen Terrorismus und Piraterie ist, dass terroristischen Aktivitäten über die bloße Handlung hinweg in der Regel politische, ideologische oder religiöse Ziele zugeordnet werden können, während Angriffe von Piraten im Regelfall überwiegend profitorientiert erfolgen.<sup>15</sup> In diesem Sinne können beide allerdings unter dem Oberbegriff maritimer Gewalt zusammengefasst werden und über die politische oder ökonomische Motivation einzelnen Akteurskategorien nur grob zugeordnet werden (s. Abb. 2), da die Motivationen selten in ihrer Reinform auftreten.

Maritimer Terrorismus

---

<sup>13</sup> Wiemer 2002, S. 112.

<sup>14</sup> Ehrhart/Petretto/Schneider, S. 27ff.

<sup>15</sup> Ehrhart/Petretto/Schneider, S. 27ff.

Abb.2: Phänomene maritimer Gewalt



**Phänomene maritimer Gewalt:  
Zuordnung zu Akteuren und deren Motivation**

Motivation	Politisch	Mischform	Ökonomisch
<b>Akteure</b>			
<b>Staatliche</b> Staaten staatliche Organe	X	X	
<b>Akteure, die Staatlichkeit anstreben</b> <b>Mischformen</b>	X	X	
Korrupte Akteure staatlicher Organe		X	X
<b>Transnationale OK</b> <b>Nichtstaatliche</b>		X	X
Kriminelle Wirtschaftsakteure		X	X
Armutskriminelle			X

**Phänomen Maritimer Terrorismus**

**Phänomen Piraterie**

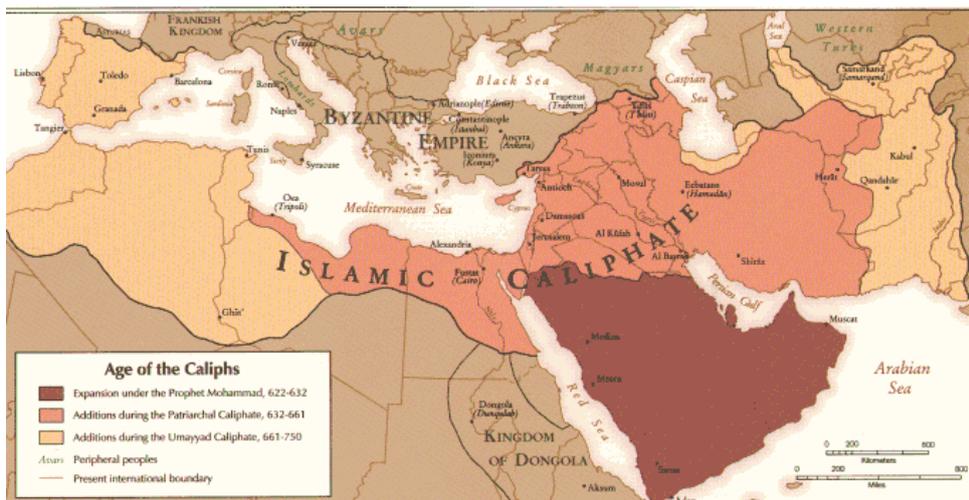
## 2. Die Barbaresken-Piraterie

### 2.1 Einleitung

Die Eroberungen der muslimischen Welt hatten bis zum 15. Jahrhundert zu einer stetigen Ausdehnung des Kalifats vom Kalifen (632) über seine drei Nachfolger (661) bis zum Umayyaden-Kalifat (750) geführt.

Frühe politische Rahmenbedingungen

Abb.3: Das Umayyaden-Reich in seiner größten Ausdehnung<sup>16</sup>

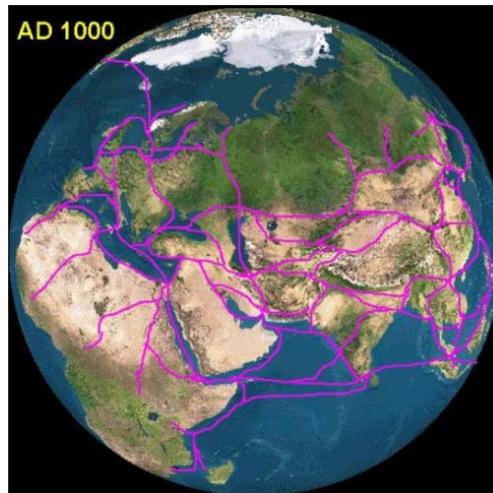


Das Umayyaden- und Abbasiden-Kalifat kontrollierte den Fernhandel, was ihnen finanzielle Ressourcen eröffnete, die ihre politische Ausdehnung erst ermöglichte. Der Aufstieg Venedigs, Genuas und Aragons nach 1000 n. Chr. monopolisierte den Fernhandel über die islamische Welt aus dem Osten in die mittelalterliche Welt Europas.

<sup>16</sup> Quelle der Abb. 3: Bei Illinois Institute of Technology, Galvin Library, Government Publications Access, <http://gl.iit.edu/govdocs/maps/Middle%20East-Age%20of%20the%20Caliphs.gif>, Abruf am 04.05.2011

Um die erste Jahrtausendwende hatte sich der Fernhandel nicht nur stabilisiert, sondern war weiter gewachsen (s. Abb. 4).

**Abb.: 4: Das Welthandelsnetz um das Jahr 1000 n.Chr.**<sup>17</sup>



Danach folgte eine Zeit des Zerfalls nicht nur des den Umayyaden nachfolgenden Abbasiden-Reiches, sondern auch des Byzantinischen Reiches (in der Nachfolge Ost-roms). Im Osten wie im Westen führte dies zum Aufstieg neuer Mächte. Im Osten war die neue Macht das Osmanische Reich (1301), während im Westen die Handelsrepublik Venedig, Genua und Mailand, die über ca. 400 Jahre beherrschende Rolle im Mittelmeer an Spanien verloren, das unter Karl dem V. zu Beginn des 16. Jahrhunderts sich zum Habsburger Reich entwickelte.

Im ausgehenden 15. und Anfang des 16. Jahrhunderts entstanden im Mittelmeerraum die neuen politischen und sozio-ökonomischen Verhältnisse, die zur Entstehung der Barbaresken beitrugen.

## **2.2 Die Entstehung der Barbaresken im 16. Jahrhundert**<sup>18</sup>

Nach der Eroberung Granadas 1492 durch Spanien (Aragon) siedelten sich viele der von dort geflohenen Muslime im Maghreb an. Städte wie Algier, Tunis und Tripolis nahmen in mehreren Wellen diese Flüchtlinge auf. Zusammen mit in Nordafrika ansässigen Arabern und Mauren (auch Berber genannt) begannen sie, Flotten aufzustellen und starteten einen Jahrhunderte dauernden Kaperkrieg (Dschihad)<sup>19</sup> gegen den christlichen Seehandel im Mittelmeerraum. Sie wurden Barbaresken genannt und bedrohten die dortige Schifffahrt und die Küsten. Damit begann ein neues Kapitel im Mittelmeer, die überwiegend ökonomisch motivierte Piraterie wich einer überwiegend politisch-religiös motivierten maritimen Gewalt. In und um die Städte Algier, Tunis, Tripolis sowie in den marokkanischen Städten Salé und Rabat etablierten sich

Vom Migranten zum Korsaren

<sup>17</sup> Andrew Sherratt (2004), 'Trade Routes: Growth of Global Trade. Urban Supply Routes, 3500 BC-AD 1500', ArchAtlas, February 2010, Edition 4, <http://www.archatlas.org/Trade/WStrade.php>, : Abruf am 09.02 2011; auch Quelle der Abb. 3.

<sup>18</sup> Salvatore Bono, Piraten und Korsaren im Mittelmeer, Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. – 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009, 31ff.

<sup>19</sup> Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 7: Das Osmanische Reich (1453-1571): Weltreich zwischen Europa und Asien oder Hegemonialmacht im Orient? Blaue Reihe 86, Februar 2008, S. 51, Quelle: <http://www-public.tubs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe86.pdf>, Abruf am 02.03.2011.

die sogenannten Barbaresken-Staaten vom späten 15. bis ins frühe 19. Jahrhundert hinein.

Der Zerfall der regionalen muslimischen Herrscherhäuser sowie der Niedergang der Wirtschaft im Maghreb und die sich gleichzeitig seit dem 15. Jahrhundert ausdehnende Vorherrschaft der christlichen Staaten im Mittelmeer ermöglichte den Barbaresken, eigene Staaten zu bilden, deren Haupterwerbsquelle das Korsarentum<sup>20</sup> war.

Zerfall politischer und Wirtschaftlicher Ordnung

Das Phänomen Piraterie war in der Region nicht neu. Die dort ansässigen Berber betrieben Piraterie schon länger, wie der Kreuzzug des Jahres 1390, ein Feldzug Frankreichs und Genuas im Rahmen des Hundertjährigen Krieges gegen die nordafrikanische Festung Madhia als Piratenstützpunkt<sup>21</sup> zeigt. Doch die Verbindung zwischen den Flüchtlingen aus Spanien und den örtlichen Bewohnern, insbesondere den Berbern, gab der Piraterie eine neue Qualität und Dauerhaftigkeit.

Staatsgründung und Piraterie

Schon bald nach Ankunft der Morisken (aus Spanien geflüchtete, zum Christentum übergetretene Muslime) und der Muslime am Ende des 15. Jahrhunderts unterstellten sich Teile Nordafrikas (Algier und Tripolis) dem Osmanische Reich oder arbeiteten im Falle Tunis eng mit diesem zusammen<sup>22</sup>. Ab 1566 gehörte auch Tunis zum Osmanischen Reich. Die entstandenen Barbareskenstaaten mit ihren schlagkräftigen Kapernflotten<sup>23</sup> unterstellten sich freiwillig der Kontrolle der Osmanen<sup>24</sup> um Schutz vor Spanien und anderen politischen Mächten zu haben<sup>25</sup>.

Schutzmacht für Piraten

Der bekannteste Korsarenführer, Khair ad-Din Barbarossa, war der erste Machthaber in Algier (1518). Barbarossa war aus Sicht der Spanier ein griechischer Renegat, der die christliche Sache verriet, um ungestört Raubzüge gegen Schiffe und die christlichen Bewohner der Mittelmeerküsten zu führen. Aus Sicht der Osmanen jedoch war er ein großer Admiral, der den osmanischen Kampf gegen die spanischen Habsburger führte, die Muslime Nordafrikas vor diesen schützte und dem Sultan half, Nordafrika und das östliche Mittelmeer unter seine Kontrolle zu bringen.<sup>26</sup>

Piraten als Marineersatz

Die Grundlage für den Seeraub der Barbaresken war ein ausgedehnter Handel zwischen den Staaten des Mittelmeers, Nord- und Mitteleuropas sowie deren Fernhan-

Fernhandel und Piraterie

<sup>20</sup> Menzel, BR 86, S. 50. Vgl. dazu auch Menzel, BR 86, S. 50, „Hier gab es eine gemeinsame Interessenlage mit den Barbareskenstaaten, die im Mittelmeer, aber auch im Atlantik bis zu den Kanaren und Madeira, wie später die Engländer und Niederländer in der Karibik, in der Grauzone zwischen Handel und Piraterie operierten.“

<sup>21</sup> Barbara Tuchman, Der ferne Spiegel, S. 540-559, Die Belagerung der Berberei. „Die tunesische Kreuzfahrt dagegen war für Franzosen nur ein ritterliches Abenteuer unter einem religiösen Vorwand. Was die Ritter dazu brachte, in diesen Krieg zu ziehen, war ihre Lust an ruhmvollen Taten, nicht der Zwang, durch den Gebrauch der Waffen ein politisches Ziel zu erreichen.“, S. 558.

<sup>22</sup> Menzel, BR 86, S. 52, Vgl. dazu auch Bono, S. 31ff. Die Entstehung der Barbareskenstaaten.

<sup>23</sup> Menzel, BR 86, S. 34.

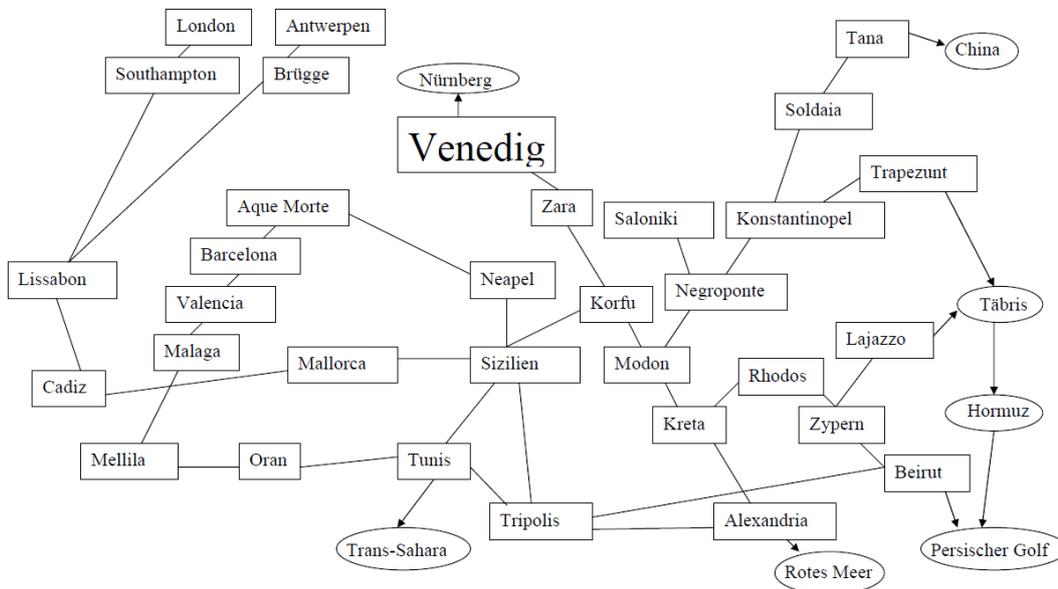
<sup>24</sup> Zur politischen Konstruktion s. Bono, S. 39.

