

	Seite
Kurzzusammenfassung der Arbeit .....	2
I. Einleitung .....	3
I.1 Der 'vergessene' Indische Ozean .....	3
Karte 1: Der Indische Ozean .....	5
I.2 Leitfragen zur Regionalisierung im Pazifik und im Indik .....	6
I.3. Relevanz des Themas .....	8
I.3.1 Die empirisch-analytische Perspektive .....	8
I.3.2 Normative Perspektive oder: Regionale Kooperation – Frieden in unserer Zeit? .....	9
I.4 Vorgehensweise und Gliederung .....	11
I.4.1 Vorgehensweise .....	11
I.4.2 Gliederung .....	13
II. Theoretische Grundlagen .....	15
II.1 Erkenntnisinteresse: Was soll erklärt werden? .....	16
II.2 Metatheoretischer Hintergrund: Warum soll es erklärt werden? .....	17
II.2.1 Konstruktivismus als Grundlage .....	18
II.2.2 Kooperativer Neorealismus und 'schwacher Kognitivismus' .....	20
II.3 Wahl des Ansatzes: Womit soll erklärt werden? .....	24
II.3.1 'Konventionelle' Regionen und 'konstruierte' Regionen .....	24
II.3.2 Die (Welt-) Systemtheorie .....	28
II.4 Forschungsmethodik: Wie soll erklärt werden? .....	34
II.4.1 Geographisches System ( <i>shared characteristics</i> ) .....	37
II.4.2 Historisches System ( <i>shared characteristics</i> ) .....	39
II.4.3 Wirtschaftliches System ( <i>patterned interactions</i> ) .....	40
II.4.4 Politisches System ( <i>patterned interactions</i> ) .....	42
II.4.5 Kognitives System ( <i>shared perception</i> ) .....	44
II.5 Weitere berücksichtigte Ansätze: Integrationstheorie .....	46
II.5.1 Integrationstheoretische Grundlagen .....	47
II.5.1.1 Von der Integrationstheorie zum Konstruktivismus: Ein Überblick .....	47
II.5.1.2 Sicherheitsgemeinschaften .....	51
II.5.1.3 Typologie von Sicherheitsgemeinschaften nach Adler und Barnett .....	53
II.5.1.4 Wann und wie entstehen Sicherheitsgemeinschaften? .....	55
II.5.1.5 Die Rolle von Internationalen Regimen und Organisationen .....	57
II.5.2 Integrationstheoretische Methodik: Regionen und Sicherheitsgemeinschaften .....	58
II.6 Verbindung der theoretischen Ansätze .....	60
II.7 Politikberatung: Wozu soll es erklärt werden? .....	61

III. Regionalisierungsbestrebungen im Indischen Ozean .....	62
III.1 Regionalisierungsprozesse in der Theorie.....	62
III.1.1 Globalisierung und Liberalisierung.....	62
III.1.2 Von kompetitiver Sicherheit über kollektiver Sicherheit zu kooperativer Sicherheit.....	63
III.1.2.1 Das realistische/neorealistische Konzept der "kompetitiven Sicherheit" .....	64
III.1.2.2 Die neoliberale Herausforderung: Gemeinsame Sicherheit .....	65
III.1.2.3 Die asiatische Antwort: Umfassende Sicherheit (comprehensive security)...	66
III.1.2.4 Die neueste Variante: Kooperative Sicherheit .....	67
III.1.3 Fallstudie Indischer Ozean .....	68
III.1.4 Der Prozeß der Regionalisierung .....	69
III.1.4.1 Typ I – Der "übliche Normalfall" .....	70
III.1.4.2 Typ II – "Konzert der Mächte" .....	70
III.1.4.3 Typ III - Der "neue Regionalismus" .....	71
III.1.5 Region → Regionalismus → Integration? .....	71
III.2 Subregionalismen im Indischen Ozean .....	73
III.2.1 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean I: ASEAN .....	73
III.2.1.1 Zone of Peace, Freedom and Neutrality (ZOPFAN).....	76
III.2.1.2 Treaty of Amity and Co-operation (TAC) .....	77
III.2.1.3 Southeast Asia as a Nuclear Weapons-Free Zone (SEANWFZ) .....	79
III.2.1.4 Die Integration Indochinas .....	80
III.2.2 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean II: SADC.....	81
III.2.3 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean III: GCC.....	84
III.2.4 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean IV: SAARC .....	86
III.2.5 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean V: EAC .....	91
III.2.6 Keine Regionalisierung am Horn von Afrika .....	92
III.2.7 'Trans-Subregionale' Regionalisierungsprozesse I: BIMST-EC .....	93
III.2.8 'Trans-Subregionale' Regionalisierungsprozesse II: Milan.....	94
III.3 Regionalisierungsprozesse auf der Ebene des Indischen Ozeans .....	96
III.3.1 Die erste Generation: sicherheitspolitische Regionalisierung (IOZOP) .....	96
III.3.2 Die zweite Generation: 'marikulturelle' Regionalisierung (IOMAC) .....	97
III.3.3 Die dritte Generation: wirtschaftspolitische Regionalisierung (IOR-ARC) .....	99
III.3.3.1 Der Entwicklungsprozeß IOR-ARCs .....	100
III.3.3.2 Die Ziele von IOR-ARC .....	104
III.3.4 Die vierte Generation: Ein "Panchayat-System" für den Indischen Ozean?.....	107
III.4 Fazit: Die Sicherheitsarchitektur des Indischen Ozeans .....	108

IV. Der Indische Ozean als geographische Region.....	115
IV.1 Der Indische Ozean – Eine Bestandsaufnahme .....	118
IV.2 Die Küstenregionen: Dschungel, Savannen und Wüsten.....	122
IV.2.1 Die afrikanische Küste .....	123
IV.2.2 Die Arabische Halbinsel, das Rote Meer und der Persische Golf .....	124
IV.2.3 Die Küsten des indischen Subkontinents .....	126
IV.2.4 Die südostasiatische Küste.....	127
IV.2.5 Die Küste Australiens .....	128
IV.2.6 Die Antarktis .....	129
IV.3 Am Ufer des Indischen Ozeans: Küsten und Meere .....	129
IV.3.1 Küsten und Häfen.....	130
IV.3.2 Die verschiedenen Regionen des Indischen Ozeans .....	132
IV.3.2.1 Das Rote Meer .....	132
IV.3.2.2 Der Persische Golf .....	133
IV.3.2.3 Die Arabische See .....	133
IV.3.2.4 Der Golf von Bengalen .....	134
IV.3.2.5 Der 'wirkliche' Indische Ozean .....	134
IV.3.2.6 Die Meerengen ("choke points").....	134
IV.3.2.7 Eine Zwischenbemerkung zu den 'konventionellen' Subregionen.....	137
IV.3.3 Zugänge zum Indischen Ozean .....	137
IV.4 Die Rolle von Krankheiten.....	140
IV.5 Der Indische Ozean als Monsunsystem .....	144
Karte 3: Der Süd-West-Monsun.....	145
Karte 4: Der Nord-Ost-Monsun .....	145
IV.6 Das Monsunsystem als fördernder Faktor für Seehandel .....	148
IV.7 Das Kriterium der geographischen Nähe .....	149
Entfernungen im Mittelmeer und Europa.....	150
Entfernungen im Atlantik und Pazifik .....	151
Entfernungen entlang der Seidenstraße.....	151
IV.8 Fazit: Die geographische Einheit des Indischen Ozeans.....	155
V. Der Indische Ozean als historische Region.....	159
V.1 Der Indische Ozean vor der Ausbreitung des Islams .....	161
V.1.1 Gründungsphase: Die altorientalischen Reiche.....	161
V.1.1.1 Politische Konstellation.....	162
V.1.1.2 Das nachweisbare (Proto-) System.....	162
V.1.1.3 Einige Bemerkungen zur Schifffahrt .....	166
V.1.2 Ausdehnungsphase: Das klassische Altertum .....	167
V.1.3 Die Quellen.....	168

V.1.4 Politische Konstellation.....	168
V.1.5 Das nachweisbare System .....	169
V.2 Der Indische Ozean als Teil des Bilad al Islam.....	175
V.2.1 Die Quellen.....	175
V.2.2 Politische Konstellation.....	176
V.2.2.1 Mittelmeerraum: Byzanz und die Republik von San Marco.....	177
V.2.2.2 Das Haus des Islam: Kalifen und Sultane .....	178
V.2.2.3 Arabische See .....	179
V.2.2.4 Südostasien.....	182
V.2.2.5 China und die Südchinesische See .....	184
V.2.3 Politische Kontakte.....	185
V.2.3.1 Fallbeispiel: Die Expeditionen Zheng Hes.....	185
V.2.4 Ökonomische Kontakte: Das Handelsnetz um 1450.....	188
V.2.4.1 Persischer Golf und Rotes Meer.....	188
V.2.4.2 Arabische See .....	189
V.2.4.3 Der Golf von Bengalen.....	192
V.2.4.4 Südostasien.....	193
V.2.4.5 China und die Südchinesische See .....	195
V.2.5 Sozio-kulturelle Kontakte: Ausbreitung des Islams.....	197
V.2.6 Analyse: Der Indische Ozean und das "Haus des Islam" .....	199
V.2.6.1 Der Indische Ozean als "islamische See"? .....	200
V.2.6.2 Die Gestalt des Handelsnetzes unter islamischen Vorzeichen.....	203
V.3 Der Indische Ozean in der frühen "Vasco da Gama"- Epoche.....	205
V.3.1 Politische Konstellation.....	206
V.3.1.1 Die Arabische See .....	207
V.3.1.2 Der Golf von Bengalen.....	209
V.3.1.3 Die Südchinesische See.....	211
V.3.2 Politische Kontakte.....	212
V.3.3 Ökonomische Kontakte .....	213
V.3.3.1 Rotes Meer und Persischer Golf.....	214
V.3.3.2 Arabische See .....	215
V.3.3.3 Golf von Bengalen.....	216
V.3.3.4 Südostasien.....	218
V.3.3.5 Südchinesische See.....	219
V.3.4 Fazit: Evolution, nicht Revolution .....	220
V.4 Der Indische Ozean als historisches System – Zusammenfassende Analyse.....	224
V.4.1 Handelsnetzwerke im Indischen Ozean .....	225
V.4.1.1 Geographische Reichweite und Struktur.....	225
V.4.1.2 Händlergruppen und Warenkörbe .....	228
V.4.1.3 Handelspraktiken und 'Zentrale Orte' .....	231

V.4.1.4 Der systemische Charakter des Handelsnetzes.....	236
V.4.2 Schlußfolgerungen: Eher ein historisches System als eine historische Region ...	238
VI. Der Indische Ozean als ökonomische Region .....	243
VI.1 Untersuchungszeitraum und Indikatoren .....	244
VI.2 Handelsströme im Indischen Ozean.....	247
VI.2.1 Transozeanischer Handel im Indischen Ozean .....	248
VI.2.2 Regionaler Handel im Indischen Ozean.....	251
VI.2.3 Subregionaler Handel im Indischen Ozean.....	253
VI.2.4 Fazit: Das aktuelle Handelssystem im Indischen Ozean .....	254
VI.3 Wirtschaftsregime im Indischen Ozean .....	255
VI.3.1 Die subregionale Ebene: ASEAN, SAARC, SADC .....	256
VI.3.1.1 Die wirtschaftliche Performanz der ASEAN .....	256
VI.3.1.2 Die wirtschaftliche Performanz der SAARC .....	261
VI.3.1.3 Die wirtschaftliche Performanz der SADC.....	263
VI.3.2 Die 'trans-subregionale' Ebene: BIMST-EC und BOB-COM .....	267
VI.3.3 Die regionale Ebene: IOR-ARC .....	270
VI.3.3.1 IOR-ARC: makroökonomische Grunddaten bzw. 'Startbedingungen' .....	271
VI.3.3.2 IOR-ARC: Eine Zwischenbilanz .....	274
VI.3.4 Fazit: Wirtschaftsregime im Indischen Ozean .....	277
VI.4 (Geo-) ökonomische Interessen ausgewählter IOR-Staaten .....	283
VI.4.1 Die (geo-) ökonomischen Interessen Indiens.....	283
VI.4.1.1 Indiens neue Wirtschaftspolitik .....	283
VI.4.1.2 Wirtschaftliche Entwicklung in Indien: Küsten- und Binnenländer .....	289
VI.4.1.3 Rolle des Indischen Ozeans im indischen Außenhandel .....	293
VI.4.1.4 Seehandelsmacht Indien? .....	301
VI.4.1.5 Fazit: Indien zwischen Indik und Pazifik.....	304
VI.4.2 Die (geo-) ökonomischen Interessen Australiens .....	306
VI.4.2.1 Australiens Wirtschaftspolitik seit den achtziger Jahren .....	306
VI.4.2.2 Die Rolle des Indischen Ozeans.....	307
VI.4.2.3 Die wirtschaftliche Entwicklung von Westaustralien .....	314
VI.4.3 Die (geo-) ökonomischen Interessen Südafrikas .....	315
VI.4.3.1 Südafrikas Wirtschaft im Umbruch .....	316
VI.5 Analyse: Der Indische Ozean als ökonomisches System?.....	321
VI.5.1 Die ökonomische Region Indischer Ozean im Spiegel der Statistiken.....	322
VI.5.2 Die ökonomische Region Indischer Ozean im Spiegel.....	325
der Wirtschaftspolitik.....	325
VI.5.3 Fazit: Plus ça change, plus c'est la même chose?.....	328

VII. Der Indische Ozean als politische Region.....	330
VII.1 Der Indische Ozean als (Un-) Sicherheitskomplex.....	333
VII.1.1 Die 'kontinentalen' Sicherheitskomplexe im Indischen Ozean.....	334
VII.1.1.1 Der Sicherheitskomplex Südasien .....	334
VII.1.1.1.1 Der indo-pakistanische Konflikt.....	335
VII.1.1.1.2 Indiens Nordosten .....	336
VII.1.1.1.3 Der Golf von Bengalen .....	338
VII.1.1.1.4 Die nukleare Dimension .....	339
VII.1.1.1.5 Fazit: "Südliches Asien", nicht "Südasien" .....	340
VII.1.1.2 Südostasien: ASEAN und die ungelösten territorialen Konflikte .....	341
VII.1.1.3 Der Konflikt am Persischen Golf .....	348
VII.1.1.4 Bürgerkriege am Horn von Afrika.....	351
VII.1.1.5 Das südliche Afrika: Im Auge des Sturms?.....	352
VII.1.2 Die maritime Dimension: Ein Rüstungswettlauf im Indischen Ozean? .....	352
VII.1.2.1 Welches Gewicht haben drei Kilos? Das Wettrüsten im Golf .....	352
VII.1.2.1.1 Geostrategische Lage .....	353
VII.1.2.1.2 Der iranische Flottenbau: Auf dem Weg zu einer Hochseeflotte? .....	355
VII.1.2.1.3 Iranische Intentionen – Arabische Perzeptionen .....	356
VII.1.2.2. Kalter Krieg (nicht nur) in der Arabischen See: Indien und Pakistan .....	357
Bild 1: Die indische Talwar-Klasse (Krivak-III) .....	358
VII.1.2.3 ASEAN und Chinas Streben nach Seemachtsgeltung .....	360
VII.1.2.3.1 Der allmähliche Aufstieg der PLAN .....	361
VII.1.2.3.2 ASEAN: Zwischen Indien und China.....	362
Bild 2: Thailands Träger Chakri Naruebet.....	365
VII.1.2.4 Fazit: Maritime Aufrüstung im Indischen Ozean .....	366
VII.1.3 Reprise: Der Indische Ozean als (Un-) Sicherheitskomplex .....	369
VII.2 Kooperative oder kompetitive Sicherheit im Indischen Ozean? .....	374
VII.2.1 Indian Ocean as a Zone of Peace (IOZOP) .....	374
VII.2.2 Überlegungen zur Kollektiven Sicherheit heute.....	378
VII.2.2.1 Ein Indian Ocean Rim Naval Symposium? .....	380
VII.2.2.2 Eine Conference on Security and Cooperation in the Indian Ocean Rim (CSCIOR)?.....	382
VII.2.2.3 Das Seenotrettungsregime im Indischen Ozean .....	383
VII.2.3 Fazit: Kompetitive Sicherheit im Indik .....	387
VII.3 Sicherheitsgemeinschaft Indischer Ozean? .....	389
VII.4 Sicherheitspolitische Interessen ausgewählter IOR-Staaten.....	392
VII.4.1 Die sicherheitspolitischen Interessen Australiens .....	392
VII.4.1.1 Geopolitische Lage .....	393
VII.4.1.2 Australiens geopolitische Interessen.....	394

VII.4.1.3 Das inneraustralische Meinungsspektrum zur Sicherheitspolitik/Geopolitik .....	396
VII.4.1.4 Fazit: Ein introspektives Australien.....	399
VII.4.2 Die geopolitischen Interessen Indiens .....	400
VII.4.2.1 Geostrategische Lage .....	401
VII.4.2.2 Grundzüge indischer Außen- und Sicherheitspolitik.....	402
VII.4.2.2.1 Indiens strategische Kultur .....	403
VII.4.2.2.2 Zwischen Internationalismus und Parochialismus.....	406
VII.4.2.2.3 Zwischen Gewaltfreiheit und Sicherheit.....	408
VII.4.2.3 Indiens nationale Interessen.....	409
VII.4.2.4 Indiens neue Ostpolitik .....	413
VII.4.2.5 Indiens neue Westpolitik .....	415
VII.4.2.6 Indiens 'neue' Außenpolitik .....	417
VII.4.2.7 Seemacht Indien? – Indien und der Indische Ozean.....	418
VII.4.3 Die sicherheitspolitischen Interessen Südafrikas.....	424
VII.4.3.1 Südafrika: Zwischen kontinentaler und hemisphärischer Strategie.....	425
VII.4.3.2 Idealismus versus Realismus .....	429
VII.5 Zusammenfassung: Keine politische Region 'Indischer Ozean'.....	431
VII.5.1 Die Minimalkriterien nach Thompson.....	431
VII.5.2 Die Kriterien nach Müller.....	433
VII.5.3 Fazit: Kein wahrgenommener Bedarf = kein Regime, kein Regionalismus, keine Region .....	435
VIII. Resultate: Der Indik als empirische und kognitive Region.....	439
VIII.1 Der Indik als geographische Region.....	440
VIII.1.1 Indikatoren dafür .....	440
VIII.1.2 Indikatoren dagegen .....	441
VIII.1.3 The Truth Lies in the Eyes of the Beholder... ..	442
VIII.2 Der Indische Ozean als historische Region .....	443
VIII.2.1 Indikatoren dafür .....	443
VIII.2.2 Indikatoren dagegen .....	444
VIII.2.3 Die Augen des Betrachters .....	445
VIII.3 Der Indische Ozean als ökonomische Region.....	446
VIII.3.1 Indikatoren dafür .....	446
VIII.3.2 Indikatoren dagegen .....	447
VIII.3.3 Eine ökonomische Renaissance? .....	447
VIII.4 Der Indik als politische Region .....	448
VIII.4.1 Indikatoren dafür .....	448
VIII.4.2 Indikatoren dagegen .....	449

VIII.4.3 (K)ein Panchayati Raj im Indischen Ozean .....	450
VIII.5 'Region' Indischer Ozean: Schlußfolgerungen und Thesen.....	451
<b>IX. Kognitive Prozesse im Indischen Ozean.....</b>	<b>452</b>
IX.1 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als geographische Region .....	456
IX.1.1 Sozio-kulturelle Elite .....	456
IX.1.2 Wirtschaftliche Elite .....	457
IX.1.3 Politische Elite .....	458
IX.1.4 Bewertung .....	458
IX.2 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als historische Region .....	458
IX.2.1 Sozio-kulturelle Elite .....	459
IX.2.2 Wirtschaftliche Elite .....	459
IX.2.3 Politische Elite .....	460
IX.2.4 Bewertung .....	461
IX.3 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als ökonomische Region .....	462
IX.3.1 Sozio-kulturelle Elite .....	462
IX.3.2 Wirtschaftliche Elite .....	463
IX.3.3 Politische Elite .....	464
IX.3.4 Bewertung .....	464
IX.4 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als politische Region.....	465
IX.4.1 Sozio-kulturelle Elite .....	466
IX.4.2 Wirtschaftliche Elite .....	466
IX.4.3 Politische Elite .....	466
IX.4.4 Bewertung .....	469
IX.5 Fazit: Der Indische Ozean als "Region für sich" .....	470
IX.5.1 Der Indische Ozean wird nicht als Region "für sich" wahrgenommen .....	473
IX.5.2 Die Perzeption der epistemischen Gemeinschaft ist eine Fehlperzeption .....	474
IX.5.3 Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean werden auch weiterhin scheitern .....	476
IX.5.4 Gemeinsamkeiten bezüglich der Perzeptionen werden nicht erkannt .....	476
<b>X. Interpretationen.....</b>	<b>478</b>
X.1 Systemtheoretische und geographische Implikationen .....	479
X.1.1 Keine 'Region Indischer Ozean'.....	479
X.1.2 ... aber eine 'Teilregion Nördlicher Indischer Ozean'.....	480
X.2 Regionalisierungstheoretische Implikationen .....	481
X.2.1 Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen .....	482
X.2.2 Einsicht in die Existenz einer solchen Struktur.....	483

X.2.3 Aushandlungsprozesse und Regimekonstruktionen.....	483
X.2.4 Der "Catch 22" der Regimebildung.....	483
X.3 Der asiatisch-pazifische Raum als Region? .....	485
X.3.1 Der Pazifik als politische und ökonomische Region.....	486
X.3.2 Der Pazifik als 'kognitive' Region .....	488
X.3.3 Fazit: There is less than meets the eye... ..	489
X.4 Reprise: Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean .....	492
XI. Eine 'Fokustheorie' für den Indischen Ozean.....	494
XI.1. Der Golf von Bengalen als Fokus für Regionalisierungsbestrebungen .....	495
XI.1.1 Das Interesse Indiens am Golf von Bengalen .....	495
XI.1.2 Präferenzstrukturen und Situationsdefinition im Golf von Bengalen.....	496
XI.1.3 Einsicht in die Existenz dieser Struktur .....	497
XI.1.4 Umsetzung in Regimebildung.....	497
XI.1.5 Rekurs auf Hettne.....	498
XI.2 Erweiterungsmöglichkeiten.....	498
XI.3 Schlußwort .....	500
Anhang 1: Forschungsprojekt <i>Panchayati Raj im Indischen Ozean</i> .....	501
Beobachtungen .....	501
Ergebnisse .....	502
Das indische Meinungsspektrum .....	502
Das nicht-indische Meinungsspektrum .....	504
Kommentare .....	506
Das Problem "westlicher" Fachterminologie .....	506
Geopolitische Beurteilung des Indischen Ozeans .....	506
Die Idee eines maritimen Sicherheitsregimes .....	507
Fazit.....	507
Anhang 2: Fragebogen .....	508
Vorbemerkungen .....	508
Der Fragebogen .....	509
Anhang 3: Verzeichnis der interviewten Personen.....	515
Südasien.....	515
Indien.....	515
Nepal .....	516

Pakistan* .....	517
Sri Lanka* .....	517
Australien .....	517
Südostasien.....	518
Literaturverzeichnis.....	520

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Schlüsselindikatoren der SAARC-Länder .....	87
Tabelle 2: Wirbelstürme in der Bucht von Bengalen .....	146
Tabelle 3: Wirbelstürme in der Arabischen See .....	147
Tabelle 4: Opferzahlen .....	147
Tabelle 5: Entfernungen im Vergleich .....	150
Tabelle 6: Segelzeiten nach arabischen Reiseberichten .....	153
Tabelle 7: Händlergruppen im Indischen Ozean gegen Ende des 16. Jahrhunderts .....	229
Tabelle 8: Grunddaten der ASEAN-Mitglieder (Stand 1998) .....	256
Tabelle 9: ASEAN-Exporte* 1998-1999 (in Millionen US\$) .....	259
Tabelle 10: ASEAN-Importe* 1998-1999 (in Millionen US\$).....	259
Tabelle 11: Grunddaten der SAARC-Mitglieder (Stand 1998) .....	261
Tabelle 12: Grunddaten der SADC-Mitglieder (Stand 1998) .....	264
Tabelle 13: Importe innerhalb SADCs in US\$ '000 (Stand 1997) .....	265
Tabelle 14: Exporte innerhalb SADCs in US\$ '000 (Stand 1997) .....	266
Tabelle 15: Grunddaten der IOR-ARC-Mitglieder (Stand 1999) .....	272
Tabelle 16: Außenhandel zwischen IOR-ARC-Mitgliedern 1998-1999 (in Millionen US\$) .....	274
Tabelle 17: Jährliche Wachstumsraten des Gross State Domestic Product (SDP) der indischen Bundesstaaten (Prozent/Jahr)* .....	290
Tabelle 18: Jährliches Wachstum des SDP pro Kopf .....	291
Tabelle 19: Indische Exporte in extraregionale Länder (in Millionen US \$).....	293
Tabelle 20: Indische Exporte in Anrainerstaaten des Indischen Ozeans (in Millionen US \$) .....	294
Tabelle 21: Indische Importe aus extraregionalen Ländern .....	295
Tabelle 22: Indische Importe aus IOR-Staaten .....	296
Tabelle 23: Mumbai Port Trust: Importe und Exporte nach Subregionen (‘000 metrische Tonnen).....	299
Tabelle 24: Australische Exporte in IOR-Staaten (in 1000 US \$).....	308
Tabelle 25: Australische Exporte in extraregionale Länder (in Millionen US\$).....	309
Tabelle 26: Australische Exporte nach Subregionen (Millionen US\$).....	310
Tabelle 27: Australische Importe aus IOR-Staaten (in 1000 US \$)* .....	310
Tabelle 28: Australische Importe aus extraregionalen Ländern (Millionen US\$)* .....	311
Tabelle 29: Australische Importe nach Subregionen (Millionen US\$).....	312
Tabelle 30: Südafrikas Exporte in regionale Staaten (‘000 Rand)† .....	318
Tabelle 31: Südafrikas Exporte in extraregionale Staaten (‘000 Rand)* .....	318
Tabelle 32: Südafrikas Importe aus regionalen Staaten (‘000 Rand) .....	319
Tabelle 33: Südafrikas Importe aus extraregionalen Staaten (‘000 Rand) .....	320
Tabelle 34: Politische Indikatoren.....	330
Tabelle 35: Politische Systeme der ASEAN-Gruppe.....	342
Tabelle 36: Territoriale Ansprüche – Spratlys und Paracelus Inseln .....	346
Tabelle 37: Territoriale Konflikte in Südostasien .....	348

Tabelle 38: Anteil der Indischen Marine am Verteidigungshaushalt, 1990-2010* .....	420
Tabelle 39: Matrix der Perzeptionen .....	472

## Verzeichnis der Graphiken

Graphik 1: Regionalisierung im Pazifik .....	109
Graphik 2: Regionalisierung im Indischen Ozean .....	110
Graphik 3: Öl im Indischen Ozean .....	250
Graphik 4: Netzwerk der wichtigsten Seehäfen des Indischen Ozeans* .....	252
Graphik 5: Anteil der IOR-ARC-Mitgliedsstaaten am Gesamt-BSP in Prozent (Stand 1998) .....	273
Graphik 6: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Bombay* .....	298
Graphik 7: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Madras (Chennai)* .....	298
Graphik 8: Handelsvolumen von Bombay nach (Sub-) Regionen* .....	300
Graphik 9: Importe und Exporte des Hafens von Bombay .....	302
Graphik 10: Hafen von Fremantle: Entwicklung der Gesamttonnage in den letzten zehn Jahren* .....	314
Graphik 11: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Fremantle* .....	315
Graphik 12: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Durban* .....	321
Graphik 13: Militärausgaben in Mio. US \$ (1998) .....	359

# ERSTER TEIL: EINFÜHRUNG INS THEMA

## Kurzzusammenfassung der Arbeit

Die vorliegende Dissertation stellt aus einer neorealistisch-kognitiven Sicht eine Erklärung für das regelmäßige Scheitern von Regionalisierungsmaßnahmen im Indischen Ozean vor und legt dar, wie ihnen dennoch zum Erfolg verholfen werden könnte. Der zugegebenermaßen nicht gerade bescheidene Zweck dieser Erklärung wiederum besteht in der Hoffnung, dadurch den ins Stocken geratene Regionalisierungsprozeß auf realistischer Basis wieder in Gang zu setzen. Die zentrale These dieser Arbeit lautet, daß Regimebildungs- und Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean regelmäßig scheitern, weil der Rahmen dieser Initiativen falsch gewählt wurde: der Indische Ozean ist nach Ansicht des Autors in der Perzeption der beteiligten maßgeblichen Akteure<sup>1</sup> keine eigenständige Region, daher kann es auch keine erfolgreiche Regimebildung auf der Ebene des Indischen Ozeans geben. Nach dem Wissensstand des Verfassers wurde diese These bisher noch nicht vertreten, vielmehr wurde (und wird) von der epistemischen Gemeinschaft der 'Indik-Experten' als treibender Kraft hinter den erfolglosen Regionalisierungsbemühungen die Existenz einer eigenständigen Region stillschweigend vorausgesetzt. Indem sie diese stillschweigende Übereinkunft kritisch hinterfragt und letztlich auch als fehlgeleitet entlarvt, betritt diese Dissertation wissenschaftliches Neuland.

Es wird sich im Verlauf der Untersuchungen zeigen, daß Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean, die ihn komplett abdecken sollen, tatsächlich auf Sand gebaut sind. Es wird sich aber auch zeigen, daß eine Regionalisierung im Indischen Ozean nicht unmöglich ist, wenn man den korrekten geographischen Rahmen wählt: In seinem nördlichen Teil – dem Golf von Bengalen und der Arabischen See – sind aufgrund des sicherheits- und wirtschaftspolitischen Interesses Indiens als eines hegemonialen Staates nachhaltige Regionalisierungsimpulse wahrnehmbar, die sich mittlerweile auch auf die Arabische See ausgedehnt haben. Tatsächlich besteht bezüglich des Golfs von Bengalen sogar Grund für verhaltenen Optimismus. Die Quintessenz dieser Dissertation lautet daher, daß die epistemische Gemeinschaft als bisher wichtigster Impulsgeber und Ideenlieferant gut beraten wäre, sich in den nächsten Jahren vornehmlich mit dieser maritimen Subregion zu beschäftigen und den dortigen, noch recht zaghaften Prozeß nach Kräften zu fördern.

Die Vorgehensweise dieser Dissertation schließt sich metatheoretisch und methodisch weitgehend an das Vorgehen Barry Buzans an, der für den asiatisch-pazifischen Raum die – perfekt auf den Indischen Ozean übertragbare – Frage stellte: "Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?"<sup>2</sup> Buzan stellt als Kriterien für das Vorhandensein einer "Region für sich" das Vorhandensein von gemeinsamen Merkmalen (shared characteristics), geordneter Interaktionen (patterned interactions) und gemeinsamen Perzeptionen (shared perception) heraus.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Als maßgebliche Akteure werden die Länder Australien, Indien und Südafrika betrachtet; genauer: deren politischen und wirtschaftlichen Eliten sowie deren epistemische Gemeinschaften. Darauf wird im theoretischen Teil noch ausführlich eingegangen.

<sup>2</sup> Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 1998 (Neuaufgabe 2000), S. 68-87.

<sup>3</sup> Buzan, Barry: a. a. O., S. 70-74.

# I. Einleitung

Jede empirisch-analytische wissenschaftliche Arbeit verfolgt ein bestimmtes Erkenntnisinteresse beziehungsweise ein – oftmals normatives – Ziel. Das Ziel dieser Dissertation besteht darin, aus neorealistic-kognitiver Sicht eine Erklärung dafür vorzustellen, warum Regionalisierungsmaßnahmen<sup>4</sup> im Indischen Ozean regelmäßig scheitern und wie ihnen dennoch zum Erfolg verholfen werden könnte. Der zugegebenermaßen nicht gerade bescheidene Zweck dieser Erklärung wiederum besteht in der Hoffnung, dadurch den ins Stocken geratene Regionalisierungsprozeß auf realistischer Basis erneut in Gang zu setzen. Dieses unbescheidene Unterfangen bedarf einer kurzen Begründung hinsichtlich der Relevanz des gewählten Themas und der Vorgehensweise, die auf den folgenden Seiten geliefert werden soll.

## I.1 Der 'vergessene' Indische Ozean

Wenn man sich heutzutage mit der 'Weltpolitik' beziehungsweise mit den 'Internationalen Beziehungen' als Teilbereich der Politikwissenschaft beschäftigt und sie aus einem geopolitischen Blickwinkel betrachtet, erkennt man, daß sich die meisten Veröffentlichungen auf die eine oder andere Weise mit zwei Großräumen beschäftigen: der sogenannten *atlantischen Wertegemeinschaft* und dem *asiatisch-pazifischen Raum*. Zwischen beiden Großräumen kann man selbstverständlich enorme Unterschiede bezüglich Heterogenität oder dem Grad der politischen, wirtschaftlichen oder sozio-kulturellen Vernetzung erkennen, auf die weiter unten noch ausführlich eingegangen werden wird. Dennoch fallen mindestens zwei erkennbare Gemeinsamkeiten sofort ins Auge: beide sind wirtschaftlich erfolgreich, und bei beiden handelt es sich um *maritime* Großregionen, die durch die beiden größten Ozeane der Welt, den Atlantik und den Pazifik, eher vereint denn getrennt werden. Neben diesen beiden maritimen Großregionen, von denen der ersten angeblich die Gegenwart, der zweiten jedoch – wenn man den zahlreichen Veröffentlichungen zum 'Pazifischen Jahrhundert' auch nach der asiatischen Krise der ausgehenden neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts noch Glauben schenken mag – die Zukunft gehört, gibt es noch eine dritte maritime Großregion, die wesentlich weniger Beachtung findet: der Indische Ozean.

Der Indische Ozean ist mit ca. 74 Millionen Quadratkilometer und rund zwanzig Prozent des globalen Ozeangebiets nach Pazifik und Atlantik der drittgrößte Ozean der Welt. An seinen Ufern leben ca. 1.8 Milliarden Menschen, also ca. 32 Prozent der Weltbevölkerung. Die Region Indischer Ozean setzt sich zusammen aus:

---

<sup>4</sup> Im folgenden *Abschnitt II: Theoretische Grundlagen* wird der Autor darlegen, daß er 'Regionen' als menschliche Konstrukte begreift. Im darauf anschließenden *Abschnitt III: Regionalisierungsmaßnahmen* folgt eine aus-

- dem südlichen Afrika (inklusive der SADC-Staaten<sup>5</sup>) und der afrikanischen Ostküste,
- dem Horn von Afrika,
- der Golfregion (mit der Regionalorganisation GCC<sup>6</sup>),
- Südasien (mit der Regionalorganisation SAARC<sup>7</sup>), und
- Südostasien (vereint in der Regionalorganisation ASEAN<sup>8</sup>) sowie
- Australien (bisweilen wird Südostasien und Australien auch zu Australasien zusammengefaßt).

Von den beiden anderen maritimen Großregionen Atlantik und Pazifik unterscheidet sich der Indische Ozean in dreierlei Hinsicht: Zum Ersten sind nur rund 20 Prozent des gesamten Handelsaufkommens im Indischen Ozean intraregional, 80 Prozent sind extraregional (zum Beispiel der Export von Rohöl nach Japan, USA, Europa). Im Atlantik oder im Pazifik ist das Verhältnis genau umgekehrt.<sup>9</sup> Zum Zweiten ist der Indische Ozean im Gegensatz zu Pazifik und Atlantik, die sowohl an die Arktis als auch an die Antarktis grenzen, ein tropischer Ozean. Und zum Dritten ist er im Gegensatz zu den beiden anderen als "offenen Ozeanen" auf vier Seiten von Land umschlossen (Antarktis im Süden, Afrika im Westen, der Mittlere Osten im Norden und Südasien/Südostasien/Australien im Osten). Dadurch ist der Indische Ozean nur über einige wenige Seestraßen beziehungsweise sogenannte "maritime Engstellen" (in der Fachterminologie des Seekriegswesens: *choke points*) zugänglich: Vom Westen aus dem Atlantik über das Kap der Guten Hoffnung, vom Nordwesten aus dem Mittelmeer durch das Rote Meer und die Bab el-Mandeb, von Norden aus dem Persischen Golf über die Straße von Hormuz, im Osten aus der Südchinesischen See beziehungsweise dem Pazifik über die Straße von Malakka sowie die Sunda-Straße, die Lombok-Straße und die Ombai-Wetar-Straße. Aufgrund der durch sie hindurch führenden Seeverbindungen – den sogenannten *Sea Lines of Communication* (SLOCs) – haben diese Engstellen eine erhebliche geostrategische Bedeutung: Eine Sperrung beispielsweise der Straße von Malakka könnte den Handel auf dieser 'Seidenstraße des Meeres'<sup>10</sup> zwar nicht gänzlich unterbinden, aber ganz erheblich erschweren. Eine Sperrung der Engstellen Malakka-Straße, Sunda-Straße und Lombok-Straße wäre somit beispielsweise eine eklatante Verletzung japanischer, koreanischer oder chinesischer/taiwanesischer Interessen.

---

fürliche Auseinandersetzung mit den Begrifflichkeiten bzw. Regionalisierungsbestrebungen in der politikwissenschaftlichen Theorie.

<sup>5</sup> SADC = Southern African Development Community.

<sup>6</sup> GCC = Gulf Cooperation Council. Nebenbei bemerkt ist es bei den Anrainerstaaten des Golfs umstritten, ob es politisch korrekt 'Persischer Golf' oder 'Arabischer Golf' heißen muß. Im Verlauf dieser Arbeit wird die im Deutschen gebräuchlichere Bezeichnung 'Persischer Golf' benutzt.

<sup>7</sup> SAARC = South Asian Association for Regional Cooperation, gegründet 1985 in Dhaka/Bangladesh.

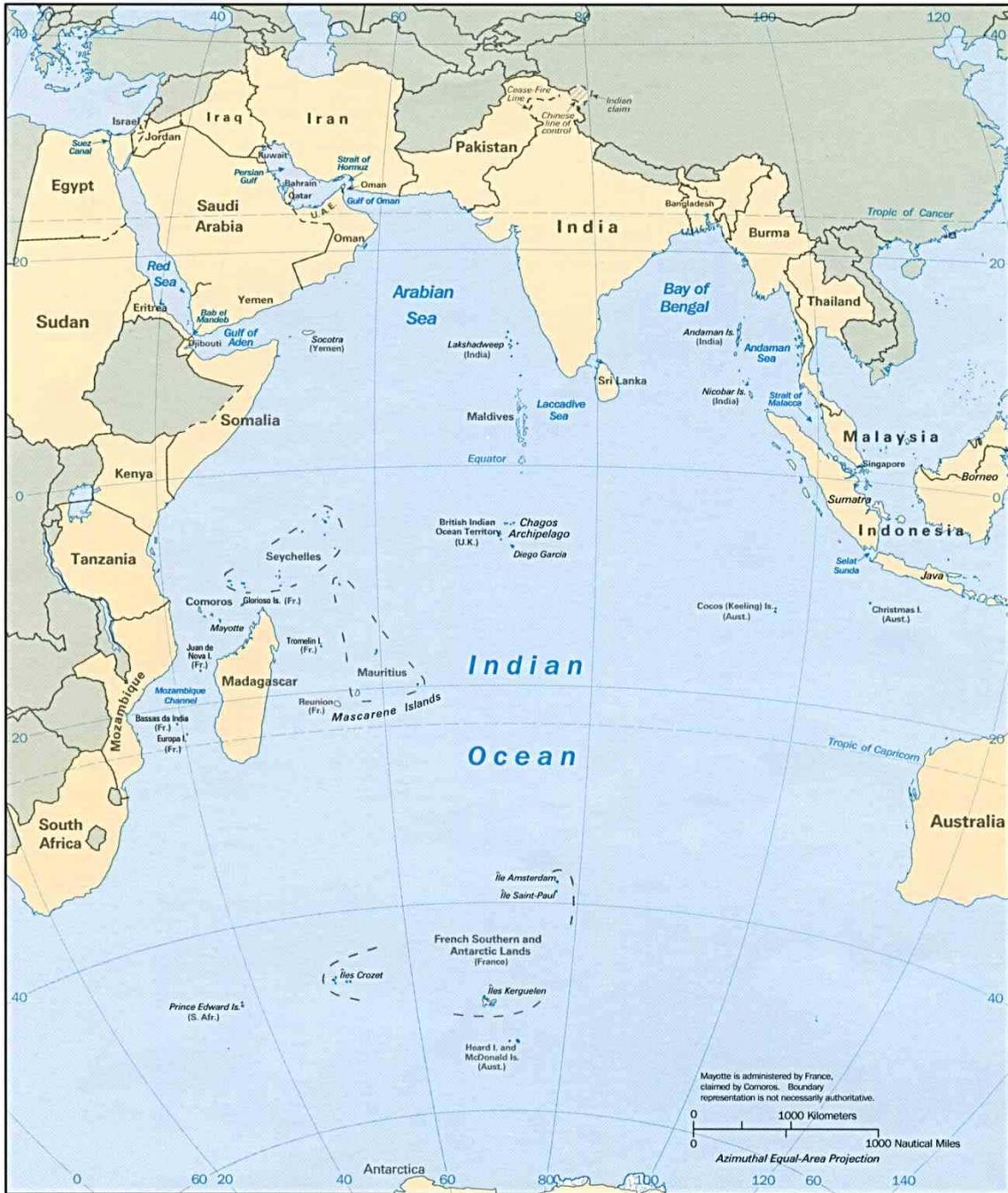
<sup>8</sup> ASEAN = Association of Southeast Asian Nations, gegründet 1967 in Bangkok.

<sup>9</sup> Porter, Ian W.: "The Indian Ocean Rim", *African Security Review* Vol. 6, No. 6, 1997

<sup>10</sup> Der in Anlehnung an die durch Zentralasien verlaufenden "Seidenstraße" geprägte Begriff beschreibt die Seehandelswege vom Persischen Golf über die *Palk Strait* zwischen Indien und Sri Lanka, der Straße von Malakka bis zur Südchinesischen See.

## Karte 1: Der Indische Ozean

### Indian Ocean Area



Quelle: Perry Castañeda Library Map Collection, University of Texas at Austin,  
[http://www.lib.utexas.edu/maps/islands\\_oceans\\_poles/indianoceanarea.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/islands_oceans_poles/indianoceanarea.jpg)

Sicherheitspolitisch gesehen ist die jüngere Geschichte des Indischen Ozeans eine Geschichte immer wiederkehrender Regionalkonflikte – am Horn von Afrika, im Persischen Golf, in Südasien zwischen Indien und Pakistan und in Südostasien. Diese drei Subregionen werden daher gerne auch als Teils des

'Krisenbogen' (*arc of crisis*)<sup>11</sup> bezeichnet, der vom Maghreb bis in die Südchinesische See reicht. Durch die Möglichkeit der Ausweitung auf andere Subregionen oder der Unterbrechung der internationalen Schifffahrt haben diese Konflikte potentiell stets auch internationalen Charakter. Insofern ist es aus politologischer Sicht auf den ersten Blick überraschend, daß sich mittlerweile zwar in Form von IOR-ARC ein auf die Verbesserung von Wirtschaftsbeziehungen abzielendes internationales Regime analog zur asiatisch-pazifischen APEC gebildet hat, bis jetzt aber noch kein regionales gemeinsames Sicherheitssystem gleich welcher Form, geschweige denn eines analog zur europäischen KSZE oder zur asiatisch-pazifischen ARF.

Dennoch wurden seit dem freiwilligen Rückzug der Briten aus dieser Region im Zuge der Terminierung aller ihrer Verpflichtungen *'East of Suez'* zu Beginn der siebziger Jahre etliche Versuche unternommen, in diesem vormals *'British Lake'* Formen regionaler Kooperation ins Leben zu rufen – sei es in Form einer nuklearwaffenfreien Zone (*Indian Ocean as a Zone of Peace – IOZOP*), in Gestalt eines Regimes zur Behandlung maritimer Fragen (*Indian Ocean Marine Affair Cooperation – IOMAC*) oder einfach nur zur Lösung spezieller Fragen wie die *Indian Ocean Tune Commission (IOTC)*. Bislang scheiterten diese Versuche regelmäßig entweder schon in der Planungsphase oder spätestens kurz nach der Implementierung. Auch die Erfolgsaussichten der 1997 auf Mauritius gegründeten *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC)* werden mittlerweile eher skeptisch beurteilt. Demgegenüber steht eine augenscheinlich relativ erfolgreiche Regionalisierung im asiatisch-pazifischen Raum, wo sich sowohl sicherheitspolitische Initiativen wie ARF und WPNS als auch wirtschaftspolitische Initiativen wie APEC etablieren konnten.

## ***1.2 Leitfragen zur Regionalisierung im Pazifik und im Indik***

Nun sind der Indische Ozean und der Pazifik wie erwähnt maritime Großräume – so groß, daß sie mit einem herkömmlichen Regionenbegriff kaum mehr faßbar sind – mit einer ähnlichen Problemstellung, die es im Rahmen von Regionalisierungsbestrebungen zu bewältigen gilt: außer der räumlichen Ausdehnung wären da politische, wirtschaftliche und soziokulturelle Heterogenitäten und damit einhergehende offene und latente Konflikte zu nennen. Beide Großräume sind daher vergleichbar. Es drängt sich somit zwei Fragen auf:

1. Warum funktioniert der Prozeß der Regionalisierung im asiatisch-pazifischen Raum, aber nicht im Indischen Ozean?
2. Wo lassen sich die Gründe für das regelmäßige Scheitern solcher Bestrebungen im Indik<sup>12</sup> verorten?

---

<sup>11</sup> Diese Bezeichnung geht wahrscheinlich auf den früheren amerikanischen Sicherheitsberater der Carter-Regierung Zbigniew Brzezinski zurück.

Dafür gibt es sicherlich viele mögliche Erklärungsansätze aus den diversen Politikfeldern und Schulen der Politikwissenschaft, insbesondere den Internationalen Beziehungen. Man könnte das Scheitern beispielsweise auf ein mangelndes (kontinuierliches) politisches Interesse der an Regionalisierungsversuchen wie der *Indian Ocean Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC)<sup>13</sup> beteiligten Regierungen<sup>14</sup> zurückführen. Man könnte auch ein mangelndes wirtschaftliches Interesse, verbunden mit der Feststellung nicht komplementärer Volkswirtschaften, als Grund anführen. Oder man könnte auf den mangelnden bilateralen Unterbau für multilaterale Konstrukte im Indischen Ozean hinweisen. Hier wird jedoch die These vertreten, daß Regimebildungs- und Regionalisierungsversuche im Indik regelmäßig scheitern, weil der Rahmen dieser Initiativen falsch gewählt wurde: der Indische Ozean ist nach Ansicht des Autors in der Perzeption der beteiligten maßgeblichen Akteure<sup>15</sup> keine eigenständige Region, daher kann es auch keine erfolgreiche Regimebildung auf der Ebene des Indischen Ozeans geben.

Hier liegt natürlich der Einwand nahe, daß auch der asiatisch-pazifische Raum wohl kaum mit einem konventionellen Regionenbegriff zu erfassen sei, schließlich handele es sich hier um nichts weniger als eine ganze Hemisphäre.<sup>16</sup> Dennoch werde dieser Raum aber regelmäßig als eigenständige Region, sozusagen eine "Region für sich", betrachtet, vor allem in den angesprochenen Publikationen zum 'Pazifischen Jahrhundert'. Doch auch hier vertritt der Autor konsequenterweise die These, daß der asiatisch-pazifische Raum genausowenig eine Region darstellt wie der Indische Ozean, so daß auch hier der Rahmen für Regionalisierungsbestrebungen falsch gewählt wurde. Diese anscheinend kontrafaktische Argumentation im Anschluß an die Thesen von Barry Buzan wird weiter unten noch dargelegt und verteidigt werden. Hier soll nur kurz daraufhin gewiesen werden, daß der relative Erfolg des *ASEAN Regional Forum* (ARF) und der *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) nicht eigentlich 'asiatisch-pazifisch' ist, sondern vielmehr 'pazifisch-asiatisch'. Diese Behauptung mag auf den ersten Blick wie eine semantische Spitzfindigkeit erscheinen. Sie hat jedoch – so sie sich verteidigen läßt – weitreichende Konsequenzen für weitere Regionalisierungsprozesse sowohl im asiatisch-pazifischen Raum als auch im Indischen Ozean.

---

<sup>12</sup> Der Begriff 'Indik' für 'Indischer Ozean' ist das in Deutschland noch recht wenig bekannte Pendant zu 'Atlantik' und 'Pazifik'.

<sup>13</sup> Zu IOR-ARC siehe unten, Abschnitt III.3.3: Die dritte Generation: wirtschaftspolitische Regionalisierung (IOR-ARC), S. 92ff.

<sup>14</sup> Die IOR-ARC-Mitglieder sind zur Zeit: Australien, Indien, Kenia, Mauritius, Oman, Singapur und Südafrika als Gründungsmitglieder (Gründung: 05.03.95); Indonesien, Jemen, Madagaskar, Malaysia, Mosambik, Sri Lanka und Tansania seit März 1997; Bangladesch, Iran, Seychellen, Thailand und die Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) seit Januar 2000. Dialogpartner sind Ägypten, Volksrepublik China, Frankreich, Großbritannien und Japan, die – mittlerweile nicht mehr aktive – *Indian Ocean Trade Organisation* (IOTO) hat Beobachterstatus.

<sup>15</sup> Als maßgebliche Akteure werden die Länder Australien, Indien und Südafrika betrachtet; genauer: deren politischen und wirtschaftlichen Eliten sowie deren epistemische Gemeinschaften. Darauf wird im theoretischen Teil noch ausführlich eingegangen.

<sup>16</sup> Barry Buzan bemerkt dazu etwas sarkastisch: "Any attempt to define a region larger than this would begin to overlap with the global level." Siehe Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 1998 (Neuaufgabe 2000), S. 68-87 (74).

### **I.3. Relevanz des Themas**

Das Thema erscheint aus mindestens zwei Perspektiven relevant: Zunächst aus einer empirisch-analytischen Sicht, aus der heraus die Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean kommentiert und analysiert werden können, und zweitens aus einer normativen Perspektive, die diese Prozesse teleologisch mit einem 'Ziel' versehen soll.

#### **I.3.1 Die empirisch-analytische Perspektive**

Seit Mitte der neunziger Jahre wird in einigen Monographien und zahlreichen Zeitschriftenartikeln aus Australien, Indien und Südafrika die Behauptung aufgestellt, daß der Indische Ozean ebenfalls eine eigenständige Region darstelle, die mit dem asiatisch-pazifischen Raum oder dem Atlantik vergleichbar sei.<sup>17</sup> Der Versuch, vor dem Hintergrund der weltweiten Regionalisierungs- und Globalisierungsdebatte den Indischen Ozean als eine Region zu definieren, kommt nicht von ungefähr: Er erklärt sich aus der Befürchtung, daß die Anrainerstaaten des Indiks von der globalen sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen Entwicklung abgekoppelt werden könnten. Allerdings werden die Argumente für die Existenz einer eigenständigen Region jedoch genauso regelmäßig mit Argumenten gegen eine solche gekontert. Daher muß die Frage, ob der Indische Ozean nun als Region gesehen werden kann oder nicht, als ungeklärt gelten.

Tatsächlich gleichen die Versuche, Regime und Organisationen für die 'Region' Indischer Ozean aufzubauen, ohne vorher die grundlegende Frage zu klären, ob er überhaupt eine Region darstellt, dem Versuch, beim Hausbau den Dachstuhl zu errichten, ohne daß vorher auch nur das Fundament gelegt worden ist. Auch der Verfasser hatte dieses Problem während seines Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitsregime*.<sup>18</sup> Dieses Projekt sollte eigentlich – in Fortsetzung der Thematik seiner Magisterarbeit um die Übertragbarkeit der KSZE in den asiatisch-pazifischen Raum – die Implementierungschancen und die Reichweite eines maritimen Sicherheitsregimes im Indischen Ozean sondieren. Die entwickelten Modelle reichten dabei von einer niederschweligen Flottenkonferenz bis hin zu einer *Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit im*

---

<sup>17</sup> Siehe zum Beispiel Mills, Greg: *South Africa and Security Building in the Indian Ocean Rim*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 127. Canberra 1998; Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996.

<sup>18</sup> An dem Projekt, das von der Fritz Thyssen Stiftung Köln vom Januar 2000 bis Dezember 2001 gefördert wurde, wirkten neben dem Verfasser als Projektleiter auch seine Mitarbeiter Karsten Frey M. A., Hendrick Lehmann M. A. und Frau Maike Tuchner sowie Prof. Subrata K. Mitra und Prof. Iqbal Pervaiz Cheema als Betreuer mit. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse gibt Lehr, Peter: "The Challenge of Security in the Indian Ocean in the 21<sup>st</sup> Century: Plus ça change...?" *Heidelberg Papers on South Asian and Comparative Studies* 13, November 2002.

*Indischen Ozean* (KSZIO). Auf die im Rahmen der dazugehörigen Eliteninterviews gestellten Frage, ob denn der Indische Ozean eine eigenständige Region sei, antworteten dann allerdings fast alle der Befragten überraschenderweise nicht mit der erwarteten Zustimmung, sondern eher: "Wenn Sie mich in den achtziger Jahren gefragt hätten, dann hätte ich das bejaht. Aber heute, nach dem Ende des Ost-West-Konflikts..."<sup>19</sup> Es erscheint daher unerlässlich, ja geradezu eine *conditio sine qua non* für jede weitere sicherheits- oder wirtschaftspolitische Beschäftigung mit dem Indischen Ozean als Ganzem, zunächst die Frage zu beantworten: Ist der Indische Ozean eine eigenständige Region, und wenn ja, in welchem Sinn? Ein solcher Definitionsversuch wurde bisher noch nicht unternommen. Das Vorhandensein einer solchen Region wurde stattdessen in der Regel eher postuliert, allerhöchstens aber definitorisch angerissen.<sup>20</sup> Die vorliegende Dissertation wird daher versuchen, dieses Problem empirisch-analytisch mit Hilfe systemtheoretischer Ansätze zu klären.

### I.3.2 Normative Perspektive oder: Regionale Kooperation – Frieden in unserer Zeit?<sup>21</sup>

In der politikwissenschaftlichen Literatur zu Internationalen Beziehungen wird schon seit einiger Zeit sehr kontrovers die Frage diskutiert, ob im Zeitalter zunehmender wirtschaftlicher Verflechtung und sogenannter 'Globalisierung' eine Regionalisierung in Form von wirtschaftspolitischen und/oder sicherheitspolitischen Regimen überhaupt zur Konfliktvermeidung – oder wenigstens Konflikteindämmung – taugt oder ob sie nicht vielmehr ein Wilsonscher Traum bleiben muß, der von vornherein zum Scheitern verdammt ist, weil er die politische Realität ignoriert. Daß aber trotz dieser kritischen Stimmen auch in anderen Weltregionen schon frühzeitig ein Interesse an einer regionalen Kooperation – und zwar nicht nur in Bezug auf wirtschaftspolitische, sondern auch auf explizit sicherheitspolitische Regime – bestand, zeigten beispielsweise die anhaltenden Debatten im Nahen Osten über eine mögliche *Conference for Security and Cooperation in the Middle East* (CSCME)<sup>22</sup>, der *Contadora-Prozeß* und der *Esquipulas-Prozeß* in Lateinamerika<sup>23</sup>, die Gründung der *Asia-Pacific Economic Cooperation*

---

<sup>19</sup> Diese Beispielsantwort soll hier zunächst lediglich als Anekdote stehen, die jedoch verständlicherweise den Verlauf des Projekts erheblich beeinflusste. Auf die Interviews und auf konkrete Antworten werden wir später im *Abschnitt VII: Der Indische Ozean als politische Region* noch näher eingehen. Der Fragebogen findet sich im Anhang.

<sup>20</sup> Wobei dann in der Regel eine unreflektierte geographische Definition gewählt wurde. Auf die Frage, wer welche Definition vertritt, werden wir am Schluß der Arbeit noch ausführlich eingehen.

<sup>21</sup> Im Original "Peace in our Time". Dieser bekannte Ausruf von Neville Chamberlain nach der Münchner Konferenz von 1936 versinnbildlicht meines Erachtens am besten das Scheitern großer Hoffnungen angesichts skrupelloser und zu allem bereiten 'Staatsmännern'.

<sup>22</sup> Siehe dazu Schimmelpfennig, Frank: "Konferenzdiplomatie als regionale Friedensstrategie. Läßt sich das KSZE-Modell auf den Vorderen Orient übertragen?" *Hamburger Beiträge zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik*, Heft 60, November 1991.

<sup>23</sup> Siehe dazu Wehr, Paul/Pfoser, Klaus: "Toward Common Security in Central America". Boulder, Col.: University of Colorado, Conflict Research Consortium: Working Paper 90-8, July 1990 (online-Version zu finden unter folgender URL: <http://www.colorado.edu/conflict>)

(APEC)<sup>24</sup> im Pazifik und natürlich die Gorbatschow-Initiative für den asiatisch-pazifischen Raum – die Idee eines "Helsinki für Asien"<sup>25</sup>, die sich trotz aller Kritik letztlich dann doch in einer allerdings sehr abgeschwächten Form in der Schaffung des *ASEAN Regional Forums (ARF)* niederschlug.

Man kommt um die Feststellung nicht herum, daß die Nutzen solcher Systeme in der Perzeption der jeweiligen Akteure die Risiken offensichtlich übersteigen. Man kann auch erkennen, daß es den Akteuren in den verschiedenen Regionen gelungen ist, etwaige Vorbilder aus anderen Regionen – wie beispielsweise den KSZE-Prozeß – zu importieren und an die jeweiligen Bedingungen anzupassen, statt eine 'Eins-zu-Eins-Übertragung' zu versuchen<sup>26</sup>, die schon an den geographischen und politischen Rahmenbedingungen scheitern würde. So handelt es sich zum Beispiel bei der asiatisch-pazifischen Region im Gegensatz zu Europa geographisch um einen vorwiegend maritim geprägten Großraum, und politisch gesehen fehlt der bipolare Charakter, der den KSZE-Prozeß entscheidend prägte. Ein "Helsinki für Asien" hätte daher andere Körbe und andere Aushandlungsmechanismen entwickelt als das europäische Vorbild, wenn Gorbatschows Idee in dieser Form auf fruchtbaren Boden gefallen wäre.

Der Aufbau von Systemen regionaler Kooperation in den wichtigen Regionen der Welt hat also – ungeachtet aller Schwächen und Probleme dieser Modelle – durchaus Konjunktur und politologische Forschungen dazu können schon fast als Moderichtung beziehungsweise Trendforschungen gelten. Wenn aber vor dem Hintergrund zunehmender internationaler Verflechtungen Regionalisierung – flankierend zur Globalisierung – heute als wichtiger Beitrag zur Konfliktbewältigung wahrgenommen wird, warum ist es dann in manchen Regionen der Welt so ungeheuer schwierig, regionale Foren zur Diskussion grenzüberschreitender Probleme aufzubauen? Die Beantwortung dieser Fragen wird zeigen, ob der Indische Ozean lediglich eine "Region an sich" – gleichsam ein rein geographisches Konstrukt – oder aber eine "Region für sich"<sup>27</sup> darstellt, die eine tragfähige Basis für einen weitergehenden Regionalismus bis hin zur Ausbildung einer Sicherheitsgemeinschaft<sup>28</sup> liefern kann. Wie von Diethelm

---

<sup>24</sup> Zur APEC siehe in einer optimistischen Perspektive zum Beispiel Yamazawa, Ippei/Hirata, Akira (Hrsg.): *APEC: Cooperation from Diversity*. Tokio 1996; skeptischer dagegen Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge 2001.

<sup>25</sup> Eine sehr interessante Darstellung der dadurch ausgelösten Diskussion bietet Uhe, Patrick: *Eine KSZE für Asien? Die Genese einer Idee und aktuelle Ausformungen sicherheitspolitischer Zusammenarbeit in einer konfliktreichen Region. Analyse und Dokumente*. Hamburg: 1996.

<sup>26</sup> Dies hat auch Gorbatschow nicht vorgeschlagen, die Idee einer KSZA sollte lediglich eine Einladung zur Diskussion sein. Siehe dazu Gorbachev, Michail S.: "Answers by M. S. Gorbachev to Questions from the Indonesian Newspaper Merdeka", *FBIS*, 23.07.87, S. CC3-7.

<sup>27</sup> Die Begriffe "an sich" und "für sich" stammen bekanntlich von Karl Marx, der in Anlehnung an Hegel mit ihnen die nur analytische Existenz einer Klasse (an sich) von einer von den Klassenangehörigen perzipierten (für sich) unterscheidet. Siehe Fetscher, Iring: *Der Marxismus. Seine Geschichte in Dokumenten*. München 1967, S. 478.

<sup>28</sup> Zur Genese des Begriffs Sicherheitsgemeinschaft bzw. *security community* siehe Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "Security communities in theoretical perspective", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 3-28.

Weidemann gefordert, soll dabei auch zwischen einem 'echten' Regionalismus und einer 'trendigen' Modellbildung ohne tragfähige Basis unterschieden werden.<sup>29</sup>

## **I.4 Vorgehensweise und Gliederung**

Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen also normative und empirisch-analytische Erkenntnisinteressen, welche sich direkt mit der Frage befassen, inwieweit man den Indischen Ozean als Region begreifen kann und indirekt mit der Frage, warum die Regionalisierungsprozesse dort immer wieder ins Stocken geraten. Bevor nun mit der Untersuchung begonnen werden wird, soll hier die gewählte Vorgehensweise und die weitere Gliederung kurz vorgestellt werden.

### **I.4.1 Vorgehensweise**

Die Vorgehensweise dieser Dissertation schließt sich metatheoretisch und methodisch weitgehend an das Vorgehen Barry Buzans an, der für den asiatisch-pazifischen Raum die – perfekt auf den Indischen Ozean übertragbare – Frage stellte: "*Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?*"<sup>30</sup> Buzan untersucht in diesem Artikel zunächst den Begriff der "Region" und stellt als Kriterien für das Vorhandensein einer "Region für sich" das Vorhandensein von gemeinsamen Merkmalen (*shared characteristics*), geordneter Interaktionen (*patterned interactions*) und gemeinsamen Perzeptionen (*shared perception*) heraus.<sup>31</sup> Anhand dieser Kriterien analysiert er den asiatisch-pazifischen Raum zuerst in einer regionalen, danach in einer globalen Perspektive.

Da eine Dissertation eine eingehendere und detailliertere Untersuchung erlaubt als ein Beitrag zu einem Sammelband, kann Buzans regionale Analyse weiter untergliedert werden:

- Unter der Rubrik "gemeinsame Merkmale" soll in dieser Arbeit sowohl auf physikalisch-geographische als auch auf gemeinsame historische Merkmale eingegangen werden: Ist der Indische Ozean eine geographische Region? Ist er eine historische Region?
- Die "geordneten Interaktionen" werden analog zu den gebräuchlichsten Definitionen des Regionbegriffs in politische und wirtschaftliche Interaktionen untergliedert: Ist der Indische Ozean eine ökonomische Region? Ist er eine politische Region?

---

<sup>29</sup> Siehe dazu Weidemann, Diethelm: "Indian Ocean – An Emerging Region? Problems, Prospects and German Interests", in: Syed, Fasahat (ed.): *Regional Cooperation Among Indian Ocean Countries*. Islamabad 1999, S. 43-84, insbesondere S. 52f.

<sup>30</sup> Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 1998 (Neuaufgabe 2000), S. 68-87.

<sup>31</sup> Buzan, Barry: a. a. O., S. 70-74.

- Lediglich die "gemeinsame Perzeption" wird nicht als sozio-kulturelle Dimension untersucht, da dies umfangreiche Quellenstudien erforderlich machen würde, sondern abschließend in einer kognitiven Dimension: Aufbauend auf den Ergebnissen der vorangegangenen Analysen wird gefragt, welche Perzeptionen bezüglich des Indischen Ozeans von welchen Akteuren vertreten werden.

Sowohl "gemeinsame Merkmale" als auch "geordnete Interaktionen" stellen – abgesehen von der manchmal schlechten Datenlage – keine unüberwindbare methodische Hindernisse dar: beide sind als abhängige Variablen anhand einer Reihe unabhängiger Variablen empirisch meßbar. Damit erarbeiten wir uns jedoch lediglich einen genaueren Überblick über die verschiedenen Ausprägungen des Indischen Ozeans als Region "an sich". Die interessantere Frage, ob eine eventuell empirisch nachweisbare Region "an sich" auch kognitiv als solche wahrgenommen wird und somit als Region "für sich" und damit nach den oben aufgestellten Hypothesen als tragfähige Basis für einen funktionierenden sicherheits- und/oder wirtschaftspolitischen Regionalismus im Indischen Ozean gewertet werden kann, ist damit aber noch nicht zu beantworten. Hierzu müssen uns dem nicht unproblematischen Konzept der kognitiven Region als Teil der "gemeinsamen Perzeptionen" zuwenden – nicht unproblematisch daher, weil sie sich im Gegensatz zu den beiden anderen Konzepten nicht so ohne weiteres direkt empirisch messen läßt: Selbst wenn die dafür benötigten Surveys wenigstens unter den Eliten der Anrainerstaaten ungeachtet aller finanzieller Kosten und des Zeitaufwands durchgeführt werden könnte, stünde man immer noch vor dem Problem "ist das, was sie sagen, auch das, was sie tun?" Aufgrund begrenzter finanzieller Mittel und eines beschränkten Zeitbudgets konnten nur Ausschnitte aus der epistemischen Gemeinschaft der Wissenschaftler befragt werden sowie ein kleiner Teil der politischen Elite. Um das für die Arbeit so wichtige Konzept der kognitiven Region dennoch untersuchen zu können, mußten die Ergebnisse der empirischen Teile "gemeinsame Merkmale" und "geordnete Interaktionen" zusätzlich auf das tatsächliche Handeln der wirtschaftlichen und politischen Elite im Gegensatz zu rein verbalen Absichtserklärungen analysiert werden. Somit konnte zumindest eine indirekte Meßbarkeit des Konzepts kognitive Region sichergestellt werden.<sup>32</sup>

Die Ergebnisse dieser Untersuchung aus der regionalen Perspektive des Indischen Ozeans sollen dann aus einer vergleichenden Sicht beleuchtet, überprüft und kommentiert werden. Dabei wird der Versuch im Mittelpunkt stehen, einen Zusammenhang mit der benachbarten maritimen Großregion des Pazifiks herzustellen, aus dem viele der Ideen stammen, die heute im Zusammenhang mit dem Versuch der Regionalisierung im Indischen Ozean diskutiert werden. Da hier die These vertreten wird, daß der Indische Ozean eben keine eigenständige Region bildet, steht zu erwarten, daß erst der Vergleich mit dieser anderen, aber vergleichbaren Region eine sinnvolle Beantwortung der gestellten Frage "welche Art von Region in welcher Welt" ermöglicht.

Nun wäre die vorliegende Arbeit so natürlich noch lange nicht komplett. Um die erzielten Ergebnisse nachprüfbar und – je nach wissenschaftstheoretischem Standpunkt – verifizierbar oder zumindest falsifizierbar<sup>33</sup> zu machen, muß selbstverständlich auch dargelegt werden, warum die Frage nach einer eigenständigen Region Indischer Ozean als relevant erachtet wird und wie beziehungsweise womit sie beantwortet werden soll. Die Relevanz des Themas aus Sicht des Autors wurde oben bereits sowohl aus empirisch-analytischer als auch aus normativer Sicht erläutert. Auf die normative Perspektive wird die Untersuchung im folgenden theoretischen Teil noch einmal zurückkommen, um das – durchaus teleologische – (Fern-) Ziel des Regionalisierungsprozesses nicht nur im Indischen Ozean herauszuarbeiten. In diesem Teil soll auch der zur Anwendung kommende theoretische Ansatz entwickelt werden.

Eine wie auch immer geartete Teleologie bringt fast automatisch die Notwendigkeit mit sich, den Weg – oder besser: die möglichen Wege – von einem als mangelbehaftet eingeschätzten Ist-Zustand zu einem als gleichzeitig wünschenswert und realisierbar erachteten Soll-Zustand zu weisen. Das soll auch im abschließenden Teil dieser Arbeit geleistet werden. Wie dieser Weg beschritten werden wird, hängt dabei zwangsläufig von den noch zu erzielenden Ergebnissen der Untersuchung ab.

#### I.4.2 Gliederung

Es ist wohl nur selten der Fall, daß für die Gliederung einer wissenschaftlichen Untersuchung eine ideale Lösung gefunden werden kann. Dies ist in besonderem Maße der Fall bei einer Arbeit, die sowohl qualitative historische Quellen als auch quantitative Umfragedaten zu einer gemeinsamen Aussage verdichten möchte. Bei dieser Arbeit lag die Hauptschwierigkeit bei der Sichtung und Darstellung der historischen Daten, die sich aufgrund ihrer Komplexität der zunächst als ideal empfundenen Gliederung in die Kapitel 'soziale Region', 'politische Region' und 'wirtschaftliche Region' entzogen. Dies wird im historischen Teil noch näher erläutert. Letztendlich wurde aus forschungstaktischen Gründen ein Vorgehen analog zu dem erwähnten Artikel von Barry Buzan<sup>34</sup> gewählt, was folgende Gliederung ergibt:

- Ein erster theoretischer Teil, der die gewählten (meta-) theoretischen Ansätze und Methoden vorstellt und kommentiert. Hier wird ein idealtypischer *Soll-Zustand* entworfen, der aus normativer Sicht des Verfassers durch Regionalisierungsprozesse erreicht werden soll. In diesem Teil werden

---

<sup>32</sup> Die Beschränkung der Studie auf die drei Elitengruppen wird weiter unten noch begründet und verteidigt werden.

<sup>33</sup> Nach Karl Popper ist in den Geisteswissenschaften lediglich eine Falsifizierung vorgetragener Argumente möglich, nicht aber deren Verifizierung. Siehe dazu Popper, Karl: *Logik der Forschung*. Tübingen 1966 (2. erw. Auflage).

<sup>34</sup> Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 1998 (Neuaufgabe 2000), S. 68-87.

auch die wichtigsten Begriffe wie Region, Regionalisierung, System und Sicherheitsgemeinschaft definiert.

- Der folgende Abschnitt zeichnet den derzeitigen *Ist-Zustand* im Indischen Ozean nach in Bezug auf die dort wahrnehmbaren regionalen und subregionalen<sup>35</sup> Regionalisierungsprozesse. Im Vergleich mit dem asiatisch-pazifischen Raum werden die Defizite des Regionalisierungsprozesses im Indik aufgezeigt und weiterführende Fragen entwickelt, mit deren Hilfe diese Defizite näher untersucht werden können.
- Der Leitfrage "welche Art von Region in welcher Art von Welt" wird im nächsten Abschnitt behandelt. Dieser untergliedert sich – wie bereits erwähnt – in die Kapitel *shared characteristics/gemeinsame Merkmale* (geophysikalisch und historisch), *patterned interactions/geordnete Interaktionen* (politisch und wirtschaftlich) sowie *common perception/gemeinsame Perzeption* (kognitive Dimension). Die Ergebnisse dieses Teils liefern das Fundament für Rückschlüsse auf mögliche Wege in Richtung des im theoretischen Teil beschriebenen Soll-Zustands.
- Im abschließenden, wiederum theoretischen Abschnitt, sollen diese Wege auf der Basis der erzielten Ergebnisse entwickelt werden. Im Mittelpunkt dieses Abschnitts steht somit die Frage, in welche Richtung die Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean gesteuert werden müssen, um Erfolg zu haben.

---

<sup>35</sup> Die Begriffe "Region" und "regional" beziehen sich in dieser Arbeit auf den Indischen Ozean, die Begriffe "Subregion" und "subregional" auf seine geographischen Bestandteile (territorial: südliches Afrika, Horn von Afrika, Golfregion, Südasien, Südostasien, Australien; aquatorial: Arabische See, Golf von Bengalen, Hochsee).

## II. Theoretische Grundlagen

Zu Beginn dieser Dissertation, die dem Politikfeld *Internationale Beziehungen* zugeordnet ist, sollen zunächst die erkenntnisleitenden theoretischen Ansätze vorgestellt und die gebrauchten Schlüsselbegriffe definiert werden. Die nun folgenden Kapitel beschäftigen sich daher neben allgemeinen metatheoretischen Überlegungen, welche die Weltsicht des Verfassers prägen und ihm sozusagen auch die 'Scheuklappen' liefern, mit der für die Suche nach einem "System Indischer Ozean" am geeignetsten erachteten Version der Systemtheorie sowie der Festlegung derjenigen Instrumente/unabhängigen Variablen, mit deren Hilfe der jeweilige Systemfunktionen und Systemstruktur gemessen werden sollen. Nach Terence Hopkins<sup>36</sup> sollte jede adäquate methodologische Diskussion mit den folgenden Leitfragen beginnen:

- Warum sollen diese Probleme diskutiert werden (inwieweit sind sie relevant)?
- Warum sehen wir uns überhaupt mit diesen Problemen konfrontiert (wie sind sie entstanden)?
- Was ist unsere intellektuelle Perspektive, die uns dazu veranlaßt, diese Probleme gerade jetzt zu untersuchen?

Solche Darlegungen sollten eigentlich solange als selbstverständlich gelten, bis sich eine *Grand Unified Theory*<sup>37</sup> beziehungsweise eine "große Weltformel"<sup>38</sup> der Internationalen Beziehungen entwickelt hat, die solche Standortbestimmungen überflüssig macht. Der Frage, ob dies segensreich und/oder in naher Zukunft zu erwarten ist, muß hier jedoch glücklicherweise nicht nachgegangen werden. Angepaßt an unsere Fragestellung und etwas vervollständigt heißt das, wir müssen uns also überlegen, "was warum womit wie und zu welchem Zweck" erklärt werden soll. Das "was" bezieht sich selbstverständlich auf eine genaue Darlegung der Fragestellung, wie es in der Einleitung bereits geschehen ist. Dennoch soll dies an dieser Stelle der Verständlichkeit halber wiederholt und verdichtet werden. Das "warum" hängt von der Weltsicht beziehungsweise der erkenntnisleitenden Theorie des Verfassers ab. So wird beispielsweise die Rolle von internationalen Regimen von Neorealisten ganz anders beurteilt –

---

<sup>36</sup> Hopkins, Terence A.: "World-Systems Analysis: Methodological Issues", in: Hopkins, Terence A./Wallerstein, Immanuel et al.: *World-Systems Analysis. Theory and Methodology (Explorations in the World-Economy Volume 1)*. Beverly Hills/London/New Delhi 1982, S. 145-158 (145).

<sup>37</sup> Dies ist eigentlich ein Begriff aus der theoretischen Physik, wird aber in der Politikwissenschaft auch gerne benutzt.

<sup>38</sup> Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Wiesbaden 2000 (8. neubearbeitete Auflage), S. 74.

nämlich wesentlich skeptischer – als von Neoliberalen.<sup>39</sup> "Womit" bezeichnet die Wahl des theoretischen Ansatzes, und "wie" beschreibt die Methodik des Vorgehens. Mit dem "Zweck" schließlich ist der *output* der Arbeit gemeint: was soll mit den Resultaten geschehen? Zudem müssen eine Reihe von Begriffen und hilfsweise benutzten theoretischen Ansätzen wie Integrationstheorie, die Rolle von Regimen und die Entwicklungschancen von Sicherheitsgemeinschaften definiert und gegebenenfalls adaptiert werden.

### **II.1 Erkenntnisinteresse: Was soll erklärt werden?**

In der einschlägigen Literatur<sup>40</sup> zum Indischen Ozean wird oftmals behauptet, daß dieser Raum eine Einheit bilden würde. Zur Untermauerung dieser Behauptung werden wahlweise gemeinsame geologische und geophysikalische Merkmale (wie das Monsunsystem), gemeinsame historische Erfahrungen oder ähnliche sozio-kulturelle Entwicklungen herangezogen. In der vorliegenden Dissertation soll untersucht werden, ob diese Behauptung – die regelmäßig angefochten wird – verifiziert oder falsifiziert werden kann.<sup>41</sup> Konkret geht es um die Frage, welche Art von Region der Indische Ozean darstellt und wie beziehungsweise ob sie auch wahrgenommen wird.

Nun kann man diese Frage je nach Provenienz des Fragestellers ganz verschieden fassen und nach einer geographischen, wirtschaftlichen, politischen, historischen, religiösen oder sozio-kulturellen Einheit beziehungsweise Region suchen. In dieser politikwissenschaftlichen Arbeit wird die Frage systemtheoretisch formuliert, mit einem neorealistischen Hintergrund<sup>42</sup>. Diese Herangehensweise bietet nach Meinung des Verfassers einige Vorteile, auf die wir gleich noch zu sprechen kommen werden. Es gibt grundsätzlich zwei denkbare Ergebnisse dieser Grundfrage, mit denen wir uns jetzt bereits beschäftigen müssen, um erkenntnistheoretisch gewappnet zu sein:

---

<sup>39</sup> Zu den Unterschieden dieser beiden Positionen siehe zum Beispiel Hasenclever, Andreas/Mayer, Peter/Rittberger, Volker: *Theories of International Regimes*. Cambridge 1997.

<sup>40</sup> So zum Beispiel Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985; Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996; McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi, Oxford, New York 1993.

