



FOTO: OLA F. ZIMMERMAN

Von Gier und Beute

Piraterie auf den Weltmeeren

JANN M. WITT

Das Wort »Pirat« geht auf das griechische »πειρατής« (peirátēs) zurück und bedeutet »Seeräuber«. Die Piraterie ist fast so alt wie die Seefahrt selbst. Schon der griechische Historiker Thukydides berichtete im 5. Jahrhundert v. Chr. von Völkern, die für ihren Lebensunterhalt fremde Schiffe überfielen, und im 1. Jahrhundert n. Chr. stellte der römische Historiker Cassius Dio fest: »Es gab nie eine Zeit, zu der die Piraterie nicht ausgeübt wurde.« Die Existenz von Piraten war dabei nicht auf europäische Gewässer begrenzt, auch in Asien und Afrika litt die Handelsschiffahrt schon vor Jahrhunderten unter Seeräubern.

Bereits das römische Recht unterschied zwischen der Aufbringung von Schiffen im staatlichen Auftrag und Seeräubern, die als Verbrecher und »hostes humani generis«, Feinde der gesamten Menschheit, galten. 1688 definierte der englische Seerechtler Charles Molloy einen Piraten als »Seedieb (...), der, um sich zu bereichern, (...) Kaufleuten und anderem Handel über See nachsetzt und ihre Ladung erbeutet«. An dieser rechtlichen Bewertung hat sich bis heute nichts geändert. Laut Artikel 101 des UN-Seerechtsübereinkommens ist Piraterie eine »rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes (...) zu privaten Zwecken begehen«. Piraten sind also grundsätzlich Kriminelle; staatliche Maßnahmen gelten, auch wenn sie unrechtmäßig sind, nicht als Seeräuberei.

Allerdings waren die Grenzen zwischen legaler und illegaler Aufbringung von Schiffen häufig fließend. Seeraub war der Seekrieg des armen Mannes. Herrscher, die sich keine Flotte leisten konnten, erlaubten ihren Untertanen, als Kaperfahrer feindliche Handelsschiffe zu plündern. Piraten waren auch als maritime Hilfstruppen beliebt. Solange es opportun war, wurden sie toleriert oder sogar heimlich unterstützt. Im 16. und 17. Jahrhundert betrachteten viele europäische Staaten Seeraub als effektives Mittel, um ihren Handel und Kolonialbesitz auszuweiten. Häufig war der Unterschied zwischen erlaubter Kaperei und verbotenem Seeraub nur eine Frage des Standpunktes. Nicht zu Unrecht hat man diese Epoche als eine Zeit des piratischen Imperialismus bezeichnet.

Um 1700 wurden die europäischen Piraten zu einem globalen Problem. In der Karibik, vor Westafrika und im Indischen Ozean machten sie Jagd auf Handelsschiffe. Dieses sogenannte »Goldene Zeitalter der Piraterie« dauerte rund 30 Jahre. Durch systematische Piratenjagd bekamen Großbritannien und die übrigen europäischen Seemächte das Problem allmählich in den Griff. Den Piraten wurde ihre Gier nach schneller Beute meist zum Verhängnis. Statt Reichtum fanden sie den Tod – im Kampf, durch Krankheit

In den letzten 40 Jahren wurden weltweit Tausende von Piratenangriffen gezählt

oder am Galgen. Nur selten gelang die Rückkehr in ein bürgerliches Leben. Die weltweite Seeherrschaft der Royal Navy und die Erfindung des Dampfschiffs bedeuteten im 19. Jahrhundert das vorläufige Ende der Piraterie.

Geblichen ist die romantische Erklärung. Bis heute umweht Piraten ein Mythos von Freiheit und Abenteuer, auch wenn dies mit der historischen Realität nicht viel zu tun hat. Romane und Spielfilme prägen das populäre Bild des Seeräubers. Viele denken beim Begriff »Piraten« an säbelschwingende Draufgänger, Schiffe mit der schwarzen Totenkopfflagge und Abenteuer unter tropischer Sonne. Auch manche Historiker neigen zur Idealisierung. Sie sehen in den Piraten des 17. und 18. Jahrhunderts eine demokratische Gegengesellschaft von Außenseitern, die für Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit kämpften. Doch gibt es kaum historische Quellen, die diese sozialromantische Interpretation stützen. Auch diese Piraten waren keine »Robin Hoods« zur See, sondern brutale Verbrecher. Sie plünderten aus Habgier, nicht aus wohlthätigen oder sozialrevolutionären Motiven. Die wahre Geschichte der Piraterie ist eine endlose Abfolge von Mord, Totschlag und Vergewaltigung. Nicht selten bestand die Beute neben Schiff und Ladung auch aus Menschen, die als Sklaven verkauft wurden. Keinesfalls war die Piraterie früherer Zeiten eine maritime Version sozialistischer Revolutionen,