<sup>25</sup> Die Machtbasis der Osmanen stellte das Militär dar. Es war zu dieser Zeit (im 15. und 16. Jahrhundert) quantitativ und qualitativ den europäischen Konkurrenten überlegen. Vgl. Menzel, BR 86, S. 64, „Mit etwa 250.000 Mann, darunter 200.000 aus der Provinz und etwa 30.000 Elitetruppen aus der Hauptstadt (Janitscharen, Artilleristen, Waffenschmiede) stellte das osmanische Heer die größte Armee in Europa bzw. im Nahen und Mittleren Osten. Hinzu kamen Hilfstruppen der Vasallen.“ Wie beispielsweise die Barbareskenstaaten. Vgl. dazu Bono, S. 38, „Diese (*Truppen*) wurden von Janitscharen gestellt, deren Präsenz die äußere und innere Sicherheit des Staatswesens garantierte.“

<sup>26</sup> Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 8: Spanien 1515/19 – 1648/59: Das geerbte Imperium, Blaue Reihe 87, Mai 2008, S. 23.

del mit dem asiatischen Raum, der bis ins 16. Jahrhundert über Oman, die arabische Wüste und die Levante (Küsten des östlichen Mittelmeers) abgewickelt wurde und von dort zunehmend über das Mittelmeer an der afrikanischen Küste entlang Europa erreichte. Ab etwa dem 11. Jahrhundert bis ins 16. Jahrhundert beherrschten italienische Hafenstädte wie z.B. Venedig, Genua, Pisa und Florenz den Mittelmeerhandel.<sup>27</sup>

**Abb. 5: Das Venezianische Weltsystem im 14./15. Jahrhundert**<sup>28</sup>



Venedig wurde über den Fernhandel<sup>29</sup> mit dem Orient eine der mächtigsten Städte des Mittelalters. Es hatte neben Genua bis zur Eroberung Konstantinopels (1453) durch die Osmanen eine zentrale Position im europäischen Handel wie nachfolgend die Abb. 5 zeigt.<sup>30</sup> Diese Position verloren beide Städte wegen der osmanischen Expansion im Osten<sup>31</sup> und vor allem der portugiesischen Konkurrenz (Vasco da Gama) im Westen, die über das Kap der Guten Hoffnung den Weg zu den Ursprüngen des Gewürzhandels auf dem indischen Subkontinent und im asiatischen Raum suchten und fanden. Den Handel im östlichen Mittelmeer störten die Barbaresken immer dann, wenn das Osmanische Reich Druck auf Venedig ausüben wollte. Aber auch christliche Kaperer wie die Johanniter haben diesen Handel ebenfalls behindert, zumindest solange sie Rhodos innehatten. Dies geschah meist aus ökonomischen Eigeninteressen, aber auch, wenn Konkurrenten Venedigs dafür bezahlten.

<sup>27</sup> Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 5: Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499, Blaue Reihe 83, Dezember 2007, S. 59, „Der Handel mit Alexandria und Beirut entsprach dem klassischen Muster des Levante-Handels. Venedig importierte auf beiden Routen Pfeffer, Gewürze und Baumwolle und exportierte Holz, Eisen (beides für den Schiffsbau), Kupfer, Sklaven sowie Edelmetall, weil auch hier die Handelsbilanz permanent negativ war.“

<sup>28</sup> Menzel, BR 83, S.55

<sup>29</sup> Menzel, BR 86, S. 20.

<sup>30</sup> Menzel, BR 83, S.61ff „Das venezianische Weltsystem hatte, zumindest indirekt, eine Reichweite, die weit über das Liniennetz der Galeere da Mercato hinausging. Über die diversen Zwischenstationen reichte es bis nach Persien, Indien, Indonesien (Moluccen) und China, im Osten bis in das slavische Hinterland des Schwarzen Meeres, im Süden durch die Sahara bis nach Guinea und in den Sudan, im Norden bis nach Süddeutschland und Zentraleuropa und im Westen über Spanien und Portugal bis nach Südengland und Flandern.“

<sup>31</sup> Menzel, BR 83, S. 63.

Die Korsaren und ihre Auftraggeber verdienten am Fernhandel mit, der aus Luxus- (Gewürze, Seide, Edelmetalle und -steine u.a.) und Gebrauchsgütern des fernen Orients und Asiens bestand. Darüber hinaus verdienten sie auch am Menschenhandel in Form von Sklaverei und Lösegelderpressung oder auch Schutzgeldzahlungen. Da die Mittelmeerflotten fast aller Mächte bis ins 18. Jahrhundert überwiegend aus Galeeren bestanden, wurde deren Bedarf an Rudersklaven überwiegend durch die Menschenraubzüge der Korsaren gedeckt. Diese Galeerensklaven wurden auf Märkten in Nordafrika, aber auch über Genua, Livorno, Messina, Malta und Kreta durch europäische Zwischenhändler ge- und verkauft. Die Mehrzahl der geraubten Güter wurde wieder in den Wirtschaftskreislauf dieses damaligen europäisch-osmanischen Welt Handels zurückgeführt.

Menschenraub –  
Sklavenhandel – Piraterie

Die Entstehung der Barbaresken-Staaten im 16. Jahrhundert wurde durch die politischen Verhältnisse gefördert. Diese bestanden in einer Konkurrenz um die Vorherrschaft<sup>32</sup> zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich, aber auch einer wirtschaftlichen Konkurrenz Spaniens mit den italienischen Stadtstaaten Venedig und Genua, deren zentraler Streitpunkt das venezianische Fernhandelsmonopol mit dem Osmanischen Reich<sup>33</sup> war. Die Besteuerung des Fernhandels war eine der wichtigsten Machtquellen der Osmanen<sup>34</sup>, die so erreichte Finanzkraft war die Grundlage für die weitere Eroberung Nordafrikas und den Versuch, das westliche Mittelmeer unter Kontrolle zu bekommen. Dabei kam ihnen das Entstehen der Piratenstaaten Algier (1512) und Tripolis (1520) gelegen, während Tunis seine Unabhängigkeit zumindest formal bis 1566 erhalten konnte (Ausdehnung der Staaten siehe Abb.: 8, S. 21).

Hegemoniale und  
wirtschaftliche Konkurrenz...

Die Vertreibung der Muslime aus Spanien und deren Migration nach Nordafrika schuf personelle und legitimatorische Voraussetzungen für die neue Piraterie. Letzteres, weil sich die Barbaresken auf die Verteidigung des Islam und die Verteidigung ihrer neuen politischen Entitäten berufen konnten. Gemeinsam schafften es die Berber mit den Neuankömmlingen aus Spanien, die politisch und wirtschaftlich schwachen nordafrikanischen Reiche<sup>35</sup> zu übernehmen und sich zum Schutz vor den Spaniern schnell mit den in den nordafrikanischen Raum eindringenden Osmanen zu verbinden. Aus der früheren Piraterie wurde eine politisch begründete Form der Kaperei mit hegemonialem Segen der Osmanen. Mit der Vertreibung der Johanniter und der Eroberung von Rhodos<sup>36</sup> 1522 festigten die Osmanen ihre hegemoniale Position im östlichen Mittelmeer.<sup>37</sup> Sie vertrieben die Kaperei betreibenden Ordensritter<sup>38</sup> nach Malta, das sie 1565 vergeblich zu erobern versuchten<sup>39</sup>. Wie notwendig die osmanische Schutzmacht für die Barbaresken war, zeigten die Versuche, unter spanischer

...sowie Vertreibung als  
treibende Faktoren von  
Piraterie

<sup>32</sup> Roger Crowley, Entscheidung im Mittelmeer, Europas Seekrieg gegen das Osmanische Reich 1521-1580, Stuttgart 2009; vgl. dazu auch Bono, Stuttgart 2009, S. 31ff. sowie Menzel, BR 86, S. 55, S. auch Abb.: 9: Konflikt und Kooperation auf den maritimen und territorialen Schauplätzen im 16./17. Jahrhundert, S. 30.

<sup>33</sup> Menzel, BR 86, S. 20.

<sup>34</sup> Menzel, BR 86, S. 31 und S. 91.

<sup>35</sup> Bono, S. 31-34.

<sup>36</sup> Klaus-Peter Matschke, Das Kreuz und der Halbmond Die Geschichte der Türkenkriege, Düsseldorf und Zürich 2004, S.235ff.

<sup>37</sup> Crowley, Entscheidung im Mittelmeer, S. 27-37.

<sup>38</sup> Bono, Stuttgart 2009, S. 67-69.

<sup>39</sup> Crowley, S. 108-192.

Führung immer wieder an der nordafrikanischen Küste Fuß zu fassen. Sie scheiterten am Widerstand der Osmanen.

Eine unter spanischem Oberbefehl stehende christliche Entsatztruppe und –flotte verhinderte die Eroberung Maltas<sup>40</sup> und beschränkte den Wirkungsbereich der osmanischen Flotte auf das östliche Mittelmeer. In der Folge kam es zu einem heftigen Kleinkrieg der Barbaresken im westlichen Mittelmeer<sup>41</sup> gegen die Küsteneinrichtungen und Schiffe der christlichen Staaten. Dieser wurde mit den Mitteln der Kaperei geführt. Die Schlacht bei Lepanto<sup>42</sup> 1571 leitete das Ende der hegemonialen Auseinandersetzung zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich<sup>43</sup> ein und überführte deren politisches Verhältnis in einen labilen Gleichgewichtszustand. Finanziert wurde dieser fast 60 Jahre andauernde Kampf durch die nach Europa fließenden Reichtümer der Neuen Welt. Sie kamen vor allem über Spanien nach Europa, wurden von dort durch die Finanzierung der spanischen Kriege in Flandern, Frankreich und im Mittelmeer in Form spanischer Münzen über Europa, durch den Fernhandel auch über das Osmanischen Reich bis nach China verteilt.<sup>44</sup>

Piraterie als Kleinkrieg

Die Hauptlast des Kampfes im westlichen Mittelmeer wurde auf der osmanischen Seite von den Barbaresken getragen. Sie spielten aber darüber hinaus sowohl bei den Seeblockaden als auch den Landtruppen gegen Rhodos und Malta eine wichtige Rolle und stellten bei der Seeschlacht von Lepanto gewichtige Teile der osmanischen Flotte. Sie retteten bei dieser Gelegenheit zumindest Teile der geschlagenen osmanischen Armada<sup>45</sup> und vernichteten große Teile der Malteser Galeeren der Johanniter.<sup>46</sup> Mit der spanischen Niederlage in der Schlacht um Tunis (1574) endete der spanisch-osmanische Hegemonialkampf endgültig mit einem Patt<sup>47</sup>, der im Frieden von 1581 besiegelt wurde.<sup>48</sup> Dies war auch das Ende der bisher erfolgreichen Kaperei der Johanniter im Mittelmeer, auch wenn diese bis Mitte des 17. Jahrhunderts immer mal wieder aufflackerte. Dagegen konnten die Barbaresken im westlichen Mittelmeer ihre Kaperei ausdehnen und im Laufe des 17. Jahrhunderts immer unabhängiger von der Hohen Pforte operieren.

Piraten als Marineersatz

<sup>40</sup> Crowley, S. 182-190.

<sup>41</sup> Kempe, S. 249, „Nach der Seeschlacht von Lepanto 1571 begann sich der Wirkungsradius der osmanischen Flotte vorrangig auf das östliche Mittelmeer zu beschränken. Dagegen stieg im westlichen Mittelmeer die Präsenz der nordafrikanischen Korsaren stark an.“ ; Vgl. dazu auch Kempe, S. 248.

<sup>42</sup> Crowley, S. 258-281.

<sup>43</sup> Crowley, S. 292.

<sup>44</sup> Carlo M. Cipolla, Die Odyssee des spanischen Silbers – Conquistadores, Piraten, Kaufleute, Berlin 1998, S. 85-88, S. 105-109.

<sup>45</sup> Der osmanische Admiral Uluch „Kilic“ Ali Pascha rettete 30 seiner Galeeren und vernichtete die Seemacht der Johanniter. Siehe hierzu Crowley 2009: S. 277ff.

<sup>46</sup> Crowley, S. 275-278.

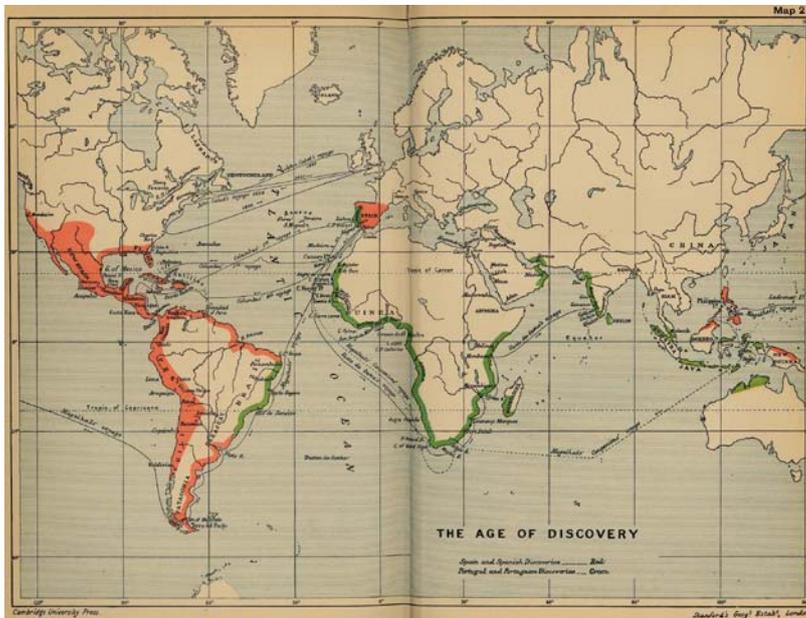
<sup>47</sup> Menzel, BR 86, S. 36., „Aus der hier zugrunde gelegten Perspektive kann das Mittelmeer im 16. Jahrhundert, als die Osmanen ihren Seemachtsanspruch erhoben, aber auch als Grenze verstanden werden, als Grenze zwischen der christlichen und der muslimischen Welt, als große Kriegszone, als umkämpfte und nicht als geeinte Handelsregion, in der die wichtigen Akteure ganz unterschiedliche Routen und Umschlagplätze für den Fernhandel durchsetzen wollten. Am Ende dieses hegemonialen Ausscheidungskampfes im Mittelmeer sank die Region insgesamt herab zur Peripherie gegenüber den atlantischen Ökonomien. Weder Spanien/Venedig noch die Osmanen/Barbaresken haben sich am Ende durchsetzen können.“

<sup>48</sup> Paul Kennedy, Aufstieg und Fall großer Mächte, Frankfurt/Main 1989, S. 78, vgl. dazu auch Crowley, S. 290f.

Der spanische Aufstieg zum Imperium hing eng mit dem Versuch zusammen, den Gewürzhandel mit Asien durch die Seefahrt nach Westen und die Umseglung Afrikas<sup>49</sup> direkt zu übernehmen. Die Entdeckungsfahrten der Portugiesen und Spanier seit dem frühen 15. Jahrhundert schafften, initiiert auch durch die Eroberung

Globalisierung der Seefahrt und die Öffnung neuer maritimer Handelswege

**Abb. 6: Die Portugiesisch-Spanischen Entdeckungsfahrten**<sup>50</sup>



Konstantinopels 1457 und der Küsten des Schwarzen Meeres sowie Caffa auf der Krim<sup>51</sup>, die Voraussetzungen für die Eroberung Süd- und Mittelamerikas durch Spanien. Die Weltumseglung Maggellans (1519-22) erbrachte den Beweis, dass man Asien nach Westen wie Osten erreichen konnte. Diese maritimen Ereignisse markierten das beginnende Ende des Nahen und Mittleren Ostens als eine Region, die den Welthandel zwischen Asien und Europa<sup>52</sup> beherrschte. Stattdessen wuchs der transatlantische Handel erheblich, „...wobei das Volumen zwischen 1510 und 1550 um das Achtfache und zwischen 1550 und 1610 noch einmal um das Dreifache zunahm...“<sup>53</sup>. Statt den weiteren Kampf um die Mittelmeerregion zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich zu forcieren, umgingen Spanien, Portugal, England und die Niederlande diesen Raum und schufen neue Gelegenheiten des globalen Welthandels nach Westen über den Pazifik und nach Osten über das Kap der Guten Hoffnung<sup>54</sup> in den Indischen Ozean. Die Reichtümer der neuen Welt (Süd- und Mittelamerika) waren für die Spanier ein Faktor für ihren Aufstieg zur imperialen Macht in Europa.