<sup>41</sup> Eine kritische Einführung in den Wahrheitsbegriff beziehungsweise in die Frage, ob eine Verifizierung im Rahmen von Geistes- und Sozialwissenschaften überhaupt möglich sei oder ob nach Popper lediglich eine Falsifizierung in Frage käme, gibt Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Wiesbaden 2000 (8. neubearbeitete Auflage), S. 71-86. Beyme wendet sich übrigens gegen diesen "Theorienkiller" namens "Falsifikationismus".

<sup>42</sup> Dieser wird gleich noch näher erläutert werden.

1. Es läßt sich empirisch nachweisen, daß der Indische Ozean zu mindestens einem Zeitpunkt in seiner Geschichte und für längere Zeit eine Region/ein System<sup>43</sup> darstellt(e). In diesem Fall müssen wir untersuchen, um was für eine Region/ein System es sich hierbei handelt(e).
2. Es läßt sich empirisch nachweisen, daß der Indische Ozean zu keinem Zeitpunkt in seiner Geschichte eine Region/ein System darstellte. Für diesen Fall ist zu erwarten, daß sich andere Strukturen herauskristallisieren – entweder in Form eines größeren Systems, dessen Teil der Indik bildet oder mehrerer Subregionen/kleinerer Systeme im Indischen Ozean, die wenig miteinander gemein haben.<sup>44</sup> Auch in diesem Fall müssen wir untersuchen, um welche(s) System(e) es sich hierbei handelt.

Das dritte, zumindest theoretisch denkbare Ergebnis, daß der Indische Ozean kein System bildet und sich auch im Indischen Ozean kein andersgeartetes System erkennen läßt, kann von vornherein ausgeschlossen werden: Die Einbeziehung dieses Falles würde einen Kenntnisstand "Null" bezüglich der Geschichte des Indischen Ozeans voraussetzen, der kaum glaubwürdig wäre. Dies impliziert, daß das Vorhandensein von systemischen Strukturen erwartet wird.

## ***II.2 Metatheoretischer Hintergrund: Warum soll es erklärt werden?***

Als nächstes drängt sich natürlich die Frage auf, warum die Existenz eines 'Systems Indischer Ozean' verifiziert oder falsifiziert werden soll. Die Antwort dazu lautet: Die bisher regelmäßig fehlschlagenden Integrationsbemühungen im Indischen Ozean deuten darauf hin, daß der gewählte geographische Rahmen nicht paßt. Zum Verständnis dieser Antwort ist es unerlässlich, den metatheoretischen Hintergrund der Fragestellung zu erläutern. Dieser bestimmt sowohl die Auswahl der Fragestellung als auch die intellektuelle Perspektive, aus der heraus sie Relevanz gewinnt.

---

<sup>43</sup> Auf die gleichzeitige Anwendung dieser beiden Begriffe wird weiter unten eingegangen werden.

<sup>44</sup> Letzteres ist die These von Barry Buzan, zitiert von Bowman und Clark in dem Review "The Indian Ocean in Global Politics", in *Survival* 24 (January-February 1982), S. 44.

## II.2.1 Konstruktivismus als Grundlage

Grundsätzlich ist der Hintergrund dieser Arbeit ein konstruktivistischer: Alle menschliche Erkenntnis beruht nicht auf der Kenntnis einer externen (objektiven) Realität, sie stellt stattdessen immer eine Konstruktion des Beobachters dar. Nach dem radikalen Konstruktivismus gibt es keinen direkten Zugang zur Welt, unsere Wahrnehmung der Welt ist vielmehr das Resultat unserer subjektiven Erkenntnisprozesse.<sup>45</sup> Es gibt daher keine objektive Wahrheit, was das Interagieren von Menschen, also von menschlichem Handeln, Tun und Lassen, betrifft. Die menschliche Realität ist vielmehr ein Netzwerk von Konstruktionen des Geists, der aus einer komplexen Umwelt "Dinge" herausgreift, interpretiert, bewertet und sie zu einer Struktur zusammensetzt. Dieser kognitive Prozeß, mit dem der Mensch diese Auswahl bewerkstelligt, wird im Zuge seiner Sozialisation in seiner Familie und in seiner Umwelt eingeübt. Er unterscheidet sich somit graduell von Individuum zu Individuum und beträchtlich von Kultur zu Kultur. Individuelle Auswahl- und Interpretationsprozesse, die von anderen Individuen nachvollzogen beziehungsweise geteilt werden können, werden zur gesellschaftlichen "Realität", die solange Bestand hat, als sie nicht mit einer veränderlichen Superstruktur kollidiert. Unter dieser Superstruktur kann man sowohl von Menschen unabhängige geophysikalische Rahmenbedingungen verstehen – eine Eiswüste stellt ganz andere Herausforderungen an den Menschen als zum Beispiel ein fruchtbares Flußdelta – als auch im marxistischen Sinn von "Überbau" gesellschaftliche Strukturen wie Klassengesellschaft oder Bourgeoisie, die sich in konstruktivistischer Sicht als Frucht des gesellschaftlichen Konsens' über die Konstruktion der menschlichen Realität herausgebildet haben.

Wenn nun menschliche Kategorien wie 'Region' oder 'System' konstruiert sind<sup>46</sup>, dann heißt das auch logischerweise, daß eine Realität, die als hinderlich betrachtet wird, möglicherweise umgeformt werden kann. Das soll nicht heißen, daß ein solcher Steuerungsprozeß durch menschliche Einwirkungen auch immer zielgerichtet möglich ist. Das heißt aber auf jeden Fall, daß man etwas, das man verändern möchte, zuerst analysieren muß. Dieses 'etwas' ist hier der Indische Ozean als Einheit beziehungsweise als Region/System. Die Veränderung, die vor allem von Mitgliedern der epistemischen Gemeinschaft im Indischen Ozean ange-

---

<sup>45</sup> Siehe dazu zum Beispiel Foerster, Heinz von: *Wissen und Gewissen*. Frankfurt am Main 1993.

<sup>46</sup> Genauso wie auf tieferen Ebenen 'Nation' und 'Gesellschaft' sowie auf der höheren Ebene 'Weltsystem'. Zum konstruierten Nationalismus siehe vor allem Anderson, Benedict: *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London 1996 (überarbeitete Neuauflage).

strebt wird, bezieht sich auf einen politischen Prozeß der Integration auf einer zunächst wirtschaftlichen Basis. So haben Vertreter einer Reihe von Anrainerstaaten des Indischen Ozeans im Jahre 1997 auf Mauritius unter großen Hoffnungen die *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) gegründet. Mit IOR-ARC verband man die Hoffnung, analog zur asiatisch-pazifischen *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) im Konzert der erfolgreichen Globalisierer mitmischen zu können. Bereits ein Jahr später geriet der Prozeß jedoch ins Stocken, und heute, fünf Jahre später, wird IOR-ARC gemeinhin als gescheitert betrachtet.<sup>47</sup> Dieses Schicksal teilt IOR-ARC mit Initiativen wie *Indian Ocean as a Zone of Peace* (IOZOP) oder dem *Indian Ocean Maritime Affairs Council* (IOMAC). Alles in allem vermag man in all dem, dem maritimen Umfeld angemessen, durchaus eine "Sandbank gescheiterter Hoffnungen"<sup>48</sup> erkennen.

Mit anderen Worten, die spezielle Konstruktion einer neuen Realität im Indischen Ozean funktioniert nicht, sie ist möglicherweise von vornherein mit konzeptionellen, wenn nicht gar kognitiven, Mängeln behaftet. Aus irgendeinem Grund kollidiert sie mit der Superstruktur, sei es mit den geographischen Rahmenbedingungen oder – wahrscheinlicher – mit den Interessen der Akteure, um hier einmal Begriffe aus *Rational Choice* oder auch dem *Neorealismus*<sup>49</sup> einzuführen. Eine systemtheoretische Analyse vermag eine Antwort darauf zu geben, warum dies so ist – zumindest ist das die Hoffnung, die mit der vorliegenden Arbeit verbunden wird.

Was bisher noch nicht erläutert wurde, ist wie und unter welchen Voraussetzungen eine (Neu-) Konstruktion der Realität auf globaler Ebene überhaupt stattfinden kann. Der Konstruktivismus mag hierfür zwar einige theoretische Antworten geben, in der zu beobachtenden Realität sind diese jedoch nicht allzu nützlich: Die Erfahrung zeigt, daß gerade im Bereich der Internationalen Beziehungen Begriffe wie *Macht* und *Interesse* immer noch vorherrschen. Es erscheint daher ratsam, sich dieser Realität zu beugen und mit Hilfe des kooperativen Realismus nach Keohane unter Beimischung des schwachen Kognitivismus herauszufinden, wie

---

<sup>47</sup> Auf IOR-ARC werden wir noch mehrmals ausführlich zu sprechen kommen.

<sup>48</sup> "Eine Sandbank gescheiterter Hoffnung?" war die Überschrift eines skeptischen Artikels zur KSZE von Schwarz, Hans-Peter, veröffentlicht in der FAZ, 15.08.1979.

<sup>49</sup> Letzterer hat, wie der Name suggeriert, eine für realistisch gehaltene spezifische, auf Macht und Interesse der Nationalstaaten als Einheitsakteuren basierende Konstruktion der Realität zum Inhalt. *Rational Choice*, das von Neorealisten gerne als Instrument zur Analyse von Interessen benutzt wird, begreift den Menschen analog zu Anthony Downs als *Homo Oeconomicus*, dessen Interesse der Maximierung seines Gewinns liegt. Auf die Ebene der Internationalen Beziehungen übertragen wurde *Rational Choice* zum Beispiel durch Bueno de Mesquita, Bruce: *Principles of International Politics*. 2nd edition. Washington 2003.

eine solche (Neu-) Konstruktion der Realität – hier: im Indischen Ozean – vonstatten gehen könnte.

## II.2.2 Kooperativer Neorealismus und 'schwacher Kognitivismus'

Das theoretische Fundament, das diesen Ausführungen zugrunde liegt, ist eine moderne Variante des *Realismus* nach Hans J. Morgenthau.<sup>50</sup> In den neorealistischen Ansätzen ist 'Macht' zwar nach wie vor eine zentrale Kategorie, aber das außenpolitische Handeln von Staaten wird nicht einfach darauf reduziert. Statt dessen gehen nach Manfred G. Schmidt<sup>51</sup> Neorealisten davon aus, daß Staaten

*"im internationalen System in einem strukturierten Gefüge agieren, das durch hochgradige Interdependenz charakterisiert ist. Überdies [sei] für den Neorealismus das internationale System nicht anarchisch strukturiert, sondern ein System, das nach bestimmten Prinzipien und durch formalisierte oder informelle Steuerungsstrukturen reguliert wird, so z. B. durch inter- und supranationale Organisationen und durch Internationale Regime."<sup>52</sup>*

Dennoch besteht bei vielen neorealistischen Theorieansätzen nach wie vor eine erhebliche Portion Pessimismus, wenn es um Konfliktlösungen durch Kooperation geht. Vielfach wird dies nach wie vor als idealistische Position verstanden. Ein gutes Beispiel für die zögerliche Haltung vieler Neorealisten ist der sogenannte 'strukturelle Realismus'<sup>53</sup> Die Grundannahmen des strukturellen Realismus lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Staaten sind rationale (einheitliche) Akteure
- Staaten beschäftigen sich in erster Linie mit der Mehrung ihrer Sicherheit
- Staaten sind Teil eines internationalen Systems, das von Anarchie gekennzeichnet ist

Von strukturellen Realisten wird daher eine internationale Kooperation zwischen Staaten zwar nicht als unmöglich erachtet, aber zumindest als wenig sinnvoll, da sie nicht dazu geeignet ist, die Sicherheitslage der jeweiligen Staaten zu verbessern. Nach Meinung des Verfassers ist die Position des strukturellen Realismus mittlerweile etwas unausgewogen, weil sie zu

---

<sup>50</sup> Dargelegt in seinem diesen theoretischen Ansatz begründenden Buch *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*. New York 1973 (5<sup>th</sup> ed.).

<sup>51</sup> Schmidt, Manfred G.: *Wörterbuch zur Politik*. Stuttgart 1995, S. 648.

<sup>52</sup> Zum Regimebegriff siehe Kohler-Koch, Beate (Hrsg.): *Regime in den internationalen Beziehungen*. Baden-Baden 1989.

<sup>53</sup> Siehe zum Beispiel Waltz, Kenneth: *Theory of International Politics*. New York 1979; Buzan, Barry/Jones, Charles/Little, Richard: *The Logic of Anarchy: Neorealism to Structural Realism*. New York 1993.

sehr auf den Konkurrenzgedanken abstellt. Die Sichtweise des *kooperativen Realismus*<sup>54</sup> erscheint den beobachtbaren Vorgängen auf der internationalen Ebene eher angemessen. Dieser Ansatz hat gegenüber dem strukturellen Realismus die Vorteile, daß er a) das unvertretbare Übergewicht des Konkurrenzgedankens eliminiert und b) die Möglichkeit der Mehrung der Sicherheit von Staaten durch Kooperation in den Blickpunkt rückt. Durch Kooperation soll somit bei dem Ansatz des kooperativen Realismus der klassische Ausgang des *Prisoner's Dilemma* aus dem Rational-Choice-Ansatz durchbrochen werden, der darin besteht, daß bei durch die Logik gebotenen beiderseitigem nicht-kooperativen Verhalten der sicherheitspolitische Gewinn niedriger ausfällt als bei kooperativem Verhalten.<sup>55</sup> Der Ansatz des kooperativen Realismus nach Keohane ist daher für die Fragestellung dieser Dissertation wesentlich geeigneter als der "klassische" strukturelle Realismus: Er ermöglicht einen ungeschönten, 'realistischen' Blick auf die nationalen Interessen der Staaten, ohne jedoch die Möglichkeit der Kooperation von vornherein weitgehend auszuschließen.

Mit dem Thema der Kooperation zwischen Staaten auf der internationalen Ebene hat sich Keohane in seinem neueren Werk *After Hegemony* etwas genauer beschäftigt.<sup>56</sup> Diese neue *kontraktualistische Theorie* stellt das bereits erwähnte Instrument 'internationales Regime' als eine Möglichkeit internationaler Kooperation in den Mittelpunkt, mit den neorealistischen Prämissen, daß a) internationale Ordnung einem anarchischen System grundsätzlich vorzuziehen ist, daß b) die Steuerungsmöglichkeiten einzelner Staaten oder Bündnissen in einer Zeit der Globalisierung beziehungsweise globaler Verflechtung nicht mehr ausreichen, und c) daß die Summe unkoordinierter Aktionen, die aus dem System der Selbsthilfe resultieren, ein unbefriedigendes Resultat für alle ergibt.<sup>57</sup> Um eine längere Erörterung des Regimebegriffs zu vermeiden, der im Rahmen dieser Überlegungen nicht unbedingt notwendig ist, soll hier stattdessen Andreas Hasenclever et al. zitiert werden, die zur Regimetheorie folgendes zu sagen haben:

*"The most general proposition of this theory is that regimes facilitate international cooperation (which would otherwise be difficult or impossible to achieve). They do so not (or not necessarily) by changing actors' interests or values but by altering their "incentives" for action, thus changing "the calculations of advantage that governments make". In game-theoretic terms, regimes do not operate by altering the pay-off structure (although sometimes they may have such an effect as well), but by making a different strategy more rational for the actors. More specifically, states may still find them locked in a Prisoner's*

---

<sup>54</sup> Siehe Keohane, Robert/ Nye, Joseph: *Power and Interdependence*. Boston und London 1989.

<sup>55</sup> Zum Gefangenendilemma (*Prisoner's Dilemma*) siehe Axelrod, Robert M.: *The Evolution of Cooperation*. New York: Basic Books 1984.

<sup>56</sup> Zu Keohanes *contractualism* siehe Keohane, Robert: *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton 1984.

*Dilemma, but, owing to the regime, mutual cooperation has become feasible even for egoistic utility-maximizers.*<sup>58</sup>

Die Berücksichtigung der Interessen der (potentiell) betroffenen Staaten ist insofern von großer Bedeutung, als das Konstatieren eines Regimebedarfs bekanntlich noch lange nicht eine tatsächliche Regimeentstehung nach sich zieht. Für den Indischen Ozean haben beispielsweise die erwähnten innovativen Vorschläge eines *Panchayati Raj*<sup>59</sup> für den Indischen Ozean beziehungsweise eines kollektiven Sicherheitssystems in diesem Ozean bisher noch keinen (offiziellen) Widerhall in der Politik gefunden. Die Feststellung des Bedarfs ist eben lediglich eine notwendige strukturelle Voraussetzung für die Regimeentwicklung, aber noch keine hinreichende Bedingung. Als hinreichende Bedingungen kommen nach Harald Müller folgende Faktoren in Betracht:

- *"Die Ausbildung oder Änderung von Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der Akteure, so daß eine die Kooperation begünstigende Struktur entsteht.*
- *Die Einsicht der Akteure in die Existenz dieser Struktur.*
- *Der Aushandlungs-Prozeß, der diese Einsicht in die Regimekonstruktion umsetzt.*<sup>60</sup>

Hinsichtlich des Regimetypus kann man dabei idealtypisch zwischen zwei Arten von Regimen unterscheiden: hegemonialen Regimen und nichthegemonialen Regimen. Hegemoniale Regime entstehen vor allem *"aufgrund der kognitiven Einsicht oder der Interessen einiger weniger Regimeteilnehmer"*,<sup>61</sup> die entweder durch ihr Beispiel oder durch ein Bündel positiver und negativer Anreize – besser bekannt als 'Zuckerbrot und Peitsche' – andere Staaten dazu animieren, ebenfalls beizutreten. Nichthegemoniale Regime *"kommen dagegen überwiegend durch Aushandlungsprozesse zustande, bei denen der Interessenausgleich von großer Bedeutung ist"*.<sup>62</sup> Das klassische Beispiel hierfür ist die Konferenz von Helsinki, die 1975 in der Gründung der KSZE resultierte. Das Hauptinteresse der Sowjetunion als Vormacht des Ostblocks bestand in verbesserten Handelsbeziehungen im Allgemeinen und in einem verbesserten Zugang zu westlicher Technologie im Besonderen. Das Interesse der USA als Vormacht des Westens bestand dagegen in einer Verbesserung der Menschenrechtslage im Ostblock. Diese asymmetrischen Interessen wurden durch lang andauernde, komplexe Aushandlungs-

---

<sup>57</sup> Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation. Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, S. 31.

<sup>58</sup> Hasenclever, Andreas/Mayer, Peter/Rittberger, Volker: *Theories of International Regimes*. Cambridge 1997, S. 32f.

<sup>59</sup> "Rat der Fünf": Kommunale indische Selbstverwaltung, das für eine Entscheidungsfindung auf gleichberechtigter Basis steht.

<sup>60</sup> Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, S. 34.

<sup>61</sup> Müller, Harald: a. a. O., S. 36.

<sup>62</sup> Müller, Harald: a. a. O., S. 36.

prozesse und der schließlichen Herausbildung der 'drei Körbe' erfolgreich miteinander verknüpft ("positive linkage"). Müller weist auf die unverzichtbare Voraussetzung für solche Regime hin:

*"Ohne eine gewisse Bereitschaft der Teilnehmerstaaten zu Anpassungsleistungen dürfte daher die Regimebildung aussichtslos sein. Hier ist die Existenz ähnlicher kooperativer Institutionen im Umfeld des neu zu schaffenden Regimes hilfreich: Einerseits, weil kooperatives Verhalten bereits üblich geworden ist, andererseits weil sie als Vorbild für das neue Regime dienen können. Ist daher im Politikfeld schon ein dichtes Kooperationsgeflecht vorhanden, so fällt die Formation neuer Regime leichter."<sup>63</sup>*

Im Indischen Ozean sind lediglich in einigen Subregionen – vor allem in der Subregion Südostasien – kooperative Institutionen vorhanden, die als Vorbild und als günstiges Umfeld für Regime dienen können.<sup>64</sup> Auf der regionalen Ebene des Indischen Ozeans in seiner Gesamtheit ist ein solches Kooperationsgeflecht jedoch nicht existent. Vielmehr wurden Versuche, auf regionaler Ebene Regime zu schaffen, entweder mit Nicht-Beitritt bestraft (Australien und Indien im Falle von IOMAC<sup>65</sup>) oder durch Blockierung der Zulassung neuer Mitglieder zum Stillstand gebracht (Indiens Veto gegen Pakistans Beitritt zu IOR-ARC). Daraus kann der Schluß gezogen werden, daß eine erfolgreiche Regimebildung im Indischen Ozean am ehesten in Form eines hegemonialen Regimes wahrscheinlich ist, und zwar nach der Änderung der Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der wichtigsten Anrainerstaaten, als da sind Australien, Indien, Südafrika und die ASEAN-Staaten.

Nun ist es nicht das vordringliche Ziel dieser Dissertation, das Problem der bisher fehlgeschlagenen Regimebildungsversuchen im Indischen Ozean durch regimetheoretische Untersuchungen zu analysieren. Vielmehr setzt diese Arbeit bereits einen Schritt vorher an und fragt, ob das Scheitern dieser Versuche nicht dadurch erklärbar ist, daß der Indische Ozean von den maßgeblichen Akteuren nicht als sinnvoller Rahmen wahrgenommen wird. Hier treffen wir wieder auf die von Müller geforderte kognitive Einsicht oder das Interessen einiger weniger Anrainerstaaten, nur daß es dieses Mal nicht auf einen Regimebedarf abzielt, sondern auf die Existenz eines sinnvollen Rahmens für ein solches in Gestalt einer Region Indischer Ozean. Damit betreten wir das Gebiet des sogenannten schwachen Kognitivismus, der sich wie folgt charakterisieren läßt:

---

<sup>63</sup> Ebenda.

<sup>64</sup> Siehe dazu ausführlich unten im Abschnitt *Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean*.

<sup>65</sup> Zum *Indian Ocean Maritime Affairs Committee* (IOMAC) siehe unten im Abschnitt *Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean*.

"Hence, knowledge-based theories of regimes have focused on the origins of interests as perceived by states and, in this connection, have accentuated the role of causal as well as normative ideas. Part of their contribution may thus be seen as complementary to the rationalist neoliberal mainstream in regime analysis, attempting to fill a gap in interest-based theorizing by adding a theory of preference formation. This strand of knowledge-based theorizing will be referred to here as 'weak cognitivism'."<sup>66</sup>

Der 'schwache Kognitivismus' als Beimischung des Neoliberalismus oder auch des Neorealismus versucht also zu erklären, wie die Präferenzordnung eines oder mehrerer Akteure geändert werden kann beziehungsweise, wie Interessen entstehen und geändert werden können. Für unsere Zwecke heißt das:

- mit Hilfe des kooperativen Neorealismus können wir die Interessen der beteiligten Akteure untersuchen, und
- mit Hilfe des schwachen Kognitivismus können wir erklären, wie und unter welchen Umständen sie geändert werden können.

Mit anderen Worten: mit diesen beiden theoretischen Ansätzen ist es nunmehr möglich, sich mit dem Problem der (Neu-) Konstruktion der Realität im Indischen Ozean beschäftigen.

### ***II.3 Wahl des Ansatzes: Womit soll erklärt werden?***

In gewisser Hinsicht sehen wir uns hier mit einem Problem der Wahl konfrontiert, denn es gibt eine ganze Reihe regionalisierungs- und systemtheoretischer Ansätze, die auf den Indischen Ozean anwendbar wären – allerdings in der Regel hauptsächlich auf den Indischen Ozean in der Gegenwart, nicht unbedingt auf den Indischen Ozean als historisches Phänomen: Die integrations- und regionalisierungstheoretischen Ansätze sind eindeutig gegenwartsbezogen beziehungsweise zukunftsorientiert und insofern ahistorisch. Sie beantworten daher nur einen Teil der gestellten Frage. Um die historische Dimension zu erfassen, müssen wir andere Ansätze heranziehen: die politische Geographie und die Systemtheorie.

#### **II.3.1 'Konventionelle' Regionen und 'konstruierte' Regionen**

Die politische Geographie hilft uns schon wesentlich weiter, denn der Regionenbegriff in seiner politischen, wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Dimension ist auch historisch operatio-

---

<sup>66</sup> Hasenclever, Andreas/Mayer, Peter/Rittberger, Volker: *Theories of International Regimes*. Cambridge 1997,

nalisierbar. Problematisch erscheint hier jedoch genau das, was die traditionelle Geographie ausmacht: die 'Territorialität'<sup>67</sup>. Allein schon der Begriff 'Region' in seiner konventionellen Definition ist im deutschen Sprachgebrauch mehrdeutig: damit kann sowohl ein subnationales, begrenztes Territorium wie die Kurpfalz beschrieben werden oder ein transnationaler Raum wie das deutsch-französisch-luxemburgische Grenzgebiet *Saar-Lor-Lux* oder aber eine Entität wie die Europäische Gemeinschaft. Natürlich kann man sich hier noch behelfen mit Begriffen wie Mikroregionalismus auf der untersten und Makroregionalismus auf der obersten Ebene, um Prozesse regionaler Integration gleich richtig zu verorten. Bei Entitäten wie beispielsweise der APEC, die den größten Teil des asiatisch-pazifischen Raums ausmacht, wird dies aufgrund der flächenmäßigen Größe des zu untersuchenden Gebiets schon problematisch, und wenn man gar den gesamten asiatisch-pazifischen Raum als Region begreifen will, gerät der Definitionsversuch ins Absurde: schließlich sprächen wir dann von einer kompletten Hemisphäre! Die Frage der Territorialität beziehungsweise des territorialen Zusammenhangs stellt sich auch im Zusammenhang mit dem Indischen Ozean. Es muß daher bezweifelt werden, ob solch ein 'Großraum' überhaupt noch sinnvoll als Region bezeichnet werden kann. Wesentlich sinnvoller erscheint, sich von vornherein vom Kriterium des territorialen Zusammenhangs zu lösen und stattdessen nach funktionalen Zusammenhängen zu suchen.

Ein zweiter Grund, der gegen den Gebrauch des konventionellen geographischen Regionensbegriffs spricht, ist die Art und Weise, mit welcher die heute zum allgemeinen Sprachgebrauch gehörenden Regionen konstruiert worden sind. Die Region Südostasien beispielsweise hat ihre Existenz als moderne geographische Einheit dem Zweiten Weltkrieg zu verdanken, denn aufgrund der Erfordernisse der alliierten Kriegführung wurde damals ein *Southeast Asian Area Command* eingerichtet. Vorher war dieser Raum entweder als *Hinterindien* oder, was den Malaiischen Archipel betrifft, niederländisch als *Insulinde* bekannt. Auf diesen westlich-kolonialen Ballast verweist auch Sugata Bose:

*"Regional entities known today as the Middle East, South Asia, and Southeast Asia underpinning the rubric of area studies in the Western academy are relatively recent constructions that arbitrarily project certain colonial legacies of colonial power onto the domain of knowledge in the post-colonial era."*<sup>68</sup>

---

S. 5.

<sup>67</sup> Im Zusammenhang mit dem Indischen Ozean als maritimer Entität wäre wohl eher der weniger bekannte Begriff der 'Aquatorialität' angebracht.

<sup>68</sup> Bose, Sugata: *Space and Time on the Indian Ocean Rim: Theory and History*, in: Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, C. A. (Hrsg.): *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York 2002, S. 365-388 (368). Dagegen läßt sich allerdings einwenden, daß koloniale Erwägungen in der Regel eher zweitrangig

Neben diesen kolonialen Hinterlassenschaften existieren noch weitere Schwierigkeiten der definitorischen Art: Wenn man zum Beispiel die Region Südasiens auf die gemeinsamen Erfahrungen britischer Kolonialzeit zurückführt, müßte man eigentlich auch Myanmar (Birma) und eventuell noch Afghanistan hinzuzählen – was man aber nicht tut.<sup>69</sup> Definiert man diese Region aber mit einem Auge auf sicherheitspolitische Zusammenhänge, dann fehlt Tibet und die Volksrepublik China. Barry Buzan und Jasjit Singh sprechen daher lieber von einem "südlichen Asien".<sup>70</sup> Moderne amerikanische Publikationen zeigen sehr eindrucksvoll, wie auch unfreiwillig, mit wie wenig Konsistenz diese geographischen Konstruktionen der territorialen Wirklichkeit durchgehalten werden: je nach Gusto wird in ihnen Südostasien einmal Südasiens, ein andermal aber Ostasien zugeschlagen. The truth lies in the eyes of the beholder...<sup>71</sup>

Nun gibt es aber durchaus auch neue Definitionsversuche des Begriffs 'Region', mit deren Hilfe der Begriff im Kontext unserer Fragestellung operationalisierbar wäre und durch die man an die oben gemachten Ausführungen zur Konstruktion der Realität anknüpfen könnte. Gewissermaßen als Konsequenz von Benedict Andersons wegweisendem Konzept der 'imaginierten Gemeinschaften' (*imagined communities*)<sup>72</sup> sind nämlich heute immer mehr Wissenschaftler bereit, auch Regionen als mögliche 'gedachte Gemeinschaften' beziehungsweise als kognitive Konstrukte aufzufassen. Diese Gemeinschaften werden nicht mehr ausschließlich durch gemeinsame geophysikalische und/oder geologische Merkmale praktisch von der Natur vorgegeben, sondern entstehen – und verfallen – durch den Prozeß der Interaktionen und wechselseitigen Sozialisationen ihrer Mitglieder. Dieser unaufhörliche Prozeß definiert dabei historisch betrachtet die Wesensart und die räumliche Ausdehnung der Region immer wieder neu.

---

sind und gegenüber 'handfesten' militärischen Notwendigkeiten zurücktreten müssen. So konnte der Verfasser auf einer vom Asia-Pacific Center for Security Studies (APCSS) organisierten Konferenz in Honolulu im August 2003 erfahren, daß wesentliche Bestandteile des Indischen Ozeans (Südasiens und Südostasien inklusive Australiens) aus strategischen Gründen dem *Pacific Command* der US Navy zugeschlagen wurden und somit als Teil des Pazifiks gelten.

<sup>69</sup> Siehe dazu auch Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Wiesbaden 2000 (8. Auflage), S. 166, der ein Südasiens-Institut mit Recht "nur aus Gründen der Wissenschaftsorganisation" gelten lassen will.

<sup>70</sup> Siehe Buzan, Barry: "The Southeast Asian Security Complex", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 1 (June 1988), S. 1-16; Singh, Jasjit: "An Indian Perspective", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 45-57 (57).

<sup>71</sup> Neuere Strömungen innerhalb der Geographie problematisieren die Frage nach dem räumlichen Zusammenhang mittlerweile selbst. Siehe zum Beispiel Agnew, John: "The Territorial Trap. The Geographical Assumptions of International Relations Theory", *Review of International Political Economy* 1/1, 1994; Badie, Bertrand: *La fin des territoires*. Paris: Fayard 1995; O'Tuathail, Gearóid: *Critical Geopolitics*. Minneapolis 1996.

<sup>72</sup> Anderson, Benedict: *Imagined Communities*. London und New York: Verso 1983 (Neuaufgabe 1991). Anderson beschäftigt sich in seinem Werk mit der Entstehung des Nationalismus.

Aus der konstruktivistischen Position heraus kann man nun analog zu Anderson argumentieren, daß eine Region durch eine Art konzertierte Aktion hinsichtlich gemeinsamen Lernens, des gemeinsamen Anpassens an neue Umstände und durch kollektive Selbstimagination konstruiert wird. Dieser Prozeß überlagert allmählich die bisher vorhandenen, bisweilen signifikanten kulturellen, linguistischen, politischen und wirtschaftlichen Unterschiede, die zu Konflikten zwischen den beteiligten gesellschaftlichen Gruppen oder zwischen den beteiligten Staaten führten. Solche kognitive Regionen entstehen somit durch eine soziale Konstruktion von generativen und sich selbst verstärkenden Werthaltungen und Verhaltensmuster, die letztendlich in der Definition und in der Perzeption einer gemeinsamen Identität resultieren kann.<sup>73</sup> Mit dieser Definition ist der Anschluß an die obigen metatheoretischen Ausführungen vollzogen.

Mit einer solchen Redefinition des konventionellen Regionenbegriffs wird jedoch auch eine Annäherung an die Systemtheorie vollzogen. Ein System im Sinne der Systemtheorie definiert sich als *"ein Ganzes, das aufgrund der Interdependenz seiner Teile als ein Ganzes funktioniert"*.<sup>74</sup> Implizit ist dabei in der Regel die Ansicht, daß dieses Ganze mehr ist (oder sein soll) als die Summe seiner Teile.<sup>75</sup> Genau dies ist der Fall bei einer 'kognitiven Region', die schließlich auch mehr darstellen soll als eine hauptsächlich territorial definierte Entität – nämlich eine soziopolitische beziehungsweise sozioökonomische Konstruktion der Wirklichkeit. Da Territorium und räumliche Nähe jedoch nach wie vor eine gewisse, wenn auch durch moderne Transportmittel reduzierte Rolle spielen, kann 'Region' daher auf der Basis der gerade vorgetragenen Argumente als Sonderfall eines 'Systems' aufgefaßt werden: als ein auf geographischen Zusammenhängen basierendes 'regionales System', sozusagen.

Eine Region als territorial begründeten Sonderfall eines Systems zu definieren, reicht jedoch noch nicht aus. Man kann nämlich in Anlehnung an Sturm behaupten, daß in der Theorie nachweisbare Systeme erst dann für die Praxis relevant werden,

*"wenn sie einerseits als lebensweltliche Kategorie von einer Mehrheit ihrer Bewohner anerkannt werden und andererseits diese Anerkennung gesellschaftlich folgenreich wird"*<sup>76</sup>,

---

<sup>73</sup> Job, Brian L.: *Multilateralism: The Relevance of the Concept to Regional Conflict Management*. (Working Paper No. 5). Vancouver 1994, S. 15.

<sup>74</sup> Rapoport, Anatol: "Vorwort", in: Buckley, W. (Hrsg.): *Modern Systems Research for the Behavioral Scientist*. Chicago 1968, S. xvii.

<sup>75</sup> Die von Luhmann vertretene gegenteilige Ansicht, daß das Ganze weniger ist als die Summe seiner Teile blieb nach Beyme ein "folgendes Bonmot". Siehe dazu Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. 8., neubearbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden 2000, S. 131.

oder mit anderen Worten: wenn der Durchbruch von einem empirisch nachweisbaren 'System' zu einer im Bewußtsein der Beteiligten – und somit auch in der Realität – verankerten Vorstellung einer 'Region' vollzogen wird. Die Begriffe 'System' und 'Region' sollen somit im weiteren Verlauf auch dadurch geschieden werden, ob sie für die betroffenen Bevölkerungen relevant sind:

- ist ein durch die empirische Analyse nachgewiesenes System für die Mehrheit relevant, kann es als 'Region' definiert werden,
- ist ein solches System zwar empirisch nachweisbar, aber für die Mehrheit nicht relevant, dann verbleibt es auch definatorisch auf der modelltheoretischen Ebene des Systems.

Mit dieser Scheidung kann wohl auch von Beymes Vorwurf "erkenntnistheoretischer Naivität" vermieden werden, den er gegen mesotheoretisch orientierte Politikwissenschaftler erhebt, die glauben, "*ihre Begriffe auch in der sozialen Realität vorzufinden*".<sup>77</sup> Wir werden daher zunächst nach 'Systemen' suchen, um danach zu fragen, inwieweit sie Relevanz erlangt und dadurch zur 'Region' geworden sind. Die in der Einleitung analog zum marxistischen Sprachgebrauch hilfsweise benutzten Begriffe *Region an sich* (→ System) und *Region für sich* (→ Region) werden zur Illustration aber weiterhin beibehalten.

### II.3.2 Die (Welt-) Systemtheorie

Die Wurzeln der Systemtheorie lassen sich in Parsons' strukturfunktionalen Systemtheorie und in Bertalanffys theoretisch orientierten allgemeinen Systemtheorie verorten.<sup>78</sup> Parsons lieferte mit seinem bekannten *AGIL-Schema* die Grundhypothese, nach der jedes System zumindest vier Funktionen erfüllen muß: *Adaptation* (Anpassung), *Goal Attainment* (Zielerreichung), *Integration* und *Latent Pattern Maintenance* (Strukturerhaltung). Das AGIL-Schema läßt sich dabei auf grundsätzlich jedes denkbare System anwenden, von der Mikro- über die Meso- bis zur Makroebene. Bertalanffys allgemeine Systemtheorie hat die Ergebnisse der Kybernetik und Informationstheorie aufgegriffen und auf ihrer Basis eine Theorie "offener, stabiler oder sogar ultrastabiler Systeme"<sup>79</sup> entwickelt:

---

<sup>76</sup> Sturm, Roland: "Regionen/Regionalisierung", in Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Wörterbuch Staat und Politik. Neuausgabe 1995*. Bonn 1996, S. 645-647 (646). Sturm spricht jedoch – anders als der Verfasser – nicht von Systemen, sondern von Regionen.

<sup>77</sup> Beyme, Klaus von: a. a. O., S. 29.

<sup>78</sup> Simonis, Georg: a. a. O., S. 475.

<sup>79</sup> Ebenda.

*"Gegen ihrer Umwelt offene Systeme haben Regelmechanismen – negative Rückkopplungsschleifen – ausgebildet, um sich verändernden Umweltbedingungen anpassen zu können." [Zudem konnten m]it dem Konzept des positiven feed-back [...] Wachstums- und Krisenprozesse von Systemen erklärt werden."<sup>80</sup>*

Wie Georg Simonis mit Recht schreibt, erschien die Systemtheorie zumindest zu Beginn äußerst vielversprechend:

*"Sollte es möglich sein, die internationalen Beziehungen als ein System zu bestimmen, dann wären seine Bauteile und deren Funktionen empirisch wie theoretisch erfasst, würden sich somit Stabilitätsbedingungen ermitteln und stabilitätskonforme Verhaltensweisen angeben lassen."<sup>81</sup>*

Trotz einiger bedeutenden systemtheoretischen Veröffentlichungen beispielsweise von Karl W. Deutsch<sup>82</sup>, David Easton<sup>83</sup> oder Niklas Luhmann<sup>84</sup> blieben jedoch die erhofften Einsichten in das Funktionieren des internationalen Systems aus. Vielmehr wurden teilweise heftige Diskussionen über den möglichen spezifischen Erkenntnisgewinn geführt, der

*"von Analysen der verschiedenen Systemebenen (Individuum, Staat, Staatensystem) erwartet werden kann und in welcher Weise die verschiedenen Ebenen aufeinander einwirken."<sup>85</sup>*

Für den weiteren Verlauf der vorliegenden Dissertation ist diese Debatte jedoch weitgehend irrelevant und braucht daher nicht weiter ausgeführt werden, denn die hier durchzuführenden Untersuchungen drehen sich um die Frage, ob der Indische Ozean überhaupt ein eigenständiges System oder eine eigenständige Region darstellt, das beziehungsweise die eine Basis für weitergehende Regionalisierungsbemühungen bieten könnte.

Schon nach einer ersten groben Sichtung der Literatur steht zu erwarten, daß in der Vergangenheit des Indischen Ozeans hauptsächlich wirtschaftliche und sozio-kulturelle Faktoren das Vorhandensein eines Systems determinierten. Politische Faktoren spielten in der Zeit vor der Etablierung unabhängiger, souveräner Nationalstaaten nur eine geringere Rolle, eventuell in

---

<sup>80</sup> Ebenda.

<sup>81</sup> Simonis, Georg: "Systemtheorie", in: Nohlen, Dieter (Gesamthrg.)/Boekh, Andreas (Hrsg.): *Pipers Wörterbuch zur Politik Band 5: Internationale Beziehungen. Theorien – Organisationen – Konflikte*. München und Zürich 1984, S. 474-481 (474) (mit weiteren Nachweisen).

<sup>82</sup> Deutsch, Karl W.: *The Nerves of Government. Models of Political Communication and Control*. New York 1963.

<sup>83</sup> Easton, David: *A Systems Analysis of Political Life*. New York 1965.

<sup>84</sup> Luhmann, Niklas: *Politische Planung*. Opladen 1971.

<sup>85</sup> Simonis, Georg: a. a. O., S. 475..

Form des sogenannten *realm*.<sup>86</sup> Erst in der Analyse des heutigen oder zukünftigen Indischen Ozeans ist eine Verschiebung der Gewichtung der Faktoren Wirtschaft und Politik zu erwarten. Aus diesem Grund liegt die Wahl eines Ansatzes nahe, der zum einen historisch operationalisierbar ist, zum anderen auch das Zusammenspiel von Politik und Wirtschaft berücksichtigt. Nun gibt es hier bereits eine fast klassisch zu nennende Dreigliederung von Perspektiven, aus denen heraus ein Ansatz gewählt werden könnte: Realismus, Marxismus und Liberalismus. Für Realismus und Neorealismus behält das Politische grundsätzlich Priorität vor wirtschaftlichen Erwägungen; die Grundkategorien der Analyse sind 'Macht' und 'Interesse'.<sup>87</sup> Eine (neo-) realistische Internationale Politische Ökonomie ist daher eher merkantilistisch orientiert. Im Gegensatz dazu vertritt der Marxismus genauso grundsätzlich, aber genau umgekehrt, das Primat der Wirtschaft gegenüber der Politik. Der Liberalismus wiederum trennt beide Sphären voneinander und redet einer eigenständigen Disziplin namens Internationaler Wirtschaft das Wort.<sup>88</sup> Keine dieser drei Perspektiven beschäftigt sich jedoch mit dem Zusammenspiel von Politik und Wirtschaft.<sup>89</sup> Neben diesen drei orthodoxen Blickwinkeln gibt es noch zwei heterodoxe und synkretistische Interpretationen der Internationalen Politischen Ökonomie: die lateinamerikanische *Dependencia-Theorie* und Wallersteins Weltsystemtheorie. Letztere stellt eine Kombination von Braudel und Marx dar<sup>90</sup> - wobei Marx aber die Oberhand gewonnen zu haben scheint. Der Vorteil der Weltsystemtheorie liegt in der historischen Betrachtungsweise, die sich von der ahistorischen Perspektive vieler anderer systemtheoretischer Ansätze wohltuend unterscheidet. Diese Einbindung historischer Entwicklungen ist aber insofern besonders für unsere Fragestellung von hoher Relevanz, weil sich viele (erfolgreiche) regionale Integrationsprozesse auch und gerade auf die gemeinsamen historischen Wurzeln als manchmal einzig tragfähiges Fundament dafür berufen.<sup>91</sup> Wie wir noch sehen werden, berufen sich auch einige Staatengruppen im Indischen Ozean auf solche historische Wurzeln. Als theoretischer Ansatz dieser Dissertation wurde daher eine modifizierte Variante

---

<sup>86</sup> Ein "realm" ist "eine Einheit, deren Teile untereinander engere politische Beziehungen haben als mit Räumen außerhalb dieses "realm", unabhängig davon, ob es sich um Beziehungen der Kooperation oder des Konflikts handelt." Dieser Begriff ähnelt Buzans Begriff des *Security Complex*, ist aber weiter gefaßt, da er nicht auf Sicherheitsbeziehungen oder auf die moderne Welt der Nationalstaaten beschränkt ist. Siehe zu diesem Begriff Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 73.

<sup>87</sup> Siehe zum Beispiel Waltz, Kenneth: *Theory of International Politics*. New York 1979; Buzan, Barry/Jones, Charles/Little, Richard: *The Logic of Anarchy: Neorealism to Structural Realism*. New York 1993

<sup>88</sup> Siehe zum Beispiel Kegley, Charles (Hrsg.): *Controversies in International Relations: Realism and the Neoliberal Challenge*. New York: St. Martin's Press 1995.

<sup>89</sup> Eine zusammenfassende Kritik bietet Coussy, Jean: "International Political Economy", in: Smouts, Marie-Claude (Hrsg.): *The New International Relations. Theory and Practice*. London 2001, S. 140-154 (142f).

<sup>90</sup> Coussy, Jean: a. a. O., S. 142.

<sup>91</sup> Für Zentralasien siehe Dieter, Heribert: "Einleitung", in: derselbe: *Regionale Integration in Zentralasien*. Marburg 1996, S. 13-19 (16).

der Weltsystemtheorie nach Wallerstein und Hopkins gewählt.<sup>92</sup> Die Autoren sagen dazu selbst:

*"If there is one thing which distinguishes a world-system perspective from any other, it is its insistence that the unit of analysis is a world-system defined in terms of economic processes and links, and not any units defined in terms of juridical, political, cultural, geological, or other criteria."*<sup>93</sup>

Weltsysteme manifestieren sich a) kulturell in der Existenz gemeinsamer (Grund-) Werte und Normen, b) politisch im Vorhandensein internationaler Organisationen, Regimen und Normen und vor allem c) wirtschaftlich im Vorhandensein eines Weltmarkts.<sup>94</sup> Der Untersuchungsgegenstand des Weltsystemansatzes ist dementsprechend vor allem die Entwicklung und die Ausbreitung der kapitalistischen Weltwirtschaft ab circa 1500. Die Analyse ökonomischer Zusammenhänge steht daher auf Kosten anderer Faktoren (der politischen und kulturellen) im Mittelpunkt.<sup>95</sup> Wie gleich noch ausgeführt werden wird, schränkt diese kapitalismus-kritische Perspektive die Möglichkeit der Analyse vormoderner, das heißt vorkapitalistischer, Systeme von vornherein ein – um bezüglich der vorliegenden Untersuchung von Nutzen zu sein, muß sie daher adaptiert werden. Wallerstein selbst hat seinen Ansatz mittlerweile auch auf vorkapitalistische Systeme ausgedehnt, allerdings nur hinsichtlich ihrer Wirtschaftsgeschichte.<sup>96</sup>

Die erste Modifikation besteht nun darin, daß die These, die Welt stelle ein interdependentes globales System beziehungsweise Weltsystem dar, zwar beibehalten wird, jedoch mit der zusätzlichen These, daß sich diese Interdependenz nicht nur auf wirtschaftliche Tauschvorgänge beschränkt: Auch kulturelle 'Tauschvorgänge' spielen ganz offensichtlich schon historisch eine Rolle, wenn man die Ausbreitung beispielsweise des Hinduismus, des Buddhismus oder des Islams beachtet. Und je näher wir an die 'Jetzt-Zeit' kommen, desto größer wird auch der

---

<sup>92</sup> Siehe dazu Hopkins, T. K./Wallerstein, Immanuel (Hrsg.): *World-Systems Analysis – Theory and Methodology*. Beverly Hills/London/New Delhi 1982.

<sup>93</sup> Hopkins, Terence K./Wallerstein, Immanuel: "Patterns of Development of the Modern World-System", in: Hopkins, Terence K./Wallerstein, Immanuel (Hrsg.): *World-Systems Analysis – Theory and Methodology*. Beverly Hills/ London/New Delhi 1982, S. 41-82 (72).

<sup>94</sup> Nach Bornschier, Volker: "Weltsystem", in: Nohlen, Dieter (Gesamthrg.)/Boekh, Andreas (Hrsg.): *Pipers Wörterbuch zur Politik Band 5: Internationale Beziehungen. Theorien – Organisationen – Konflikte*. München und Zürich 1984, S. 615-622 (616).

<sup>95</sup> Zur Kritik siehe zum Beispiel Brenner, R.: "A Critique of Neo-Smithian Marxism", *New Left Review* 104 (1977), S. 25-92; Skocpol, T.: "Wallerstein's World Capitalist System: A Theoretical and Historical Critique", *American Journal of Sociology* 82 (1977), S. 1075-1090; Worsley, Peter: "Drei Welten oder eine? Eine Kritik der Weltsystemtheorie", in: Blaschke, J. (Hrsg.): *Perspektiven des Weltsystems: Materialien zu Immanuel Wallerstein <Das moderne Weltsystem>*. Frankfurt am Main/New York 1983, S. 32-79.

<sup>96</sup> Siehe dazu Palat, Ravi Arvind/Wallerstein, Immanuel: "Of what world-system was pre-1500 'India' a part?", in: Chaudhury, Sushil/Morineau, Michel: *Merchants, Companies and Trade. Europe and Asia in the Early Modern Era*. Cambridge 1999, S. 21-41.

Einfluß der politischen Faktoren, die Hopkins und Wallerstein etwas leichtfertig ins zweite Glied verweisen. Da die relevante Studie gerade als Publikation des *Fernand-Braudel-Zentrums* erschien, ist die Geringschätzung aller nicht-ökonomischen Faktoren schon etwas verwunderlich, denn dies ist durchaus nicht in der Tradition Braudels. Offensichtlich wurde Braudels breit angelegter Ansatz, der gerade auch kulturelle und politische Gegebenheiten berücksichtigte, von einem neo-marxistischen Ansatz geradezu 'usurpiert' – und nicht nur mit ihm 'kombiniert'. Es ist daher an der Zeit, Braudels historischen Ansatz wieder etwas näher an einen funktionalistisch-strukturellen Ansatz der Systemtheorie zu rücken<sup>97</sup> und diese nicht-ökonomischen Faktoren gebührend zu berücksichtigen. Die grundsätzlich politisch-ökonomische Sicht der Dinge bringt es jedoch mit sich, daß dies in Form von 'Bindestrich-Disziplinen' geschieht, da eine trennscharfe Darlegung von kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Faktoren schlechterdings nicht möglich ist: die politische Ökonomie räumt nun einmal der Wirtschaft den entscheidenden Einfluß ein, der auch alle anderen Bereiche des menschlichen Lebens direkt oder indirekt determiniert. Damit soll nun gerade nicht der These vom *homo oeconomicus* das Wort geredet werden – ganz im Gegenteil: das einzelne Individuum als höchst komplexes 'System' ist in der Realität wohl eher als Mischung verschiedener Aspekte zu begreifen und lediglich idealtypisch oder modellhaft als Reinform eines wirtschaftenden, hierarchischen, rationalen oder bequemen Mensch zu konstruieren. Es muß aber dennoch klar gesagt werden, daß in unserem Fragezusammenhang das Streben nach wirtschaftlichem Erfolg die wichtigste Triebkraft darstellt. Wie wir noch sehen werden, hatten vorgeblich diplomatische Tributmissionen südostasiatischer Staaten nach China eine eher wirtschaftliche Intention; und vom Islam wird behauptet, daß er von Händlern verbreitet worden sei.<sup>98</sup> Wir haben es hier also hauptsächlich mit sozio-ökonomischen und politisch-ökonomischen Phänomenen zu tun, daneben allerdings auch mit sozio-politischen.

Die zweite Modifikation besteht in einer Redefinition des Begriffs 'Kapitalismus', den Wallerstein und seine Mitarbeiter in marxistischer Tradition als modernen Kapitalismus begreifen und der sich wie ein roter Faden durch seinen Ansatz zieht. Die charakteristischen Elemente des modernen Kapitalismus sind, verkürzt dargestellt, a) die Ausbeutung einer rational organisierten – und freien – Arbeiterschaft, b) industrielle Massenproduktion und c) das Vorhandensein eines freien (Massen-) Marktes. Damit einher geht in der Regel ein Finanzmarkt mit Börsen, Aktien und so weiter. Die Weltsystemtheorie wurde nach diesem modernen ökonomischen Leben modelliert. Die Analyse einer vormodernen, vorindustriellen Gesellschaft ohne

---

<sup>97</sup> Dies soll natürlich nicht heißen, daß Braudel als Systemtheoretiker betrachtet wird.

eine organisierte und freie Arbeiterschaft, stattdessen mit Sklavenarbeit oder Schuldknechtschaft und gildenähnlichen Strukturen fällt Wallerstein daher schwer, wie der Artikel über Indien vor dem Jahre 1500 zeigt.<sup>99</sup> Es ist daher naheliegend, den Begriff für unsere Fragestellung möglichst allgemein zu definieren. Nach van Leur<sup>100</sup> definieren wir deshalb den Begriff Kapitalismus als die Suche nach Profit auf der rationalen Basis von Kapitalakkumulation. Im Sinne dieser Definition ist er so alt und so divers wie die urbanen Zivilisationen:

*"[F]rom its beginning on it has been a phenomenon of every age and every land, in dimensions varying from those of small handicraft patterns to the greatest imaginable. It can take the form of exploiting capacities for profit-making – on the basis of a rational system of 'accounting' – by means of trade (shipping), speculation in sorts of money, coining and printing of media of exchange, extension of credit for productive and consumptive ends; by means of financing wars and rebellions, colonial possessions [...], fiscal institutions [...], machineries of government. In every age, in every land, one encounters such forms of capitalism – in Babylon and Republican Rome as private enterprise reaching very large dimensions; in Egypt and Imperial Rome as 'quasi-public enterprise' and state enterprise reaching colossal dimensions; in medieval Italy as well as China of the 'Contending States', the tyranny of Ch'in Shih Huang Ti, and the Han Dynasty [...], in India, Japan, Java, and the caliphates as well as in Holland under the stadtholder king in the forms of supplies for army and government, tax-farming, exploitation of monopolies, wholesale trade, speculation, usury."<sup>101</sup>*

Damit ist die Definition allgemein und umfassend genug, um für die Fragestellung dieser Arbeit operationalisiert werden zu können. Auch der Begriff 'Wirtschaft' soll hier möglichst allgemein verstanden werden als jede Art von Warenproduktion und Warentausch, nicht nur im Sinne moderner Volkswirtschaften, sondern wahrgenommen im Kontext ihrer jeweiligen sozio-historischen Rahmenbedingungen.<sup>102</sup>

Noch eine Bemerkung zu unserer Analyseeinheit 'Indischer Ozean': An sich müsste unsere Analyseeinheit von der Logik des Ansatzes her zwangsläufig das Weltsystem selbst sein, von dem der Indische Ozean allerhöchstens ein Subsystem sein dürfte. Dem ist aber nicht so:

---

<sup>98</sup> Diese Behauptungen werden im historischen Teil ausführlich dargestellt und kommentiert werden.

<sup>99</sup> Siehe Palat, Ravi Arvind/Wallerstein, Immanuel: "Of what world-system was pre-1500 'India' a part?", in: Chaudhury, Sushil/Morineau, Michel: *Merchants, Companies and Trade. Europe and Asia in the Early Modern Era*. Cambridge 1999, S. 21-41.

<sup>100</sup> Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144 (16).

<sup>101</sup> Leur, Jacob Cornelis van: a. a. O., S. 16f.

<sup>102</sup> Nach Mannheim, Karl: *Man and Society in an Age of Reconstruction: Studies in Modern Social Structure*. London 1940, S. 79f.

*"Weltsysteme sind nicht notwendig global. Tatsächlich nähert sich das moderne Weltsystem erst seit ungefähr 100 Jahren der Globalität."<sup>103</sup>*

Somit ist es nicht nur im Rahmen unserer Fragestellung, sondern auch im Rahmen der Welt-systemtheorie legitim, sich den Indischen Ozean als Analyseeinheit zu wählen und empirisch zu testen, ob diese Analyseeinheit wirtschaftlich, politisch oder kulturell eine Region beziehungsweise ein System darstellt oder nicht, sowie theoretisch nach den Konsequenzen dieser empirisch erzielten Ergebnisse zu fragen.<sup>104</sup> Die Konzeptualisierung unserer Analyseeinheit nach welt-systemtheoretischen Gesichtspunkten impliziert, daß sie durch menschliche Aktivitäten entstanden ist und immer wieder neu geformt wird. Unsere Analyseeinheit – der Indische Ozean – ist mithin nicht nur ein ahistorisches Konstrukt, sondern vielmehr eine spatio-temporale Entität, die sich während ihrer Existenz fortwährend verändert, ausdehnt und zusammenzieht. In dieser Hinsicht nähern wir uns dem Autopoiesis-Konzept von Niklas Luhmann.<sup>105</sup>

#### **II.4 Forschungsmethodik: Wie soll erklärt werden?**

Nachdem der Ansatz – die Welt-systemtheorie – vorgestellt und kritisiert worden ist, können wir uns mit der Forschungsmethodik beschäftigen. Wie bei vielen systemtheoretischen Ansätzen ist jedoch auch bei der Welt-systemtheorie die Methodik eher vernachlässigt worden. Stattdessen bewegen sich viele welt-systemtheoretische Darstellungen auf einer weitgehend deskriptiven Ebene und betreiben ein 'Erklären durch Erzählen', bei dem sie sich zudem oftmals in einer Fülle von weniger relevanten Details verlieren. Für unsere Zwecke – immerhin in letzter Konsequenz der Versuch, eine 'neue Realität' zu konstruieren – reicht ein solches deskriptives Herangehen jedoch bei weitem nicht aus. Vielmehr müssen wir vor dem Versuch des Nachweises einer kognitiven Region den Begriff der Region (beziehungsweise des Systems) weiter definieren und konzeptualisieren, um eine empirische Analyse über die Gestalt der bislang nur postulierten 'Region Indischer Ozean' durchführen zu können. Als Ausgangspunkt für eine solche Analyse des Indischen Ozeans kann die Arbeit von William R. Thompson

---

<sup>103</sup> Bornschier, Volker: a. a. O., S. 618.

<sup>104</sup> Nach Wallerstein, Immanuel: "A World-System Perspective on the Social Sciences", *British Journal of Sociology* XXVII (September 1976), S. 343-353. Wallerstein setzt in diesem Artikel jedoch voraus "that social action takes place in an entity within which there is an ongoing division of labour" – eine Prämisse, die hier nicht geteilt werden kann, da der Indische Ozean auch in einer vorkapitalistischen und damit nicht arbeitsteiligen Zeit analysiert wird.

<sup>105</sup> Siehe Luhmann, Niklas: *Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie*. Frankfurt/Main 1984.

dienen, der eine Liste von vier Merkmalen erstellte, die seines Erachtens vorhanden sein müssen, damit man von einer regionalen Subsystem sprechen kann<sup>106</sup>:

1. Das Merkmal der Regelmäßigkeit und Intensität: Das Geflecht der Beziehungen und Interaktionen der regionalen Akteure (Staaten) muß einen bestimmten Grad von Regelmäßigkeit und Intensität aufweisen, so daß sich Veränderungen an einem Punkt des Subsystems zwangsläufig auch auf andere Punkte des Subsystems auswirken, ähnlich einem System kommunizierender Röhren.
2. Das Merkmal der geographischen Nähe: Um von einem regionalen Subsystem sprechen zu können, müssen die regionalen Akteure räumlich nahe beieinander liegen.
3. Das Merkmal der allgemeinen Anerkennung: Intra-regionale und extra-regionale Akteure müssen das regionale Subsystem als eigenständige Region oder als "Operationsschauplatz" ("*Theatre of Operations*") anerkennen.
4. Das Merkmal der Mindestzahl von Akteuren: Ein regionales Subsystem muß, um als solches anerkannt zu werden, mindestens aus zwei, eher aber aus mehr als zwei Akteuren bestehen.<sup>107</sup>

Das vierte Merkmal, die Mindestzahl von Akteuren, macht keine Schwierigkeiten, ganz im Gegenteil. Wie wir im geographischen Teil noch sehen werden, fällt es nämlich schwer, die Zahl der relevanten Akteure im Indischen Ozean einzugrenzen. Für die weitere Untersuchung kann die Mindestzahl von zwei Akteuren jedoch getrost als erfüllt betrachtet werden. Dieses Merkmal wird daher im weiteren Verlauf nicht mehr beachtet. Das erste Merkmal, die Regelmäßigkeit und Intensität, ist auch eher unproblematisch: eine gewisse Zahl von regelmäßigen Interaktionen, denen ein mehr als nur oberflächlicher Charakter innewohnt, ist wohl eine Mindestbedingung – ohne Interaktion gibt es auch kein System in unserer Definition. Ganz unproblematisch ist es dennoch nicht, denn während Interaktionen größtenteils empirisch meßbar sind, stellt die 'Intensität' eine sehr diffuse Größe dar: Wie 'intensiv' sind Handelskontakte? Intensität scheint daher eine höchst subjektive Variable zu sein, die hier – um überhaupt operationalisiert werden zu können – quantitativ verstanden wird: je mehr Handelsschiffe zwischen A und B unterwegs sind, desto intensiver ist der Kontakt. Das Merkmal der räumlichen Nähe wurde bereits als subjektive Kategorie kritisiert, es ist jedoch durchaus nützlich. Im geographischen Teil werden wir uns nochmals ausgiebig anhand der Segelzeiten im Indischen Ozean im Vergleich mit Segelzeiten im Mittelmeer, im Atlantik und im Pazifik

---

<sup>106</sup> Thompson, William R.: "The Regional Subsystem – A Conceptual Explication and a Propositional Inventory", *International Studies Quarterly* 17 (March 1973), S. 89-117.

<sup>107</sup> Thompson, William R.: a. a. O., S. 101.

sowie mit Reisezeiten zu Land beschäftigen. Danach wird es leichter möglich sein, die subjektive Bedeutung des Merkmals der räumlichen Nähe korrekt einzuschätzen.

Das Merkmal der allgemeinen Anerkennung ist aus systemtheoretischer Sicht nach Meinung des Autors am problematischsten. Zwar ist auch für den historischen Teil dieser Arbeit durchaus möglich, durch die vorhandenen Quellen auf eine vorhandene oder nicht vorhandene allgemeine Anerkennung zu schließen, jedoch kann ein System modelltheoretisch auch dann vorhanden sein, ohne daß es den Akteuren bewußt ist. Schließlich sind Systeme nichts weiter als Konstrukte des menschlichen Geists und keine 'natürlichen Entitäten' mit festen Grenzen – Systemgrenzen sind eher fließend.<sup>108</sup> Die allgemeine Anerkennung wird zwar notiert wo sie vorhanden ist, wird jedoch nicht als zwingend notwendiges Merkmal für die Existenz eines Systems betrachtet. Anders verhält es sich jedoch, wenn das erkannte System als 'Region' Relevanz haben soll: Wie wir oben schon erläutert haben, definieren wir ein in der Theorie nachweisbares System nur dann als Region, wenn es für die Mehrheit der Bevölkerung Relevanz besitzt, das heißt wenn sein Vorhandensein 'geglaubt' und allgemein anerkannt wird.<sup>109</sup>

Die Liste Thompsons stellt jedoch nur die Minimalforderungen zusammen, die erfüllt sein müssen, um überhaupt irgendeine Art von System oder Region konstatieren zu können. Dem Indischen Ozean aber irgendeinen diffusen Systemcharakter zuzubilligen ohne gleichzeitig schlüssig zu erklären, um was für ein System/eine Region es sich handelt, greift jedoch für die Beantwortung der Frage nach dem 'Wozu' zu kurz: für die wirtschaftliche, politische und sozio-kulturelle Gegenwart des Indischen Ozeans in der Perzeption seiner Akteure – sowohl den Individuen als Akteuren als auch den Kollektivakteuren in Form von (Nicht-) Regierungsorganisationen, Verbänden, Parteien, Staaten – wäre eine solche Erkenntnis letztlich irrelevant, da sie aufgrund ihres unspezifischen Charakters nicht als tragfähige Basis für die Konstruktion einer neuen regionalen Realität in Frage käme. Wir müssen daher die Charakteristika eines erkannten Systems beziehungsweise der erkannten Region etwas genauer klassifizieren.

Nach Barry Buzan muß eine Region mehr sein als nur ein Subsystem des globalen Systems. Für ihn sind die grundlegenden Kriterien und gleichzeitig die Minimalanforderungen für die Existenz einer eigenständigen Region die Merkmale *shared characteristics, patterned inte-*

---

<sup>108</sup> Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Wiesbaden 2000 (8. Auflage), S. 122.

<sup>109</sup> Zu den daraus resultierenden methodologischen Problemen siehe unten bei der Definition des "kognitiven Systems".

*ractions* und *shared perception*.<sup>110</sup> Diese kann man weiter spezifizieren in geographisches System und historisches System (für *shared characteristics*), wirtschaftliches System und politisches System ( für *patterned interaction*) sowie sozio-kulturelle Region (für *shared perception*). Zusätzlich dazu soll auch das Konzept einer kognitiven Region (ebenfalls *shared perception*) eingeführt werden, mit dessen Hilfe überprüft werden soll, ob und inwieweit die bis dahin nachgewiesenen Systeme folgenreich beziehungsweise relevant geworden sind und damit den Sprung in die Realität geschafft haben. Zur Definition dieser Begriffe adaptieren wir die aus dem Bereich der politischen Geographie stammenden Begriffe – in Ermangelung einer eigenen ausgefeilten Methodik der Weltsystemtheorie.

#### II.4.1 Geographisches System (*shared characteristics*)

Im Unterschied zu den anderen Regionenbegriffe, auf die wir gleich zu sprechen kommen, gehört der Begriff *geographische Region* zum Bereich der Geographie. Da dieser Begriff praktisch das originäre Besitztum der Geographie darstellt, läßt er sich von allen Regionenbegriffen am schwersten als System fassen. Gemäß der oben eingeführten Systemdefinition ist dies aber dennoch möglich, und allein schon aus Gründen der Konsistenz empfiehlt es sich sogar.

Man kann analog zur deutschen geopolitischen Tradition ein solches geographisches System zunächst als durch eine Gruppe von Territorien gebildet verstehen, die von gemeinsamen natürlichen Grenzen umgeben sind. In der amerikanischen Tradition wären dagegen eher gemeinsame innere Merkmale wie Klima oder Relief für ein geographisches System konstituierend. Angewandt auf den Indischen Ozean, springt sofort der Monsun als gemeinsames Element ins Auge, so daß die amerikanische Definition auf Anhieb passend erscheint. So nennt sich zum Beispiel eines der neueren Werke, das sich mit der Geschichte dieses Raumes beschäftigt, bezeichnenderweise und zutreffenderweise *Empires of the Monsoon*<sup>111</sup>. Das sagt aber noch nichts darüber aus, welche Länder genau vom Monsun erfaßt werden, das heißt welche Ausdehnung die Region Indischer Ozean als 'Reich des Monsuns' hat. Es sagt auch nichts darüber aus, ob die Definition des geographischen Systems nach ihren natürlichen Grenzen nicht besser geeignet wäre. So kann man durchaus argumentieren, daß viele Anrainerstaaten des Indischen Ozeans durch natürliche Hindernisse (Berge, Sümpfe, Wüsten) von ihrem jeweiligen kontinentalen Hinterland abgetrennt sind und dadurch eine auf Seehandel basierende Einheit bilden.

---

<sup>110</sup> Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 1998 (Neuaufgabe 2000), S. 68-87 (69).

<sup>111</sup> Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1996 (TB 1998)

Nun ist ein wie auch immer definiertes System Indischer Ozean ziemlich groß. Für viele Geographen mag das den Begriff 'Region' etwas überstrapazieren, vor allem, wenn man das oft geforderte Kriterium der 'räumlichen Nähe' hinzuzieht.<sup>112</sup> Die Wahrnehmung der geographischen Realität des Indischen Ozeans aus der Sicht der Weltsystemtheorie hat dieses Problem nicht. Zudem kann man der Skepsis der Geographen entgegenhalten, daß die scheinbare Trennung der Anrainerstaaten durch die Weiten des Indischen Ozeans von dem berechenbaren Monsunsystem schon und gerade in historischer Zeit vor der Einführung von Dampfschiffen weitgehend aufgehoben worden ist, wie weiter unten noch dargestellt werden wird. Somit kann man sich den Indischen Ozean vielmehr als Netzwerk von Seestraßen vorstellen denn als trennende Wasserwüste. Man sollte das Kriterium der räumlichen Nähe nicht überbewerten:

*"der Raum habe zwar integrative Wirkung, doch sei Integration nicht aus den geographischen Bedingungen allein zu erklären; räumliche Nähe erzeuge noch nicht politische Einigkeit".<sup>113</sup>*

Ohnehin kommt der geographischen Lage lediglich eine instrumentale Rolle zu, wie die französische Definition von 'Region' auf der Völkerbundversammlung von 1936 zeigt: Diese Definition begreift 'Region'

*"überwiegend politisch und zwar als Gruppe von Staaten, die aufgrund ihrer geographischen Lage oder dank der Gemeinschaft ihrer Interessen miteinander verbunden sind".<sup>114</sup>*

Nach dieser Definition erleichtert räumliche Nähe zwar durchaus die Konstruktion eines Systems, ist aber letztlich nicht entscheidend: Räumliche Nähe ist ein höchst subjektiver Begriff, der sich je nach Perzeption – oder Stand der technologischen Entwicklung – ändern kann. Wie bereits erwähnt, werden wir hierauf im geographischen Kapitel anhand der nachweisbaren Segelzeiten im Indischen Ozean noch zu sprechen kommen.

Zur Präzisierung des Begriffs 'geographisches System' könnte man auch geostrategische und geökonomische Faktoren mit in die Definition einbeziehen.<sup>115</sup> Diese durchaus übliche Vorgehensweise wird hier jedoch nicht übernommen: Aus der systemtheoretischen Sicht der Dinge gehören diese beiden – durch menschliche Perzeption bedingten – Faktoren zu den jeweiligen Kategorien 'wirtschaftliches System' und 'politisches System'. Weder die geostrategische noch die geökonomische Bedeutung

---

<sup>112</sup> Siehe dazu zum Beispiel Marchal, André: *L'Integration Territoriale*. Paris 1965, der auf die aus der räumlichen Nähe erwachsenden Vorteile verweist (Warentransport, Kommunikation, politische und ökonomische Integration).

<sup>113</sup> So die Paraphrase von Gonidec, P. F.: *Relationes Internationales*. Paris 1974, S. 71f, durch Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 68 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>114</sup> Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 72, mit weiteren Nachweisen.

einer bestimmten Region/Subregion stellt eine unveränderliche Größe dar – man denke hier beispielsweise an die Golfregion, deren heutige Rolle durch die Erdöl- und Erdgasquellen determiniert wird. Es geht hier jedoch in erster Linie darum, herauszufinden, ob der Indische Ozean aus der Sicht der physikalischen Geographie eine natürliche Einheit beziehungsweise ein System bildet oder nicht. Wie noch gezeigt werden wird, wirken geophysikalische Faktoren, insbesondere das bereits erwähnte Monsunsystem, durchaus auf die Art und Weise ein, wie der Indische Ozean über die Jahrhunderte hinweg wahrgenommen wird.

Festzuhalten als Definitionen des geographischen Systems bleibt daher zusammenfassend, daß ein solches System a) durch Gruppen von Territorien mit gemeinsamen natürlichen Grenzen oder b) durch Gruppen von Territorien mit gemeinsamen inneren – hier: klimatischen – Merkmalen gebildet wird. In diesem doppelten Sinn soll das Konzept des geographischen Systems zur Beantwortung der Frage dienen, inwieweit der Indische Ozean ein solches System bildet und inwiefern die geologischen und geophysikalischen Gegebenheiten eine Systembildung entweder förderten oder hemmen. Die unabhängigen Variablen, welche die Existenz dieses Systems nachweisen können, sind hier a) ähnliche geologische Merkmale – vor allem Trennung der Küstenregion vom Inland, und b) ähnliche geophysikalische Merkmale – das heißt Erfassung durch das Monsunsystem.

#### II.4.2 Historisches System (*shared characteristics*)

Der Begriff des 'historischen Systems' kann definiert werden als ein funktionaler Zusammenhang, der sich in der Vergangenheit – entweder durchgehend oder doch zumindest in einem beträchtlichen Zeitraum – entweder als sozio-kulturelles, wirtschaftliches oder politisches System manifestiert hat. Ein gutes Beispiel für ein solches historisches System ist die venezianische Seerepublik. In seiner Blütezeit dehnte sich das politisch-ökonomische venezianische System auf ein Netz zahlreicher Stützpunkte, Inselfestungen und ganze Inseln (zum Beispiel Kreta) aus. Mit dem Einmarsch französischer Truppen ging die Republik von San Marco gegen Ende des 18. Jahrhunderts endgültig unter, ihr System zerfiel, seine Bestandteile wurden allmählich in die entstehenden Nationalstaaten Italien eingegliedert. Insofern ist das venezianische System ein historisches.<sup>116</sup>

Mit diesem Beispiel wird deutlich, daß ein historisches System keine weitere Abart des übergeordneten Begriffs 'System' darstellt, sondern lediglich eine historische Dimension der Kategorien 'politisches System', 'wirtschaftliches System' oder 'sozio-kulturelles System' in den gleich zu definierenden Ausprägungen. Dennoch ist diese Kategorie für uns von erheblichem Interesse, denn das Vorhandensein einer solchen – oder genauer: die Erkenntnis gemeinsamer historischer Erfahrungen und Interes-

---

<sup>115</sup> Zusammengefaßt bei Lang, Winfried: a. a. O., S. 67 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>116</sup> Zur Geschichte Venedigs siehe zum Beispiel Norwich, John Julius: *A History of Venice*. London 1983.

sen – könnte (auch) im Indischen Ozean als Sprungbrett für neuerliche Integrationsbemühungen dienen. Wir werden uns daher bei den nun folgenden Kategorien auch mit ihren historischen Dimensionen zu befassen haben.

Die unabhängigen Variablen, welche die Existenz eines historischen Systems beweisen, sind hier aufgrund der historischen Dimension qualitativer Natur: entweder Primärquellen in Form von Reiseberichten und ähnlichem oder Sekundärquellen, in denen Spezialisten schwer zugängliche Quellen bearbeitet und analysiert haben. Zu Beginn des historischen Kapitels wird die inhärente Problematik dieses Zugangs noch ausführlich kommentiert werden.

#### II.4.3 Wirtschaftliches System (*patterned interactions*)

Der nächste im Zusammenhang dieser Definition zu untersuchende Systembegriff ist der Begriff des 'wirtschaftlichen Systems'. Auf den ersten Blick stellt uns eine Definition dieses Begriffes nicht vor besondere Schwierigkeiten – nicht von ungefähr halten sich die meisten Regionalisierungsforscher nicht lange mit Definitionen auf, sondern gehen gleich in die Empirie. Wenn man aber den Begriff 'Wirtschaft' und den verbundenen Begriff 'Handel' auch historisch betrachtet, stellt man sehr schnell fest, daß beide keine historischen Konstanten darstellen, sondern komplexe sozio-kulturelle Akte.<sup>117</sup> Wie sehr jedoch die gebräuchlichen Definitionen auf die Moderne zugeschnitten sind, wird aus den Ausführungen von Lang zu dem Thema der 'wirtschaftlichen Region' deutlich:

*"Dem Begriff der ökonomischen Region kommt man vor allem dann näher, wenn es gelingt, jene Elemente genauer festzulegen, die mehr oder weniger eine Region ausmachen. An der Spitze dieser Elemente steht die räumliche Nähe, die hier vor allem als Kostenelement in Erscheinung tritt, als Faktor, der Transporte und Kommunikationen erleichtert, den Austausch von Gütern und Dienstleistungen fördert. Hierzu kommen die Komplementarität der Volkswirtschaften und die Zielsetzung verstärkter wirtschaftlicher Zusammenarbeit; letztere kann sich mit einer bloßen Integration der Märkte begnügen oder eine Integration des gesamten Wirtschaftslebens der teilnehmenden Staaten anstreben, das heißt auf die Errichtung einer neuen Einheit abzielen."<sup>118</sup>*

Die Subjektivität des Faktors 'räumliche Nähe' wurde bereits angesprochen, wir werden darauf noch ausführlich eingehen.<sup>119</sup> Die anderen gebrauchten Begriffe wie 'Kostenelement', 'Volkswirtschaften', 'Integration der Märkte' oder gar 'Integration des gesamten Wirtschaftslebens' sind jedoch für die historische Dimension der gestellten Frage unbrauchbar, denn sie setzen die Existenz von Nationalstaaten

---

<sup>117</sup> So auch Steensgaard, Niels: "Asian Trade Routes: Evidence and Patterns", in Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 1-6 (1).

<sup>118</sup> Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 75 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>119</sup> Siehe dazu unten im geographischen Abschnitt.

voraus – etwas, das man in Europa ab dem Westfälischen Frieden von 1648 nachweisen kann, im Indischen Ozean aber erst nach dem Ende der Kolonialzeit Mitte des 20. Jahrhunderts. Dann aber wird diese Definition auch für die Anrainer des Indischen Ozeans interessant, denn – wie das Beispiel IOR-ARC zeigen wird – wirtschaftliche Integration wird auch dort als mögliches Vehikel betrachtet, mit dessen Hilfe man den Anschluß an den globalen Markt schaffen kann.

Für die Zeit vor der Entstehung der Nationalstaaten und vor der Entstehung des Kapitalismus benötigen wir jedoch eine allgemeinere Definition eines Wirtschaftssystems, um auch andere Tauschphänomene wie Tributleistungen, Handel mit Luxusgütern oder Prestigegütersysteme behandeln zu können. Wovon wir wohl immer ausgehen können, ist der Umstand, daß der eine etwas besitzt, was der andere haben möchte. Insofern können wir die Definition des Begriffs von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) adaptieren<sup>120</sup> und behaupten, daß als Wirtschaftssystem eine bestimmte Anzahl (territorialer) Einheiten gelten können, die a) durch komplementäre und in hohem Grade miteinander verbundener wirtschaftlicher Aktionen vereint werden und die b) um urbane Zentren gravitieren, in denen sich die wichtigsten (wirtschaftlichen) Entscheidungszentren befinden. Diese Definition hat den Vorteil, daß sie weder Volkswirtschaften noch 'räumliche Nähe'<sup>121</sup> voraussetzt, sondern den Handelsverkehr in den Vordergrund stellt. Analog dazu werden wir uns daher vorzugsweise mit den Handelsnetzwerken im Indischen Ozean beschäftigen. Was ein Handelsnetzwerk ist, hat Hans-Dieter Evers bereits sehr eindrucksvoll definiert:

*"Trading networks are social processes of exchange. They are social processes in the sense that social interaction takes place between persons with the primary purpose of exchanging goods over more or less greater geographical distances."*<sup>122</sup>

Marktplätze beziehungsweise Handelshäfen können dabei Knotenpunkte (*nodal points*/zentrale Orte) in diesem Netzwerk bilden. Andererseits ist jedoch auch ein Mechanismus des marktlosen Tauschs möglich, wie er beispielsweise von den Ägyptern an der somalischen Küste und – sehr viel später – von portugiesischen Händlern an der westafrikanischen Küste durchgeführt worden ist. Wichtiger als die besonderen Details des Warentauschs ist die Feststellung, daß solche Netze nicht an (nationale) Grenzen gebunden sind.<sup>123</sup> Vielmehr liegt das Wesen von über lokale Bedürfnisse hinausgehenden Handelsnetzwerken darin, daß sie grenzüberschreitend bis international sind.