sondern vielmehr ein rein kapitalistisches Unternehmen: Die Piraten waren die Teilhaber, das Schiff das Betriebskapital, und die Beute bildete den Gewinn. Fast könnte man sagen, sie haben das Prinzip des Shareholder-Value auf die Spitze getrieben. Moralische Bedenken gab es nicht, das Ziel war skrupellose Gewinnmaximierung. Dies erinnert an die ungehemmte Gier moderner Manager. Der US-Journalist Andrew Sorkin bemerkte 2010 gegenüber dem Magazin »Der Spiegel«: »Was die Wall Street ausmacht, ist die Annahme, dass Gier immer gut ist, dass derjenige, der andere in die Pfanne haut oder austrickst, bewundert werden muss.« Diese Gier charakterisiert auch die Piraten aller Regionen und Epochen. Seeraub ist ein Geschäft. Solange wertvolle Waren auf unverteidigten Schiffen transportiert werden und der Gewinn das Risiko weit übersteigt, wird es Piraterie geben. Erst wenn die Gefahr, die Freiheit oder gar das Leben zu verlieren, zu groß wird, büßt diese an Attraktivität ein.

Auch heute ist die Handelsschiffahrt mit Piraterie konfrontiert – von Raubüberfällen auf ankernde Schiffe bis hin zu Schiffsentführungen. Kaum jemand macht sich Gedanken über die Gefahren, mit denen der Transport der Güter verbunden ist, die wir täglich konsumieren. In den letzten 40 Jahren wurden weltweit Tausende von Piratenangriffen gezählt. Moderne Seeräuber sind schwer bewaffnet und bereit zur Anwendung brutaler Gewalt.

Die Geschichte zeigt: Entschlossenes Vorgehen ist das beste Mittel gegen Piraterie. Dennoch ist die Bekämpfung der modernen Seeräuberei schwierig. Zwar ist laut Völkerrecht jedes Kriegsschiff berechtigt, auf hoher See Piratenschiffe aufzubringen, doch finden die Überfälle meist in den Territorialgewässern von Staaten der sogenannten Dritten Welt statt. Diese sind häufig mit der Bekämpfung der Seeräuberei überfordert. Es fehlt an Geld, an Personal, an Ausrüstung – und manchmal wohl auch an dem Willen der Machthaber. Zugleich ist es notwendig, den Piraten eine wirtschaftliche Alternative zum Seeraub zu bieten. Solange dies nicht geschieht, gilt der alte Satz: Die schlimmsten Feinde des Seefahrers sind schlechtes Wetter und Piraten.

Jann M. Witt ist Historiker des Deutschen Marinebundes am Marine-Ehrenmal in Laboe

Mehr Starkregen, mehr Dürren

Hans von Storch im Gespräch

Der Klimaforscher und Meteorologe Hans von Storch gibt im Gespräch mit Ludwig Greven Auskunft über die Folgen des Klimawandels, notwendige Schutzmaßnahmen an Flüssen und an der Küste – und über zum Teil überspitzte Szenarien von Klimaaktivisten.

Ludwig Greven: Wasser ist Segen, manchmal aber auch Fluch. Müssten wir uns infolge des Klimawandels auf häufigere Hochwasser und steigende Meeresspiegel wie auch auf zunehmende Dürren in unseren Breitengraden einstellen?

Hans von Storch: Ja, das sollten wir. Der Meeresspiegel steigt; Starkniederschläge und damit die Notwendigkeit, dass große Mengen Wasser kurzfristig abfließen müssen, werden wahrscheinlich intensiver, ebenso Dürren als Folge stärkerer Hitzewellen und lang anhaltender Wärme.

Hochwasser und Dürreperioden gab es auch schon in vorindustrieller Zeit. Manche bezweifeln daher, dass sie mit dem Klimawandel zu tun haben. Was hat sich geändert?

Man muss unterscheiden zwischen seltenen, aber heftigen Ereignissen, die es tatsächlich schon immer gab und immer geben wird, und einer Verschärfung aufgrund des menschengemachten Klimawandels. Die Neigung in letzter Zeit zu intensiveren Starkniederschlägen ist erkennbar, aber noch können wir den Zusammenhang nicht mit ausreichend kleiner Irrtumswahrscheinlichkeit nachweisen. Unsere Modelle zeigen jedoch einvernehmlich, dass dieser Zusammenhang zukünftig immer deutlicher werden wird.

Wären die Gefahren gebannt, zumindest geringer, wenn es gelänge, die Klimaerwärmung gemäß dem Pariser Ziel auf 1,5 Grad zu begrenzen? Oder müsste auch dann mehr in Prävention gegen Hochwasserkatastrophen wie an der Ahr und gegen Dürren investiert werden?