In diesem Sinne war Spaniens Zugriff auf das aztekische und peruanische Silber<sup>55</sup> der Inkas von entscheidender Bedeutung, ermöglichte er doch die Finanzierung der Krie-

Neue Ressourcen, Monopole und Piraterie

<sup>49</sup> Kennedy 1989, S. 59.

<sup>50</sup> Quelle der Abb. 6: Cambridge University Press, [http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/ward\\_1912/spanish\\_portuguese\\_discovery.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/ward_1912/spanish_portuguese_discovery.jpg), Abruf am 04.05.2011

<sup>51</sup> Menzel, S. 27.

<sup>52</sup> Kennedy 1989, S. 162; vgl. dazu auch Menzel, BR 86, Feb. 2008, S. 6-7 und S. 94.

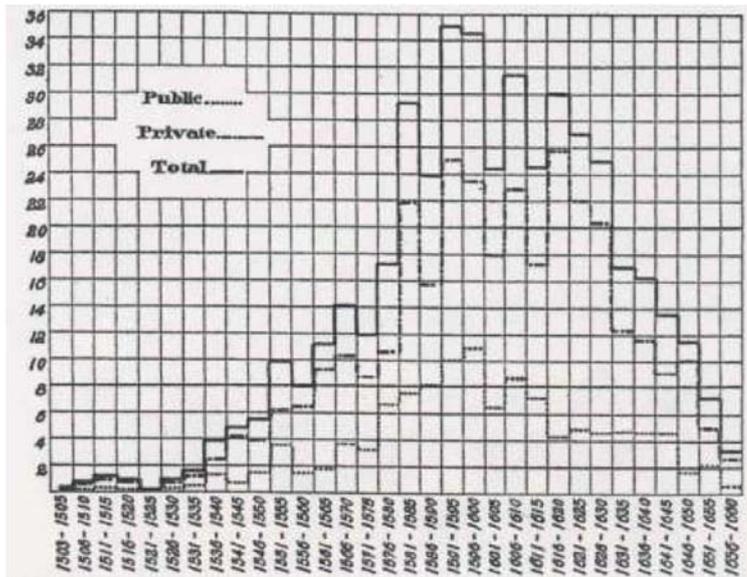
<sup>53</sup> Quelle: Wallerstein u.a. zit.nach Kennedy, S. 63.

<sup>54</sup> Kennedy 1989, S. 61-62.

<sup>55</sup> Menzel, BR 87, S. 46, S. 54; S. 93ff. „Das Silber wurde seit etwa 1560 zur wichtigsten, vielleicht sogar entscheidenden Ressource der spanischen Militärmacht...“. Vgl. dazu Cipolla, S. 84ff.

ge Spaniens gegen Frankreich und in Flandern sowie den hegemonialen Kampf ums Mittelmeer. Schiffsverluste durch militärische Niederlagen konnten nur so ausgeglichen werden.<sup>56</sup> Auch wenn die Zahlen der Silberimporte in der Tabelle vermutlich viel zu niedrig liegen<sup>57</sup>, zeigen sie doch, dass der Sieg bei Lepanto ohne das Silber Amerikas nicht möglich gewesen wäre, und damit auch die Eindämmung der osmanischen Macht im westlichen Mittelmeer und Nordafrika.

**Tab. 1: Edelmetalltransport nach Spanien 1503-1660 in Mio Pesos<sup>58</sup>**



Die Eroberung Amerikas mit der Ausbeutung seiner Reichtümer und die Eindämmung der Osmanen sowie die Öffnung der Meere nach Osten und Westen waren die zentralen Faktoren für das neue Imperium<sup>59</sup>. Dies ermöglichte erst den Griff der spanischen Habsburger nach der Weltmacht.<sup>60</sup> Der Versuch, den Zugang nach Amerika und Asien für Spanien und Portugal zu monopolisieren, schaffte für andere europäische Mächte eine neue Situation, bei der die Piraterie und Kaperei<sup>61</sup> in den unterschiedlichsten Varianten durch Frankreich, England und die aufstrebenden Niederlande eine wichtige Rolle im Kampf gegen die spanische Weltmacht spielte.<sup>62</sup>

Spanien wurde imperiale Großmacht

Mit der Öffnung neuer Seewege nach Asien änderte sich auch das Handelssystem wie die nachfolgende Darstellung (Sherratt 2004) zeigt.<sup>63</sup> Die maritimen Handelswege öffneten sich nach Westen über den Südatlantik, Kap Horn und den Pazifik nach Asi-

Öffnung neuer Seewege nach Asien

<sup>56</sup> Menzel, BR 87, S. 50.

<sup>57</sup> Vgl. dazu ausführliche Erörterung bei Cipolla, S. 53ff.

<sup>58</sup> Quelle: Hamilton 1965, S. 3, .zit. nach Menzel, BR 87, S. 47.

<sup>59</sup> Menzel, BR 87, S. 45, „Damit ergibt sich ein paradoxer Befund. Am Anfang des spanischen Aufstiegs zur Weltmacht stand keine besondere innovatorische Leistung. Der Kern des Reiches blieb rückständig. Alles wurde geerbt oder mit einem minimalen Aufwand von ein paar hundert Konquistadoren zusammengeraubt.“

<sup>60</sup> Kennedy 1989, S. 69-103.

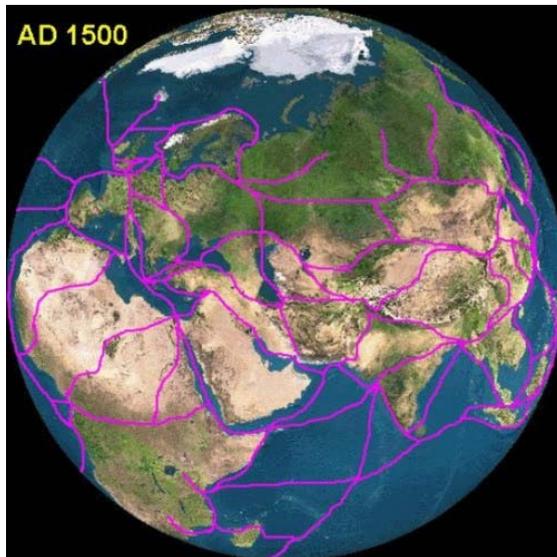
<sup>61</sup> Menzel, BR 87, S. 121, „Ein erheblicher Teil des spanischen Militäraufwands, sehr viel mehr als im Falle Portugals, galt der Bekämpfung der Piraterie in der Karibik, auf dem Atlantik, im Mittelmeer, vor der flandrischen Küste und in der Nordsee.“

<sup>62</sup> Kennedy 1989, S. 66.

<sup>63</sup> Andrew Sherratt (2004), 'Trade Routes: Growth of Global Trade. Urban Supply Routes, 3500 BC-AD 1500', ArchAtlas, February 2010, Edition 4, <http://www.archatlas.org/Trade/WStrade.php>, Abruf am 09.02.2011.

en<sup>64</sup> und nach Osten entlang der afrikanischen Küste, ums Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean und weiter bis nach China. Die Auseinandersetzung um das Mittelmeer bekam einen rein regionalen Charakter. Dies ändert sich erst wieder mit der Eröffnung des Suez-Kanals.<sup>65</sup>

**Abb. 7: Das Handelssystem um 1500 n. Chr.**<sup>66</sup>



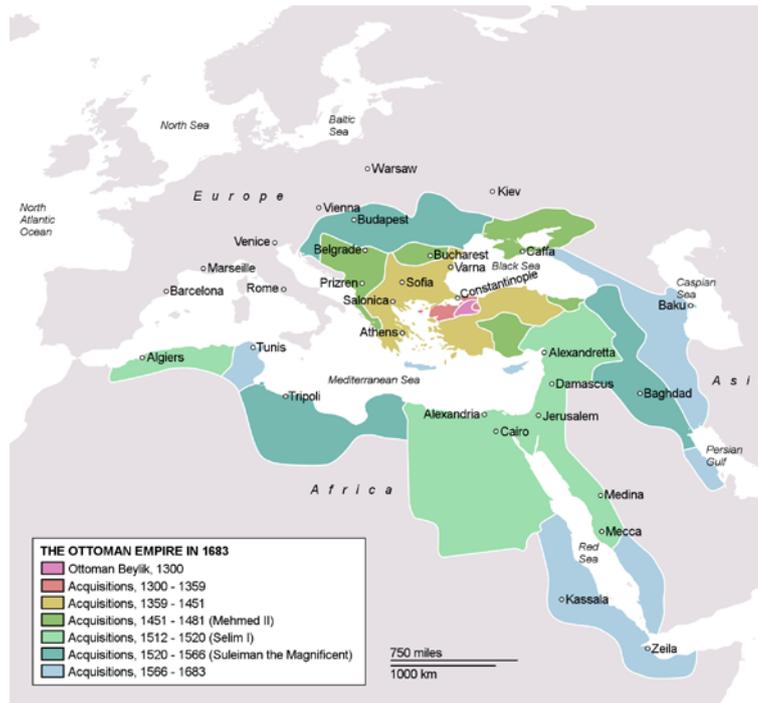
Durch diese Entwicklung und infolge der Entscheidung der Osmanen, ihre Aktivitäten vom Westen auf den Osten des Mittelmeers und den Balkan zu verlagern sowie sich auf eine Öffnung nach Osten (Richtung Asien) zu konzentrieren, erreichte ihr Imperium unter dem osmanischen Sultan Sulaiman dem Prächtigen (1520-1566) und dessen Nachfolgern seine größte Ausdehnung 1683(s. Abb.: 8).

<sup>64</sup> Menzel, BR 87, S. 94, „Mit der Manila-Galeone, die seit 1565 von Acapulco an der mexikanischen Küste den Pazifik überquerte, wurde eine regelmäßige Handelsverbindung mit Asien eingerichtet. Spanien tauschte in Manila mexikanisches Silber gegen chinesische Seide, Tee, Porzellan und andere Waren, die chinesische Dschunken vom Festland geliefert hatten.“

<sup>65</sup> Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 11: England/Großbritannien 1692/1713 - 1783: Das Erste Empire, November 2009, S. 15ff. Die britische Stützpunktpolitik zeigt den geographischen Schwerpunkt der hegemonialen Bestrebungen.

<sup>66</sup> Vgl. Fußnote 16.

**Abb. 8: Die Wachstumsphase des Osmanischen Reich**<sup>67</sup>



### 2.3 Zusammenfassung: Entstehungsgeschichte

Die Entstehung der Barbaresken wurde entscheidend geprägt durch die hegemoniale Auseinandersetzung zwischen dem Osmanischen Reich (Imperium) und dem aufstrebenden Spanien, das über diese Auseinandersetzung selbst zum Imperium wird. Die hegemoniale Konkurrenz findet in Nordafrika, im Mittelmeer und auf dem Balkan statt. Der Kern dieser hegemonialen Auseinandersetzung war die Kontrolle über den Fernhandel.<sup>68</sup>

Die Barbaresken Nordafrikas entstanden durch die Vereinigung einheimischer Berberstämme mit den aus Spanien vertriebenen Muslimen und Morisken (1492). Gemeinsam betrieben sie Seeraub gegen ihre christlichen Gegner. Die politisch schwachen und im wirtschaftlichen Niedergang befindlichen nordafrikanischen islamisch-politischen Systeme in Algier, Tripolis und Tunis übernahmen sie staatsstreichartig. Sie sicherten sich damit feste Basen und erhoben einen politischen Anspruch. Doch der sich anbahnende osmanisch-spanische Konflikt bot ihnen die Gelegenheit, sich unter den Schutz des Osmanischen Reiches zu begeben, was sie automatisch zu einem Teil des Osmanischen Reiches machte und damit zu Völkerrechtssubjekten. Als Gegenleistung für den Schutz der Osmanen führten sie einen maritimen Kleinkrieg gegen Spanien und andere christliche Mächte des Mittelmeers, der auch in ihrem

<sup>67</sup> Quelle Abb. 7: Map depicting the Ottoman Caliphate at its greatest extent, in 1683. Türkçe: Osmanlı İmparatorluğu en geniş sınırları (1683) Source: based on Robert Mantran (ed.), *Histoire de l'Empire Ottoman*, Paris: Fayard (1989) [http://timothyministries.org/theologicaldictionary/li.aspx?i=Ottoman\\_Caliphate\\_1683\\_large.png](http://timothyministries.org/theologicaldictionary/li.aspx?i=Ottoman_Caliphate_1683_large.png), Abruf am 04.05.2011

<sup>68</sup> Menzel, BR 86, S. 57, „Dabei ging es sowohl um konkurrierende imperiale (Universalmonarchie Spaniens vs. Weltherrschaftsanspruch der Osmanen) wie um konkurrierende hegemoniale Ambitionen in Mittelmeer und Indik. Aus osmanischer Sicht war für die Frage Weltmacht bzw. Errichtung einer Pax Osmanica die strategische Frage, ob man in der Lage war, die alten Gewürzrouten bis an den Ostrand des Mittelmeers zu behaupten und sich im Becken des Indiks zu etablieren.“

ökonomischen Interesse war. Sie unterstützten die Osmanen in ihren Kriegen gegen das habsburgische Spanien-Österreich, Venedig und Genua sowie den Heiligen Stuhl, der sich insbesondere im 16. Jahrhundert häufig als der Organisator des christlichen Widerstandes gegen das Osmanenreich betätigte. In dieser Phase der Barbaresken ist die Piraterie überwiegend eine politisch motivierte Form der maritimen Gewalt.

Ihre politische de facto Anerkennung durch christliche Staaten kam sowohl in Handelsverträgen wie politischen Verträgen<sup>69</sup> zu Ausdruck. Trotz des immer mal wiederkehrenden Vorwurfs der Piraterie in historischen Dokumenten, werden ihre diesbezüglichen Handlungen überwiegend als Krieg oder Korsarentätigkeit eingeordnet.