---

<sup>120</sup> Die EWG-Definition wird zitiert in Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 74.

<sup>121</sup> Es liegt natürlich auf der Hand, daß dies wohl auch deswegen nicht geschah, weil "geographische Nähe" in Europa ohnehin vorhanden ist.

<sup>122</sup> Evers, Hans-Dieter: "Traditional Trading Networks of Southeast Asia", in: Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 142-152 (145).

<sup>123</sup> Ebenda.

Evers hat mehrere Kriterien aufgestellt, die erfüllt sein müssen, um von einem Handelsnetzwerk sprechen zu können<sup>124</sup>:

- Es besteht eine religiöse oder kulturelle Homogenität unter den Händlergruppen, aber eine Diversität der Handelspartner.
- Es besteht eine regelmäßige Interaktion zwischen den Handelspartnern entlang definierter Handelsrouten.
- Das Handelsnetzwerk entwickelt sich über die Jahre hinweg.
- Es gibt einen typischen Warenkorb beziehungsweise ein typisches Warenangebot.
- Es entwickeln sich eigene charakteristische Handelspraktiken, Gewohnheiten und Arten des Warentauschs, inklusive einer besonderen Art der Handelsreisen und des Warentransports.
- Es wird ein System von Marktplätzen beziehungsweise Hafenstädten genutzt.

Diese Netzwerke können nach Evers in ihrer Größe variieren, ohne notwendigerweise ein Hierarchie bilden zu müssen.<sup>125</sup> Hier wird jedoch zugunsten einer einfacheren Modellbildung die Auffassung vertreten, daß sich Handelsnetzwerke zumindest idealtypisch in lokale, zwischenstaatlich-subregionale, regionale und internationale Netzwerke unterscheiden lassen, je nach dem, wo der Schwerpunkt ihres Handels liegt. Evers ist übrigens offensichtlich nicht der Ansicht, daß auch ein Netzwerk sogenannten 'stillen Tauschs' denkbar ist. Da das Handelsnetzwerk im Indischen Ozean ohnehin über wichtige und weniger wichtige Handelshäfen abgewickelt wird und nicht über den Mechanismus des stillen Tauschs, braucht diese Frage hier nicht erörtert zu werden.

Die Existenz eines modernen wirtschaftlichen Systems läßt sich durch zahlreiche quantitative Daten nachweisen: Handelsstatistiken, Schiffsregister beziehungsweise Schiffsbewegungen, Warenkörbe, gegenseitige Handelsabkommen, *Foreign Direct Investments* (FDI) und viele andere mehr. Die historische Dimension ist etwas schwieriger zu erfassen, aber auch dafür stehen zahlreiche qualitative Quellen zur Verfügung. Wie bereits erwähnt, wird dies zu Beginn des historischen Kapitels noch einmal ausführlich kommentiert werden.

#### II.4.4 Politisches System (*patterned interactions*)

Auch für diesen Systembegriff wollen wir zunächst auf Lang zurückgreifen, der den Begriff 'politische Region' folgendermaßen definiert:

*"Politische Region oder Region im politischen Sinn versteht sich heute als Koinzidenz oder Komplementarität von Interessen, als bestimmtes Maß an Solidarität, als ideologisch-kulturelle Einheit. [...]"*

---

<sup>124</sup> Ebenda.

<sup>125</sup> Ebenda.

*Die politische Region bedeutet also, daß Gruppen, die innerhalb eines bestimmten Raumes mit gleichen oder ähnlichen Problemen konfrontiert sind, die Gemeinsamkeit ihrer Interessen erkennen. Durch die Handlungen ihrer Führung manifestieren bzw. üben sie tatsächlich Solidarität; die ständige Wiederholung gemeinschaftlicher Verhaltensweisen führt zur Bildung eines politisch relevanten Konsens, der häufig von Dauer ist.*"<sup>126</sup>

Als Definition eines politischen Systems kann Langs Ausführung ohne weiteres im Wesentlichen übernommen werden, abgesehen von dem Element der 'ideologisch-kulturellen Einheit', die wir dem 'sozio-kulturellen System' zuschlagen. Auch das Merkmal der Solidarität scheint eher speziellen Räumen wie Westeuropa eigen zu sein, in anderen Räumen kann vielmehr ein Muster an Konfliktbeziehungen als konstituierendes Element wahrgenommen werden. Barry Buzan hat hierfür den Begriff *security complex* geprägt.<sup>127</sup> Der Einsicht, daß Regionalorganisationen häufig den geographischen Raum zur politischen Region machen, können wir uns außerdem aus den selben historischen Gründen wie eben bei der Definition des wirtschaftlichen Systems nur für die Zeit ab der Mitte des 20. Jahrhunderts anschließen. Für die Zeit davor müssen wir uns mit Indikatoren wie Militärbündnissen, Souveränitäts- und Souveränitätsansprüchen; Einflußsphären von Großmächten oder Ideologien und Religionen begnügen. Hier eröffnet uns aber Lang im Verbund mit Hartshorne mit dem Begriff des *Realm* ein Ausweg:

*"[Ein Realm ist] eine Einheit, deren Teile untereinander engere politische Beziehungen haben als mit Räumen außerhalb dieses "realm", unabhängig davon, ob es sich um Beziehungen der Kooperation oder des Konflikts handelt.*"<sup>128</sup>

Dieser Begriff ähnelt Buzans Begriff des *security complex*, ist aber weiter gefaßt, da er nicht auf die moderne Welt der Nationalstaaten beschränkt ist. Buzans Fokus auf die Sicherheitsbeziehungen ist dazu geeignet, den umfassenden Begriff des politischen Systems etwas einzugrenzen und vom wirtschaftlichen (oder: wirtschaftspolitischen) und vom sozio-kulturellen (oder: sozio-politischen) System zu trennen. Versehen mit diesen Einschränkungen und im Hinblick auf unsere obige Systemdefinition können wir das nunmehr sicherheitspolitische System definieren als

*"eine Gruppe von Staaten, die aufgrund der Interdependenz ihrer sicherheitspolitischen Interessen oder ihrer Konfliktkonstellation ein Bedeutungszusammenhang bilden".*

Nach dieser Definition wären die NATO und der Warschauer Pakt als sicherheitspolitische Systeme zu bezeichnen, da sie jeweils gemeinsame sicherheitspolitische Interessen aufweisen. Zusammenge-

---

<sup>126</sup> Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 72.

<sup>127</sup> Siehe Buzan, Barry: "The Southeast Asian Security Complex", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 1 (June 1988), S. 1-16.

<sup>128</sup> Lang, Winfried: a. a. O., S. 73, mit Nachweis von Hartshorne.

nommen würden NATO (Westblock) und Warschauer Pakt (Ostblock) hinsichtlich der Konfliktkonstellation des Kalten Krieges ein größeres sicherheitspolitisches System bilden, wenn auch auf globaler Ebene. Man erkennt sehr deutlich, daß hier eine regionentypische Beschränkung auf einen einigermaßen abgrenzbaren geographischen Raum wenig sinnvoll ist, weder bei der NATO als Teil der sogenannten 'atlantischen Wertegemeinschaft' beiderseits des Atlantiks noch – oder besser: schon gar nicht – bei dem Bedeutungszusammenhang des Kalten Kriegs.

Die Indikatoren, mit welchen sich die Existenz eines politischen Systems nachweisen läßt, sind zum Teil quantitativer Natur (Anzahl der bilateralen Kontakte mit regionalen Staaten, Mitgliedschaft in regionalen Organisationen oder Regimen, Abschluß von multilateralen Verträgen, Anzahl der bilateralen und multilateralen Treffen auf hoher Ebene), zum Teil qualitativer Natur. Hierbei werden vor allem die Resultate der Interviews herangezogen, die der Verfasser im Rahmen seines von der Fritz Thyssen Stiftung geförderten Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem System maritimer Sicherheit*<sup>129</sup> durchgeführt hat, insbesondere zur Perzeption bezüglich benachbarter Staaten und zur Bedeutung regionaler Organisationen wie IOR-ARC im Vergleich mit anderen Feldern der jeweiligen Außenpolitik.

#### II.4.5 Kognitives System (*shared perception*)

Mit dem Konzept eines *kognitiven Systems* fügen wir der von Buzan angewandten Methodik ein neues Element hinzu, welches für die beabsichtigte Untersuchung nützlicher erscheint als die in Anbetracht der Größe des Untersuchungsobjekt von vornherein ziemlich aussichtslosen Suche nach einem soziokulturellen System. Hier kommt neben dem Konstruktivismus, der als metatheoretisches Konzept hinter dieser Dissertation steht, der oben bereits erläuterte *schwache Kognitivismus* zum Tragen. Der Zusammenhang zwischen diesen beiden Konzepten läßt sich in die folgenden beiden aufeinander aufbauenden Aussagen fassen:

- Der Begriff 'Region' beziehungsweise 'System' ist, wenn er über die Geographie (Geologie, Geophysik) hinausgeht, ein soziales Konstrukt (→ Konstruktivismus).
- Daraus folgt, daß eine politisches, ökonomisches und soziales System konstruiert beziehungsweise eine neue regionale Identität erlernt werden kann (→ Kognitivismus).

Die sich daran anschließende Frage, wie diese besondere Konstruktion der Realität funktionieren könnte, ist ungleich schwerer zu beantworten. Letztendlich läuft dies auf die Frage hinaus: Wer lernt hier, wie lernt er, und welche Werthaltungen vertritt er (oder sie)? Diese Frage bringt die theoretische

---

<sup>129</sup> Das Forschungsprojekt wurde von der Fritz Thyssen Stiftung Köln von Januar 2000 bis Dezember 2001 gefördert. Weitere Einzelheiten zum Projekt (Fragebogen, Ergebnisse, Verzeichnis der interviewten Personen) finden sich im Anhang.

Debatte daher nach der Vorstellung des Konzepts 'kognitives System' wieder zur Frage der Meßbarkeit, oder genauer: der Relevanz des Gemessenen, zurück.

Oben<sup>130</sup> haben wir bereits aus einer konstruktivistischen Position heraus analog zu Anderson argumentiert, daß eine Region durch eine Art konzertierte Aktion hinsichtlich gemeinsamen Lernens, des gemeinsamen Anpassens an neue Umstände und durch kollektive Selbstimagination konstruiert wird. Dieser Prozeß überlagert somit nach und nach die bis dato vorhandenen, bisweilen signifikanten kulturellen, linguistischen, politischen und wirtschaftlichen Unterschiede, die zu Konflikten zwischen den beteiligten gesellschaftlichen Gruppen oder zwischen den beteiligten Staaten führten. Kognitive Regionen entstehen mithin durch eine soziale Konstruktion von generativen und sich selbst verstärkenden Werthaltungen und Verhaltensmuster, die letztendlich in der Definition und in der Perzeption einer gemeinsamen Identität resultieren kann.<sup>131</sup>

Im Anschluß an Sturm haben wir allerdings auch behauptet, daß in der Theorie nachweisbare Systeme erst dann relevant werden, wenn der Durchbruch von einem theoretisch nachweisbaren 'System' zu einer im Bewußtsein der Beteiligten – und somit auch in der Realität – verankerten Vorstellung einer 'Region' geschafft wird.<sup>132</sup> Diese Behauptung gilt umso mehr für künstlich geschaffene, kognitive Regionen, da hier in der Regel keine den Zusammenhalt verstärkende, ja förmlich erzwingende Klammer in Form von geographischen Gegebenheiten oder einer historischen 'Schicksalsgemeinschaft' vorhanden ist. Um eine konstruierte Region politisch – und wohl auch ökonomisch – relevant werden zu lassen, benötigen wir daher offensichtlich eine noch herauszufindende kritische Masse an Interaktionen auf verschiedenen Ebenen. Mit anderen Worten: Regierungskontakte alleine werden möglicherweise einen Prozeß nach Anderson anstoßen können, aber ansonsten für die Definition einer neuen Region nicht ausreichen. Diese Aussage hat für unser Erkenntnisobjekt, die 'Region' Indischer Ozean, eine weitreichende Bedeutung: sie impliziert nämlich das Vorhandensein von Zivilgesellschaften in den relevanten Teilnehmerstaaten einer solchen potentiellen Region, die zur Aufnahme und Aufrechterhaltung eigenständiger Kontakte in der Lage ist.

Hier aber stoßen wir auf das Problem der Meßbarkeit: Es ist schlechterdings nicht möglich, die dazu erforderlichen Surveys in sämtlichen – oder auch nur in den wichtigsten – Anrainerstaaten des Indischen Ozeans durchzuführen, um die Frage zu beantworten, ob der Indische Ozean kognitiv eine Region darstellt. Wir können nur indirekt darauf schließen, beispielsweise mit Hilfe der Interviews im Rahmen des *Panchayati Raj*-Projekts und müssen uns daher im

---

<sup>130</sup> Siehe oben unter II.3.1 'Konventionelle' Regionen und 'Konstruierte Regionen', S. 25ff.

<sup>131</sup> Job, Brian L.: *Multilateralism: The Relevance of the Concept to Regional Conflict Management*. (Working Paper No. 5). Vancouver 1994, S. 15.

Rahmen dieser Arbeit auf drei Gruppen von Akteuren im Indischen Ozean beschränken, die als Meinungsführer für die Formulierung von kognitiven Konstruktionen mehrheitsfähiger Weltansichten verantwortlich zeichnen: a) die sogenannte 'epistemische Gemeinschaft' der Akademiker, Journalisten und sonstigen Meinungsmachern, die sich auf den Indischen Ozean spezialisiert haben, b) die Gruppe der maßgeblichen Politiker, welche die außenpolitischen Perzeptionen bestimmen und die sogenannten nationalen Interessen formulieren, und c) die Vertreter der Wirtschaft in den Ländern des Indischen Ozeans, die durch ihre wirtschaftlichen Interessen wiederum das politische Handeln und Denken beeinflussen. Durch die Einbeziehung dieser drei Gruppen wird das Merkmal der allgemeinen Anerkennung operationalisierbar, ohne jedoch zu einer weitgehend inhaltsleeren Pflichtübung zu degenerieren, deren Beantwortung eher von diplomatischer Höflichkeit als von wissenschaftlicher Analyse abhängt. Letzteres wäre möglicherweise der Fall, wenn wir uns auf die Ebene der Außenpolitik beschränken würden.

Trotz dieser Schwierigkeit, auf die wir im betreffenden Kapitel noch näher eingehen werden, stellt das Konzept der kognitiven Region aus zweierlei Gründen eine sehr wertvolle Ergänzung der Methodik von Buzan dar: Zum ersten, weil man mit seiner Hilfe ein Fazit aus den Untersuchungen zu den anderen Regionen- beziehungsweise Systembegriffen ziehen und somit die gestellte Leitfrage beantworten kann: Sind Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean wegen einer mangelhaften Konzeption des geographischen Rahmens derselben durch eine nicht mehrheitsfähige kognitive Konstruktion der Region zum Scheitern verurteilt? Zum zweiten, weil das Konzept der kognitiven Region durch das Aufzeigen der Defizite in der vorhandenen Konstruktion der Region Indischer Ozean die Ausarbeitung möglicher Lösungswege vorstellbar macht. Mit anderen Worten: wenn Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean an einer dazu nicht passenden Vorstellung von 'Region' scheitern sollten, könnte man mit Hilfe des Konzepts Strategien entwickeln, die diese Lücke schließen könnten. Dies ist zwar eine Aneinanderreihung mehrerer Konjunktive, aber die Aufgabe erscheint sowohl sinnvoll als auch reizvoll.<sup>133</sup>

### ***II.5 Weitere berücksichtigte Ansätze: Integrationstheorie***

Im Rahmen der Fragestellung werden wir uns in der Analyse des Indischen Ozeans heute und in der nahen Zukunft zusätzlich auch mit auf Integration und Regionalisierung abzielenden

---

<sup>132</sup> Sturm, Roland: "Regionen/Regionalisierung", in Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Wörterbuch Staat und Politik. Neuausgabe 1995*. Bonn 1996, S. 645-647 (646). Sturm spricht jedoch – anders als der Verfasser – nicht von Systemen, sondern von Regionen.

Prozessen zu beschäftigen haben. Da nun die diesbezüglichen gegenwarts- und zukunftsbezogenen theoretischen Ansätze der Systemtheorie entstammen, steht ihre Einbeziehung in die systemtheoretischen Untersuchungen nicht im Widerspruch zur Forschungslogik. Es wäre vielmehr denkbar, sie mit möglicherweise erheblichem Erkenntnisgewinn hilfsweise hinzuzuziehen, und zwar desto mehr, je näher wir uns an die Gegenwart annähern.

## II.5.1 Integrationstheoretische Grundlagen

Die Dissertation beschäftigt sich mit einer doppelten Fragestellung: a) warum scheitern regionale Integrationsbemühungen im Indischen Ozean und b) wie läßt sich dieses Scheitern überwinden? Während die Gründe für das Scheitern systemtheoretisch untersucht werden sollen, bedarf es zur Analyse der jetzigen (erfolglosen) Integrationsbemühungen und zur abschließenden Bewertung ihrer zukünftigen Erfolgsaussichten auf der Basis der systemtheoretischen Ergebnisse eines integrationstheoretischen Rahmens. Mit diesem werden wir uns in diesem Kapitel beschäftigen.

### II.5.1.1 Von der Integrationstheorie zum Konstruktivismus: Ein Überblick

Der Begriff 'regionale Integration' kann sowohl prozeßorientiert als auch statusorientiert verstanden werden. Statusorientiert ist der Begriff der regionalen Integration die *"begriffliche Umschreibung des erreichten Zustandes nach erfolgten Integrationsschritten"*.<sup>134</sup> Da im Bereich des Indischen Ozeans ein solcher Zustand noch angestrebt wird, beschäftigen wir uns in der Folge lediglich mit einem prozeßorientierten Verständnis der regionalen Integration. Prozeßorientiert bezieht er sich auf die *"schrittweise Aufhebung von Grenzen zwischen den beteiligten Staaten"*<sup>135</sup>, beziehungsweise, nach der prägnanten Definition von Galtung, auf einen Prozeß, bei dem zwei oder mehr Akteure einen neuen Akteur bilden.<sup>136</sup> Der Prozeß selbst beinhaltet entweder ökonomische oder politische Maßnahmen oder eine Kombination aus beiden:

---

<sup>133</sup> Zu den mit dieser Dissertation verbundenen Zielvorstellungen siehe unten unter *Sicherheitsgemeinschaften*, S. 48ff.

<sup>134</sup> Jakobeit, Cord: "Die Theorie regionaler Integration", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 21-41 (24).

<sup>135</sup> Koch, Eckart: *Internationale Wirtschaftsbeziehungen. Eine praxisorientierte Einführung*. München 1992, S. 180.

<sup>136</sup> Galtung, Johan: "A Structural Theory of Integration", in *Journal of Peace Research* 5:4, S. 375-395 (377)

*"Die am Prozeß der Integration beteiligten Länder vereinheitlichen die bestehenden Regelungen im ökonomischen und politischen Bereich, um dem Markt die zentrale Rolle für die Integration zu verschaffen. Gleichzeitig werden Institutionen geschaffen, denen zumindest in Teilen vormals nationalstaatliche Kompetenzen übertragen werden."<sup>137</sup>*

Die Integrationstheorie war einer der ersten Versuche nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, die Vorherrschaft des Realismus zu durchbrechen, indem sie auf das Sicherheitsdilemma Bezug nahm. Das Konzept des 'Sicherheitsdilemmas', das von John Hertz<sup>138</sup> im Jahre 1950 vorgestellt wurde, beschäftigt sich mit den negativen Effekten des Strebens nach mehr Sicherheit unter den Bedingungen internationaler Anarchie: Da jeder Staat gezwungen ist, mehr und mehr Macht zu akkumulieren, um den Machtzuwachs anderer Staaten auszugleichen, befindet sich die internationale Staatenwelt in einem Teufelskreis, der zu Rüstungswettläufen und damit letztendlich zu einem Verlust von Sicherheit für alle führt. Diese Situation bezeichnet man als 'Sicherheitsdilemma'. Sowohl die Integrationstheorie als auch die Theorie der Sicherheitsgemeinschaften dagegen gehörten zu einer neuen Perspektive, welche die Internationalen Beziehungen als einen Prozeß des sozialen Lernens und Identitätsbildung auffaßt, der durch Transaktionen, Interaktionen und Sozialisationen vorangetrieben wird, wodurch die Möglichkeit eines friedlichen Wandels auch auf internationaler Ebene eröffnet würde.<sup>139</sup> Diese Prozesse könnten erklären, warum Staaten als internationale Akteure ein Interesse an multilateralen Verbindungen, einer stärkeren Interdependenz und Gegenseitigkeit entwickeln sowie letztlich ein 'Wir-Gefühl' herausbilden und – als ultimatives Ziel – auf den Gebrauch von Gewalt als Instrument staatlicher internationaler Politik verzichten könnten.<sup>140</sup> Im Lichte der Integrationstheorie wäre somit das, was nach realistischen Vorstellungen als Billardkugel-Modell vorgestellt wurde, nun als eine 'Weltgesellschaft politischer Gemeinschaften' zu rekonzeptualisieren, die sich aus sozialen Gruppen, Prozessen politischer Kommunikation, Einrichtungen zur Überwachung der Einhaltung von Regeln und einer allgemeinen Gewohnheit der Regeleinhaltung zusammensetzt.<sup>141</sup>

---

<sup>137</sup> Jakobeit, Cord: "Die Theorie regionaler Integration", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 21-41 (24).

<sup>138</sup> Hertz, John: "Idealist Internationalism and the Security Dilemma", *World Politics*, vol. 2 (Januar 1950), S. 157-180.

<sup>139</sup> So argumentiert Puchala, Donald J.: "The Integration Theorists and the Study of International Relations", in: Kegley, Charles W./Wittkopf, Eugene M. (Hrsg.): *The Global Agenda: Issues and Perspectives*. New York 1984, S. 189.

<sup>140</sup> Jacob, Philip E./Teune, Henry: "The Integrative Process: Guidelines for Analysis", in: Jacob, Philip E./Toscano, James V. (Hrsg.): *The Integration of Political Communities*. Philadelphia 1964, S. 4.

<sup>141</sup> Eberwein, Wolf-Dieter: "The Future of International Warfare: Toward a Global Security Community", *International Political Science Review*, vol. 16, no. 4 (1995), S. 341-360 (347).

Während Karl Deutschs Transaktionalismus-Konzept der Sicherheitsgemeinschaft aus Gründen, die weiter unten dargelegt werden, zunächst wenig Beachtung fand, bestimmte Ernst Haas' und Joseph Nyes Neofunktionalismus die theoretische Beschäftigung mit Regionalismus und regionalen Organisationen in den sechziger und siebziger Jahren. Der Neofunktionalismus-Ansatz als Weiterentwicklung der klassischen funktionalistischen Theorie nach David Mitrany<sup>142</sup> geht davon aus, daß Kooperation auf der Ebene der 'niederen Politik' (*low politics*) – das heißt in unpolitischen und vor allem nicht sicherheitsrelevanten Bereichen – zu einem 'Überschwappen' (*spillover effect*) auf die Ebene der 'hohen Politik' (*high politics*) führen würde. Mit anderen Worten: ein einmal in Gang gesetzter Prozeß regionaler Integration wäre aufgrund seiner "inhärenten Sachlogik" auch zur Integration immer weiterer Bereiche gezwungen, um eine Stagnation und letztlich auch einen Verfall zu vermeiden.<sup>143</sup>

In den siebziger Jahren erfuhr die regionale Integrationstheorie einen dramatischen Einbruch und wurde sogar für obsolet gehalten, als sich die Europäische Gemeinschaft entgegen aller theoretischen Voraussagen nicht auf eine gemeinsame Politik bezüglich der Ölkrise festlegen konnte.<sup>144</sup> Darüber hinaus mehrten sich die Stimmen, welche die regionale Integrationstheorie für eurozentrisch und damit nicht auf andere Teile der Welt übertragbar erklärten. Gegen Ende der siebziger Jahre kam es denn auch zur weitgehenden Ablösung der Integrationstheorie durch Theorien zu 'komplexer Interdependenz' und zu internationalen Regimen. Die neuen theoretischen Ansätze beinhalteten zwar durchaus einige Erkenntnisse und Einsichten der Integrationstheorie, beispielsweise bezüglich internationaler Kooperation durch transnationale Prozesse vor dem Hintergrund der Interdependenz.<sup>145</sup> Im Gegensatz zur Integrationstheorie wurden sie jedoch geprägt und dominiert durch die rationalistische Sichtweise des neoliberalen Institutionalismus, weswegen der integrationstheoretische Fokus auf die soziologische Natur der staatlichen Interaktionen keine Beachtung mehr fand, genauso wenig wie Deutschs Fokus auf kollektive Perzeptionen und Identitäten. Stattdessen wurde konsequenterweise auch im Neoliberalismus die realistische Prämisse akzeptiert, daß Staaten unter den Bedingungen der Anarchie im internationalen System nur dann kooperieren würden, wenn sie damit ihre eigenen Interessen verfolgen könnten – die sprichwörtliche Kooperation von Egoisten. An

---

<sup>142</sup> Siehe Mitrany, David: *A Working Peace System*. London: Royal Institute of International Affairs 1943.

<sup>143</sup> Siehe dazu als Einführung Jakobeit, Cord: "Die Theorie regionaler Integration", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 21-41 (25) und ausführlich Haas, Ernst B.: *The Uniting of Europe*. Stanford, CA 1958.

<sup>144</sup> Siehe dazu zum Beispiel Haas, Ernst B.: *The Obsolescence of Regional Integration Theory*. Berkeley 1975.

dieser Sichtweise änderte auch die sogenannte *Neo-Neo-Debatte* der achtziger und neunziger Jahre zwischen Neorealisten und Neoliberalen nichts.<sup>146</sup> Erst die konstruktivistische 'Revolt' gegen die vorherrschenden Paradigmen des Neorealismus und des Neoliberalismus machte den Weg frei für die Rückkehr zu den soziologischen Komponenten der Integrationstheorie. Mittlerweile hatte die überraschende erneute Dynamik des europäischen Integrationsprozesses ab der Mitte der achtziger Jahre zu Beginn fast unbemerkt zu einer eindrucksvollen Renaissance der neofunktionalistischen Ansätze geführt.<sup>147</sup> Auch Karl W. Deutschs Transaktionalismus, der ohnehin aufgrund seiner These, daß

*"wachsender Austausch und zunehmende Kommunikation zu sozialpsychologischen Lernprozessen bei den Bevölkerungen und Eliten führen können"*<sup>148</sup>,

mit konstruktivistischen Ansätzen leicht vereinbar ist, gelang ein Comeback. Heute kann man mit Bellers und Häckel ein weitgehend beziehungsloses "Nebeneinander" der theoretischen Ansätze *"ohne ein tatsächliches argumentatives Voranschreiten der Debatte"*<sup>149</sup> konstatieren.<sup>150</sup> Für die Suche nach einer tragfähigen Basis für Integrationsprozesse im Indischen Ozean kann diese konstruktivistische Revolte aus mehrerlei Hinsicht entscheidend sein: Zum ersten wegen der Prämisse, daß Regionen und Systeme als menschliche Konzepte soziale Konstrukte darstellen. Für Konstruktivisten ist das Phänomen der Kooperation zwischen Staaten – aus Sicht des Neorealismus bekanntlich 'rationale Egoisten' – als sozialer Prozeß zu verstehen, der die Interessen, Perzeptionen und Identitäten der Staaten redefiniert oder zumindest redefinieren kann. Zum zweiten wegen der Erkenntnis, welche gravierende Rolle Normen – sowohl legale als auch soziale – bei der Redefinition von nationalstaatlichen Interessen und der Herausbildung einer neuen Identität haben können. Und zum dritten wegen Hinzufügung sogenannter subjektiver Faktoren wie Ideen, Kulturen und Identitäten zu den materiellen Faktoren, die aus der Perspektive des Neorealismus und des Neoliberalismus allein verantwortlich für die Formung internationaler Strukturen waren. Damit liefert der Konstruktivismus wichtige

---

<sup>145</sup> Puchala, Donald J.: "The Integration Theorists and the Study of International Relations", in Kegley, Charles W./Wittkopf, Eugene M. (Hrsg.): *The Global Agenda: Issues and Perspectives*. New York 1984, S. 189.

<sup>146</sup> Zur Neo-Neo-Debatte siehe Crawford, Robert M. A.: *Idealism and Realism in International Relations. Beyond the Discipline*. London und New York 2000.

<sup>147</sup> Jakobeit, Cord: "Die Theorie regionaler Integration", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 21-41 (25).

<sup>148</sup> Jakobeit, Cord: a. a. O., S. 25.

<sup>149</sup> Jakobeit, Cord: a. a. O., S. 26.

<sup>150</sup> Bellers, Jürgen/Häckel, Erwin: "Theorien internationaler Integrationen und internationaler Organisationen", in: Rittberger, Volker (Hrsg.): *Theorien der Internationalen Beziehungen – Bestandsaufnahme und Forschungsperspektiven*. Sonderheft 21 der PVS. Opladen 1990, S. 286-310 (296).

Einsichten in die Rolle kultureller Normen und die Entstehung eines 'Wir-Gefühls' als grundlegende Variablen für die Entstehung einer 'konstruierten' neuen Einheit.

### II.5.1.2 Sicherheitsgemeinschaften

Neben der Integrationstheorie Haas'scher Provenienz sollte noch der Transaktionalismus-Ansatz und die damit verbundene Theorie der Sicherheitsgemeinschaften nach Karl W. Deutsch besondere Beachtung finden. Es mag auf den ersten Blick verwundern, daß hier das Konzept der Sicherheitsgemeinschaft mit eingebunden werden soll, denn immerhin setzt der Prozeß der Entstehung einer solchen Gemeinschaft schon sehr viele Dinge voraus, die im Indischen Ozean noch gar nicht vorhanden sind – ansonsten würde sich die Fragestellung dieser Dissertation erübrigen. Es stellt sich jedoch irgendwann zwangsläufig die normative Frage, wozu das alles dienen soll: Was würde sich ändern im Indischen Ozean, wenn diese – bisher nur rein physikalische Entität – bereits Züge einer Region 'für sich', also einer eigenständigen, mit anderen vergleichbaren Region aufweisen würde? Was ist also das Ziel dieser Suche nach 'der Region Indischer Ozean'?

Bei Mitrany war es noch ganz unbescheiden die Errichtung eines Weltfriedenssystems.<sup>151</sup> Die neuere Literatur zur regionalen Integration erschöpft sich hingegen oftmals in rein ökonomischen Erwägungen, als wenn wirtschaftliche Entwicklung ein Selbstzweck wäre. Nun mag ja diese – bewußte oder unbewußte – Reduktion des Menschen zu einem 'homo oeconomicus' ganz im Trend eines fast primordial zu nennenden Positivismus entsprechen, der sich im Streben nach empirisch meßbaren 'Fakten' erschöpft. Ein Geistes- oder auch Sozialwissenschaftler sollte sich jedoch nicht auf dieses positivistische 'Erklären' beschränken. Stattdessen sollte er – gerade auch in der hermeneutischen deutschen Wissenschaftstradition – das 'Verstehen' in den Vordergrund stellen und dem als mangelhaft erkannten 'Ist-Zustand' des zu erklärenden Phänomens ein zu erreichender 'Soll-Zustand' gegenüberstellen. Auch wenn Mitrany's hohes Ziel angesichts des Schicksals der 'neuen Weltfriedensordnung' zu Beginn der neunziger Jahre bestenfalls als auf Jahre hinaus unerreichbar, schlimmstenfalls als hoffnungslos naiv erscheint, ist es doch in jedem Fall erstrebenswerter als ein bloßes Perfektionieren regionaler Ökonomien, ohne die Frage aufzuwerfen, wem dies eigentlich nützt beziehungsweise – in Anbetracht der zum Teil gewalttätigen Proteste gegen die Globalisierung als Begleitmusik der heutigen Weltwirtschaftsgipfeln – wem dies schadet. Das Ziel dieser Dissertation ist daher der

---

<sup>151</sup> Mitrany, David: *A Working Peace System*. London 1943.

Weg, um mit einer Umkehrung eines der bekannteren Sprüche des Zen-Buddhismus zu sprechen: Es soll analysiert werden, ob und wie man die beteiligten Staaten in einen Prozeß immer weitgehenderer Vernetzung in möglichst allen Bereichen des modernen Lebens so miteinander 'verstricken' kann, daß einerseits gewaltsame Formen des Konfliktaustrags der Staaten untereinander immer unwahrscheinlicher werden, andererseits die verlässliche Erwartung einer friedlichen Konfliktlösung entsteht. Ein solches Netzwerk von Staaten nennt man nach Karl W. Deutsch, der diesen Begriff geprägt hat, *Sicherheitsgemeinschaft* (*security community*). Selbstverständlich kann ein solches Ziel nur ein Fernziel sein, selbst bei besten Startvoraussetzungen. Wir werden drauf weiter unten noch zurückkommen. Dennoch lohnt es sich nach Kenneth McPherson, auch schon zu Beginn nach etwas zu streben, das sich zu erreichen lohnt.<sup>152</sup>

Das Konzept der Sicherheitsgemeinschaft ist eigentlich nicht gerade neu – Karl W. Deutsch führte es bereits 1957 in die sicherheitspolitische Debatte ein. Großer Erfolg war ihm zunächst nicht beschieden, ganz im Gegenteil: Die Atmosphäre des Kalten Kriegs zwischen der USA und der UdSSR sorgte dafür, daß das Konzept so schnell aus der von US-Wissenschaftlern und US-Politikern dominierten Debatte verschwand, wie es aufgetaucht war. Die einzigen Formen von 'Sicherheitsgemeinschaft', die sich unter diesen Zeitumständen als salonfähig erwiesen, waren Verteidigungspakte wie die NATO, die CENTO und die SEATO.<sup>153</sup> Weitere Begriffe, welche die sicherheitspolitische Debatten jener Zeit prägten, waren ebenso vom Geist des Kalten Kriegs gezeichnet: *roll back*, *containment* und die *Domino-Theorie*, die zusammen beispielsweise die amerikanische Intervention in Indochina rechtfertigten.<sup>154</sup> Erst vor einigen Jahren, 1998, wurde das Konzept der Sicherheitsgemeinschaft von Emanuel Adler und Michael Barnett in einem bahnbrechenden Werk wieder aufgenommen.<sup>155</sup> In diesem Werk stellten sie die von ihnen überarbeiteten theoretischen Konzepte vor, die den Begriff der Sicherheitsgemeinschaft nach dem Ende des Kalten Kriegs und vor dem Hintergrund einer wesentlich differenzierteren sicherheitspolitischen Debatte wieder mit neuem Leben füllen könnte. Im Folgenden sollen diese Konzepte dargestellt und auf ihre wissenschaftstheoretische Anwendbarkeit im Indischen Ozean überprüft werden.

---

<sup>152</sup> In einem Interview durch Hendrick Lehmann und dem Verfasser am 26.03.2001 in Perth, Australien.

<sup>153</sup> NATO = North Atlantic Treaty Organisation, gegründet 1949; CENTO = Central Treaty Organisation gegründet 1959 (Nachfolger des 1955 gegründeten Bagdad-Pakts); SEATO = Southeast Asian Treaty Organisation, gegründet 1954.

<sup>154</sup> Siehe dazu zum Beispiel Lind, Michael: *Vietnam – The Necessary War*. New York 1999, S. 31-75. Lind stellt dabei auch dar, warum nach Ansicht der "maximalen Realisten" die selben Faktoren die UdSSR rund zwei Dekaden später noch zur Intervention in Afghanistan bewegten (S. 54f).

<sup>155</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998.

### II.5.1.3 Typologie von Sicherheitsgemeinschaften nach Adler und Barnett

Adler und Barnett unterscheiden ähnlich wie Deutsch im Wesentlichen zwei Arten von Sicherheitsgemeinschaften: a) sogenannte *amalgamated security communities*, die man in einer zugegebenermaßen etwas holprigen Übersetzung wohl als amalgamierte Sicherheitsgemeinschaften bezeichnen könnte, und b) *pluralistic security communities* beziehungsweise *pluralistische Sicherheitsgemeinschaften*.<sup>156</sup>

- Amalgamierte Sicherheitsgemeinschaften entstehen durch ein Verschmelzen mehrerer vormals souveräner Staaten zu einer neuen staatlichen Entität mit einer gemeinsamen Regierung. Als Beispiel nennen Adler und Barnett die USA.
- Pluralistische Sicherheitsgemeinschaften bestehen aus mehreren souveränen Staaten, die ihre eigenen Regierungen und ihre politischen Systeme behalten. Diese Staaten besitzen jedoch gemeinsame Kernwerte (*core values*), die auf ähnlichen politischen Institutionen, ähnlichen (historischen) Erfahrungen und der Existenz eines gewissen Grades von Gemeinschaftlichkeit und Loyalität basieren. Es besteht somit ein, zumindest embryonales, "Wir-Gefühl". Die Mitgliedsstaaten einer pluralistischen Sicherheitsgemeinschaft sind soweit miteinander verflochten beziehungsweise integriert, daß sie darauf vertrauen können, daß (immer noch) auftretende Konflikte friedlich gelöst werden. Je nach Grad der Integration und der Existenz einer wie auch immer gearteten kollektiven Sicherheitssystems unterscheiden Adler und Barnett solche Sicherheitsgemeinschaften nochmals in *loosely coupled* und *tightly coupled*.<sup>157</sup>

Weiterhin kann man Sicherheitsgemeinschaften nach ihrem Reifegrad unterscheiden in *reife (mature)*, *aufsteigende (ascendent)*, *entstehende (nascent)* und *gescheiterte (failed)* Sicherheitsgemeinschaften.<sup>158</sup>

- Reife Sicherheitsgemeinschaften stehen nach Adler und Barnett auf der höchstmöglichen Stufe der Entwicklung. Als Beispiele hierfür dienen die USA und – etwas weniger integriert – die EU.<sup>159</sup>

---

<sup>156</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "A framework for the study of security communities", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 29-65 (30).

<sup>157</sup> Ebenda.

<sup>158</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "A framework for the study of security communities", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 29-65 (48). Die Bezeichnung "failed security community" wird zwar in der weiteren Literatur zu Sicherheitsgemeinschaften, nicht aber von Adler und Barnett benutzt. Sie sprechen stattdessen nur allgemein über die Möglichkeit der Desintegration (57f.).

<sup>159</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: a. a. O., S. 55f.

- Aufsteigende Sicherheitsgemeinschaften stehen auf der mittleren Entwicklungsstufe. Als Beispiele werden hier vor allem ASEAN, aber auch die zentralamerikanische Esquipulas-Gruppe und die lateinamerikanische Contadora-Gruppe genannt.<sup>160</sup>
- Entstehende Sicherheitsgemeinschaften befinden sich noch auf der unteren Entwicklungsstufe, wie zum Beispiel das *Southern African Development Council* (SADC).<sup>161</sup>
- Gescheiterte Sicherheitsgemeinschaften könnte man, quasi als "Sandbänke gescheiterter Hoffnungen", auf der untersten Ebene einordnen. Als Beispiele kämen hierbei eventuell die Arabische Liga und das *Gulf Cooperation Council* (GCC), vor allem aber die zahlreichen, schon im Verhandlungsstadium gescheiterten Versuche, im Nahen Osten eine KSZE-ähnliche Struktur aufzubauen.

Nun ist dieser erste Versuch einer Ätiologie der Sicherheitsgemeinschaften ganz offensichtlich noch nicht ausgereift. Zwei Kritikpunkte springen dabei sofort ins Auge: Erstens wird nicht klar, ob beziehungsweise wie sehr sich die neu eingeführten Begriffe 'amalgamierte Sicherheitsgemeinschaft' und 'pluralistische Sicherheitsgemeinschaft' von den bekannten Begriffen 'Föderation' und 'Konföderation' unterscheiden. Ist eine amalgamierte Sicherheitsgemeinschaft sozusagen nichts weiter als das sicherheitspolitische Avatar einer Föderation? Oder können sie, wie Adler und Barnett glauben, ohne formelle Sicherheitsbeziehungen und Allianzen existieren?<sup>162</sup> Und zweitens: bildet eine solche amalgamierte Sicherheitsgemeinschaft notwendigerweise den anzustrebenden Abschluß einer Entwicklungsleiter oder haben wir es hier wieder mit einer auf westlichen Erfahrungswerten basierenden Teleologie zu tun, die sich so nicht auf nicht-westliche Gesellschaften und Regionen übertragen lassen? Auch die Einordnung nach dem Reifegrad ist nicht ganz unproblematisch. Wenn man sich beispielsweise die heutigen Probleme der ASEAN-Gruppe betrachtet, kann man in Versuchung geraten, eine neue Kategorie der 'absteigenden' Sicherheitsgemeinschaften (*descendent security communities*) oder 'zurückentwickelnden' Sicherheitsgemeinschaften (*devolving security communities*) in die Rangliste einzuführen. Schließlich sind bei allen Sicherheitsgemeinschaften, sowohl den entstehenden als auch den aufsteigenden und letztlich auch den pluralistischen, grundsätzlich drei Zukunftsszenarien denkbar und logisch begründbar: Evolution, Stagnation und Devolution. Stagnation und Devolution sind hierbei auch für amalgamierte Sicherheitsgemeinschaften möglich.

---

<sup>160</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: a. a. O., S. 53f.

<sup>161</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: a. a. O., S. 50f.

<sup>162</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: a. a. O., S. 35.

Bei der Anwendung der von Adler und Barnett vorgeschlagenen Ätiologie muß man sich daher immer im klaren sein, daß in der Theorie andere Typologien und in der Realität andere Entwicklungsstufen und Entwicklungsprozesse denkbar sind. So haben andere Wissenschaftler die Kategorien der entstehenden und der aufsteigenden Sicherheitsgemeinschaften sinnvollerweise in eine Gruppe der sich entwickelnden (*developing*) Sicherheitsgemeinschaften zusammengefaßt. Dennoch öffnet diese vorläufige Untergliederung von Sicherheitsgemeinschaften die Möglichkeit einer weiterführenden theoretischen Auseinandersetzung und Verfeinerung des Konzepts der Sicherheitsgemeinschaft.

#### II.5.1.4 Wann und wie entstehen Sicherheitsgemeinschaften?

Hinsichtlich der Entstehungsgründe von Sicherheitsgemeinschaften schließen sich Adler und Barnett Charles Tilly an. Tilly argumentierte bekanntlich, daß der Untergang von Reichen die Menschen dazu bringt zu überlegen, wer sie sind und mit wem sie sich zusammenschließen wollen.<sup>163</sup> Analog dazu argumentieren Adler und Barnett nun – wiederum nicht ganz überzeugend –, daß dies für andere systemische Wechsel genauso zutrifft. Als Beispiele führen sie das Ende des Zweiten Weltkriegs und das Ende des Kalten Kriegs an, das als systemische Zäsur die Staaten und ihre Bevölkerungen zwang, über ihre Identitäten und ihre zukünftigen Bündnisse nachzudenken.<sup>164</sup>

Nun wissen wir natürlich, daß diese Zeit des Nachdenkens nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs in der Entstehung zweier feindlicher Lager resultierte, die wohl mit dem Begriff des Verteidigungspakts besser zu charakterisieren wären als mit Sicherheitsgemeinschaft. Was den Warschauer Pakt betrifft, kann man vor dem Hintergrund mehrerer sowjetischer Interventionen in die Innenpolitik ihrer Blockstaaten eindeutig nicht von einer Sicherheitsgemeinschaft sprechen. Aber auch was das westliche Lager betrifft, wäre das nach Ansicht des Verfassers eine ziemliche Überdehnung des Begriffs Sicherheitsgemeinschaft, denn zwischen einigen Mitgliedern der NATO beispielsweise, nämlich der Türkei und Griechenland, besteht bis heute noch nicht die Erwartung, daß Konflikte zwischen beiden ohne Gewalt gelöst werden würden. Diese Erwartung ist aber Bestandteil der Definition einer Sicherheitsgemeinschaft.

---

<sup>163</sup> Siehe dazu ausführlich Tilly, Charles: "States and Nationalism in Europe, 1492-1992", *Theory and Society* 23 (1995), S. 131-146.

Insofern ist auch das Argument, systemische Wechsel würden zu einem Prozeß des Nachdenkens und der Neuformung von Bündnissen beziehungsweise von Assoziationen führen, nicht sehr aussagekräftig. Auch die Entstehung der westeuropäischen Sicherheitsgemeinschaft, die sich mittlerweile zur Europäischen Union (EU) entwickelt hat und als reife Sicherheitsgemeinschaft bezeichnet werden kann, ändert daran nicht viel. Schließlich könnte man argumentieren, daß sich diese Gemeinschaft a) unter dem Schuttschirm der USA entwickelt hat und somit in ihrer Bedeutung im Vergleich mit der bereits etablierten militärischen Allianz nur zweitrangig war und b) daß bei der Entstehung der Montanunion als erstem Schritt zur heutigen EU die folgenden Entwicklungen noch nicht absehbar, ja noch gar nicht intendiert waren. Zweck der Montanunion war ja unter anderem die Kontrolle der deutschen Stahlproduktion zur Verhinderung einer erneuten Aufrüstung. Wenn man unbedingt einen systemischen Wechsel herausstellen möchte, der die Entstehung einer Sicherheitsgemeinschaft förderte, könnte man viel eher den nuklearen Rüstungswettlauf zwischen beiden Supermächten dafür verantwortlich machen. Immerhin hat dieser den bereits kriegsmüden Nationen Europas über die ideologischen Grenzen hinweg die Sinnlosigkeit von neuen Kriegen unter diesen Umständen vor Augen geführt, was nach Gaddis<sup>165</sup> bekanntlich zu dem "langen Frieden" geführt hat.

Auch der zweite systemische Wechsel, den Adler und Barnett herausgreifen, kann nicht recht als förderlich für die Entstehung neuer Sicherheitsgemeinschaften überzeugen. Selbstverständlich gab es Ideen, die möglicherweise in diese Richtung wiesen, wie zum Beispiel Präsident Bushs neue 'Weltfriedensordnung'. Die irakische Invasion in Kuwait, der Jugoslawienkonflikt, der Völkermord in Ruanda und Burundi, der Bürgerkrieg in Somalia sowie der Krieg zwischen Äthiopien und Eritrea zeigten jedoch sehr deutlich, daß solche Zäsuren mit unklaren Machtverhältnissen auch dazu genutzt werden können, alte Konflikte wieder aufleben zu lassen oder einfach alte Rechnungen zu begleichen. Wir werden uns weiter unten nochmals mit den systemischen Hintergründen der Entstehung konkreter Sicherheitsgemeinschaften beschäftigen und dann feststellen, daß die Magnitüde und Reichweite dieser systemischen Zäsuren – falls überhaupt vorhanden – sehr unterschiedlich ausfallen. Auch hier ist die Argumentation von Adler und Barnett noch entwicklungsfähig. Unstrittig ist dagegen wohl ihre aus empirischen Studien abgeleitete Aussage, daß sich Sicherheitsgemeinschaften aus sehr be-

---

<sup>164</sup> Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "Studying security communities in theory, comparison, and history", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 413-441 (416).

<sup>165</sup> Gaddis, John Lewis: *The Long Peace: Inquires into the History of the Cold War*. New York 1987.

scheidenen Anfängen entwickeln<sup>166</sup> und zu Beginn ihres langwierigen Entwicklungsprozeß in der Regel gar nicht angestrebt werden. Dies ist insofern unstrittig, als daß Vertrauen auf gewaltlose Konfliktlösung nicht einfach durch Ratifizierung eines Vertrags hergestellt werden kann, sondern vielmehr die Summe vielfältiger Erfahrungen des Umgangs miteinander darstellt.

#### **II.5.1.5 Die Rolle von Internationalen Regimen und Organisationen**

Der Verfasser vertritt die These, daß internationale Organisationen und – vor allem im ersten Stadium der Entstehung von Sicherheitsgemeinschaften – internationale Regime<sup>167</sup> eine bedeutende Rolle spielen hinsichtlich der Herausbildung von gegenseitigem Vertrauen und dem parallel verlaufenden Abbau von Mißtrauen und Feindbildern. Nach Meinung des Verfassers können sie geradezu als Schrittmacher bei diesem Prozeß dienen, genauso wie bei dem Prozeß der Regionalisierung. Die folgenden sechs Beobachtungen können diese These stützen<sup>168</sup>:

- Zum ersten stärken internationale Regime und Organisationen die Bereitschaft zur Kooperation, da durch sie den teilnehmenden Staaten ein Instrument zur Überwachung der Einhaltung von Abmachungen und Verträgen zur Verfügung steht.
- Zum zweiten stellen internationale Regime und Organisationen direkt oder indirekt weitere Dienstleistungen zur Verfügung, zum Beispiel die Erhöhung von Transparenz hinsichtlich der Aktionen beteiligter Staaten und die Vereinfachung des Informationsaustauschs. Zusätzlich dienen sie als Kommunikationsmittel, und zwar auch in Krisenzeiten, wenn alle anderen Kanäle bereits versagen.
- Zum dritten helfen internationale Organisationen und Regime dabei, neue Kooperationsmöglichkeiten und gemeinsame Interessenlagen zu 'entdecken'. Da dieser Punkt bereits oben angesprochen wurde, soll er hier nicht weiter behandelt werden.
- Zum vierten formen internationale Organisationen und Regime durch ihre Prinzipien, Normen, Regeln und Verfahren auch das Handeln von Staaten – sie 'sozialisieren' sie gewissermaßen. Die Erfahrung beispielsweise mit dem Agieren der Sowjetunion während und nach dem Helsinkiprozeß zeigen, daß sich Staaten nicht nur aufgrund der Furcht vor

---

<sup>166</sup> Zu den Entwicklungsphasen "nascent security community", "ascendent security community" und "mature security community" siehe Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "A framework for the study of security communities", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 29-65 (50-57).

<sup>167</sup> Nach Harald Müller sind Regime kooperative Institutionen, die sich von Internationalen Organisationen dadurch unterscheiden, daß sie sich auf einige wenige Politikfelder beschränken und einen geringeren Grad an Materialität besitzen. Siehe Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation. Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, S. 27-31.

eventuellen Sanktionen, sondern vor allem durch das Bestreben, als legitim handelnder Staat zu gelten, an die einmal eingegangenen Verpflichtungen halten.

- Zum fünften schaffen sie eine neue Tradition des "miteinander, nicht gegeneinander" arbeiten und lassen somit allmählich ein 'Wir-Gefühl' entstehen. Damit manipulieren sie sozusagen die Identitäten der Mitgliedsstaaten, was auch beim Prozeß der Regionalisierung wesentlich ist.

## II.5.2 Integrationstheoretische Methodik: Regionen und Sicherheitsgemeinschaften

Damit sind wir wieder zum einleitenden Gedanken über Sicherheitsgemeinschaften als Fernziel einer regionalen Integration im Indischen Ozean zurückgekehrt. Wenn man nämlich die Ausführungen zur Entstehung von Sicherheitsgemeinschaften und der Rolle von internationalen Regimen und Organisationen mit den Ausführungen zum Prozeß der regionalen Integration vergleicht, stellt man fest, daß zumindest die ersten beiden Phasen parallel verlaufen oder, deutlicher ausgedrückt, deckungsgleich sind: Sowohl das Modell der Entstehung einer Sicherheitsgemeinschaft als auch das Modell der Entstehung einer integrierten Region setzt voraus, daß in der ersten Phase die potentiellen Mitgliedsstaaten aus den dargelegten Gründen Interesse an bilateralen oder multilateralen Kontakten auf verschiedenen Ebenen entwickeln. Die zunehmende Vernetzung, die Schaffung neuer Institutionen, Regimen und Organisationen führt in der zweiten Phase zu einem immer dichter werdenden Beziehungsgeflecht, das schließlich in der Entstehung eines 'Wir-Gefühls' und in einer neuen regionalen Identität mündet. Die dritte Phase hingegen bereitet logische Schwierigkeiten, die möglicherweise in einer gewissen 'Phasenverschiebung' begründet sind: Einerseits liegt die Versuchung nahe, zu argumentieren, daß man es in der dritten Phase sowohl mit einer neu entstandenen Sicherheitsgemeinschaft als auch mit einer neu entstandenen regionalen Einheit zu tun haben könnte. Andererseits beweisen jedoch empirische Studien, beispielsweise zum asiatisch-pazifischen Raum, daß man bereits von einer vorhandenen regionalen Einheit sprechen kann, noch bevor – oder vielleicht sogar ohne daß – es zur Herausbildung einer Sicherheitsgemeinschaft kommt. Aus diesem Grund muß die Phase 3 der Regionalisierung vom Zeitablauf logischerweise vor der Phase 3 der Entstehung einer Sicherheitsgemeinschaft stattfinden. Insofern ist bei aller anfänglichen Parallelität beider Prozesse die Aussage gerechtfertigt, daß die Entstehung einer Sicherheitsgemeinschaft im Indischen Ozean lediglich ein Fernziel bildet.

---

<sup>168</sup> Siehe dazu auch Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation. Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, insbesondere S. 27-31.

Für das weitere Vorgehen kann festgehalten werden, daß sich der Indische Ozean zur Zeit noch in einer (frühen) ersten Phase befindet: einige Anrainerstaaten entwickeln aus verschiedenen Gründen Interesse an bilateralen oder multilateralen Kontakten auf verschiedenen Ebenen. Dabei beschwören sie als Fundament für ein gemeinsames Vorgehen entweder eine geographische Einheit<sup>169</sup> des Indischen Ozeans oder eine gemeinsame Vergangenheit<sup>170</sup> oder sie berufen sich auf gemeinsame ökonomische und/oder politische Interessen<sup>171</sup>. Nach Hettne<sup>172</sup> ist eine geographische Einheit jedoch das schwächste Fundament für die Entwicklung eines Prozesses regionaler Integration. Auf den weiteren Stufen seiner Skala folgen das Vorhandensein eines sozio-kulturellen Systems, danach die Region als elementarer Mechanismus für regionale Sicherheit, dann folgt die regionale Organisation und schließlich eine regionale Zivilgesellschaft, welche durch die regionale Organisation hervorgerufen worden ist. Die Stufe des "elementaren Mechanismus" für regionale Sicherheit muß noch etwas differenziert werden. Sicherheit kann nach moderner Auffassung einmal – ganz konventionell – durch militärische Sicherheit erzielt werden, zum zweiten aber auch durch sozioökonomische Wohlfahrt. Wenn wir Hettnes Skala so ergänzen, haben wir praktisch den Kreis geschlossen und sind zur systemtheoretischen Methodik zurückgekehrt, denn auch nach Hettne rechtfertigt sich die Suche nach den Fundamenten für den Prozeß der regionalen Integration im Indischen Ozean:

- Gibt es ein geographisches Fundament in Form eines geographischen Systems?
- Gibt es ein sozio-kulturelles Fundament beziehungsweise System?
- Gibt es ein wirtschaftliches Fundament/System?
- Gibt es ein politisches Fundament/System?

Nach Hettne ist übrigens erst mit der letzten Stufe das erreicht, was heute mit dem Begriff des *neuen Regionalismus* beschrieben wird. Bei dem neuen Regionalismus<sup>173</sup> handelt es sich vor allem um den

---

<sup>169</sup> So zum Beispiel Panikkar, K. M.: *India and the Indian Ocean. An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. London 1951.

<sup>170</sup> Diese Argumentation ist am häufigsten. Siehe zum Beispiel Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985; McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi, Oxford New York 1993.

<sup>171</sup> So zum Beispiel Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996.

<sup>172</sup> Siehe Hettne, Björn: "The Regional Factor in the Formation of a New World Order", in: Sakamoto, Yoshikazu (Hrsg.): *Global Transformation*. Tokio 1994, S. 136.

<sup>173</sup> Zu den anderen Formen des Regionalismus siehe Mols, Manfred: "An Stelle einer Einleitung: Zur Genese und Begründungslogik des modernen, internationalen Regionalismus in Lateinamerika und Südostasien", in Mols/Wilhelmy von Wolff, Manfred/Gutiérrez, Hernán (Hrsg.): *Regionalismus und Kooperation in Lateinamerika und Südostasien. Ein politikwissenschaftlicher Vergleich*. Münster und Hamburg 1993, S. 1-46 (13-15)

Versuch, im Zuge der Neuordnung der Welt nach dem Ende des Kalten Kriegs dem globalen System einflußreiche regionalen Subsysteme hinzuzufügen:

*"Grob gesagt geht es um den regionalistischen Anteil an der augenblicklichen Neuordnung des internationalen Feldes, also um regionalistische Konstitutionselemente bei den Überlegungen zu einer "neuen Weltordnung", wie sie jenseits des relativen Triumphes von Demokratie und Liberalismus, freier Meinungsäußerungen und sich entfaltender Marktkräfte als eine noch zu erstellende "neue politische Architektur" angestrebt wird."<sup>174</sup>*

Dieser neue Regionalismus muß nicht unbedingt mit der Schaffung neuer (supranationaler) Organisationen verbunden sein. So verweist zum Beispiel Palmer auf den zur Zeit stattfindenden Regionalisierungsprozeß im asiatisch-pazifischen Raum:

*"In Ostasien, das über keine umfassende regionale Organisation verfügt, entwickelt sich der Regionalismus mit einer bemerkenswert schnellen Geschwindigkeit, immer noch ohne viel formelle Institutionalisierungen, außer in gewissen geschäftlichen, professionellen und technischen Bereichen."<sup>175</sup>*

Wir werden auf diesen neuen und 'informellen' Regionalismus in einem späteren Kapitel zurückkommen, wenn die – augenscheinlich erfolgreichen – Regionalisierungsprozesse im asiatisch-pazifischen Raum mit denen im Indischen Ozean verglichen werden. Dann sollen auch die Probleme dieses Ansatzes thematisiert werden, wobei vor allem auf die vorgeblich so "schnelle Geschwindigkeit" im Mittelpunkt der Kritik stehen wird.

## **II.6 Verbindung der theoretischen Ansätze**

Zusammenfassend soll der Zusammenhang der angewandten Theorien nochmals verdeutlicht werden, um den Vorwurf eines theoretisch-methodologischen Eklektizismus zu begegnen:

- Der Konstruktivismus bildet den metatheoretischen Hintergrund beziehungsweise die 'Weltsicht' des Verfassers hinsichtlich Regionalisierungs- oder Integrationsbestrebungen.
- Die Integrationstheorie liefert den Rahmen für die Dissertation, in den die Erkenntnisse aus dem systemtheoretischen Teil eingeordnet und bewertet werden können.
- Der Transaktionalismus von Karl W. Deutsch beziehungsweise sein Konzept der Sicherheitsgemeinschaften gibt das normative Ziel vor, das erreicht werden soll.

---

<sup>174</sup> Mols, Manfred: a. a. O., S. 15.

<sup>175</sup> Palmer, Norman: *The New Regionalism in Asia and the Pacific*. Lexington et al. 1991, S. 5.

- Die (Welt-) Systemtheorie wird herangezogen, um die Gründe für das bisherige Scheitern aller Initiativen zur regionalen Integration aufzuzeigen und um den Indischen Ozean aus systemtheoretischer Sicht zu analysieren.
- Neorealismus und der schwache Kognitivismus werden lediglich instrumental herangezogen, um a) die Interessen der beteiligten Staaten zu analysieren und b) Möglichkeiten zu ihrer Anpassung hinsichtlich des normativen Ziels zu entwickeln.

Der erhoffte zusätzliche Erkenntnisgewinn besteht vor allem in der Möglichkeit, aufgrund der empirischen Untersuchungen die zukünftige Entwicklung des Indischen Ozeans zu prognostizieren, was mit der 'reinen' (Welt-) Systemtheorie nicht möglich wäre. Dies bringt uns abschließend zur Frage, wozu diese Forschung geleistet werden soll.

### ***II.7 Politikberatung: Wozu soll es erklärt werden?***

Wie oben unter dem Punkt 'Erkenntnisinteresse' bereits angeschnitten worden ist, stellt uns der Indische Ozean vor ein gravierendes Problem, was den Erfolg integrationspolitischer oder regionalistischer Initiativen betrifft: Bisher sind alle Bemühungen um wirtschaftliche (IOR-ARC) oder politische (IOZOP) Integration im Indischen Ozean im Gegensatz zu den durchaus erfolgreichen Prozessen im asiatisch-pazifischen Raum fehlgeschlagen. Als mögliche Begründung für diese fortgesetzten Fehlschläge wurde die Hypothese aufgestellt, daß der Indische Ozean womöglich der falsche Rahmen für Integrationsbemühungen darstellt. Dennoch werden die unternommenen Versuche, den Indischen Ozean oder Teile davon zu integrieren aus den oben unter dem Punkt Sicherheitsgemeinschaften dargelegten normativen Erwägungen als 'richtig' erachtet. Schließlich beinhaltet jeder Versuch das Potential, für weniger Konflikt und mehr Frieden zu sorgen. Mit dieser Dissertation wird nun die Hoffnung verbunden, daß sich die Ergebnisse der systemtheoretischen Analyse zu konkreten Antworten verdichten lassen, aus denen wiederum – wohlgemerkt aus der Sicht des Beobachters – konkrete Vorschläge für weitere, erfolgreichere Regionalisierungsbemühungen abgeleitet werden können. Das unbescheidene Ziel dieser Arbeit ist mithin Politikberatung von neutraler Seite, welche die ins Stocken geratene integrativen Prozesse als 'Second Track Input' wieder in Gang setzen könnte. Daß an einem solchen Input ein großes Interesse besteht, wurde während der im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* geführten Gespräche und Interviews mehr als deutlich.

### **III. Regionalisierungsbestrebungen im Indischen Ozean**

In diesem Kapitel soll als notwendiger Hintergrund zur Erörterung der Frage, ob der Indische Ozean eine 'Region' oder ein wie auch immer geartetes System darstellt, der derzeitige 'Ist-Zustand' hinsichtlich der Regionalisierungsbestrebungen auf der regionalen und der subregionalen Ebene analysiert werden: wo lassen sich Erfolge verzeichnen, wo lassen sich Defizite verorten? Zunächst werden zu diesem Zweck die wichtigsten Begriffe vorgestellt und kommentiert. Danach beschäftigen wir uns mit der subregionalen Ebene beziehungsweise mit den subregionalen Gemeinschaften ASEAN, SADC, GCC, SAARC und der Nichtexistenz einer solchen am Horn von Afrika. Die Reihenfolge der Darstellungen entspricht dabei dem Grad des bisher erzielten Erfolgs. Die regionale Ebene und die regionalen Regime/Organisationen wie IOZOP, IOMAC und IOR-ARC stehen als nächstes im Mittelpunkt der Analyse. Ein kritisches Fazit inklusive einer Aufstellung der wichtigsten Regionalisierungsbestrebungen als letzter Teil dieses Kapitels schafft die Überleitung zum empirisch-analytischen Abschnitt, in der die Leitfrage 'welche Region in welcher Art von Welt' untersucht werden wird.

#### ***III.1 Regionalisierungsprozesse in der Theorie***

Die folgenden Ausführungen werden sich mit Regionalisierungsprozessen aus einer theoretischen Sicht beschäftigen und dabei auch die wichtigsten Begriffspaare wie Globalisierung und Liberalisierung, kompetitive Sicherheit und kollektive Sicherheit oder umfassende Sicherheit und kooperative Sicherheit definieren.

##### **III.1.1 Globalisierung und Liberalisierung**

Zwei der wichtigsten Schlagwörter unserer Zeit stammen aus dem ökonomischen Bereich: Globalisierung und Liberalisierung. In gewisser Hinsicht stellt die Denkweise, die sich hinter diesen beiden Begriffen verbirgt, eine Wiederaufnahme der Modernisierungstheorie der fünfziger und sechziger Jahre dar. Die Zentren der sogenannten 'Ersten Welt' – Europa, Nordamerika und Japan – können hier wiederum als Schrittmacher betrachtet werden, von denen nach der Industrialisierungswelle nun die Globalisierungs- und Liberalisierungswelle ausgeht. Von den meisten Staaten der Dritten Welt, zum Beispiel Indien und der Volksrepublik China, wird die Globalisierung und Liberalisierung der heimischen Wirtschaft als Chance auf eine schnellere wirtschaftliche Entwicklung zum Beispiel durch Zugang zu Direktinvestitionen aus den Industriestaaten gesehen. Mit diesen Chancen werden aber auch bestimmte Anforderungen einerseits von Seiten der entwickelten Industrieländer an die hoffnungsfrohen neuindustriali-

sierten Länder<sup>176</sup> der Dritten Welt gestellt, die sich in den Schlagworten *Demokratisierung*, *Menschenrechte* und *Good Governance* zusammenfassen lassen, andererseits aber auch durch den Zwang zur politisch-ökonomischen Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten zwecks Stärkung der eigenen Verhandlungsposition. Ein mögliches Resultat dieser Zusammenarbeit ist der Prozeß der Regionalisierung. Während die Dritte Welt übrigens noch unter dem Eindruck der gerade einsetzenden gravierenden Veränderungen im Zuge der Globalisierung der Wirtschaft zu kämpfen hat, ist die Erste Welt, vor allem Europa, bereits einen wichtigen Schritt weiter: Unter dem Eindruck zweier verheerender Weltkriege haben sich dort mittlerweile Sicherheitsgemeinschaften gebildet, die aus Gruppen von Staaten bestehen, deren Geflecht von wirtschaftlichen Beziehungen und geteilter Werte so dicht ist, daß ein Krieg zwischen ihnen praktisch unvorstellbar geworden ist.<sup>177</sup> Für viele Regionen der Dritten Welt sind Sicherheitsgemeinschaften als Endprodukt der Regionalisierung zur Zeit noch Zukunftsmusik. Dennoch bilden diese nach Meinung des Autors ein wenigstens langfristig anstrebenswertes Fernziel. Diese Meinung wird jedoch nicht von allen Politikwissenschaftler geteilt. Wir werden daher im folgenden kurz darauf eingehen.

### III.1.2 Von kompetitiver Sicherheit über kollektiver Sicherheit zu kooperativer Sicherheit

Da Sicherheitsgemeinschaften wie gesagt in vielen Regionen der Welt noch Zukunftsmusik sind, stellt sich zwangsläufig die Frage: wie kommen wir von 'hier' nach 'da'? 'Hier' beschreibt dabei den jetzigen Ist-Zustand, 'da' das Fernziel der Sicherheitsgemeinschaft. Den Weg von 'hier' nach 'da' weisen die sicherheitspolitischen Konzepte "kompetitive Sicherheit" (*competitive security*), "kollektive Sicherheit" (*collective security*), "kooperative Sicherheit" (*cooperative security*) und "umfassende Sicherheit" (*comprehensive security*). Die Konzepte "umfassende Sicherheit" und "kooperative Sicherheit" haben ihren Ursprung in der neoliberalen Herausforderung des vorherrschenden Paradigmas des Realismus und der meisten Formen des Neorealismus, die den Sicherheitsdiskurs während des kalten Kriegs bestimmten. Im folgenden sollen diese unterschiedlichen Deutungen des Begriffs 'Sicherheit' in Bezug auf ihre Genese und ihres Bedeutungsgehalts kurz skizziert werden. Dies ist für ein Verständnis des derzeitigen Diskurses sowohl im Indischen Ozean als auch im asiatisch-pazifischen Raum unabdingbar.

---

<sup>176</sup> Der Fachbegriff hierfür lautet *Newly Industrialized Country* (NIC).

<sup>177</sup> Morrison, Charles W./Kojima, Akira/Maull, Hanns W.: *Community Building with Pacific Asia. A Report to the Trilateral Commission*. New York, Paris und Tokio 1997, S. 1.

### III.1.2.1 Das realistische/neorealistische Konzept der "kompetitiven Sicherheit"

Den normalen Zustand, der in sicherheitspolitischer Perspektive zwischen den Staaten in den meisten Regionen der Welt derzeit herrscht, kann man definieren als "kompetitive Sicherheit" (*competitive security*), bei der nationalstaatliche Sicherheit und Wohlstand in einem Nullsummenspiel auf Kosten anderer erreicht wird – oder vielmehr werden soll. Dies ist, wie gesagt, eine realistische beziehungsweise neorealistische Sicht der Welt. Für Anhänger der diversen realistischen und neorealistischen Schulen<sup>178</sup> gelten nach wie vor die folgenden Prämissen:

- Staaten sind rationale (einheitliche) Akteure,
- Staaten beschäftigen sich in erster Linie mit der Mehrung ihrer Sicherheit,
- Staaten sind Teil eines internationalen Systems, das von Anarchie gekennzeichnet ist.

Aus diesen Prämissen ergibt sich die Suprematie der militärischen Sicherheit. Begriffe wie "Machtgleichgewicht" (*balance of power*), Abschreckung und – im nuklearen Zeitalter – gegenseitige Vernichtungsdrohung (*mutually assured destruction* – passenderweise zu "MAD" verkürzt) bestimmen ihren sicherheitspolitischen Diskurs. Dieses System wird oftmals zurückgeführt auf die Entstehung moderner souveräner Nationalstaaten nach dem Westfälischen Frieden von 1648, aber im Grunde genommen stellt es den Normalzustand der Beziehungen auch zwischen dynastischen Staaten beziehungsweise Reichen dar. Eine kursorische Beschäftigung mit der kriegsgeschichtlichen Literatur genügt, um dies zu belegen.<sup>179</sup> Sie zeigt auch, daß Staaten dazu tendieren, sich grundsätzlich verwundbar und von anderen bedroht zu fühlen. Das ist die praktisch unentrinnbare Folge von 'realistischen' *Worst-Case*-Szenarien, wobei man nach dem lateinischen Motto 'si vis pacem, para bellum' (willst Du den Frieden, bereite Dich für den Krieg) am besten gegen das Schlimmstmögliche gerüstet sein sollte. Die Gefahr von Rüstungswettläufen zwischen feindlichen Staaten oder Allianzsystemen ist daher immer präsent. Insofern stellt kompetitive Sicherheit für die meisten Staaten außer den jeweils unangefochtenen Hegemonialstaaten ein unerfüllbarer Traum dar – eher wahrscheinlich ist ein Zustand der 'kompetitiven Unsicherheit' beziehungsweise das, was man aus neorealistic Sicht als Sicherheitsdilemma bezeichnet.

---

<sup>178</sup> Siehe zum Beispiel Waltz, Kenneth: *Theory of International Politics*. New York 1979; Buzan, Barry/Jones, Charles/Little, Richard: *The Logic of Anarchy: Neorealism to Structural Realism*. New York 1993; Keohane, Robert/ Nye, Joseph: *Power and Interdependence*. Boston und London 1989.

<sup>179</sup> Siehe zum Beispiel Montgomery of Alamein, Bernard: *Kriegsgeschichte. Weltgeschichte der Schlachten und Kriegszüge*. Frechen o. J. (englische Originalausgabe 1968); Keegan, John: *Die Kultur des Krieges*. Hamburg 1997; in diesem Zusammenhang ebenfalls lesenswert ist Kennedy, Paul: *Aufstieg und Fall der großen Mächte. Ökonomischer Wandel und militärischer Konflikt von 1500 bis 2000*. Frankfurt am Main 1994.

### III.1.2.2 Die neoliberale Herausforderung: Gemeinsame Sicherheit

Im zwanzigsten Jahrhundert wurde unter dem Eindruck zweier Weltkriege und der gegenseitigen nuklearen Vernichtungsdrohung zwischen West- und Ostblock verstärkt der Versuch unternommen, kompetitive Sicherheit durch andere Formen der Sicherheit zu ersetzen. Wegweisend für die neueren Wege des sicherheitspolitischen Diskurs war zweifellos die Brandt-Kommission, die für einen neuen, umfassenderen Ansatz bezüglich Sicherheit eintrat, bei dem auch nicht-militärische Aspekte der Sicherheit Berücksichtigung finden würden. Fortsetzung fand dieser neue Ansatz durch die Palme-Kommission von 1982, die den Begriff der "gemeinsamen Sicherheit" prägte. Alan Dupont meint dazu:

"Common security represented a significant departure from the Realist security paradigm. It eschewed competitive, zero-sum notions of deterrence and power, and emphasised instead cooperation, dialogue and confidence building, averring that genuine security could not be achieved unless all states recognised and accepted the legitimate security concerns of others."<sup>180</sup>

Dupont zitiert dazu Gareth Evans – ein australischer Vordenker auch in Sachen regionaler Sicherheit und früher Befürworter von Gorbatschows Idee eines 'Helsinki für Asien' – der gemeinsame Sicherheit kurz und treffend als *"achieving security with others, not against them"*<sup>181</sup> definiert. Neu ist die Idee einer kollektiven Sicherheit eigentlich nicht: An sich geht die Idee auf den bereits angesprochenen 'ewigen' Frieden von Münster und Osnabrück 1648 zurück, der alle Signatarstaaten verpflichtete, *"alle und jeden Friedensartikel gegen jeden zu schützen und verteidigen"* sowie die angegriffene Partei mit Rat und Waffen zu unterstützen, um den Angriff auf den Frieden zurückzuweisen – allerdings erst, wenn weder gütliche Einigung noch der Rechtsweg zum Erfolg führten.<sup>182</sup> In neuerer Zeit wurde dieses Prinzip vom Völkerbund und von den Vereinten Nationen bekräftigt.

Nach der heutige üblichen Definition beinhaltet kollektive Sicherheit mindestens die drei folgenden Elemente:

- die territoriale Integrität und Unabhängigkeit von Mitgliedsstaaten einer solchen Gemeinschaft kollektiver Sicherheit wird von allen anderen garantiert,

---

<sup>180</sup> Dupont, Alan: "Comprehensive Security", in: Singh, Jasjit: (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 45-57 (46).

<sup>181</sup> Ebenda.

- ein Angriff auf einen Mitgliedsstaat stellt einen Angriff auf alle dar, und
- alle anderen Mitglieder sind verpflichtet, dem angegriffenen Staat im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit Rat und/oder Tat zu Hilfe zu kommen.

Aus diesem letzten Grund wird auch argumentiert, daß es sich bei der modernen Variante weniger um kollektive Sicherheit denn um kollektive Verteidigung handle.<sup>183</sup>

### III.1.2.3 Die asiatische Antwort: Umfassende Sicherheit (*comprehensive security*)

Eine weitere – und berechtigtere – Kritik richtet sich gegen die Art der Sicherheit, die mit Hilfe eines Systems kollektiver Sicherheit errichtet wird: eine kollektive Sicherheitsgemeinschaft ist nur in der Lage, einen 'negativen Frieden', nach Galtung also lediglich die Abwesenheit von Krieg<sup>184</sup>, zu schaffen, nicht aber einen 'positiven Frieden', der auf gegenseitigem Vertrauen basiert. Gerade indische Sicherheitsexperten weisen in diesem Zusammenhang gerne auf Jawaharlal Nehrus Diktum hin, daß Friede unweigerlich zu Sicherheit führen würde und nicht anders herum, wie viele im Westen glauben.<sup>185</sup> Ein echter Friede in diesem Sinne könne daher nicht durch eine kollektive Sicherheitsgemeinschaft aufgezwungen werden, sondern müsse aus einer Kooperation auf der politischen, wirtschaftlichen, sozialen und nebenbei auch militärischen Ebene heraus entstehen.<sup>186</sup>

Ein solcherart verstandener Friede, in dem das Streben nach militärischer Sicherheit allein nicht mehr im Mittelpunkt steht, kann als umfassende Sicherheit – im anglo-amerikanischen Sprachgebrauch *comprehensive security* – verstanden werden. Nach dieser Auffassung wäre eine regionale Kooperation – auch im Indischen Ozean, wie wir gleich noch erläutern werden – der Königsweg zur gemeinsamen kooperativen Sicherheit. Dieses Konzept entstand Mitte der siebziger Jahre, etwa zur selben Zeit wie der innovative Diskurs zur Sicherheit in Japan. Japan ist ein rohstoffarmes Land, das mehr als alle andern Industriestaaten von der Rohstoff-einfuhr abhängig ist. Um seine Rohstoffeinfuhr, vor allem Erdöl, zu sichern, griff das kaiserli-

---

<sup>182</sup> Siehe dazu Barudio, Günter: *Der Teutsche Krieg. 1618 – 1648*. Frankfurt 1998, S. 475 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>183</sup> Siehe zum Beispiel Singh, Jasjit: "Cooperative Security: Paradigm for the 21<sup>st</sup> Century", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 29-44 (32).

<sup>184</sup> Galtung, Johan: "Gewalt, Frieden und Friedensforschung", in: Senghaas, Dieter (Hrsg.): *Kritische Friedensforschung*. Frankfurt am Main 1971, S. 55-104.