Nein, solche Ereignisse gab es immer; historisch sind die Jahre 1804 und 1910 vermerkt – aber ein Erreichen der Pariser Ziele würde die Verschärfung begrenzen.

Zu den katastrophalen Folgen an der Ahr wie auch schon beim Elbhochwasser 2002 kam es auch deshalb, weil Häuser in Flussniederungen gebaut wurden, obwohl die Flüsse schon in früheren Zeiten immer wieder über die Ufer getreten sind. Braucht es eine andere Siedlungspolitik, die der Natur wieder mehr Raum gibt?

Für die Raumnutzung sollte gelten, dass man sich über heutige und vielleicht zukünftig erhöhte Wahrscheinlichkeiten für extreme Ereignisse klar ist; auch dass es immer seltene, aber heftige Ereignisse gibt. Selbst ein sonst kleiner Fluss kann kurzfristig zu einer schweren Herausforderung werden. Also: Monitoring und Rekonstruieren vergangener Ereignisse, realistische Szenarien für mögliche Änderungen heranziehen und über Anpassung nachdenken.

Tragen Flussbegradigungen und die Elbvertiefung zu Hochwassern bei?

Flussbegradigungen – das glaube ich schon. Der Tidenhub in Hamburg ist jedenfalls erheblich angewachsen durch die Elbvertiefung, auch Sturmfluten laufen höher auf, aber wegen

der erfolgten Anpassungsmaßnahmen hat das kaum zu einer verschärften Gefahrenlage geführt.

An Mosel und Ahr waren die Weinberge früher terrassiert und konnten so Regenwasser aufnehmen. Um sie maschinell bearbeiten zu können, wurden sie wie viele Ackerflächen flurbereinigt und in schräge Flächen verwandelt, die bei Starkregen zu Sturzbächen führen. Sind Menschen selbst schuld, wenn dann ihre Häuser absaufen?

Mir scheint, dass man das Wissen um die schlimmen Hochwasser der Vergangenheit verdrängt hat und die notwendige Anpassung, möglicherweise zugunsten eines leeren Geredes über Klimarettung, grob vernachlässigt hat.

Braucht es auch in Städten und anderen Siedlungen mehr Grünflächen und Dachbegrünung statt Bodenversiegelung, damit das Wasser versickern kann?

Dies ist sicher eine sinnvolle Maßnahme, um das urbane Klima zu verbessern. Neben der globalen Erwärmung haben wir ja eine erhebliche Erwärmung in den Städten seit 100 Jahren – nicht nur in Hamburg, sondern auch in kleineren Städten wie etwa Rostock.

Vor allem an der Küste, aber auch an der Elbe ist Hochwasserschutz durch immer höhere Deiche seit Jahrhunderten eine zentrale Aufgabe. Wird sie in Zukunft noch wichtiger?

Wer nicht deiken will, muss weichen (Wer nicht deichen will, muss weichen; niederdeutsches Sprichwort, Anm. d. Red.) – das gilt unverändert weiter. Das steht aber bisweilen in Widerspruch zu Forderungen nach Naturschutz.

Manche Klimaforscher und Klimaaktivisten warnen davor, dass in Zukunft Städte auch bei uns wegen der steigenden Meeresspiegel nicht mehr bewohnbar sein werden. Wie realistisch ist das?

Das kommt auf den Zeithorizont an. Wenn wir 1.000 Jahre ansetzen, dann kann das stimmen. Aber dann ist die Gesellschaft so massiv verändert, dass wir nicht abschätzen können, was das bedeuten würde. Für die kommenden 100 Jahre haben wir abgeschätzt, dass die pessimistischste Schätzung in Hamburg einen Anstieg des mittleren Hochwassers um einen Meter beträgt, was aber vermutlich deutlich unterschritten wird.

Generell neigen Klimaaktivisten, aber auch nicht wenige Klimaforscher zu apokalyptischen Propheteien. Wie hilfreich und wie angebracht ist das?

Ich glaube, es geht vielen Aktivisten gar nicht wirklich um das Klima, sondern es ist ein Vehikel, die Welt hier bei uns zu verbessern. Denn sonst würde man sich Gedanken machen, wie wir denn helfen können, den globalen Ausstoß von 35 bis 40 Milliarden Tonnen CO₂ pro Jahr und anderen Treibhausgasen auf Netto-Null zu reduzieren. Und welche Anpassungsmaßnahmen erforderlich werden für den nicht eingegegneten Klimawandel.

Vielen Dank.

Hans von Storch war bis 2015 Professor am Institut für Meteorologie der Universität Hamburg und Leiter des Instituts für Küstenforschung am Helmholtz-Zentrum in Geesthacht. Ludwig Greven ist freier Journalist