Aber schon in dieser Phase haben die politischen wie wirtschaftlichen Auseinandersetzungen im Mittelmeerraum zwischen Spanien, Frankreich, Genua und Venedig um den lukrativen Fernhandel den Kosaren Freiräume für ihr Handwerk geöffnet. Insbesondere Frankreich unterstützte im 16. und 17. Jahrhundert offen oder verdeckt die Barbaresken.

Das Ende der hegemonialen Auseinandersetzung, der politische Bedeutungsverlust des Mittelmeers und die Umlenkung des Fernhandels leitete auch eine neue Situation für die Barbaresken im Mittelmeerraum ein.

#### **2.4 Die Blüte der Barbareskenstaaten im 17. Jahrhundert**

Die Barbareskenstaaten Algier, Tunis und Tripolis waren zwar in diesem Jahrhundert auch weiterhin formal osmanische Provinzen, wurden jedoch Anfang des 17. Jahrhunderts faktisch unabhängig.<sup>70</sup> Dieses Konstrukt erhielt sich bis zu ihrem Untergang 1830. Die politische Kontrolle<sup>71</sup> der Osmanen über die Barbaresken wurde immer schwächer, die seeräuberischen Aktivitäten der Barbaresken im westlichen Mittelmeer nahmen hierdurch zu.<sup>72</sup> Und sie erweiterten kurzzeitig ihre seeräuberische Tätigkeit bis nach England, Irland und Island,<sup>73</sup> konnten sich dort aber aufgrund der nordwesteuropäischen Konkurrenz nicht halten.<sup>74</sup>

Hegemoniale Konkurrenz des europäischen Systems ermöglicht die Barbaresken-Korsaren

---

<sup>69</sup> Kempe 2010, S. 245, „Nach der faktischen Anerkennung der Städte Algier, Tunis und Tripolis als völkerrechtlich eigenständige Subjekte im Laufe eines längeren Prozesses bilateraler Handels-, Friedens- oder Waffenstillstandsverträge wurde diese Anerkennung auch in der gelehrten Rechtstheorie bestätigt.“

<sup>70</sup> Kempe, S. 253, „Ab dem ausgehenden 16. Jahrhundert war es unübersehbar geworden, dass die Barbaresken-Städte immer unabhängiger von der Hohen Pforte handelten. Dem politisch autonomen Agieren der Nordafrikaner entsprechend begannen führende europäische Mächte statt ausschließlich mit dem Osmanischen Reich nun auch direkt mit den einzelnen maghrebinischen Städten Verträge und Waffenstillstände und die Gewährung freier Schifffahrt abzuschließen.“

<sup>71</sup> Bono, S. 41-46.

<sup>72</sup> Bono, S. 53, Zitat eines frz. Historikers im 19. Jahrhundert: „Im Frieden mit Frankreich (1693) und mit dem Rest der Welt im Krieg machte Algier das Mittelmeer für die übrigen Nationen praktisch zu einem unschiffbaren Gewässer. Während unsere Kauffahrer durch den Handel mit der Levante reich wurden, in dem das Monopol zu besitzen sie der Piraterie der Algerier verdankten, konnten es holländische, britische oder italienische Schiffe kaum wagen, sich offen auf dem Mittelmeer zu zeigen, wo für sie zahlreiche Gefahren lauerten.“ S. 37 zitiert Bono Braudel: „Von nun an (1578) bestimmte das Korsarenunwesen in immer stärkerem Maße Handel und Wandel der Menschen und Städte rund um das große Mittelländische Meer.“

<sup>73</sup> Bono, S. 193.

<sup>74</sup> Kempe, S. 254.

Vor allem Frankreich, aber auch England und die Niederlande hatten zeitweise am Fortbestand des Piratentums der Barbaresken im Mittelmeer Interesse, weil es die ökonomische Konkurrenz der christlichen Mittelmeer-Staaten schwächte.<sup>75</sup>

Obwohl es immer wieder in der völkerrechtlichen Auseinandersetzung in Europa umstritten war, ob die Barbaresken-Staaten als Völkerrechtssubjekte zählen sollten, wurden sie über Verträge faktisch und später auch völkerrechtlich als politische Entitäten anerkannt.<sup>76</sup> Die politischen Konkurrenzen<sup>77</sup> unter den europäischen Mächten wie der harte wirtschaftliche Wettbewerb im Mittelmeerraum gaben den Barbaresken zusätzlichen Spielraum. Gleichzeitig gingen zahlreiche, vorzugsweise christliche Staaten, gezielt gegen die Barbaresken vor<sup>78</sup>, insbesondere dann, wenn Handelsverträge (Kapitulationen)<sup>79</sup> nicht eingehalten wurden. Großbritannien konnte seit der Eröffnung von Flottenbasen in Cadix und Menorca und durch die strategische Schlüsselposition von Gibraltar (1704) nicht nur die Barbaresken kontrollieren, sondern vor allem eine Zusammenführung der französischen Atlantik- und Mittelmeerflotte wenigstens erschweren.<sup>80</sup> Politisch war das Mittelmeer in dieser Phase auch weiterhin, was die maritimen Auseinandersetzungen betraf, ein Nebenkriegsschauplatz oder Randmeer, was ebenso zur Handlungsfreiheit der islamischen Korsaren beitrug. Hegemoniale Auseinandersetzungen fanden entweder im Atlantik oder Indik<sup>81</sup> bzw. auf dem europäischen Festland statt.

Piraterie in den Randzonen zwischen hegemonialen Mächten

Nach dem Pyrenäenfrieden von 1659, bei dem Spanien seine imperialen Träume beendete<sup>82</sup> und eine unter mehreren europäischen Großmächten wurde, veränderte sich zunehmend die Haltung der christlichen Staaten gegenüber den Barbaresken; sie wurde kritischer. Dazu trug auch der Londoner Friedensvertrag von 1670 zwischen England und Spanien bei, „in dem universaler Frieden sowohl in Amerika als auch in anderen Teilen der Welt vereinbart wurde“. <sup>83</sup> Außerdem enthielt er einen Widerruf aller herausgegebenen Kaper-, Repressalien- und Markebriefe der Vertragsparteien.<sup>84</sup>

Frieden und maritime Gewalt

<sup>75</sup> Kempe, S. 253ff., und S. 273, „Es konnte vorkommen, das man nördlich des Mittelmeers Expeditionen von Barbareskenkorsaren unterstützte (finanziell), um benachbarte Nationen als unliebsame Konkurrenten im Mittelmeerhandel ausschalten zu lassen.“ vgl. dazu auch Bono, S. 49ff.

<sup>76</sup> Kempe, S. 245-28, S. 261 „In einem langen Prozeß vom späten 16. Jahrhundert bis zum ausgehenden 18. Jahrhundert kam es auf diese Weise dazu, dass die nordafrikanischen Regentschaften und ihre Korsaren vom größten Teil Europas sowohl in der Praxis wie in der Theorie als vollwertige Völkerrechtssubjekte akzeptiert wurden.“

<sup>77</sup> Menzel BR 86, S. 56 u. 58, Vgl. dazu auch Menzel, BR 87, S. 78; Vgl. dazu auch Bono, S. 49ff.

<sup>78</sup> Ulrich Menzel Imperium oder Hegemonie? Folge 10: Frankreich 1635 - 1714: Der gezügelte Hegemon, Dezember 2008 Blaue Reihe 90, Februar 2008, S. 89, „Ideologisch motivierte Kriege wurden in 1660er Jahren gegen die Barbaresken und Osmanen im Mittelmeer geführt, wobei hier wirtschaftliche Motive, die Sicherung des Mittelmeers gegen Piraten, eine Rolle spielten.“ Vgl. auch S. 119; Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 9: Die Niederlande und ihr „Goldenes Zeitalter“ 1609-1713, Blaue Reihe 88, Juli 2008, S. 128 „Zum Thema Sicherheit der Meere gehörte schließlich permanenter Kampf gegen die Seeräuber, der gleichermaßen vor der Küste Flanderns gegen die Dünkirchner, in Nordafrika gegen die Barbaresken und in Südostasien (Malakka-Straße) gefochten wurde. Seit 1654 entsandten die Niederlande jährlich zu diesem Zweck ein (sic!) Flotte ins Mittelmeer.“

<sup>79</sup> Menzel, S. 26.

<sup>80</sup> Menzel BR 90, S. 9, S. 107 und 113ff.

<sup>81</sup> S. hierzu Anm. 38.

<sup>82</sup> Kennedy, 1989, S. 83.

<sup>83</sup> Kempe 2010, S. 141.

<sup>84</sup> Kempe, S. 141.

Die wirtschaftlich aufblühenden Länder Frankreich und England bemühten sich spätestens ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, die Schädigung ihrer Handelsaktivitäten durch die Barbaresken einzudämmen. Mehrfach bombardierten sie die Hochburgen der Barbaresken. Die Aktivitäten gegen die Barbaresken standen auch im Einklang mit dem Vorgehen insbesondere Englands gegen das aufblühende Piratentum zwischen Mittelamerika und dem Indischen Ozean zwischen 1680-1720<sup>85</sup>. Diese Piraten waren in der Mehrzahl die freigesetzten Freibeuter und Kaperfahrer, die zuvor von den europäischen Mächten unterhalten worden waren und nach dem Londoner Friedensvertrag ihrem Handwerk auf eigene Rechnung nachgingen. Diesen Piraten schlossen sich die vielen Landsknechte an, die sowohl durch das Ende des 80-jährigen Krieges zwischen den Niederlanden und Spanien, dem Ende des dreißigjährigen Krieges in Deutschland und dem Pyrenäenfrieden als militärische Söldner freigesetzt wurden. Diese unbeschäftigten Söldner und Krieger beförderten auch die Piraterie im Mittelmeer.

Merkantilismus und Handelsinteressen als Feind der Piraterie

Die wirtschaftliche Erschöpfung, aber auch strukturelle Probleme insbesondere der zentralen bzw. südeuropäischen Staaten<sup>86</sup> führten dazu, dass zahlreichen Menschen keine legalen Erwerbsquellen und somit kein geregeltes Auskommen mehr zur Verfügung stand. Diese Menschen hatten bis 1648 zum Teil vom Raub und Beute im Krieg<sup>87</sup> gelebt und suchten eine neue Unterhaltsquelle. Sie fanden diese auch bei christlichen wie islamischen Piraten im Mittelmeer.<sup>88</sup> So hatten sich englische Piraten und Korsaren Anfang des 17. Jahrhunderts in Livorno festgesetzt und nutzten die Begründung der Bekämpfung der Barbaresken für ihre eigenen Geschäfte.<sup>89</sup> Der Hafen Livornos wurde im 17. und 18. Jahrhundert ein Umschlagplatz für Güter, Schiffe und Sklaven aus den Beutezügen der christlichen wie islamischen Piraten und Korsaren. Messina und Palermo hatten gleiche Funktionen.<sup>90</sup>

Ende der europäischen Kriege und die Förderung der Piraterie durch arbeitslose Söldner

Im Unterschied dazu hatte die Vertreibung der Uskokken auf dem Balkan an die dalmatinische Küste durch den osmanischen Vormarsch in Richtung Wien zu einer Küstenpiraterie und Kaperei Ende des 16. und Anfang des 17. Jahrhundert unter dem Schutze des habsburgischen Österreichs in der Adria geführt. Diese maritime Gewalt war sowohl politisch wie ökonomisch motiviert. Politisch war es der Widerstand gegen die Osmanen und ökonomisch lebten sie vom Seeraub, der ihre frühere landwirtschaftliche Subsistenzwirtschaft ersetzte. Sie traf jedoch mit dem Seeraub nicht nur die Osmanen, sondern auch Venedig wegen seiner Handelsbeziehungen zu den Osmanen. Venedig führte deswegen von 1615-1617 sogar einen Krieg mit Österreich. Im anschließenden Friedensvertrag verpflichtete sich Österreich, die Piraterie zu un-

Piratenepisode in der Adria

<sup>85</sup> Kempe, 2010, S. 153-234.

<sup>86</sup> Menzel, BR 87, S. 118, „Da die aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Europa reformiert waren, während die katholischen rückständig blieben bzw. in Italien oder Süddeutschland aufgrund der globalen Umwälzungen vom Mittelmeer zum Atlantik im Niedergang befindlich waren, verstärkte der Religionskonflikt das Problem. Die katholische Macht Spanien stützte sich auf die Armut- und Niedergangsregionen, die protestantischen Widersacher auf die Wohlstands- bzw. aufstrebenden Regionen in Europa.“

<sup>87</sup> Kempe, S. 83, Grotius Argumentation: „Nur wer einen gerechten Krieg führt, kann gerechte Beute machen.“

<sup>88</sup> Kempe, S. 254.

<sup>89</sup> Bono, S. 88ff.

<sup>90</sup> Bono, S. 243-245.

terbinden. In der Folge wurden daher die Uskokken wieder ins Landesinnere umgesiedelt und damit diese Piratenepisode beendet.<sup>91</sup>

Im Zusammenhang mit dem Anstieg der Wirtschaftsaktivitäten im Atlantik<sup>92</sup> ging der wirtschaftliche Niedergang<sup>93</sup> der Staaten im Mittelmeerraum einher. Verstärkt wurde die ökonomische Schwäche der Mittelmeerstaaten durch den oben beschriebenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Niedergang, so dass einige Autoren einen Zusammenhang zwischen diesem Niedergang und der Zunahme der christlichen und barbaresken Piraterie im Mittelmeer konstatierten.<sup>94</sup> Das Ende hegemonialer Konkurrenz sowie der wirtschaftliche und gesellschaftliche Niedergang führten zu einer überwiegend ökonomisch motivierten maritimen Gewalt. Diese Feststellung gilt mit Einschränkung für die christlichen und generell für die islamischen Akteure.

Wirtschaftlicher Niedergang  
einer Region und Piraterie

## 2.5 Zusammenfassung Blütezeit

Die politische Anerkennung der Barbareskenstaaten nach dem Ende der hegemonialen Auseinandersetzung zwischen der beiden Imperien Spanisches und Osmanisches Reich führten dazu, dass die politische Rolle der Barbaresken und ihrer Aktivitäten vor allem darin bestand, die Osmanen nach Westen abzuschirmen. Da sie faktisch immer unabhängiger wurden, mussten sie von der Beute kaum noch Abgaben nach Konstantinopel senden. Dies und die wirtschaftliche Abhängigkeit von dieser Einnahmequelle verschiebt das Gewicht zunehmend in Richtung ökonomisch motivierter Gewalt. Nur die Tatsache, dass den Barbaresken die politische Anerkennung durch die damalige Staatenwelt überwiegend zuerkannt wurde und die Kriege zumindest an der Peripherie noch als Raubzüge geführt wurden, schützte sie vor dem Vorwurf der Piraterie; außerdem natürlich der immer noch vorhandenen Schutz der Osmanen. Darüber hinaus trug auch diese Tatsache dazu bei, dass die christlichen, politischen Mittelmeeranrainer häufig die Barbaresken zur Schwächung ihrer Konkurrenten sowohl politisch wie wirtschaftlich nutzten. Die Barbaresken überlebten so trotz der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen.