<sup>185</sup> Dieser Ausspruch wurde von meinen indischen Gesprächspartnern auf meiner – zusammen mit Maïke Tuchner unternommenen – Feldforschung im August/September 2000 immer wieder zitiert, wenn es um die Möglichkeit der Schaffung eines Regimes maritimer Sicherheit im Indischen Ozean ging.

che Japan bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs auf das Militär zurück. Auf dieses Mittel der Politik hat das moderne Japan unter dem Eindruck eben dieses verheerenden Krieges verzichtet. Der japanische Ansatz der umfassenden Sicherheit sollte daher mit nicht-militärischen Mitteln sowohl strategischen als auch wirtschaftlichen Bedrohungen vorbeugen.<sup>187</sup> Auch die ASEAN-Staaten entwickelten, beeinflusst von Japan, mit *regional resilience* beziehungsweise *keamanan regional* einen ähnlichen Ansatz, bei dem jedoch vornehmlich innere Sicherheit und Nichteinmischung in innere Angelegenheiten im Vordergrund standen, daneben auch wirtschaftliche Entwicklung und soziale Harmonie.<sup>188</sup>

#### III.1.2.4 Die neueste Variante: Kooperative Sicherheit

Kooperative Sicherheit ist der bisher letzte Beitrag zum neuen sicherheitspolitischen Diskurs. Der moderne Gebrauch des Begriffs geht zurück auf eine Rede des kanadischen Außenministers Joe Clark im September 1990 vor der UN-Vollversammlung. David Dewitt definiert kooperative Sicherheit wie folgt:

"Cooperative security ... is not Euro-centred in origin or focus; it is not based on assumptions of strategic global relations in a zero-sum world; it is not a priori restrictive in membership; it does not require leadership by dominant military powers or acknowledge that hegemons alone are able to define either the agenda or the rules; it does not privilege the military as the repository of all wisdom related to security issues; it does not assume that military conflict or violence is the only challenge to security; it does not presume that states are principal actors but it does not preclude that, by definition or intent, that non-state actors ... have critical roles to play in managing and enhancing security-relevant dynamics; and it neither requires, nor indeed explicitly calls for the creation of, formal institutions or mechanisms, though welcomes both if they emerge from the decisions of the parties. It is noteworthy that the term 'cooperative' indicates a greater diversity of security policies and predicaments or challenges than the term 'common'; similarly, 'cooperative' both acknowledges the necessity to think 'comprehensively'."<sup>189</sup>

Während sich im asiatisch-pazifischen Raum dank des ASEAN Regional Forum (ARF) der "umfassende" Sicherheitsdiskurs durchgesetzt hat, ist es mehr als fraglich, ob ein vergleichbar dominanter Diskurs auch im Indischen Ozean wahrnehmbar ist. Im Bezug auf IOR-ARC wird

---

<sup>186</sup> Dazu Singh, Jasjit: "Introduction", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 5-18 (7).

<sup>187</sup> Die japanische Bezeichnung hierfür ist *sogo anzen hosho*. Siehe dazu einführend Nester, William: "The Third World in Japanese Foreign Policy", in: Newland, Kathleen (Hrsg.): *The International Relations of Japan*. London 1990, S. 71-99.

<sup>188</sup> Zur Sicherheitspolitik der ASEAN siehe Feske, Susanne: *ASEAN: Ein Modell für regionale Sicherheit. Ursprung, Entwicklung und Bilanz sicherheitspolitischer Zusammenarbeit in Südostasien*. Baden-Baden 1991.

<sup>189</sup> Zitiert nach Dupont, Alan: "Comprehensive Security", in: Singh, Jasjit: (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi: IDSA 1997, S. 45-57 (47f).

diese Frage später in diesem Kapitel nochmals angerissen werden, eine ausführliche Diskussion der 'Sicherheitskultur' der relevanten Staaten im Indischen Ozean bleibt jedoch dem Kapitel "Der Indische Ozean als politische Region" vorbehalten. Auf jeden Fall hat also der Aufbau von Systemen regionaler Kooperation in den wichtigen Regionen der Welt, wie in der Einleitung schon erwähnt, durchaus Konjunktur – aber offenbar eben nicht in allen.

### III.1.3 Fallstudie Indischer Ozean

Wie wir gleich sehen werden, stellt der Indische Ozean eine solche schwierige Weltregion dar, in der Prozesse der regionalen Kooperation bislang immer fehlschlagen, obwohl seit dem freiwilligen Rückzug der Briten aus dieser Region im Zuge der Terminierung aller ihrer Verpflichtungen "*East of Suez*" zu Beginn der siebziger Jahre etliche Versuche unternommen wurden, in diesem vormals "*British Lake*" Formen regionaler Kooperation ins Leben zu rufen – sei es in Form einer nuklearwaffenfreien Zone (*Indian Ocean as a Zone of Peace – IOZOP*), in Gestalt eines Regimes zur Behandlung maritimer Fragen (*Indian Ocean Marine Affairs Cooperation – IOMAC*) oder einfach nur zur Lösung spezieller Fragen wie die *Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)*. Bislang aber scheiterten diese Versuche regelmäßig entweder schon in der Planungsphase oder spätestens kurz nach der Implementierung.

Auch die Erfolgsaussichten der 1997 auf Mauritius gegründeten *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC)* werden eher skeptisch beurteilt. Als Begründung für das regelmäßige Scheitern wird ebenso regelmäßig ins Feld geführt, daß die Region Indischer Ozean einfach zu groß, zu divers sei und die Anrainerstaaten zu heterogen wären.<sup>190</sup> Warum aber funktionieren dann aber eine Vielzahl von Formen regionaler Kooperation im asiatisch-pazifischen Raum, der ja eigentlich noch viel größer, diverser und heterogener ist als der Indische Ozean?

Der augenscheinliche Erfolg der Regionalisierungsprozesse im asiatisch-pazifischen Raum hat dazu geführt, daß seit Mitte der neunziger Jahre in einigen Monographien und zahlreichen Zeitschriftenartikeln aus Australien, Indien und Südafrika die Behauptung aufgestellt wird, der Indische Ozean stelle ebenfalls eine eigenständige Region dar, die mit dem asiatisch-

---

<sup>190</sup> Zu diesen Argumenten und ihrer Vertretbarkeit siehe schon Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept and Reality", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23 (22).

pazifischen Raum oder dem Atlantik vergleichbar sei.<sup>191</sup> Der Versuch, vor dem Hintergrund der weltweiten Regionalisierungs- und Globalisierungsdebatte den Indischen Ozean als eine Region zu definieren, kommt dabei nicht von ungefähr: Er erklärt sich aus der Befürchtung, daß die Anrainerstaaten des Indiks von der globalen sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen Entwicklung abgekoppelt werden könnten. Offenbar wird der zaghafte Regionalisierungsprozeß im Indischen Ozean von einigen Anrainerstaaten auch aus einer wirtschaftspolitischen Perspektive als wünschenswert eingeschätzt. Dabei wird auch der Nexus zwischen Sicherheitspolitik und Wirtschaftspolitik gesehen:

*"The far-sighted statesmen of Europe and Southeast Asia were the first to see regional cooperation as the way to reduce and eliminate tensions among themselves. The Europeans also wanted to make sure that democratic systems of government became entrenched. The methodology used was regional economic cooperation, which eventually led towards economic integration. This has given them a head start in the new globalised world."*<sup>192</sup>

Insofern kann man daher argumentieren, daß im Indischen Ozean Stimmen vorhanden sind, die regionale Kooperation nicht nur mit Friede, sondern auch mit Wohlstand in unserer Zeit gleichsetzen. Eine Beschäftigung mit diesen Regionalisierungsprozessen und der 'Region Indischer Ozean' ist daher mehr als nur eine theoretische 'Fingerübung'.

### III.1.4 Der Prozeß der Regionalisierung

Der Begriff 'Regionalisierung' beschreibt ganz grob definiert einen Prozeß, der die Interessen einer 'Region' in den Vordergrund stellt. Dabei ist durchaus umstritten, wie wir gleich noch sehen werden, ob dabei tatsächlich der Prozeß der Regionalisierung selbst im Mittelpunkt des Interesses steht, oder ob vielmehr das Ziel dieses Prozesses, also die abgeschlossene Regionalisierung, das Erkenntnisinteresse lenkt. Grundsätzlich werden zur Zeit drei Typen des Regionalismus unterschieden<sup>193</sup>: zwei traditionell-integrative Spielarten und ein sogenannter "neuer Regionalismus", der aufgrund der Erfahrun-

---

<sup>191</sup> Siehe zum Beispiel Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept or Reality", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23; Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996; McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean: World and Region* (IFIOR Working Paper 1). Perth 1995; Mills, Greg: *South Africa and Security Building in the Indian Ocean Rim* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 127). Canberra 1997.

<sup>192</sup> Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy: "Introduction", in: dieselben (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 9-17 (10).

<sup>193</sup> So Mols, Manfred: "An Stelle einer Einleitung: Zur Genese und Begründungslogik des modernen, internationalen Regionalismus in Lateinamerika und Südostasien", in Mols/Wilhelmy von Wolff, Manfred/Gutiérrez, Hernán (Hrsg.): *Regionalismus und Kooperation in Lateinamerika und Südostasien. Ein politikwissenschaftlicher Vergleich*. Münster und Hamburg 1993, S. 1-46.

gen mit der lateinamerikanischen *"nueva integración"* entstanden ist. Diese drei Typen sollen nun im folgenden dargestellt werden. Danach soll entschieden werden, welcher dieser drei (Ideal-)Typen für unser Erkenntnisobjekt, der Indische Ozean, am besten geeignet erscheint.

#### III.1.4.1 Typ I – Der "übliche Normalfall"

Die erste Spielart des Regionalismus kann man nach Mols als den "üblichen Normalfall" von Regionalismus bezeichnen. Diese übliche Form des Regionalismus wird verkörpert von internationalen Regimen oder Organisationen,

*"die sich ausdrücklich in das (jeweils) gegebene internationale System einordnen – zum Zwecke der Identitätsbewahrung, der Positionsverbesserung im internationalen System, der funktionalen Effektivitätssteigerung, auch und nicht zuletzt der schlichten Selbstbehauptung."*<sup>194</sup>

Das vorhandene internationale System, seine konstituierenden Bestandteile und vor allem die Verteilung der Macht werden von dieser Art des Regionalismus nicht in Frage gestellt,

*"sondern daß man versucht, sich ihm so einzuordnen, daß der eigene Behauptungsgewinn unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten höher wiegt als weitere Anstrengungen, die Komposition des internationalen Systems grundlegend zu verbessern"*<sup>195</sup>.

Typische Beispiele für diese Anfangsstufe des Regionalismus sind die *Southern African Development Council* (SADC), die ASEAN, die bisherige OAU und die Arabische Liga.

#### III.1.4.2 Typ II – "Konzert der Mächte"

Die zweite Form des Regionalismus – eine etwas weiter entwickelte Variante sozusagen – ist selbst bereits wesentlicher Bestandteil des internationalen Systems. Diese Form des Regionalismus

*"ist entweder selbst Teil des jeweiligen Konzerts der Mächte – und zwar als tragende Kraft, die unter Umständen sogar den großen nationalstaatlichen Mitspielern Konkurrenz macht -, oder er fungiert als wesentliche Stütze für diejenigen, auf die es für die Konstitution und Definition des internationalen Systems wirklich ankommt"*<sup>196</sup>.

---

<sup>194</sup> Mols, Manfred: a. a. O., S. 14.

<sup>195</sup> Ebenda.

<sup>196</sup> Mols, Manfred: "An Stelle einer Einleitung: Zur Genese und Begründungslogik des modernen, internationalen Regionalismus in Lateinamerika und Südostasien", in Mols/Wilhelmy von Wolff, Manfred/Gutiérrez, Hernán (Hrsg.): *Regionalismus und Kooperation in Lateinamerika und Südostasien. Ein politikwissenschaftlicher Vergleich*. Münster und Hamburg 1993, S. 1-46, S. 13.

Die Europäische Gemeinschaft kann als Beispiel für einen solchen selbstbewußten Regionalismus angeführt werden. Die neu gegründete und aus der bisherigen OAU hervorgegangene *African Union* strebt dies in bewußter Anlehnung an die EU nun ebenfalls an. Manfred Mols hat übrigens diesen Typus als "Typ I" bezeichnet und den "üblichen Normalfall" als "Typ II". Es erscheint jedoch logisch, daß der Normalfall zuerst eintritt, bevor schließlich daraus eine selbstbewußtere Form des Regionalismus nach dem Muster der EU hervorgehen kann. Daher wurde diese Abfolge hier verändert.

### III.1.4.3 Typ III - Der "neue Regionalismus"

Bei dem sogenannten *new regionalism*, handelt es sich vor allem um den Versuch, im Zuge der Neuordnung der Welt nach dem Ende des Kalten Kriegs dem globalen System einflußreiche regionalen Subsysteme hinzuzufügen:

*"Grob gesagt geht es um den regionalistischen Anteil an der augenblicklichen Neuordnung des internationalen Feldes, also um regionalistische Konstitutionselemente bei den Überlegungen zu einer "neuen Weltordnung", wie sie jenseits des relativen Triumphes von Demokratie und Liberalismus, freier Meinungsäußerungen und sich entfaltender Marktkräfte als eine noch zu erstellende "neue politische Architektur" angestrebt wird."<sup>197</sup>*

Dieser neue Regionalismus muß nicht unbedingt mit der Schaffung neuer (supranationaler) Organisationen verbunden sein. So verweist zum Beispiel Palmer auf den zur Zeit stattfindenden Regionalisierungsprozeß im asiatisch-pazifischen Raum:

*"In Ostasien, das über keine umfassende regionale Organisation verfügt, entwickelt sich der Regionalismus mit einer bemerkenswert schnellen Geschwindigkeit, immer noch ohne viel formelle Institutionalisierungen, außer in gewissen geschäftlichen, professionellen und technischen Bereichen."<sup>198</sup>*

Wir werden auf diesen neuen und 'informellen' Regionalismus später zurückkommen, wenn die – augenscheinlich erfolgreichen – Regionalisierungsprozesse im asiatisch-pazifischen Raum mit denen im Indischen Ozean verglichen werden.

### III.1.5 Region → Regionalismus → Integration?

---

<sup>197</sup> Mols, Manfred: "An Stelle einer Einleitung: Zur Genese und Begründungslogik des modernen, internationalen Regionalismus in Lateinamerika und Südostasien", in Mols/Wilhelmy von Wolff, Manfred/Gutiérrez, Hernán (Hrsg.): *Regionalismus und Kooperation in Lateinamerika und Südostasien. Ein politikwissenschaftlicher Vergleich*. Münster und Hamburg 1993, S. 1-46, S. 15.

<sup>198</sup> Palmer, Norman: *The New Regionalism in Asia and the Pacific*. Lexington et al. 1991, S. 5.

Aus den oben stehenden Ausführungen zur Region und zum Prozeß des Regionalismus praktisch von der Konzeption der Idee bis hin zur Region als Mitspieler im Konzert der (globalen) Großmächte könnte man nun idealtypisch eine Entwicklungslogik ableiten, gewissermaßen einen 'regionalistischen Dreisatz':

1. Die Einsicht in die Existenz eines eigenständigen, von anderen abgrenzbaren Bedeutungszusammenhangs (System, Region) muß – vor allem innerhalb dieses Bedeutungszusammenhangs – zumindest innerhalb der politischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Eliten vorhanden sein.
2. Aus dieser (bescheidenen) Basis entwickelt sich sodann ein Prozeß der wirtschaftlichen und/oder politischen Regionalisierung als zweite Stufe durch Schaffung von Regimen und Institutionen, begleitet durch die allmähliche Entstehung einer regionalen Identität in über die Eliten hinausgehenden Bevölkerungskreisen.
3. Der Prozeß der Regionalisierung führt schließlich in einer möglichen dritten Stufe zu einer Integration nach dem Beispiel der EU.

Nun argumentiert Lang, daß der "Wirtschaftsregionalismus als politische Strategie ... auf einer funktionierenden ökonomischen Region aufbauen" kann, dies aber nicht unbedingt muß:

*"[D]er Wirtschaftsregionalismus kann nämlich auch dort praktiziert werden, wo die Hauptelemente einer ökonomischen Region, nämlich geographische Nähe bei niedrigen Transport- und Kommunikationskosten sowie Komplementarität des 'output' der nationalen Volkswirtschaften, nicht oder nur begrenzt gegeben sind, es sich also um eine unvollkommene ökonomische Region handelt".<sup>199</sup>*

Nach Lang bildet diese Unvollkommenheit kein unüberwindliches Hindernis, "wenn sie durch andere Faktoren, wie Homogenität, Kohäsion sowie eine starke politische Führung, die dieser Strategie verpflichtet ist, wettgemacht wird".<sup>200</sup> Mit Recht stellt er jedoch die Frage in den Raum, "wie lange ökonomische Realität und politische Strategie auseinanderklaffen können".<sup>201</sup> Wie wir weiter unten noch sehen werden, kann der bereits frühzeitig ins Stocken geratene IOR-ARC-Prozeß fast schon als Paradebeispiel für dieses Caveat gewertet werden: Hier wurde nach Meinung des Verfassers der eher halbherzige Versuch unternommen, einen Wirtschaftsregionalismus à la APEC in Gang zu setzen, ohne auf die nicht vorhandenen wirtschaftlichen Vorbedingungen Rücksicht zu nehmen.<sup>202</sup> Der 'regionalistische Dreisatz' macht daher wohl auch in der Praxis Sinn: Die Wahrnehmung einer eigenständigen Region durch die maßgeblichen Akteure aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, zum Beispiel auf der Basis gemeinsamer sicherheitspolitischer oder wirtschaftspolitischer Interessen, erscheint als logi-

---

<sup>199</sup> Lang, Winfried, *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982, S. 77.

<sup>200</sup> Ebenda.

<sup>201</sup> Ebenda.

<sup>202</sup> Im Abschnitt VI: *Der Indische Ozean als ökonomische Region* wird diese Behauptung noch ausführlich kommentiert und belegt werden.

sches *sine qua non* für ein Interesse an Regionalisierungsbestrebungen, und diese wiederum können früher oder später in einer Integration resultieren. Wie das Beispiel der ASEAN zeigt, muß dieser letzte Schritt jedoch nicht unbedingt vollzogen werden. Ohne den ersten Schritt aber kann kein erfolgreicher Regionalisierungsprozeß entstehen. Die folgenden Ausführungen werden dies belegen.

### **III.2 Subregionalismen im Indischen Ozean**

Im folgenden werden wir uns mit den nachweisbaren erfolgreichen und erfolglosen Regionalisierungsprozessen im Indischen Ozean auseinandersetzen. Zunächst beschäftigen wir uns mit den subregionalen Regionalisierungsprozessen in den Subregionen Südostasien, südliches Afrika, Golfregion und Südasien – abgestuft nach bisherigem Erfolg –, um uns dann den 'trans-subregionalen' Pendanten zuzuwenden, die mehrere Teile des Indischen Ozean erfassen sollen. Dies versetzt uns in die Lage, ein differenziertes Bild der regionalen Sicherheitsarchitektur im Indischen Ozean zu entwerfen und Defizite aufzuspüren und zu kommentieren.

#### **III.2.1 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean I: ASEAN**

Die Geschichte der Regionalisierung Südostasiens beginnt genau genommen bereits im März 1947 mit der *Asian Relations Conference* in New Delhi.<sup>203</sup> An dieser nahmen 26 asiatische Länder teil, von denen die meisten noch gar nicht unabhängig waren. Zweck dieser Konferenz war eigentlich, kulturelle und wirtschaftliche Probleme zu diskutieren, tatsächlich aber wurde sie eher als Forum für politische Gespräche genutzt, in denen Kooperationsideen im Vordergrund standen. Konkretisiert wurde jedoch keine dieser Ideen, da der Prozeß der Dekolonialisierung für die Mehrzahl der teilnehmenden Staaten zunächst noch das dringlichere Problem darstellte. Der nächste Vorstoß in Richtung auf politische Zusammenarbeit kam bereits drei Jahre später: 1950 schlug der damalige philippinische Präsident Quirino unter dem Namen *Asian Union* eine Kooperation asiatischer Staaten auf nichtmilitärischem Gebiet vor. Der Ausbruch des Koreakriegs im gleichen Jahr und die damit verbundene Polarisierung Asiens in ein pro-westliches und pro-kommunistisches Lager machten den Plan jedoch bereits im Ansatz zunichte. Die erste tatsächlich gegründete Sicherheitsgemeinschaft, an der auch asiatisch-pazifische Staaten teilnahmen, war denn auch bezeichnenderweise die unter dem Vorzeichen

---

<sup>203</sup> Siehe dazu Jansen, G. H.: *Nonalignment and the Afro-Asian States*. New York 1966, insbesondere S. 53f; Ide Anak Agung Gde Agung: *Twenty Years Indonesian Foreign Policy 1945-1965*. Den Haag und Paris 1973, S. 23f.

des Kalten Kriegs entstandene *Southeast Asian Treaty Organization*, kurz *SEATO*. Die insgesamt recht erfolglose SEATO kann man somit als erstes System kollektiver Sicherheit im asiatisch-pazifischen Raum bezeichnen.<sup>204</sup> Im Gründungsjahr der SEATO, 1954, fand auch die *Colombo Conference* statt, bei der ein für die weiteren regionalen Integrationsversuche richtungsweisender Gedanke entworfen wurde: der Gedanke einer 'Dritten Kraft' neben den beiden Supermächten und ihren Einflußsphären. Dieser Ansatz entwickelte sich ein Jahr später auf der afro-asiatischen *Konferenz von Bandung* zu voller Blüte.<sup>205</sup> Konkrete Schritte folgten allerdings immer noch nicht, da die Zusammensetzung – und damit auch die Interessen – der Teilnehmer zu heterogen waren. Der Erfolg von Bandung liegt daher weniger in meßbaren Resultaten als vielmehr im sogenannten 'Geist von Bandung', das heißt der Aufbruchstimmung, die durch die Konferenz hervorgerufen worden war.

Das neugewonnene Selbstvertrauen, auch ohne die Unterstützung der Supermächte handeln zu können, ermutigten den philippinischen Präsident Garcia und den malaiischen (ab 1963: malaysischen) Premierminister Tunku Abdul Rahman zu dem Versuch, wenigstens eine Vereinigung der Staaten Südostasiens in die Wege zu leiten, da eine gesamt-asiatische Einigung offensichtlich außer Reichweite lag. Zu der Subregion Südostasiens gehören Malaysia<sup>206</sup>, Indonesien, Brunei Darussalam (erst seit 1984 unabhängig), die Philippinen, Myanmar (damals noch Birma), Thailand, Kambodscha, Laos und Vietnam<sup>207</sup>. Die Zugehörigkeit Papua-Neuguineas zu Südostasiens ist umstritten. Der im Jahre 1961 tatsächlich gegründeten *Association of Southeast Asia* (ASA) trat jedoch außer Malaya und den Philippinen lediglich Thailand bei, so daß sie mangels Interesse bereits zwei Jahre später wieder einschlieff, als zwischen den Philippinen und Malaya der Konflikt um Sabah ausbrach.<sup>208</sup> Interessanterweise wurde im Jahr des Scheiterns von ASA, 1963, der Versuch unternommen, eine lose Konföderation der Staaten des malaiischen Archipels – Indonesien, die Philippinen und die neugegründete Föderation Malaysia – unter dem Namen *Maphilindo* zu schaffen. Damit sollte in letzter Minute ein offenes Ausbrechen der Konflikte zwischen Malaysia und den Philippinen (um Sabah) einerseits sowie zwischen Malaysia und Indonesien (im Zuge von Konfrontasi) andererseits ver-

---

<sup>204</sup> Zur Geschichte der SEATO siehe vor allem Buszinski, Leszek: *SEATO: The Failure of an Alliance Strategy*. Singapur 1983.

<sup>205</sup> Zu Colombo und Bandung siehe Ide Anak Agung Gde Agung, op. cit., S. 220-245 und S. 577-584 (vollständiger Text des Schlußkommunikés).

<sup>206</sup> Bis 1963 noch geteilt in Malaya und die britischen Kronkolonien Singapur, Sabah und Sarawak.

<sup>207</sup> Bis 1975 geteilt in Republik Vietnam (Südvietnam; Hauptstadt Saigon) und Demokratische Republik Vietnam (Nordvietnam; Hauptstadt Hanoi)

<sup>208</sup> Zu ASA siehe Morrison, Charles/Suhrke, Astri: *Strategies of Survival*. Queensland 1978, S. 267.

hindert werden. Das Projekt scheiterte jedoch bereits in der Diskussionsphase an den in der Perzeption der Akteure inzwischen unüberbrückbar gewordenen Gegensätzen.<sup>209</sup>

Erst eine besondere Konstellation von 'Push and Pull' Faktoren führte schließlich zu der erfolgreichen Gründung der *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) am 08. August 1967:

- Die Eskalation des Vietnamkriegs in Verbindung mit vermehrten Aktionen prokommunistischer Guerillas in Malaysia und den Philippinen,
- die Ankündigung der britischen Regierung, bis spätestens 1974 (später vorverlegt auf 1971) alle Truppen "East of Suez" abzuziehen,
- die Entmachtung des indonesischen Präsidenten Sukarno, die in einer Einstellung des Konflikts mit Malaysia und einer grundlegenden Neuorientierung der indonesischen Außenpolitik resultierte, und
- der Amtsantritt von Präsident Marcos auf den Philippinen, der den Konflikt um Sabah deeskalierte.

Hier sehen wir zum ersten Mal nach dem Ende des zweiten Weltkriegs eine Konstellation von gemeinsamen Interessen und Bedrohungsperzeptionen, welche die bis dato lediglich als militärisches Konstrukt vorhandene Region (bzw. Subregion) *Südostasien* mit Leben füllt und die nicht-kommunistischen Staaten Südasiens gleichsam zusammen zwingt. Es entsteht hier gewissermaßen ein Sicherheitskomplex aufgrund der gemeinsamen Bedrohung durch prokommunistische Guerillas, welche die innenpolitische Stabilität der Länder Thailand, Malaysia, Singapur, Indonesien und der Philippinen Ende der sechziger Jahre akut bedrohen.

Nun läßt die Gründungsurkunde der ASEAN, die sogenannte "*Deklaration von Bangkok*"<sup>210</sup>, nicht gerade auf eine intendierte sicherheitspolitische Zusammenarbeit schließen. Hervorgehoben werden in der Urkunde vielmehr die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung in der Subregion. Daß die wesentlich dringlichere sicherheitspolitische Kooperation nicht in den Katalog der Ziele mit aufgenommen wurde, liegt darin begründet, daß die Regierungen der Mitgliedsstaaten nach den negativen Erfahrungen mit ASA und Maphilindo sowie den gerade erst überstandenen Konflikten untereinander den Erfolg von ASEAN nicht von vornherein durch zu hoch gesteckte Erwartungen gefährden wollten. Andererseits waren sich

---

<sup>209</sup> Zu Maphilindo siehe Ide Anak Agung Gde Agung, op. cit., S. 479-486.

<sup>210</sup> Abgedruckt in ASEAN-Sekretariat (Hrsg.): *10 Years ASEAN*. Jakarta 1978, S. 14-16.

die beteiligten Regierungen sehr wohl bewußt, daß Maßnahmen zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung innen- und außenpolitische Stabilität als Grundlage voraussetzten. Eine politische Kooperation der ASEAN-Staaten war demnach unumgänglich. Ohnehin hatten sie auch gar keine Wahl, da auf der subregionalen Ebene bereits ein Jahr nach Gründung von ASEAN der Sabah-Konflikt zwischen Malaysia und den Philippinen wieder ausbrach und auf der regionalen Ebene die *Guam-Doktrin*<sup>211</sup> überdies den letzten Rest an sicherheitspolitischen Illusionen raubte.

### III.2.1.1 Zone of Peace, Freedom and Neutrality (ZOPFAN)

Als erste Frucht der neuen sicherheitspolitischen Kooperation der ASEAN-Gruppe kann das in der "*Deklaration von Kuala Lumpur*" von 1971 vorgestellte Konzept einer *Zone of Peace, Freedom and Neutrality* (ZOPFAN) gelten. Dieser ursprünglich aus Malaysia stammende Plan kann durchaus als kühn bezeichnet werden: Erstmals sollte eine ganze Subregion, bestehend aus zehn Staaten, in eine neutrale Zone verwandelt werden. Die neuere Geschichte zeigt jedoch, daß bereits die Aufrechterhaltung der Neutralität einzelner Staaten große Schwierigkeiten bereitet, wenn diese Neutralität den Interessen anderer Staaten im Wege steht.<sup>212</sup> Wenn nun also gleich mehrere Staaten in einer neutralen Zone zusammengefaßt werden sollten, mußten Mechanismen geschaffen werden, die verhindern, daß a) außerregionale Mächte von außen und b) subregionale Staaten von innen diese Neutralität gefährden. Da eine solche neutrale Zone also quasi *per definitionem* nach außen wie nach innen verteidigungsbereit sein müßte, stellt sie offensichtlich ein kooperatives gemeinsames Sicherheitssystem dar – das erste im asiatisch-pazifischen Raum, das zudem praktisch zeitgleich mit der KSZE in Europa entwickelt wurde.<sup>213</sup>

Das Besondere an dem Neutralitätsbegriff von ZOPFAN, das ihn von der Neutralität anderer Staaten abhob, läßt sich wie folgt zusammenfassen:

- Erstmals sollte eine ganze Subregion neutralisiert werden.
- Die Neutralität erstreckte sich hierbei auch auf Zeiten des (relativen) Friedens, womit eine Schwäche der traditionellen Neutralität überwunden worden wäre.<sup>214</sup>

---

<sup>211</sup> Zur Guam-Doktrin bzw. Nixon-Doktrin siehe Kissinger, Henry: *White House Years*. Boston, Mass. 1979, S. 220-225.

<sup>212</sup> Zum Beispiel die Neutralität Belgiens den deutschen Interessen zu Beginn des Ersten Weltkriegs.

<sup>213</sup> Zu den interessanten Details von ZOPFAN siehe Hänggi, Heiner: *Neutralität in Südostasien: Das Projekt einer Zone des Friedens, der Freiheit und der Neutralität*. Bern, Stuttgart, Wien 1992.

<sup>214</sup> Insofern war ZOPFANs Neutralität vergleichbar mit der 'immerwährenden' Neutralität der Schweiz.

- Die Neutralität galt auch gegenüber indirekten Konflikten, wie Subversion oder Unterstützung von Guerillas.
- Die Neutralität war nicht auf bewaffnete Konflikte beschränkt, sondern erfaßte Konflikte aller Art, wobei wirtschaftliche und ideologische ausdrücklich genannt wurden.

Die Kehrseite dieses umfassenden Neutralitätsprinzips war jedoch seine Diffusität: Völkerrechtlich bindend – und kontrollierbar – war bei dieser weitgefassten Neutralität nur die Neutralität bei militärischen Konflikten. Wie aber kann man sich eine Neutralität bei wirtschaftlichen Konflikten vorstellen, die bei der heutigen globalen Vernetzung wohl kaum vor den Grenzen ZOPFANs haltgemacht hätten? Wie ließe sich Neutralität in Bezug auf subversive Aktionen, die ja gerade unentdeckt bleiben sollen, kontrollieren? Eine Implementierung der Neutralität nach der ZOPFAN-Definition war daher nur schwer vorstellbar. Die Ernsthaftigkeit der ZOPFAN-Idee wurde deshalb auch immer wieder bezweifelt.

Einen weiteren bedeutenden sicherheitspolitischen Vorstoß, der inhaltlich eng mit ZOPFAN verknüpft ist, stellt der auf dem Gipfel von Bali 1976 verabschiedete *Treaty of Amity and Co-operation in Southeast Asia* (TAC) dar.<sup>215</sup> Im Gegensatz zum weitgehend folgenlos gebliebenen ZOPFAN-Modell bildete der TAC die Grundlage der Vereinigung aller südostasiatischer Staaten unter dem Dach der ASEAN. Zudem spielt TAC eine wichtige Rolle bei der Diskussion des *ASEAN Regional Forum* (ARF). Daher soll TAC im folgenden kurz analysiert werden.

### III.2.1.2 Treaty of Amity and Co-operation (TAC)

Die in Kapitel 1 ("Purpose and Principles") festgelegten Ziele des im Februar 1976 vorgestellten Vertragswerks, das allen Staaten Südostasiens zum Beitritt offenstehen sollte, lesen sich nicht gerade unpretentiös:

*"The purpose of this treaty is to promote perpetual peace, everlasting amity and cooperation among the peoples which would contribute to their strength, solidarity and closer relationship."*<sup>216</sup>

Nach einem Rückgriff auf die wichtigsten Verhaltensregeln des ursprünglichen ASEAN-Kodex folgt in Kapitel 2 ("Amity"), Artikel 3, eine eher formelhafte Mahnung an alle Unter-

<sup>215</sup> Abgedruckt in ASEAN (Hrsg.): *10 Years ASEAN*, S. 118-122.

<sup>216</sup> ASEAN (Hrsg.): *10 Years ASEAN*, S. 118.

zeichner, ihre traditionellen, kulturellen und historischen Verbindungen sowie ihr gutnachbarschaftliches Verhalten und ihre Kooperation zu festigen sowie ihren Verpflichtungen *in good faith* nachzukommen.<sup>217</sup> In Kapitel 3 ("Cooperation") folgen sodann neun Artikel, welche die Zusammenarbeit der Mitglieder regeln sollen. Auch hier stehen wieder, wie schon in den Deklarationen von Bangkok und Kuala Lumpur, Wirtschaftswachstum, soziale und kulturelle Kontakte sowie *regional resilience* im Vordergrund.<sup>218</sup>

Erst in Kapitel 4 ("Pacific Settlement of Disputes") folgen drei Artikel, die sich direkt mit einer institutionalisierten Konfliktbeilegung beschäftigen.<sup>219</sup>

- Zur friedlichen Konfliktbeilegung soll ein Hoher Rat (*High Council*) geschaffen werden, das sich aus je einem Repräsentanten mit Ministerrang eines jeden Unterzeichnerstaats zusammensetzen soll. Dieser Hohe Rat ist ausdrücklich als dauerhafte Einrichtung vorgesehen und könnte somit einen *ASEAN-Gerichtshof* bilden.
- Wenn bei einem Konflikt die Konfliktparteien selbst durch direkte Verhandlungen keine Einigung erzielen können, soll der Hohe Rat den Konfliktparteien passende Maßnahmen zur Konfliktbeilegung anbieten, "*... such as good offices mediation, inquiry or conciliation.*"

Tätig werden kann dieser Hohe Rat jedoch nur auf Wunsch der Konfliktparteien, wie die folgende Einschränkung beweist:

*"The foregoing provision of this Chapter shall not apply to a dispute unless all the parties to the dispute agree to their application to that dispute."*<sup>220</sup>

Diese Bestimmung reduziert die Arbeit des Hohen Rats von vornherein auf eine eher unverbindliche Angelegenheit, da keine der Konfliktparteien gezwungen werden kann, sich dem Spruch dieses 'ASEAN-Gerichtshofs' zu beugen. Hier kommt deutlich die Abneigung der ASEAN-Staaten zum Tragen, Souveränitätsrechte abzutreten. Allerdings sollte man bei aller Kritik nicht aus den Augen verlieren, daß den Ländern (Südost-) Asiens die legalistische Tradition Europas fremd ist. Das heißt, Konflikte werden eher durch Verhandlungen und die Suche nach tragbaren Kompromissen zu lösen versucht als durch einen Gang vor Gericht.<sup>221</sup>

---

<sup>217</sup> ASEAN (Hrsg.): *10 Years ASEAN*, S. 119.

<sup>218</sup> ASEAN (Hrsg.): *10 Years ASEAN*, S. 119f.

<sup>219</sup> ASEAN (Hrsg.): *10 Years ASEAN*, S. 121.

<sup>220</sup> ASEAN (Hrsg.): *10 Years ASEAN*, S. 121.

<sup>221</sup> Siehe dazu Weggel, Oskar: *Die Asiaten*. München 1989, S. 44.

Alles in allem ist der TAC im Vergleich mit ZOPFAN wesentlich konventioneller. Daher wurde er auch im Gegensatz zu ZOPFAN implementiert und hat bis heute politisch überlebt, zunächst als Beitrittsgrundlage für andere südostasiatische Staaten und dann als Verhaltenskodex für das ASEAN Regional Forum (ARF) als Sicherheitsregime für den asiatisch-pazifischen Raum, auf das wir später noch ausführlich eingehen werden..

### III.2.1.3 Southeast Asia as a Nuclear Weapons-Free Zone (SEANWFZ)

Neben ZOPFAN und TAC wurde von der ASEAN-Gruppe auch ein Konzept für eine nuklearwaffenfreien Zone entwickelt. Das erklärte Ziel des Konzepts *Southeast Asia as a Nuclear Weapons-Free Zone* (SEANWFZ), das zum ersten Mal anlässlich des 18. Treffens der ASEAN-Minister im Juli 1984 vorgestellt wurde, bestand darin, den Prozeß der Schaffung einer neutralen Zone in Südostasien zu starten.<sup>222</sup> SEANWFZ war somit als erster Schritt in Richtung auf ZOPFAN intendiert. Das Modell lehnte sich dabei eng an den Rarotonga-Vertrag des *South Pacific Forum* (SPF) und an die *Indian Ocean Zone of Peace* (IOZOP) an. Vorgesehen waren a) die Nichtweiterverbreitung von Nuklearwaffen, b) ein Testverbot von Nuklearwaffen, c) ein Verklappungsverbot von radioaktivem Abfall, d) ein Stationierungsverbot von Nuklearwaffen in der NWFZ, e) ein Anlaufverbot von Häfen innerhalb der NWFZ durch nuklear getriebene oder nuklear bewaffnete Schiffe und f) ein Transitverbot für Nuklearwaffen oder Bestandteilen davon durch die Zone.<sup>223</sup>

Entgegen allen Erwartungen ist SEANWFZ am 28. März 1997 nach der Ratifizierung der Urkunde durch Kambodscha als siebtes Mitglied tatsächlich in Kraft getreten.<sup>224</sup> Howard Diamond kommentiert dies wie folgt:

*"With the SEANWFZ Treaty, Southeast Asia becomes the fifth geographic area to be declared a zone free of nuclear weapons. In addition to SEANWFZ, the Antarctic Treaty, the Treaty of Tlatelolco (covering Latin America and the Caribbean), the Treaty of Rarotonga (the South Pacific) and the Treaty of Pelindaba (Africa) have transformed most of the Southern Hemisphere into a nuclear weapon*

---

<sup>222</sup> Tanter, Richard: "Nuclear-Free Zones as a Demilitarization Strategy", in Sakamoto, Yoshikazu (Hrsg.): *Asia. Militarization and Regional Conflict*. Tokio 1988, S. 184-207 (199).

<sup>223</sup> Zu den Bestimmungen von SEANWFZ im Einzelnen siehe Alagappa, Muthiah: "A Nuclear-Free Zone: Problems and Prospects", *Australian Outlook* 41, no. 3 (December 1987), S. 173-180.

<sup>224</sup> Mindestens sieben Unterschriften waren erforderlich, um SEANWFZ in Kraft treten zu lassen. Siehe Diamond, Howard: "SEANWFZ Enters Into Force; U.S. Considers Signing Protocol", *Arms Control Today*, April 1997 (Online-Ausgabe: [http://www.armscontrol.org/act/1997\\_04/SEANFWZ.asp](http://www.armscontrol.org/act/1997_04/SEANFWZ.asp); download am 09.12.2002).

*Pelindaba (Africa) have transformed most of the Southern Hemisphere into a nuclear weapon free zone.*<sup>225</sup>

Trotz beharrlicher Überzeugungsversuche von Seiten der ASEAN ist bislang noch keine der fünf Nuklearwaffenstaaten dem Vertrag beigetreten. Die Volksrepublik China hat jedoch zumindest mehrmals ihre Absicht bekundet, den Vertrag zu unterzeichnen – zuletzt auf der *10-Plus-1-Gipfel* in Bangkok im August 2000.<sup>226</sup>

### III.2.1.4 Die Integration Indochinas

In Indochina blieben ähnliche Initiativen aufgrund des anhaltenden Kriegs bis Mitte der 70er Jahre aus. Erst nach der Wiedervereinigung Vietnams 1975 fand die vietnamesische Regierung Zeit und Gelegenheit, sich einerseits mit der alten Idee einer indochinesischen Föderation zu befassen und andererseits auf die Friedensinitiativen der ASEAN-Gruppe zu reagieren, darunter übrigens auch der 'Marshall-Plan à la ASEAN', das *ASEAN Coordinating Committee for the Reconstruction and Rehabilitation of Indochina States (ACCRRIS)*.<sup>227</sup> Letzteres schlug sich in der Veröffentlichung eines Konkurrenzmodells zu ZOPFAN nieder, dessen Name *Zone of Genuine Independence, Peace and Neutrality (ZOGIPAN)* bereits auf den Standpunkt Hanoi hinwies, die ASEAN-Staaten seien als kapitalistische Staaten nicht wirklich unabhängig. Zu einer ernsthaften Diskussion mit ASEAN kam es wegen der vietnamesischen Besetzung Kambodschas im Dezember 1978 nicht mehr. Die Kontakte zwischen der ASEAN-Gruppe und Vietnam rissen zwar nie ganz ab, offiziell wurden sie jedoch erst nach dem Abzug vietnamesischer Truppen aus Kambodscha 1988 wieder aufgenommen. Die weitere Entwicklung zwischen Vietnam und ASEAN verlief in Anbetracht der sonst eher gemächlichen ASEAN-Diplomatie relativ rasch. Vietnam trat zunächst dem TAC bei, erhielt danach Beobachterstatus bei ASEAN-Treffen und wurde am 28.07.95 als siebtes Mitglied in die Gemeinschaft aufgenommen. Laos und Myanmar folgten am 23. Juli 1997, Kambodscha im April 1999. Papua-Neuguinea genießt immerhin Beobachterstatus, es ist aber auch innerhalb ASEAN umstritten, ob dieses Land noch zu Südostasien zählt. Der Status des gerade unabhängig gewordenen Ost-Timor als ehemaliger Bestandteil Indonesiens ist ebenfalls umstritten. Dennoch kann man guten Gewissens behaupten, daß sich in den Beziehungen der

---

<sup>225</sup> Ebenda.

<sup>226</sup> Siehe dazu die Berichte des Malaysian Institute for Nuclear Technology Research (MINT): *Issues on the Establishment and Implementation of the Treaty on the South-East Asia Nuclear Weapon-Free Zone (SEANWFZ)*. Kuala Lumpur, November 2000 ([http://www.mint.gov.my/policy/fora\\_asean/issue\\_seanwfz.htm](http://www.mint.gov.my/policy/fora_asean/issue_seanwfz.htm); Download am 09.12.2002).

südostasiatischen Staaten untereinander die Bereitschaft durchgesetzt hat, Konflikte friedlich und auf dem Verhandlungsweg zu lösen – auch ohne die Aussicht auf einen nuklearen Overkill im Konfliktfall. Allmählich scheint sich zumindest innerhalb der politischen, wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Elite der ASEAN-Länder eine neue Identität in Form eines südostasiatischen 'Wir-Gefühls' auszubreiten in Gestalt eines behutsamen Prozesses der Elitensozialisation durch Normen, Prinzipien, Regeln und Symbolen, mit deren Hilfe eine substantielle regionale Kooperation und gegenseitiges Vertrauen möglich gemacht werden soll. Amitav Acharya ist daher bereit, die ASEAN als entstehende Sicherheitsgemeinschaft zu werten.<sup>228</sup>

### III.2.2 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean II: SADC

Auf der entgegengesetzten Seite des Indischen Ozeans finden wir die *Southern African Development Community* (SADC), das im Jahre 1990 als Nachfolger des früheren *Southern African Development Co-ordination Conference* (SADCC) gegründet worden ist. Der Übergang von SADCC zu SADC markiert dabei eine Wende in der Geschichte des südlichen Afrikas, denn im Gegensatz zu SADC war SADCC eine Organisation der ehemaligen *Frontline States* Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mosambik, Sambia, Swasiland, Tansania und Zimbabwe (das frühere Rhodesien) mit dessen Hilfe der Kampf gegen das verhasste Apartheidsregime in Südafrika als letzter Bastion weißer Vorherrschaft organisiert werden sollte.

Unter dem südlichen Afrika versteht man heute die souveränen Staaten Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mosambik, Namibia, Sambia, Südafrika, Swasiland, Tansania und Zimbabwe. Bis Mitte der siebziger Jahre jedoch war die politische Konstellation des südlichen Afrikas gekennzeichnet durch die Präsenz zweier weißer Minderheitsregime in Südafrika und in Rhodesien (heute Zimbabwe) sowie der portugiesischen Kolonien Angola und Mosambik. Die autochthonen Bevölkerungsgruppen sowohl in den beiden Burenrepubliken als auch in den portugiesischen Kolonien wurden zum Teil aktiv diskriminiert und unterdrückt, zumindest aber weitgehend als Akteure aus dem politischen Prozessen ausgeschlossen. Eine "Selbstbestimmung der Völker" im Wilsonianischen Sinn war somit nicht möglich. Erst mit der sogenannten 'Nelkenrevolution' in Portugal gegen das autoritäre Salazar-Regime im Jahre 1974 wurde ein folgenreicher Wandel in der politischen Konstellation dieser afrikanischen Subregion eingeleitet, denn das neue demokratische Portugal entließ die vormaligen afrikanischen Kolonien bereits ein Jahr später in die Unabhängigkeit.

---

<sup>227</sup> Zu diesem Plan siehe Suh, Mark B.: "Political Cooperation among ASEAN Countries", in Pfennig, Werner/Suh, Mark B. (Hrsg.): *Aspects of ASEAN*. Köln 1984, S. 71.

<sup>228</sup> Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York 2001.

Nun entwickelte sich bereits ab den sechziger Jahren ein Gefühl der 'Schicksalsgemeinschaft' der autochthonen Bevölkerungsgruppen, vereint durch den gemeinsamen Kampf gegen die Kolonial- beziehungsweise Apartheidsregime. In den frühen siebziger Jahren initiierten die Staaten Tansania und Sambia eine informelle Gruppierung unter dem Namen *Front-Line States* (FLS), um die Freiheitsbewegungen in Angola, Mosambik, Südafrika, Namibia und Rhodesien zu koordinieren und zu unterstützen.<sup>229</sup> Unter anderem wurde dieser Kampf in Form eines Guerillakriegs durchgeführt. Angola und Mosambik traten der FLS gleich nach der Unabhängigkeit und noch im Jahre 1975 bei, Botswana folgte 1978. Rhodesien war die erste weiße Bastion, die unter dem kombinierten diplomatischen<sup>230</sup>, militärischen und inneren Druck zusammenbrach: Im Jahre 1979 wurden erstmals freie, gleiche und geheime Wahlen durchgeführt, und am 18. April 1980 übergab der letzte Staatschef Rhodesiens, Ian Smith, die Macht an den ersten Premierminister Zimbabwes, Robert Mugabe.<sup>231</sup> Diese ersten freien Wahlen und die erst wenige Jahre zurückliegende Unabhängigkeit zweier wichtiger Staaten, Angola und Mosambik, wurde zum Anlaß genommen, die bisherige informelle Zusammenarbeit untereinander und mit westlichen Entwicklungshilfeorganisationen mit der Gründung einer Gemeinschaft zu formalisieren. Zwei Treffen in Gabarone/Botswana im Mai 1979 und in Arusha/Tansania im Juli sondierten die Interessenlage potentieller Mitgliedsstaaten und der westlichen Partnerländer bezüglich der Gründung einer solchen Gemeinschaft.

Im April 1980 kam es schließlich in Lusaka zur Gründung der *Southern African Development Coordination Conference* (SADCC) als Gemeinschaft der Staaten Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mosambik, Sambia, Swaziland, Tansania und Zimbabwe. Das allgemein gehaltene Ziel, das in der Lusaka Declaration genannt wurde, war wirtschaftspolitisch formuliert:

*"[...] to pursue policies aimed at economic liberation and integrated development of our national economies."*<sup>232</sup>

Wichtigstes Ziel der Gemeinschaft war jedoch, wie das Wort "liberation" andeutete, die Reduzierung der wirtschaftlichen Abhängigkeit vom militärisch wie wirtschaftlich übermächtigen Südafrika durch regionale Kooperation, Mobilisierung eigener Ressourcen und verbesserter Zusammenarbeit mit außerregionalen Entwicklungshilfeorganisationen staatlicher und nichtstaatlicher Art. Abgesehen von einem (kleinen) SADCC-Sekretariat in Gabarone und einem weiteren (kleinen) Sekretariat in Maputo

---

<sup>229</sup> Siehe dazu Lund, Michael S./Roig, Enrique: "Southern Africa – An Emerging Security Community", *Searching for Peace in Africa. European Platform for Conflict Prevention and Transformation*, Online Dokument (link: [http://www.euconflict.org/euconflict/sfp/part2/391\\_.htm](http://www.euconflict.org/euconflict/sfp/part2/391_.htm), download am 30.11.2001).

<sup>230</sup> Die FLS war mit verantwortlich für den Erfolg des Friedensprozesses, ausgehandelt während der Lancaster House Talks, indem sie die diversen rhodesischen Befreiungsbewegungen unter sanften Druck zu einer Einheitsfront zusammenführten.

<sup>231</sup> Ende 2001 war Robert Mugabe nach wie vor Premierminister Simbabwes.

<sup>232</sup> Siehe *Lusaka Declaration*, abgedruckt zum Beispiel auf der Homepage des African National Congress (ANC), unter <http://www.anc.org.za/ancdocs/history/commonwealth/lusaka.html> (Download am 22.08.2002).

für Transport und Verkehr wurde auf eine Institutionalisierung und vertraglicher Fixierung verzichtet. Die Steuerung der Gemeinschaft oblag vielmehr den jährlichen Gipfelkonferenzen und den ebenso jährlichen Fachkonferenzen mit den beteiligten Entwicklungshilfeorganisationen. SADCC stellt daher eher ein Regime dar denn eine Organisation.<sup>233</sup>

Das Ende des Kalten Krieges hinterließ seine Spuren auch im südlichen Afrika, sowohl in Südafrika als auch in der gesamten Subregion. Zunächst entspannte sich die Konfliktlage in der Subregion weitgehend durch die friedliche Transformation Südafrikas von einem Apartheidsregime zu einer parlamentarischen Demokratie. Die neue demokratische Republik Südafrika noch unter der Führung Präsident de Klerks nahm Verhandlungen mit den Frontstaaten auf, die diese ermutigten, ihre Ziele im Lichte der politischen Entwicklungen zu überdenken.<sup>234</sup> Nachdem Südafrika und das nun unabhängige Namibia der SADCC 1990 beigetreten waren, änderte die Gemeinschaft 1992 ihren Namen in *Southern African Development Community* (SADC) und erweiterte den Katalog ihrer Ziele: Der Fokus der neuen Gemeinschaft sollte nun auf wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Entwicklung sowie auf der Schaffung gemeinsamer politischer Werte und Institutionen liegen. Die Struktur blieb jedoch im wesentlichen die Gleiche: Nach wie vor ist das jährliche Gipfeltreffen das für die politische Steuerung maßgebliche Organ, das Sekretariat hat nur eine ausführende Funktion und ist zudem verantwortlich für die Planung und das Management der SADC-Programme.<sup>235</sup>

SADC hat auch bereits diesen Prozeß zur Schaffung einer neuen subregionalen Identität analog zum ASEAN-Prozeß begonnen: Ebenso wie dort geschieht dies durch einen behutsamen Prozeß der Elitensozialisation durch Normen, Prinzipien, Regeln und Symbolen, mit deren Hilfe eine substantielle regionale Kooperation und gegenseitiges Vertrauen möglich gemacht werden soll. Hervorgehoben werden soll in diesem Zusammenhang das *Organ for Politics, Defense and Security* (OPDS), dessen Aufgabe es ist, politisch-militärische Konflikte zu verhandeln, bevor sie ausbrechen können. Der Begriff 'politisch-militärisch' wird hierbei umfassend verstanden, wie der Kommentar von Lund und Roig zeigt:

*"The OPDS put in place a machinery for the prevention, management, and resolution of conflicts that could thus ensure that issues do not boil over and erupt into conflicts. The new procedures include an early warning system to identify potential sources of conflict within and between states; a regional preventive diplomacy unit to encourage compromise; the territorial disputes; and mechanisms to guaran-*

---

<sup>233</sup> Zu der Unterscheidung von (internationalen) Regimen und Organisationen siehe zum Beispiel Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993.

<sup>234</sup> Lund, Michael S./Roig, Enrique: "Southern Africa – An Emerging Security Community", *Searching for Peace in Africa. European Platform for Conflict Prevention and Transformation*, Online Dokument (link: [http://www.euconflict.org/euconflict/sfp/part2/391\\_.htm](http://www.euconflict.org/euconflict/sfp/part2/391_.htm), download am 30.11.2001).

<sup>235</sup> Siehe dazu den Gründungsvertrag der SADC (Treaty of Windhoek, 1992), zum Beispiel auf der Webseite der SADC (<http://www.sadc-online.com/sadc/about/about.htm>, Download am 14.06.2000).

*tee an equitable sharing of the region's scarce water resources. Other threats without enemies such as drugs, HIV/AIDS, and environmental degradation also required a multilateral response."*<sup>236</sup>

Das Paradebeispiel für ein erfolgreiches Eingreifen des OPDS ist der Angola-Konflikt, zu dessen Lösung das OPDS auf seinem ersten Treffen im Oktober 1996 drei Staatsmänner der Subregion damit beauftragte, Druck auf die streitenden Parteien auszuüben, das Friedensabkommen anzunehmen.<sup>237</sup> Auch wenn OPDS bei anderen Konflikten nicht aktiv wurde, kann man Lund und Roig in ihrer Wertung zustimmen:

*"In conjunction with SADC, the OPDS represented a step beyond the international relations of crisis management toward an integrated vision of comprehensive and cooperative security. The two processes ensure that potential conflicts are addressed in a systematic manner; the SADC through long-term economic cooperation and coordination concerns, and the OPDS for more overt political-military issues."*<sup>238</sup>

Wiederum kann man hier eine Parallele zu Südostasien ziehen: dort finden wir das Tandem der weitgehend sozio-ökonomisch fokussierten ASEAN und dem sicherheitspolitischen *ASEAN Regional Forum*, hier finden wir das ähnlich gelagerte Tandem von SADC und OPDS. Die Bildung einer neuen Identität wird von der Gemeinschaft mit Recht selbst als ihr größter Erfolg herausgestellt, denn es gibt in dieser Subregion keinen zwischenstaatlichen Konflikt mehr.<sup>239</sup> Somit kann man SADC bereits als eine entstehende Sicherheitsgemeinschaft werten.

### III.2.3 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean III: GCC

Die Golfregion, die ihre heutige internationale Bedeutung ihrem Reichtum an Erdöl und Erdgas verdankt, setzt sich zusammen aus den Ländern der Arabischen Halbinsel (Saudi-Arabien, Kuwait, Vereinigte Arabische Emirate/VAE, Jemen), dem Irak und dem Iran. Aufgrund der strategischen Güter Erdöl und Erdgas steht die Golfregion spätestens seit den beiden Ölkrisen in den siebziger Jahren praktisch immer während im Blickpunkt des Interesses der westlichen Industriestaaten. Diese hohe internationale Bedeutung bringt es aber auch mit sich, daß der Golf nach wie vor seine Geschicke nur in Rücksprache mit westlichen Mächten, vor allem der USA und Großbritannien, lenken kann. Beide Mächte sind ständig mit beträchtlichen Streitkräften in der Subregion präsent, und beide Mächte unterhalten bilaterale Verteidigungsabkommen mit den Anrainerstaaten – außer natürlich dem Irak und dem Iran. Dadurch haben sie auch eine de facto Mitsprache bei der Gestaltung des Miteinanders im

---

<sup>236</sup> Lund, Michael S./Roig, Enrique: a. a. O..

<sup>237</sup> Lund, Michael S./Roig, Enrique: a. a. O.

<sup>238</sup> Ebenda.

<sup>239</sup> Siehe dazu auch die Webseite der Organisation unter <http://www.sadc-online.com>.

Golf, was Konsequenzen für die dortigen Regionalisierungsbestrebungen hat. Darauf werden wir gleich zurückkommen. Die Golfstaaten zeichnen sich aber nicht nur durch Erdöl- und Erdgasreichtum aus, sondern auch durch dynastische Streitigkeiten, gegenseitige territoriale Ansprüche und der Anwesenheit fundamentalistischer Gruppierungen bei einer insgesamt nur spärlichen Bevölkerung. Keiner dieser Staaten – oder auch alle zusammen – könnte sich gegen die bevölkerungsreichen ärmeren Nachbarn Irak und Iran ohne ausländische Unterstützung verteidigen. Externe Feinde waren daher nicht der Grund für die Überlegungen, eine Gemeinschaft zu gründen. Das *Gulf Cooperation Council* (GCC) entstand zwar unter dem Eindruck des ersten Golfkriegs zwischen dem Irak und dem Iran in den Jahren 1980 bis 1988,<sup>240</sup> genau wie ASEAN begann das GCC aber als *internal security community*, denn die Hauptbedrohung für die Scheichtümer kam von innen: Jeder dieser Staaten war durch eine interne fundamentalistische Insurrektion bedroht. Die externe Bedrohungsperzeption war dagegen von vornherein geteilt: für manche war der Hauptfeind der Irak, für andere wiederum der Iran. Zudem wurde auch das benachbarte Saudi-Arabien aufgrund seiner offiziell nie aufgegebenen Gebietsansprüche in Richtung der kleineren Golfstaaten eher mißtrauisch beäugt.

Auf dem Papier machte das GCC schnelle Fortschritte. Sogar ein gemeinsames militärisches Oberkommando und eine schnelle Eingreiftruppe wurden geschaffen. In der Realität scheiterten die meisten Pläne bereits in der Gründungsphase, da es die Mitgliedsstaaten nicht schafften, ihr gegenseitiges tiefes Mißtrauen zu überwinden. Unter dem Eindruck des zweiten Golfkriegs gegen den Irak zur Befreiung Kuwaits verlor das GCC daher auch schnell an Relevanz. Heute besitzen alle GCC-Mitglieder bilaterale Verteidigungsabkommen mit der USA, die durch ihre neu aufgestellte 5. Flotte dauerhaft im Golf präsent ist. Die militärische Unterstützung durch die letzte verbliebene Supermacht wird von allen GCC-Staaten als verlässlicher und abschreckender eingeschätzt als ihre eigenen schwachen Verteidigungsbemühungen. Daß die GCC-Mitglieder darauf vertrauen können, daß Konflikte zwischen ihnen fürderhin friedlich gelöst werden, liegt nur an der Präsenz der USA als neuer und alter 'Polizist' am Golf. Wenn die GCC-Mitglieder auf sich allein gestellt wären, könnte man sich da nicht so sicher sein – zu groß wäre wohl die Versuchung, in alte Konfliktmuster zurückzufallen.

Was das 'offizielle' GCC betrifft, spielt die Gemeinschaft also keine Rolle mehr. Hinter dieser regierungsamtlichen Wahrheit gibt es jedoch noch eine andere: die der Bevölkerung. Und hier kann man erkennen, daß diese schwache Gemeinschaft überraschenderweise bereits zu einer neuen Identität geführt hat: der Selbstwahrnehmung als Golfbewohner (*khalijjin*). Dieser Begriff, der früher beispielsweise in Ägypten noch als abwertendes Etikett galt, sozusagen als ägyptisches Pendant für den westlichen 'Hinterwäldler', wird heute mit Stolz von den Bürgern der Golfstaaten in Anspruch ge-

---

<sup>240</sup> Barnett, Michael/Gause, F. Gregory: "Caravans in opposite directions: society, state, and the development of community in the Gulf Cooperation Council", in: Adler, Emanuel/Barnett, Michael (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 161-197 (161).

nommen.<sup>241</sup> Insofern ist das GCC noch am Leben, und zwar als Gemeinschaft der Bürger. Dies läßt einigermaßen hoffnungsvoll in die Zukunft blicken. Zur Zeit aber kann das GCC nicht als Sicherheitsgemeinschaft angesehen werden.

### III.2.4 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean IV: SAARC

Südasiens teilt sich mit der Golfregion die zweifelhafte Ehre, zu den konfliktträchtigsten Gebieten des Indischen Ozeans zu gehören. Wie bereits erwähnt, wird diese Subregion zum sogenannten 'Krisenbogen' hinzugezählt, der sich von Marokko bis nach Südostasien erstreckt. Die Ursachen für die Konflikte findet man sowohl auf der sicherheitspolitischen als auch auf der systemischen Ebene.

Auf der sicherheitspolitischen Ebene lassen sich die wichtigsten Konfliktursachen im gespannten Verhältnis der ehemaligen Bestandteile Britisch-Indiens, Indien und Pakistan, zueinander verorten. Bis heute haben beide Staaten drei und einen halben Krieg gegeneinander geführt: den ersten Krieg um Kaschmir von 1947 bis 1949, den zweiten Krieg um Kaschmir 1965, den Krieg um die Unabhängigkeit von Bangladesch (dem früheren Ostpakistan) von 1971 und den Kargil-Konflikt von 1999 als 'halben' Krieg.<sup>242</sup> Im nach wie vor ungelösten Konflikt um Kaschmir prallen nicht nur regelmäßig die Streitkräfte beider Seiten aufeinander, sondern auch die unterschiedlichen Staatskonzeptionen Indiens und Pakistans: Während Indien eine säkulare Ideologie vertritt, nach der auch (kaschmirische) Moslems in Indien als gleichberechtigte Bürger leben können, ist die Staatsgrundlage Pakistans die *Zwei-Nationen-Theorie*, derzufolge die Moslems im ehemaligen Britisch-Indien eine eigene Heimstatt brauchen, um in Frieden leben zu können. Kaschmir wird von beiden Seiten als Beweis für ihre jeweilige Ideologie herangezogen. Ein freiwilliger Verzicht auf Kaschmir wäre vor allem der jeweiligen pakistanischen oder indischen Bevölkerung nur schwer zu vermitteln, er käme in den Augen der Bürger einem Hochverrat gleich. Dieser 'Urkonflikt' zwischen Pakistan und Indien – beide mittlerweile Nuklearmächte – hat Konsequenzen für die gesamte Subregion, für angrenzende Subregionen und natürlich auch für subregionale und regionale Regionalisierungsprozesse.

Auf der systemischen Ebene fällt ein Ungleichgewicht zwischen Indien und allen anderen Staaten Südasiens in Bezug auf Machtverteilung ins Auge, das sich auf vielen Gebieten manifestiert:

- Alle Staaten Südasiens haben eine gemeinsame Grenze mit Indien, aber nicht untereinander.

---

<sup>241</sup> So auch Barnett, Michael/Gause, F. Gregory: "Caravans in opposite directions: society, state, and the development of community in the Gulf Cooperation Council", in: Adler, Emanuel/Barnett, Michael (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 161-197 (162f.).

<sup>242</sup> Zu den Kriegen siehe zum Beispiel Ganguly, Sumit: *The Origins of War in South Asia. Indo-Pakistani Conflicts Since 1947*. New Delhi/Bombay/Hyderabad: Vision Books 1999; zu der Kargil-Affäre zum Beispiel die Online-Dokumentation von Rediff auf: <http://www.rediff.com/news/kargil.htm> (Download am 12.04.2002) und Rothermund, Dietmar: *Krisenherd Kaschmir. Der Konflikt der Atommächte Indien und Pakistan*. München 2002, S. 98-109.

- Indien besitzt mit über einer Milliarde Einwohnern rund 75 Prozent der Gesamtbevölkerung Südasiens.
- Indien erwirtschaftet auch rund 75 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) Südasiens.
- Der Anteil Indiens am Gesamtaußenhandel Südasiens beträgt rund 53 Prozent.

Es ist daher nicht weiter überraschend, daß Indien als 'Elefant unter sechs Zwergen' bezeichnet wird. Die folgende Tabelle faßt dieses Ungleichgewicht zusammen:

**Tabelle 1: Schlüsselindikatoren der SAARC-Länder**

Indikator (in % von SAARC)	Bangladesch	Bhutan	Indien	Malediven	Nepal	Pakistan	Sri Lanka
Bevölkerung	9.8	0.13	75.8	0.8	1.7	10.2	1.5
BIP	6.9	0.07	75.1	0.8	0.9	13.7	2.5
Exporte	45.0	-	54.0	1.10	1.1	21.6	16.3
Importe	30.6	-	15.2	1.2	7.7	11.2	26.6
Handel	16.1	-	53.0	1.1	1.1	21.6	16.3

Quelle : World Bank: *World Development Report*. Washington D.C.: World Bank, 1994<sup>243</sup>

Trotz dieser Schwierigkeiten blieb auch Südasiens vom Trend zur Regionalisierung nicht unbeeindruckt. Vor allem die Erfolge der ASEAN und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) veranlassten die Regierungen der kleineren Staaten Südasiens, über ein ähnliches Modell in der eigenen Subregion nachzudenken. Eine solche Organisation könnte sowohl für mehr Frieden sorgen als auch die wirtschaftliche und soziale Entwicklung auf dem Subkontinent vorantreiben. Die 1984 gegründete *South Asian Association for Regional Cooperation* (SAARC), der alle südasiatischen Staaten (Bangladesch, Bhutan, Indien, Malediven, Nepal, Pakistan und Sri Lanka) angehören, entstand daher nach dem Vorbild von ASEAN und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft als Ausdruck der Entschlossenheit der Länder Südasiens, in regionaler Zusammenarbeit einvernehmliche Lösungen für ihre Probleme zu finden.<sup>244</sup> Im Gegensatz zu diesen Vorbildern blieb SAARC bislang jedoch weitgehend erfolglos.

Den Gründungsprozeß von SAARC kann man in drei Phasen einteilen<sup>245</sup>: In der ersten Phase, die im April 1981 mit einem ersten Außenministertreffen in Colombo begann und im März 1983 endete, verständigten sich Außenminister und höhere Regierungsbeamte der zukünftigen Mitgliedsstaaten auf die

<sup>243</sup> Zitiert nach Kelegama, Saman: SAPTA and its Future, in: Gonsalves, Eric, Nancy Jetly (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia: Regional Cooperation and SAARC*. Delhi 1999. p.:175.

<sup>244</sup> Hussain, Ross Masood: "SAARC 1985-1995: A Review and Analysis of Progress", in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 22-39 (21).

grundlegenden Rahmenbedingungen für eine subregionale Kooperation. Die zweite Phase wurde durch das Außenministertreffen in New Delhi im August 1983 eingeläutet. Als wichtigste Wegmarken und Weichenstellungen dieser Phase können die *Declaration on South Asian Regional Cooperation* (SARC) und das *Integrated Programme of Action* (IPA) gelten. Dadurch wurde der südasiatische Regionalisierungsprozeß erfolgreich von der inoffiziellen auf die politische Ebene gehievt. Der erste SAARC-Gipfel im Dezember 1985 in Dhaka, an dem alle südasiatischen Regierungsoberhäupter teilnahmen, markierte die dritte und letzte Phase dieses Regionalisierungsprozesses. Auf diesem Gipfel wurde die SAARC offiziell gegründet. Damit kam ein Prozeß zum Abschluß, der bereits 1978/1979 durch den damaligen Präsidenten Bangladeschs, Ziaur Rahman, initiiert worden war.

Laut Gründungsurkunde von SAARC bestehen die Ziele der Gemeinschaft in der Förderung der Wohlfahrt, der Beschleunigung des Wirtschaftswachstums, des sozialen Fortschritts und der kulturellen Entwicklung, der Stärkung des kollektiven Selbstvertrauens südasiatischer Staaten sowie der Entwicklung gegenseitigen Vertrauens und Verständnis durch aktive Kooperation und gegenseitiger Unterstützung.<sup>246</sup> Hervorgehoben werden in der Urkunde also wie bei der *Bangkok Declaration* der ASEAN die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung in der Subregion, wobei man jedoch dem Katalog der Ziele genau wie beim südostasiatischen Vorbild das langfristige Ziel der Schaffung einer dauerhaften, stabilen und friedlichen subregionalen Ordnung entnehmen kann.

Auf den ersten Blick erweckt die SAARC den Eindruck einer durchaus erfolgreichen und vielseitigen Gemeinschaft, auch wenn diese Gemeinschaft eher eine 'Vernunft Ehe' denn eine 'Liebesheirat' darstellt:

- Nach dem *Integrated Programme of Action* (IPA) wurden Kooperationsprogramme auf den Gebieten Landwirtschaft, Erziehung und Kultur, Umweltschutz, Gesundheitswesen, Meteorologie, Prävention von Drogenhandel und Drogenmißbrauch, Wissenschaft und Technik, Kommunikation, Transport und Verkehr, Tourismus, Frau und Entwicklung sowie ländliche Entwicklung vereinbart.
- Auf der wirtschaftlichen Ebene wurden Maßnahmen zur Vereinfachung der Handels- und Wirtschaftskooperation vereinbart, die letztlich zur Schaffung einer *South Asian Preferential Trade Association* (SAPTA) auf dem siebten Gipfeltreffen in Dhaka 1993 führten (in Kraft getreten Ende 1995).

---

<sup>245</sup> Die Darstellung der drei Phasen folgt Hussain, Ross Masood: "SAARC 1985-1995: A Review and Analysis of Progress", in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 22-39 (21f).

<sup>246</sup> Siehe *Charter of the South Asian Association for Regional Cooperation* vom 08. Dezember 1985, Artikel I: Objectives. Ein Abdruck der Charter findet sich in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 249-253.

- Auf der sozialen Ebene etablierten die SAARC-Mitglieder im Jahre 1988 eine *SAARC Food Security Reserve*, die in Notlagen zum Einsatz kommen soll. Ebenfalls wurden Studien unternommen zum Umwelt- und Katastrophenschutz.
- Es wurden regionale Institute ins Leben gerufen wie zum Beispiel das *SAARC Agricultural Information Centre* (SAIC, gegründet in Dhaka 1988), das *SAARC Tuberculosis Centre* (1992, Kathmandu), das *SAARC Documentation Centre* (1994, New Delhi) oder das *SAARC Meteorological Research Centre* (SMRC, gegründet 1995 in Dhaka).

Dennoch trägt dieser erste positive Eindruck, denn bisher war SAARC weder auf der politischen noch auf der wirtschaftlichen Ebene sonderlich erfolgreich. Gerade die wirtschaftliche Kooperation, die regelmäßig als die 'goldene Gelegenheit' Südasiens bezeichnet worden ist, bewegt sich nach wie vor eher auf der Ebene des Wunschdenkens als in der Sphäre der Realität.<sup>247</sup> Auch die Schaffung der *South Asian Preferential Trade Association* (SAPTA) im Jahre 1995 konnte nichts Grundlegendes an dieser unbefriedigenden Situation ändern. Ob die für 2005 ins Auge gefaßte *South Asian Free Trade Association* (SAFTA) daran etwas zu verbessern vermag, muß noch abgewartet werden. Für übertriebenen Optimismus besteht jedoch wenig Anlaß. Diese Ansicht vertritt auch der indische Wirtschaftswissenschaftler Sajal Lahiri, der den gegenwärtigen Stand des Regionalisierungsprozesses in Südasiens als *inversen Regionalismus* bezeichnet:

*"In spite of the formation of ... SAARC in the mid-eighties, intra-regional trade between the member states remain negligible even in absolute terms. Trade between India and Pakistan are restricted by numerous quantitative and administrative measures. This can be called inverse regionalism. The political process in the two countries have a lot to do with this inverse regionalism."*<sup>248</sup>

Dieser "inverse Regionalismus" liegt in der bereits erwähnten politischen Konstellation Südasiens begründet: Zum einen sorgt ein übermächtiges Indien für Mißtrauen bei allen anderen südasiatischen Staaten. Diese befürchten stets, durch engere Kooperation mit dem Giganten von ihm wirtschaftlich und politisch aufgesogen zu werden. Reziprok dazu befürchtet New Delhi, daß sich die kleineren Staaten gegen Indien zusammenschließen könnten. Dieses gegenseitige Mißtrauen ist jedoch nur schwer zu überwinden. Zum anderen vergiftet der Kaschmir-Konflikt die indo-pakistanischen Beziehungen. Obwohl immer wieder behauptet wird, daß beide Mächte diesen Konflikt so erfolgreich abgeschottet hätten, daß er nicht auf andere Kooperationsbemühungen ausstrahlt, ist dies durchaus nicht der Fall – allen bilateralen Maßnahmen wie die mit großem Tamtam eingerichtete Buslinie zwischen New Delhi

<sup>247</sup> Siehe dazu Zingel, Wolfgang-Peter: "Regional Cooperation in South Asia", Vortrag gehalten bei der 15. European Conference on Modern South Asian Studies, Karls Universität Prag, vom 8. bis 12. September 1998 (Online Dokument: <http://www.sai.uni-heidelberg.de/intwep/zingel/praha98.htm>)

<sup>248</sup> Zitiert in Zingel, Wolfgang-Peter: a. a. O.

und Lahore<sup>249</sup> und allen Beteuerungen SAARCs, daß sicherheitspolitische Themen innerhalb SAARC-Treffen nicht diskutiert würden, zum Trotz. Zumindest indische hohe Regierungsbeamte machen in den im Rahmen des erwähnten Forschungsprojekts *Maritime Sicherheit im Indischen Ozean* kein Hehl daraus, daß die indische Außenpolitik hauptsächlich darauf ausgerichtet ist, pakistanische außenpolitische Bestrebungen zu stören.<sup>250</sup> Die Atmosphäre zwischen beiden Staaten ist mit der zu vergleichen, die wegen Elsaß-Lothringen lange Zeit zwischen Deutschland und Frankreich herrschte. Pervaiz Iqbal Cheema faßt die grundlegenden Probleme von SAARC wie folgt zusammen:

*"While the idea of SAARC was conceived on lines similar to ASEAN and EEC, the SAARC countries have not yet been able to forge bonds that characterise the EEC or ASEAN. Not only had age-old complex disputes like Alsace-Lorraine between France and Germany been peacefully resolved but none of the smaller members of EEC ever experienced domineering and hegemonic treatment from the powerful members of the community. Similarly, neither the separation of Singapore from Malaysia left any bitterness that could effectively check their advance towards cooperation nor did the territorial disputes over Sabah and Sarawak persist in casting an adverse shadow over ASEAN's forward march."*<sup>251</sup>

Dennoch ist die Erfolgsbilanz von SAARC nicht ganz ohne Eintragungen, den gerade der erreichte Grad der Institutionalisierung ist, wenn man ihn mit ASEAN vergleicht, ein wichtiger Faktor für weitere Entwicklungen innerhalb der Gemeinschaft. Immerhin üben die regelmäßigen Treffen auf diversen Ebenen durch ihre hohe regionale und internationale Sichtbarkeit beziehungsweise Publizität einen gewissen Druck auf die Mitgliedsstaaten aus, den begonnenen Prozeß fortzusetzen und auf immer neue Themenkreise auszudehnen. Ross Massod Hussain zieht daher ein nachdenkliches Fazit zu SAARC, in dem er trotz aller aufgezeigten Defizite einen verhaltenen Optimismus zeigt:

*"For some, SAARC may seem a puny, even sickly, infant compared to the robust creature that Europe promises to grow up into by the turn of the century. For others, it is a backward child even compared with ASEAN which many consider to be the only regional grouping outside of Europe that has shown a degree of efficiency. For still others, it is little more than a pious hope wherein result-oriented programmes of meaningful regional cooperation are yet to begin. But the fact that SAARC was born at all and has managed to survive these ten odd years without dissolving into acrimony must in itself be regarded as a considerable accomplishment – and a remarkable one at that, given the nature of South Asia's political equations."*<sup>252</sup>

---

<sup>249</sup> Die "Jungfernfahrt" fand mit dem indischen Premierminister Atul B. Vajpayee am 20./21. Februar 1999 statt; siehe Kumar, Sumita: "Trends in Indo-Pakistan Relations", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 2, Mai 2000, S. 221-246 (230f.).

<sup>250</sup> Vertrauliche Information während eines Interviews in New Delhi im August 2000.

<sup>251</sup> Cheema, Pervaiz Iqbal: "SAARC Needs Revamping", in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 91-104 (91f.).

Tatsächlich scheint der Haupterfolg von SAARC darin zu bestehen, trotz aller aufgezeigten Widrigkeiten bis heute überlebt zu haben – bei den Vorläufern ASEANs, der *Association of Southeast Asia* (ASA) und *Maphilindo* war dies in vergleichbarer Lage nicht der Fall. Insofern wäre es durchaus verfrüht, SAARC abzuschreiben. Von dem Ideal einer Sicherheitsgemeinschaft, in der die Mitglieder die wohlbegründete Erwartung hegen, daß alle Konflikte friedlich beigelegt werden, ist SAARC jedoch noch genauso weit entfernt wie zu Beginn.

### III.2.5 Subregionale Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean V: EAC

Auch in Ostafrika wurde in Gestalt der *East African Community* (EAC) in den sechziger und siebziger Jahren ein Versuch der Regionalisierung unternommen, der die Länder Kenia, Tansania und Uganda zusammenführen sollte. Aufgrund ihrer gemeinsamen Vorgeschichte als Teile des britischen Kolonialreichs besaßen diese drei Länder ähnliche strukturierte politische und wirtschaftliche Institutionen und somit gute Ausgangsbedingungen auf der institutionellen Ebene. Die im Jahre 1967 gegründete EAC wurde als integrierte Wirtschaftsgemeinschaft nach dem Modell der EWG konzipiert und galt zunächst als Paradebeispiel für afrikanische regionale Kooperation. Neben einem Generalsekretariat nebst Verwaltungsapparat hatte die EAC auch ein eigenes Parlament, einige Forschungseinrichtungen, gemeinsame Verkehrsgesellschaften und eine Entwicklungsbank.<sup>253</sup> Damit wurden die guten institutionellen nationalen Startbedingungen praktisch reibungslos auch auf die subregionale Ebene übertragen.