Darüber hinaus gelang es den Barbaresken mit ihren Aktivitäten, die wirtschaftlich und gesellschaftlich zerfallenden Mittelmeer-Staaten neben deren schwächelnden offiziellen Wirtschaft in ein illegales und kriminelles Austauschgeschäft der Kaperbeute zu ziehen. Das machte die Barbaresken nicht nur für die Menschen im Mittelmeerraum als Arbeits- und Erwerbsquelle attraktiv, sondern diese lebten von diesem Schwarzmarkt und hatten daher kein Interesse, dass seine Urheber, die Barbaresken wie auch die christliche Piraten und Freibeuter, völlig ausgeschaltet wurden. Dazu kam noch das gesellschaftliche Phänomen, dass die Korsaren und Freibeuter der anderen Mächte überwiegend als Piraten angesehen wurden, während man für das eigene Tun auf dem Status der Kaperei und damit rechtlich anerkannten Formen des Seeraubs bestand.<sup>95</sup>

<sup>91</sup> Bono, S. 97.

<sup>92</sup> Menzel, BR 92, S. 65, Der Verfasser: Am Beispiel des brit. Imports im 18. Jahrhundert wird deutlich wie sich der Handel geographisch umorientiert hat.

<sup>93</sup> Menzel, BR 86, S. 98, „Dies (die Umleitung des Fernhandels über die Atlantikroute ab dem 17. Jahrhundert) führte zu dramatischen Einnahmeverlusten für das Osmanische Reich und zum endgültigen Abstieg des Mittelmeerraums insgesamt, von dem auch Venedig und die übrigen italienischen Fernhandelsstädte betroffen waren. Gleichzeitig drangen Niederländer und Engländer selber in das Mittelmeer vor, um direkt mit der Levante ohne italienische Zwischenhändler Handel zu treiben.“

<sup>94</sup> Kempe, S. 249, verweist hier auf Michel Fontenay und Goncal Lopez Nadal; Vgl. auch Bono der Braudel anführt.

<sup>95</sup> Wiemer, S. 114.

Diese politische, sozio-ökonomische Stellung scheint für die Akteure der Barbaresken-Staaten ein gesellschaftliches und wirtschaftliches Festhalten an diesen Formen maritimer Gewalt erleichtert zu haben, so dass sie nicht gezwungen waren, sich auf eine gesellschaftliche und wirtschaftliche Modernisierung wie im nördlichen Europa einzulassen. Dies bereitete allerdings auch den späteren Niedergang vor.

## 2.6 Der Niedergang der Barbaresken

Nachdem Großbritannien sich im Laufe des 18. Jahrhunderts zu einer europäischen Großmacht und ökonomisch zu einem globalen Imperium<sup>96</sup> (s. Tab. 2) entwickelt hatte, wuchs dessen Interesse an der Eindämmung der Piraterie weltweit. Dies galt

Politische Vorteile aus Unterstützung und Kampf gegen die Piraterie

**Tab. 2: Regionale Verteilung des Imports: England und Wales 1710-1750, Großbritannien 1760-1815 in 1000 £**

	Nord- <sup>a</sup> europa	Süd- <sup>b</sup> europa	Asien	Afrika	Britisch- Nord- amerika	USA	Britisch- West- Indien	sonst. Amerika
1710	1571	722	248	14	14	250	781	5
1720	1604	1602	931	25	26	468	1119	6
1730	2236	1794	1060	57	42	573	1572	134
1740	2173	1129	871	63	55	718	1185	6
1750	2262	1315	1104	29	46	815	1516	1
1760	2277	1446	1786	39	36	832	1907	424
1770	2803	2012	1942	68	106	1095	3342	112
1780	4278	817	971	22	120	20	2606	34
1790	4313	3350	3150	72	202	1191	3891	229
1800	7026	2403	4942	97	393	2358	7369	1497
1810	7480	4996	4710	257	885	2614	8258	6961
1815	4986	3244	8042	325	369	2370	8527	3371

<sup>a)</sup> Häfen bis zur belgisch-französischen Grenze

<sup>b)</sup> inklusive Osmanisches Reich

Mitchell 1994, S. 492-495.

umso mehr, nachdem die Industrialisierung ab ca. 1750 eine zusätzliche ökonomische Basis bot, um eine global agierende Marine zu unterhalten. Die frühere Abhängigkeit Großbritanniens von Privateers als billigem Marineersatz nahm daher erheblich ab. Dies galt grundsätzlich auch für die neue Großmacht, die Niederlande. Darüber hinaus hatte man im Indischen Ozean die Erfahrung gemacht, dass der Druck des Mogulenreiches auf Großbritannien zur Bekämpfung der Piraterie im frühen 18. Jahrhundert England den Weg zur maritimen Schutzmacht im Indik öffnete.<sup>97</sup> Eine Rolle, die davor das Osmanische Reich (als Beschützer der Mekka-Reisenden) innehatte. D.h. die Bekämpfung von Piraten hatte Großbritannien eine Vormachtposition im Indik eingebracht, was als ein erheblicher politischer Vorteil bezeichnet werden konnte. Unter dem Vorwand der Piratenbekämpfung wurden häufiger politische Ziele verfolgt, auch wenn es, wie in diesem Falle, sich eher überraschend ergab. Diese Haltungsänderung der Europäer in Sachen Piraterie und Kaperei am Beispiel Großbri-

<sup>96</sup> Menzel, BR 92, S. 65.

<sup>97</sup> Kempe, S. 228-230.

tanniens sollte sich im 18. Jahrhundert limitierend auf die Handlungsfreiheit der Barbaresken-Staaten auswirken und ihre bisherige politische Anerkennung unterminieren.

Noch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts wurden die Barbaresken politisch anerkannt, auch weil das Osmanische Reich seine Schutzmachtfunktion noch grundsätzlich ausübte. Stärker noch als das Schutzmachtargument wirkte jedoch der Umstand, dass das Mittelmeer als Seeverbindung nach Europa wegen des schnell wachsenden globalen Handels um Kap Horn und das Kap der guten Hoffnung eine Randstellung einnahm und damit seine alte politische Bedeutung nicht zurückgewinnen konnte. Wenn dann die Barbaresken ihre Kaperaktivitäten nicht übertrieben, fand sich aus politischer und ökonomischer Konkurrenz auch selten jemand, der gewillt war, deren Treiben ein Ende zu bereiten. Es reichte den Europäern, die Gefahr durch die Barbareskenkorsaren zu begrenzen.<sup>98</sup>

Randstellung und politischer Bedeutungsverlust

Die Barbaresken-Staaten Algerien, Tunis und Tripolis waren formal auch im 18. Jahrhundert osmanische Provinzen. Doch ihre im 17. Jahrhundert faktisch gewonnene Unabhängigkeit<sup>99</sup> blieb ihnen erhalten. Das Unwesen der Piraterie und Kaperei ging selbst noch Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts soweit, dass viele europäische Länder, aber auch Handel treibende Städte, etwa die seinerzeit unabhängige Hansestadt Hamburg<sup>100</sup> oder auch die noch jungen USA sich zu regelmäßigen Zahlungen<sup>101</sup> (Tribute) an die Regierungen der Barbareskenstaaten verpflichteten, damit ihre Handelsschiffe nicht behelligt wurden.

Politischer Status der Barbaresken und Tributzahlungen

Wirtschaftlich geschwächt wurden die Barbaresken jedoch durch den Umstand, dass insbesondere im 18. Jahrhundert die christliche Piraterie und Kaperei im Mittelmeer erheblich zunahm<sup>102</sup>, so dass für die islamischen Korsaren immer weniger übrig blieb<sup>103</sup> und man sich immer stärker auf das Geschäft Menschenhandel, Sklaverei, Erpressung, Zahlung von Schutzgeldern sowie Tribute konzentrierte.<sup>104</sup> Dies wiederum erhöhte die Bereitschaft der meisten der betroffenen Staaten zu Gegenmaßnahmen, so dass die Kaperei der Barbaresken in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zurückging.<sup>105</sup>

Ökonomisch motivierte maritime Gewalt infolge von wirtschaftlichem Niedergang bzw. Umgehung von Wirtschaftsembargos

Die Auseinandersetzungen zwischen dem revolutionären Frankreich und seinen Gegnern, insbesondere nach der englischen Festlandssperre gegen Napoleon, brachte sowohl englische wie französische und barbaresken Kosaren kurzzeitig wieder ins

Krieg und Festlandssperre verstärken maritime Gewalt

<sup>98</sup> Bono, S. 57.

<sup>99</sup> Kempe, S. 259-262.

<sup>100</sup> Kneissler, S. 88-8; vgl. dazu Kempe, S. 259.

<sup>101</sup> Joshua E. London, Victory in Tripoli: Lessons for the War on Terrorism, Heritage Lectures No. 940, S. 2 Published May 04, 2006, Quelle: [www.heritage.org/research/nationalsecurity/hl940.cfm](http://www.heritage.org/research/nationalsecurity/hl940.cfm), Abruf am 17.03.2011, Gerard W. Gawalt, America and the Barbary Pirates: An International Battle Against an Unconventional Foe, S.38 "The other regencies caught on, and soon Tunis and Tripoli had extracted similar concessions -- so many, in fact, that by 1800, the United States was paying out 20% of all its federal revenues to North Africa." Quelle: <http://www.columbia.edu/cu/news/05/11/michaelOren.html>, Abruf am 23.2.2011.

<sup>102</sup> Bono, S. 110ff.

<sup>103</sup> Bono, S. 98ff.

<sup>104</sup> Kempe, S. 268, „...Seeraub und Menschenhandel...spielte für das soziale Gefüge der Südanrainer des Mittelmeers eine konstitutive Rolle als zentraler Wirtschaftsfaktor.“

<sup>105</sup> Bono, S. 57

Geschäft.<sup>106</sup> Wirtschaftlicher Niedergang, innenpolitische Konflikte sowie Naturkatastrophen schwächten die Barbaresken weiter, so dass es zu einem erheblichen Anstieg der Korsarenaktivitäten in den beiden ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts kam.<sup>107</sup>

Die wichtigste Veränderung für die Zukunft der Barbaresken-Staaten aber war, dass der Mittelmeerraum durch den Großen Krieg gegen Napoleon eine neue politische und wirtschaftliche Bedeutung bekam. Napoleon hatte mit seiner Ägypten-Expedition (1799) die alte Idee des Baus eines Kanals (1803) zwischen Mittelmeer und Rotem Meer aufgegriffen und damit das politische Interesse am Mittelmeer neu belebt.<sup>108</sup> Der Wiener Kongress machte Großbritannien zur Garantiemacht in Europa und im Mittelmeerraum. Daher schützte England Ägypten gegen alle Angriffe von außen, kaufte 1875 die ägyptischen Suezkanalaktien und übernahm das Land 1882 als Protektorat.<sup>109</sup> Die wirtschaftliche Bedeutung des Suezkanals sollte die Bedeutung von maritimer Sicherheit im Mittelmeer deutlich erhöhen. Im Jahr 1815 deuteten sich diese Entwicklungen jedoch erst an. England kontrollierte zu diesem Zeitpunkt bereits mit Gibraltar, Malta und Ägypten das Mittelmeer. Das britische Imperium setzte nach der Niederlage Napoleons seine wirtschaftlichen und politischen Interessen konsequent um und sicherte seine Seewege zu den Handelspartnern und Kolonien weltweit.<sup>110</sup> Diese Entwicklung führte in der Logik zum Pariser Prisengericht von 1856, dem endgültigen Aus der Piraterie und Kaperei. Das neue politische Gewicht des Mittelmeers und die wirtschaftliche Bedeutung des Suezkanals hatte jede Form von organisierter maritimer Gewalt im Mittelmeer und Indik in den Augen der europäischen Großmächte inakzeptabel gemacht.

Mittelmeer bekommt neue politische Bedeutung

Dieser generellen strategisch-politischen Betrachtung muss jedoch auch eine auf der operativen Durchführungsebene folgen. Bereits der Wiener Kongress hatte die Piratenvorwürfe gegen die Barbaresken erneuert und die Sklaverei weltweit geächtet.<sup>111</sup> Dies führte auch zur Hinterfragung des Menschenhandels im Mittelmeerraum und zu einer Neubewertung der Kapereiaktivitäten der Barbaresken als Piraterie. Da in diesem Jahrhundert endgültig auch die Galeerenschiffe im Mittelmeer technisch durch Segelschiffe abgelöst wurden, gab es auch keine ökonomischen Interessen (Ruderklaven) mehr am Handel mit den Barbaresken.

Politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen führen zu Neubewertung der Aktivitäten der Barbaresken

Von dieser Entwicklung überwiegend unabhängig änderten die USA als erste ihre Politik gegenüber den Barbaresken-Staaten, insbesondere weil diese trotz Tributzahlungen ihre Schutzverpflichtungen gegenüber amerikanischen Schiffen und Staatsbürgern nicht einhielten. So beschloss das US-Repräsentantenhaus und der Senat 1794, eine Flotte von sechs Fregatten<sup>112</sup> zu bauen, die insbesondere dem Schutz der US-Handelsflotte gegen Angriffe der Korsaren aus den Barbaresken-Staaten im Mit-

Entzug der politisch-völkerrechtlichen Anerkennung...

<sup>106</sup> Bono 115ff.

<sup>107</sup> Kempe, S. 281, am Beispiel der tunesischen Korsaren: 1812 14 Vorfälle, 1815 41 Vorfälle.

<sup>108</sup> Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 12: Großbritannien 1783-1919: Das Zweite Empire, Blaue Reihe 93, Dezember 2009, S. 20, "Der Ägypten-Feldzug wurde in London als Wiederaufnahme französischer Weltmachtphantasien gedeutet..."

<sup>109</sup> Menzel, BR 93, S. 74 u. 88

<sup>110</sup> Menzel, BR 92, S. 15ff

<sup>111</sup> Kempe, S. 281.

<sup>112</sup> London, S. 3.

telmeer dienen sollten. Dies wird allgemein als die Geburtsstunde der US-Navy und der amerikanischen Seemacht begriffen. Diese US-Fregatten wurden ab 1801 in den sich entwickelten Konflikten<sup>113</sup> vor allem mit Algier und Tripolis eingesetzt. 1806 kam es erstmals zu einem Friedensvertrag<sup>114</sup> zwischen den USA und dem Dey von Algier, der den Schutz von US-Bürgern und ihrer Sachwerte sowie den Verzicht auf jegliche Form von Tributzahlung enthielt. Eine britische Unternehmung gegen den Dey von Algier von 1812-14 veranlasste die US-Regierung, erneut gegen Algier<sup>115</sup> vorzugehen. Nach dem Ende Napoleons hatten britisch-niederländische Marineoperationen im Jahr 1816 gegen die Barbaresken-Staaten Algier, Tunis und Tripolis dazu geführt, das sich alle dazu bereit erklärten, die Sklaverei abzuschaffen.<sup>116</sup> Das Verhalten der Europäer hatte sich somit grundsätzlich gegenüber den Barbaresken gewandelt. Sie wurden nicht mehr als gleichwertige Völkerrechtssubjekte anerkannt.<sup>117</sup> Frankreich nahm daraufhin die Piratenvorfälle von 1830 zum Anlass, um Algier und Teile Nordafrikas zu okkupieren und es seinem Kolonialreich einzuverleiben<sup>118</sup>. Alle diese Aktionen, insbesondere die frühen amerikanischen, machten deutlich, dass das Osmanische Reich nicht mehr in der Lage war, die Barbaresken zu schützen. Dies beendete die Existenz der Barbaresken als eigenständige Staaten.

...Verlust der Schutzmacht

## 2.7 Zusammenfassung Niedergang

Die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen im Mittelmeerraum und insbesondere in den Barbaresken-Staaten im 18. Jahrhundert wandelten sich im Vergleich zum 17. Jahrhundert kaum. Was sich wandelte, war die Wahrnehmung der wichtigen führenden Akteure dieses Zeitraums, Großbritannien, Frankreich und die Niederlande sowie die neu entstehenden Vereinigten Staaten von Amerika.

Im ausgehenden 17. und im Verlauf des 18. Jahrhunderts wurden politisch wie ökonomisch motivierte maritime Gewalt dem Gewaltmonopol des Staates unterworfen und so deren Kriminalisierung und Bekämpfung eingeleitet. Dieser Prozess endete mit dem völkerrechtlich festgeschriebenen Prisenrecht 1856 zu Paris. Im Zuge des äußerst erfolgreichen Merkantilismus und der darauf folgenden ersten Industrialisierung insbesondere in Großbritannien und dem nordwestlichen Europa war die alte Raub- und Beutementalität für die staatlichen wie nicht-staatlichen, insbesondere für die wirtschaftlichen Akteure nicht mehr attraktiv.

---

<sup>113</sup> Robert J. Allison, THE UNITED STATES AND THE SPECTER OF ISLAM: THE EARLY NINETEENTH CENTURY, S. 1, "The American conflicts with Algiers (1785-1795, 1807, 1815) and with Tripoli (1801-1805) were prompted by an economic desire to open the Mediterranean to American trade." Quelle: <http://opus.macmillan.yale.edu/workpaper/pdfs/MESV3-1.pdf>, Abruf am 17.03.2011.

<sup>114</sup> London, S. 5.

<sup>115</sup> London, S.5, Vgl. auch Gerard W. Gawalt, America and the Barbary Pirates: An International Battle Against an Unconventional Foe, S.37.

<sup>116</sup> London, S. 6, Vgl. dazu Michael Stehr, Piraterie und Terror auf See, Nicht-Staatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990-2004, Berlin 2004, S. 7.

<sup>117</sup> Kempe, S. 285f, „Nicht um die Maghrebewohner als Räuber und Plünderer zu demaskieren, diente der in Europa wieder reaktivierte Piraterievorwurf, sondern um sie nicht mehr als rechtmäßige Feinde akzeptieren zu müssen und den Einsatz der eigenen Gewalt als reine Polizeimaßnahme zu kaschieren, damit man sie nicht nur militärisch schlagen, sondern ihnen anschließend auch ihre politische Souveränität nehmen konnte.“

<sup>118</sup> Kempe, S. 286, „Mit der Besetzung Algiers durch die Franzosen 1830 und der in den darauffolgenden Jahren erfolgten Auflösung und Kolonisierung der Regentschaften kam dieses Machtkalkül konsequent zum Abschluss.“

Der Wiener Kongress 1815 brachte den politischen Umschwung für die Barbaresken. Sie gerieten zunehmend unter Druck der europäischen Staatenwelt, die die Barbaresken nicht mehr als politisch vertragsfähige Entitäten, sondern als Piraten wahrnehmen wollten, die die politisch und wirtschaftlich erwachenden Interessen der Europäer im Mittelmeerraum behinderten. Da das Osmanische Reich mittlerweile so schwach war, dass sie den Barbaresken keinen Schutz mehr gegen die wirtschaftlich wie militärisch überlegenen Europäer gewähren konnte, erleichterte auch dies die Beendigung der Piraterie im Mittelmeerraum.

### **3. Zusammenfassende Darstellung der historischen Einflussfaktoren**

#### **3.1 Einleitung**

Die Barbaresken haben sich etwas über 300 Jahre gehalten, nicht wegen ihrer personell dynastischen Kontinuität, sondern weil strukturelle Faktoren in den Clustern Politik, Wirtschaft und Gesellschaft die Phänomene ermöglicht haben. Das heißt nicht, dass so charismatische Piraten-Führer wie Kemal Reis (*circa 1451-1511*), Khair ad-Din Barbarossa (16. Jh.) und dessen Bruder Oruç, genannt die Barbarossa-Brüder oder Uluch „Kilic“ Ali Pascha sowie Turgut Reis keine Bedeutung gehabt hätten. Doch die politischen und sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen waren es, die ihnen erst Raum für ihr Handwerk ließen. Diese Faktoren können trotz ihrer Veränderung über die Zeit hinweg nachgewiesen werden. Im nachfolgenden sollen diese historischen Phänomene in einer Querschnittsanalyse entlang der Cluster analysiert werden.

Deutlich geworden ist bei der Analyse auch, dass Begriffe wie Korsaren, Piraten oder Freibeuter für die Phänomene und ihre strukturellen Ursachen in Zukunft wenig hilfreich sind, da sie offensichtlich den politischen und gesellschaftlichen Zeitgeist geschuldet sind. Eine hinreichende Unterscheidung kommt erst durch eine Betrachtung der Motivlage der Akteure zustande. Daher wird bei der Zukunftsanalyse zur Frage des künftigen Auftretens maritimer Gewalt der Begriff maritime Gewalt verwendet, der sowohl politische als auch ökonomische Motive der Akteure umfasst. Dies mag nicht immer eindeutig sein, lässt jedoch sowohl Schattierungen von abstrakt definierten Akteuren als auch der Motivation Politik und Ökonomie zu.

#### **3.2 Politische Faktoren**

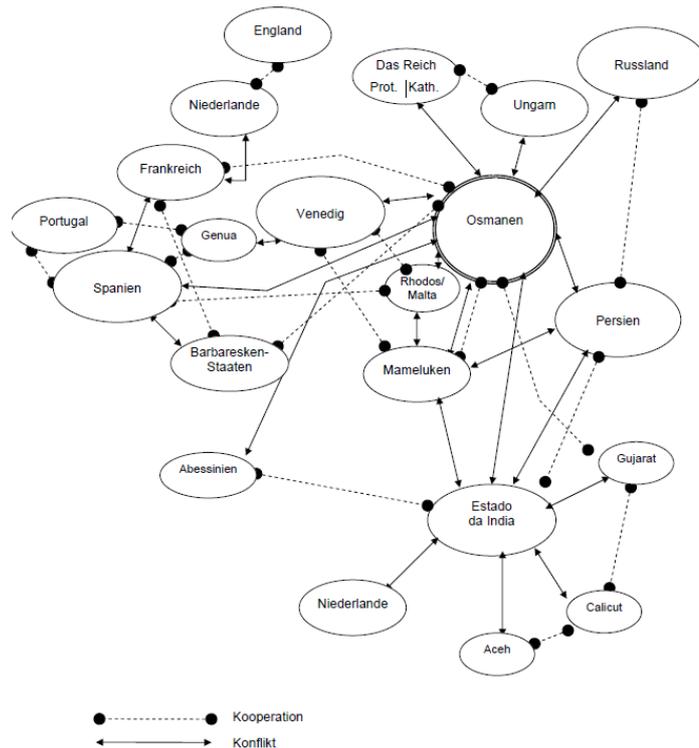
Über den betrachteten Zeitraum von 300 Jahren ökonomisch und politisch motivierter, maritimer Gewalt hinweg haben sich gleichermaßen sowohl stabile Elemente als auch tiefgreifende Änderungen im wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Umfeld offenbart. Zu den stabilen Elementen gehört, dass im politischen Umfeld der imperialen Konkurrenz zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich<sup>119</sup> und später im 18. und frühen 19. Jahrhundert, als England und Frankreich an Stelle Spaniens hegemoniale Positionen einnahmen, Raum sowohl für politisch wie ökonomisch motivierten Seeraub blieb. Die Sicherheit der Barbareskenstaaten vor Angriffen christlicher Staaten ergab sich vom 16. bis zum 18. Jahrhundert durch den Schutz der Osmanen. Ab dem 17. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts trat der politische und wirtschaftliche Bedeutungsverlust des Mittelmeers noch hinzu, so dass niemand einen militärischen Konflikt mit dem osmanischen Reich aufgrund der Aktivitäten der Barbaresken-Staaten riskieren wollte.

Imperiale und hegemoniale  
Konkurrenzen

---

<sup>119</sup> Menzel, BR 86, S. 5.

**Abb. 9: Konflikt und Kooperation auf den maritimen und territorialen Schauplätzen im 16./17. Jahrhundert**<sup>120</sup>



Darüber hinaus führte der innereuropäische Machtkampf (s. Abb. 9), insbesondere zwischen Spanien und Frankreich im 15. und 16. Jahrhundert, Frankreich und England im 17./18. Jahrhundert, wie auch insgesamt die jeweilige wirtschaftliche Konkurrenz im Mittelmeerraum dazu, dass die Staaten die seeräuberische Tätigkeit als eine wirtschaftliche Schwächung der Konkurrenz ansahen. Insbesondere wenn es gelang, die eigenen Verluste durch Verträge mit den Barbareskenstaaten<sup>121</sup> zu minimieren.

Piraterie zur Schwächung der politischen wie wirtschaftlichen Konkurrenz

Allerdings entwickelte sich seit dem 16. Jahrhundert ein neues politisches Gebilde, der Nationalstaat (England, Frankreich und die Niederlande), der sich nach dem Ende des 30-jährigen Krieges auf Grund seiner finanziellen, wirtschaftlichen und damit verbunden seiner politischen Machtentfaltung in Europa als Staatsform durchsetzte. Sein Anspruch auf das Gewaltmonopol nach innen und außen musste in der Logik privat organisierte Gewalt verdrängen, was an Land schneller geschah als auf See<sup>122</sup>. Damit wurde auch die im Altertum und Mittelalter überwiegende Formen des Krie-

Gewaltmonopol des Staates verdrängt private Gewaltakteure

<sup>120</sup> Menzel, BR 86, S.55 auch Quelle der Abb. 8.

<sup>121</sup> Andrea Weindl, Europäische Handelsverträge – Friedensinstrument zwischen Kommerz und Politik, in: Heinz Duchhardt / Martin Peters (Hg.), Instrumente des Friedens. Vielfalt und Formen von Friedensverträgen im vormodernen Europa, Mainz 2008-06-25 (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Beiheft online 3), Eine Sonderform des Handelsvertrags: Die Kapitulation Abschnitt 38.; URL: <<http://www.ieg-mainz.de/vieg-online-beihefte/03-2008.html>>. URN: <urn:nbn:de:0159-2008062408>, Abruf am 11.03.2011.

<sup>122</sup> Menzel, BR 83, S. 41, „Die Trennschärfe zwischen Handel und Seeräuberei war bis ins 17. Jahrhundert, solange auf See kein Gewaltmonopol durchzusetzen war, nicht immer gegeben. Selbst die Unterscheidung zwischen Krieg, staatlichen und privaten Raubzügen war nicht eindeutig, wurden doch „Kreuzzüge“ gegen Seeräuber geführt bzw. Raubzüge gegen Muslime als Kreuzzüge deklariert und umgekehrt“.

ges<sup>123</sup> als Raub- und Beutezüge überwunden, zu denen auch der Seeraub gehörte. Diese Einhegung der Gewalt entwickelte sich auf See aber erst im 18. und 19. Jahrhundert.

Am Anfang der Barbareskenstaaten standen der Zerfall der politischen Strukturen in der Region des Maghreb, den die durch ihr Handwerk militärisch und wirtschaftlich starken Korsarenführer nutzten, um neue politische Entitäten zu gründen. Aus politischen Gründen und um ihr Überleben zu sichern, gliederten sie sich ins Osmanische Reich ein, so dass ihr Aufstieg und ihr Untergang eng mit dem Aufstieg und Niedergang des Osmanischen Reichs zusammenfallen. Die politische Anerkennung, die von den Barbaresken im 16. Jahrhundert errungen wurde, ist überwiegend auch im 17. Jahrhundert von den europäischen Mächten akzeptiert worden.

Zerfall politischer Strukturen

Sie wurde dann im ausgehenden 18. Jahrhundert aufgrund unterschiedlicher Entwicklungen wieder in Frage gestellt. Dazu trug die in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts beginnende Auseinandersetzung der USA mit den Barbaresken genauso bei, wie auch die Verurteilung jeder Form der Piraterie und des Menschenhandels nach dem Wiener Kongress von 1815 durch die Vertragsparteien zu einer neuen Wahrnehmung der nordafrikanischen Staaten als „Piratennester“ führte. Dahinter stand allerdings auch eine politische Neubewertung des Mittelmeerraumes, der mit Napoleons Ägypten-Feldzug und ersten Überlegungen zu einem Kanalbau begann und dessen Realisierung im 19. Jahrhundert erfolgte. Diese neue politische Perzeption in Verbindung mit der Schwäche des Osmanischen Reiches wie die wirtschaftliche und militärische Stärke der europäischen Mächte hatte die Verhältnisse im Mittelmeer verändert. Dies beendete eine 300-jährige Praxis der Barbaresken des Seeraubs und der Kaperei im Mittelmeer.

Maritime Gewalt und ihre Wahrnehmung

### **3.3 Wirtschaftliche Faktoren**

Spätestens seit dem 1. Jahrhundert n.Chr. setzte die Globalisierung der Wirtschaftsverbindungen ein. Von großer Bedeutung war hier der Fernhandel mit Asien, der über den Nahen und Mittleren Osten durch das Mittelmeer abgewickelt wurde und der bis etwa 1500 überwiegend in christlicher Hand (Venedig, Genua und das byzantinische Reich) war. Durch die Eroberung Konstantinopels übernahmen dann die Osmanen die Kontrolle über diesen Handel. Dies führte zu einer Auseinandersetzung, in der sowohl auf der christlichen als auch auf der islamischen Seite der politisch geförderte Seeraub als Kleinkriegsführung genutzt wurde.