Auf der wirtschaftlichen Ebene sah es allerdings von vornherein weniger positiv aus: Alle drei Staaten legten ihren Schwerpunkt auf die aufgrund mangelnder Industrialisierung naheliegende Produktion von Primärgütern. Insofern waren ihre Volkswirtschaften nicht komplementär, und als Abnehmer dieser Produkte kamen vornehmlich die westlichen Industriestaaten in Frage. Wenn die angestrebte Integration ihrer Volkswirtschaften zustande gekommen wäre, dann hätte man das vergleichbare Warenangebot womöglich durch günstigere Produktionskosten in einen Standortvorteil umwandeln können.<sup>254</sup> Auf dem Weg dahin traten jedoch unüberbrückbare Gegensätze in Form von auseinanderdriftender wirtschafts- und ordnungspolitischer Ideologien zutage: Tansania steuerte unter Julius Nyerere einen sozialistischen Kurs und übernahm das damalige chinesische Entwicklungsmodell, während das

---

<sup>252</sup> Hussain, Ross Masood: "SAARC 1985-1995: A Review and Analysis of Progress", in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 22-39 (35).

<sup>253</sup> Hofmeier, Rolf: "EAC", in: Boekh, Andreas (Hrsg.) und Nohlen, Dieter (Gesamtherausgeber): *Pipers Wörterbuch zur Politik Band 5: Internationale Beziehungen. Theorien – Organisationen – Konflikte*. München und Zürich 1984, S. 112.

<sup>254</sup> So Thomas, Raju G. C.: "The Economic and Strategic Interdependence of the Indian Ocean Region", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 45-63 (59).

marktwirtschaftlich ausgerichtete Kenia unter Jomo Kenyatta und Daniel Arap Moi einen freien Wettbewerb und ausländische Direktinvestitionen (FDI) ermutigte.<sup>255</sup>

Diese unüberbrückbaren Gegensätze und der irrationale, erratische Kurs Ugandas unter der Schreckensherrschaft Idi Amins von 1971 bis 1979 resultierten jedoch in einem frühen Ende dieser Gemeinschaft, die 1977 zerbrach. Zeitweilige Bestrebungen, vor allem in den achtziger Jahren, diese Gemeinschaft wiederzubeleben, scheiterten sowohl an den wirtschaftspolitischen Gegensätzen zwischen dem Hinzu kamen ungünstige geopolitische Rahmenbedingungen: bis zum Ende des Apartheidsregime in Südafrika sah sich Tansania in erster Linie als *Frontline State*, während sich Kenia immer tiefer in den Bürgerkrieg in Somalia hineingezogen sah.<sup>256</sup> Eine Wiederbelebung der EAC scheint heute ausgeschlossen, zumal Tansania mittlerweile Mitglied der SADC ist.

### III.2.6 Keine Regionalisierung am Horn von Afrika

Die Katalogisierung der Subregionen des Indischen Ozeans wäre nicht komplett ohne eine Darstellung der Lage am Horn von Afrika. Diesem Bereich werden die Länder Äthiopien, Djibouti, Eritrea, Kenia, Somalia und der Sudan zugerechnet. Zwei davon, nämlich Eritrea und Somalia, waren bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs italienische Kolonien, während der Sudan zum britischen und Djibouti zum französischen Einflußgebiet<sup>257</sup> gehörten. Das schwer zugängliche Äthiopien konnte seine Unabhängigkeit durchgängig bewahren.

Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs tobt in dieser Subregion ein unaufhörlicher Krieg jedes gegen jeden: In Sudan führt ein mittlerweile fundamentalistisches islamisches Regime einen Kleinkrieg gegen den christlich-tribalen Süden, in Äthiopien kämpften die wirtschaftlich weiter entwickelten Eriträer einen langen – letztlich aber erfolgreichen – Sezessionskrieg gegen die amharische Mehrheit, und in Somalia führen Clans unter der Führung ihrer jeweiligen *Warlords* Kriege in wechselnden Allianzen um Macht und Einfluß. Der Bürgerkrieg in Äthiopien hat sich nach der erfolgreichen Abtrennung Eritreas zu einem zwischenstaatlichen Krieg entwickelt, der mittlerweile aber beigelegt worden zu sein scheint. Der Bürgerkrieg in Somalia hat sich nach dem Zusammenbruch der Staatsgewalt<sup>258</sup> zu einer

---

<sup>255</sup> Thomas, Raju G. C.: "The Economic and Strategic Interdependence of the Indian Ocean Region", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 45-63 (49).

<sup>256</sup> Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept and Reality", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23 (19).

<sup>257</sup> Obwohl Djibouti de facto unabhängig ist, sind nach wie vor Einheiten der französischen Fremdenlegion dort stationiert.

<sup>258</sup> Mittlerweile gibt es wieder eine Zentralregierung in Mogadischu, deren Einfluß sich bis jetzt lediglich auf Teile der Hauptstadt beschränkt. In anderen Teilen liefern sich Clans erbitterte Feuergefechte, unter anderem um die Frage, ob die neue Regierung toleriert oder bekämpft werden sollte (Stand Dezember 2001).

internationalen Krise gemausert, die nicht nur zu einer internationalen (erfolglosen) Intervention<sup>259</sup> geführt hat, sondern auch die Nachbarstaaten erfaßt: Kenia wegen den somalischen Flüchtlingslagern auf kenianischem Territorium, Äthiopien wegen dem wieder aufgeflamnten traditionellen Konflikt um die Kontrolle des sogenannten Ogaden.<sup>260</sup> Wie sich dieser ständige Bürgerkrieg weiter entwickeln wird, ist im Moment noch nicht absehbar. Fest steht, daß ein Regionalisierungsprozeß auf der subregionalen Ebene mittelfristig mit Sicherheit nicht, langfristig mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht, zu erwarten ist.

### III.2.7 'Trans-Subregionale' Regionalisierungsprozesse I: BIMST-EC

Mittlerweile sind im Indischen Ozean zwei Regionalisierungsprozesse zu verzeichnen, die die Grenzen der herkömmlichen, kontinental definierten Subregionen überschreiten. Schauplatz dieser beiden Prozesse ist zum einen der Golf von Bengalen, zum andern die Arabische See.

Die erste dieser neuen 'trans-subregionalen' Kooperationen, die *Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation* (BIMST-EC) wurde am 06. Juni 1997 auf Vorschlag von Thailand gegründet. Die primär wirtschaftliche Ausrichtung dieses neuen Regimes<sup>261</sup> geht aus der *BIST-EC-Deklaration*<sup>262</sup> hervor, die die folgenden Ziele herausstellt:

1. Zum ersten die Schaffung eines günstigen Umfelds für eine schnelle wirtschaftliche Entwicklung durch Identifikation und Implementation von Kooperationsprojekten in den Bereichen Handel, Investitionen und Industrie, Technologie, Entwicklung von Humanressourcen, Tourismus, Landwirtschaft, Energie sowie Infrastruktur und Transport (Punkte 1 bis 5 und 7).<sup>263</sup>
2. Zum zweiten die Beibehaltung enger und nutzbringender Zusammenarbeit mit anderen internationalen und regionalen Organisationen, die ähnliche Ziele verfolgen (Punkt 6).<sup>264</sup>

Gerade der Punkt 6 weist nach Ansicht des Verfassers deutlich auf die intendierte Brückenfunktion nicht nur zwischen den subregionalen Organisationen SAARC und ASEAN, sondern auch zwischen den regionalen Organisationen IOR-ARC<sup>265</sup> und APEC hin. Obwohl diese neue Kooperation gerade

---

<sup>259</sup> Die Operation *Restore Hope*.

<sup>260</sup> Zum Ogaden-Konflikt siehe zum Beispiel schon Matthies, Volker: *Der Grenzkonflikt Somalias mit Äthiopien und Kenya. Analyse eines zwischenstaatlichen Konflikts in der Dritten Welt*. Hamburg 1977.

<sup>261</sup> Als Regime kann BIMST-EC bezeichnet werden, weil es nur eine schwache institutionelle Struktur in Form eines jährlichen Ministertreffens, eines regelmäßig zusammentretenden Senior Officials Committee sowie eine Arbeitsgruppe, das die Arbeit zwischen den jährlichen Ministertreffen fortsetzen soll, aufweist.

<sup>262</sup> Da Birma (Myanmar) erst nach Juni 1996 beiträt, nannte sich die Gemeinschaft ursprünglich BIST-EC.

<sup>263</sup> Diese Ziele werden detailliert in den Punkten 1 bis 5 und 7 vorgestellt. Siehe dazu die BIST-EC-Deklaration, abgedruckt bei Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, Annex 2, S. 195-197.

<sup>264</sup> BIST-EC-Declaration, abgedruckt bei Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 195-197.

<sup>265</sup> Außer Birma sind alle anderen Teilnehmer auch Mitglied von IOR-ARC, Thailand und Birma Mitglied der APEC.

nicht von Indien, sondern von Thailand<sup>266</sup> initiiert wurde, kommt sie somit aufgrund dieser Brückenfunktion besonders den indischen Ambitionen nach einer größeren Rolle im *ASEAN Regional Forum* (ARF) und einer bereits seit längerem angestrebten Mitgliedschaft in der APEC entgegen. Dies bringt auch Rahul Roy-Chaudhury indirekt zum Ausdruck, jedoch ohne weitere Bewertung:

*"At its inauguration, the Indian Ministerial representative noted that the association would assist India in strengthening bilateral trade, investment, and technology links with the other members, while also progressing towards the formation of a larger Asian economic community. BIMST-EC could also play a pivotal role in preparing and enabling India's participation in major trans-Asian projects, such as for railways and highways."*<sup>267</sup>

Während Indien mit BIMST-EC somit einige ehrgeizige Pläne verknüpfen dürfte, erfüllt sich für die kleineren Länder Bangladesch und Sri Lanka zumindest indirekt der lang gehegte Traum einer Mitgliedschaft in der erfolgreichen ASEAN-Gruppe.

Da BIMST-EC erst vier Jahre alt ist, läßt sich über die Erfolgsaussichten nur spekulieren. Statistisch läßt sich nachweisen, daß der Handel der BIMST-EC-Mitglieder untereinander lediglich rund drei Prozent ihres gesamten Außenhandels ausmacht.<sup>268</sup> Die Brückenfunktion BIMST-ECs könnte jedoch durchaus in einem mittelfristigen Erfolg resultieren. Der kurzfristige Erfolg läßt sich nach Ansicht von Vizeadmiral a. D. Roy vor allem auf dreierlei zurückführen:

*"BIMST-EC (Bangladesh, India, Sri Lanka, Thailand Economic Cooperation) is moving forward. The Bay of Bengal is more homogenous. It is the most developed region in the Indian Ocean. The trouble-makers are not included in that part of the Indian Ocean."*<sup>269</sup>

Das heißt, der Erfolg liegt nach Roy darin begründet, daß der Golf von Bengalen a) homogener ist als andere Subregionen, b) die am höchsten entwickelte Region des Indischen Ozean darstellt und c) keine Unruhestifter enthält. Mit "Unruhestifter" ist natürlich Pakistan gemeint. Wir werden weiter unten noch einmal auf die vorgetragenen Gründe für den bisherigen Erfolg der noch jungen Gemeinschaft zurückkommen.

### III.2.8 'Trans-Subregionale' Regionalisierungsprozesse II: Milan

---

<sup>266</sup> Über die thailändischen Beweggründe konnte der Verfasser nichts Substantielles herausfinden.

<sup>267</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi: IDSA/Knowledge World 2000, S. 45.

<sup>268</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi: IDSA/Knowledge World 2000, S. 44.

<sup>269</sup> Vizeadmiral a. D. Roy, anlässlich einer Roundtable-Diskussion am 31. August 2000 an der United Service Institution (USI) in New Delhi.

Bei der zweiten trans-subregionalen Kooperation, *Milan*<sup>270</sup>, handelt es sich im Grunde genommen um eine maritime vertrauensbildende Maßnahme<sup>271</sup>, die auf eine Idee des damaligen Stabschef (*Chief of Naval Staff*) der indischen Marine, Admiral Ramdas, zurückgeht. Sein Vorschlag aus dem Jahre 1993, alljährlich ein gemeinsames multilaterales Flottenmanöver der indischen Marine mit Flotteneinheiten der ASEAN-Staaten durchzuführen, wurde 1995 in Form eines alle zwei Jahre stattfindenden multinationalen Flottentreffens in Port Blair auf den Andamanen in die Wirklichkeit umgesetzt. Nach Auskunft von Generalmajor a. D. Gera handelt es sich bei Milan um eine sehr niederschwellige Angelegenheit:

"It is rather a social and cultural gathering with no security interests. India started it because India was labeled as being hegemonic. We invited the other navies in the Bay of Bengal to see for themselves whether we are hegemonic or not or whether there are Soviet bases on our territory or not. We let them see that we don't have any hegemonic interests at all. We also offered training for them, for example for submariners. We are technically in the position that we can provide a training for other navies, we have the infrastructure and the facilities. A future MILAN-West in the Arabian Sea would be similar."<sup>272</sup>

Der indische Fregattenkapitän (*Commander*) Vijay Sakhujā bekräftigte die soziale und kulturelle Prägung dieser maritimen vertrauensbildenden Maßnahme nochmals, bei der im Gegensatz zum asiatisch-pazifischen *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) sicherheitspolitische Themen nicht angeschnitten werden:

"MILAN is an informal gathering of navies. Recreation, sports, and exchanges of ideas are on the agenda and that's all. Basically, MILAN is an exercise in being a good neighbor. Maybe in the future security issues could come in but not at this point. MILAN-West is already planned. We already have ongoing activities together with Oman and Iran."<sup>273</sup>

Nach einem bescheidenen Start mit Milan '95 und Milan '97, bei denen tatsächlich die gerade angesprochenen Aktivitäten im Mittelpunkt standen, erweiterte Milan '99 das Spektrum beträchtlich: Neben gemeinsamen Übungen und sportlichen und kulturellen Aktivitäten wurden während dieses Treffens bereits maritime Fragen von allgemeinem Interesse wie Seerecht, Kontrolle der Umweltverschmutzung im Golf von Bengalen, regionale Seenotrettung und andere Themen diskutiert. Damit sollte ein regionaler Sicherheitsdialog in Gang gesetzt und vertrauensbildende Maßnahmen im mariti-

---

<sup>270</sup> "Milan" ist das Hindi-Wort für "Treffen". Zu Milan siehe Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 174f.

<sup>271</sup> Maritime Confidence and Security Building Measure (MCSBM).

<sup>272</sup> Generalmajor Gera am 31. August 2001 anlässlich einer Roundtable-Diskussion an der United Service Institution (USI), New Delhi.

<sup>273</sup> Commander Sakhujā am 31. August 2001 anlässlich der selben Roundtable-Diskussion an der United Service Institution (USI), New Delhi.

men Bereich gefördert werden.<sup>274</sup> Im gleichen Jahr fand darüber hinaus in Kochi ein von der indischen Marine veranstaltetes Symposium zur Rolle der Marinen bei der Kriegsführung in Küstengewässern im 21. Jahrhundert statt, an dem neben Delegierten aus Sri Lanka, den Malediven und Mauritius auch Vertreter Omans und der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) teilnahmen.<sup>275</sup> Möglicherweise wurde hier bereits die angesprochene Ausweitung Milans als Milan West in die Arabische See vorbereitet, die kurze Zeit nach den Interviews tatsächlich erfolgreich stattgefunden hat. Wie angekündigt, nahmen Flotteneinheiten Omans und des Irans daran teil. Zu diesen Ländern hat Indien traditionell gute Beziehungen. Pakistan als "Unruhestifter" wurde, wenig überraschend, nicht eingeladen. Auch auf der maritimen Ebene können also vertrauensbildende Maßnahmen keine Wunder wirken.

### **III.3 Regionalisierungsprozesse auf der Ebene des Indischen Ozeans**

Nun gibt es im Indischen Ozean mittlerweile eine beeindruckende Reihe mehr oder weniger ehrgeiziger Initiativen zur regionalen Zusammenarbeit auf verschiedensten Gebieten, wie zum Beispiel der sicherheitspolitische Versuch des *Indian Ocean as a Zone of Peace* (IOZOP), das ordnungspolitische *Indian Ocean Maritime Affairs Council* (IOMAC) oder die neue wirtschaftspolitische *Indian Ocean Rim Association for Regional Co-operation* (IOR-ARC). Alle diese Initiativen haben eines gemeinsam: sie sind bisher allesamt gescheitert. Auch der mit großen Vorschußlorbeeren bedachte und mit großen Hoffnungen verbundene IOR-ARC-Prozeß ist inzwischen offensichtlich fast vollständig zum Stillstand gekommen. Im folgenden soll nun anhand von IOZOP, IOMAC und IOR-ARC exemplarisch die geradezu typische 'Dynamik' regionaler Kooperationsversuche im Indischen Ozean von der Konzeption und Implementation bis zum Stillstand nachvollzogen werden.

#### **III.3.1 Die erste Generation: sicherheitspolitische Regionalisierung (IOZOP)**

Die Idee einer Zone des Friedens im Indischen Ozean ist ein Kind des Kalten Kriegs: sie entstand in den siebziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts, als die USA ihre neuen Polaris-SSBNs auch in den Indischen Ozean entsandten, von wo aus ihre Raketen das sowjetische Territorium erreichen konnten. Offiziell vorgestellt wurde der Plan eines *Indian Ocean as a Zone of Peace* (IOZOP) von Sri Lanka auf der 26. Sitzung der Vollversammlung der UN am 12. Oktober 1971. Gemäß ihm sollte

---

<sup>274</sup> Mishra, H. B.: *Defence Programmes of India*. Delhi 2000, S. 63.

<sup>275</sup> Ebenda.

- der Indische Ozean inklusive des Luftraums und des Meeresbodens fürderhin als eine Zone des Friedens gelten,
- eine weitere Eskalation und Expansion der militärischen Präsenz der großen Mächte nach Konsultationen mit den Anrainerstaaten verhindert werden,
- alle Basen und sonstigen militärischen Installationen abgebaut und auf eine weitere Dislozierung von Nuklearwaffen verzichtet werden,
- sichergestellt werden, daß weder Flugzeuge noch Kriegsschiffe gegen Anrainerstaaten zum Einsatz kämen,
- gewährleistet werden, daß die Anrainerstaaten keine militärischen Verpflichtungen gegenüber den Supermächten eingehen würden.<sup>276</sup>

Die Vollversammlung nahm diesen Vorschlag in der Resolution Nr. 2832 an und rief die betroffenen Staaten auf, sich zu Beratungen zu treffen. 1972 setzte die UN zudem ein *Ad Hoc Committee on the Indian Ocean* ein, das Wege zur Implementierung der IOZOP-Resolution erarbeiten sollte. Eine Implementierung hat IOZOP jedoch nie erfahren, obwohl sie auch heute noch – dreißig Jahre nach besagter UN-Vollversammlung – immer wieder ins Gespräch gebracht und den mittlerweile veränderten Rahmenbedingungen angepaßt wird.<sup>277</sup>

### III.3.2 Die zweite Generation: 'marikulturelle' Regionalisierung (IOMAC)

Im Gegensatz zum sicherheitspolitischen IOZOP-Vorschlag handelt es sich bei dem zweiten Versuch, einen regionalen Prozeß im Indischen Ozean in Gang zu setzen, um ein vorwiegend entwicklungspolitisches Instrument, mit dessen Hilfe Küstenregionen des Indischen Ozeans entwickelt und dessen Ressourcen besser nutzbar gemacht werden sollte. Die Rede ist von der in den achtziger Jahren auf Initiative Sri Lankas entstandenen *Indian Ocean Marine Affairs Cooperation* (IOMAC), die 1990 in Arusha, Tansania, mit dem "IOMAC Agreement" formell beschlossen wurde.

Bis heute hat IOMAC bereits eine eindrucksvolle Zahl von Initiativen auf den Weg gebracht, zum Beispiel ein Programm zum Schutz der bedrohten Thunfisch-Population<sup>278</sup> im Indischen Ozean, die Ausdehnung des besonderen Schutzes der Wale im Indischen Ozean auf alle dort

<sup>276</sup> Braun, Dieter: *The Indian Ocean – Region of Conflict or Zone of Peace?* Delhi 1983, S. 174f.

<sup>277</sup> Siehe zum Beispiel den Artikel von Banerjee, Dipankar: "Indian Ocean Zone of Peace: Need for a New Approach", *Strategic Analysis* 15, November 1992, S. 713-731.

<sup>278</sup> Besonders der sogenannten *Bluefins* in den Küstengewässern.

lebenden Meeressäuger oder technologische Forschungsprogramme, welche die maritime Zusammenarbeit der Teilnehmerstaaten verbessern sollen. Unglücklicherweise leidet IOMAC an einem Geburtsfehler, der ihren Erfolg fast unmöglich macht: Da das IOMAC Agreement nicht von der erforderlichen Zahl von Anrainerstaaten ratifiziert worden ist, ist es rechtlich nie in Kraft getreten. IOMAC ist daher nicht über die Ebene eines informellen Regimes ohne jede Bindungswirkung hinausgekommen.

Unter den Staaten, die eine Ratifizierung des Arusha Agreements verweigert haben, befinden sich Indien und – im Hinblick auf die führende Rolle, die das Land ansonsten bei solchen Initiativen spielt – ziemlich überraschend, Australien. Die Gründe Indiens, IOMAC nicht beizutreten, wurden von Barbara Kwiatkowska zusammengefaßt. Demnach hat sich New Delhi verweigert, weil

- Kooperation im Indischen Ozean dem *UN Ad Hoc Komitee* über den Indischen Ozean überlassen werden sollte,
- eine Duplizierung von regionalen Institutionen möglichst vermieden werden sollte,
- Kooperation grundsätzlich auf der subregionalen Ebene beginnen sollte, um sich dann allmählich auf die gesamte Region auszudehnen,
- an IOMAC auch Staaten teilnehmen, die keine Anrainer des Indischen Ozeans sind – zum Beispiel die USA.<sup>279</sup>

Auf eine Diskussion der vorgebrachten Gründe soll an dieser Stelle verzichtet werden – sie wird weiter unten bei der Erörterung des Indischen Ozeans als politische und/oder wirtschaftliche Region ihren gebührenden Platz finden. Was die Gründe Australiens betrifft, so wird von Bateman dafür die in den zuständigen Ministerien vorherrschende Meinung angeführt, daß Australiens Interessen bezüglich des Indischen Ozeans und seinen Ressourcen bereits adäquat von bereits bestehenden sektoralen Vereinbarungen, vornehmlich zu Fischerei und Umweltschutz, abgedeckt würden. Ein neues Regime würde diese lediglich duplizieren.<sup>280</sup>

Interessant ist, daß es nach wie vor Verfechter von IOMAC gibt, welche die Meinung vertreten, eine Neubelebung IOMACs sei auf jeden Fall einfacher als die Schaffung einer neuen

---

<sup>279</sup> Kwiatkowska, Barbara: "Institutional Cooperation in the Indian Ocean Region: Resource Development and Environment Protection", in Saigal, K./Rajagopalan, Ramesh/Ganesh, L. S. (Hrsg.): *Science and Technology Cooperation in the Indian Ocean Region and Restructuring the United Nations*. Proceedings of Pacem in Mariabus XXII. Madras 1995, S. 105-116 (107f.).

<sup>280</sup> Bateman, Sam: "Regional Cooperation for the Sustainable Development", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 187-202 (198).

Gemeinschaft. Allerdings wird diese Meinung von der überwiegenden Zahl der an solchen Prozessen Beteiligten nicht geteilt, ganz im Gegenteil: IOMAC sei durch sein Scheitern schon so stark vorbelastet, daß eine Neubelebung von vornherein sinnlos wäre.<sup>281</sup> Der bereits erwähnte australische Wissenschaftler Sam Bateman schlägt daher – auch im Hinblick auf die eben genannten Gründe für den Nicht-Beitritt Australiens und Indiens – ein *Council for Maritime Cooperation in the Indian Ocean* (CMCIO) vor, das sich im Gegensatz zu IOMAC von politisch sensitiven Problemen wie der Entwicklung von Küstenregionen fern halten und lediglich auf gemeinsame Interessen im marikulturellen Bereich beschränken sollte:

*"The CMCIO could manage and advise on matters related to the sustainable development of ocean and coastal areas, including marine science and technological research priorities, education and training opportunities in marine fields, data collection and information exchange. It could also have some role in developing a regional response to natural disasters, drugs, piracy, maritime safety, marine pollution, search and rescue, etc."*<sup>282</sup>

Ein solches Forum, glaubt Bateman, könnte zudem auch als vertrauensbildende Maßnahme und als Baustein für eine umfassendere regionale sicherheitspolitische Kooperation dienen.<sup>283</sup> Wenn man sich jedoch nochmals die indische Kritikpunkte an IOMAC vor Augen führt, und dazu bedenkt, daß Bateman mit den *coastal areas* – mithin also Küstengewässer, die entweder zum Territorium eines Anrainers oder aber doch zumindest zu seiner EEZ gehören – wiederum einen politisch höchst sensitiven Bereich in dieses angedachte Forum mit hinein nehmen möchte, erkennt man schnell, daß dieses CMCIO wohl kaum Anklang finden wird.

### III.3.3 Die dritte Generation: wirtschaftspolitische Regionalisierung (IOR-ARC)

Die *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) ist bislang der ehrgeizigste Versuch einer weitgehenden Neukonstruktion der (sozio-politischen und sozio-ökonomischen) Realität des Indischen Ozeans. In ihr kann man den Versuch erkennen, das ökonomische Erfolgsmodell des Pazifiks, die *Asia-Pacific Economic Co-operation* (APEC), in den Indik zu importieren.

---

<sup>281</sup> So Sam Bateman in einem Interview durch den Verfasser und Herrn Hendrick Lehmann in Wollongong, März 2001.

<sup>282</sup> Bateman, Sam: "Regional Cooperation for the Sustainable Development", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 187-202 (200).

<sup>283</sup> Ebenda.

Die IOR-ARC wurde als Vereinigung der Staaten Australien, Indien, Kenia, Mauritius, Oman, Singapur, Südafrika, am 05. März 1995 während eines Außenministertreffens – des ersten sogenannten *Intergovernmental Meeting* (IGM) – der sieben Gründungsstaaten in Port Louis auf Mauritius gegründet. Als die Charta der Organisation im März 1997 verabschiedet wurde, war die Gemeinschaft bereits auf vierzehn Staaten angewachsen, hinzugekommen waren Indonesien, Jemen, Madagaskar, Malaysia, Mosambik, Sri Lanka und Tansania.<sup>284</sup> Auf dem IOR-ARC-Ministertreffen im Januar 2000 in Maskat wurden weitere fünf Staaten aufgenommen: Bangladesch, Iran, Seychellen, Thailand und die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE). Dazu kommen mittlerweile fünf Dialogpartner – Ägypten, Volksrepublik China, Frankreich, Japan und Großbritannien – sowie ein Beobachter, die *Indian Ocean Tourist Organisation* (IOTO). Die vornehmsten Ziele von IOR-ARC, wie sie der Charta der Organisation zu entnehmen sind, bestehen zum einen in der Förderung der wirtschaftlichen Kooperation der Mitgliedstaaten durch Liberalisierung, der Förderung des intra-regionalen Handels, den Aufbau freier Märkte und Wegfall von Handelsbeschränkungen<sup>285</sup>, zum anderen längerfristig in der Entwicklung einer neuen regionalen Identität.

### III.3.3.1 Der Entwicklungsprozeß IOR-ARCs

Die Idee zur Schaffung einer solchen Gemeinschaft analog zur asiatisch-pazifischen APEC entstand bereits zu Beginn der neunziger Jahre im Südafrika kurz nach dem Ende des Apartheidregimes. Auf bilateralen Treffen auf Außenministerebene zwischen Südafrika und Anrainerstaaten des Indischen Ozeans im Laufe des Jahres 1993 wurde die Idee einer wirtschaftspolitischen Kooperation im regionalen Rahmen erstmals vorsichtig sondiert, vor allem nachdem die indische Regierung im Oktober 1993 den bis dahin 47 Jahre andauernden Handelsboykott gegen Südafrikas Wirtschaft aufgehoben hatte<sup>286</sup>. Das Licht einer breiteren Öffentlichkeit erblickte die Initiative durch eine Rede des damaligen südafrikanischen Präsidenten, Nelson Mandela, während eines Besuchs in Indien im Jahre 1995.<sup>287</sup> Präsident Mandela erklärte:

*"The natural urge of the facts of history and geography that Nehru spoke of should broaden itself to include exploring the concept of an Indian Ocean Rim for socio-economic co-operation and to improve*

---

<sup>284</sup> Auf dem zweiten IGM im September 1996, ebenfalls Port Louis, Mauritius.

<sup>285</sup> Porter, Ian W.: "The Indian Ocean Rim", *African Security Review* Vol. 6, No. 6 (1997), S. 4.

<sup>286</sup> Diese ersten behutsamen Schritte sind dokumentiert in McPherson, Kenneth: "An Indian Ocean Zone of Co-operation?", *The Indian Ocean Review* Vol. 7, No. 1 (March 1994), S. 12-17.

*the lot of developing nations in multilateral forums such as the United Nations, Commonwealth and Non-Aligned Movement. .... Recent changes in the international system demand that the countries of the Indian Ocean Rim shall become a single platform.*"<sup>288</sup>

Die beständigen Bemühungen Südafrikas begannen schließlich Früchte zu tragen, denn am 29. bis 31. März 1995 trafen Regierungsvertreter von sieben Anrainerstaaten des Indischen Ozeans (Australien, Indien, Kenia, Mauritius, Oman, Singapur, Südafrika) auf Einladung der Regierung von Mauritius in Port Louis, Mauritius zusammen, um Möglichkeiten intraregionaler wirtschaftlicher Kooperation zu diskutieren. Zum Ende dieses Treffens, an dem auch Vertreter der Wirtschaft und der Wissenschaft teilnahmen, wurde ein Statement veröffentlicht, in dem die Repräsentanten der sieben Staaten für einen offenen Regionalismus eintraten:

"[We agree on] principles of open regionalism and inclusivity of membership, with the objectives of trade liberalisation and promoting trade cooperation. Activities would focus on trade facilitation, promotion and liberalisation, investment promotion and economic co-operation."<sup>289</sup>

Das wohl Erstaunlichste an der neuen Gemeinschaft war das Tempo des zu ihrer Gründung führenden Entwicklungsprozesses, der von der ersten Sondierungsrunde bis zur Gründung der Gemeinschaft nur vier Jahre dauerte, bis zur Etablierung der Kerngruppe der sieben Gründerstaaten, der sogenannten *core group states* beziehungsweise *M-7*, gar nur zwei:

*"From the time the South African Foreign Minister, during his visit to New Delhi, unfolded the idea of an Indian Ocean community, events have moved rapidly. Mauritius called a meeting of seven core countries in March 1995 to discuss the issues involved and chart a course for the future. There was some heartburn among a few countries that were not involved in the first meeting. But if the process had to take off, it was necessary that not too large a group should start drawing the contours. The Indian Ocean Rim community would, naturally, have to accept (and modify) the framework of cooperation if it had to move forward. Fortunately, the progress made by the core group was, as visualised, rapid enough to enable the framework to be evolved which would involve an increasing number of countries constituting the Indian Ocean Rim."*<sup>290</sup>

---

<sup>287</sup> Burrows, David: "The Indian Ocean Initiative: A Comparative Indian and Southern African Perspective", *Strategic Analysis*, Mai 1997, S. 233.

<sup>288</sup> Mandela, Nelson, zitiert vom südafrikanischen Department of Foreign Affairs: "Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) auf ihrer Webseite <http://www.dfa.gov.za>, aktualisiert am 30. Mai 2001 (Download am 06.12.2001).

<sup>289</sup> Zitiert nach Department of Foreign Affairs (Südafrika): "Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) auf ihrer Webseite <http://www.dfa.gov.za>, aktualisiert am 30. Mai 2001 (Download am 06.12.2001).

Bei einem Treffen einer trilateralen Arbeitsgruppe (*tripartite deliberations*), bestehend aus Vertretern von den beteiligten Regierungen, der Wissenschaft und der Wirtschaft vom 15. bis 17. August 1995 auf Mauritius wurde unter anderem auch ein parallel zu den offiziellen (*first track*) Verhandlungen verlaufender und anfänglich sehr reger inoffizieller (*second track*) Prozeß<sup>291</sup> initiiert, der die entstandene Aufbruchsstimmung<sup>292</sup> bezüglich einer regionalen Gemeinschaft im Indischen Ozean in Bezug auf die Vielzahl der nun folgenden Konferenzen und sonstigen Treffen sehr eindrucksvoll illustriert. Zu nennen sind hier vor allem die ersten Treffen der neu konstituierten *Indian Ocean Rim Initiative* (IORI) beziehungsweise des *International Forum of the Indian Ocean Region* (IFIOR)<sup>293</sup> im Laufe 1995 in Perth/Australien und in New Delhi/Indien, an denen Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft der Gründungsstaaten teilnahmen. Wichtigste Diskussionspunkte waren a) die Herstellung eines Konsens über das Aussehen eines künftigen regionalen Forums für wirtschaftliche Zusammenarbeit, b) die Identifikation von konkreten Themenkomplexen (*areas*), auf denen Zusammenarbeit möglich wäre, und c) die Erstellung eines Aktions- und Zeitplans für die Schaffung einer solchen Organisation.<sup>294</sup> Auf diesen Treffen wurden einige potentiell wichtige Arbeitsgruppen gegründet, wie zum Beispiel die wissenschaftlich orientierte *Indian Ocean Rim Academic Group* (IOR-AG) oder das wirtschaftsorientierte *Indian Ocean Rim Business Forum* (IOR-BF).

Für die IOR-AG – beziehungsweise für das *Indian Ocean Research Network* (IORN) – wurden Forschungsprojekte vorgeschlagen, die in die Kategorien a) regionale wirtschaftliche Kooperation, b) Institutionen und Ressourcen und c) Regionalisierungsprozesse eingeordnet

---

<sup>290</sup> Singh, Jasjit: "Introduction", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 5-18 (5).

<sup>291</sup> Unter *first-track*-Diplomatie versteht man Treffen auf offizieller Regierungsebene, unter *second-track*-Diplomatie auf inoffizieller Ebene: Repräsentanten kommen je nach Fragestellung in der Regel aus der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Bürokratie und/oder dem Militär, Politiker nehmen – wenn überhaupt – nur als Privatpersonen teil. Mit *second-track*-Initiativen werden in der Regel *first-track*-Treffen vorbereitet, neue Ideen sondiert oder Probleme bereinigt. Der inoffizielle Charakter bietet dabei wesentlich mehr Spielraum für kontroverse Verhandlungen als die offizielle Variante.

<sup>292</sup> Schon damals gab es jedoch warnende Stimmen wie zum Beispiel die von Sanjaya Baru von der *Times of India*, der auf die Möglichkeit hinwies, daß der weltweite Trend zur Regionalisierung bereits wieder abebben würde und daher folgerte: *Having got onto the bandwagon so late, the idea of an Indian Ocean Economic Area or Group may well prove a non-starter*. Siehe Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (133).

<sup>293</sup> Der größte bisherige Erfolg IOR-ARCs dürfte wohl – wenn man es mit Humor betrachtet – in der Proliferation von Akronymen liegen. Im Nachhinein ist es nicht immer leicht, ob nur die Abkürzungen geändert wurden oder aber neue Gruppierungen dahinter stecken. IORI und IFIOR dürften wohl das gleiche sein, ebenso IOR-AG und IORN (siehe unten) sowie IOR-BF und IORCBN (siehe unten).

<sup>294</sup> Roy-Chaudhuri, Rahul: *India's Maritime Strategy*. New Delhi 2000, S. 32.

werden können.<sup>295</sup> Für IOR-BF – beziehungsweise das Indian Ocean Rim Consultative Business Network (IORCBN) – wurden Arbeitsgruppen eingerichtet, die sich mit den Themenbereichen Informationstechnologie/Telekommunikation, Dokumentationen zu Zoll und Handel, (nicht-tarifliche) Handels- und Investitionshindernisse und mit maritimen Angelegenheiten inklusive Schiffsverkehr befassen sollten.<sup>296</sup> Schon damals wies jedoch Josef Tan sehr hell-sichtig – und, im Nachhinein betrachtet, prophetisch – auf ein mögliches Hindernis für all diese hochfliegenden Pläne hin:

*"However, the crux of the problem for these projects to be implemented fully and quickly is the usual difficulty of mobilising sufficient funding resources. Unless industry and government act in concert and support the research projects in a tangible way with financial and other resources, worthy projects such as those already given in-principle approval will not be able to contribute or contribute in a timely manner for the furtherance of the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation's noble vision and cause."*<sup>297</sup>

Alles in allem war nicht nur das Tempo oder das reibungslose Zusammenspiel von *First Track*- und *Second Track*-Prozessen bemerkenswert, sondern das Konzept der regionalen Zusammenarbeit insgesamt:

*"The concept was unique. The nearest that the region had come to a cohesive cooperation earlier was under the British colonial rule which spanned the Indian Ocean."*<sup>298</sup>

Da nun auch – im Gegensatz zu IOMAC – die drei wichtigsten Staaten des Indischen Ozeans, Australien, Indien und Südafrika, von Anfang an mit von der Partie waren, stand einem Erfolg der neuen Gemeinschaft eigentlich nichts im Weg – abgesehen von dem Caveat Winfried Langs, daß ökonomische Realität und politische Strategie nicht allzu lange auseinanderklaffen sollten.<sup>299</sup>

---

<sup>295</sup> Zu den einzelnen Projektentwürfen siehe Rao, S. L.: "The First Regional Conference of the Indian Ocean Research Network, New Delhi, India", *The Indian Ocean Review* Vol. 8, No. 4 (December 1995) & Vol. 9, No. 1 (March 1996), S. 1-6.

<sup>296</sup> Siehe dazu das Editorial "Indian Ocean Rim Consultative Business Network (IORCBN) Meeting – December 12-13, 1995, New Delhi", *The Indian Ocean Review* Vol. 9, No. 2 (June 1996), S. 1-5.

<sup>297</sup> Tan, Josef: "Signs of an Indian Ocean Rim regionalism are emerging", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 14 (December 1997), S. 1-2 (2).

<sup>298</sup> Singh, Jasjit: "Introduction", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 5-18 (5).

<sup>299</sup> Lang, Winfried, *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York: Springer Verlag 1982, S. 77.

### III.3.3.2 Die Ziele von IOR-ARC

Wie bereits erwähnt, wurde die neue Gemeinschaft namens IOR-ARC auf dem ersten Ministertreffen vom 06. bis 07. März 1997 in Mauritius offiziell gegründet und die Charta der Gemeinschaft formell verabschiedet.<sup>300</sup> Aus der Präambel der IOR-ARC Charta geht hervor, daß sich die Unterzeichnerstaaten respektive ihre Regierungen dreierlei bewußt waren: Zum ersten der historischen Verbindungen<sup>301</sup> zwischen ihren Völkern, die als Basis für eine neue Gemeinschaft dienen könnten, zum zweiten des Stellenwerts des ökonomischen Regionalismus in anderen Teilen der Welt bei der rasanten Transformation der bisherigen Weltordnung, und zum dritten der Tatsache, daß trotz aller Diversität im Indischen Ozean genügend geoökonomische Verbindungen und Interaktionen vorhanden seien, die einer auf wirtschaftliche Zusammenarbeit abzielenden Gemeinschaft zum Erfolg verhelfen könnten.<sup>302</sup> Die Ziele der Gemeinschaft waren daher hauptsächlich ökonomisch definiert, wie der Abschnitt *Fundamental Principles* beweist.<sup>303</sup>

"The Association will facilitate and promote economic co-operation, bringing together representatives of government, business and academia. In a spirit of multilateralism, the Association seeks to build and expand understanding and mutually beneficial co-operation through a consensus-based, evolutionary and non-intrusive approach."<sup>304</sup>

Der nächste Abschnitt, *Objectives*, stellt die wirtschaftliche Zielsetzung noch deutlicher heraus, denn als Ziele IOR-ARCs werden folgende Punkte angeführt:

- "(i) To promote the sustained growth and balanced development of the region and of the Member States, and to create common ground for regional economic co-operation;*
- (ii) To focus on those areas of economic co-operation which provide maximum opportunities to develop shared interests and reap mutual benefits. ...;*
- (iv) Towards promoting liberalisation, to remove impediments to, and lower barriers towards, freer and enhanced flow of goods, services, investment and technology within the region;*

---

<sup>300</sup> Die IOR-ARC Charter wurde unter anderem veröffentlicht in *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 1 (March 1997), S. 1-4.

<sup>301</sup> Auf diese werden wir weiter unten im historischen Teil noch ausführlich eingehen.

<sup>302</sup> Siehe dazu "Resolution on the Adoption of the Charter of the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation. First Ministerial Meeting – Mauritius 5-7 March 1997", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 1 (March 1997), S. 1-4.

<sup>303</sup> Trotz der australischen Versuche, sicherheitspolitische Aspekte mit aufzunehmen.

<sup>304</sup> "Resolution on the Adoption of the Charter of the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation. First Ministerial Meeting – Mauritius 5-7 March 1997", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 1 (March 1997), S. 1-4 (2).

- (v) *To explore all possibilities and avenues for trade liberalisation with a view to augmenting and diversifying trade flows among Member States;*
- (vi) *To encourage close interaction of trade and industry, academic institutions, scholars and the peoples of the Member States ...;*
- (vii) *To strengthen co-operation and dialogue among Member States in international fora on global economic issues... and*
- (viii) *To promote co-operation in development of human resources, particularly through closer linkages among training institutions, universities and other specialised institutions of the Member States.*<sup>305</sup>

Während der letzte Punkt eine sozioökonomische Dimension in IOR-ARC einführt, verweist der Tenor dieses Abschnitts darauf, daß sich der ökonomische Regionalismus von IOR-ARC als sogenannter *offener Regionalismus* versteht, der im Gegensatz zu einem *präferentiellen Regionalismus* keinen Handelsblock schaffen möchte: gedacht wird hierbei nicht an eine regionale Integration analog zu der vielfach postulierten Festung Europa, sondern lediglich an eine auf dem Konsensprinzip basierende regionale Kooperation, die sowohl den intraregionalen Handelsfluß vereinfachen als auch den extra-regionalen Außenhandel stimulieren soll.<sup>306</sup>

Die mit der neuen Gemeinschaft verbundenen großen Ziele und Hoffnungen werden aus der Grußadresse des indischen Staatssekretärs für auswärtige Angelegenheiten, U. V. Krishnam Raju, auf der Webseite des *Indian Ocean Rim Networks* (IORN) deutlich:

*"The Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) spans continents and is a vibrant affirmation of the solidarity that unites its member countries. The ancient bonds between the members of the IOR-ARC, enriched by a rich historical and cultural heritage and centuries-old ties of trade, are now being reinvigorated in a contemporary context. This is indeed a unique enterprise.*

*The IOR-ARC is a young association. We must infuse it with energy and ideas for only then can we fulfil the enormous potential that exists for the economic modernisation and development of the Rim Countries. We must focus on those areas of economic cooperation that provide maximum opportunities to develop shared interests and reap mutual benefits for the member countries. ....*

*Our high expectations from IOR-ARC are derived from the dynamic trade and growth performance of the Indian Ocean Rim in recent times. India keenly looks forward to the forthcoming IOR-ARC meetings*

---

<sup>305</sup> "Resolution on the Adoption of the Charter of the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation. First Ministerial Meeting – Mauritius 5-7 March 1997", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 1 (March 1997), S. 1-4 (2).

<sup>306</sup> Siehe dazu zum Beispiel Marsh, Christopher: "Indian Ocean Regionalism: Trade Block, Stumbling Block, or Building Block?", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 2 (June 1997), S. 1-5.

*in Muscat, Sultanate of Oman and is hopeful that our deliberations at these meetings will impart further substance and momentum to trade and economy-focussed cooperation among the member countries.*"<sup>307</sup>

Neben wirtschaftlichen und soziopolitischen Zielsetzungen wurde im Vorfeld der Gründung IOR-ARCs auch die Einbeziehung militärischer regionaler Sicherheit in die Agenda vorgeschlagen. Der australische Versuch, die Gemeinschaft auch mit konventioneller militärischer Sicherheit zu befassen, scheiterte vor allem am starken Widerstand Indiens, das sich – genauso wenig wie die USA – in multilaterale militärische Systeme einbinden lassen möchte. Im Gegensatz zur vorherrschenden Meinung in Australien war es jedoch nicht nur Indien allein, das diesen Vorschlag zum Scheitern brachte. Vielmehr ist Jasjit Singh, dem langjährigen Direktor des renommierten *Institute for Defence Studies and Analyses* (IDSA) in New Delhi, zuzustimmen, der die Kontroverse folgendermaßen kommentiert:

"There have been serious difficulties with this approach in almost all countries of the region. The uncharitable view was that introducing regional security would implant a "Western" agenda into the efforts to start a process of dialogue and cooperation. The more substantive issue is that security itself needs to be considered in some detail before the issue is introduced into a process of regional cooperation which is at a fledgling state."<sup>308</sup>

Diese Sicht ist in Einklang mit der indischen Politik der Blockfreiheit, die seit der Unabhängigkeit verfolgt worden ist, und mit dem bereits genannten Diktum Nehrus, wonach Sicherheit das Resultat von Frieden sei und nicht umgekehrt. Insofern hätte die Ablehnung Indiens keine Überraschung für Canberra sein dürfen, zumal auch innerhalb Australiens warnende Stimmen deutlich vernehmbar gewesen waren:

*"By the way, IOR-ARC didn't include security issues. The IOR-ARC process was started at an unofficial meeting in Perth, but Mauritius pushed it before us. 1995, the first official meeting took place. Security issues were mooted, but weren't included. I wrote an article about the reasons for this decision. IFIOR included security issues against my advice. India went off like a bomb when they realized this. So the security issues were dropped by Australia."*<sup>309</sup>

---

<sup>307</sup> Siehe "Message from Hon'ble Minister of State for External Affairs, Mr. UV Krishnam Raju", *IORBC Newslines*, <http://www.iornet.org/newiornet/IORBC.htm> (Download am 04.12.2001).

<sup>308</sup> Singh, Jasjit: "Introduction", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 5-18 (6)

<sup>309</sup> So Kenneth McPherson in einem Interview durch Hendrick Lehmann und dem Verfasser am 26.03.2001 in Perth, Australien und in einem weiteren persönlichen Gespräch mit dem Verfasser und Frau Maike Tuchner in Fremantle/Australien im Oktober 2001.

Wie dem auch sei, die Absicht der australischen Regierungsvertreter, aus IOR-ARC ein Vehikel für die Förderung regionaler Sicherheit zu machen, war damit fehlgeschlagen. Die daraus resultierende Verstimmung konnte zwar wieder beigelegt werden, für die weitere Zukunft IOR-ARCs bedeutete sie jedoch ein schlechtes Omen: Wenn schon von vornherein unterschiedliche Zielvorstellungen mit IOR-ARC verbunden waren, welche der wirtschaftlichen Entwicklung lediglich ein Randdasein zumaßen, wie sollte dann die neue Gemeinschaft jemals Erfolg haben? Dazu wäre neben dem anfänglichen guten Willen aller Beteiligten auch echte Interessen notwendig gewesen. Waren die aber gegeben?

### III.3.4 Die vierte Generation: Ein "Panchayat-System" für den Indischen Ozean?

Nun ist es angesichts der immer wiederkehrenden Spannungen im Persischen Golf, zwischen Indien und Pakistan und zwischen Indien und der Volksrepublik China sowie des zu beobachtenden maritimen Rüstungswettlauf<sup>310</sup> jedoch sehr wahrscheinlich, daß die Frage eines kollektiven maritimen Sicherheitssystems eher früher als später entweder auf der IOR-ARC Agenda oder in Form eines eigenen sicherheitspolitischen Forums auftauchen könnte.

Wohl aus dieser Einsicht heraus wurden mittlerweile einige Artikel von Angehörigen des indischen *Institute for Defence Studies & Analyses* (IDSA) in Zeitschriften wie *Strategic Analysis* oder *Maritime Studies* veröffentlicht, die sich mit der Schaffung eines gemeinsamen Regimes regionaler Marinen im Indischen Ozean befassen.<sup>311</sup> Dieses Regime wurde von einem Autor kurz und treffend als "Panchayat-System" für den Indischen Ozean bezeichnet.<sup>312</sup> Das ursprüngliche Panchayat-System ist eigentlich Bestandteil der indischen Gemeindeverfassung beziehungsweise der traditionellen kommunalen Selbstverwaltung. Dieser "Fünferat" - so heißt Panchayat übersetzt - war nicht nur für das Treffen von Entscheidungen zuständig, sondern sollte vor allem Konflikte und Spannungen zwischen den Kasten durch Diskussion und Akkommodation lösen. Inzwischen ist der Begriff als soziopolitisches Konzept in die Wissenschaftssprache der Region eingegangen und wird als Metapher für ein gleichberechtigtes, partnerschaftliches Miteinander gebraucht, bei dem Kontroversen und Probleme durch nicht-

---

<sup>310</sup> Auf die Konflikte im Indischen Ozean werden wir im geopolitischen Teil ausführlich eingehen.

<sup>311</sup> Siehe z. B. Banerjee, Dipankar: "Indian Ocean Zone of Peace: Need for a New Approach", *Strategic Analysis*, November 1992, S. 713-731; Bhaskar, C. Uday: "Regional Naval Cooperation", *Strategic Analysis*, November 1992, S. 733-746; Roy-Chaudhury, Rahul: "Naval Cooperation: India and the Indian Ocean", *Strategic Analysis*, June 1996, S. 319-336.

<sup>312</sup> Bhaskar, C. Uday, a.a.O. S. 745f.

konfrontative Diskussionen gelöst oder zumindest eingedämmt werden sollen. In diesem Sinne wird er auch für das projektierte maritime kollektive Sicherheitsregime verwandt.

Wie viele innovative Vorschläge haben auch diese bisher noch keinen (offiziellen) Widerhall in der Politik gefunden. Dennoch sind Teile der wissenschaftlichen Gemeinschaft nicht bereit, sie einfach sang- und klanglos in der Versenkung verschwinden zu lassen:

- Erstens stellt ein solches maritimes Panchayat-System als Nachfolger IOZOPs die Grundlage dar für den innovativen Versuch, vertrauensbildende Maßnahmen auch auf Seestreitkräfte auszudehnen.
- Zweitens kommt dieser Vorstoß ausgerechnet aus Indien, wo viele sogenannte 'Flottenprofessoren' immer noch von einem 'Mare Indicum' träumen. Möglicherweise haben die finanzielle Probleme Indiens, die den erhofften Ausbau der Flotte um Jahre zurückwerfen, möglicherweise ein 'window of opportunity' geschaffen, das den Aufbau eines sicherheitspolitischen Regimes im Indischen Ozean begünstigen könnte.

Die Zukunft – und die vorliegende Untersuchung – wird zeigen, ob diese Hoffnungen für die nahe und mittlere Zukunft realistisch sind oder ob sie nur eine weitere "Sandbank gescheiterter Hoffnungen" den bereits bestehenden hinzufügen werden.

### **III.4 Fazit: Die Sicherheitsarchitektur des Indischen Ozeans**

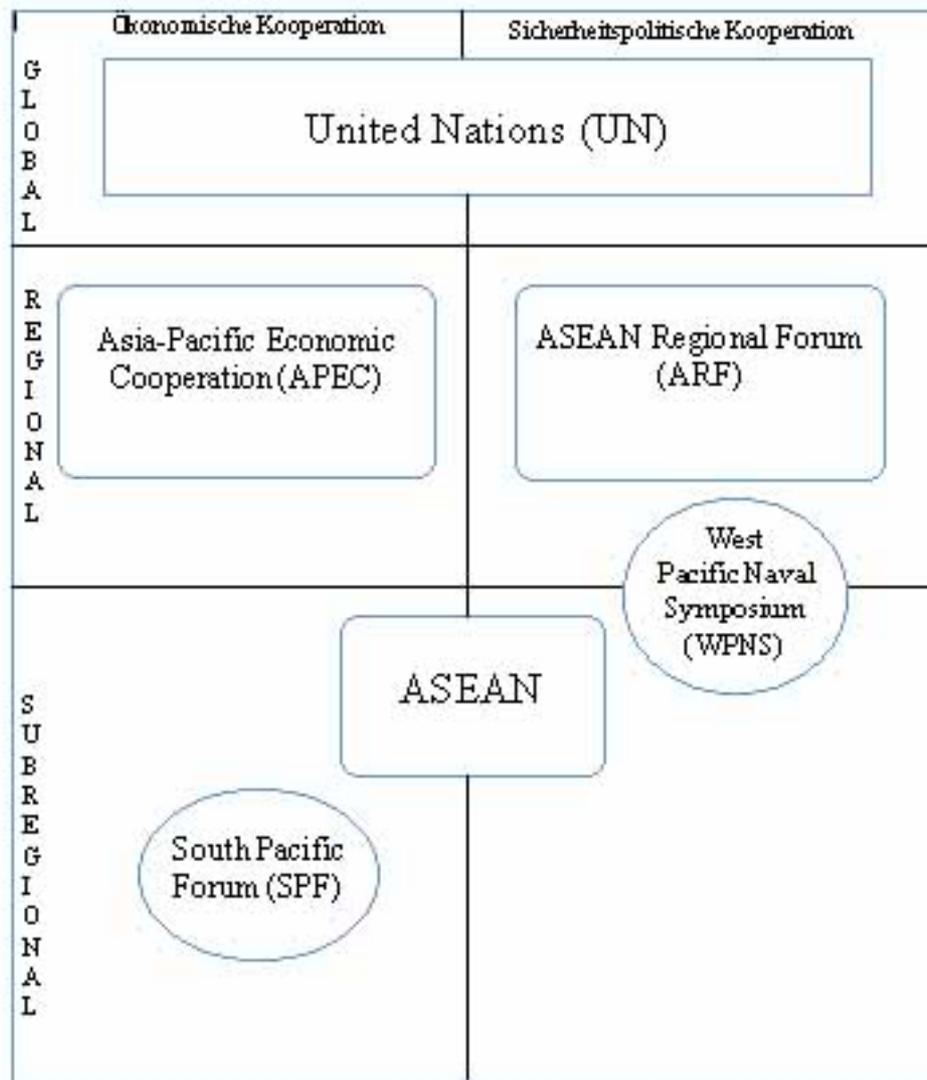
Zum Ende unserer Standortbestimmung wollen wir kurz die Sicherheitsarchitektur des Indischen Ozean mit der des Pazifiks vergleichen, wobei uns zunächst nur die 'Papierform' interessiert – eine detaillierte Analyse werden wir im Verlaufe der Arbeit noch vornehmen. Die Sicherheitsarchitektur des asiatisch-pazifischen Raums beruht auf den regionalen Säulen (maritime) Sicherheit und wirtschaftliche Entwicklung:

- Die wirtschaftliche Komponente der Sicherheit im asiatisch-pazifischen Raum als ältere der beiden wird repräsentiert durch die *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) und ihren zugehörigen Track-Two Prozessen.
- Die militärische beziehungsweise maritime Sicherheit als neuere Komponente wird repräsentiert durch das ASEAN Regional Forum (ARF) und seinen zugehörigen Track-Two Prozessen, allen voran das *Council for Security Cooperation in the Asia-Pacific* (CSCAP).

Die beiden regionalen Säulen wiederum ruhen auf einem Fundament von subregionalen Organisationen und Regimen: der ASEAN und dem *South Pacific Forum* (SPF). Etwas dazwi-

schen, auf einer 'trans-subregionalen' Ebene, bewegt sich das *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS), das alle zwei Jahre stattfindendes Flottentreffen analog zu Milan, jedoch mit deutlich sicherheitspolitischeren Konnotationen, betrachtet werden kann. Graphisch läßt sich dies folgendermaßen darstellen:

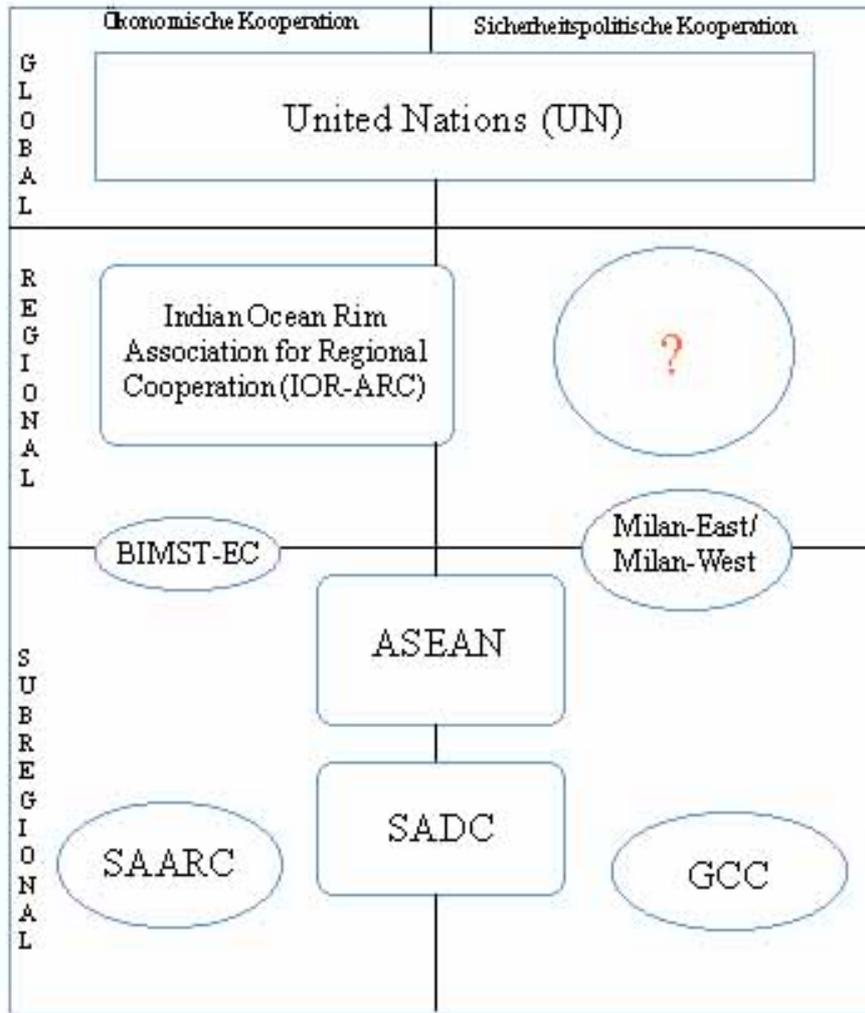
**Graphik 1: Regionalisierung im Pazifik**



Quelle: Eigene Entwicklung

Der Indische Ozean weist auf den ersten Blick eine ähnliche regionale Regimearchitektur auf – jedoch mit einem gravierenden Unterschied: es gibt hier kein Sicherheitsforum. Dafür gibt es mehrere subregionale Organisationen, von denen jedoch nur zwei – ASEAN und SADC – funktionieren. Graphisch stellt sich dies folgendermaßen dar:

**Graphik 2: Regionalisierung im Indischen Ozean**



Quelle: Eigene Entwicklung

Es gibt noch einen weiteren Unterschied der regionalen Architektur des Indischen Ozeans mit der des asiatisch-pazifischen Raums, der nicht so augenfällig ist – schon gar nicht in einer graphischen Darstellung – der aber in den vorausgegangenen Ausführungen wohl überdeutlich wurde: Während der regionale Integrationsprozeß im asiatisch-pazifischen Raum zumindest einigermaßen zu funktionieren scheint, ist dies nicht der Fall im Indischen Ozean – nach wie vor scheitern dort alle Versuche einer solchen regionalen Zusammenarbeit. Sie erscheinen somit als genau das, was für den KSZE-Prozeß in Europa vorausgesagt worden war: als eine *Sandbank gescheiterter Hoffnungen*.<sup>313</sup> Wenn man dazu noch einmal die anfängliche Eupho-

<sup>313</sup> "Eine Sandbank gescheiterter Hoffnung?" war die Überschrift eines skeptischen Artikels zur KSZE von Schwarz, Hans-Peter, veröffentlicht in der FAZ, 15.08. 1979. Wenn sie auch für den KSZE-Prozeß glücklicherweise nicht im vollen Umfang zutraf, subsumiert sie doch die diesbezügliche Lage im Indischen Ozean recht gut.

rie vor und während der Gründung IOR-ARCs Revue passieren läßt, dann drängt sich zwangsläufig die Frage auf, was sich hinter all diesen öffentlichen Verlautbarungen wirklich verbirgt: Ein tatsächliches Interesse der beteiligten Staaten an einer regionalen Kooperation? Oder haben wir es hier vielleicht nur mit einer Art 'verbalen' Interesse zu tun, artikuliert aus Gründen, die in der Spieltheorie als *Trittbrettfahren* bekannt sind? Letzteres – das Genießen von Leistungen, für deren Zustandekommen man nicht beigetragen hat – schwingt immer wieder mit, wenn man sich mit australischen Befürwortern einer Regionalisierung im Indischen Ozean unterhält. Schließlich hat Australien in den achtziger und neunziger Jahren sehr viel Geld und Mühen in das Zustandekommen beispielsweise von IOMAC oder IOR-ARC gesteckt, ohne dabei auf nennenswerte Reziprozität zu stoßen. Eine ganz andere Ansicht vertraten die indischen Gesprächspartner des Verfassers auf seiner Feldforschung in Indien im August und September 2001. Vor allem eine Roundtable-Diskussion bei der United Service Institution (USI) in New Delhi<sup>314</sup> war in dieser Beziehung höchst aufschlußreich. Die betreffende Passage – eine Diskussion einiger Beteiligter untereinander – soll hier daher ungekürzt wiedergegeben werden:

<i>Lehr:</i>	<i>You have mentioned IOR-ARC. Originally, we toyed with the idea that a naval symposium could be developed as a sideshow to IOR-ARC meetings. We were somewhat discouraged when we learned in previous discussions that IOR-ARC is deemed to be a non-starter. What do you think about IOR-ARC?</i>
<i>Adm. Roy:</i>	<i>I am still involved with the IOR-ARC process as a delegate. At first, seven nations from the region started work on that. Then some of those seven suggested further members. So we ended up as a group of fourteen. Australia even suggested Pakistan, which we turned down. We think SAPTA got stuck simply because of Pakistan, and we did not want a similar fate for IOR-ARC. May be Pakistan can become member via SAARC. Then Australia suggested Perth as a meeting place, but we decided in favor of Mauritius. After that, Australia quickly lost interest. Our interest was in trade, Australia's interest was political. And after the charter was signed, nobody implemented the plans. Maritime security can be included in IOR-ARC, but not naval security.</i>
<i>Gen. Nambiar:</i>	<i>You did not answer the question: Will it move forward?</i>
<i>Adm. Roy:</i>	<i>Australia as one core-nation lost its interest, so it is not moving forward. But BIMST-EC (Bangladesh, India, Sri Lanka, Thailand Economic Cooperation) is moving forward. The Bay of Bengal is more homogenous. It is the most developed region in the Indian Ocean. The troublemakers are not included in that part of the Indian Ocean.</i>
<i>Gen. Gera:</i>	<i>A starting point could be the Bay of Bengal. I agree but I see it in a slightly different manner. There are sub-regions in the Indian Ocean where common problems can easily be identified like in the Bay of Bengal where cooperation has a long tradition, and there are regions where common problems cannot be identified. The first set of regions will make some headway in terms of community building, the latter will not move forward. As yet, there are no overall Indian Ocean issues and that's why IOR-ARC is not moving forward. Nobody there is</i>

<sup>314</sup> Am 31. August 2001. Anwesend waren neben dem Verfasser Frau Maike Tuchner (wiss. Hilfskraft), General Satish Nambiar (USI-Direktor), Vizeadmiral Roy, Generalmajor Gera, Commander Sakhuja und eine weitere Person, die im weiteren Verlauf passiv blieb.

*working on Ocean issues. Identifiable problems I see in the Gulf, in the Bay of Bengal, in Southeast Asia and Australia, and, perhaps in the future, in the Arabian Sea.*

*Cdr. Sakhuja: In the Bay of Bengal, there are no problems with sea boundaries. And there are some common interests, like prevention of piracy, of gunrunning, drugs trafficking. So MILAN could be a prelude for a broader regime. Between Singapore, Malaysia and Indonesia, even hot pursuit of ships is possible. There is some geographical and political contiguity that is not yet present in the Arabian Sea.*

Während also die australischen Gesprächspartner in Form einer negativen Kritik diverse Trittbrettfahrer und ein mangelndes echtes Interesse an der Region für das Scheitern des Regionalisierungsprozesses im Indischen Ozean im allgemeinen und von IOR-ARC im besonderen verantwortlich machen, betonen die indischen Gesprächspartner in einer positiven Kritik die besondere Rolle von (hier maritim definierten) Subregionen wie dem Golf von Bengalen und der Arabischen See in diesem Prozeß: gemeinsame Probleme erzeugen gemeinsame Interessen, diese wiederum gemeinsame multilaterale Kooperation. Diese könnte sich dann nach und nach auf andere Bereiche des Indischen Ozeans ausdehnen, wie Milan-West zeigt. Zwischen den Zeilen kommt noch etwas anderes zum Vorschein: bei den Australiern eine gewisse Skepsis hinsichtlich der Tragfähigkeit des Konzepts einer Region Indischer Ozean, bei den Indern ein gewisser Optimismus hinsichtlich einer funktionierenden Verbindung der kontinentalen Subregionen Westasien (Golfregion), Südasien und Südostasien durch die maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen. Welche Perspektive eher berechtigt ist – falls sie sich nicht vielmehr eher ergänzen denn ausschließen – kann nur eine Analyse der systemischen Strukturen im Indischen Ozean ergeben. Der oben stehende 'innerindische' Meinungs-austausch gibt jedoch schon eine erste, sehr bezeichnende Antwort auf die eingangs gestellte Fragen<sup>315</sup>, warum der Prozeß der Regionalisierung im Indischen Ozean nicht funktioniert und wo die Gründe dieses Scheiterns zu verorten sind.

Es ist daher nun an der Zeit zu fragen, mit welcher Art von Region wir es hier zu tun haben beziehungsweise, inwieweit die zaghafte Versuche der Konstruktion einer neuen Realität im Indischen Ozean durch ein Fundament von messbaren Indikatoren gestützt werden:

- Gibt es eine geographische Einheit, die den Indischen Ozean zusammenhält und somit einer Regionalisierung nahe legt?
- Gibt es gemeinsame historische Erfahrungen, auf denen man aufbauen kann?
- Lassen sich wirtschaftliche Indikatoren finden, die einer Gemeinschaft wie IOR-ARC doch noch zum Erfolg verhelfen könnten?

---

<sup>315</sup> Siehe oben *Abschnitt I.2: Leitfragen zur Regionalisierung im Pazifik und im Indik*, S. 6f.

- Gibt es (sicherheits-) politische Interessen, die von der Mehrheit der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans geteilt werden?

Mit diesen Fragen werden wir uns nun im folgenden empirisch-analytischen Abschnitt ausführlich beschäftigen.

ZWEITER TEIL:  
DER INDISCHE OZEAN ALS EMPIRISCHE REGION

## IV. Der Indische Ozean als geographische Region

Wie im theoretischen Bereich dargelegt wurde, sind nach Barry Buzan einige Minimalanforderungen zu erfüllen, daß man von einer eigenständigen Region sprechen kann, und zwar die Merkmale *shared characteristics*, *patterned interactions* und *shared perception*.<sup>316</sup> Nach Ansicht des Verfassers gehört eine nachweisbare geographische Einheit genauso wie eine nachweisbare historische Einheit zum ersten Merkmal *shared characteristics*. In diesem Kapitel soll daher zum Einstieg versucht werden, den Indischen Ozean zunächst als geographische Einheit beziehungsweise als geographisches System zu definieren – nicht mehr und nicht weniger. Dazu gehört auch, die geographische Reichweite auszuloten. Das Abstecken der Grenzen eines Systems – beziehungsweise die klare Abgrenzung von System und Umwelt – ist bekanntlich nach wie vor eines der Hauptprobleme der Systemtheorie,<sup>317</sup> mit dem wir auch hier konfrontiert werden: Die Frage, welches Land als Anrainer des Indischen Ozeans gelten kann, ist politisch nach wie vor höchst umstritten. So wurden vor und während den Gründungsverhandlungen der *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) mindestens vier verschiedene Definitionen vorgetragen: Nach der engsten Definition sollten lediglich die Küstenstaaten inklusive der souveränen Inselstaaten (also ohne die französischen und britischen Besitzungen) qualifiziert sein; nach einer weiteren Definition auch die Binnenstaaten, die ihren Handel über den Indischen Ozean abwickeln (zum Beispiel Nepal, Afghanistan oder Malawi); und nach der weitesten Definition auch die Staaten des Persischen Golfs und des Roten Meers, was selbst Ägypten und Israel zu Anrainern machen würde. Französische Beobachter wiederum drangen auf eine Definition, welche auch die französischen und britischen Besitzungen mit einschließen würde, was auf vehementen Widerstand zum Beispiel aus Indien traf. Die Größe des geographischen Raums, der hier untersucht werden soll, macht eine Definition nicht gerade leichter, wie wir noch sehen werden. Um diese Definition dennoch zu leisten, soll hier auf den Begriff des 'geographischen Systems' zurückgegriffen werden, wie es oben als Gruppe von Territorien mit natürlichen Grenzen und/oder mit gemeinsamen klimatischen Merkmalen definiert worden ist.<sup>318</sup> Eine weitergehende geopolitische Einordnung des Indischen Ozeans wird einem späteren Abschnitt vorbehalten

---

<sup>316</sup> Siehe oben, II.4: *Forschungsmethodik: Wie soll erklärt werden?*

<sup>317</sup> So Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Überarbeitete Neuauflage. München 1986, S. 109.

<sup>318</sup> Zum geographischen System siehe oben II.4.1.

politische Einordnung des Indischen Ozeans wird einem späteren Abschnitt vorbehalten bleiben.<sup>319</sup>

Wie oben gezeigt worden ist, wird das Kriterium der 'geographischen Nähe' nicht von allen als unabdingbar für das Vorhandensein einer Region vorausgesetzt. Insofern mag die schiere Größe des Indischen Ozeans nicht notwendigerweise ein Hindernis für das Vorhandensein eines geographischen System Indischer Ozean darstellen.<sup>320</sup> Dennoch sollte die Existenz einer solchen geographisch determinierten Einheit nicht einfach postuliert werden. Dies ist eine der Erfahrungen, die der Verfasser während seiner Feldforschungen in Indien, Nepal, Malaysia, Singapur, Australien, Dubai und Oman gemacht hat: Auf die Frage hin, ob der Indische Ozean in mehr als geographischer Hinsicht eine Region darstellt, antworteten nicht viele, aber doch einige, mit der Gegenfrage, ob er denn überhaupt eine geographische Region sei.<sup>321</sup> Die Frage ist eigentlich gar nicht so abwegig. Es wäre schließlich auch vorstellbar, daß der Indische Ozean lediglich eine Grenze beziehungsweise ein 'Niemandland' darstellt, das andere Systeme wie Afrika, Mittlerer Osten, Südasien und Südostasien voneinander trennt, ohne dabei selbst als System zu fungieren. Dabei kann man auf eine bekannte Konvention von Geographen verweisen, Ozeane bei der Definition von Regionen nicht zu berücksichtigen. Insofern ist es zu erwarten, daß das 'geographische System Indischer Ozean' im Sinne der Leit-hypothese ohne größere Schwierigkeiten falsifiziert werden kann. Da die im Rahmen des gerade erwähnten Forschungsprojekts durchgeführten Interviews lediglich subjektive Meinungen wiedergeben, soll dies nun im Folgenden anhand 'objektiver' geographischer Indikatoren geschehen. Die Anführungszeichen beim Begriff 'objektiv' sollen schon jetzt darauf hinweisen, daß die aufgefundenen Indikatoren so ausfallen werden, daß sie je nach Erkenntnisinteresse unterschiedlich interpretiert werden können.

Es gibt eine fast unendliche Zahl von Möglichkeiten, um ein Kapitel eines Buches so einzuleiten, daß zum einen das Interesse des Lesers geweckt und zum anderen einigermaßen elegant zur Darstellung von Sinn und Zweck des folgenden Textes übergeleitet wird. Kenneth McPherson ist eine solche Einleitung gelungen. Er beginnt sein Buch über den Indischen Ozean mit den folgenden Worten:

---

<sup>319</sup> Siehe unten, Abschnitt VII: *Der Indische Ozean als politisches System*.

<sup>320</sup> In der Literatur wird der asiatisch-pazifische Raum in der Regel fast schon selbstverständlich als Einheit betrachtet, obwohl er gegenüber dem Indischen Ozean viel größer ist und praktisch eine Erdhalbkugel umfaßt.

<sup>321</sup> Die Interviews wurden vom Verfasser im Rahmen seines von der Fritz Thyssen Stiftung großzügig unterstützten Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem System maritimer*

"This book is about the Indian Ocean region, whose boundaries and history have been determined by waters which provided a great highway for cargoes of people, goods and ideas. The Indian Ocean enabled the peoples on its shores to share a range of cultural values and economic activities which set them apart from peoples of regions around the Mediterranean, the Atlantic and the Pacific. The Mediterranean, like the Indian Ocean, linked the peoples on its shores over thousands of years in a web of cultural and economic commonalities; whereas the peoples on the opposite shores of the Pacific and the Atlantic were divided by great stretches of ocean not crossed regularly until the sixteenth century."<sup>322</sup>

Einige Seiten später argumentiert McPherson, daß der Seehandel im Indischen Ozean hauptsächlich durch die 'langen Wellen' der Geschichte, also Braudels *longue durée*, determiniert wurde und weniger durch oberflächliche politische Ereignisse. Die selben langen Wellen der Geschichte sorgten auch dafür, daß der Indische Ozean bis ins 18. Jahrhundert hinein eine selbstgenügsame, abgeschlossene Welt blieb<sup>323</sup> – entsprechend unserer Perspektive somit ein 'geschlossenes System'. Diese – auf den ersten Blick banale, da von vielen Autoren ständig wiederholte – Aussagen gilt es zunächst zu falsifizieren, da sie das Fundament für alle weiteren Überlegungen bilden.

Sinn und Zweck dieses Kapitels ist es also, den Indischen Ozean als geographisches System vorzustellen. Entsprechend der weiter oben dargelegten Definition des Begriffs liegt der Schwerpunkt hierbei auf den geophysikalischen und klimatischen Determinanten, die den Rahmen für das menschliche Handeln im Bereich der 'mittleren' und der 'kurzen Wellen' vorgeben. In der Einleitung wurde bereits zwischen einem System 'an sich' – eben dem 'geographischen System' – und einem System 'für sich' – einem System mit einer wahrgenommenen eigenen Identität – unterschieden. Ohne hier einem environmentalistischen Determinismus zu verfallen, wird behauptet, daß dem menschlichen Tun und Lassen, das in dieser Dissertation im Mittelpunkt steht, durch die physikalischen und klimatischen Rahmenbedingungen Grenzen gesetzt, aber auch Möglichkeiten geboten werden: eine arktische Tundra, eine malariaverseuchte Steppe oder eben eine weglose Wasserwüste beispielsweise hemmen das menschliche Handeln; ein schiffbares Netz von Flüssen, fruchtbares Schwemmland oder eine niederschlagsreiche Ebene fördern es.<sup>324</sup>

---

*Sicherheit* im August/September 2000, März/April 2001 und September/Okttober 2001 in Südasien, Südostasien, Australien und dem Persischen Golf (Dubai) durchgeführt.

<sup>322</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and The Sea*. Delhi et al. 1993, S. 1

<sup>323</sup> McPherson, Kenneth, a. a. O., S. 5.

Auch der Indische Ozean und seine Randgebiete halten solche hemmende und fördernde Faktoren bereit. Das bei weitem bekannteste Merkmal des Indischen Ozean ist das Monsunsystem als klimatischer Faktor. Daneben gibt es aber auch genauso wichtige Faktoren, die weit weniger bekannt sind, aber für eine weitgehende Trennung von Küste und Hinterland in den meisten Teilregionen des Indischen Ozeans sorgen könnten. Bevor wir uns aber diesen zuwenden, soll der Indische Ozean zunächst einmal in einer Bestandsaufnahme vorgestellt werden.

#### **IV.1 Der Indische Ozean – Eine Bestandsaufnahme**

Der Indische Ozean ist mit ca. 74 Millionen Quadratkilometer und rund 20 % des globalen Ozeangebiets nach Pazifik und Atlantik der drittgrößte Ozean der Welt. Von den beiden größeren Ozeanen, die sich als breite Bänder von der Arktis bis zur Antarktis erstrecken, unterscheidet sich der Indische Ozean vor allem dadurch, daß er auf allen Seiten von Land umgeben ist – er gleicht praktisch einem 'umgedrehten W': Im Westen wird er begrenzt durch die lange Küstenlinie des afrikanischen Kontinents vom Kap Guardafui am Horn von Afrika bis zum Kap der guten Hoffnung an der Spitze Südafrikas und durch den Atlantik. Im Nordwesten endet er als Arabische See an den wüstenhaften Ufern der Arabischen Halbinsel, dem Persischen Golf, der Küste Südwestasiens und der Westküste Indiens. Im Nordosten findet er als Golf von Bengalen seine Küsten an der Ostküste Indiens inklusive Bangladeschs, der Küstenlinie Südostasiens und der Straße von Malakka. Im Osten stößt er auf die Küsten des Malaiischen Archipels, auf die Küste Australiens und auf den Pazifik. Im fernen Süden schließlich wird er begrenzt durch die Antarktis.