---

<sup>123</sup> Barbara Tuchman, *Der ferne Spiegel – Das dramatische 14. Jahrhundert*, Berlin 1980 Spiegel Edition 32, S. 109ff, Hier Beispiele für diese Art Kriegsführung; vgl. dazu auch Holger Berwinkel, Vegetius und „vegezianische“ Kriegsführung im Mittelalter. Umriss eines Forschungsproblems., in: Newsletter, herausgegeben vom Arbeitskreis Militärgeschichte e. V. Jg. 10 (2005), No. 2, S. 28, „Stattdessen musste der Gegner durch Belagerungen und Verwüstungszüge an seinem Territorium als ökonomischer Grundlage geschädigt werden. Bei der langsamen Zermürbung waren entscheidungsträchtige Situationen im Gegenteil zu vermeiden, um die eigene strategische Handlungsfähigkeit nicht durch eine taktische Niederlage zu gefährden. Vegetius, so Gillingham, war für das Mittelalter der Theoretiker dieser Form des Kriegs, mit Sätzen wie: *Aut inopia aut superventibus aut terrore melius est hostem domare quam proelio* – „Durch Not oder Überfallen oder Terror den Feind zu bezwingen, ist besser als durch das Gefecht“, um die Macht des Zufalls auszuschalten (III, 26). Die beschriebenen Merkmale werden in der englischsprachigen Forschung prägnant unter „vegetian strategy“ zusammengefasst. „Vegezianische“ Kriegsführung war allerdings nicht nur Spätantike und Mittelalter gemeinsam.“

Aber auch das Zugangsmonopol Venedigs zum Orienthandel<sup>124</sup> wurde von Genua, Neapel und anderen Handelsnationen immer auch mit den Mitteln des Seeraubs bekämpft. Dabei entstanden im gesamten Mittelmeerraum neben den legalen auch illegale und kriminelle Handelsstrukturen, die sowohl der Vermarktung der Beute in Form von Massenwaren, Luxusgütern und vor allem dem Sklaven- und Menschenhandel dienten. Hohe Gewinnspannen waren ein Anreiz für Adlige, Händler und Kriminelle, ebenso wie für Handelsorganisationen und Staaten, sich an diesen Märkten zu beteiligen.<sup>125</sup> Dies geschah in Form von Anteilscheinen an den Seeraubunternehmungen.

Handelsmonopole und Kartelle förderten, sowohl politisch wie ökonomisch motivierte maritime Gewalt

Trotz der ab dem 17. Jahrhundert zurückgehenden Bedeutung des Mittelmeers für den Fernhandel mit Asien gelang es den Barbaresken insbesondere im 17. Jahrhundert, neben Seeraub und Überfällen auf die europäischen Küsten sich ein altes Geschäftsfeld zu eröffnen: den Menschenhandel in Form von Sklavenfang und -handel sowie die Erpressung von Schutz- und Lösegeldern. Diese letztere, überwiegend ökonomisch motivierte maritime Gewaltausübung bildete im 17. wie 18. Jahrhundert die wirtschaftliche Basis der Barbareskenstaaten.

Piraterie als ökonomische Basis von Staaten und politischen Akteuren

Nach moderneren Studien wurden in den Barbareskenstaaten zwischen 1530 bis 1780 etwa 1-1,25 Millionen Menschen versklavt<sup>126</sup>, die meisten davon durch Raubzüge an den Küsten Italiens, Spaniens und Portugals. Doch waren die Korsaren auch im Nordatlantik unterwegs und haben die isländischen, irischen und britischen Küsten heimgesucht, wenn auch nicht dauerhaft. Statistisch sind nach dieser Rechnung in diesen ca. 300 Jahren pro Jahr ca. 4.200 Menschen entführt worden.

Sklavenhandel und Piraterie

Die finanzpolitischen und gesellschaftlichen Veränderungen von der „Logik der Rente zur Logik des Profits“<sup>127</sup> in Europa haben nicht unwesentlich zur Verlagerung der Piraterie vom Mittelmeer zum Atlantik und Indik beigetragen, denn sie schufen die Voraussetzungen für den Aufstieg sowohl Englands, Frankreichs als auch der Niederlande. Spanien und Portugal konnten sich aufgrund der Reichtümer der Neuen Welt jedoch nicht aus der Logik der Rente befreien.<sup>128</sup>

<sup>124</sup> Franz Böni, Piraterie und Marktwirtschaft, Konstanz 2008, S. 24, Zur Bedeutung von Handelsmonopolen und Kartellen auf Piraterie und Kaperei als Beitrag zum Wettbewerb. „Es ist der spezifischen Marktsituation zur damaligen Zeit, geprägt von Staatsmonopolen, Kartellen und Sachzöllen, geschuldet, dass die Piraterie über den ihr ureigenen Unrechtsgehalt hinaus noch unter einem weiteren Aspekt zu betrachten ist: Für die Lieferung geraubter Güter bestand insofern ein Bedürfnis, als es sich zumeist um Waren handelte, die entweder sonst nur schwer erhältlich waren oder aber hohen Zöllen bzw. überhöhten Monopolpreisen unterlagen. ... Die Betätigung von Piraten im Handel ist daher – wenngleich es sich auch um Diebesgut handelte, was nicht vernachlässigt werden soll – als Beeinflussung des Handels im Sinne von mehr Wettbewerb zu sehen.“ Vgl. dazu auch Robert Bohn, Die Piraten, München 2007, S. 92.

<sup>125</sup> Bono, S. 238ff.

<sup>126</sup> Kempe, S. 267.

<sup>127</sup> Menzel BR 87, S. 108, „Insofern ist es terminologisch falsch, von einem Spanischen Weltsystem zu sprechen, passt der Begriff „Weltreich“, das nicht durch die Logik des Marktes, sondern durch die Logik der Rente zusammengehalten wird, viel besser. Die einzelnen Teile hatten Tribut in diversen Formen zu leisten, um den politischen Zusammenhalt zu finanzieren.“ Vergleichbares galt auch für die Osmanen. S. Menzel BR 86, S. 69-70, „Hier hätte ein Systemwechsel stattfinden müssen, der den grundsätzlichen Finanzierungsmechanismus von Staat und Gesellschaft berührte und die Logik der Rente durch die Logik des Profits hätte ersetzen müssen. Die industriellen und kommerziellen Zentren hätten zum Nucleus der Modernisierung, der Expansion nach europäischem Vorbild werden müssen.“ Vgl. dazu auch Kennedy, S. 133ff.

<sup>128</sup> Menzel BR 87, S. 136-137, „Der Kern des Problems ist womöglich, dass die Logik der Rente, also die bloße Besteuerung des Wollhandels, des Kolonialhandels, des Silberbergbaus nie aufgegeben und durch die Logik des Profits ersetzt wurde.“

Der Verlust der Monopolstellung im Fernhandel sowie das Festhalten an einer überwiegend auf Rentenbasis funktionierenden Wirtschaft im Mittelmeerraum führten zu einem wirtschaftlichen Niedergang dieses früher prosperierenden Wirtschaftsraumes. Als Beschäftigungsfeld, Lebensunterhalt und illegaler und krimineller Wirtschaftsaktivitäten bot die Piraterie und Kaperei ein hinreichend sicheres Auskommen für alle Beteiligten. Doch wie der wirtschaftliche Niedergang der Barbareskenstaaten in den ausgehenden 20er Jahren des 19. Jahrhunderts zeigte, gab dieser keinen neuen Anstoß für maritime Gewalt, die überregionalen politischen Faktoren dominierten die Entwicklung.

Monopolstellung und Piraterie

### 3.4 Gesellschaftliche Faktoren

Am Anfang der Barbaresken-Ära stand die Vertreibung (Zwangsmigration) von Muslimen und Morisken nach Nordafrika. Dieser personelle Zustrom hat sowohl zur Rekrutierung als auch zur politischen Legitimierung der Piraterie und des Kapertums durch die Barbaresken beigetragen. Die christlich-islamische Auseinandersetzung des 15. und 16. Jahrhunderts, entfacht durch die Eroberung Konstantinopels durch die Osmanen und die spanische Reconquista, legitimierte auf beiden Seiten die Piraterie als einen politisch-religiös motivierten Kleinkrieg in Form eines Heiligen Kriegs gegen den Islam<sup>129</sup> durch die Johanniter und einem Dschihad gegen die christliche Seite durch die Barbaresken. Doch schon die Führer Turgut Reis von Tunis und Khair ad-Din Barbarossa in Algier, die Gründer der Barbareskenstaaten, waren weder Einheimische noch osmanische Zuwanderer<sup>130</sup> aus Spanien. Das galt auch für einige ihrer Nachfolger. Im 17. Jahrhundert stammt ein nicht unerheblicher Teil der Kapitäne der Barbareskenflotte aus christlichen Konvertiten, die selbst in die Gefangenschaft der Korsaren gerieten und sich durch Übertritt zum Islam nach oben dienten. Das zeigt, dass die persönlichen Motive der Akteure nicht immer mit den öffentlichen übereinstimmen müssen.

Religiös-politische Legitimation von Piraterie

Die kulturellen Auseinandersetzungen zwischen Christentum und Islam, Katholizismus und Protestantismus, die vor allem von Spanien bis ins 17. Jahrhundert hinein getragen wurden<sup>131</sup>, schufen unterschiedliche, aber wirksame Argumentationen für Kaperei und Piraterie, da sie sich immer in der Grauzone zwischen politischer, religiöser und ökonomischer Motivation bewegten.<sup>132</sup> Dies wird auch an dem ständigen rechtlichen Streit der Staaten untereinander über die Legitimation von Kaperei und Freibeuterei deutlich: Dabei ist der Freiheitskämpfer der einen Seite der Pirat der anderen Seite.<sup>133</sup>

Religiöse Auseinandersetzung und Legitimation

<sup>129</sup> Bono, S. 73ff; Vgl. dazu auch Vladimir von Schnurbein Die Bemühungen des Hauses Habsburg zur Ansiedlung von Ritterorden beim Aufbau der Militärgrenze, S. 51/52, Quelle: [http://opus.kobv.de/ubp/volltexte/2008/2130/pdf/mgfn\\_12\\_2008\\_01\\_Btr02.pdf](http://opus.kobv.de/ubp/volltexte/2008/2130/pdf/mgfn_12_2008_01_Btr02.pdf), Abruf am 02.03.2011; Vgl. auch Kempe, S. 248.

<sup>130</sup> Bono, Stuttgart 2009.

<sup>131</sup> Bono, Eickhoff, Kempe, Menzel, u.a.

<sup>132</sup> Menzel BR 87, S.122, „An der Mittelmeerfront hat der Kulturkampf gegen die Muslime nur ein Patt hervorgebracht. Spanien konnte zwar rekatholisiert und Süditalien vor der Islamisierung bewahrt bleiben, umgekehrt konnte das Christentum nirgendwo wieder expandieren. Die mehrfach versuchte Ausdehnung der Reconquista auf die afrikanische Gegenküste ist gescheitert.“ Vgl. dazu auch Michael Kneissler, Piraten – Terror, Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren, S. 91

<sup>133</sup> Kempe, 245ff., Menzel, Blaue Reihe 88, S. 98

Ein Beispiel dafür war die endgültige Vertreibung der Morisken aus Spanien<sup>134</sup>, die in Nordafrika und in Konstantinopel aufgenommen wurden und insbesondere in Nordafrika als „Heilige Krieger“ auch die Kaperschiffe der Barbaresken füllten. Dass die religiöse Legitimierung der (maritimen) Gewalt im 17. und 18. Jahrhundert eher eine Fassade denn Realität war, betonten einige Autoren.

Gesellschaftlich und wirtschaftlich entwickeln sich die Barbareskenstaaten nicht weiter, sie bleiben abhängig von dem räuberischen Geschäft, was ihnen zumindest im 17. Jahrhundert noch eine zentrale Rolle im damals zurückgehenden Mittelmeerhandel bescherte. Außerdem konnten sie damit eine Art Führungsrolle in der illegalen Wirtschaft einnehmen, die den Menschen (muslimischen und christlichen) im Mittelmeerraum als Ersatz für die einstmals prosperierende Wirtschaft diente.

### **3.5 Zusammenfassung der Analyse der Fallstudie**

In der Gesamtschau lässt sich sagen, dass die Langlebigkeit des Phänomens der maritimen Gewalt der Barbaresken durch unterschiedliche Konstellationen von Faktoren aus den Clustern Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zustande kam. Drei Phasen können dabei identifiziert werden: die Entstehungsgeschichte bis ca. 1581, in der überwiegend eine politisch-gesellschaftliche Motivation der Akteure konstatiert werden kann, die mittlere Phase bis ca. 1750, in der die ökonomische Motivation vorherrscht, aber politisch abgesichert ist, und die Phase des Niedergangs bis 1830, in der zwar auch die wirtschaftlichen Motive überwiegen, aber die politische Absicherung zerbricht. Dieser Prozess der Veränderung der Wahrnehmung des Phänomens wird vor allem durch die politischen (Entstehung von souveränen, das Gewaltmonopol beanspruchenden Nationalstaaten) als auch durch die wirtschaftlichen (vom Merkantilismus zum Freihandel) und gesellschaftlichen (Verlust der Akzeptanz von Sklaverei und politisch motivierter Piraterie) Entwicklungen der europäischen Mächte vorangetrieben.

Die in früheren Jahrhunderten politisch akzeptierte maritime Gewalt würde heute als Terrorismus durch staatliche oder nicht-staatliche Akteure bzw. als ökonomisch motivierte maritime Gewalt (Piraterie) eingeordnet.<sup>135</sup>

## **4. Zusammenfassung und Ausblick**

Das Ergebnis dieser Fallstudie in Bezug auf die historisch erfassbaren Faktoren, die politisch und ökonomisch motivierte maritime Gewalt fördern oder hemmen, zeigt, dass es selten einzelne Faktoren sind, sondern immer eine Konstellation von Faktoren in oder zwischen den Clustern Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Diese wiederholen sich nicht, sondern nehmen immer wieder neue Konstellationen an.

### **4.1 Politik-Cluster**

Imperiale und hegemoniale Auseinandersetzungen fördern solange die Phänomene maritimer Gewalt, wie die konkurrierenden Akteure sich politisch und damit völkerrechtlich nicht auf eine gemeinsame Sicht der maritimen Gewaltvorgänge einigen können. Diese Auseinandersetzungen können eine globale oder auch regionale, mög-

Konkurrierende Akteure fördern maritime Gewalt

---

<sup>134</sup> Menzel, BR 87, S. 125

<sup>135</sup> London, S.1ff

licherweise auch nur lokale Bedeutung haben. Insbesondere an den Randzonen dieser politischen Konkurrenzen können die Phänomene ziemlich hartnäckig sein, weil die Staaten dort keine direkten Interessen oder keine verfügbaren Kräfte haben, um dort Einfluss zu nehmen.