Die Zugänge zum Indischen Ozean bilden daher natürliche Engstellen (*choke points*), die leicht kontrolliert beziehungsweise geschlossen werden können: Vom Atlantik her kann der Indische Ozean nur über das Kap der Guten Hoffnung erreicht werden, vom Mittelmeer über das Rote Meer und das Bab el Mandeb – das "Tor des Jammers", vom Mittleren Osten über den Persischen Golf und die Straße von Hormuz, vom Südchinesischen See über die Straße von Malakka, die Sunda-Straße, Lombok-Straße und die Ombai-Wetar-Straße. Diese Schifffahrtsstraßen sind von überregionaler sicherheitspolitischer Bedeutung, denn sie tangieren auch die Interessen von Staaten, die nicht an den Indischen Ozean angrenzen: beispielsweise

---

<sup>324</sup> Über die Rolle der Umwelt beim Aufbau menschlicher Zivilisationen bzw. Kulturen siehe das eindrucksvolle Werk von Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000.

wickelt Japan, das 65 Prozent seines Erdöls aus dem Persischen Golf bezieht<sup>325</sup>, seinen gesamten Tankerverkehr durch die Straße von Malakka ab. Eine Sperrung der Engstellen Malakka-Straße, Sunda-Straße und Lombok-Straße wäre somit eine eklatante Verletzung japanischer Interessen.

Die Möglichkeit, durch Stützpunkte an solch wichtigen Engstellen den Handel zu kontrollieren und Zölle zu erheben, blieb nicht lange verborgen. Das Reich von Srivijaya unter der Führung der sumatranischen Hafenstadt Palembang, das vom 8. bis zum 12. Jahrhundert florierte, oder das Sultanat von Malakka, das der berühmten Straße ihren Namen gab und im 15. und 16. Jahrhundert bestand, sind nur zwei der bekannteren Beispiele. Darauf wird aber im anschließenden historischen Abschnitt weiter unten noch eingegangen werden. Festzuhalten bleibt, daß der Indische Ozean zumindest bei der ersten Augenscheinnahe tatsächlich den Eindruck einer räumlich in sich geschlossenen Welt vermittelt.

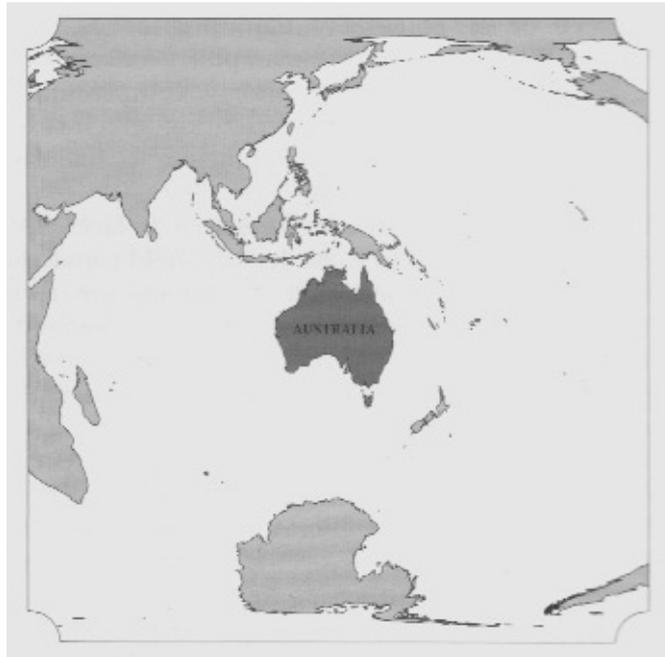
Ein genaueres Hinsehen verwischt diesen Eindruck jedoch sehr schnell wieder, ja desavouiert ihn fast als kartographischen Spiegeltrick – und dies in zweierlei Hinsicht: einmal in der globalen Perspektive, und einmal in einer subregionalen Perspektive. Was die globale Perspektive betrifft, so kann man dem konventionellen, 'W'-förmigen Bild des Indischen Ozeans eine auf Australien zentrierte Projektion gegenüberstellen, die überraschenderweise den Eindruck vermittelt, beim Indischen Ozean handle es sich lediglich um einen Fortsatz des Pazifiks.<sup>326</sup>

---

<sup>325</sup> Regaud, Nicolas: "La sécurité maritime en Asie du Sud-Est", *Défense Nationale* 47, avril 1991, S. 148.

<sup>326</sup> Die Zeitschrift *Mare - Die Zeitschrift der Meere* (Hamburg) verstärkt diesen Eindruck noch durch ihre eigentümliche, auf die korrekte Darstellung der Weltmeere zentrierte Weltkarte.

## Karte 2: Der Indik aus australischer Sicht



Quelle: Baker, Nikki: "Restructuring foreign and defence policy: strategic uncertainty and the Asia-Pacific middle powers", in: McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 2000, S. 189-208 (200)

Die gewohnte Projektion des Indischen Ozeans ist daher noch kein ausreichender Beweis für die Existenz einer "in sich geschlossenen Welt", zumal man gerade bei Kartenprojektionen gerne die Größe des präsentierten Objekts aus den Augen verliert. Die subregionale Perspektive macht die vorgetragene Kritik noch deutlicher. In der Regel wird die 'Region Indischer Ozean' – im Sinne der englischen Bezeichnung *Indian Ocean Rim* – in folgende kontinentale Subregionen unterteilt: a) die afrikanische Küste von Somalia bis nach Südafrika, b) dem Mittleren Osten inklusive dem Roten Meer, der Arabischen Halbinsel und dem Persischen Golf, c) Südasien von Pakistan über Indien und Sri Lanka nach Bangladesch, d) Südostasien inklusive den wichtigen Seestraßen und e) Australien. Die Subregionen Südostasien und Australien werden oftmals auch zu der Subregion 'Australasien' zusammengefaßt. Ob wir nun von vier oder von fünf Subregionen reden, ist hier nicht weiter von Belang – von Belang ist allerdings die 'Janusköpfigkeit' all dieser Subregionen:

- Die afrikanischen Küstenstaaten sind allesamt Mitgliedsstaaten der neu gegründeten *African Union* (hervorgegangen aus der *Organisation of African Unity*, OAU) und blicken daher auch (oder: vorwiegend?) in das Innere des schwarzen Kontinents.
- Die Anrainer des Indischen Ozeans, welche die Subregion um das Rote Meer und den Persischen Golf bilden, fühlen sich auch als Bestandteil des Nahen Ostens und nehmen

aktiv Anteil an dem Geschehen an der dortigen Mittelmeerküste: der *Intifada* der Palästinenser und der israelischen Reaktionen.

- Die Staaten Südasiens bilden zumindest im Sinne von Konflikten durchaus eine selbstgenügsame Welt, allenfalls aber orientieren sie sich nach Zentralasien inklusive Chinas oder – im Falle Indiens – zusätzlich in Richtung auf Südostasien und den geschäftlich lukrativen Pazifik.
- Die südostasiatischen Staaten, die mittlerweile alle der ASEAN angehören, sind eher am Geschehen im Pazifik interessiert und zeigen dem Indischen Ozean, auch was die physikalische Geographie betrifft, eher die kalte Schulter: die zum Indischen Ozean weisenden Küsten Sumatras und Javas weisen kaum einen brauchbaren Hafen auf – ganz im Gegensatz zu den dem Pazifik und der Südchinesischen See zugewandten Küsten, wo auch die Bevölkerungsschwerpunkte zu finden sind.
- Australien schließlich ist fast schon traditionell auf den Pazifik fokussiert, auch wenn Canberra immer noch nicht weiß, ob das Land nun ein Teil Asiens ist oder vielmehr der letzte Außenposten der westlichen Zivilisation und "Hilfssheriff"<sup>327</sup> der USA. Allerdings weist Australien in der innerstaatlichen Perspektive eine interessante Zweiteilung auf: während Canberra und die Hafenstädte Brisbane, Sydney, Melbourne und Adelaide dem Pazifik zugewandt sind, liegt Perth als größte Stadt Westaustraliens am Indischen Ozean. Die dortige Regierung sowie von dort stammende Politiker wie der Oppositionsführer Kim Beazley sind daher viel mehr am Indischen Ozean und seinen Anrainern interessiert als das 'restliche' Australien.

Wie man sieht, könnte die Region Indischer Ozean schon geographisch eine Illusion sein: alle seine Bestandteile haben auch andere Möglichkeiten, die ihnen geographisch geboten werden – es sei denn, diese anderen Möglichkeiten wären unattraktiv. Wir müssen uns daher nun im Detail mit diesen Wahlmöglichkeiten beschäftigen, die den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans offen stehen.

---

<sup>327</sup> Dieser abwertend gemeinte Ausdruck wurde dem Premierminister Howard von einem Journalisten in den Mund gelegt, von Howard aber mit Stolz auf die sehr guten australisch-amerikanischen Verbindungen gerne aufgenommen.

## **IV.2 Die Küstenregionen: Dschungel, Savannen und Wüsten**

In seinem bedeutenden Werk über den Indischen Ozean erklärt K. N. Chaudhuri, daß zwar die beiden Monsunsysteme eine uniforme Abfolge von maritimen und wirtschaftlichen Aktivitäten auferlegen, dies aber in Bezug auf die topographische Geographie keine Entsprechung findet. Im Gegenteil seien die Bestandteile des Indischen Ozeans in dieser Hinsicht sehr divers.<sup>328</sup> Chaudhuri hat zudem auch die seiner Ansicht nach faszinierende Frage aufgeworfen, wie weit eigentlich der Indische Ozean in die Weiten Afrikas und Asiens hinein wirkte<sup>329</sup>, eine Frage, die nach Meinung des Verfassers aber wohl offen bleiben wird, da die schlechte Quellenlage nur Tendenzen erkennen läßt. In der Regel wird diese faszinierende Frage daher eher oberflächlich beantwortet: Wie die meisten Autoren, die sich mit diesem Teil des Indischen Ozeans befassen, schreibt zum Beispiel Kenneth McPherson am Beispiel Afrikas, daß die wirtschaftlichen und kulturellen Gepflogenheiten der Küstenbewohner an der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans niemals weit in das Innere des Kontinents reichten:

*"Beyond a narrow coastal belt, the peoples, cultures and economies of eastern Africa were only loosely linked to the coast and were separated as much by different physical environments as by economic activity. In the short term, there are instances [...] where it might be argued that a temporary strengthening of economic linkages between inland and coastal people drew the former into the world of the Indian Ocean; but in general the longue durée rhythm was one of relative isolation from one another."<sup>330</sup>*

Ob dies tatsächlich zutrifft, beziehungsweise ob dies für alle Epochen und alle Subregionen des Indischen Ozeans zutrifft, wird weiter unten im historischen Abschnitt soweit wie nach Quellenlage möglich untersucht werden. Hier soll nur festgestellt werden, ob es geographische Faktoren waren, die eine solche (postulierte) Isolation erzwangen. Daher sollen hier zunächst die physikalischen Determinanten beschrieben werden, welche die Wahlmöglichkeiten der Anrainer beziehungsweise der Küstenbewohner des Indischen Ozeans bestimmen. Analog zur vorausgegangenen Präsentation der Subregionen des Indischen Ozeans steht auch hier die afrikanische Küste am Anfang. Danach folgt der Bereich der Arabischen Halbinsel, die südasiatische Küste, Südostasien und die wichtigen Seestraßen und schließlich Australien.

---

<sup>328</sup> Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 160.

<sup>329</sup> Ebenda.

<sup>330</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi et al. 1993, S. 6.

## IV.2.1 Die afrikanische Küste

Die afrikanische Küste des Indischen Ozeans erstreckt sich über rund 5000 km vom Kap Guardafui im heutigen Somalia am Horn von Afrika bis zum Kap der Guten Hoffnung in der heutigen Republik Südafrika. Topographisch gesehen ist dieser Küstenstreifen in eine tropische, feucht-heiße Küstenebene mit Temperaturen von 28° bis 32° Celsius und ein über 1000 Meter hohes Hochland mit trocken-heißem Klima zu unterteilen. Dieses Hochland besteht im östlichen Teil der afrikanischen Küste aus dem äthiopischen Hochland, daran anschließend der *Zentralafrikanischen* und der *Ostafrikanischen Schwelle*, im südlichen Teil aus dem Hochbecken der *Kalahari*.

Wenn man eine Reise entlang der Küste Afrikas am Ausgang des Golfs von Aden am Kap Guardafui beginnt, stößt man im Bereich des heutigen Somalias auf eine sich nach Süden erweiternde wüstenartige Dünenküste, die *Benadir-Küste*. Im Bereich von Lamu wird sie von der *Mrima-Küste* abgelöst, die schon früh die Begeisterung westlicher Reisender erweckte:

"For the traveller approaching East Africa from the sea a charming and alluring prospect awaits the eye, as though a damask cloth were spread out and thereon was displayed a delightful repast. Pearl-white beaches, breeze-cooled palm groves; the quiet surge of the warm coral sea and hush of the trade winds all combine to create an enchanting and tranquil sphere. In this beneficent and paradisaical setting where the senses savour the unmistakable and indefinable tang of the East, thoughts arise as to what further delights lie behind such an inviting threshold."<sup>331</sup>

Diese buchtenreiche Küste mit üppiger tropischer Vegetation und feuchtheißem Klima, die früher als malariaverseuchte Hölle bekannt und gefürchtet war<sup>332</sup> und heute eines der wichtigsten Touristendestinationen des Indischen Ozeans darstellt, setzt sich über Kenia und Tansania nach Mosambik hin fort. Einem Teil der Küste, im Bereich der heutigen Staaten von Mosambik und Tansania, ist zudem eine Kette von kleineren und größeren Inseln von Madagaskar über die Komoren nach Sansibar, Pemba und Mafia vorgelagert. Die Meeresspassage zwischen der *Swahili-Küste* Mosambiks und Madagaskar, der sogenannte *Mosambik Channel*, ist für die plötzlich auftretenden Wirbelstürme bekannt und bei den lokalen Fischern gefürch-

---

<sup>331</sup> Beachey, R. W.: *A History of East Africa 1592-1902*. London 1996, S. 1; zitiert nach Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. Armonk, New York und London 2002, S. 20.

<sup>332</sup> Barendse, René J.: a. a. O., S. 20.

tet. Die erwähnten Hochplateaus entlang der afrikanischen Küste mit einer Höhe von rund 1000 Meter bieten dem Reisenden, der aus Richtung der Küste kommt, in Gestalt von schroff abfallenden Klippen ein wenig einladendes Bild. Zwar sind diese Hochplateaus durchaus nicht unüberwindlich, aber schon allein optisch wirken sie wie eine Grenze zwischen der Küste und dem Inland. Dies erweckt den Anschein einer nicht nur physikalischen, sondern auch kulturellen Trennung zwischen 'zivilisierten' Küstenbewohnern einerseits und 'unzivilisierten', 'wilden' Inlandsbewohner andererseits. Das feuchtheiße, tropische Klima der Küstenregion tut das seine dazu, den Aufenthalt nicht immer angenehm zu gestalten. Der britische Forscher Sir Richard Burton beschrieb anhand von Wasini, nahe der Grenze zwischen Kenia und Tanganyika, das ungesunde Klima recht drastisch:

*"The climate is infamous for breeding fever and helcoma, the air being poisoned by cowries festering under a tropical sun, and by the large graveyards – here also, as at Zanzibar, the abodes of the death are built amongst the habitations of the living."*<sup>333</sup>

Das Klima der Küstenregion ist auch heute noch ein Brutplatz für Krankheiten wie Malaria oder die Schlafkrankheit. Dennoch waren weder unvorteilhafte klimatische Bedingungen noch geographische Hindernisse grundsätzlich unüberwindbar für menschliches Handeln. Ein Beispiel dafür sind die regen Handelsbeziehungen des küstenfernen Reichs von Groß-Zimbabwe mit der Küstenregion um die Stadt Sofala, in historischer Zeit der Terminus des arabisch-afrikanischen Küstenhandels.<sup>334</sup> Die von der Natur vorgegebenen Grenzen der 'Welt des Indischen Ozeans' zum Inneren des afrikanischen Kontinents können daher als durchlässig bezeichnet werden.

#### IV.2.2 Die Arabische Halbinsel, das Rote Meer und der Persische Golf

Obwohl die Arabische Halbinsel vom Roten Meer, dem Persischen Golf und der Arabischen See umrahmt wird, verfügt sie weder über erwähnenswerte vorgelagerte Inseln noch über nennenswerte natürliche Häfen außer Aden am Roten Meer, und ebensowenig gibt es schiffbare Flüsse, die den Transport von Gütern erleichtern könnten.<sup>335</sup> Solche Flüsse gibt es erst im angrenzenden Mesopotamien, dem Zweistromland, in Gestalt des Euphrat und des Tigris, die man als östliche Grenze der Arabischen Halbinsel bezeichnen könnte. Diese Grenze wird

---

<sup>333</sup> Burton, Richard: *Zanzibar: City, Island and Coast*. 2 Bände. London: 1872, Band 2, S. 108.

<sup>334</sup> Siehe dazu ausführlich unten, "Der Indische Ozean als historische Region".

dann vom Persischen Golf fortgesetzt. Im Gegensatz jedoch zu dem fruchtbaren Zweistromland ist die Küste des Golfs mit wenigen Ausnahmen eine unwirtliche Wüste, bestehend aus Salzton Sümpfen, die östlich von Abu Dhabi erst durch bis an die Küste heranreichenden Sandberge abgelöst werden. An der Grenze der heutigen Vereinten Arabischen Emirate (VAE) zu Oman stoßen diese sodann auf die Ausläufer des bis zu 3352 Meter hohen Hadshargebirges, das schroff zur schmalen und dichtbesiedelten Küstenebene abfällt. Die westliche Küste der Arabischen Halbinsel – die des Roten Meers – ist gekennzeichnet von einer Gebirgskette, die den westlichen Rand der sogenannten *Arabischen Tafel* bildet. Diese Gebirgskette beginnt im Norden mit dem Hochland von *Hedschas* und endet im Süden mit dem bis zu 3000 Meter hohen Gebirgsland von *Asir*. Gegen die sandige Küstenebene des Roten Meers, die *Tihama*, fällt die Gebirgskette mit Bruchstufen steil ab. Die *Tihama*, die sich auch entlang der 450 Kilometer langen Küste des Jemens zur Arabischen See fortsetzt, gehört mit ihrem schwül-heißen Klima zu den heißesten Gebieten der Erde. Nur die Gebirgsregion entlang der südlichen Küste vom heutigen Jemen bis zum über 2000 Meter hohen Hochland von Hadramaut ist wegen der bis zu 2000 mm Niederschläge des Südwestmonsuns von Juli bis September fruchtbar, weswegen sie im Altertum auch *Arabia Felix* genannt wurde. Das Innere der Arabischen Halbinsel dagegen besteht ausschließlich aus extremen Wüsten- und Steppe nland, deren südöstlicher Teil, die *Rub al-Khali* (das "leere Viertel") eine der lebensfeindlichsten Wüsten der Welt darstellt. In seinem Artikel über die Quraish schreibt Faruk Abu-Chacra dazu sehr treffend:

*"The peninsula is a land of great contrasts. The soil in the south is fertile and the climate favourable, a Garden of Eden, or Arabia Felix, whereas the adjacent region to the north-east is a veritable hell on earth, known as the Empty Quarter, the most savage part of the area and the most extensive area of continuous sand in the whole world."*<sup>336</sup>

Diese Wüste trennt somit, was die physische Geographie betrifft, das fruchtbare Südarabien von anderen Gebieten des Nahen und Mittleren Ostens ab. Was Aden und das frühere Mokka betrifft, fanden sie sich praktisch 'eingerahmt' vom Roten Meer auf der einen und der Wüste auf der anderen Seite. Glühende Hitze und akuter (Trink-) Wassermangel waren das Resultat dieser unvorteilhaften Lage. Es drängt sich naturgemäß die Frage auf, warum ausgerechnet dort sich Menschen ansiedelten. Die Frage ist nicht schwer zu beantworten: Das angesprochene "Arabia Felix" auf dem Gebiet des heutigen Jemens war bereits im Altertum als Lieferant

---

<sup>335</sup> Abu-Chacra, Faruk: "Trade and Trade Routes of the Quraysh", in Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 38-42 (38)

von Weihrauch und anderen, hauptsächlich für rituelle Zwecke eingesetztes Räucherwerk bekannt und berühmt. Das erklärt den Bedarf an Handelsrouten durch die Wüste oder am Rande der Wüste entlang – die sogenannte "Weihrauchstraße" – und damit auch den Bedarf an zentralen Plätzen als Stützpunkte und Entrepôts für den See- oder den Karawanenhandel. Während also die Wüste durchaus als Barriere zwischen dem heutigen Jemen und den anderen Teilen des Mittleren Ostens fungiert und an ihrer dem Roten Meer zugewandten Küste allenfalls eine prekäre Existenz zuläßt, wäre es dennoch weit übertrieben, sie als undurchlässig zu bezeichnen.

Auf der iranischen Gegenküste des Persischen Golfs treffen wir auf eine nur schmale Küstenebene, die dem Hochland von Iran vorgelagert ist. Die durchaus fruchtbare Küstenebene, die ein subtropisches Klima aufweist, besitzt mit Bandar Abbas und Abadan wichtige Hafenstädte. Am Ausgang des Golfs machen die fruchtbaren Ebenen Gebirgsketten Platz, die bis an die Küste heranreichen. Diese werden dann von sehr trockenen und sehr heißen Steppengebieten, Wüstensteppen und Wüsten mit Sanddünen und Salzsümpfen abgelöst. Erst das Mündungsgebiet des Indus macht dieser Einöde durch seine fruchtbaren Schwemmlandböden ein Ende. Dort liegt mit Karachi auch der Haupthafen des modernen Pakistans.

#### IV.2.3 Die Küsten des indischen Subkontinents

Was nun den indischen Subkontinent betrifft, so schreibt Graham P. Chapman sehr zutreffend, daß die physische Geographie Barrieren geschaffen hat, die ihn umgeben und alle außer den entschlossensten Angreifern fern hält.<sup>337</sup> Auf der indischen Seite der Küste angelangt, trifft man zunächst auf den Golf von Kutch und den Golf von Cambay. Im Bereich des letzteren lagen die wichtigen Hafenstädte Surat und – in portugiesischer Zeit – Daman und Diu. Die weitere Küste des indischen Subkontinents, die sogenannte *Malabarküste*, erstreckt sich über rund 1100 km von Bombay bis zum Kap Komorin. Jenseits des eher schmalen Küstenstreifens zur Arabischen See sorgen die *westlichen Ghats* ähnlich wie die afrikanischen Hochplateaus mit einer Höhe von rund 1000 Meter für eine physikalische Trennung der Küstenregion vom Hochland des Dekhan. Auch das tropische Klima der schmalen Küstenregion ist weitgehend mit dem der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans vergleichbar: Während der Zeit des Süd-West-Monsuns zwischen Juni und September ist es feuchtheiß, während der

---

<sup>336</sup> Ebenda.

Zeit des ablandigen Nord-Ost-Monsuns zwischen Oktober und April ist es trocken und heiß. Bis fast zur Südspitze des Subkontinents wird die Landschaft der Malabarküste vom tropischen Regenwald dominiert, der an der Südspitze in einen dichten Dschungel aus Monsunwald übergeht.

Auf der dem Golf von Bengalen zugewandten Seite verläuft die *Koromandel-Küste* über circa 2000 Kilometer vom Kap Komorin bis nach Orissa. Hier findet man wiederum die Barriere der Berge vor, diesmal in Gestalt der *östlichen Ghats*. Diese sind jedoch weiter von der Küste zurückgesetzt als ihre westlichen Pendants und außerdem mehrfach unterbrochen durch die Täler und die Deltas der Flüsse Kaveri, Krishna und Hughly. Im Bereich des heutigen Orissa laufen die Ghats allmählich aus, die Barriere endet. An ihre Stelle tritt eine fruchtbare Landschaft, die durch die Täler des Ganges und des Brahmaputra dominiert werden, die in einem gemeinsamen, weitläufigen Delta in den Golf von Bengalen münden. Während die Landschaft entlang der Küste von Kap Komorin bis nach Orissa hauptsächlich von tropischen Wäldern geprägt werden, findet man an der Küste des heutigen Bangladeschs hauptsächlich Monsunwälder und tropische Regenwälder. Das feuchtheiße Klima resultiert auch dort in der Anwesenheit von Malaria.

Dennoch muß gerade auch hier bezweifelt werden, ob diese Gebirgsketten tatsächlich Hindernisse von irgendeiner Signifikanz darstellten. Grundkenntnisse in indischer Geschichte reichen eigentlich schon aus, um das Argument der geophysikalischen Trennung von Küstenregion und Landesinneren mit Hinweis auf den florierenden Handel zwischen Daman/Diu und den Mogulhöfen in Agra und Delhi oder zwischen Goa und dem hinduistischen Großreich von Vijayanagara zu widerlegen. Die wahrnehmbare Trennung von Küste und Landesinnerem hatte vielmehr sozio-kulturelle Gründe, auf die wir noch eingehen werden.

#### IV.2.4 Die südostasiatische Küste

Bewegt man sich nun weiter entlang der Küstenregionen des Golfs von Bengalen, erkennt man günstige topographische Bedingungen an den bereits zu Südostasien gehörigen Uferregionen: das Irrawaddy-Delta an der birmanischen Küste bietet günstige Lagen für die Herausbildung zentraler Orte – und noch dazu einen schiffbaren Fluß, der eine Verbindung zum Inneren des Landes herstellt. Auch die weitere Küstenlandschaft Birmas und Thailands ist recht

---

<sup>337</sup> Chapman, Graham P.: *The Geopolitics of South Asia. From early empires to India, Pakistan and Bangladesh.*

günstig für Besiedelung: viele Buchten und einige Inseln wie das thailändische Phuket und das malaiische Penang stellen natürliche Ankerplätze zur Verfügung. Wie in vielen Küstengebieten des Indischen Ozeans stellen sich auch hier wieder – abgesehen vom Irrawaddy-Delta – Bergketten in den Weg, welche die Küstenregionen vom Landesinneren abtrennen.

Diese räumliche Trennung wird im weiteren Verlauf der südostasiatischen Küsten entlang des malaiischen Archipels noch weitaus deutlicher, denn wenn man die Reliefkarte betrachtet, fällt einem sofort die bereits erwähnte 'Janusköpfigkeit' der südostasiatischen Küsten ins Auge: Auf der der Südchinesischen See zugewandten Seite gibt es zahlreiche Inseln und Inselgruppen, zahllose Buchten und Flußmündungen und damit natürliche Häfen und Ankerplätze. See und Land bilden hier eine so starke Einheit, daß sich das indonesische Wort für "Heimat" beziehungsweise "Heimatland", *tanah air*, aus den Worten "Land" (*tanah*) und "Wasser" (*air*) zusammensetzt. Auf der dem Indischen Ozean zugewandten Seite des südostasiatischen Archipels bietet sich dem Betrachter jedoch ein ganz anderes Bild: Hier findet man Bergketten, deren steil abfallende Hänge und Klippen bis ans Meer reichen. Schiffbare Flüsse dagegen findet man nicht, ebensowenig Buchten mit guten Ankerplätzen. Die vorgelagerten Inseln abseits der wichtigen Handelswege erwiesen sich lange Zeit als unattraktiv für die Besiedelung. Es wundert daher nicht, daß sich an dieser schroffen Seite mit dem sumatranischen Padang nur ein einziger zentraler Ort von handelspolitischer Bedeutung gebildet hat – alle anderen wichtigen zentralen Plätze liegen an der Straße von Malakka, der Java-See und der Südchinesischen See. Dieser Zufall der Natur hat auch heute noch Folgen. Wie wir später noch sehen werden, orientieren sich die heute alle in der *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) zusammengeschlossenen Staaten hauptsächlich in Richtung des Pazifischen Raums – sowohl sicherheitspolitisch als auch wirtschaftspolitisch. Auf die Erfolgsaussichten der wenigen Ausnahmen, vor allem BIMST-EC und IOR-ARC, werden wir dann ebenfalls ausführlich eingehen.

#### IV.2.5 Die Küste Australiens

Auch Australien weist eine Art 'Janusköpfigkeit' auf, was die Lage zwischen dem Pazifik und dem Indischen Ozean betrifft. Schon ein oberflächlicher Blick auf die Reliefkarte zeigt aber, daß die Bevorzugung des Pazifiks gegenüber dem Indischen Ozean nicht durch irgendwelche geographischen Hindernisse verursacht wird, denn die Westküste Australiens weist viele na-

---

Aldershot et al. 2000, S. 7.

türliche Buchten, Ankerplätze und Strände auf, die zentralen Hafenorten durchaus Platz geboten hätten. Davon konnte sich der Verfasser während seiner Feldforschung im März 2001 selbst überzeugen. Aber selbst heute noch ist Perth die einzige australische Großstadt an der dem Indischen Ozean zugewandten Küste des Kontinents. Da die Gründe hierfür nicht in der *longue durée* zu suchen sind, sondern vielmehr in der *moyen durée*, was die Ureinwohner betrifft, und der *courte durée*, was die Kolonisten angeht, werden wir die Erörterung derselben auf die Querschnittsanalysen verschieben.

#### IV.2.6 Die Antarktis

Der Vollständigkeit halber sollte noch die Antarktis erwähnt werden. Im Gegensatz zur Arktis, deren Randbereiche wenigstens zeitweise von Menschen, vor allem den Eskimos, besucht wurden, war und ist die Antarktis unbewohnt – bis auf einige Forschungsstationen, die in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden sind. Infolgedessen spielt sie als die südliche Begrenzung des Indischen Ozeans für die weiteren Ausführungen keine Rolle. Ohnehin gibt es mittlerweile die Konvention, den südlichen Teil des Indischen Ozeans diesem als *Südlicher Ozean* auszugliedern, so daß er im Verlauf der weiteren Untersuchungen nicht weiter beachtet werden wird.

### **IV.3 Am Ufer des Indischen Ozeans: Küsten und Meere**

Nach der Vorstellung der Küstenregionen des Indischen Ozeans und ihren – manchmal prekären, manchmal lebhaften und oftmals kaum nachweisbaren – Verbindungen zum Landesinneren sollen nun die Gewässer des Indischen Ozeans im Mittelpunkt stehen. Dabei werden wir uns wiederum von der Küste in die Tiefe des (See-) Raumes vorarbeiten. Wir werden dabei feststellen, daß auch für den Indischen Ozean das gilt, was Braudel für das Mittelmeer gesagt hat:

*"Angesichts des Meeres, das im 16. Jahrhundert riesig erscheint, nimmt sich die menschliche Eroberung recht unscheinbar aus: Sie betrifft nur ein paar Küstenstriche, direkte Schifffahrtslinien, winzige*

*Stützpunkte... Über endlose Flächen ist das Meer ebenso leer wie die Sahara. Nur an den Küsten ist es etwas belebter.*<sup>338</sup>

Auch der Indische Ozean wird von einem solchen Netzwerk von Schifffahrtslinien überzogen, die sich an der Küste, vor allem im Bereich der Häfen, verdichten. Während allerdings die Schifffahrt im Mittelmeer vor allem als Küstenschifffahrt vonstatten ging, wie Braudel anhand einiger Anekdoten aufzeigt<sup>339</sup>, ist der Indische Ozean auch Schauplatz einer küstenfernen Hochseeschifffahrt, welche die Küstenschifffahrt ergänzt. Dies wird weiter unten – selbstverständlich auch anhand Anekdoten – noch nachgewiesen werden.

#### IV.3.1 Küsten und Häfen

Vom Mittelmeer und von der Südchinesischen See – dem "südostasiatischen Mittelmeer" – unterscheidet sich der Indische Ozean abgesehen von seiner Größe vor allem durch seine Küstengliederung: Die beiden Mittelmeere verfügen über viele kleinteilige Küstenräume, so zum Beispiel die griechische Insellandschaft der Ägäis, die Adria oder das Seegebiet um die Balearen im Mittelmeer oder die Insellandschaft des malaiischen Archipels in der Südchinesischen See. Dies erleichtert einerseits die Schifffahrt, da viele Inseln in Sichtweite voneinander liegen, andererseits bietet es eine Vielzahl günstiger Ankerplätze und Tiefwasserhäfen, die zudem noch durch natürliche Gegebenheiten wie Buchten oder vorgelagerter Inseln vor Wind und Wetter sowie auch vor Piratenangriffen und sonstiger Überfälle geschützt sind. Insofern ist hier wie dort durch sogenannte 'günstige geostrategische Lagen' ein Kriterium für die Herausbildung einer Seemacht gegeben.<sup>340</sup> Die Küsten des Indischen Ozeans weisen dagegen aufgrund ihrer Geradlinigkeit nur wenige der Küste vorgelagerte Inselketten oder kleinen Buchten auf. Ebenso besteht ein Mangel an Tiefwasserhäfen, was ein Ankern von Hochseeschiffen auf Reede erzwingt, das sie wiederum Wind und Wetter aussetzt. Ein bezeichnendes Beispiel hierfür sind Sumatra und Java: Ihre der Südchinesischen See beziehungsweise der Straße von Malakka zugewandten Küsten verfügen über zahlreiche Inseln, Buchten und Flussmündungen, die hervorragende Ankerplätze bieten. So verdankt Palembang als zentraler Ort des früheren Reichs von Srivijaya seinen Aufstieg unter anderem seiner günstigen Lage an einer Flußmündung. Auf der dem Indischen Ozean zugewandten Seite beider Inseln finden wir

---

<sup>338</sup> Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* Erster Band. Frankfurt am Main 1990, S. 145.

<sup>339</sup> Braudel, Fernand: a. a. O., S. 145-149.

<sup>340</sup> Die anderen beiden Kriterien sind a) Besitz einer Flotte und b) eine maritime Ideologie.

stattdessen schroff abfallende Bergrücken, die bis ans Meer heranreichen. Schiffbare Flüsse sind ebenfalls nicht vorhanden. Aus diesem Grund haben sich trotz des Vorhandenseins von tiefem Wasser noch in unmittelbarer Nähe des Ufers außer Padang keine zentralen Orte etablieren können – die Haupthandelsstraßen verliefen eben an der anderen Seite Sumatras und Javas durch die Straße von Malakka und die Java-See.

Allerdings hat die ungünstige Küstengeographie die Herausbildung von zentralen Hafenstädten nicht verhindert. Die Lage der wichtigsten Häfen kann man sich vielmehr als das Ergebnis einer Interaktion von geographischen Merkmalen, historischen Entwicklungen und wirtschaftlichen Erwägungen vorstellen.<sup>341</sup> Die Gewichtung dieser drei Faktoren variiert dabei über die Jahre hinweg, wobei zu beobachten ist, daß ein bisher erfolgreicher Hafen auch dann noch für lange Zeit seine Position halten kann, wenn sich die geographischen Faktoren zu seinen Ungunsten verändert haben<sup>342</sup> – zum Beispiel durch Versandung. Das bereits angesprochene wichtigste geographische Merkmal, das die Wahlmöglichkeiten bezüglich der Lage von Seehäfen im Indischen Ozean stark einschränkt(e), war und ist das weitgehende Fehlen von natürlichen Tiefseehäfen an den Küsten des Indischen Ozeans. Dieser Mangel führte denn auch dazu, daß die wenigen Orte, die einen solchen Hafen besaßen, trotz widriger klimatischer Bedingungen ihre Position als zentrale Orte halten konnten, zumindest dann, wenn sie auch über natürliche Verteidigungsmöglichkeiten in Form von vorgelagerten Inseln oder einer Bucht verfügten. Gute Beispiele hierfür sind Muskat und Mombasa: das erstere ist gekennzeichnet durch ein trockenheißes Klima und akuter Wassermangel, das zweite durch ein feuchtheißes Klima, in dem Malaria und andere Krankheiten prächtig gedeihen. Insofern bieten sie eine durchaus lebensfeindliche Umwelt. Andererseits aber besitzen sie natürliche Tiefwasserhäfen und eine günstige geostrategische Lage. Aus diesem Grund blieben ihre Positionen in der Rangfolge der wichtigen Häfen des Indischen Ozeans lange Zeit unangefochten.

Nicht nur, aber eben auch, auf den Mangel natürlicher Tiefseehäfen läßt sich der fortdauernde Erfolg von solchen Orten zurückführen, die an oder nahe von Flußmündungen gelegen waren beziehungsweise sind. Die indischen Hafenstädte Cambay und Surat sind ein bezeichnendes Beispiel hierfür: Auch als ihre Zugangskanäle bereits durch Schwemmsand blockiert waren und die Waren somit bereits mehrere Kilometer vom Hafen entfernt von den Seeschiffen auf Leichter umgeladen werden mußten, blieben diese Orte zentrale Punkte des Netzwerks von

---

<sup>341</sup> Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 161.

<sup>342</sup> Ebenda.

Seehandelsstraßen im Indischen Ozean. Ihr Vorteil gegenüber den Tiefseehäfen war, daß sie aufgrund ihrer Entfernung von der Küste nicht so anfällig gegenüber Überraschungsangriffen und Überfällen von Piraten oder anderen Konkurrenten waren.<sup>343</sup>

### IV.3.2 Die verschiedenen Regionen des Indischen Ozeans

Ähnlich wie das Mittelmeer läßt sich der Indische Ozean in verschiedene Gebiete – Buchten, Golfe, Engstellen (*choke points*) – aufteilen. Die wichtigsten Gebiete sind a) die Arabische See und b) der Golf von Bengalen. An die Arabische See angegliedert sind das Rote Meer und der Golf von Aden sowie der Persische Golf und die Straße von Hormuz, an den Golf von Bengalen ist die Straße von Malakka angegliedert. Diese drei Engstellen bilden auch die wichtigsten Zugänge zum Indischen Ozean. Daneben kann man noch c) den Kanal von Mosambik zwischen Mosambik und Madagaskar und d) die Timor-See zwischen Indonesien und Australien als abgrenzbare Teilregionen des Indischen Ozeans wahrnehmen.

#### IV.3.2.1 Das Rote Meer

Das Rote Meer verbindet das Mittelmeer mit dem Indischen Ozean. Es erstreckt sich vom Ausgang des (modernen) Suez-Kanals bis zum Bab el-Mandeb über circa 1900 Kilometer. Seine Küsten werden auf beiden Seiten von wasserlosen Wüsten flankiert. Diesen vorgelagert sind zahlreiche kleinere Inseln und viele Korallenriffe, die weit hinaus in die See reichen – Traum eines jeden Tauchtouristen, Albtraum eines jeden Seefahrers, vor allem in der vormodernen Zeit. Diese kaum sichtbaren, für (hölzerne) Schiffsrümpfe jedoch fatale Hindernisse zu erkennen und zu umfahren erfordert sehr viel Erfahrung und Geschick. Zusätzlich erschwert wird die Schifffahrt im Roten Meer, vor allem die in Richtung Mittelmeer, durch die vorherrschenden stürmischen Winde aus nördlicher Richtung. Und wenn man dann noch bedenkt, daß kaum sichere Häfen zur Verfügung stehen, die in Notfällen angelaufen werden könnten, wundert man sich nicht, daß die Karawanenroute auf der Arabischen Halbinsel entlang des Roten Meers jahrhundertlang florierte: Auch die Königin von Saba zog es vor, mit einer Karawane zu reisen, als sie König Salomon besuchte.<sup>344</sup> Vielleicht kannte sie ja die ägyptische

---

<sup>343</sup> Siehe dazu Chaudhuri, K. N.: a. a. O., S. 161f.

<sup>344</sup> Da König Salomon von 974 v. Chr. bis 932 v. Chr. herrschte, muß die Reise irgendwann in diesem Zeitraum stattgefunden haben.

Geschichte des Schiffbrüchigen aus dem Mittleren Reich, in der von einer fehlgeschlagenen Reise mit nur einem Überlebenden berichtet wird.<sup>345</sup>

#### **IV.3.2.2 Der Persische Golf**

Der Persische Golf hat eine Längenausdehnung von ungefähr 1800 km von der (heute) gemeinsamen Mündung von Euphrat und Tigris bis zum Ausgang des Golfs von Hormuz. Im Gegensatz zum Roten Meer gestalten sich die natürlichen Gegebenheiten im Persischen Golf etwas freundlicher: es gibt kaum Korallenriffe und auch keine heftigen Winde. Gemeinsam mit dem Roten Meer hat der Persische Golf jedoch die beiden Merkmale der weitgehend wasserlosen Küsten und der Kette vorgelagerter Inseln. Genauso wie im Roten Meer erwiesen sich über die Jahrhunderte hinweg einige davon als beliebte – oder vielmehr: berüchtigte – Piratennester. Dennoch etablierte sich bereits im frühen Altertum ein regelmäßiger Schiffsverkehr von den Städten Mesopotamiens über Dilmun (dem heutigen Bahrain) und Magan (dem heutigen Oman) nach Meluchcha (noch keine genaue Lokalisierung) und Ophir (vermutlich die Harappa-Kultur entlang des Indus auf dem Gebiet des heutigen Pakistan).

#### **IV.3.2.3 Die Arabische See**

Sowohl das Rote Meer als auch der Persische Golf münden schließlich in die Arabische See beziehungsweise in das Arabische Meer. Zu Beginn dieses Kapitels wurde der Indische Ozean mit einem umgedrehten 'W' verglichen. Das Arabische Meer bildet praktisch die eine Hälfte dieses 'W': es wird begrenzt im Westen von der ostafrikanischen Küste, im Nordwesten von dem Komplex der Arabischen Halbinsel inklusive der Ausgänge des Roten Meers und des Golfs und im Nordosten und Osten vom indischen Subkontinent. Die Grenze der Arabischen See nach Süden hin ist offen, in der Regel dient der Äquator als gedachte Grenze. Durch die Arabische See führen auch heute noch regional und überregional bedeutende Schifffahrtsstraßen. Auf die klimatischen Bedingungen in diesem Teil des Indischen Ozeans werden wir weiter unten eingehen.

---

<sup>345</sup> Das sogenannte "Mittlere Reich" Ägyptens bestand von ca. 2000 v. Chr. bis ca. 1800 v. Chr. Der Verfasser hat die Geschichte des Schiffbrüchigen anlässlich einer Zwischenprüfungsklausur im Fach Ägyptologie selbst (und durchaus erfolgreich) übersetzt...

#### **IV.3.2.4 Der Golf von Bengalen**

Wenn die Arabische See die eine Hälfte des 'W' bildet, stellt der Golf von Bengalen die andere Hälfte dar. Der Golf von Bengalen wird im Westen durch die Koromandelküste des indischen Subkontinents mit dem südlich vorgelagerten Sri Lanka begrenzt, im Norden durch die Küste Bangladeschs und dem Brahmaputra-Delta, im Osten schließlich durch die lange Küste Südostasiens von Birma bis zur thailändisch-malaysischen Grenze sowie eines Teils von Sumatra. Zwischen Sumatra und der malaiischen Halbinsel befindet sich die Straße von Malakka, die den östlichen Ausgang des Indischen Ozeans in Richtung der Südchinesischen See darstellt. Wie bei der Arabischen See bildet der Äquator auch hier wieder als gedachte südliche Grenze. Die klimatischen Bedingungen im Golf von Bengalen werden weiter unten gesondert behandelt werden. Hier bleibt nur noch festzuhalten, daß sich die wichtigen Schifffahrtsstraßen aus der Arabischen See in Richtung der Straße von Malakka fortsetzen.

#### **IV.3.2.5 Der 'wirkliche' Indische Ozean**

Als 'wirklichen' Indischen Ozean kann man die Gewässer außerhalb der wichtigen Seewege bezeichnen, das heißt die Gewässer südlich des Äquators, spätestens aber südlich des Wendekreises des Steinbocks auf zwanzig Grad südlicher Breite. Besonders zwischen zehn und dreißig Grad südlicher Breite liegt eine Zone starker Winde, die Hurrikan-Stärke erreichen können und ihre Durchquerung auch heute noch zu einem riskanten Unterfangen machen. In naher bis mittlerer Zukunft könnten diese Gewässer jedoch für Fischfang und auch für Tiefseebergbau interessant werden. Zur Zeit bilden sie, die den Löwenanteil des Indischen Ozeans ausmachen, jedoch nur eine menschenleere Wasserwüste. Auf die Implikationen dieser Beobachtung für die 'Region Indischer Ozean' werden wir später noch zurückkommen müssen.

#### **IV.3.2.6 Die Meerengen ("choke points")**

Wie in der Bestandsaufnahme bereits geschildert, ist der Indische Ozean ein geschlossener Ozean, der – abgesehen vom Kap der Guten Hoffnung – nur über maritime Engstellen oder *choke points* erreicht werden kann: die Bab el-Mandeb als Ausgang aus dem Roten Meer, die Straße von Hormuz als Ausgang aus dem Persischen Golf, die Straße von Malakka sowie die Sunda-Straße, Lombok-Straße und Ombai-Wetar-Straße als Zugänge zur Südchinesischen See und dem Pazifik..

Das Bab el Mandeb – das Tor des Jammers – bildet den Ausgang aus dem Roten Meer. An ihrer engsten Stelle ist diese Durchfahrt 26 Kilometer breit, die geringste Tiefe beträgt 200 Meter. Dadurch ist sie theoretisch auch für die größten Schiffsklassen befahrbar – theoretisch insofern, als daß am anderen Ende des Roten Meers der Suez-Kanal gewisse Grenzen setzt, die hier allerdings irrelevant sind. Eine Sperrung der Bab el-Mandeb – oder des Suez-Kanals – würde die Transportwege für Waren aus dem Mittelmeer in den Indischen Ozean um nicht weniger als 4500 Seemeilen verlängern, da in diesem Falle wieder Afrika und das Kap der Guten Hoffnung umfahren werden müßte. Den Namen "Tor des Jammers" trägt diese Meerenge nicht umsonst:

*"The Bab al-Mandeb, or "the Babs" for short [...] was a mousetrap. The Babs were squeezed between high mountains and located in an area of dangerous currents and winds. If a vessel safely passed the dangerous coral reefs near Mocha, its pilot would have to choose between Scilla and Charybdis: the "small gate" between Perim and the Arab coast, and the "large gate" between Perim and the African one. The currents were unsteady. One had to keep far away from Perim, as this island was surrounded by razor-sharp coral reefs and whetted cliffs lined its shore."<sup>346</sup>*

Die Straße von Hormuz bildet den Ausgang beziehungsweise den Zugang zum Golf. An ihrer engsten Stelle ist sie 20 Seemeilen (ca. 36 Kilometer) breit, ihre Minimaltiefe beträgt ungefähr 70 Meter. Damit ist sie für alle Schiffsklassen passierbar. Durch diese Straße bewegen sich Güter – hauptsächlich Rohöl – von ca. 250 Millionen Tonnen pro Jahr. Im Gegensatz zu allen anderen Schiffahrtsstraßen könnte eine Sperrung der Straße von Hormuz nicht durch eine Alternativstrecke begegnet werden, weswegen Spannungen und Konflikte in der Golfregion – wie im Falle der beiden Golfkriege – zu beträchtlicher Nervosität und wegen der Bedeutung des Rohöls für die Wirtschaft in aller Regel auch zu militärischen Interventionen führen.

Die südostasiatischen Seestraßen als Zugänge zur Südchinesischen See bilden ebenso wie das Bab el-Mandeb und die Straße von Hormuz klassische maritime Engstellen, deren Sperrung den maritimen Verkehr erheblich behindern würde: die dann erforderliche Umfahrung Australiens würde den Transportweg um immerhin 3000 Seemeilen verlängern. Die bekannteste dieser Seestraßen ist zweifellos die Straße von Malakka, die direkt von der Bucht von Bengalen zwischen Sumatra und der malaiischen Halbinsel hindurch zur Südchinesischen See führt.

Aufgrund des hohen Schiffsaufkommens wird sie heute auch *Iron Highway* genannt. Wie die meisten Landstraßen gibt es wegen des Verkehrsaufkommens eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Knoten. Die Straße von Malakka ist insgesamt 400 Seemeilen (ca. 720 Kilometer) lang und an ihrer engsten Stelle nur 8 Seemeilen (ca. 15 Kilometer) breit. Mit einer minimalen Tiefe von ca. 8 Meter ist sie für die größten der modernen Containerschiffe und vor allem für die Supertanker nicht befahrbar. Solche Schiffe müssen auf die Sunda-Straße (zwischen Sumatra und Java) oder die Lombok-Straße (zwischen Bali und Lombok) ausweichen, die wegen ihrer größeren Tiefe von auch für die Passage getauchter fahrender SSNs und SSBNs vor allem der US Navy interessant sind. Die Ombai-Wetar-Straße durch die Timor-See ist dagegen von geringerem Interesse. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, vor allem was die Handelsgeschichte des Indischen Ozeans angeht, der sogenannte *Isthmus von Kra* an der engsten Stelle der malaiischen Halbinsel auf dem Gebiet des modernen Thailand. Gerade in einer Zeit, in der hauptsächlich Luxusgüter von geringem Gewicht transportiert wurden, ermöglichte der Transport durch Träger über Land einen immerhin 1500 Seemeilen sparenden Warenverkehr direkt von der Bucht von Bengalen in den Golf von Thailand und umgekehrt. Ein zusätzlicher Vorteil bestand darin, daß man dadurch den in der Straße von Malakka lau-ernden Piraten entgehen konnte – aber dazu später mehr.

Die Navigation von eher schwerfälligen Handelsschiffe durch diese maritimen Engstellen hindurch ist auch heute noch nicht ungefährlich. Chaudhuri ist sich daher sicher, daß diese anspruchsvollen geographischen Gegebenheiten nicht unwesentlich zu der Entwicklung der nautischen Fähigkeiten der dortigen Seefahrer beigetragen hat:

*"What is certain that the navigational knowledge and the skills of the Arab and Indian sailors were born out of the conditions inherent in the environment they were accustomed to sailing nearer home. For Arab and Iranian navigators, to sail out of the narrow confines of the two inland seas into the wider Indian Ocean probably called for the same level of seamanship and commercial motivation as a direct voyage to India or East Africa. Equally, the captain of a Gujarati or Malabar ship who wished to go round Cape Comorin and sail to the ports of Coromandel and Bengal needed a training in practical or theoretical navigation that would have been sufficient for transregional trips."<sup>347</sup>*

---

<sup>346</sup> Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. Armonk, New York und London 2002, S. 40.

<sup>347</sup> Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 161.

Wenn man dazu noch bedenkt, daß die Arabische See und die Bucht von Bengalen oftmals – und gerade während der Monsunzeit – von schweren Stürmen heimgesucht wird, muß man Chaudhuris Urteil wohl zustimmen.

#### **IV.3.2.7 Eine Zwischenbemerkung zu den 'konventionellen' Subregionen**

In diesem Zusammenhang empfiehlt sich ein kurzer Rekurs auf die in der Einleitung genannte 'konventionelle' Aufteilung des Indischen Ozeans in die Subregionen Ostafrika, Horn von Afrika, Persischer Golf, Südasien und Südostasien/Australasien: Wenn man sich mit den verschiedenen Seegebieten des Indischen Ozeans beschäftigt, erkennt man, wie 'landgebunden' diese Unterteilung eigentlich ist – schließlich kann man mit gleichem Recht die Arabische See und den Golf von Bengalen auch als eigenständige 'maritime' Subregionen werten, die jeweils zwei bis drei 'landgebundene' Subregionen zusammenfassen: die maritime Subregion Arabische See verbindet die landgebundenen Subregionen Horn von Afrika, Persischer Golf und Südasien, die maritime Subregion Golf von Bengalen verbindet die Subregionen Südasien und Südostasien. Es wird hier sehr deutlich, daß Definitionen vom Blickwinkel des jeweiligen Betrachters abhängen und selten natürlich vorgegeben sind.

#### **IV.3.3 Zugänge zum Indischen Ozean**

Was die Probleme des Zugangs zum Indischen Ozean betrifft, so hat sie der bereits erwähnte Felipe Fernández-Armesto sehr treffend und drastisch geschildert:

"There was a poetic truth in the old maps that showed the Indian Ocean landlocked, for it was a hard sea to get out of. ... Hard to get out of, the ocean was correspondingly hard to get into. Access from the east was barely possible in summer, when typhoons tore into lee shores. Until the sixteenth century, the vast, empty expanse of the neighboring Pacific preserved the ocean against approaches from beyond the China Seas. Shipping from the west could enter only by way of an arduous detour through the south Atlantic and around Africa, while stores wasted and fresh water spoiled. The southern approaches, which then had to be crossed, were guarded in summer by fierce storms: no one who knew the reputation of these waters would venture between about ten and thirty degrees south or sixty and ninety degrees east without urgent reason in the season of hurricanes. The lee shores towards the tip of Africa were greedy for wreckage at the best of times. From al-Masudi in the tenth century to Duarte Barbosa in the six-

teenth, writers of guides to the ocean noted that the practical limit of navigation was to the north of the bone-strewn coasts of Natal and the Transkei, where survivors wrote *The Tragic History of the Sea*.<sup>348</sup>

Fassen wir diese genannten Hemmnisse des Eintritts in die "selbstgenügsame Welt des Indischen Ozeans" zusammen:

- Vom Atlantik her gelang ein Eindringen in den Indischen Ozean erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts, als Vasco da Gamas Flotte im Jahre 1497 das Kap der guten Hoffnung umsegelte.<sup>349</sup> Bis zu diesem Zeitpunkt bildete die lange Küste Afrikas eine effektive Barriere gegen frühe Versuche in dieser Richtung, möglicherweise schon durch eine phönizische Expedition im Auftrag des Pharaos Necho, ganz sicher aber durch die genuesischen Brüder Ugolino und Vadino Vivaldi im Jahre 1291. Nachdem ihre kleine Flotte aus Galeeren die Straße von Gibraltar passierte und entlang der marokkanischen Küste nach Süden vorstieß, verlor sich ihre Spur – man hat nie wieder etwas von ihnen gehört. Den tückischen Strömungen und Stürmen in diesem Teil des Atlantiks waren die auf die Verhältnisse im Mittelmeer zugeschnittenen Galeeren mit ihrem niedrigen Freibord und ihrem für die kurze atlantische Dünung ungünstigen Längen-Breiten-Verhältnis einfach nicht gewachsen.<sup>350</sup>
- Der Zugang aus Richtung des Pazifiks – abgesehen von der Südchinesischen See, die geographisch natürlich ein Teil des Pazifiks bildet – blieb bis in die Neuzeit hinein ungenutzt, und selbst danach stellte die Wasserwüste des Pazifiks mitsamt ihren Strömungen die Segelschiffahrt vor große Probleme. Bekanntlich gelang es erst Magellan in den Jahren 1520/1521, den Pazifik von Lateinamerika her zu überqueren. Die Rückroute, die dann von der sogenannten 'Manila Galeone' beziehungsweise dem 'schwarzen Schiff' der Spanier von Manila nach Acapulco befahren wurde, entdeckte der Ordensbruder und Entdecker Andrés de Urdaneta im Jahre 1565. Die Zeit, die er von Manila nach Acapulco brauchte, wirft ein bezeichnendes Licht auf die Herausforderung, die der Pazifik an die Seeleute stellte: fünf Monate und acht Tage für eine Strecke von 11.600 Seemeilen! Bei diesen Distanzen nimmt es nicht Wunder, daß bis in die moderne Zeit hinein niemand ernsthaft daran dachte, dem Indischen Ozean vom Pazifik her zu betreten.
- Vom Roten Meer her gestaltete sich angeblich der Eintritt in den Indischen Ozean durch das Bab el-Mandeb aufgrund von ungünstigen Strömungen, zahlreichen Riffen und widri-

---

<sup>348</sup> Fernández-Armesto, Felipe, a. a. O., S. 463.

<sup>349</sup> Es gibt Hinweise darauf, daß schon seit Bartolomeu Dias' Erstumsegelung des Kaps 1488 "inoffizielle" portugiesische Expeditionen aufklärende Vorstöße um das Kap herum unternahmen, um die "offizielle" Expedition da Gamas vorzubereiten. Siehe dazu Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB), S. 155.

gen Winden den vorhandenen Quellen<sup>351</sup> zufolge manchmal auch eher schwierig, vor allem dann, wenn man durch irgendetwas aufgehalten wurde. Nicht von ungefähr florierte über die Jahrhunderte hinweg der Karawanenhandel vom Mittelmeer durch die Arabische Halbinsel nach Hormuz. Die beste Zeit, um vom Roten Meer über das Bab el-Mandeb in die Arabische See vorzudringen, war der Juli – denn dann wurde auch dieser Zugang zum Indischen Ozean vom Monsun erfaßt, was günstigere Segelbedingungen mit sich brachte. Dadurch sahen sich die Seeleute jedoch gezwungen, die Arabische See erst im August zu durchqueren, der von ihnen wegen der heftigen Stürme zu dieser Zeit gefürchtet war. Interessanterweise läßt sich dies aus der weiter unten folgenden Tabelle zu den Wirbelstürmen im der Arabischen See nicht nachvollziehen: im Zeitraum von immerhin 104 Jahren gab es im August keinen einzigen Wirbelsturm. Nun kann man natürlich kaum die auf Erfahrung beruhenden Aussagen der Betroffenen einfach so vom Tisch wischen. Allerdings werden in den Quellen im selben Atemzug mit den heftigen Stürmen auch Piratenangriffe genannt. Möglicherweise war dies die wahre Ursache dafür, daß Nachzügler aus dem Roten Meer wenig begeistert von der Aussicht waren, den Indischen Ozean erst so spät in der Saison zu überqueren.

Wie dem auch sei: die Argumente für die Schwierigkeiten des Eintritts in den Indischen Ozean aus Richtung Atlantik und Pazifik sind stichhaltig, das Argument für das Rote Meer jedoch nicht. Ganz im Gegenteil, könnte man sagen: daß die Republik von San Marco, also Venedig, so lange ein praktisches Gewürzmonopol verteidigen konnte, dessen Brechung ja schließlich der Hauptgrund für die portugiesischen Expeditionen in den Indischen Ozean war, verdankt es dem blühenden Handel via Alexandria und/oder Istanbul mit der (Waren-) Welt des Indischen Ozeans. Ob die Waren nun per Schiff von Aden durch das Rote Meer nach Alexandria kamen oder per 'Wüstenschiff' von Aden nach Alexandria oder von Basra am Persischen Golf nach Istanbul, ist letztlich irrelevant – fest steht, daß das 'System' Indischer Ozean mit dem 'System' Mittelmeer verbunden war: hier treffen also zwei regionale Subsysteme aufeinander, um mit den Begriffen der Systemtheoretiker zu reden.

---

<sup>350</sup> Siehe dazu Hall, Richard, a. a. O., S. 41f.

<sup>351</sup> Zum Beispiel der Bericht des persischen Botschafters am Hofe des Maharajas von Vijayanagar, zitiert nach Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000, S. 464. Fernández-Armesto vertritt auch die These des schwierigen Zugangs durch die Bab el-Mandeb, die hier nicht geteilt wird.

#### **IV.4 Die Rolle von Krankheiten**

Ein anderes Hindernis für die Kommunikation zwischen Küste und Landesinneren stellt sich möglicherweise in Form von Krankheiten, vor allem der Cholera und der Malaria, in Afrika aber auch der Schlafkrankheit. Fernand Braudel schreibt im Zusammenhang mit Malaria, daß sie vor der Bekämpfung mit Chinin ein tödliches Übel darstellte:

*"Selbst in milder Form führte sie zu einer Schwächung der Lebenskraft und der Leistungsfähigkeit der Individuen."<sup>352</sup>*

Die Portugiesen, die das Wort aufgrund einer Fehleinschätzung der Ursache dieser Krankheit geprägt haben, würden ihm sicherlich zustimmen, da sie in einigen ihrer afrikanischen Besitzungen als Teil ihres *Estado da India* von ihr betroffen waren. Nach Ansicht der Portugiesen wurde die Krankheit, die viele ihrer Soldaten und Verwaltungsbeamte dahinraffte, durch "schlechte Luft" verursacht, daher eben das portugiesische Wort *mal' aria*. Tatsächlich wird Malaria aber durch vier Arten von Plasmodium verursacht. Dieser Erreger wird von der *Anopheles-Mücke* übertragen, die in den häufig überschwemmten Landstrichen entlang der Küste ideale Brutbedingungen vorfand (und noch immer vorfindet). Die *Malaria Foundation International* weist darauf hin, daß Malaria auch heute noch ein gesundheitliches Problem ersten Ranges darstellt:

*"The human dimensions of Malaria are staggering. It is, by far, the most devastating and deadly parasitic disease in the world. Although an ancient disease, environmental disturbance, malnutrition and the failure of drugs once used to control the disease have conspired to make death by malaria more frequent now than at any point in history: In any given year, nearly ten percent of the global population will suffer a case of malaria. Most survive after an illness of 10-20 days. Many do not. Africa is terribly affected, and accounts for over 90% of reported cases of malaria. About 10% of hospital admissions are for malaria, as are 20-30% of doctors' visits. As bad as that is, experts foresee as much as a 20% annual increase in Africa's rate of malaria-related illness and death. No Western disease is nearly so prevalent or growing at anything like that rate. Children are especially vulnerable to malaria. In Africa, where 80% of malaria cases are treated at home, the disease kills one child in twenty before the age of five. Globally, the death rate is equal to seven jumbo jets, full of children, crashing every day. Pregnant women are also especially at risk. In highly malarious parts of Africa, women are more than four times as likely to suffer clinical attacks of malaria during pregnancy than at other times; but only*

*half as likely to survive bouts of life-threatening illness. In comparison to other infectious diseases, malaria kills about as many persons per year as AIDS has done in the last 15 years. About 30 times as many persons die of malaria every day, as died in the infamous Zairian Ebola virus outbreak of 1995.*"<sup>353</sup>

Auch heute noch sind die modernen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans Kenia und Tansania sowie die für uns relevanten Inlandsstaaten Malawi und Simbabwe nach wie vor von dieser Krankheit betroffen, genauso wie die dem Indischen Ozean zugewandte Küsten der Arabischen Halbinsel. Auch in weiten Teilen Südasiens sowie in Indonesien, Malaysia und Thailand ist Malaria nach wie vor ein ernstzunehmendes gesundheitliches Risiko. Malaria war jedoch nur eins der gesundheitlichen Risiken, denen sich nicht nur die Portugiesen, sondern alle Menschen um den Indischen Ozean herum und darüber hinaus ausgesetzt sahen.<sup>354</sup> So starben beispielsweise während der großen Belagerung der portugiesischen Festung *Fort Jesus* von Mombasa durch die Omanis vom 11. März 1696 bis zum 13. Dezember 1689 – mit 33 Monaten übrigens die zweitlängste Belagerung in der Kriegsgeschichte – die meisten Portugiesen nicht durch Feindeinwirkung, sondern durch eine Art "Schwellfieber": höchstwahrscheinlich der aus Indien eingeschleppten Beulenpest. Auch die Cholera kostete viele Menschenleben. Zu den Auswirkungen einer Choleraepidemie in Kilwa (genauer: Kilwa Kivinja/Festlands-Kilwa, im Unterschied zu Kilwa Kisiwani auf der vorgelagerten Insel) im Jahre 1859 nochmals Sir Richard Burton:

*"There were hideous sights about Kilwa at that time. Corpses lay in the ravines, and a dead negro rested against the walls of the Custom House. The poorer victims were dragged by the leg along the sand, to be thrown into the ebbing water of the bay; those better off were sewn up in matting, and were carried down like hammocks to the same general depot. The smooth oily water was dotted with remnants and fragments of humanity, black and brown when freshly thrown in, patched, mottled, and parti-coloured when in a state of half pickle, and ghastly white, like scalded pig, when the pigmentation nigrum had become thoroughly macerated.[...] Limbs were scattered in all directions, and heads lay like pebbles upon the beach."*<sup>355</sup>

---

<sup>352</sup> Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* Erster Band. Frankfurt am Main 1990, S. 86.

<sup>353</sup> Malaria Foundation International: "Background Information", <http://www.malaria.org/bginfo.html> (Download am 10.07.2001)

<sup>354</sup> Daß Malaria auch an den Ufern des Mittelmeers heimisch wurde, zeigt Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* Erster Band. Frankfurt am Main 1990. Auch am Oberlauf des Rheins war sie bis in das 19. Jahrhundert noch heimisch.

<sup>355</sup> Burton, Richard: *Zanzibar: City, Island and Coast.* 2 Bände. London: 1872, Band 2, S. 345f.

Solche furchtbaren Krankheiten, die sich schnell zu ganze Landstriche entvölkernden Pandemien entwickelten, waren auch in Europa verbreitet und somit nur ein weiteres "Lebensrisiko"<sup>356</sup> unter vielen anderen. Selbstverständlich konnten solche Krankheiten zumindest zeitweise dämpfend auf die menschlichen Aktivitäten wirken, dauerhaft unterbunden haben sie diese aber niemals. Ein empirischer Gegenbeweis gegen die vorherrschende These, daß Malaria Kontakte mit dem jeweiligen Landesinnern verhinderte, ist noch nicht einmal besonders schwierig zu führen: schließlich waren alle diese malariaverseuchten Orte – Mombasa und vor allem das Rufiji-Delta an der afrikanischen Küste, Hormuz am Ausgang des Roten Meeres, Daman, Diu und Goa an der indischen Küste – trotz ihres ungesunden Klimas schon lange vor der Ankunft der Portugiesen als wichtige, weil günstig gelegene, Handelsplätze dauerhaft besiedelt. Gerade am Beispiel Indiens, wo die Malaria tief ins Landesinnere hinein wirkte und damit etwas Unausweichliches darstellte, erkennt man, daß das menschliche Handeln davon eben nicht wesentlich behindert worden ist. Und auch am Verhalten und der Ortswahl der Portugiesen läßt sich erkennen, daß die Chancen und Möglichkeiten, die diese Orte mit sich brachten, eine unwiderstehliche Wirkung auf viele wagemutige Händler, Beamte und Soldaten hatte: Wer bereits in Europa bittere Armut, Kriege, Hungersnöte und Epidemien erfahren hatte, wer das Wagnis einer mehrmonatigen Reise auf einem Segelschiff vom Atlantik in den Indischen Ozean mit all seinen Gefahren auf sich nahm, den konnte die Aussicht auf Tod durch Malaria oder Schlafkrankheit wohl nicht schrecken. Es muß nochmals betont werden, daß dies nur ein von vielen Risiken des Lebens war, der man sich in dieser Zeit ausgesetzt sah und der man oftmals – in einer gottesnäheren Zeit als der unseren – als Christ, Jude, Moslem, Hindu oder Buddhist durch Gebet und persönliche Frömmigkeit zu entgehen trachtete. Auch heute leben und arbeiten Millionen von Menschen in von Malaria und Schlafkrankheit bedrohten Gebieten, ohne notwendigerweise Zugang zu modernen Medikamenten wie Chinin, Paludrine, Resochin oder gar Lariam zu haben.<sup>357</sup>

Malaria, Cholera, Schlafkrankheit und Beulenpest waren daher genauso wenig ernstzunehmende Hindernisse wie flirrende Hitze oder Wassermangel, wie die Beispiele Hormuz, Maskat, Mokka und Aden zeigen. So schreibt René Barendse zum Beispiel über Mokka:

*"Mocha was situated on an endless, flat, desolate plain stretching as far as the eye could see. Fenced enclosures of Ethiopian slaves were speckled around the town; oases could be desired in the far dis-*

---

<sup>356</sup> Dieser etwas zynische Begriff stammt aus dem heutigen Juristendeutsch.

<sup>357</sup> Das sind einige der gängigen Mittel gegen Malaria, die der (westliche) Reisende, oftmals in Kombination, im Reisegepäck hat.

*tance. In the town 'it is unbearably full of flies, so one cannot sit down without having somebody to chase them away. Also, full of white ants. Many cats and dogs live from the streets and roam peacefully on the dung-heaps searching for food.' Insufferable heat alternated with sandstorms ' and when there's a little rain and dewfall, the next morning two hours of sunshine fill the streets with white salt.' The sailors must have loathed Mocha. The crews of the ships anchored at its roadstead were usually decimated by malaria."<sup>358</sup>*

Im Gegenteil sind solche Orte vielmehr Beispiele für erfolgreiche, fast schon triumphale, menschliche Anpassungsleistungen, wie sie Felipe Fernández-Armesto anhand zahlreicher weiterer Beispiele eindringlich belegt<sup>359</sup>: hier die Karawanenhändler, die sich immer wieder in die lebensfeindliche Wüste der Arabischen Halbinsel vorwagen, da die Seefahrer, die ebenso wagemutig in die genauso lebensfeindliche Wasserwüste des Indischen Ozeans vordringen. Gerade Orte wie Hormuz und Mokka, eingezwängt zwischen Sandwüsten auf der einen und Wasserwüsten auf der anderen Seite und zudem geplagt von einem trockenheißen Klima, beweisen, daß klimatische und geographische Hindernisse nicht unüberwindlich sein müssen – an eine solche Unüberwindlichkeit zu glauben, hieße einem environmentalistischen Determinismus anzuhängen, der die Menschen zu bloßen Sklaven der Natur macht. Aber es ist – im Positiven wie im Negativen – wohl eher das Gegenteil der Fall.

Nun mag der Autor hier mit seinem Urteil vielleicht fehl gehen, aber auch nach Gesprächen mit Medizinhistorikern ist er eher der Ansicht, daß das Vorhandensein von Krankheiten wie Malaria oder Schlafkrankheit als hemmender Faktor für Inlandskontakte – und damit als regionenbildender Faktor, der ja gerade aufgespürt werden soll – weit überschätzt wird, gerade eben in einer Zeit, in der schwere Krankheiten und Seuchen nicht eben selten waren und wo die Lebenserwartung nach heutigen Maßstäben ohnehin eher kurz ausfiel. Diese Ansicht wird übrigens auch von dem bereits zitierten Felipe Fernández-Armesto geteilt, der anhand der Kulturen der Mayas, der Khmer und einiger anderer aufzeigt, daß auch ungünstige klimatische Bedingungen – seien es undurchdringliche Dschungel oder Sümpfe – große Kulturen hervorgebracht haben.<sup>360</sup> Zum afrikanischen Reich Benin schreibt er beispielsweise:

*"It is surprising that the place attracted European respect, albeit deservedly: it was unpleasantly hot and humid, an incubator of fever, with the sort of climate which was conventionally thought uncond-*

---

<sup>358</sup> Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. New York und London 2002, S. 39.

<sup>359</sup> In seinem bereits zitierten Werk *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000.

<sup>360</sup> Siehe dazu Fernández-Armesto, Felipe: a. a. O., "Chapter 6: Hearts of Darkness", S. 167-197".

*cive to civilization. Nearly eighty inches of rainfall a year rattled into the impluvium of the royal palace: when it was raining, royal audiences became almost inaudible.*<sup>361</sup>

Insgesamt zieht Fernández-Armesto das Fazit, daß Kulturen in klimatisch benachteiligten Gebieten keineswegs selten und oftmals erfolgreich waren:

*"[T]he civilizing ambition keeps recurring in tropical lowlands and often encounters success. The rainforests and swamps are environments where civilization takes us by surprise, like a 'lost city in the jungle', but it is the sort of surprise which happens often enough to make us half-expect it.*<sup>362</sup>

Philipp Curtin geht sogar so weit zu behaupten, daß Krankheiten – wie auch andere natürliche Hindernisse – eher zu einer Stärkung von Handelskontakten führten, weil die Überwindung dieser Hindernisse für die Beteiligten durchaus lukrativ war: man denke nur an die Monopolstellung der Quraish auf der Arabischen Halbinsel.<sup>363</sup> Wenn nun aber ganze Kulturen beziehungsweise Zivilisationen in solchen "bewohnbaren Höllen" existierten, dann ist wohl kaum glaubhaft, daß das Vorhandensein von Malaria oder von Schlafkrankheit als wirksame Barrieren gegen die Ausbreitung von Küstenkulturen in das Landesinnere fungieren könnten. Dieses Argument ist somit aus Sicht des Verfassers empirisch widerlegt. Ein Gürtel von Krankheiten rings einiger der Küsten des Indischen Ozeans kann also nicht als Indikator für die Existenz einer eigenständigen geographischen Region herangezogen werden.

#### **IV.5 Der Indische Ozean als Monsunsystem**

Das herausragendste und bedeutendste Merkmal des Indischen Ozeans ist mit Sicherheit das Monsunsystem.<sup>364</sup> Das Wort Monsun, das vom arabischen *mawsim* (Jahreszeit) abstammt, beschreibt hierbei ein regelmäßiges und immer wiederkehrendes Muster von Winden, das den Indischen Ozean vom Äquator bis zum Himalaja erfaßt: der Süd-West-Monsun von April bis September, und der Nord-Ost-Monsun von Dezember bis März. Die folgenden Graphiken veranschaulichen diese beiden Monsunsysteme.

---

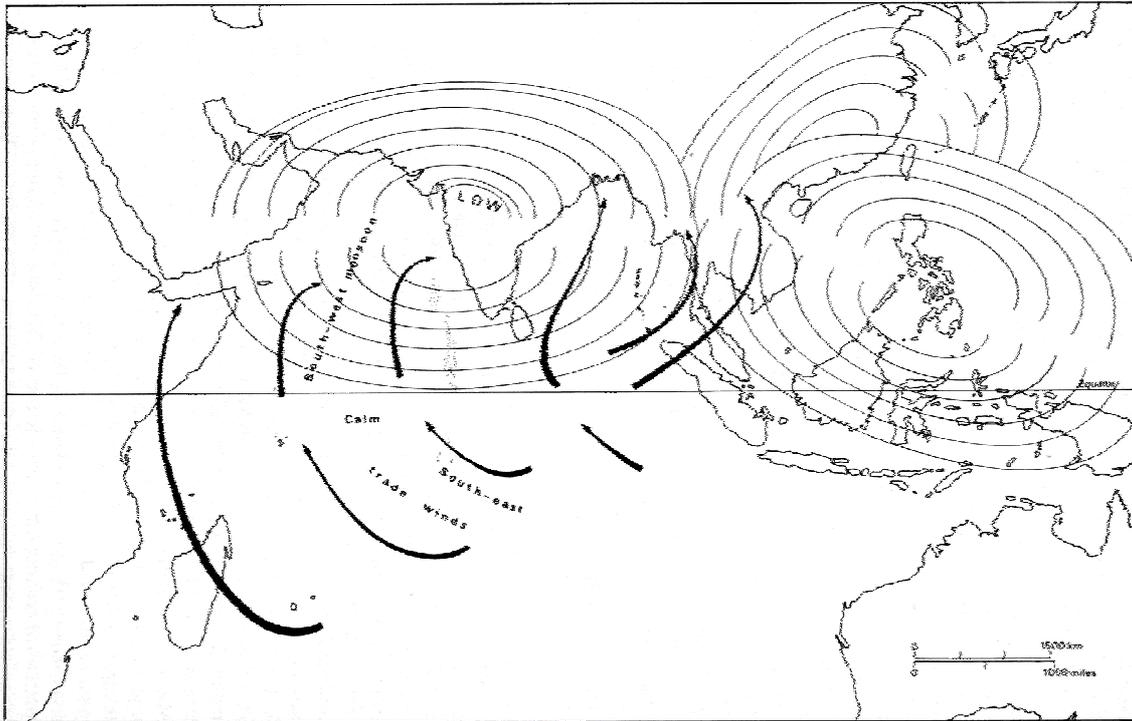
<sup>361</sup> Fernández-Armesto, Felipe: a. a. O., S. 194.

<sup>362</sup> Fernández-Armesto, Felipe: a. a. O., S. 197.

<sup>363</sup> Siehe dazu Abu-Chakra, Faruk: "Trade and Trade Routes of the Quraysh", in Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes: Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 38-42.

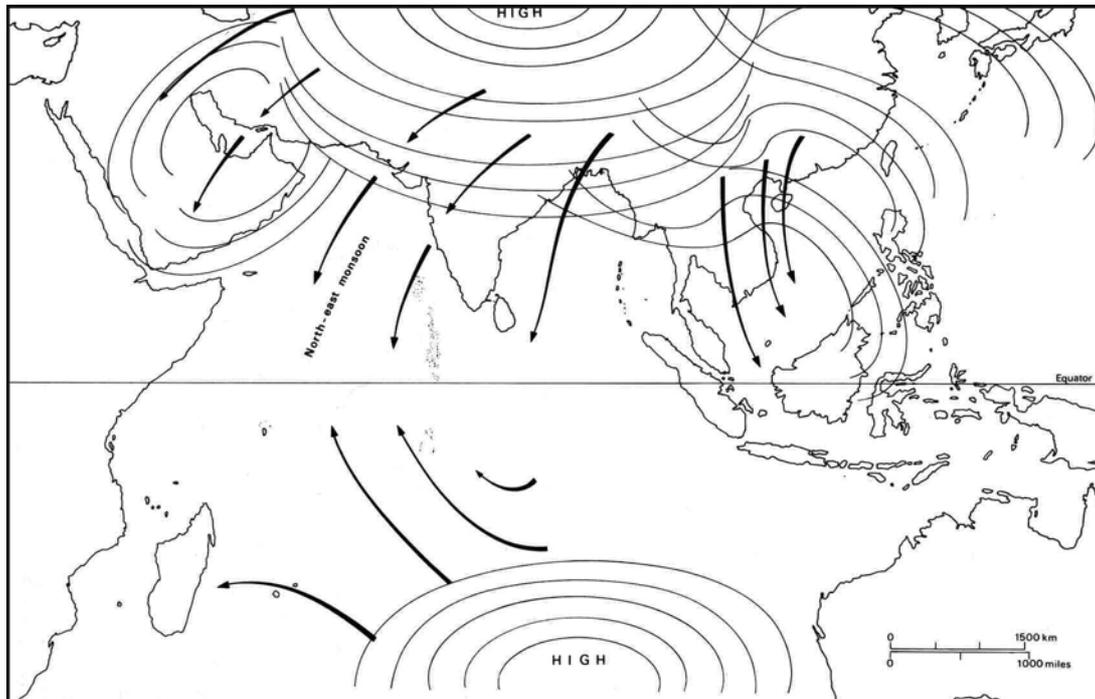
<sup>364</sup> John Ray, ein britischer Wissenschaftler des 17. Jh., nennt es "a subject worthy of the thoughts of the greatest philosophers". Zitiert von Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB), S. xxii.

### Karte 3: Der Süd-West-Monsun



(Quelle: Chaudhuri, K. N.: Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750. Cambridge et al. 1985, S. 22)

### Karte 4: Der Nord-Ost-Monsun



(Quelle: Chaudhuri, K. N.: Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750. Cambridge et al. 1985, S. 24)

Besonders für Indien ist der Monsun ein Geschenk der Natur, wie zum Beispiel der indische Ozeanologe und Meeresbiologe S. Z. Qasim schreibt:

*"One of Nature's greatest gifts to India is the 'monsoon'. If the monsoon had not existed, it is hardly conceivable that India could have supported such a large human population as it holds today; and it is largely because of the monsoon that India is capable of sustaining an even bigger population in the future. For several of our basic needs such as water supply, agriculture and energy we always look towards one major source and that is the 'monsoon', because we know that it controls the livelihood of millions of people in India. And whenever it lets us down, there is chaos and turmoil in the country. Therefore, in the light of these facts, the Indian Ocean can truly be called the 'Monsoon Ocean', because such a unique and spectacular phenomenon is not found in any other ocean."*<sup>365</sup>

Auf See hingegen manifestiert sich der Monsun nicht nur in regelmäßig vorherrschenden Windrichtungen mit günstigen Auswirkungen für die Segelschifffahrt, sondern häufig auch in teilweise sehr schweren Stürmen mit Windgeschwindigkeiten über 118 km/h, welche die Arabische See und – vor allem – den Golf von Bengalen heimsuchen. Folgende Tabellen veranschaulichen die Zahl dieser Wirbelstürme und der schweren Wirbelstürme (in der Tabelle als 'x/x') in den Jahren von 1877 bis 1980, erfaßt nach Monaten:

**Tabelle 2: Wirbelstürme in der Bucht von Bengalen**

Monat	Indien	Nachbarn*	Gesamt
Januar	4/1	1/0	5/1
Februar	0/0	0/0	0/0
März	2/2	17/1	3/3
April	2/0	9/6	11/6
Mai	21/14	28/18	49/32
Juni	28/3	12/3	40/6
Juli	37/7	4/0	41/7
August	30/4	1/0	31/4
September	34/11	2/1	36/12
Oktober	53/17	21/11	74/28
November	56/34	19/8	75/42
Dezember	14/7	15/5	29/12

\*Nachbarn Indiens beinhalten Bangladesch, Sri Lanka und die Arakan-Küste von Myanmar (Quelle: Qasim, S. Z.: *Glimpses of the Indian Ocean*. Hyderabad 1988, S. 137)

<sup>365</sup> Qasim, S. Z.: *Glimpses of the Indian Ocean*. Hyderabad/Indien 1998, S. 131.

**Tabelle 3: Wirbelstürme in der Arabischen See**

Monat	Indien	Nachbarn*	Gesamt
Januar	1/0	0/0	1/0
Februar	0/0	0/0	0/0
März	0/0	0/0	0/0
April	1/1	1/1	2/2
Mai	4/3	7/6	11/9
Juni	4/3	11/8	15/11
Juli	2/0	0/0	2/0
August	0/0	0/0	0/0
September	4/1	0/0	4/1
Oktober	5/2	4/2	9/4
November	9/6	1/1	10/7
Dezember	0/0	1/0	1/0

\*Nachbarn beinhalten Teile Sri Lankas, Pakistan und die angrenzenden Golfküsten.  
(Quelle: Qasim, S. Z.: *Glimpses of the Indian Ocean*. Hyderabad 1988, S. 137)

Wie die Tabellen zeigen, ist der Golf von Bengalen recht oft von schweren Stürmen und Wirbelstürmen betroffen – insgesamt 281 Wirbelstürme und 100 schwere Wirbelstürme. Die Arabische See weist im Vergleich eine wesentlich geringere Häufigkeit auf: 30 Wirbelstürme und 16 schwere Wirbelstürme in 104 Jahren<sup>366</sup>. Der Verlust von Menschenleben ist dabei oftmals erheblich, wie folgende Tabelle am Beispiel Indiens und Bangladeschs zeigt:

**Tabelle 4: Opferzahlen**

Zeitraum	Intensität*	Durchzugsgebiet und Zeitpunkt des Erreichens der Küste	Zahl der Opfer
18.–24.10.1970	S.C.S (H)	Sunderbans-Küste am 23. Oktober	200-300
08.-13.11.1970	S.C.S. (H)	Küste von Westbengalen am 12. November	300.000
09.-13.11.1977	S.C.S. (H)	Nagapattinam (Tamil Nadu) am 11. November	560
13.-23.11.1977	S.C.S. (H)	Küste von Karnataka am 21. November	72
14.-20.11.1977	S.C.S. (H)	Küste von Andhra Pradesh am 19. November	10.000
09.-13.05.1979	S.C.S. (H)	Küste von Andhra Pradesh bei Ongole am 12. Mai	607
04.-11.12.1981	S.C.S. (H)	Küste von Westbengalen am 10. Dezember	205

<sup>366</sup> Qasim, S. Z., a. a. O., S. 138.

31.05.-05.06.1982	S.C.S. (H)	Küste von Orissa bei Balasore am 03. Juni	150
16.-21.10.1982	S.C.S.	Küste von Andhra Pradesh am 19. Oktober	60
04.-09.11.1982	S.C.S.	Küste von Saurashtra bei Veraval am 08. November	565
02.-06.10.1983	C.S.	Küste von Andhra Pradesh am 03. Oktober	134
09.-14.11.1984	S.C.S. (H)	Küste von Andhra Pradesh am 14. November	658
22.-25.05.1985	S.C.S.	Küste von Bangladesch am 25. Mai	>1000
13.-17.10.1985	S.C.S.	Küste von Orissa nahe Balasore am 16. Oktober	57
31.10.-03.11.1987	S.C.S.	Küste von Andhra Pradesh am 03. November	78
18.-20.10.1988	C.S.	Küste von Bangladesch am 19. Oktober	300
23.-30.11.1988	S.C.S. (H)	Westbengalen, 20 km westlich der Grenze zwischen Indien und Bangladesch am 29. November	2000 Todesopfer 6000 Vermisste
23.-27.05.1989	S.C.S. (H)	Küste von Orissa bei Balasore am 26. Mai	55
01.-09.11.1990	S.C.S. (H)	Küste von Andhra Pradesh am 09. November	55
24.-30.04.1991	S.C.S. (H)	Küste von Bangladesch in der Nacht vom 29. zum 30. April	132.000
04.-09.05.1991	S.C.S. (H)	Küste von Andhra Pradesh am 09. Mai	982
31.05.-02.06.1991	C.S.	Küste von Bangladesch am 02. Juni	300
11.-15.11.1991	C.S.	Küste von Tamil Nadu am 15. November	418
11.-16.11.1992	S.C.S.	Küste von Tamil Nadu am 13. November	175

\*C.S. = cyclonic storm, maximale Windgeschwindigkeiten von 62-66 km/h; S.C.S. = severe cyclonic storm, maximale Windgeschwindigkeiten von 89-117 km/h; S.C.S. (H) = severe cyclonic storms with hurricane wind, maximale Windgeschwindigkeiten von mehr als 118 km/h.  
(Quelle: Qasim, S. Z.: *Glimpses of the Indian Ocean*. Hyderabad 1988, S. 138f, 141)

#### **IV.6 Das Monsunsystem als fördernder Faktor für Seehandel**

Der bereits zitierte Felipe Fernández-Armesto bemerkt zu Recht, daß die günstigen Segelbedingungen im Indischen Ozean erst dann verständlich werden, wenn man sie mit den Bedingungen anderswo vergleicht.<sup>367</sup> Tatsächlich erscheint der Indische Ozean, was Segelschiffsreisen betrifft, vom zyklischen und vorhersagbaren Monsunsystem begünstigt. Selbstverständlich bedeutet dies wie eben gezeigt nicht, daß Schiffsreisen im Indischen Ozean damit per definitionem ungefährlich waren. Das dem nicht so ist, davon kann man sich auch heute noch

<sup>367</sup> Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000, S. 459.

leicht überzeugen, wenn man sich die gewaltigen Stürme in der Arabischen See oder die plötzlich sich zusammenbrauenden Wirbelstürme in der Bucht von Bengalen im Gefolge des auflandigen Süd-West-Monsuns betrachtet. Dennoch waren sich die Seefahrer im Indischen Ozean immer sicher, daß sie wegen des berechen- und vorhersehbaren Monsunsystems nicht auf eine 'Reise ohne Wiederkehr' gingen, wenn sie ihren Heimathafen verließen – die Portugiesen, die sich im 15. Jahrhundert allmählich an der afrikanischen Atlantikküste entlang in Richtung auf den Indischen Ozean und dem sagenumwobenen Reichs des "Priesterkönig Johannes"<sup>368</sup> vortasteten, waren sich da nicht so sicher, was zahlreiche Meutereien beweisen. Auch Kolumbus betrat segeltechnisches Neuland, als er sich anschickte, den Atlantik zu überqueren.<sup>369</sup> Die hauptsächlichlichen Schwierigkeiten lagen jedoch ganz wo anders: im Eintritt in und Austritt aus dem Indischen Ozean.

#### **IV.7 Das Kriterium der geographischen Nähe**

Ein wichtiges Kriterium, an dem die Existenz einer Region gerne festgemacht wird, ist das der 'geographischen Nähe'. Dieses Kriterium wurde zwar bei der Definition des Begriffs 'Region' bereits kritisiert und als subjektiv und technologieabhängig bezeichnet, angesichts der Ausdehnung des Indischen Ozeans von ca. 74 Millionen Quadratkilometer, was rund 20 Prozent des globalen Ozeangebiets ausmacht, kann die Frage aber schon gestellt werden, ob hier der Regionenbegriff nicht überstrapaziert wird. Auch die Tatsache, daß der pazifische Raum noch viel größer sei, dennoch aber in der Regel als eigenständige Region betrachtet wird, befreit nicht von der Pflicht, eine solche 'Großregion' wenigstens kurz zu rechtfertigen – zumal die Existenz einer asiatisch-pazifischen Region später noch in Frage gestellt wird. Die folgende Tabelle gibt einen Eindruck über die Distanzen im Indischen Ozean im Vergleich mit denen des Mittelmeers, des Atlantiks und des Pazifiks. Aufgenommen wurden in die Tabelle bis auf die Strecken Perth – Aden und Perth – Kapstadt nur solche, die auch tatsächlich regelmäßig befahren worden sind. Die beiden Ausnahmestrecken dienen der Illustration und sollen lediglich die größtmöglichen Entfernungen im Indischen Ozeans plastisch vorführen, wobei die Antarktis als unbesiedeltes Gebiet außer Acht bleibt. Regelmäßig befahren wurden und werden sie jedoch nicht.

---

<sup>368</sup> Zu diesem hartnäckigen Mythos siehe zum Beispiel das Kapitel "The Lust for Pepper, the Hunt for Prester John" in Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB), S. 128-138.

**Tabelle 5: Entfernungen im Vergleich**

Gebiet	Strecke	Distanz (km)
Indischer Ozean (Diagonale)	Aden – Perth	9045
Indischer Ozean (größte Breite)	Perth – Kapstadt	8731
Indischer Ozean (Rotes Meer)	Alexandria – Aden	2577
Indischer Ozean (Arabische See)	Maskat – Mombasa	3710
Indischer Ozean (Arabische See)	Mombasa – Bombay	4456

**Entfernungen entlang der "Seidenstraße des Meeres"**

Indischer Ozean (Arabische See)	Aden – Maskat	1877
Indischer Ozean (Arabische See)	Maskat – Bombay	1569
Indischer Ozean (Arabische See)	Bombay – Colombo	1542
Indischer Ozean (Bucht von Bengalen)	Colombo – Kalkutta	1960
Indischer Ozean (Bucht von Bengalen, Straße von Malakka)	Kalkutta – Singapur	2905
Pazifik (Südchinesische See)	Singapur – Schanghai	3823

**Entfernungen im Mittelmeer und Europa**

Mittelmeer (größte Länge)	Istanbul – Gibraltar	3021
Mittelmeer (größte Breite)	Venedig – Alexandria	2194
Europa	Venedig – London	1139
Europa	Genua – Amsterdam	935
Europa	Amsterdam – Marseille	1011

<sup>369</sup> Diese Meinung vertritt auch Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000, S. 462.

### Entfernungen im Atlantik und Pazifik

Atlantik (Breite)	London – New York	5590
Atlantik (Diagonale)	Sevilla – Rio de Janeiro	7792
Pazifik (Breite)	Acapulco – Manila	14374

### Entfernungen entlang der Seidenstraße

Asien (Seidenstraße)	Istanbul – Taschkent	3356
Asien (Seidenstraße)	Taschkent – Peking	3945

Eine andere Möglichkeit, sich an die subjektiv empfundene geographische Nähe heranzutasten, besteht in einer Angabe von erzielten Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten, die durch die Ausdehnung des Indischen Ozeans bedingt sind.<sup>370</sup> Natürlich sind diese exemplarischen Zeiten und Geschwindigkeiten nicht unproblematisch, da bei diesen Angaben Durchschnittsgeschwindigkeiten und Spitzengeschwindigkeiten miteinander gemischt werden. Aber schon die Angabe von Durchschnittsgeschwindigkeiten ist problematisch, wie auch schon Braudel bemerkt:

"[Wir] müssen uns fragen, ob es überhaupt sinnvoll ist, Durchschnittsgeschwindigkeiten zu errechnen, wenn die Dauer ein und derselben Reise zwischen ein, zwei, drei, vier, ja gar sieben oder zehn Tagen schwanken kann. [...] Ihr einziger Vorteil besteht darin, daß sie es erleichtern, uns eine Vorstellung von den damaligen Verhältnissen zu machen; daß sie uns erlauben, in die Vergangenheit zurückzukehren – in die Zeit vor der modernen Revolution des Transportwesens, deren umwälzende Auswirkungen uns nicht immer bewusst sind."<sup>371</sup>

Mit der gebotenen Vorsicht erscheint es dennoch sinnvoll und möglich, Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten auf dem Indischen Ozean mit denen auf dem Mittelmeer oder den auf dem Landweg erreichten zu vergleichen. Esmond Bradley Martin berichtet zum Beispiel von zwei indischen Dhows, die noch im Jahre 1973 direkt vom indischen Mandvi am Golf von Kutch nonstop nach Mombasa segelten – eine Strecke von ca. 3500 Kilometern. Da beide Dhows von traditioneller Bauart waren und auch nicht über Motoren verfügten, kann man davon ausgehen, daß ihre Segelzeiten als repräsentativ gelten können: Die *Alimadat* (60 BRT)

<sup>370</sup> Insofern gehören diese "menschlichen Aktivitäten", die eigentlich eher der "mittleren Wellen" der Geschichte zuzurechnen sind, auch in den Bereich der hier im Mittelpunkt stehenden "langen Wellen".

<sup>371</sup> Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* Zweiter Band. Frankfurt am Main 1990, S. 24f.

brauchte für die Überfahrt 21 Tage, die *Lakshmin* (80 BRT) gar nur 16 Tage.<sup>372</sup> Dies entspricht einer Tagesleistung von ungefähr 167 km für die erste und 219 km für die zweite Dhow. Dagegen brauchte der Gesandte des Papstes an den Großkhan der Mongolen<sup>373</sup>, Johann von Plano Carpini im Jahre 1246 für eine Strecke von rund 4800 Kilometern auf der Seidenstraße, versorgt mit immer frischen mongolischen Pferden, immerhin 106 Tage.<sup>374</sup> Das ergibt eine Tagesstrecke von lediglich 45 Kilometer über Land bei guten Bedingungen.<sup>375</sup> Man sollte dabei beachten, daß hier nicht etwa eine höhere Geschwindigkeit den Ausschlag gibt, denn die Durchschnittsgeschwindigkeit der Lastensegler hat wohl kaum 10 Knoten – also 18 Kilometer in der Stunde – erreicht. Tatsächlich läßt sich für den schnelleren Segler eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 5,5 Knoten beziehungsweise knapp unter 10 Kilometern pro Stunde berechnen, ein Wert, der auf dem Landweg von Reisenden ohne Gepäckwagen leicht übertroffen werden kann. Jedoch bewegen sich die Segler bei normalen Bedingungen des Monsuns praktisch 24 Stunden am Tag, während der über Land Reisende frühestens bei Tagesanbruch aufbrechen und spätestens bei Anbruch der Dunkelheit haltmachen muß – bei günstigen Umständen und ohne Halt auf dem Rücken von Kamelen sind dies allerhöchstens 12 (unbequeme) Stunden des Reisens, mit Pferden wegen der erforderlichen Rastpausen wesentlich weniger.<sup>376</sup>

George Hourani hat in seinem Werk über die arabische Seefahrt<sup>377</sup> verdienstvollerweise eine Tabelle zusammengestellt, welche die erzielten Reisegeschwindigkeiten, die Durchschnittsgeschwindigkeiten in Knoten und die zurückgelegte Entfernung in Seemeilen nennt (1 sm = 1,8 km), wie sie in verschiedenen arabischen Reiseberichten angegeben werden:

---

<sup>372</sup> Bradley Martin, Esmond/Perry Martin, Chrysee: *Cargoes of The East. The Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*. London 1978, S. 55f.

<sup>373</sup> Dies war zu diesem Zeitpunkt Güyük, der kurz vor der Ankunft Carpinis im Jahre 1246 zum Großkhan gewählt wurde.

<sup>374</sup> Siehe dazu Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000, S. 128.

<sup>375</sup> Das korreliert sehr gut mit den Berechnungen, die der Historiker Hans Delbrück im 19. Jahrhundert mit der Unterstützung des preußischen Militärs durchgeführt hat.

<sup>376</sup> Siehe dazu den eben angesprochenen Hans Delbrück, der aufgrund seiner auf konkreten Truppenbewegungen basierenden empirischen Beweisen wohl als Koryphäe in dieser Hinsicht gelten kann: Delbrück, Hans: *Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte*. 7 Bände. Berlin 1908 (Neuausgabe 2000).

<sup>377</sup> Hourani, George/Carswell, John: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and early Medieval Times*. Princeton, New Jersey 1995 (revised edition), S. 111.

**Tabelle 6: Segelzeiten nach arabischen Reiseberichten**

<b>Autor</b>	<b>Reisestrecke</b>	<b>Tage</b>	<b>Seemeilen</b>	<b>Knoten (ca.)</b>
Akhbar, §§ 13-26	Muskat nach Kulam Mali	ca. 29	1450	2,1
Akhbar, §§ 13-26	Kulam nach Kalah Bar	ca. 29	1580	2,3
Akhbar, §§ 13-26	Kalah nach Tioman	10	510	2,1
Ibn-Khurdadhbih, S. 66ff	Nikobaren nach Kalah	6	400	2,8
Al-Maqdisi, S. 215	al-Qulzum nach Jiddah	mindestens 25	630	1,1
Al-Maqdisi, S. 246	Siraf nach Basra	mindestens 5	320	2,7
Buzurg, S. 91f	Kulam (?) nach Raysut	ca. 16	1250	3,2
Buzurg, S. 130	Kalah nach Shihr Luban	41	3300	3,4
Al-Marwazi, Kap. 8, §34	Tagesreise bei gutem Wind	1	150	6,2

Kompiliert nach George Hourani/Carswell, John: *Arab Seafaring...*, S. 111.

Diese Tabelle bestätigt recht eindrucksvoll die oben gemachten Ausführungen: Auch bei den generell niedrigen Segelgeschwindigkeiten der einheimischen Dhows, die den Geschwindigkeiten der Segelschiffe westlicher Provenienz regelmäßig unterlegen waren, sind sie durch ihre Fähigkeit, praktisch rund um die Uhr zu segeln, dem Landtransport letztendlich überlegen. Mit anderen Worten: sie sind in der Lage, größere Distanzen in einer verhältnismäßig kurzen Zeit zu bewältigen. Dies wird umso deutlicher, wenn wir diese Zeiten mit den Verhältnissen im Mittelmeer vergleichen: Eine Nord-Süd-Überquerung des Mittelmeers dauerte in der Regel ein bis zwei Wochen, eine Ost-West-Durchquerung zwei bis drei Monate.<sup>378</sup> Aus den Angaben von Akhbar hat Hourani den Zeitraum für eine typische Reise aus dem 9. Jahrhundert n. Chr. von Basra über Maskat, Kulam Mali (Quilon an der Malabarküste), Kalah Bar (wahrscheinlich Kedah auf der malaiischen Halbinsel), Sanf Fulaw (möglicherweise in der Nähe des heutigen Tonking-Deltas an der vietnamesischen Küste der Südchinesischen See) nach Kanton zusammengestellt<sup>379</sup>: Die reine Segelzeit würde ungefähr 120 Tage betragen. Wenn man die erforderlichen Zwischenstopps mit einberechnet, ergibt sich eine Gesamtdauer von rund sechs Monaten für die gesamte Strecke von Basra nach Kanton. Die Schiffe würden dabei den Persischen Golf im September oder Oktober passieren, bevor der Nord-Ost-Monsun zu stürmisch wird. Innerhalb eines Monats würden sie die Strecke von Maskat an die indische Malabarküste zurücklegen, nach al-Masudi im November/Dezember. Die letzten beiden Wochen im Dezember würden dann in Kulam Mali verbracht, um Handel zu treiben und um auf

<sup>378</sup> Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* Zweiter Band. Frankfurt am Main 1990, S. 27.

<sup>379</sup> Hourani, George/Carswell, John: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and early Medieval Times.* Princeton, New Jersey 1995 (revised edition), S. 74.

günstige Winde für die Durchfahung des Golfs von Bengalen zu warten. Diese Fahrt, von der Malabarküste nach Kalah auf der malaiischen Halbinsel, dauerte wiederum einen Monat, also den ganzen Januar. Einige Wochen würden in Kalah verbracht, um dann mit dem auslaufenden Nord-Ost-Monsun durch die Straße von Malakka in die Südchinesische See zu segeln. Dort käme man gerade rechtzeitig an, um den beginnenden Süd-West-Monsun zu nutzen. Der Sommer verginge mit Handeln und Erholen in Kanton. Zwischen Oktober und Dezember begänne dann die Rückreise mit dem neuen Nord-Ost-Monsun, den Golf von Bengalen passierte man wiederum im Januar, die Arabische See zwischen Februar und März. Mit der ersten Brise des Süd-West-Monsuns erreichte man Maskat im April, den Ausgangspunkt Basra im Sommer. Der Sommer würde für Erholung, Reparaturen am Schiff und dem Erwerb neuer Handelswaren verbracht. Im September/Okttober begänne eine neue Reise. Insgesamt braucht man also für die gesamte Reise von Basra nach Kanton und zurück anderthalb Jahre.<sup>380</sup> Viele arabischen und persischen Händler begnügten sich jedoch mit dem Handel über die Arabische See hinweg nach Quilon, wo die Waren von indischen, chinesischen oder südostasiatischen Schiffen übernommen wurden.

Falls übrigens nun jemand bezüglich des Beispiels von Carpinis Überlandreise einwenden möchte, daß die Seidenstraße in der Regel Regionen lediglich verband, ohne jedoch selbst eine zu konstituieren, und daß ihre 'Einverleibung' in das mongolische Reich nur eine Ausnahme gewesen sei, dem seien folgende Zahlen als Alternativen genannt: Eine vergleichsweise kurze Reise auf dem Tigris von Basra nach Bagdad, bei der die Schiffe getreidelt werden mußten<sup>381</sup>, dauerte in der Regel zwei Monate.<sup>382</sup> Die Reise von Amsterdam nach Genua, das sind rund 935 Kilometer, dauerte in der Regel ebenfalls zwei Monate, von London nach Venedig (1139 km) drei Monate.

Wie man sieht, ist der Transport der Waren über See im Indischen Ozean an Geschwindigkeit dem Transport von Waren über Land immer überlegen. Dies liegt unter anderem auch in den günstigen Windverhältnissen des Monsunsystems begründet, das oben bereits ausführlich dargestellt worden ist. Festzuhalten bleibt an dieser Stelle schon einmal, daß die räumliche Nähe beziehungsweise die räumliche Distanz nicht nur von den Kilometern oder Seemeilen

---

<sup>380</sup> Hourani, George/Carswell, John: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and early Medieval Times*. Princeton, New Jersey 1995 (revised edition), S. 74f.

<sup>381</sup> Schon Kautilya hat darauf hingewiesen, daß der Transport zu Wasser nicht immer effektiver sein muß als der Transport zu Land. Siehe Chakraborti, Haripada: *Trade and Commerce of Ancient India*. Calcutta 1966, S. 32.

abhängt, die zwischen den Punkten A und B liegen, sondern auch von der Zeit, in der man diese Strecke regelmäßig bewältigen kann. Insofern kann eine längere, aber leicht zu bewältigende Strecke subjektiv kürzer erscheinen als eine nach Kilometern objektiv kürzere Strecke, die man nur beschwerlich zurücklegen kann. Insofern liegt Distanz oder Nähe im sprichwörtlichen 'Auge des Betrachters'.

#### **IV.8 Fazit: Die geographische Einheit des Indischen Ozeans**

Unsere Rundreise durch die Küstenregionen des Indischen Ozeans haben, wie es scheint, einige Indizien für die Existenz einer eigenständigen geographischen Region beziehungsweise – unserer Fragestellung angepasst – für ein geographisches System Indischer Ozean erbracht:

- an der afrikanischen Küste trennen Hochplateaus mit einer Höhe von rund 1000 Metern die Küstenregion vom Landesinneren ab,
- auf der Arabischen Halbinsel und der Golfregion sorgen Wüsten für eine dem Indischen Ozean zugewandten Perspektive,
- auf der südasiatischen (indischen) Küste des Indischen Ozeans bilden die sogenannten *Ghats* mit einer Höhe von rund 800 Meter ebenfalls eine Barriere, die das Landesinnere von der Küste trennen
- eine ähnliche Barriere, bestehend aus einer von Sumatra nach Java reichenden Bergkette lenkt den Blick der dort ansässigen Menschen automatisch auf die Südchinesische See, die Java-See und auf die Straße von Malakka. Erst durch diese wird die Inselwelt Südostasiens an den Indischen Ozean angeschlossen, nicht durch die ihm zugewandten Küsten.

Jacques Auber hat in seiner Geschichte des Indischen Ozeans bereits 1955 auf die physische Einheit und Symmetrie des Indischen Ozeans im Vergleich mit dem Atlantik und dem Pazifik hingewiesen. Für ihn steht es außer Frage, daß der Indische Ozean eine geographische Einheit darstellt: das Innere Afrikas wird durch das Great Rift Valley, die Arabische Halbinsel durch die Wüste und das Festlands-Asien durch die Gebirgsketten vom Ararat über den Elburz, den Hindukush, das Pamirgebirge, das Karakorum-Gebirge und dem Himalaya bis zu den Gebirgen Nordbirmas von der Küste und damit von der geographischen Region des Indischen Oze-

---

<sup>382</sup> Braudel zitiert hier Tavernier, Jean-Baptiste: *Les six voyages qu'il a faits en Turquie, en Perse et aux Indes*, Paris 1681, Bd. 1, S. 200; siehe Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* Zweiter Band. Frankfurt am Main 1990, S. 27.

ans getrennt.<sup>383</sup> Auch K. M. Panikkar erklärt, daß der Indische Ozean eine geographische Einheit darstellt:

*"[The Indian Ocean] is walled off on three sides by land, with the southern side of Asia forming a roof over it."*<sup>384</sup>

Panikkar geht sogar soweit zu behaupten, daß der Indische Ozean trotz seiner Größe und seines ozeanischen Charakters einige der Merkmale einer Inlandssee (*landlocked sea*) aufweist.<sup>385</sup> Auch wenn man ihm nicht zu diesem etwas gewagten Schluß folgt, kann man den Indischen Ozean offensichtlich ohne Probleme als geographische Einheit bezeichnen. Damit hätte der Verfasser das nachgeholt, was er in den Umfragen zum bereits erwähnten, von der Fritz Thyssen Stiftung geförderten Forschungsprojekt *Panchayati Raj im Indischen Ozean* einfach vorausgesetzt hat.

Das Beispiel Südostasiens und Australiens (bisweilen zusammengefaßt in *Australasien*) zeigt jedoch, daß auch einige Indizien gegen die Existenz einer geographischen Einheit des Indischen Ozeans zu erkennen sind: Wie bereits festgestellt, orientiert sich das Leben dort eher in die Richtung der Südchinesischen See, und heute auch in Richtung des weiteren asiatisch-pazifischen Raums. Die Anbindung an den Indischen Ozean ist lediglich in Form der sogenannten Engstellen (*choke points*) vorhanden: in erster Linie die Straße von Malakka, dann die Lombok- und Sunda- Straße, und schließlich die Ombai-Wetar-Straße. Der dem Indischen Ozean zugewandte schmale Küstenstreifen auf Sumatra und Java ist eigentlich vernachlässigenswert. Auch die festgestellten 'natürlichen' Barrieren in Form von (afrikanischen und indischen) Hochplateaus, (arabischen) Wüsten und den Bergketten Arakans stellen keine unüberwindlichen Hindernisse dar wie zum Beispiel der Himalaya. Allesamt bilden sie durchlässige, offene Grenzen, durch die Waren, Güter und Menschen 'hindurch diffundieren' können – und dies auch tun. Geographisch gesehen ist der Indische Ozean daher genauso wenig abgeschlossen wie das Mittelmeer. Man könnte daher immer noch argumentieren, daß der Indische Ozean nicht nur keine Einheit darstellt, sondern vielmehr als 'Niemandland' zwischen den 'wirklichen' geographischen Regionen Afrika, Asien und Australien fungiert – genauso, wie das Mittelmeer dann nach der selben Logik lediglich eine Grenze zwischen Europa, Afrika und Asien bildet.

---

<sup>383</sup> Auber, Jacques: *Histoire de l'Océan Indien*. Tananarive 1955, S. 2-4.

<sup>384</sup> Panikkar, K. M.: *India and the Indian Ocean. An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. London 1951, S. 18f.

Selbst die Krankheiten, die immer wieder als Grund für die angebliche Trennung von Küsten- und Inlandsregionen genannt werden, waren niemals unüberwindliche Hindernisse: Gerade die lukrativsten Handelsplätze waren in der Regel malariaverseucht, ohne daß es jemand – Einheimische, Araber, Portugiesen, Briten oder Niederländer – davon abgehalten hätte, sich dort anzusiedeln und Handel zu betreiben. Zeitweilig auftretende epidemische Krankheiten wie Cholera oder Beulenpest waren ohnehin auch in Europa nicht unbekannt und dürften zumindest in der vormodernen Zeit als unabwendbares Schicksal hingenommen worden sein. Allerhöchstens führten solche Epidemien zu temporären Migrationen, eine dauerhafte Aufgabe von Siedlungen wegen Krankheiten läßt sich für die Küste nicht nachweisen. Die ebenfalls genannte Schlafkrankheit in Afrika könnte eher als Begründung für eine nicht unternommene Durchdringung des Kontinents dienen, andererseits jedoch könnte mit ihr auch das Fehlen von Quellen und somit eine Art wissenschaftlicher "Terra Incognita" verschleiert werden.

Weder natürliche Barrieren in Form von Hochplateaus, Wüsten oder Dschungel noch das Vorhandensein von Krankheiten wie Malaria oder die Schlafkrankheit machen also die Küstenregionen des Indischen Ozeans notgedrungen zu einer eigenständigen, abgeschlossenen Welt. Insgesamt betrachtet ist das Ergebnis bezüglich der Existenz eines geographischen Systems Indischer Ozean eher zwiespältig denn eindeutig. Es drängt sich vielmehr die Erkenntnis auf, daß auch geographische Systeme – selbst solche, die auf rein physikalischen Merkmalen aufbauen – Konstrukte menschlicher Erkenntnisse und Perzeptionen sind wie politische und wirtschaftliche Systeme. Genau wie bei diesen muß diese spezielle Konstruktion der Realität eine Mehrheit finden, die sie als solche akzeptiert. Braudel hat also nur zum Teil recht, wenn er am Beispiel des Mittelmeers argumentiert:

*"[It] has no unity but that created by the movements of men, the relationships they imply and the routes they follow."<sup>386</sup>*

Das bedeutet nämlich auch, daß selbst die Merkmale, die zu den langen Wellen der Geschichte hinzuzurechnen sind, ihre Bedeutung und ihr Gewicht erst durch den Prozeß menschlicher Erkenntnis, das heißt Auswahl, Bewertung und Einordnung, gewinnen. Insofern sind auch sie keine vollständig objektive Kategorien, sondern im obigen Sinne auch subjektiv. Diese Sub-

---

<sup>385</sup> Panikkar, K. M.: a. a. O., S. 18f.

<sup>386</sup> Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Translated by S. Reynolds, 2 vols. London 1972/73, S. 276.

ektivität zeigt sich insbesondere dann, wenn es darum geht zu entscheiden, aus welchen modernen Staaten sich das 'geographische System' Indischer Ozean zusammensetzt. Nach der auch von IOR-ARC benutzten Definition gehören zu den Staaten der geographischen Region Indischer Ozean lediglich die Küstenstaaten, also die *Indian Ocean Rim States*: Südafrika, Mosambik, Tansania, Madagaskar, Kenia, Sansibar, Somalia, Eritrea, Sudan, Ägypten, Israel, Saudi-Arabien, Jemen, Oman, Vereinte Arabische Emirate, Kuwait, Irak, Iran, Pakistan, Indien, Malediven, Sri Lanka, Bangladesch, Birma, Thailand, Malaysia, Indonesien, Australien sowie die Seychellen und Mauritius. Äthiopien gehört nach der Abspaltung von Eritrea schon nicht mehr zu dieser Gruppe. Nach anderen Definitionen gehören zum geographischen System Indischer Ozean auch die Binnenstaaten, die ihren Außenhandel über den Indischen Ozean abwickeln, wie zum Beispiel Malawi, Afghanistan, Nepal oder Bhutan. Eine noch weitergehende Definition würde auch alle zentralasiatischen Staaten erfassen, weil auch diese gerne ihre Außenwirtschaft über den Indischen Ozean abwickeln würden. Wie Braudel mit seiner Definition eines "erweiterten Mittelmeerraums" gezeigt hat, läßt sich auch eine solche Definition logisch begründen. Allerdings ist eine derart aufgeblähte geographische 'Einheit' nicht nur ein Beweis für die Scharfsinnigkeit desjenigen, der sie definiert, sondern in erster Linie für die Beliebigkeit auch der geographischen Grenzziehung.<sup>387</sup>

Wie dem auch sei, für die Feststellung der Existenz eines eigenständigen Systems Indischer Ozean taugt der geographische Ansatz nicht so recht – aufgrund seines diffusen Charakters drängt sich kein logisch zwingendes Ergebnis auf, vielmehr kann jeder Beobachter das, was er sehen will, hineininterpretieren: *The truth lies in the eyes of the beholder*. Wenn dieser Beobachter lediglich als Tourist auftritt, mag das folgenlos bleiben. Wenn jedoch die Mehrheit der Regierungen der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans unterschiedliche Ansichten über die Existenz beziehungsweise Nichtexistenz einer Region Indischer Ozean vertreten, so ist das für Regionalisierungsprozesse nicht gerade zuträglich: Wie oben bereits erläutert wurde, betrachtet der Verfasser die Einsicht in die Existenz einer eigenständigen Region als *sine qua non* für erfolgreiche Regionalisierungsprozesse. Im Falle einer geographischen Einheit des Indischen Ozeans läßt sich aber konstatieren: Einen anerkannten Konsens bezüglich der konstruierten geographischen Realität des Indischen Ozeans gibt es nicht, nicht einmal innerhalb der epistemischen Gemeinschaft – obwohl diese, wie wir noch sehen werden, dazu neigt, ein unbewußtes geographisch definiertes Verständnis des Indischen Ozeans ihren Regionalisierungsplänen zugrunde zu legen. Die eingangs erwähnte These, der Indische Ozean sei eine

---

<sup>387</sup> Auf das Problem der Systemtheorie, Systeme gegen ihre Umwelt abzugrenzen, wurde am Anfang des Kapi-

natürliche geographische Einheit, ist daher nur ein sehr schwaches Fundament für Regionalisierungsbestrebungen und intendierte Integrationsprozesse. Es bedarf vielmehr wesentlich aussagekräftigeren Indikatoren, wenn der Begriff 'Region Indischer Ozean' mit Leben gefüllt werden soll.

## V. Der Indische Ozean als historische Region

Nachdem nun der Indische Ozean als geographisches System untersucht wurde, welches nach unserem Verständnis zu Barry Buzans Merkmal der *shared characteristics*<sup>388</sup> gehört, wird nun mit der folgenden Untersuchung das zweite Bestandteil dieses Merkmals geprüft: Der Indische Ozean soll als historische Region beziehungsweise als historisches System erarbeitet werden. Der Grund dafür, sich in dieser politikwissenschaftlichen Arbeit der Geschichte zuzuwenden, ist neben der Erfüllung von Buzans Kriterien ein durchaus gegenwartsbezogener, ja sogar zukunftsgerichteter: Ehemals bestehende Kontakte politischer, wirtschaftlicher und/oder kultureller Natur können als Vehikel zur (Wieder-)Herstellung neuer bilateraler und multilateraler Beziehungen dienen. Ein recht bekanntes Beispiel ist die ehemalige Seidenstraße<sup>389</sup>, die in der vormodernen Zeit Europa und China miteinander verband: Heute dient das gemeinsame historische Erbe der Seidenstraße als Plattform für den Versuch einer wirtschaftlichen Integration zentralasiatischer Staaten, welche nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion neue Wege des Zusammenlebens beschreiten müssen.<sup>390</sup> Ein historisches System im Indischen Ozean könnte den selben Zweck erfüllen und auf dem Fundament wiederentdeckter politischer, wirtschaftlicher oder kultureller Beziehungen eine Wiederaufnahme multilateraler Kontakte und zumindest mittelfristig auch eine Regionalisierung erleichtern. Es wird sich zeigen, ob ein solches System auch im Bereich des Indischen Ozeans nachgewiesen werden kann und – wenn ja – wie groß seine geographische Reichweite war. Dieser Nachweis wird nun allerdings wieder auf politikwissenschaftlichem Wege mit Hilfe der Systemtheorie erbracht. Wie wir im Verlauf der Untersuchungen noch feststellen werden, besteht hier zumindest ein Konsens über die geographische Reichweite eines leicht nachweisbaren historischen Systems in Form der *Seidenstraße des Meeres*,<sup>391</sup> wenn auch seine Gestalt unterschiedlich interpretiert wird.

---

tels bereits verwiesen.

<sup>388</sup> Siehe dazu oben, Abschnitt II.4: Forschungsmethodik: *Wie soll erklärt werden?*

<sup>389</sup> Zur Seidenstraße siehe zum Beispiel Drège, Jean-Pierre/Bührer, Emil M.: *Seidenstraße*. Köln 2002 (10. Auflage); Baumer, Christoph: *Southern Silk Road. In the Footsteps of Sir Aurel Stein and Sven Hedin*. Bangkok 2000.

<sup>390</sup> Siehe dazu Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996.

<sup>391</sup> Hier bereits das Ergebnis vorwegzunehmen erscheint dem Verfasser als durchaus verzeihlich – alles andere hieße, sowohl beim Verfasser als auch beim Leser eine völlige Unkenntnis der Geschichte des Indischen Ozeans (als wie auch immer definierte Einheit) vorauszusetzen.

Im Theorieteil wurde ein historisches System definiert als ein funktionaler Zusammenhang, der sich in der Vergangenheit – durchgehend oder doch zumindest in einem beträchtlichen Zeitraum – als sozio-kulturelles, wirtschaftliches und/oder politisches System manifestiert hat. Auf der Suche nach einem solchen System werden wir uns allerdings nicht nur auf den Indischen Ozean als eben definierte geographische Entität beschränken, sondern auch die Südchinesische See mit einbeziehen, analog zu den Argumenten von Lombard:

*"In fact, well before the arrival of the Europeans, the coastal regions of the Indian Ocean between East Africa and the China Sea constituted a zone of intense commercial exchanges, mainly controlled by Muslim merchant seamen. These merchant networks seem to have been only partially disrupted from the seventeenth century due to the advent of the great trading companies and the colonial economic systems that followed. It seemed a good idea, therefore, to include the history of the merchant networks in the China Sea as these developed in close relation with those of the Indian Ocean."*<sup>392</sup>

In Kenntnis dieses Handelsnetzes vom Persischen Golf bis in die Südchinesische See erscheint die Einbeziehung der Südchinesischen See in diese Untersuchung ebenfalls sinnvoll, um nicht von vornherein ein Ergebnis zu präjudizieren. Allerdings ist an dieser Stelle dann auch gleich ein Caveat angebracht: Daß die Südchinesische See – und zum Teil auch das Mittelmeer – in diese Untersuchung mit einbezogen wird, bedeutet nicht unbedingt, daß ein Handelsnetzwerk im Indischen Ozean von diesen beiden geographischen Extremen abhängig gewesen ist. Man kann vielmehr auch umgekehrt argumentieren, daß die Grenzen der "Welt des Indischen Ozeans" fluktuierten – manchmal schlossen sie die Südchinesische See und Teile des Mittelmeers mit ein, in langen Perioden der Geschichte jedoch nicht. Wir werden darauf zum Ende dieses Abschnitts noch einmal zurückkommen.

Nun ist es sicherlich ein sehr kühnes Unterfangen, in einigen wenigen Pinselstrichen die Geschichte des Indischen Ozeans vom 3. vorchristlichen Jahrtausend bis heute skizzieren zu wollen, vor allem dann, wenn man sich noch dazu anschickt, diese lange Geschichte analysieren und auf der Makro-, Meso- und Mikroebene interpretieren zu wollen.<sup>393</sup> Da ein solcher Versuch – abgesehen von der Frage des Gelingens – den Rahmen dieser Arbeit ohne weiteres sprengen würde, müssen wir uns zwangsläufig mit dem begnügen, was als Aufgabe gestellt ist: der Suche nach einem wie auch immer gearteten Bedeutungszusammenhang auf politischer, wirtschaftlicher oder kultureller Ebene. Die Entstehungsphase des Systems von den ersten noch zaghaften Kontakten um 3000 v. Chr. bis zum Ende des klassischen Altertums müssen wir daher sehr kurz halten, um uns auf die ergiebige Zeit der Ausbreitung des Islams und der sogenannten "Epoche Vasco da Gamas" zu konzentrieren. Den Untergang des Systems ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und die Zeit des Imperialismus werden wir gar nicht

---

<sup>392</sup> Lombard, Denys: "Introduction", in: derselbe/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 1-15 (4).

<sup>393</sup> So auch Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 10.

behandeln, weil das 'koloniale System' von außen aufgezwungen und daher nicht autochthon war.<sup>394</sup> Da auch die Frage der kulturellen Diffusion oder, neutraler formuliert, der kulturellen Interaktionen nach wie vor eher strittig und von der Quellenlage her schwierig zu bearbeiten ist<sup>395</sup>, liegt der Hauptaugenmerk auf den ersten beiden Komponenten – der politischen und der wirtschaftlichen Kontakte.

## **V.1 Der Indische Ozean vor der Ausbreitung des Islams**

Die Seehandelsrouten vom Roten Meer und dem Persischen Golf nach Südasien, zur Straße von Malakka und Südostasien und schließlich über die Südchinesische See nach China sind seit langem unter den Namen "Seidenstraße des Meeres" oder "Gewürzstraße des Meeres" bekannt. Der Gebrauch dieser Begriffe lenkt den Blick automatisch zurück in die Geschichte: Vor der Ankunft der europäischen See- und späteren Kolonialmächte bildete der westliche Teil des Indischen Ozeans im übereinstimmenden Urteil der Historiker eine natürliche Einheit, vergleichbar der des Mittelmeers.<sup>396</sup> Wie vieles andere, daß als 'selbstverständlich' und 'natürlich' gilt oder galt, wurde auch diese natürliche Einheit über Jahrhunderte menschlichen Strebens erst geschaffen. Für das Mittelmeer beispielsweise sagte Braudel, daß das Mittelmeer keine Einheit besäße außer der, die durch die Bewegungen der Menschen, das Netzwerk ihrer Beziehungen und die Routen, denen sie folgen, geschaffen wird.<sup>397</sup> Für den Indischen Ozean trifft dies ebenfalls zu.

### **V.1.1 Gründungsphase: Die altorientalischen Reiche**

Die Geschichte des Indischen Ozeans als in sich geschlossene 'Welt', 'Region' oder 'System', beginnt mit den zunächst noch zaghaften Kulturkontakten zwischen den altorientalischen Hochkulturen Ägypten im Niltal und am Roten Meer, Sumer und Akkad in Mesopotamien und der Harappa-Kultur im Gebiet des Indus. Für die Geschichte dieses Zeitabschnitts, der von circa 3000 vor Christus bis zum Ende des neubabylonischen Reichs im Jahre 539 vor Christus reicht<sup>398</sup>, liegen uns zahlreiche Zeugnisse aus Mesopotamien und Ägypten vor: in erster Linie in Form von archäologischen Funden, in zwei-

---

<sup>394</sup> Das heißt natürlich nicht, daß die einheimische Schifffahrt und der einheimische maritime Handel völlig verschwunden ist, die vormals weitgehend abgeschlossene Welt des Indischen Ozeans hatte jedoch durch die Einbindung in das neue "Weltsystem" ein neues Gesicht erhalten.

<sup>395</sup> Die Schwierigkeit besteht weniger in den nicht vorhandenen Quellen als vielmehr in dem Problem, diese verschiedenen sprachigen Quellen zu bearbeiten. Bisher gibt es nämlich noch keine Arbeit, die sich im Rahmen des Indischen Ozeans mit sozio-kulturellen Einflüssen als Schwerpunkt befaßt hat.

<sup>396</sup> Siehe zum Beispiel Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB-Ausgabe), S. xxi ; McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi, Oxford New York 1993, S. 16; Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 3.

<sup>397</sup> Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. 2 Bände. London 1972/1973, Band I, S. 276.

<sup>398</sup> Die Besetzung Babylons und seine Einverleibung als Satrapie in das Persische Reich der Achämeniden gilt als Endpunkt der altorientalischen Geschichte und der Beginn des klassischen Altertums.

ter Linie, und in der Wichtigkeit nur knapp dahinter, in Gestalt der beinahe unverwüstlichen Keilschrifttäfelchen aus gebranntem Ton beziehungsweise – im Falle Ägyptens – in Gestalt von Hieroglyphentexten auf Papyrus.

#### **V.1.1.1 Politische Konstellation**

In dem Zeitraum von 3000 vor Christus bis 539 vor Christus haben wir es lediglich mit vier Hochkulturen zu tun, die aufgrund ihres Organisations- und Spezialisierungsgrades in der Lage waren, Fernhandel zu betreiben, diplomatische Missionen zu entsenden oder durch ihre kulturell-technologische Überlegenheit auf andere Weltregionen – hier den Raum Indischer Ozean – einzuwirken: a) das Ägypten des Alten, Mittleren und Neuen Reichs, b) die mesopotamischen Reiche Sumer, Akkad und Babylonien<sup>399</sup>, c) die Indus-Kultur<sup>400</sup> und d) China zur Zeit der Shang-Dynastie. Die afrikanische Küste des Indischen Ozeans, weite Teile Südasiens und Südostasiens liegen zu dieser Zeit noch im Dunkel der Geschichte.

#### **V.1.1.2 Das nachweisbare (Proto-) System**

In dem Zeitraum von ca. 3000 v. Chr. bis 500 v. Chr. lassen sich bereits erste Fernhandelsnetzwerke nachweisen, die von den Hochkulturen ausgehen. Von diesem Netzwerk werden das Rote Meer, Teile der afrikanischen Küste, die Arabische Halbinsel, der Persische Golf und die Makran-Küste im Bereich des heutigen Pakistans erfaßt. So lassen sich bereits aus sumerischen und akkadischen Quellen für die Zeit um 3000 vor Christus Handelsverbindungen von Mesopotamien durch den Persischen Golf und dem (lange Zeit) sagenhaften Dilmun – dem modernen Bahrain – und dann an der Küste der Arabischen See entlang zu den Städten der Harappa-Kultur auf dem Gebiet des heutigen Pakistans aufzeigen. Die Quellen aus den sumerischen und akkadischen Bibliotheken sind für diesen lang zurückliegenden Zeitabschnitt recht zahlreich und – gerade für Wirtschaft und Handel – sehr ergiebig, die aus der Harappa-Kultur jedoch alles in allem eher unbefriedigend, da sie sich offenbar nur mit Buchhaltung beschäftigten. Zum Kontakt zwischen dem mesopotamischen Reich von Akkad und der Harappa-Kultur schreibt beispielsweise Hartmut Schmökel:

*"[I]n der Akkad-Zeit (2300) erscheinen als Importstücke Siegel aus der Indus-Kultur von Harappa, und [der akkadische König] Sargon<sup>401</sup> rühmt sich, daß die Seeschiffe vom Persischen Golf am Kai von Akkad anlegten. .... Eine sehr bedeutende Rolle für den Außenhandel in östlicher Richtung spielte die*

---

<sup>399</sup> Zur Geschichte der altorientalischen Reiche siehe zum Beispiel Cassin, Elena/Bottéro, Jean/Vercoutter, Jean (Hrsg.): *Die Altorientalischen Reiche I. Vom Paläolithikum bis zur Mitte des 2. Jahrtausends.* (Fischer Weltgeschichte Band 2). Frankfurt am Main 1980.

<sup>400</sup> Zur Indus-Kultur siehe als Einführung Farmer, Edward L. et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia.* Volume I. Boulder und London 1986, S. 21-24.

<sup>401</sup> Um 2370 v. Chr.

*Insel Tilmun (Bahrain, fast 1000 km von Babylonien entfernt) als Umschlagplatz für den Warenverkehr von und nach Südarabien, Indien, Nordostafrika und Ägypten.*<sup>402</sup>

Diesem "weltumspannenden Handel", der sich auch über Teile des Mittelmeers erstreckte, konzidiert Schmökel dann auch folgerichtig

*"ein hohes Maß von Organisation und beträchtliche Investitionen".*<sup>403</sup> Zudem vermutet er die Existenz von "internationalen Übereinkommen", "die den Fernhandelskarawanen und –flotten in den aufgesuchten Gebieten Sicherheit gewährten".<sup>404</sup>

Dies alles spricht gegen sporadische Kontakte und läßt eher die Existenz regelmäßig befahrener Seehandelsstraßen zwischen dem Schatt el-Arab, Dilmun und der Indus-Kultur vermuten. Eingeführt wurde dabei Gold, Elfenbein<sup>405</sup> und Teakholz aus Südasien, Kupfer und Perlen aus Oman und Räucherwerk aus Südarabien. Mit hoher Wahrscheinlichkeit diente hierbei Dilmun als Umschlagplatz für die Güter – es ist daher davon auszugehen, daß a) Seefahrer aus mehreren Ländern beziehungsweise Kulturen daran beteiligt waren und b) folglich die sumerischen Seefahrer nicht alle diese Orte selbst angesteuert haben müssen.

Auch die Ägypter betrieben schon zur Zeit des Alten Reichs (zwischen 3000 bis 2300 vor Christus) nachweislich einen regen – und regelmäßigen – Handel mit Ländern am Golf von Aden und an der arabischen Südküste. Mit Sicherheit wissen wir zum Beispiel, daß in diesem Zeitabschnitt das Rote Meer durchfahren und der Golf von Aden beziehungsweise die somalische Küste erreicht worden ist: Wir wissen von mehreren Expeditionen der Ägypter während der V. Dynastie (ca. 2480 v. Chr. bis 2350 v. Chr.) durch das Rote Meer in das Land Punt, das heißt bis an die Somaliküste. Pharao Sahu-re<sup>406</sup>, der zweite Pharao dieser Dynastie nach Userkaf, entsandt während seiner Regierungszeit zumindest eine Expeditionen dorthin, um Weihrauch zu beschaffen.<sup>407</sup> Auch die "Reise des Schiffbrüchigen", der bereits erwähnte Text aus dem Mittleren Reich, nimmt wohl auf eine solche Reise Bezug. Eine Schiffsreise zur Zeit der VIII. Dynastie des sogenannten neuen Reichs in der Regierungszeit von Hatschepsut um 1495 vor Christus ist wohl die bekannteste von allen, denn sie hat sich als archäologisches Zeugnis in Form von Hieroglypheninschriften an ihrem Grabtempel von Deir el-Bahari niedergeschlagen. Punt wird heute in der Regel an der kargen somalischen Küste des Indischen Ozeans ver-

---

<sup>402</sup> Schmökel, Hartmut: "Mesopotamien", in: derselbe (Hrsg.): *Kulturgeschichte des Alten Orient. Mesopotamien, Hethiterreich, Syrien-Palästina, Urartu*. Stuttgart 1961, S. 2-310 (77f). "Tilmun" wird heute als "Dilmun" transkribiert; mit Nordostafrika ist "Punt" gemeint.

<sup>403</sup> Schmökel, Hartmut: a. a. O., S. 78. Schmökel setzt sich an dieser Stelle auch kritisch mit der These zusammen, der Handel Akkads hätte auch die Nordsee erreicht; vergleiche seine Fußnote 15.

<sup>404</sup> Ebenda.

<sup>405</sup> Erstmals erwähnt um 2000 v. Chr. in einer Inschrift von dem Priesterfürsten (*Ensi*) Gudea von Lagasch.

<sup>406</sup> Regierungsdauer nach Manetho: 13 Jahre; nach dem Turiner Papyrus: zwischen 12-14 Jahre.

ortet, wobei man bedenken sollte, daß die klimatischen Bedingungen zu jener Zeit vorteilhafter als heute waren. Möglicherweise wurde auch bereits ab der IV. Dynastie die Südküste der Arabischen Halbinsel im Bereich des heutigen Jemens oder Omans regelmäßig angesteuert. Diese beispielsweise von Frankfort vertretene Ansicht<sup>408</sup> basiert auf den bereits erwähnten Hypothesen in Bezug auf den Gebrauch großer Mengen von Räucherwerk südarabischer Herkunft auch in den ägyptischen Tempeln. Schriftliche Quellen belegen zumindest das Vorhandensein dieser Weihrauchharze in Ägypten zu dieser Zeit. Tatsächliche Reisen in das südliche Arabien können allerdings erst für eine wesentlich spätere Zeit nachgewiesen werden – aber auch da noch mit einem gewissen Unsicherheitsfaktor. So wissen wir zwar, daß im Auftrag des Pharaos Necho (609-594 vor Christus) eine Galeere phönizischen Typs extra für die Reise nach Südarabien gebaut wurde, wir können aber nicht beweisen, daß diese Reise auch tatsächlich stattgefunden hat. Aus dem ersten Buch der Könige der Bibel<sup>409</sup> wissen wir aber, daß im 13. Jahrhundert eine Reise der Phönizier im Auftrag von Pharaos Necho unter Mitwirkung des phönizischen Königs Hiram von Tyros und des israelitischen Königs Salomon von Tharshish (heute: Ezi-on Geber) am Golf von Akaba nach Ophir stattgefunden hat, die Gold und Silber, Elfenbein, Affen und Pfauen erbrachte. Die tatsächliche Lage von Ophir ist nach wie vor umstritten: zum Teil wird Ophir an der indischen Küste vermutet<sup>410</sup>, zum Teil an der afrikanischen Küste. Fahrten nach Ophir waren jedoch nach heutigem Wissenstand eher selten.

Wenn man das Handelsnetz des Alten Orients, das zumindest in der ersten Phase noch in ein ägyptisches im Roten Meer und dem östlichen Teil der Arabischen See und ein mesopotamisches im Persischen Golf und dem nördlichen Teil der Arabischen See getrennt war<sup>411</sup>, in der Gesamtschau betrachtet, stellt man fest, daß weder die mesopotamischen Reiche noch Ägypten bedeutende (See-) Hafencities hervorgebracht haben.<sup>412</sup> Diese dahintersteckende *Thalassophobie* hat bereits Robert Revere kommentiert:

*"The broad fact which in itself should establish a prima facie case of a kind of archaic thalassophobia was the persistency with which the city state areas of Sumer, Babylonia, Assyria, Mitanni, etc., refused to shift their centers of gravity towards the coast. The same applies to Egypt. The location of the majority of these areas was riverain, yet none seemed to make any effort to gain access to the sea. The vicissitudes of history brought about a variety of power configurations in the area between the Lakes Van and*

---

<sup>407</sup> Vercoutter, Jean: "Das Alte Reich", in: Cassin, Elena/Bottéro, Jean/Vercoutter, Jean (Hrsg.): *Die Altorientalischen Reiche I. Vom Paläolithikum bis zur Mitte des 2. Jahrtausends*. (Fischer Weltgeschichte Band 2). Frankfurt am Main 1980, S. 245-286 (277).

<sup>408</sup> Dargelegt in Frankfort, Henry: *The Birth of Civilization in the Near East*. New York 1956.

<sup>409</sup> 1. Buch Könige 10:22.

<sup>410</sup> Basham hält es für die Gegend um Supāra, im Bereich des heutigen Bombay. Siehe Basham, A. L.: *The Wonder That Was India. A survey of the history and culture of the Indian sub-continent before the coming of the Muslims*. New Delhi 1999 (3. überarbeitete Auflage), S. 230.

<sup>411</sup> So auch McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi/Oxford/New York 1993, S. 26 und 27.

<sup>412</sup> Über den Hafen – oder die Häfen – der Indus-Kultur gibt es bis jetzt zu wenig Funde, um darüber Auskunft geben zu können.

*Urmia in the north, the Persian Gulf and the Red Sea in the south, the Mediterranean in the west; nevertheless at no time was a sustained effort made that would serve as proof of a seaward tendency on the part of the continental powers.*<sup>413</sup>

Mehrere Gründe sind für diese zunächst unverständliche Geringschätzung der Küste in den Reichen des Alten Orients zu erkennen: Zum einen wurde die Küste als weitgehend schutzlos gegenüber Angriffen und Piratenüberfällen aufgefaßt, so daß Stadtgründungen vorzugsweise etliche Kilometer landeinwärts an Flüssen angelegt wurden, wie zum Beispiel Ur und Uruk.<sup>414</sup> Zum konnten die zum Einsatz kommenden Handelsschiffe aufgrund ihrer geringen Größe die flußaufwärts gelegenen großen Metropolen erreichen, so daß die Errichtung von Seehäfen an den exponierten Küsten von der technischen Seite her gesehen nicht unbedingt notwendig war. Immerhin waren die im Küstenhandel zum Einsatz kommenden Schiffe aus dieser Zeit nach heutigem Maßstab sehr klein: sumerische Schiffe aus dem 3. Jahrtausend vor Christus hatten eine Kapazität von ungefähr 25 Tonnen, babylonische Schiffe aus dem 1. Jahrtausend eine Kapazität von rund 40 Tonnen.<sup>415</sup> Zum dritten handelt es sich bei den wichtigsten altorientalischen Kulturen um sogenannte *hydraulische Gesellschaften*<sup>416</sup> – Gesellschaften also, die auf der Kontrolle von (Süß-) Wasser basierten. Solche Gesellschaften haben wenig Interesse an oftmals marschigen Küstenlandschaften, sie sind vielmehr an nährstoffreichen, fruchtbaren Flußtälern interessiert. Der vierte Grund betrifft die Organisation des Handels selbst, der bereits oben als Staatshandel beschrieben worden ist. Mit anderen Worten: an dem einen Ende der Handelsroute befand sich entweder der Königshof selbst oder ein großer Tempel, am anderen Ende befand sich der Ort, an dem die gewünschten Waren beschafft werden sollten. Im Falle Ägyptens waren dies ad hoc errichtete Handelsplätze an einem Strand an der somalischen Küste, an denen oftmals 'stiller Handel'<sup>417</sup> betrieben worden ist; im Falle Mesopotamiens waren dies in der Regel politisch neutrale Orte wie Dilmun, in denen sich die staatlichen Einkäufer mit den Verkäufern trafen. Regelrechte Hafenstädte wie die phönizischen Städte Tyros und Sidon entstanden wohl da, wo einerseits der Handel bereits privat organisiert und wo andererseits der Staat am fiskalischen Gewinn aus diesem Handel interessiert war. Die

---

<sup>413</sup> Revere, Robert B.: "No Man's Coast": Port of Trade in The Eastern Mediterranean", in: Polanyi, Karl/Arensberg, Conrad M./Pearson, Harry W. (Hrsg.): *Trade and Market in the Early Empires. Economies in History and Theory*. Glencoe, Illinois 1957, S. 38-63 (40).

<sup>414</sup> Die Furcht vor Überfällen führte bekanntlich auch in weiten Teilen des Mittelmeeres zu praktisch unbesiedelten Küsten.

<sup>415</sup> Saggs, H. W. F.: *The Greatness that was Babylon. A survey of the ancient civilization of the Tigris-Euphrates valley*. London 2. Aufl. 1966, S. 276 (mit weiteren Ausführungen zum Schiffstyp).

<sup>416</sup> Nach Wittfogel, Karl August: *Die orientalische Despotie. Eine vergleichende Untersuchung totaler Macht*. Frankfurt am Main 1977 (TB-Ausgabe).

<sup>417</sup> Eine Form des Tauschhandels, bei dem sich die beiden Parteien nicht direkt treffen. Stattdessen legt die am Tausch interessierte Partei ihre Güter am Strand ab und zieht sich dann wieder zurück. Die andere Partei inspiziert die Güter und legt dann Waren daneben, die ihrer Meinung nach einen guten Gegenwert bieten. Falls die erste Partei damit zufrieden ist, nimmt sie die angebotene Waren und segelt davon. Falls sie damit nicht einverstanden sind, ziehen sie sich wieder zurück, ohne die angebotenen Tauschgegenstände mitzunehmen. Eventuell indiziert sie der anderen Seite, welche Waren gewünscht werden. Dann beginnt die nächste Tauschrunde.

Phönizier waren es schließlich auch, welche die erwähnte Expedition im Auftrag von Pharao Necho durchgeführt haben.

### V.1.1.3 Einige Bemerkungen zur Schifffahrt

Es ist unwahrscheinlich, daß von dem damaligen Seefahrern das Monsunsystem bereits entschlüsselt worden war<sup>418</sup> – weder die nautischen Kenntnisse noch die zu Verfügung stehende Schiffstechnologie wäre diesen Wetterbedingungen auf hoher See gewachsen gewesen. Es ist daher eher wahrscheinlich, daß sich diese ersten Seefahrer entlang der Küste vortasteten und – analog zu den Gepflogenheiten im Mittelmeerraum – die Nacht an Land verbrachten. Schmökel hat die Probleme, die sich den Seefahrern stellte, eindrucksvoll zusammengefaßt:

*"Für Handelsunternehmungen in den kommerziell überaus wichtigen Südosten bot sich die bequemere Schiffsreise, dafür verdoppelten und verdreifachten sich aber die Entfernungen. Der Seeweg von [der am Euphrat gelegenen Stadt]Ur bis ins Rote Meer belief sich auf mindestens 4000 km; da es sich bei den sumerischen Kauffahrteischiffen aller Wahrscheinlichkeit nach um dhau-artige Barken, einmastige Rahsegler, gehandelt hat, die Routen zudem in Küstennähe blieben, dürften solche Schiffsexpeditionen Monate gedauert haben. Durch den Persischen Golf fuhr der Überseekaufmann über die Umschlagplätze Failaka (vor der Küste von Kuwait) und Bahrain nach Oman, Persien, Indien und Ceylon oder um die Arabische Halbinsel herum nach Hadramaut, Jemen, Somaliland und hinein ins Rote Meer, wo er den Anschluß nach Ägypten erreichte."<sup>419</sup>*

Zu den handwerklichen und navigatorischen Fähigkeiten der sumerischen und akkadischen Seefahrer hat er folgendes zu sagen:

*"Seine weiten Ziele und die bezeugtermaßen heimgebrachten Frachten lassen darauf schließen, daß Sumers Seeleute ihr Handwerk beherrschten. Sie mußten etwas von Passat und Monsun verstehen, wußten mit ihrer einzigen Rah hoch am Wind zu segeln und beherrschten zweifellos die Technik, nach Luv Raum zu gewinnen."<sup>420</sup>*

Wie bereits erwähnt, wird hier jedoch die Ansicht vertreten, daß das Monsunsystem zu dieser Zeit noch nicht entschlüsselt war – dies war einer späteren Generation vorbehalten. Was die Passat-Winde betrifft, ist es ziemlich unwahrscheinlich, daß sich die Seefahrer Sumers und Akkads tief genug in den Indischen Ozean hineinwagten, um von diesem System von 'Handels-Winden' erfaßt zu werden. Da

---

<sup>418</sup> Eine gegenteilige Meinung vertritt Charles Verlinden, der glaubt, daß die regelmäßigen Kontakte dravidischer Inder aus der Indus-Kultur mit Mesopotamien eine Kenntnis sowohl der Meeresströmungen als auch des Monsunsystems impliziert. Siehe Verlinden, Charles: "The Indian Ocean: The Ancient Period and the Middle Ages", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 27-53 (30, 32f.).

<sup>419</sup> Schmökel, Hartmut: a. a. O., S. 83.

Schmökel jedoch auch davon ausgeht, daß sich der Seehandel in der Regel in Küstennähe abspielte, erübrigt sich jede weitere Auseinandersetzung an dieser Stelle, zumal zum heutigen Zeitpunkt weder stichhaltige Argumente für noch stichhaltige Argumente gegen diese These aus den bekannten Quellen abgeleitet werden können.

### V.1.2 Ausdehnungsphase: Das klassische Altertum

Im klassischen Altertum treffen wir zum ersten Mal auf die sogenannte *Seidenstraße des Meeres*, die vom Mittelmeer (Venedig, Genua, Alexandria) über das Rote Meer und den Persischen Golf in die Arabische See reicht und sich von dort durch die Bucht von Bengalen und die Straße von Malakka in die Südchinesische See fortsetzt, um in den chinesischen Handelsstädten zu enden.<sup>421</sup> Beteiligt waren an diesem maritimen Handelsnetz Seefahrer und Händler vieler Völker: Phönizier, Ägypter und Römer, dann Venetianer und Türken vom Roten Meer kommend, Perser, Araber und Armenier aus dem Golf, Gujaratis, Tamilen und Singhalesen aus Südasien, Orang Laut und Bugis aus Südostasien, und schließlich chinesische Händler aus den großen Seehäfen Chinas.

Die Ausdehnung des 'Proto-Systems' im Küstenbereich der Arabischen See auf den Golf von Bengalen und die Südchinesische See ist dabei vor allem der Entschlüsselung des Monsunsystems zu verdanken, die – aus europäisch-westlicher Sicht – in der Regel dem Griechen Hippalus zugeschrieben wird.<sup>422</sup> Die Kenntnis der Monsunwinde ermöglichte eine Hochseeschifffahrt mit größeren, hochseetauglichen Schiffen vom Roten Meer beziehungsweise dem persischen Golf direkt durch die Arabische See an die Küsten des indischen Subkontinent und durch den Golf von Bengalen direkt zur Straße von Malakka. Die zeitraubende Reise entlang den Küstenlinien war daher keine zwingende Notwendigkeit mehr, wiewohl viele kleinere Schiffe vornehmlich nichtwestlicher Herkunft weiterhin diese Routen benutzten.<sup>423</sup>

---

<sup>420</sup> Schmökel, Hartmut: a. a. O., S. 83.

<sup>421</sup> Die Seidenstraße des Meeres wird bisweilen auch *Gewürzstraße* oder *Porzellanstraße* genannt. Beide Bezeichnungen treffen die Art der vorzugsweise gehandelten Waren eigentlich besser. Da der Begriff Seidenstraße sich jedoch durchgesetzt hat und zudem noch auf das Vorhandensein einer zweiten, landgestützten Handelsroute verweist, wird er hier ebenfalls vorzugsweise benutzt.

<sup>422</sup> Hourani nimmt dazu ausführlich Stellung, siehe Hourani, George F.: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Revised and Expanded by John Carswell. Princeton, New Jersey 1995, S. 24ff. Siehe auch Mazzarino, Santo: "On the Name of the *Hipalus* (*Hippalus*) Wind in Pliny", in: Romanis, F. de/Tchernia, A. (Hrsg.): *Crossings. Early Mediterranean Contacts with India*. New Delhi 1997, S. 72-79.

<sup>423</sup> Siehe Hourani, George F.: a. a. O., S. 28.

### V.1.3 Die Quellen

Eine der wichtigsten Quellen westlicher Provenienz für diesen Zeitabschnitt ist der berühmte *Periplus Maris Erythraeis* – zu Deutsch in etwa "die Umfahrung der eritreischen See". Dieser Führer durch das, was heute als Arabische See bekannt ist, entstand um 50 bis 60 nach Christus. Der nicht näher bekannte Autor war mit einiger Wahrscheinlichkeit ein ägyptischer Kaufmann griechisch-römischer Herkunft, der zumindest einen Teil des von ihm beschriebenen Gebiets aus eigener Erfahrung kannte. Für die afrikanische Küste hinter dem Kap Guardafui, für Arabien östlich von Cane und für Indien südlich von Bombay mußte er sich jedoch auf Berichte anderer verlassen.<sup>424</sup> Eine frühere Quelle aus dem Jahre 110 vor Christus über das Rote Meer kommt von dem alexandrinischen Gelehrten Agarthachides, dessen Werk jedoch lediglich indirekt in zwei Versionen durch die Werke Diodorus Siculus und Photius überliefert ist.<sup>425</sup> Agarchathides sammelte für seine Abhandlung sowohl Augenzeugenberichte als auch Dokumente aus der berühmten Bibliothek von Alexandria. Sein Werk bezieht sich auf eine frühe Phase des Handels im Roten Meer, in welcher der 'Indienboom' noch nicht abzusehen war. Zwei weitere wichtige Quellen stehen uns in Form von Strabos *Geographie* zur Verfügung, die nicht vor 23 nach Christus beendet war, und in Gestalt der *Naturgeschichte* von Plinius dem Älteren aus dem Jahr 77 nach Christus.

### V.1.4 Politische Konstellation

In dem zu untersuchenden Zeitraum zwischen der Zeitenwende und ca. 600 nach Christus finden wir eine Reihe von Hochkulturen, die sich in der einen oder anderen Art mit dem Indischen Ozean beschäftigen:

- Im Mittelmeerraum und dem Nahen Osten einschließlich der Küstenregion Nordafrikas finden wir das Römische Reich beziehungsweise, ab 330 nach Christus, das Reich von Byzanz als östlicher 'Rechtsnachfolger' Roms.
- Teile des Nahen und Mittleren Ostens einschließlich Persiens wird beherrscht zunächst vom persischen Reich der Parther, danach der Sassaniden<sup>426</sup>, die sich mit Rom beziehungsweise Byzanz einen hartnäckigen Krieg um die Vorherrschaft im Nahen Osten, besonders der fruchtbaren Küstenregion der Levante und Ägypten liefern.

---

<sup>424</sup> Hourani, George F.: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Revised and Expanded by John Carswell. Princeton, New Jersey 1995, S. 18

<sup>425</sup> Hourani, George F.: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Revised and Expanded by John Carswell. Princeton, New Jersey 1995, S. 18.

<sup>426</sup> Siehe zum Beispiel Hambly, Gavin: "Parthians and Sasanids in West Asia", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 180-191.

- In Südasien existieren mehrere größere und kleinere Reiche nebeneinander, von denen für uns das Reich der Kushanas im Bereich des Indus und des Ganges, die mittelindische Sātavāhana-Dynastie sowie die südindischen Reiche der Pandya und der Chola am interessantesten sind.<sup>427</sup>
- Südostasien betritt in diesem Zeitraum erstmals die Bühne in Gestalt der Reiche von Funan und Champa am Golf von Thailand und an der Küste der Südchinesischen See.<sup>428</sup>
- In China herrscht zu dieser Zeit zuerst die Spätere Han-Dynastie, worauf das Intermezzo der "Drei Königreiche" folgt, das wiederum von der westlichen Chin-Dynastie abgelöst wird.<sup>429</sup>
- Lediglich die Küste Afrikas liegt zu dieser Zeit immer noch im Dunkel der Geschichte – eine Küstenschiffahrt in bescheidenem Rahmen scheint sich bereits an den Ufern des Kanals von Mosambik (zwischen Mosambik und Madagaskar) und entlang der Küste Tansanias und Kenias im Schutz der vorgelagerten Inseln entwickelt zu haben – eine politische Entität, die in der Lage wäre, weiter in den Indischen Ozean hineinzuwirken, gibt es jedoch noch nicht.

### V.1.5 Das nachweisbare System

Im Vergleich mit dem Zeitabschnitt der altorientalischen Hochkulturen ist das Handelsnetz im Indischen Ozean jetzt schon wesentlich dichter geknüpft, zudem liegen genügend Quellen vor, die dieses Handelsnetz und die zentralen Orte detailliert beleuchten. Das Handelsnetz umfaßte in der Mitte des 7. Jahrhunderts nachweisbar folgende Teile des Indischen Ozeans:

- die Ostafrikanische Küste, das heißt die afrikanische Küste von Rhapta auf dem Gebiet des heutigen Tansania bis zum Golf von Aden,
- die Arabische Halbinsel, das heißt das Rote Meer vom Golf von Aden bis nach Alexandria, die Küste Südarabiens und den Persischen Golf,
- die Südasiatische Westküste, das heißt von der Makranküste über die Malabarküste bis zum Kap Komorin,
- die Südasiatische Ostküste, das heißt die Koromandelküste inklusive Sri Lankas.

Mit anderen Worten: Das Handelsnetz erstreckt sich nunmehr über die gesamte Arabische See und den kompletten Küstenverlauf des Golfs von Bengalen bis hin zum Isthmus von Kra. Das Handelsnetz umfaßte zudem möglicherweise auch einige südostasiatische Häfen an der Küste der Malaiischen

---

<sup>427</sup> Siehe dazu zum Beispiel Smith, Vincent A./Spear, Percival: *The Oxford History of India*. New York et al. 1985 (4. Auflage).

<sup>428</sup> Eine gute Einführung in die frühe Geschichte Südostasiens bietet Taylor, Keith W.: "The Early Kingdoms", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge und New York 1992, S. 137-182.

<sup>429</sup> Siehe dazu Taylor, Romeyn: "The Ch'in-Han Universal Empire", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 153-167.

Halbinsel unterhalb des Isthmus'. Darüber hinaus gehörten zu diesem Handelsnetz noch folgende Teile, die nicht dem Indischen Ozean zuzuordnen sind:

- der Mittelmeerraum zwischen Alexandria und den Haupthäfen des Römischen Reichs, und
- die Südchinesische See mit den chinesischen Haupthafen Kanton.

Ebenfalls ist eine Segmentierung des Handelsnetzes zu beobachten, denn nur selten befahren – hauptsächlich arabische und persische – Seefahrer die ganze Route zwischen dem Persischen Golf oder dem Roten Meer und der Südchinesischen See. In der Regel beschränken sie sich auf einen von zwei Segmenten, nämlich a) den Komplex 'Arabische See' inklusive des Roten Meers und des Persischen Golfs, der hauptsächlich von Griechen, Aksumiten, Arabern, Persern und Gujaratis befahren wurde oder b) den Komplex 'Golf von Bengalen' inklusive der Straße von Malakka und der Südchinesischen See, der die Domäne der tamilischen und chinesischen Händlern war. Dieser zweite Komplex muß eventuell nochmals geteilt werden, da zu dieser Zeit der Isthmus von Kra zum Überlandtransport von Waren genutzt wurde. Da die damals vorzugsweise gehandelten Waren als Luxusgüter in der Regel von geringem Gewicht und Volumen waren, lohnte sich diese Abkürzung vom Golf von Bengalen in den Golf von Thailand<sup>430</sup> – zumal damit die Piraten in der Straße von Malakka umgangen werden konnten. Als Schnittpunkt dieser beiden Segmente dienten entweder die Häfen Sri Lankas oder die indischen Häfen an der südlichen Malabarküste. Was die Art des Handels betrifft, kann man insgesamt zusammenfassend immer noch mit van Leur<sup>431</sup> argumentieren:

"There are very few data on the amount of goods transported in the ancient world, and what there are not very reliable. However, what is revealed by excavations regarding the size of cities and royal treasures, what is shown by the forms of agrarian civilization still in existence, what can be learned from analysis of technological parallels in history – all these together provide justification for endorsing what Max Weber had said: trade was international, and the goods traded make up a long list including precious metals, jewelry, fabrics, earthenware, but also base metals and many raw materials for handicrafts and ergasterion industry, thus not only trade in valuable, high-quality products. There was no question of a trade in mass quantities of goods; whenever shipments of large quantities occurred the immediate cause was usually a political one."

Für den im klassischen Altertum zu verzeichnenden 'maritimen Handelsboom' lassen sich im wesentlichen drei Gründe anführen: a) die Kriege im Mittleren Osten zwischen Persern und Römern, b) die

---

<sup>430</sup> Aus einer zugegebenermaßen sehr viel späteren Epoche – dem 17. Jahrhundert – gibt es Zeitangaben für Fahrten von Madras nach Ayudhya für diese beiden mögliche Routen. Maurice Collins z. B. schreibt: "But in the seventeenth century there was an alternative route, one by ship straight across the bay to Mergui on the west coast of Siam, a distance of twelve hundred miles, and thence by river and road to Ayudhya. This occupied about a month, three weeks to cross the bay and ten days or so for the land section. The route by the Straits of Malacca was also used, but it might take six months, if winds were unfavourable." Siehe Collins, Maurice: *Siamese White*. Bangkok 1996 (Reprint der Originalausgabe von 1936), S. 31.