Gerade in diesen Randzonen treten dann politische Phänomene wie der Zerfall und/oder die Bildung politischer Entitäten auf, die sowohl politisch wie ökonomisch motivierte maritime Gewalt fördern können. Häufiger wandelt sich politische zu ökonomisch motivierte Form der maritimen Gewalt. Auf Grund der historischen Formen des Krieges als Raub- und Beutezüge, die eng mit politischen und wirtschaftlichen Strukturen vor Beginn der Neuzeit zusammenhängen, fördern imperiale und hegemonale Kriege privat organisierte Formen maritimer Gewalt. Friedensschlüsse führen, häufiger zu einer Hochphase von ökonomisch motivierter maritimer Gewalt, die allerdings dann von den politischen Akteuren eingedämmt wird. Das gilt auch, wenn es zu einer Situation kommt, in der nur noch eine Seite (unangefochtenes Imperium) faktisch politische und völkerrechtliche Normen setzen und durchsetzen kann.

Zerfall oder Neubildung von politischen Entitäten fördern maritime Gewalt

#### **4.2 Wirtschafts-Cluster**

Wenn man von der bereits erwähnten Form der Kriegführung durch Belagerung und Verwüstungszüge absieht, werden politische und ökonomische Auseinandersetzungen durch wirtschaftliche Monopolstellungen und Handelsembargos gefördert. Diese schaffen einen Freiraum für jede Form von illegalen und kriminellen Handlungen, die durch politisch-wirtschaftliche Interessen häufig legitimiert werden. Dies gilt auch für den Seeraum, wo sie Schmuggel und andere kriminelle Tätigkeiten hervorbringen. Politisch motivierte maritime Gewalt hat häufig auch eine wirtschaftliche Komponente, in Form der Beute und ihrer Nutzung wie auch der Möglichkeit, sich legale Seehandelswege zu öffnen. In diesem Zusammenhang gewinnen dann neu entdeckte Ressourcenquellen in Verbindung mit Monopolstellungen und Handelsembargos, die die Finder für sich reklamieren, eine Bedeutung, weil sie politischen wie ökonomischen Akteuren eine Begründung für subversive Formen der Gewalt -auch maritime Gewalt- bieten.

Monopolstellungen und Handelsembargos fördern maritime Gewalt

Häufiger wird der politische Aufstieg oder auch nur das bloße wirtschaftliche Überleben einer politischen Entität mit den Gewinnen der Raub- und Beutezüge finanziert. Im Falle des wirtschaftlich-politischen Überlebens geht nicht selten ein wirtschaftlicher Niedergang von Regionen voraus, der in diese illegalen und kriminellen Wirtschaftstätigkeiten von gesellschaftlichen wie politischen Akteuren fördert. Dazu tragen hohe Arbeits- und Erwerbslosigkeit bei. Doch auch hohe Gewinnspannen, die insbesondere mit Handelsmonopolen, Kartellen und Embargos künstlich erzeugt werden, bieten politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Akteuren einen Grund für den Einstieg in ökonomisch motivierte, auch maritime Gewalt.

Politischer Aufstieg und Raub- und Beutezüge

Seltener führt die Armut einer Region zur organisierten maritimen Gewalt. Auch wenn dies in Einzelfällen durchaus nachweisbar ist, produzierte sie häufiger Piraterie als überwiegend individuelle Handlungen von Einzelpersonen oder kleinen Gruppen.

Armut und maritime Gewalt

### 4.3 *Gesellschafts-Cluster*

Die Nutzung von Gewalt in den unterschiedlichsten Formen hängt von ihrer kulturellen und gesellschaftlichen Legitimierung ab. Was in einer Gesellschaft bzw. zwischen Gesellschaften erlaubt, nicht erlaubt oder umstritten ist, bestimmt nicht unwesentlich das Verhalten der Akteure. So begünstigen legitimierende Einstellungen auch die maritimen Formen politisch wie ökonomisch motivierter Gewalt. In der betrachteten Fallanalyse haben wir es zum einen mit mindestens zwei religiös unterschiedlichen Gesellschaftssystemen zu tun, die eine Legitimierung erleichterte. Zum anderen hat sich gezeigt, dass gesellschaftliche Entwicklungen, die zu neuen politischen und/oder wirtschaftlichen Entitäten führten, deren Einstellung zu maritimen Gewaltformen beeinflussten, sie von zulässig zu unzulässig verschoben. Dies sind Vorgänge, die nicht zwangsläufig irreversibel sind und von bisher als nicht-staatlich wahrgenommenen Akteuren angetrieben werden können. Dazu zählen in heutiger Zeit sowohl religiös (z.B. Taliban, Al Qaida), wirtschaftlich (intern. agierende Firmen; illegale Wirtschaft betreibende Akteure; Warlords usw.), kriminell (Organisierte Kriminalität wie Mafia, Triaden, Drogen-Kartelle usw.) oder auch politisch separatistisch (z.B. Guerillagruppen, Terroristische Vereinigungen und staatliche Stellen, die ein eigenständiges Interesse entwickeln) motivierte Akteure.

Legitimation und maritime Gewalt

In Stammes- und Klan-Gesellschaften, insbes. Kriegergesellschaften, war es mutig und ehrenhaft, das eigene und das Überleben der Seinen durch Raub- und Beutezüge sicherzustellen, aber auch ihre politische und wirtschaftliche Stellung zu verbessern. Man kann annehmen, dass dies auch zukünftig für noch vorhandene Gesellschaften dieses Typs gelten könnte. In weiterentwickelten Gesellschaften<sup>136</sup> haben häufig Religionen (Heiliger Krieg/Dschihad) und Ideologien (z.B. Kolonialismus, Nationalsozialismus, etc.) diese Legitimierungsfunktion übernommen.

Gesellschaft und maritime Gewalt

Gesellschaftliche Prozesse, wie Bevölkerungsentwicklung im Verhältnis zu den ökonomischen Bedingungen einer Region, die wirtschaftliche Verfasstheit einer Gesellschaft sowie der Arbeits- und Erwerbsbedingungen schaffen Zwänge, aber auch Möglichkeiten für illegale und kriminelle Handlungen. Politisch und/oder ökonomisch verursachte Migrationen haben nicht selten eine auslösende Funktion in Bezug auf politisch wie ökonomisch motivierte Gewalt.

Verstärkende oder auslösende Elemente maritimer Gewalt

Generell scheint in Gesellschaften eine tendenzielle Privatisierung der Gewalt (kriminell organisierte oder auch mafiöse Strukturen) den Phänomenen förderlich zu sein, während die Verstaatlichung der Gewalt (Gewaltmonopol des Staates oder einer politischen Entität) sich eher hemmend auswirkt. Dies lässt sich jedoch nur in der Konstellation der verschiedenen Faktoren der Cluster bestimmen. Im Allgemeinen gilt, dass die Legitimation den politischen und wirtschaftlichen Interessen folgt.

Staatliches Gewaltmonopol und maritime Gewalt

### 4.4 *Ausblick*

Diese aus der historischen Fallanalyse gewonnenen Erkenntnisse bieten die Möglichkeit, in den für den Zeitraum der nächsten 20 Jahren zu entwickelten Szenarien nach

<sup>136</sup> Nobert Elias, *Über den Prozeß der Zivilisation 2*, Frankfurt/Main 1991, S. 312ff., Kapitel: „Zusammenfassung. Entwurf einer Theorie der Zivilisation. I. Der gesellschaftliche Zwang zum Selbstzwang.“

diesen Faktoren und Konstellationen zu suchen, die die Phänomene politisch und ökonomisch motivierter Gewalt fördern oder hemmen, und somit Hinweise geben können, welche Entwicklungen in Bezug auf die Phänomene möglich wären. Sie sind eine Art Vernetzungsanalyse der Phänomene mit dem Umfeld, so dass von den Szenarien und ihren determinierenden Faktoren über die Vernetzungsanalyse auf die Phänomene geschlossen werden kann.

Nach dem Risikomodell der Gesamtstudie sind die Motivation (politische oder ökonomische) der Täter (staatliche oder nicht-staatliche Akteure) und die durch das politische sowie sozio-ökonomische Umfeld (dazu zählt die Verwundbarkeit des maritimen Handels ebenso wie die Fähigkeiten des Gewaltakteure) gewährten Gelegenheiten/Freiräume die Faktoren, die die Phänomene ermöglichen. Sie erlauben keine Prognose im strikten Sinne, stellen jedoch für sich genommen eine Art Aufmerksamkeitsraster dar, das es erlaubt, besser zu verstehen, wann und wo sich Gefährdungen des Seehandels durch Piraterie und maritimen Terrorismus entwickeln könnten.

## Literaturverzeichnis

- Robert J. Allison, THE UNITED STATES AND THE SPECTER OF ISLAM:THE EARLY NINETEENTH CENTURY, S. 1, "The American conflicts with Algiers (1785-1795, 1807, 1815) and with Tripoli (1801-1805) were prompted by an economic desire to open the Mediterranean to American trade." Quelle:  
<http://opus.macmillan.yale.edu/workpaper/pdfs/MESV3-1.pdf>,  
Abruf am 17.03.2011
- Holger Berwinkel, Vegetius und „vegezanische“ Kriegführung im Mittelalter. Umriss eines Forschungsproblems., in: Newsletter, herausgegeben vom Arbeitskreis Militärgeschichte e. V. Jg. 10 (2005), No.2
- Robert Bohn, Die Piraten, 3. Auflage, München 2007
- Franz Böni, Piraten und Marktwirtschaft, Konstanz 2008
- Salvatore Bono, Piraten und Korsaren im Mittelmeer, Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis 19. Jahrhundert, Stuttgart 2009  
Cambridge University Press,  
[http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/ward\\_1912/spanish\\_portuguese\\_discovery.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/ward_1912/spanish_portuguese_discovery.jpg),  
Abruf am 04.05.2011
- Carlo M. Cipolla, Die Odyssee des spanischen Silbers, Conquistadores, Piraten, Kaufleute, Berlin 1998
- Roger Crowley, Entscheidung im Mittelmeer, Europas Seekrieg gegen das Osmanische Reich 1521-1580, Stuttgart 2009
- Hans-Georg Ehrhart / Kerstin Petretto / Patricia Schneider, Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimen Terrorismus – Konzeptionelle und Empirische Grundlagen–, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 1, Hamburg, November 2010
- Illinois Institute of Technology, Galvin Library, Government Publications Access,  
<http://gl.iit.edu/govdocs/maps/Middle%20EastAge%20of%20the%20Caliph.gif>,  
Abruf am 04.05.2011
- Ekkehard Eickhoff, Venedig spätes Feuerwerk. Glanz und Untergang der Republik 1700-1797, Stuttgart 2006
- Norbert Elias, Über den Prozeß der Zivilisation I und II, Frankfurt/Main 1991
- Gerard W. Gawalt, America and the Barbary Pirates: An International Battle Against an Unconventional Foe, Quelle:  
<http://www.columbia.edu/cu/news/05/11/michaelOren.html>,  
Abruf am 23.2.2011
- Alexander Finke, Andreas Siebe, Handbuch Zukunftsmanagement, Frankfurt/Main 2006

Michael Kempe, Fluch der Weltmeere, Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500-1900 , Frankfurt/Main 2010

Paul Kennedy, Aufstieg und Fall großer Mächte, Frankfurt/Main 1989

Michael Kneissler, Piraten – Terror, Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren, Bielefeld 2010

Joshua E. London, Victory in Tripoli: Lessons for the War on Terrorism, Heritage Lectures No. 940, S. 2 Published May 04, 2006, Quelle:

<http://www.heritage.org/research/nationalsecurity/hl940.cfm>

Abruf am 17.03.2011

Robert Mantran (ed.), Histoire de l'Empire Ottoman, Paris: Fayard (1989) Map depicting the Ottoman Caliphate at its greatest extent, in 1683. Türkçe: Osmanlı İmparatorluğu en geniş sınırları (1683) Source: based on Mantran, [http://timothyministries.org/theologicaldictionary/li.aspx?i=Ottoman\\_Caliphate\\_1683\\_large.png](http://timothyministries.org/theologicaldictionary/li.aspx?i=Ottoman_Caliphate_1683_large.png),

Abruf am 04.05.2011

Klaus-Peter Matschke, Das Kreuz und der Halbmond Die Geschichte der Türkenkriege, Düsseldorf und Zürich 2004

Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 5: Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499, Blaue Reihe 83, Dezember 2007, Quelle:

<http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe83.pdf>

Abruf am 10.03.2011

Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 7: Das Osmanische Reich (1453-1571): Weltreich zwischen Europa und Asien oder Hegemonialmacht im Orient? Blaue Reihe 86, Februar 2008, S. 51, Quelle:

<http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe86.pdf>

Abruf am 02.03.2011

Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 8: Spanien 1515/19 – 1648/59: Das geerbte Imperium, Blaue Reihe 87, Mai 2008, Quelle:

<http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe87.pdf>

Abruf am 10.03.2011

Ulrich Menzel Imperium oder Hegemonie? Folge 10: Frankreich 1635 - 1714: Der gezügelte Hegemon, Dezember 2008 Blaue Reihe 90, Februar 2008, Quelle:

<http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe88.pdf>

Abruf am 12.03.2011

Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 11: England/Großbritannien 1692/1713 - 1783: Das Erste Empire, November 2009, Quelle:

<http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe92.pdf>

Abruf am 17.03.2011

Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Folge 12: Großbritannien 1783-1919: Das Zweite Empire, Blaue Reihe 93, Dezember 2009, Quelle:

<http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/forschungsberichte/BlaueReihe93.pdf>

Abruf am 17.03.2011

Vladimir von Schnurbein, Die Bemühungen des Hauses Habsburg zur Ansiedlung von Ritterorden beim Aufbau der Militärgrenze

[http://opus.kobv.de/ubp/volltexte/2008/2130/pdf/mgfn\\_12\\_2008\\_01\\_Btr02.pdf](http://opus.kobv.de/ubp/volltexte/2008/2130/pdf/mgfn_12_2008_01_Btr02.pdf)

Abruf am 03.03.2011

Andrew Sherratt (2004), 'Trade Routes: Growth of Global Trade. Urban Supply Routes, 3500 BC-AD 1500', ArchAtlas, February 2010, Edition 4, <http://www.archatlas.org/Trade/WStrade.php>, Abruf am 09 February 2011

Michael Stehr, Piraterie und Terror auf See, Nicht-Staatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990 bis 2004, Berlin 2004

Barbara Tuchman, Der ferne Spiegel – Das dramatische 14. Jahrhundert, Berlin 1980 Spiegel Edition 32

Andrea Weindl, Europäische Handelsverträge – Friedensinstrument zwischen Kommerz und Politik, in: Heinz Duchhardt / Martin Peters (Hg.), Instrumente des Friedens. Vielfalt und Formen von Friedensverträgen im vormodernen Europa, Mainz 2008-06-25 (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Beiheft online 3), Eine Sonderform des Handelsvertrags: Die Kapitulation Abschnitt 38.; Quelle:

<http://www.ieg-mainz.de/vieg-online-beihefte/03-2008.html>,

URN: <urn:nbn:de:0159-2008062408>. Abruf am 11.03.2011

*Hans-Ullrich Wiemer, Krieg, Handel und Piraterie, Berlin 2002*