<sup>431</sup> Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144 (62f).

Privatisierung des Handels und c) der Bedarf an Luxusgütern innerhalb der Eliten. Einer der Hauptgründe für die ständigen Kriege zwischen den damaligen Großmächten ist nach Hambly denn auch ein handelspolitischer:

*"One significant factor in their external relations was the geographical position of Mesopotamia and the Iranian plateau lying athwart the trade routes that linked East Asia, Central Asia, and South Asia to the basin of the Mediterranean and the surrounding regions. Commercial intercourse between the Chinese and Roman empires, for example, involved either crossing territory belonging to the shahanshah or bypassing it by taking a much longer route across the steppes north of the Caspian Sea or across the Arabian Sea from Sind to Egypt. Naturally, the rulers of Iran endeavored to turn this favorable geographical location to their own advantage by levying tolls on the goods passing through their territories, especially the silk bound for the Roman world [...] This policy of taxing the transit trade through Iran provoked deep resentment and a search for alternative trade routes."<sup>432</sup>*

Während die Hafenstädte im Bereich des Roten Meers, vor allem aber Alexandria, von dieser Blockade profitierten, wurden die syrischen Handelszentren mitsamt ihren großen Manufakturen durch die Unterbrechung des direkten Kontakts mit China schwer in Mitleidenschaft gezogen, wie eine chinesische Quelle zeigt:

*"Ihre Könige wollten immerzu Gesandtschaften nach China schicken, aber die An-hsi [Parther] wollten den Handel mit ihnen in chinesischer Seide fortsetzen und schnitten sie daher von der [direkten] Kommunikation ab."<sup>433</sup>*

Für das indische Reich der Kushanas bereitete die Gegnerschaft zu den Persern eine ganz besondere Herausforderung, da sie an sich ideal positioniert waren, um die zentralasiatische Handelsrouten – besonders die Seidenstraße – zu kontrollieren:

*"Hence, the Kushanas reacted to what, from their point of view, was Parthian obstructionism by attempting to find alternative routes that avoided traversing the Iranian plateau, such as those crossing the steppes north of the Caspian Sea. Far more important, however, was the sea route from the ports at the mouth of the Indus to Roman Egypt across the Arabian Sea, which came to be increasingly used during the Kushana period. This increase may have been partly due to the discovery by a Greek, Hippalus, of how to use the monsoon winds to make the direct crossing of the Arabian Sea and thereby avoid the time-consuming and dangerous voyage along the pirate-invested shores of the Makran coast*

---

<sup>432</sup> Hambly, Gavin: a. a. O., S. 186.

<sup>433</sup> Zitiert nach Chakraborti, Haripada: *Trade and Commerce of Ancient India (C. 2000 B.C. – C. 650 A.D.)*. Calcutta 1966, S. 17.

*and the Arabian peninsula, a discovery probably made during the second half of the first century A. D.*<sup>434</sup>

Dies führte zu einer starken Zunahme des Schiffsverkehrs zwischen Alexandria durch das Rote Meer über die Arabische See zur Indusmündung. Die beteiligten Schiffe, die Güter und das Kapital befanden sich aber nicht mehr in der Hand des Staates – sei es Königshof oder Tempel – wie zu Zeiten der Altorientalischen Reiche. Vielmehr treten nun Privatpersonen – Händler, Schiffseigner, Kapitalgeber – auf, die den Handel in eigener Regie, auf eigenen Gewinn und auf eigenes Risiko durchführen. Die Spannweite bei den Händlern reicht dabei vom reichen Großhändler, der gleichzeitig als Schiffseigner auftritt, bis zum Kleinhändler, der etwas Stauraum an Bord eines Schiffes mietet, um die in Kommission genommene Waren gewinnbringend zu verkaufen. Zahlreiche Quellen geben eindringlich Zeugnis davon, daß diese Reisen mit erheblichem Risiko verbunden waren: der (häufige) Totalverlust eines Schiffes resultierte oftmals im Verlust des Lebens, regelmäßig gerade für die kleineren Händler im Verlust ihres gesamten Kapitals. Die zu erzielenden märchenhaften Gewinne jedoch ließen auch ein solches Risiko als akzeptabel erscheinen.

Bei den Waren, die sich zwischen den Häfen des Mittelmeer, des Indischen Ozeans und der Südchinesischen See bewegten, handelte es sich fast ausschließlich um Luxusgüter vornehmlich für die herrschenden Eliten: Aus China kam über die Zwischenstation Indien oder Sri Lanka vor allem Seide, Jadeobjekte, Bronzespiegel und Lackwaren in das Römische Reich. Indien und Sri Lanka exportierten (Halb-) Edelsteine, Perlen, Edelhölzer und Elfenbein. Die Arabische Halbinsel spezialisierte sich auf Weihrauch und Myrrhe, die trotz ihres hohen Preises besonders für Tempelrituale, aber auch für private Feste<sup>435</sup>, reißenden Absatz fanden. Aus dem Römischen Reich kam Glaswaren, Keramiken, Wein, Purpur, Wollprodukte, vor allem aber Silber<sup>436</sup>, nach Indien und China. Insgesamt kann man dies als einen Handel von geringem Gewicht, aber enorm hohen Gewinnspannen charakterisieren.

Neu sind die in dieser Periode einsetzenden Versuche der großen Reiche, die Handelswege, zumindest aber geostrategisch wichtige Positionen zu besetzen oder zu kontrollieren. Wie ein roter Faden durchzieht beispielsweise die Machtkonkurrenz des Römischen Reichs mit dem Persischen Reich um die Kontrolle des Nahen Ostens und seiner Handelswege den hier zu untersuchenden Geschichtsabschnitt, ungeachtet der jeweiligen Organisationsform dieser beiden Reiche: Zuerst kämpft die römische Republik gegen das Partherreich, dann das Römische Reich gegen die Parther und später das Reich von

---

<sup>434</sup> Hambly, Gavin: "The Kushanas and Guptas in South Asia", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 191-202 (199).

<sup>435</sup> Plinius mokiert sich beispielsweise über die Mengen von Weihrauch, die im Auftrag von Kaiser Nero anlässlich der Beerdigung seiner zweiten Gemahlin Poppea verbrannt worden sind. Siehe Hourani, George F.: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Revised and Expanded by John Carswell. Princeton, New Jersey 1995, S. 28f.

<sup>436</sup> Auch dies wird von Plinius kritisch kommentiert, da der Abfluss der römischen Silbermünzen die Stabilität der Währung bedrohte.

Byzanz gegen die Sassaniden, bis die Ausbreitung des Islams die römisch-persischen Auseinandersetzungen ein für allemal beendet. Die Ausbreitung des Römischen Reichs in Richtung des Persischen Golfs und des Roten Meers ist dabei ein Paradebeispiel für Polanyis Diktum, daß die Flagge dem Handel folgt.<sup>437</sup> Dieser Ansicht ist auch Hourani:

*"All this valuable traffic down the Red Sea was of sufficient importance to make it an object of Roman imperial concern. The traders had to be protected from piracy on the sea and extortionate demands in the ports, while at the same time they might provide a reasonable revenue to the treasury."<sup>438</sup>*

Das Interesse Roms an diesen Handelswegen beginnt nach der Eingliederung des früheren ptolemäischen Ägyptens inklusive des Wirtschafts- und Handelszentrums Alexandria in das Römische Reich. Dies bringt das Rote Meer, aber auch den Persischen Golf, in die Reichweite römischer Waffen. Zunächst versucht das Römische Reich unter Augustus offenbar, die Anrainer des Roten Meers durch eine Zurschaustellung römischer Macht auf einen pro-römischen Kurs zu bewegen. Aufgrund mangelhafter Planung schlug die diesbezügliche Expedition von Aelius Gallus in den Jahren 25/24 vor Christus jedoch fehl. Textpassagen aus dem Periplus deuten an, daß ein solcher Versuch – inklusive der Okkupation von Arabia Eudaemon (Teile des heutigen Jemen) – spätestens unter Claudius (reg. 41-54 n. Chr.) wiederholt worden ist.<sup>439</sup> Unter Trajan (reg. 98-117 n. Chr.) wurde der Versuch unternommen, auch die Handelswege von der Levante über Palmyra zum Persischen Golf unter direkte Kontrolle zu bringen. Römische Legionen gelang es tatsächlich zunächst, Mesopotamien zu erobern und sogar im Jahre 116 n. Chr. die Kapitulation von Charax zu erzwingen. Entschlossene Gegenstöße der Parther, die über bedeutend kürzere Verbindungslinien zu ihren Nachschubbasen verfügten als die Römer, machten diese territorialen Gewinne jedoch schon bald wieder zunichte. Dennoch setzte sich dieses Ringen auch zwischen Byzanz, dem ebenfalls christlichen Reich von Aksum und den persischen Sassaniden bis in das 7. Jahrhundert fort.

Neben diesen militärischen Bemühungen, das römische Imperium, wenigstens aber die römische Einflußsphäre zu vergrößern, lassen sich auch einige wenige diplomatische Kontakte zwischen Rom und Ländern des Indischen Ozeans nachweisen. So hören wir bereits für das Jahr 20 v. Chr. von einer diplomatischen Mission eines Königs namens "Pandion" – dem König der Pandya-Dynastie von Madura in Südindien zu Kaiser Augustus, den sie in Athen traf.<sup>440</sup> Weitere Gesandtschaften aus Südindien sind in den Regierungszeiten der Kaiser Trajan, Antoninus Pius, Julian und Justinian belegt, für Sri Lanka eine Gesandtschaft zu Kaiser Claudius. Selbst nach China wurde unter der Herrschaft Marcus

---

<sup>437</sup> Zu Polanyis Thesen siehe Polanyi, Karl: *The Great Transformation. Politische und ökonomische Ursprünge von Gesellschaften und Wirtschaftssystemen*. Frankfurt am Main 1990 (2. Auflage).

<sup>438</sup> Hourani, George F.: a. a. O., S. 30.

<sup>439</sup> Hourani, der sich ebenfalls nicht festlegen will, hält eine solche Besetzung zumindest militärisch für möglich. Siehe Hourani, George F.: a. a. O., S. 31.

Aurelius' möglicherweise eine diplomatische Gesandtschaft geschickt, die sich über die Blockade der Landverbindung zwischen Rom und China durch die Parther beschwerten. Möglicherweise waren dies jedoch nur einige unternehmungslustige Kaufleute, die sich dadurch aufwerten wollten.<sup>441</sup> Zu der Kushana-Dynastie bestanden wegen des gemeinsamen Feindes in Gestalt des Perserreiches und der gemeinsamen Handelsinteressen regelmäßige freundschaftliche Beziehungen, die aber keinesfalls als 'Allianz' mißinterpretiert werden sollte: eine Abstimmung der Politik oder gar der Feldzüge gegenüber dem Perserreich fand nicht statt. Dies wäre auch aufgrund der langen Kommunikationswege eher impraktikabel gewesen.

Auch die Parther und Sassaniden bemühten sich, die Wirtschaftszentren unter ihre Kontrolle zu bringen. Vor allem die Errichtung einer Hegemonie am Persischen Golf und die Kontrolle der arabischen Südküste stand hierbei im Mittelpunkt der Außen- und Sicherheitspolitik. Der Sassanidenherrscher Khosrau Anushirwan beispielsweise entsandte eine persische Expeditionsarmee in den Jemen, um eine äthiopische Invasionsstreitmacht von dort wieder zu vertreiben. Von einer sassanidischen Flotte wissen wir aufgrund der schlechten Quellenlage so gut wie gar nichts, aber Hambly interpretiert die Ergebnisse der Ausgrabungen um den Hafen von Siraf wohl mit recht dahingehend, daß der maritime Handel für die Sassaniden ebenfalls von sehr großem Interesse gewesen sei. Er hält es gar für möglich, daß die Sassaniden zur See kaum weniger eine Großmacht darstellten als zu Land.<sup>442</sup>

Sozio-kulturelle Kontakte lassen sich in Ansätzen erkennen, aber ihre Reichweite sowohl in geographischer als auch in kultureller Hinsicht ist umstritten. So gehen beispielsweise Historiker mit einer Vorliebe für die Klassik gerne davon aus, daß griechisch-hellenistische Reiche nach Alexander des Großen prägend auf die indischen Kulturen eingewirkt haben. Indische Historiker bestreiten dies jedoch vehement. Andererseits behaupten wiederum einige indische Historiker mit einer gehörigen Prise von Nationalstolz, daß die wichtigsten südostasiatischen Reiche durch indische Prinzen in Begleitung von Brahmanen gegründet worden sind. Die Rolle indischer Prinzen als Kulturstifter wird jedoch von südostasiatischen (und westlichen) Historikern in das Reich nationalchauvinistischer Mythen verwiesen. Selbst die Vietnamesen, die eigentlich – in chinesischer Lesart – eine abtrünnige südliche Provinz des chinesischen Reichs darstellt, wollen von ihrer chinesischen Abkunft nichts hören. Hier wird nun argumentiert, daß in allen diesen unter kulturellen Einfluß stehenden Gebieten eigene autochthone Traditionen bereits vorhanden waren und beibehalten wurden. Die neuen kulturellen Elemente wurden zum Teil übernommen – beispielweise in Südostasien hinduistische Krönungsrituale und Herrschertitel zwecks Legitimation der Dynastie – zum Teil aber verworfen, immer aber adaptiert an die lokalen

---

<sup>440</sup> Basham, A. L.: *The Wonder That Was India. A survey of the history and culture of the Indian sub-continent before the coming of the Muslims*. New Delhi 1999 (3. überarbeitete Auflage), S. 228.

<sup>441</sup> Wiesehöfer, Josef: "Mare Erythraeum, Sinus Persiscus und Fines Indiae", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 9-36 (32).

<sup>442</sup> Hambly, Gavin: "Parthians and Sasanids in West Asia", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 180-191 (186).

Umstände. Einen spezifischeren Kulturkontakt läßt sich durch den Einfluß von Religionen nachweisen. Hier ist insbesondere der Buddhismus zu nennen, der sich von seiner indischen Heimat über Südostasien nach Ostasien ausbreitete und für zahlreiche Pilgerreisen sorgte, wie der des Mönchs Fahsien. Auch das Christentum als Offenbarungsreligion bemüht sich um Ausdehnung durch Missionstätigkeiten. Das äthiopische Aksum ist jedoch der letzte Vorposten des Christentums als Staatsreligion, ansonsten hat es nur einzelne Gemeinden in Südasien und Ostasien aufzuweisen, hauptsächlich Nestorianer. Insgesamt wird der Raum Indischer Ozean als solcher aber nicht von irgendeiner Kultur oder irgendeiner Religion dominiert.

## **V.2 Der Indische Ozean als Teil des Bilad al Islam**

Der Zeitabschnitt von der zweiten Hälfte des 7. Jahrhunderts bis zum Ende des 15. Jahrhunderts zeigt den Indischen Ozean der vorkolonialen Zeit in seiner höchsten Blüte, so daß wir hier für eine etwas detailliertere Querschnittsstudie innehalten werden.

### V.2.1 Die Quellen

Zahlreiche Quellen berichten aus dieser Zeit über Handelsrouten und Handelsorte, über Seefahrten und einzelne berühmte Seefahrer, über eine Unzahl wirtschaftlicher, politischer und sozio-kultureller Kontakte. Aus westlicher Sicht ist da zunächst der Reisebericht von Marco Polo zu nennen, der im 13. Jahrhundert mit seinen Brüdern das chinesische Reich Kublai Khans bereiste und als Gesandter des Khans sowie auf seinem Rückweg nach Venedig auch den Indischen Ozean an Bord chinesischer Dschunken befuhr. Die Authentizität vieler seiner Reisen ist mittlerweile jedoch umstritten, denn offenbar hat er seine Darstellungen mit Hilfe chinesischer und persischer Quellen 'ergänzt'.<sup>443</sup> Aus arabischer Sicht ist uns der Reisebericht des aus Tanger stammenden Rechtsgelehrten Ibn Battuta überliefert, der im 14. Jahrhundert zunächst vom Roten Meer aus die afrikanische Küste bis Kilwa reiste, um dann die Arabische See in Richtung Indien zu überqueren, wo er in Delhi in die Dienste des Sultans Muhammad ibn Tughluq trat. In dessen Auftrag besuchte er China, dessen Boden er in der Hafenstadt Zaitun (Quanzhou) zum ersten Mal betrat. Insgesamt legte er bei seinen Reisen ungefähr 75.000 Meilen beziehungsweise 120.000 Kilometer zurück, also wesentlich mehr als Marco Polo. Zudem weilte er auch in Afrika, das Marco Polo nur vom Hörensagen kannte. Es ist wohl der kulturellen Dominanz

---

<sup>443</sup> So jedenfalls lautete die Meinung der befragten Experten in der Fernsehdokumentation des Teams 'Along Mekong': "Die phantastischen Reisen des Marco Polo" in der Reihe *Sphinx – Geheimnisse der Geschichte*. Sendetermin: 26.09.2002, Discovery Channel.

Europas anzurechnen, daß Ibn Battuta heute im Gegensatz zu Marco Polo nur wenigen Europäern ein Begriff ist.<sup>444</sup>

Neben diesen jedenfalls in der Fachwelt recht bekannten Reiseberichten gibt es noch eine Reihe von anderen Quellen, die den Indischen Ozean und die Aktivitäten der Menschen in ihm aus eigener Erfahrung beschreiben. In diesen Berichten werden jedoch erlebte Ereignisse und eigene Erfahrungen bunt mit spekulativen oder phantastischen Anekdoten gemischt. Ein gutes Beispiel für diese Kategorie ist das Buch *Die Wunder Indiens* des persischen Kapitäns Buzurg Ibn Shariyar aus dem Jahr 950. In weiten Zügen ist Buzurgs Buch mit den Reisen Sindbads aus den *Märchen von tausendundeiner Nacht* vergleichbar – nicht von ungefähr bekam der Kapitän wohl seinen nicht ganz ehrenvollen Spitznamen "Buzurg", was "groß (-mäulig)" bedeutet. Dennoch bleibt vieles von dem, was er berichtet, für uns sehr wertvoll, zumal von seinen Schilderungen das, was sich durch andere Quellen überprüfen läßt, durchaus standhält.<sup>445</sup>

## V.2.2 Politische Konstellation

Der Aufstieg des Islams und die Errichtung des Kalifats bringen nicht nur im Bereich des Indischen Ozeans gravierende Änderungen in der geopolitischen Konstellation der Mächte mit sich. Wir wollen uns hier auf die wichtigsten beschränken:

- Das Mittelmeer ist nun eine Barriere, die den islamischen Osten vom christlichen Westen trennt – wenn auch nicht hermetisch, wie wir gleich sehen werden.
- Der Persische Golf und das Rote Meer bilden nun keine zwei miteinander konkurrierende Handelswege mehr wie zur Zeit des Konflikts zwischen dem Römischen Imperium und dem Perserreich – beide Handelsrouten sind zunächst unter der Kontrolle des Kalifenreichs, das unter den ersten Abbasiden seine größte Ausdehnung, seine höchste Macht und eindrucksvollsten Glanz erhielt. Nach dessen machtpolitischen Zersplitterung bleiben sie zumindest noch Teil der islamischen Welt.
- Diese islamische Welt dehnt sich entlang der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans aus bis nach Sofala als afrikanischen Terminus. Nach Südasien dehnt sich der Islam vor allem über Afghanistan aus, flankierend dazu entlang der Makran-Küste. Im zu untersuchenden Zeitraum schafft es der Islam jedoch nicht, sich über den ganzen Subkontinent auszudehnen. Dafür aber durchdringt der Islam den Malaiischen Archipel von Sumatra und der malaiischen Halbinsel bis nach Mindanao und Sulu im Bereich der heutigen Philippinen, wo er auf den alten Feind – das von Mexiko vordringende Christentum und die Spanier – trifft. Das südostasiatische Festland und Bali bleiben jedoch weitgehend unberührt von der Ausbreitung des Islams.

---

<sup>444</sup> So Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB-Ausgabe), S. 56.

Im Zeitabschnitt zwischen der zweiten Hälfte des 7. Jahrhunderts (Beginn der Islamisierung) und der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts (kurz vor dem Eindringen der Portugiesen) läßt sich folgende Mächtekonstellation feststellen:

### V.2.2.1 Mittelmeerraum: Byzanz und die Republik von San Marco

Nach wie vor wird das östliche Mittelmeer zu Beginn des Zeitabschnitts von Byzanz dominiert. Im Verlauf der Jahrhunderte gerät das Reich jedoch mehr und mehr unter Druck: Während es gegen das Kalifat noch weitgehend erfolgreiche Abwehrkämpfe führen und sich teilweise wieder ausdehnen kann, erscheint mit den Osmanen ein übermächtiger Gegner. Die vernichtende Niederlage byzantinischer Streitkräfte in der Schlacht von Manzikert im Jahre 1071 ist nur ein Vorgeschmack für das, was noch kommen würde: die Eroberung von Byzanz am Osterdienstag des Jahres 1453 durch die Truppen des türkischen Sultans Mehmet II und die völlige Auslöschung des Reiches. Was für die Christenheit damals eine Katastrophe bedeutete, ist für uns irrelevant, denn der Handel und die Kontakte mit dem Indischen Ozean lag zu diesem Zeitpunkt bereits in den Händen einiger italienischer Thalassokratien, allen voran Venedig, die Republik von San Marco. Die "Kaufleute von Venedig" verstanden es gut, religiöse Unterschiede, die für Kaiser, Päpste und Kalifen unüberwindbar schienen und schon bald zu Kreuzzügen und Dschihads führten, zugunsten reibungsloser Geschäfte in den Hintergrund zu verbannen. Dabei traten die Venezianer zunächst noch als byzantinische Bürger auf. Erst im Jahr 742 wurden sie de facto<sup>446</sup> von Byzanz unabhängig, und im Zuge des durch das Interesse der Kaufleute nach Byzanz umgelenkten verheerenden vierten Kreuzzugs von 1203/1204 und der Etablierung eines lateinischen Königshauses in Byzanz konnte Venedig die Machtverhältnisse sogar umkehren.<sup>447</sup> Machtpolitisch zementierte die Republik als Seemacht par excellence ihre Vormachtsstellung im Handel mit der islamischen Welt durch ein Netz von Stützpunkten, Festungen und Hafenstädten in der Adria und im angrenzenden Mittelmeerraum, wo Kreta ihre größte Besitzung war. Fast könnte man ein venezianisches Handelsmonopol mit den islamischen Ländern konstatieren, zu dessen Schutz die venezianische Galeerenflotte die maritime Hegemonie der Republik im östlichen Mittelmeer gesichert hatte. Dies brachte sie notgedrungen in Machtkonkurrenz nicht nur mit den anderen italienischen Handelsstädten wie Florenz, Genua und Pisa, sondern vor allem auch ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts mit dem Osmanischen Reich. Trotz unvermeidlicher Niederlagen gegen diesen übermächtigen Gegner konnte Venedig seine dominierende Stellung im Handel, vor allem mit Gewürzen, im zu untersuchenden Zeitraum halten:

---

<sup>445</sup> Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB-Ausgabe), S. 3.

<sup>446</sup> Norwich, John Julius: *A History of Venice*. London 1983, S. 16.

<sup>447</sup> Siehe dazu Runciman, Steven: *Geschichte der Kreuzzüge*. München 1983 (Sonderausgabe), S. 883-908.

*"Wenn Genua und Pisa zunächst auch noch gefährliche Konkurrenten für Venedig blieben, so durften die venezianischen Kaufleute doch damit rechnen, bis tief in den Mittleren Osten hinein allenthalben Landsleute und oft genug auch staatliche Vertreter ihrer Republik zu finden."<sup>448</sup>*

Während also früher Rom und später Konstantinopel beziehungsweise Byzanz die mittelmeeerischen Zentren der Macht – und die Termini des Handelsnetzes – bildeten, war es jetzt in erster Linie Venedig.

### **V.2.2.2 Das Haus des Islam: Kalifen und Sultane**

Über die Gründe für die rasche Ausbreitung des Islams ist schon viel geschrieben worden. Auf eine Wiederholung kann hier also getrost verzichtet werden. Wesentlich ist für uns, daß mit dem Kalifat der Nahe und der Mittlere Osten wieder vereint wurde – und zwar nicht nur auf einer eher oberflächlichen Ebene wie zur Zeit des Reichs der Achämeniden. Neben einer politischen und wirtschaftlichen Einheit wurde nämlich durch die Islamisierung im Verbund mit einer Arabisierung in Sprache, Schrift und Literatur auch eine sozio-kulturelle Einheit geschaffen, die eine Klammer für das immer größer werdende *Dar ul-Islam*, das Haus des Islams, bereitstellte. Die schon frühzeitig einsetzende persische kulturelle Abspaltung in Form eines Schismas<sup>449</sup> und der Rückbesinnung auf (islamisierte) persische Traditionen und die persische Sprache, blieb im wesentlichen auf Persien beschränkt.

Grundsätzlich haben wir es hier von der Mitte des 7. Jahrhunderts bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts mit zwei Kalifaten zu tun: dem der Umayyaden in den Jahren von 661 bis 750 und dem der Abbasiden von 750 bis zur Verwüstung Bagdads durch die Mongolen im Jahre 1258. Zu dieser Zeit führten die Kalifen bereits nur noch ein Schattendasein als Marionetten ihrer militärischen Führer – ein Schicksal, das den späten römischen Imperatoren, aber auch den singhalesischen Herrschern der ersten Anurādhapura-Periode bekannt vorgekommen wäre. Damit ist die Periode des islamischen Universalreichs beendet – eine Periode, die ohnehin eher idealtypisch denn in der Realität existierte, wenn man beispielsweise die Existenz des umayyadischen Kalifats von Cordoba, des schiitischen Fatimiden-Kalifats in Ägypten ab dem 10. Jahrhundert oder eben der türkischen Hegemonie während des Niedergangs des Abbasiden-Kalifats im 10. bis 13. Jahrhundert bedenkt – letztere erst unter der Būyiden-Dynastie ab 945, ab 1055 dann unter der Seldschuken-Dynastie. Über die Stellung des Kalifen, de jure Amīr al-Umarā ("Herr aller Herren"), schreibt Claude Cahen daher zu Recht:

---

<sup>448</sup> Knust, Theodor A.: "Einführung", in: Polo, Marco: *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts*. Neu herausgegeben und kommentiert von Theodor A. Knust. München 2001, S. 7-19 (10).

<sup>449</sup> Zwischen der Mehrheit der Sunniten (Sunna = Überlieferung) und den Schiiten (Schia ist eine Kurzform für Schia't Ali = Partei Alis). Bei diesem Schisma ging es zunächst um die Frage der Nachfolge im Kalifenamt, zu dem sich Ali als Neffe Mohammeds berufen fühlte.

*"Die politische Funktion des Kalifen besteht also darin, daß er dem būyidischen Fürsten den Mantel der Legitimität verleiht und ihm die tatsächliche Macht überträgt."<sup>450</sup>*

Die Seldschuken beherrschten ab dem 11. Jahrhundert auch den Iran – und zwar im Gegensatz zu dem restlichen Reich direkt und ohne Rückgriff auf die Legitimation durch den Kalifen. Dadurch verstärken sie die aufgrund des Schiismus ohnehin schon vorhandenen Tendenzen zu einem iranischen 'Sonderweg', so daß der Iran faktisch dauerhaft aus dem Reichsverband ausscherte und sich schließlich unter den persischen Safaviden zur zweiten islamischen Großmacht neben dem Osmanischen Reich entwickelte.

In Kleinasien hatte sich in der Zwischenzeit eine turkmenische Gruppe niedergelassen, die im 14. Jahrhundert bereits die bisher byzantinischen Städte Nizäa und Bursa beherrschten: die Osmanen. Diese entwickelten sich in der Folge zur bedeutendsten Militärmacht des Nahen Ostens, und obwohl ihr Heer 1402 von den mongolischen Reitern Timur Lenks vernichtend geschlagen wurde, gelang es ihnen, sich davon wieder zu erholen: Bereits rund fünfzig Jahre später, im Jahre 1453, zerschlug das Osmanische Reich mit der Eroberung von Konstantinopel die letzten Reste des einstmals mächtigen Riesenreichs von Byzanz. Damit war nicht nur der Weg nach Europa frei, sondern auch die Wege zum Nil, dem Roten Meer und dem Persischen Golf. Die beginnende Wiedervereinigung weiter Teile des Nahen und Mittleren Ostens unter dem Osmanischen Reich fällt in die letzten Jahre des gewählten Zeitraums, den Höhepunkt erreichen die Osmanen jedoch erst im 16. Jahrhundert unter den Sultanen Selim (1512-1520) und Suleiman (1520-1566)<sup>451</sup>.

### V.2.2.3 Arabische See

An der südasiatischen Küste der Arabischen See finden wir im zu untersuchenden Zeitraum eine fragmentierte politische Landschaft, die durch die entstehenden religiös-politischen Konflikte zwischen dem bis zum 15. Jahrhundert weitgehend islamisierten Norden und dem noch hinduistischen Süden zusätzlich pointiert wird.

Zu Beginn des Zeitabschnitts gerät das nördliche Südasiens mehr und mehr unter den Einfluß türkischer Eindringlinge aus Zentralasien. Den Anfang machte dabei der afghanische Emir von Ghazni, Sabuktigīn, der im Jahre 986/987 zum ersten Mal in den nördlichen Teil Südasiens einfiel und um 991 eine gegen ihn gerichtete Allianz hinduistischer Könige im Punjab besiegte. Sein Nachfolger, Sultan Mahmud von Ghazni, annektierte im Jahre 1020 schließlich den Punjab und verleibte ihn seinem Reich ein. Zudem führte er bis zum Jahr 1027 jährliche Raubzüge, in der Regel in den Monaten Okto-

---

<sup>450</sup> Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung zu den Anfängen des Osmanenreiches* (Fischer Weltgeschichte Band 14). Frankfurt am Main 1968, S. 248.

ber bis Dezember, in die reiche Gangesebene.<sup>452</sup> Es blieb jedoch Muhammad Ghūrī beziehungsweise seinem Feldherrn und späteren Nachfolger, Qutb-ud-Dīn Aibak, vorbehalten, eine dauerhafte Präsenz in der Gangesebene in Form des Sultanats von Delhi herzustellen. Das Sultanat von Delhi, das sich auf dem Höhepunkt seiner Macht bis nach Bengalen ausdehnte, bestand in der Periode zwischen 1206 (Krönung Qutb-ud-Dīns zum Sultan) und 1526 und deckt somit die zweite Hälfte unseres Untersuchungszeitraums vollständig ab. In Indiens Mitte, im Osten und Westen entstehen im Untersuchungszeitraum ebenfalls islamische Reiche und Sultanate, von denen Malwa, das westindische Gujarat und das Dekkan-Reich der Bahmaniden die wichtigsten darstellen.<sup>453</sup> In Indiens Osten, dem heutigen Bengalen, etablierte sich im Jahre 1338 nach einer erfolgreichen Revolte eine eigene Afghanen-Dynastie, die erst 1576 dem Reich der Moguln zum Opfer fallen würde. Im südlichen Indien fällt die erste Hälfte der zu untersuchende Epoche zusammen mit dem Aufstieg und Fall der hinduistischen Chola-Dynastie (ca. 900 – 1200). Das Reich der Chola stellte die wichtigste und stärkste Seemacht im Golf von Bengalen dar, die im Jahre 1025 sogar eine Flotte in die Straße von Malakka entsandte, die dort neben anderen Küstenstädten auch Palembang, die Hauptstadt des Reichs von Srivijaya, plünderte und somit mit verantwortlich war für den allmählichen Verfall dieser südostasiatischen Thalassokratie.<sup>454</sup> In der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraums finden wir im südlichen Teil des indischen Subkontinents das Reich von Vijayanagara, das seine Blüte zwischen den Jahren 1336 und 1565 erlebt, während es praktisch unablässig gegen die vordringenden islamischen Reiche aus dem indischen Norden kämpfte.

Entlang der afrikanischen Küste der Arabischen See, noch am Ufer des Roten Meeres, treffen wir auf das bereits bekannte Äthiopien, das als christliches Reich den ersten Ansturm des Islams überstanden hatte – allerdings nicht ohne Schaden zu nehmen: neben Territorien im Norden und Westen des Reiches waren auch weite Teile des ehemals äthiopischen Küstengebiets am Roten Meer wie Zeila im Golf von Aden und die Dahlak-Inseln verloren gegangen und die politischen Institutionen insgesamt geschwächt.<sup>455</sup> Ein Rückzug aus der subregionalen Machtpolitik war daher unvermeidlich geworden. Auch vom maritimen Handel wurde Äthiopien praktisch ausgeschlossen, denn der lag nun – zumindest im Roten Meer – praktisch ausschließlich in der Hand der Muslime. Und auch hier wirkte die Teilnahme am Handel als Anreiz für eine schleichende Islamisierung der bislang christlichen Küstenregionen:

---

<sup>451</sup> Letzterer wird im Westen häufig "Suleiman der Prächtige" genannt, in der Türkei hingegen wegen der in seiner Herrschaft stattfindenden Kodifizierung des Rechts "Suleiman der Gesetzgeber".

<sup>452</sup> Siehe dazu Smith, Vincent A./Spear, Percival: *The Oxford History of India*. New York et al. 1985 (4. Auflage), S. 205-207.

<sup>453</sup> Siehe dazu zum Beispiel Keay, John: *India. A History*. London 2000, S. 279-288.

<sup>454</sup> Zur Chola-Dynastie und dem Feldzug gegen Srivijaya siehe Spencer, George W.: *The Politics of Expansion: The Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya*. Madras 1983.

<sup>455</sup> Tamrat, Tadesse: "Ethiopia, the Red Sea and the Horn", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 98-182 (98, 103, 106).

*"Trade and trade routes seem to have been the most important channels for the penetration of Islam into the Ethiopian region. After the Muslim victories over Persia and Byzantium, Muslim merchants controlled the eastern trade both along the land routes and the Red Sea. And wherever these merchants operated in the Ethiopian region, Islam was gradually introduced. The Arab merchants who, according to al-Ya'qūbi, came to Habasha for trade paved the way for Islam, which they must have propagated in the market villages and particularly among their local servants and partners. Most probably, this was the origin of the early Muslim communities of which some traces have been found even in the Christian province of Tigre."<sup>456</sup>*

Diese Islamisierung ist hier insofern von Interesse, als sie politisch und wirtschaftlich letztlich die weitgehende Abwendung des äthiopischen Reichs von der nunmehr vorwiegend muslimischen Außenwelt im Roten Meer bewirkt, die in den folgenden Jahrhunderten fortgesetzt starken Druck auf diese letzte christliche Bastion ausübt. Erst im 13. Jahrhundert wird die neue äthiopische Salomonen-Dynastie wieder aktiv und stellt über Dahlak Kontakte zu der Rasuliden-Dynastie (1228-1454) des Jemens her, die genau wie Äthiopien gespannte Beziehungen zu Ägypten sowohl unter den Fatimiden als auch unter den Mameluken hatten.

Am Horn von Afrika selbst finden wir somalische Siedlungen wie das bereits erwähnte Zeila und Berbera am Golf von Aden sowie Mogadischu, Merca und Brava an der Benadir-Küste. Diese Siedlungen erleben spätestens ab dem 10. Jahrhundert durch die Niederlassung zahlreicher arabischer und persischer muslimischer Händler einen allmählichen Aufschwung, bis dann in den sechziger Jahren des 13. Jahrhunderts von Abū Bakr bin Fakhr al-Dīn das erste Sultanat von Mogadischu gegründet wird.<sup>457</sup> Südlich von Brava als letzter somalischer Siedlung schließt sich eine Swahili sprechende Bevölkerung an, die im Zuge der Islamisierung ab der zweiten Hälfte des 8. Jahrhunderts die historische Bühne betritt. Die wichtigsten politischen und wirtschaftlichen Zentren bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts sind Malindi, Mombasa, Pemba, Sansibar und Kilwa, die wie das somalische Mogadischu um 1200 alle von einer arabisch-afrikanischen Elite regiert werden, die sich selbst als *Shirazi* bezeichnet, also auf eine persische Herkunft verweist. Diese Stadtstaaten werden in der Regel von einem Sultan regiert, dem ein Stab von Beratern wie zum Beispiel der qādī (Richter) und der Wesir zur Seite steht.<sup>458</sup> Die Schätzungen der Größe fällt in den diesbezüglichen Quellen höchst unterschiedlich aus: im Falle Kilwas reichen sie von einer Einwohnerschaft von rund 4000 bis zu 20000.<sup>459</sup>

---

<sup>456</sup> Tamrat, Tadesse: a. a. O., S. 104.

<sup>457</sup> Siehe dazu Tamrat, Tadesse: a. a. O., S. 136ff.

<sup>458</sup> Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (210).

<sup>459</sup> Chittick, H. Neville: a. a. O., S. 209f.

#### V.2.2.4 Südostasien

Die östliche Grenze des Dar ul-Islam verläuft in der Mitte des 15. Jahrhunderts mitten durch Südostasien. Sie unterstreicht die Trennung Südasiens in eine Festlands- und eine Inselwelt, da nur das malaiische Archipel – mit der Ausnahme Balis und der nördlichen Philippinen – islamisiert wird. Das Festland bleibt kulturell unter buddhistischem, rituell-politisch unter hinduistischem Einfluß. Im Zeitraum zwischen der Mitte des 7. Jahrhunderts und der Mitte des 15. Jahrhunderts finden wir auf dem südostasiatischen Festland mehrere südostasiatische Reiche: das vietnamesische Dai Viet, Champa im Bereich des Mekong-Deltas, das Khmer-Reich<sup>460</sup>, einige T'ai-Reiche<sup>461</sup>, insbesondere Ayutthaya, mit dem wir uns im ökonomischen Teil gleich noch beschäftigen werden, und das birmanische Reich von Pagan.

Auf dem Malaiischen Archipel beherrscht bis in das 12. Jahrhundert ein weiterer Handelsstaat die Szene: Srivijaya mit der Hauptstadt Palembang auf Sumatra – so zumindest die übliche moderne Rekonstruktion der im Malaiischen Archipel weitgehend vergessenen Geschichte dieses Reichs<sup>462</sup>:

*"The history we are talking about is a modern reconstruction based mainly upon Chinese and Arabo-Persian texts, a few inscriptions, and, increasingly and most promisingly, archaeological evidence. The Malays themselves have preserved virtually no memory of what we now call Śrīvijaya, a generic term for the succession of thalassocracies centred in southeastern Sumatra from the seventh to the fourteenth centuries."*<sup>463</sup>

Tatsächlich ist Srivijaya weniger ein Reich im Sinne eines Flächenstaats als vielmehr eine Föderation von Handelsstädten nicht unähnlich der deutschen Hanse.<sup>464</sup> Diese Handelsstädte befinden sich in Sumatra in der Regel an oder nahe der Mündung eines Flußlaufs und kontrollieren somit den Zugang der Händler in das Landesinnere beziehungsweise die Lieferung der von den Händlern gewünschten Gütern, beispielsweise Gewürzen. Die Vormachtstellung der Hauptstadt und ihrer Herrscherdynastie beruht dabei einerseits auf der Kontrolle des Seehandels durch die Kriegsschiffe der in ihrem Dienst stehenden Söldnern/Piraten der *Orang Laut*<sup>465</sup>, andererseits auf der Verteilung von sogenannten Pres-

---

<sup>460</sup> Zum Khmer-Reich siehe vor allem Briggs, Lawrence Palmer.: *The Ancient Khmer Empire*. Philadelphia 1951 (Reprint 1974).

<sup>461</sup> "T'ai" beziehungsweise "Tai" bezieht sich auf die Volksgruppe, zu der auch Laoten, Shan (im Grenzgebiet des heutigen Birma) und Assamesen (indische Nordostprovinzen) gehören; "Thai" bezieht sich auf die Ethnien, aus deren Reich das heutige moderne Thailand zurückgeht.

<sup>462</sup> Zur Geschichte von Srivijaya und den Problemen der Rekonstruktion siehe vor allem das nach wie vor eindrucksvolle Werk von Wolters, O. W.: *Early Indonesian Commerce. A study of the origins of Śrīvijaya*. Ithaca, New York 1967.

<sup>463</sup> Taylor, Keith W.: a. a. O., S. 173.

<sup>464</sup> Siehe dazu Kulke, Hermann: "Srivijaya – Ein Großreich oder die Hanse des Ostens?", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 56-88.

<sup>465</sup> Wörtlich: Mensch der See; Seevolk.

tigegütern wie chinesisches Porzellan und chinesische Seide sowie javanische Bronzewaren<sup>466</sup> an die nachgeordneten Fürsten. Wirtschaftlicher Mißerfolg führt daher zwangsläufig auch zum Verlust von Macht und Ansehen und damit der Hauptstadtwürde. Historiker gehen daher davon aus, daß Palembang nicht immer das wichtigste Handelszentrum Srivijayas gewesen ist.

Srivijaya dominiert die politische und wirtschaftliche Szene im Malaiischen Archipel bis in das frühe 11. Jahrhundert. So gelingt es Srivijaya noch im Jahre 1016, einen Konkurrenten aus Java zu schlagen und dessen Hauptstadt zu erobern. Bereits neun Jahre später, 1025, wird die Hauptstadt Palembang jedoch selbst Opfer eines maritimen Angriffs durch eine Flotte der südindischen Cholas. Danach verfällt die Vormachtstellung Srivijayas zunehmend – das Reich gerät unter den Einfluß des javanischen Reichs Majapahit, in der Straße von Malakka macht sich Piraterie breit, und erst zu Beginn des 15. Jahrhunderts kann sich dort in Form des islamischen Sultanats von Malakka ein neues Machtzentrum etablieren.

Die Hafenstadt Malakka verdankt ihren Aufstieg sicherlich der umtriebigen Natur ihres ersten Herrschers, eines aus Palembang geflohenen Adligen, von dem nur noch sein Titel *Parameswara* bekannt ist.<sup>467</sup> Dieser ließ sich um das Jahr 1400/1401 mit einem Gefolge von ungefähr eintausend Personen<sup>468</sup> in diesem "obskuren Fischerdorf und Piratennest"<sup>469</sup> nieder, um es dann durch eine geschickte Politik und mit etwas Glück zu einem der bedeutendsten Handelszentren des Indischen Ozeans im 15. Jahrhundert auszubauen. Politisches Geschick bewies er dadurch, daß er ein Bündnis mit der nordsumatranischen Handelsstadt Pasai einging, die bereits islamisiert worden war:

*"Das Bündnis mit Pasai garantierte Malakka das Wohlwollen der muslimischen Staatenwelt, die ein starkes Gegengewicht zur buddhistischen Großmacht Siam im Norden Malayas bildeten. Von gleicher Bedeutung war auch [...] der ökonomische Gewinn des Bündnisses mit Pasai, das ausgedehnte Handelsbeziehungen mit Indien und Java unterhielt."*<sup>470</sup>

Um das Bündnis zu festigen, konvertierte der Parameswara im Jahre 1414 zum Islam und nahm den Namen Iskandar Shah an, "König Alexander" also.<sup>471</sup> Der angesprochene glückliche Umstand kann in den zeitgleich stattfindenden maritimen Expeditionen der chinesischen Flotte unter dem Yong-Le Kaiser der Ming-Dynastie gesehen werden. Diese Flotte wurde von einem muslimischen Admiral namens

---

<sup>466</sup> Kulke, Hermann: a. a. O., S. 62.

<sup>467</sup> Zu den Gründen der Flucht Parameswaras siehe Kennedy, Joseph: *A History of Malaya*. London und New York 1962, S. 1ff.

<sup>468</sup> Kennedy, John: a. a. O., S. 2.

<sup>469</sup> Nach Cady, John: *Southeast Asia. Its Historical Development*. New York 1964, S. 154.

<sup>470</sup> Dunn, Malcolm: *Kampf um Malakka. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie über den portugiesischen und niederländischen Kolonialismus in Südostasien* (Beiträge zur Südasiens-Forschung 91). Wiesbaden 1984, S. 32.

<sup>471</sup> Zur süd- und südostasiatischen Rezeption der berühmten "Alexander-Legende" siehe Kulke, Hermann: "Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 1-8 (7).

Zheng He kommandiert, der Iskandar Shah bei seinem ersten Besuch im Jahre 1405 ein Bündnis anbot unter der Bedingung, daß Malakka die Souveränität Chinas anerkennen würde. Für Iskandar Shah war dies ein durchaus verlockendes Angebot, wie Dunn mit Recht herausstellt:

*"Dieses Bündnis mit der alles überragenden Weltmacht des ostasiatischen Raums war in doppelter Hinsicht bedeutend für die weitere Entwicklung des Königreichs von Malakka. Zum einen sicherte die Anerkennung der chinesischen Oberhoheit durch Parameswara dem jungen Staatswesen Schutz vor äußeren Feinden, zum anderen führten die Verbindungen zu China zu einem regelmäßigen Warenaustausch mit chinesischen Kaufleuten, die jedes Jahr mit dem Nordost-Monsun Malakka aufsuchten, um ihre Waren zu verkaufen."<sup>472</sup>*

Als die Ming-Dynastie bald nach dem Tod des Yong-Le Kaisers in der Mitte des 15. Jahrhunderts ihre maritimen Expeditionen genauso plötzlich wieder einstellten, wie sie begonnen hatten, hatte Malakka bereits genug Macht akkumuliert, um diese "äußeren Feinde", vor allem das siamesische Reich von Sukhothai, auf Distanz zu halten.

#### V.2.2.5 China und die Südchinesische See

Auch in China finden wir zu Beginn des Untersuchungszeitraums eine fragmentierte politische Landschaft: Um 750 verliert die T'ang-Dynastie die Kontrolle erst über ihre Grenzregionen und dann über weite Teile ihres bisherigen Territoriums. In der Folge des Untergangs der T'ang gerät der Norden Chinas unter den Einfluß zentralasiatischer Machthaber, die zum Beispiel die Liao-Dynastie (947-1125) oder die Chin-Dynastie (1115-1234) gründen, damit aber auch durch die Öffnung der Grenzen für eine Sinisierung der zentralasiatischen Völker sorgen.<sup>473</sup> Der größte Teil Chinas kann jedoch bis 960 unter der Sung-Dynastie wieder vereint werden, die sich mehr als die bisherigen Dynastien auch um die Küstenprovinzen im Süden und den maritimen Handel kümmert. Als sie um 1127 den größten Teil des Nordens ihres Reiches an Invasoren verliert, verlegt die bedrängte Sung-Dynastie ihren Schwerpunkt an die Küste, neue Hauptstadt wird die Hafenstadt Hangchou südlich des Yangtze. Da sie von ihren Handelsverbindungen entlang der kontinentalen Seidenstraße abgeschnitten ist und zudem sehr viel fruchtbares Ackerland verloren hat, gilt ihr Interesse nunmehr vorrangig dem Handel mit den "Barbarendvölkern jenseits der See", der wirtschaftlichen Aufschwung und Wohlstand mit sich bringt. Ohnehin wurde der Seehandel von der Küstenbevölkerung trotz früherer Verbote während vorausgegangener introspektiver Phasen schon lange betrieben, ganz nach dem Motto "die Berge sind hoch, der Kaiser ist weit". Die maritimen Aktivitäten sind dabei nach wie vor auf wenige Zentren kon-

---

<sup>472</sup> Dunn, Malcolm: a. a. O., S. 31.

<sup>473</sup> Farmer, Edward L. et al.: "The Regional Fragmentation of Civilizations, 750 to 1500 A.D.: Processes", in: Farmer, Edward L. et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia. Volume I: 10,000 B.C. to 1850*. Boulder und London 1986, S. 282-290 (288).

zentriert, da die meisten chinesischen Hafenstädte nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen, um einen über den reinen Küstenhandel hinausgehenden internationalen Handel aufrechtzuerhalten.<sup>474</sup>

Diesmal wird die 'maritime Phase' Chinas bis ca. 1435 (Ende der letzten Reise Cheng Hos) andauern und in der frühen Phase der der Sung-Dynastie nachfolgenden Ming-Dynastie (1368-1644) unter den Kaisern Yongle (1402-1424) und Xuande (1425-1435) noch wesentlich ausgeweitet werden. Vor allem der Zeitraum zwischen 1400 und 1430 zeigt China als dominanten wirtschaftlichen und politischen Mitspieler längs der bekannten Handelsrouten des 'Handelssystems' im Indischen Ozean, denn in diesem Zeitraum fanden die maritimen Expeditionen der Ming-Dynastie unter dem Admiral Cheng Ho (Zheng He) statt, die alles bisherige in den Schatten stellten, wie gleich noch dargelegt werden wird.

### V.2.3 Politische Kontakte

Die nachweisbaren politischen Kontakte zwischen einigen politischen Entitäten im Indischen Ozean dienten auch in dieser Periode vornehmlich handelspolitischen Zwecken: die eigene Position sollte ausgebaut, die des Gegners geschwächt werden. So schreibt Hrbek zum Beispiel für die ägyptischen Fatimiden:

*"It was concern about [the transit trade through the Red Sea] that led to the establishment of close political ties between Fatimid Egypt and the Yemen (and even with some Indian states)."*<sup>475</sup>

Am Beispiel der chinesischen maritimen Expeditionen während der Ming-Dynastie (1368-1644) läßt sich sehr gut aufzeigen, wie eng wirtschaftliche und politische Ziele miteinander verknüpft sein können beziehungsweise, wie 'anders' die Zielsetzungen der jeweiligen Akteure aus so unterschiedlichen Kulturkreisen ausfallen konnten.

#### V.2.3.1 Fallbeispiel: Die Expeditionen Zheng Hes

Schon die bloßen Fakten dieser Expeditionen lesen sich sehr eindrucksvoll: Zwischen den Jahren 1405 und 1433 entsandten die Ming-Kaiser Yongle (1402-1424) und Xuande (1425-1435) insgesamt sieben Expeditionen in den sogenannten *westlichen Ozean (Xi-yang* beziehungsweise *Xi-hai)*<sup>476</sup>, die bis nach Sansibar und der afrikanischen Ostküste vordrangen. Die Flotten bestanden dabei in der Regel jeweils

---

<sup>474</sup> Dies scheint ein durchgängiges Phänomen an der chinesischen Küste gewesen zu sein. Siehe dazu zum Beispiel Cartier, Michel: "The Chinese Perspective on Trade in the Indian Ocean", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 121-124.

<sup>475</sup> Hrbek, Ivan: "Egypt, Nubia and the Eastern Deserts", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 10-97 (20).

(!) aus rund 300 Schiffen mit insgesamt 28000 Mann Besatzung, Soldaten und Diplomaten. Robert Finlay faßt dies im Vergleich mit den Schiffen der portugiesischen Expeditionen eindrucksvoll zusammen:

*"They were the largest long-distance enterprises before the modern age, dwarfing anything that the most powerful European state could produce. Da Gama's square-rigged ships (or naos) ranger from seventy to 300 tons, were no more than eighty-five feet long, had three masts, and carried seventy men at most; about 170 men sailed in the voyage of 1497-1498, of whom more than one-half died en route. The largest of Zheng He's vessels, called "Treasure-ships" (baochuan), were as much as 3,000 tons in capacity and carried at least 600 men; they were about 400 feet in length and boasted nine masts."*<sup>477</sup>

Auch im militärischen Vergleich schneiden die chinesischen Dschunken nicht schlechter ab als ihre portugiesischen Konkurrenten: sie waren ebenfalls mit Kanonen und Mörsern bestückt, und aufgrund ihrer bis zu vierlagigen Beplankung und ihren wasserdichten Abteilungen gegen Beschuß eher weniger empfindlich als die portugiesischen Karavellen.<sup>478</sup> Allerdings waren die größten Schiffe der Flotte, die Schatzschiffe, nicht als Kriegsschiffe gedacht. Auch die Zahl der Schiffe und die schiere Masse von Besatzung und Seesoldaten war – und blieb sehr lange Zeit – ohne Beispiel:

*"The Ming expeditions numbered as many as 300 ships and 28,000 men, figures that can be appreciated only when placed within a contemporary European perspective. In 1415, Prince Henry of Portugal ("the Navigator") led some 12,000 men and 200 vessels in taking the city of Ceuta in Morocco, the event which is usually taken to mark the beginning of Portuguese expansion. [...] In the great battle of Lepanto in 1571 between the Christian Holy League and the Ottoman Turks, each side amassed a fleet of slightly more than 200 ships. [...] Queen Elizabeth scraped together 197 vessels and 15,925 men to counter Philipp II's Spanish Armada of 130 ships and 29,453 men. [...] The largest fleet ever assembled in Portuguese Asia was the force of forty-three ships sent to raise a siege of Melaka in 1606, about the same number as the junks in the Ming expeditions that supplied Zheng He's 28,000 men with rice and water."*<sup>479</sup>

Über die Gründe für diese Expeditionen gibt es verschiedene Ansichten. Die offizielle Version vom Hof des Yongle-Kaisers Zhu Di lautete, daß man damit den entthronten und entflohenen Vorgänger, Kaiser Zhu Yunwen, aufspüren wolle. Diese Begründung ist jedoch nicht stichhaltig, da Zhu Yunwen mit hoher Wahrscheinlichkeit im Jahre 1402 bei der Eroberung seiner Hauptstadt Nanking in seinem

---

<sup>476</sup> Ray, Haraprasad: China and the 'Western Ocean' in the Fifteenth Century", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 109-124 (109).

<sup>477</sup> Finlay, Robert: "The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery", in: Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Gobar Opportunity*. Aldershot 1995, S. 93-104 (95).

<sup>478</sup> Berichte britischer Seeoffiziere und Logbücher britischer Kreuzer und Fregatten aus dem 18. und 19. Jahrhundert erwähnen immer wieder die erstaunliche Zähigkeit der Dschunken angesichts britischer Salven.

Palast verbrannt ist. Von Sinologen wurden zwei glaubwürdigere Gründe für diese sehr kostspieligen Expeditionen vorgeschlagen, die beide auf der Tatsache aufbauen, daß die Flotte hauptsächlich Soldaten transportierte. Zum ersten soll es sich bei diesen Expeditionen um den Versuch handeln, den letzten überlebenden mongolischen Reichen in die Flanke zu fallen. Dieser Erklärungsversuch ist aber nicht stichhaltig, da sich die mongolische Bedrohung Chinas bereits während der ersten Expedition in Rauch auflöste. Zum zweiten wird behauptet, daß der Yongle-Kaiser mit Hilfe der maritimen Expeditionen eine dominierende (wirtschafts-) politische Position entlang den wichtigsten Handelsrouten aufbauen wollte – mit anderen Worten: die Einflußsphäre der chinesischen Großmacht sollte auch auf See ausgedehnt werden. Dieser Erklärungsversuch ist wesentlich glaubwürdiger, denn für eine solche frühe 'Kanonenbootdiplomatie' war die chinesische Flotte bestens ausgerüstet: einerseits mit dem positiven Anreiz verlockender chinesischer Waren wie Tee, Pflaumenwein, Seide und Porzellan, andererseits mit einem negativen Anreiz in Gestalt von Kanonen und Soldaten, die sehr wohl zur Durchsetzung der chinesischen Wünsche in der Lage waren.

Louise Levathes bietet eine ähnliche Erklärung, die aber mehr auf eine Erneuerung des legitimen Handels zur See abstellt als auf eine Einflußsphärenpolitik. Sie weist darauf hin, daß China sich in der Regierungszeit des Hongwu-Kaisers Zhu Yuanzhan (1368-1398) aus konfuzianistischen Erwägungen aus dem Handel mit der Außenwelt fast vollständig zurückgezogen hatte: Chinas Wohlstand sollte aus eigenen tugendhaften agrarischen Bemühungen kommen, nicht durch unwürdigen Kommerz. Diese Politik war bis zur Krönung des Yongle-Kaisers im Jahre 1402 beibehalten worden. Der Rückzug Chinas hatte gravierende Auswirkungen, wie Levathes illustriert:

*"China's retreat from commerce under Zhu Yuanzhang had created havoc among the small city-states in Indonesia and the Malay peninsula. Their principal source of income had been abruptly cut off. Lured by the lucrative profits of the spice trade, roving bands of pirates and bootleggers entered the vacuum. The Chinese coasts were hounded by Japanese wako; the south Vietnamese coast was controlled by bandit slave traders; and Palembang in southeastern Sumatra became the center of the illicit China trade, ruled by renegades from Guangzhou."*<sup>480</sup>

Als sich der neue Yongle-Kaiser gegen den Widerstand seiner konfuzianischen Beamten zu einer Politik der 'offenen Tür' entschloß, mussten daher zunächst die Handelsrouten wieder für den legitimen Handel sicher gemacht und für stabile politische Verhältnisse an den wichtigsten Anlaufstellen gesorgt werden. Zu diesem Zweck – und zum Schutz der Schatzschiffe – war eine starke Flotte vonnöten.<sup>481</sup> Die Schaffung einer maritimen Einflußsphäre kam sozusagen als 'Abfallprodukt' zustande. Allerdings

---

<sup>479</sup> Finlay, Robert: "The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery", in: Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Global Opportunity*. Aldershot 1995, S. 93-104 (95f) (mit weiteren Nachweisen).

<sup>480</sup> Levathes, Louise: *When China Ruled the Seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. New York und Oxford 1996 (TB-Ausgabe), S. 88f.

drängt sich noch eine weitere Deutung auf, vor allem wenn man Zheng Hes Expeditionen mit den Expeditionen der Pharaonen nach Punt vergleicht und sich vor Augen hält, daß auch die chinesischen Expeditionen hauptsächlich an Luxusgüter wie Giraffen, Zebras oder Nashörner interessiert waren: Wir könnten es hier einfach mit einer 'Einkaufstour' auf Geheiß des kaiserlichen Harems zu tun haben, deren Sinn und Zweck in der Beschaffung von exotischen Luxusgütern für den Hof bestand.<sup>482</sup> Der Verfasser hält jedoch die handelspolitische Begründung von Levathes für die wahrscheinlichste. Wie dem auch sei: nach dem Tod des Kaisers Xuande im Jahre 1435 erlangte die konservativ-konfuzianistische Strömung am Kaiserhof wieder die Oberhand. Weitere Expeditionen wurden verboten, die Seeleute zu Kanalarbeiten am Großen Kaiserkanal abkommandiert und die bereits bereitgestellten Materialien für den Bau neuer Schiffe günstig als Feuerholz verkauft, während die Flotte langsam verrottete. Als 1477 der kaiserliche Beamte Wang Zhi zur Bekämpfung des erneut ausgebrochenen Unwesens japanischer Piraten um Einsicht in die Aufzeichnungen Zheng Hes erbat, wurden diese von dem konservativen Beamten Liu Daxia zur Wahrung chinesischer Tugend entweder versteckt oder gar kurzerhand verbrannt.<sup>483</sup> Einen neuen Versuch auf Seegeltung sollte China erst rund 550 Jahre später gegen Ende des 20. Jahrhunderts einleiten.<sup>484</sup>

#### V.2.4 Ökonomische Kontakte: Das Handelsnetz um 1450

Der Zusammenbruch des Persischen Reichs und die weitgehende Desintegration des Byzantinischen Reichs unter dem Ansturm der arabischen Heere im 7. Jahrhundert führte zunächst zu einem drastischen Rückgang des Fernhandels zwischen West und Ost. Erst als mit dem Kalifat der Umayyaden, dann der Abbasiden, wieder geordnete politische Verhältnisse und noch dazu ein enormer einheitlicher Wirtschaftsraum entstanden war, wurden die alten Handelsverbindungen neu geknüpft und ein neues 'Welthandelsnetzwerk' geschaffen. Im folgenden werden wir zuerst die geographische Ausdehnung dieses Handelsnetz darstellen, um es sodann zu analysieren.

##### V.2.4.1 Persischer Golf und Rotes Meer

Mit der Ausbreitung des Islams ab der Mitte des 7. Jahrhunderts ging der Handel im Bereich des Komplexes des Persischen Golfs und des Zweistromlands als Folge der Zerschlagung des Perserreichs und der Zerstörung der Hauptstadt Ktesiphon zunächst einmal zurück. Nachdem sich der Islam jedoch in Gestalt des Kalifats einmal etabliert hatte und – nach der Machtübernahme der Abbasiden – mit Bagdad eine neue glanzvolle Hauptstadt gegründet worden war, eroberte sich dieser Komplex seine

---

<sup>481</sup> Levathes, Louise: a. a. O., S. 89.

<sup>482</sup> Finlay, Robert: "The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery", in: Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Global Opportunity*. Aldershot 1995, S. 93-104 (97f.).

<sup>483</sup> Levathes, Louise: a. a. O., S. 179.

<sup>484</sup> Siehe dazu unten im geopolitischen Abschnitt.

handelspolitische Rolle schnell wieder zurück. Neben Bagdad erwies sich auch das immer noch feindliche byzantinische Reich mit seiner Metropole Konstantinopel/Byzanz als Handelsmagnet, der eine starke Sogwirkung auf den Güterverkehr vom Zweistromland über die syrische Küste nach Kleinasien ausübte. Dreh- und Angelpunkt des Handels im Persischen Golf war Basra an der Mündung des Euphrats, obwohl es im Vergleich mit der iranischen Hafenstadt Siraf den wesentlich schlechteren Hafen besaß. Siraf lag jedoch an einer heißen und unwirtlichen Küste, während Basra praktisch die Pforte zu Bagdad und zum Reich von Byzanz darstellte.<sup>485</sup>

Die aktivsten Händler dieser Subregion waren zum Perser und Araber, die naturgemäß am meisten von der Ausbreitung des Islams profitierten, die allmählich den gesamten Bereich von Nordafrika bis nach Asien hinein in einen großen, einheitlichen Wirtschaftsraum verwandelte. Unter den Arabern wiederum sticht vor allem das transregionale Netzwerk der Hadramīs ins Auge, die im Mittelalter – im 13. bis 15. Jahrhundert – in großer Zahl in die bedeutenden Handelsstädte dieser Zeit migrierten:

*"The migrations to India from the Middle Ages led the Sayyids to settle in important commercial, cultural and political centres like Bijapur and Surat where their descendants are still said to live, Ahmad-ābād, Broach, Haydarābād, Gujarat, Delhi, Baroda, Calicut (a centre for Arab merchants), Malabar and Bengal. The greatest migrations of all, however, were to Java, Sumatra, Aceh and Malaya; Malacca was one of the most ancient settlements of the Arabs and the Hadramīs."*<sup>486</sup>

Im 14. und 15. Jahrhundert breiteten sich die Hadramīs<sup>487</sup> auch entlang der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans aus. Wir haben es hier somit mit einem den gesamten Indischen Ozean umfassenden Netzwerk zu tun, das vergleichbar mit dem Netzwerk jüdischer Händler ist, über das uns das Geniza-Archiv in Kairo Aufschluß gibt.<sup>488</sup>

#### V.2.4.2 Arabische See

An den Küsten der Arabischen See gestaltete sich die Lage zum Teil etwas unübersichtlicher als die im Nahen und Mittleren Osten. Zwar kann sich mit dem Sultanat von Delhi ab dem Jahre 1206 im Norden Indiens bereits ein islamisches Reich unter den aufeinander folgenden kurzlebigen Dynastien der Ghuriden, Khaljis, Tughluqs, Sayyiden und Lodis etablieren, das bis 1526 Bestand hat, und im Bereich Mittelindiens und des Dekkans entstehen die islamischen Reiche der Malwas und der Bahmaniden, aber der weiteren Ausbreitung des Islams nach Süden steht mit dem Hindureich von Vijayanagar (1336 bis 1565) ein mächtiger Gegner entgegen. Auch der Westen Indiens im Bereich von Gujarat

<sup>485</sup> Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung zu den Anfängen des Osmanenreiches* (Fischer Weltgeschichte Band 14). Frankfurt am Main 1968, S. 180.

<sup>486</sup> Serjeant, Robert Bertram: "The Hadramī Network", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 145-153 (147f.).

<sup>487</sup> Zu den berühmtesten Hadramī-Händlerfamilien gehört übrigens auch die Familie Bin Laden.

und der Malabarküste bleibt in der Hand von Hinduherren wie zum Beispiel dem Seekönig (Zamorin<sup>489</sup>) von Calicut<sup>490</sup>, obwohl die Küstenstaaten mehr und mehr von der Präsenz der reichen muslimischen Händler abhängen. Für den Handel hat dies zur Folge, daß Muslime erheblichen Einfluß auf Handel und Politik gewinnen, ohne jedoch nicht-muslimische Händler vollständig verdrängen zu können, denn die politische Gemengelage auf dem Subkontinent verhindert dies: so bleibt der indische hinduistische Süden für muslimische Händler lange Zeit verschlossen, stattdessen treibt Vijayanagar im 15. Jahrhundert durch seine Händlergilden regen Handel mit hinduistischen und jainistischen Küstenreichen, mit dem portugiesischen Goa und auch mit muslimischen Handelsstädten. Auch an der indischen Westküste, wo der Anteil der muslimischen Händler am größten ist, kann von Dominanz keine Rede sein: neben zahlreichen hinduistischen Gujaratis sind auch noch Chinesen – übrigens Besitzer der größten Schiffe – am Handel mit dem Persischen Golf, besonders aber mit dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See, beteiligt. Der Einfluß auf die Politik vor allem der kleineren Reiche fällt ihnen sozusagen als Nebenprodukt ihres wirtschaftlichen Erfolgs zu: Im Gegensatz zu einigen Herrschern in Südostasien, auf die wir gleich zu sprechen kommen, konvertieren die hinduistischen Herrscher in Südasien zwar in der Regel nicht zum Islam, um wirtschaftliche Vorteile zu erlangen, sie beziehen aber die Interessen der Händler in ihre politischen Entscheidungen mit ein:

*"Often Muslim merchants came to play an indirect political role, as was the case in Calicut, where the Hindu ruler, called a zamorin, recognized a need to consider maritime interests in policy decisions."<sup>491</sup>*

Über die wirtschaftlichen Kontakte an der afrikanischen Küste der Arabischen See sind wir weniger umfassend informiert:

*"Über die Tätigkeit der Kauf- und Seeleute vom Persischen Golf in Ostafrika, denen sich die Unternehmer des Jemen hinzugesellten, sind wir weniger gut unterrichtet. Sicher scheint zu sein, daß sie die Festlandküste bis zum heutigen Sansibar [...] besuchten, auch – wir wissen nicht seit wann – die Komoren und den äußersten Norden von Madagaskar; die Haupthäfen waren vermutlich Kilwa und Mogadiscio. Regionale Beziehungen bestanden zwischen den Jemeniten und den Äthiopiern oder Somalis; ihre Schiffe fuhren hinauf bis nach Ġidda, dem Hafen Mekkas, aber wenige drangen bis in den nördlichsten Teil des Roten Meeres vor."<sup>492</sup>*

---

<sup>488</sup> Der (mittelalterliche) hebräische Begriff "Geniza" bedeutet in diesem Zusammenhang soviel wie "Archiv".

<sup>489</sup> Die korrekte Transkription dieser portugiesischen Version lautet *Sāmūtīri*, "Herr der Meere".

<sup>490</sup> Zu Calicut gibt es zahlreiche, auch zeitgenössische, Darstellungen. Siehe zum Beispiel Bouchon, Geneviève: "A Microcosm: Calicut in the Sixteenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 40-49.

<sup>491</sup> Risso, Patricia: *Merchants and Faith. Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, San Francisco und New York 1995, S. 43.

<sup>492</sup> Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung zu den Anfängen des Osmanenreiches* (Fischer Weltgeschichte Band 14). Frankfurt am Main 1968, S. 181.

Fest steht aber, daß in der Mitte des 15. Jahrhunderts Sofala an der Küste von Mosambik und Madagaskar den afrikanischen Terminus des Handelsnetzes im Indischen Ozean bildeten. In die Regionen jenseits Madagaskars bis zum Kap der Guten Hoffnung drangen die arabischen und persischen Seefahrer nicht vor, den diese Gebiete lagen außerhalb des berechenbaren und bekannten Monsunsystems. Eine Schifffahrt dorthin war daher mit nicht kalkulierbaren Risiken verbunden, deren keine Aussicht auf Gewinne gegenüberstanden. Neben dem Handelssystem an der Küste liegt auch der Handel mit dem afrikanischen Landesinneren im Dunkeln, das von der Islamisierung der Küste weitgehend unberührt blieb. Chittick schreibt dazu:

*"It has already been noted that except in the region of the Zambezi there was no significant Muslim penetration of the interior. Elsewhere trade must have been carried on with the adjacent peoples, to whom such goods as came from the further interior probably passed from village to village; by the early seventeenth century the Yao were to make long-distance trading expeditions to the coast. Trade with the mainland must have been carried on by barter; the export trade, both by the same method and probably also by payment in bullion."<sup>493</sup>*

Ein Schlaglicht auf die Ausdehnung des Handelsnetzes sowie auf den Umfang dessen, das wir noch nicht über diese Zeit und diesen Ort wissen, wirft ein Bericht von Buzurg ibn Sharyiar, der wiederum einen Ibn Lākis zitiert. Inhalt dieses Berichts ist ein ausgedehnter maritimer Raubzug eines seefahrenden Volkes von Waq-Waq im Jahr 945/946 entlang der afrikanischen Küste:

*"They came, we are told, to seek the products of the coast – ivory, tortoise-shell, panther skins, ambergris and Zanj slaves, which were in demand in their country and in China."<sup>494</sup>*

Chittick zieht aus diesem Raubzug sowie aus weiteren zeitgenössischen Berichten über ähnliche Fahrten von Südostasien nach Madagaskar beziehungsweise die afrikanische Küste einen durchaus naheliegenden Schluß:

*"Whatever the accuracy of the account of the raid (the Waq-Waq are said to have come in a thousand ships, which must be exaggerated), and whichever the islands of the Waq-Waq may be, it seems reasonable to conclude that a voyage from the Far East to eastern Africa, and presumably Madagascar, followed a known route and was on occasion made by a number of ships.<sup>495</sup> [...] Communication between the Far East and Madagascar evidently presented no insuperable difficulties."<sup>496</sup>*

---

<sup>493</sup> Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (214).

<sup>494</sup> Chittick, H. Neville: a. a. O., S. 220.

<sup>495</sup> Ebenda.

<sup>496</sup> Chittick, H. Neville: a. a. O., S. 222.

Den Höhepunkt der Immigrationswellen von Südostasien nach Madagaskar und an die afrikanische Küste setzt er übrigens auf den Zeitraum zwischen dem 11. und dem 13. Jahrhundert.<sup>497</sup> Über die nachgefragten Güter sind wir etwas besser informiert: Vom afrikanischen Festland kam Gold und Elfenbein, von der Küste (graue) Ambra.<sup>498</sup> Aus dem Gebiet am Horn von Afrika kamen verschiedene Sorten von Duftharzen, Myrrhe und Weihrauch. Ebenfalls exportiert wurden Mangrovenstämme als Bauholz, Eisen und – schon vor der Kolonialzeit, wie man dem Aufstand der *Zanj* im Irak des 9. Jahrhunderts entnehmen kann – auch Sklaven.<sup>499</sup> Im Gegenzug flossen in das Festland vor allem Tuche, Glasperlen, Seide und Porzellan, wobei die letzteren beiden Waren wegen der hohen Preise der politischen Elite der Küstenstädte vorbehalten blieb.<sup>500</sup>

### V.2.4.3 Der Golf von Bengalen

Im Golf von Bengalen dominieren im 15. Jahrhundert drei Händlergruppen das florierende Handelsnetz: die hinduistischen Klings, die islamisierten Chulias und die ebenfalls islamisierten Gujaratis. Erstere hatten bereits im 12. Jahrhundert den Handel zwischen dem Golf von Bengalen und dem südlichen China in der Hand, wurden dann aber von chinesischen und muslimischen Rivalen verdrängt.<sup>501</sup> Dennoch behielten sie eine Schlüsselstellung im Handel zwischen der Koromandel-Küste und Birma sowie der Malaiischen Halbinsel. Bei den Chulia handelt es sich nach Ansicht von Arasaratnam ursprünglich um arabische Kaufleute, die sich in Kayalpatnam an der südlichen Koromandel-Küste im heutigen Tamil Nadu niedergelassen hatten und dann allmählich in die tamilische Bevölkerung integriert wurden.<sup>502</sup> Beide Gruppen waren vor allem im muslimischen Malakka stark vertreten:

*"In fifteenth-century Melaka they were one of the most powerful communities, with a Bendara [sic!] in the Sultan's council and their own quarter known as Kampong Keling. In the same century, an Italian traveller, Conti, commented on the wealth of Melaka's Chulia community noting that they were '... very rich, so much so that some will carry on their business in forty of their own ships each of which is valued at 50,000 gold pieces.'"*<sup>503</sup>

<sup>497</sup> "... the early part of the second millenium". Siehe Chittick, a. a. O., S. 222.

<sup>498</sup> Zur grauen Ambra (Ambergris) schreibt Chittick: "This mysterious substance commanded a high price, but in view of its extreme rarity the total value can hardly have been very great." Siehe Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (215).

<sup>499</sup> Wohl hauptsächlich aus dem Küstengebiet am Horn von Afrika; siehe Chittick, H. Neville: a. a. O., S. 215f. Zum Aufstand der *Zanj* siehe Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung zu den Anfängen des Osmanenreiches* (Fischer Weltgeschichte Band 14). Frankfurt am Main 1968, S. 37f.

<sup>500</sup> Siehe dazu Chittick, Nelson: a. a. O., S. 215-217.

<sup>501</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (186).

<sup>502</sup> Siehe dazu Arasaratnam, Sinnapp: "The Chulia Muslim Merchants in Southeast Asia 1650-1800", *Moyen Orient et Océan Indien* 4, 1987, S. 126-143.

<sup>503</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (187) (mit weiteren Nachweisen).

Auf die Bedeutung Malakkas als Handelszentrum in der gleichnamigen Seestraße, der Hauptverbindung zwischen dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See, werden wir gleich noch zu sprechen kommen. Neben der Straße von Malakka existierte zu dieser Zeit übrigens noch eine Landverbindung zwischen dem Golf von Martaban vor der birmanischen Küste über den "Drei Pagoden Pass" zum Golf von Thailand.

#### V.2.4.4 Südostasien

In Südostasien finden wir vor allem im Malaiischen Archipel einen Mikrokosmos von zahlreichen Handelsstaaten und Fürstentümern, die miteinander um den lukrativsten Markt wetteifern. Von diesen wurden in der Beschreibung der politischen Konstellation bereits die beiden wichtigsten genannt: Sriwijaya, das bis in das 14. Jahrhundert die Straße von Malakka und damit den diese passierenden Handel kontrollierte, und der Nachfolgestaat Malakka, der diese Position im 15. Jahrhundert inne hatte. Daneben existierten jedoch noch weitere, wirtschaftlich sehr erfolgreiche Staaten wie zum Beispiel das javanische Majapahit. Die Händler Majapahits gehörten zum Beispiel praktisch zum Stadtbild des chinesischen Quanzhou, wo sie Gewürze, hauptsächlich Pfeffer, verkauften. Die Insel Java selbst machte auf Marco Polo, der sie im 13. Jahrhundert besuchte, ob ihres Reichtums einen starken Eindruck:

*"Das Land ist reich an Pfeffer, Muskatnüssen, Spikenarde, Galgant, Zibeben, Gewürznelken und vielen anderen köstlichen Spezereien, weshalb es von vielen Schiffen angesteuert wird, deren Ladungen den Eigentümern großen Gewinn bringen. Gold wird hier in solchen Mengen gesammelt, daß man es sich nicht vorstellen kann. Die Kaufleute von Zaitum<sup>504</sup> und aus der Provinz Manji haben es meistens von dort geholt und holen es noch heute, ebenso wie man den größten Teil der Gewürze, deren die Welt bedarf, von der Insel bezieht."<sup>505</sup>*

Java im allgemeinen und Majapahit im besonderen profitierte jedoch auch von Entwicklungen am äußersten westlichen Ende des weit gespannten Handelsnetzes, im christlichen Europa nämlich:

*"After undergoing an agricultural and commercial revolution and crusading in the eastern Mediterranean for some two hundred years, the Western Europeans had begun to consume meat in quantity, and had developed a taste for and subsequently a need for Asian spices to flavour dried or salted meat and preserved vegetables and fruits."<sup>506</sup>*

---

<sup>504</sup> Gemeint ist Quanzhou. Polos Schreibweise ist nicht konsistent: so schreibt er abwechselnd von "Zaitum" und "Saiton" oder von der "Provinz Manji" und dem "Staat Mangi".

<sup>505</sup> Polo, Marco: *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts*. Neu herausgegeben und kommentiert von Theodor A. Knust. München 2001, S. 267.

<sup>506</sup> Hall, Kenneth R.: "Economic History of Early Southeast Asia", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 183-275 (217).

Von der europäischen Seite aus wurde dieser Bedarf hauptsächlich von der venezianischen Seerepublik von San Marco gedeckt, die eigene Handelsverbindungen mit Rotterdam und London hatten. Venedig wiederum erhielt die Gewürze durch das Rote Meer, zu dieser Zeit Teil des Reichs der Mameluken in Ägypten. Am anderen Ende dieser Handelskette aber standen die südostasiatischen Reiche, in erster Linie das javanische Reich von Majapahit als Hauptlieferant. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts verlor es seine Vormachtstellung allmählich an das aufstrebende Malakka, das ab circa 1430 als Verteiler beziehungsweise Entrepot der wichtigsten javanischen und sumatranischen Häfen fungierte.<sup>507</sup>

Die Grundlage für Malakkas Reichtum liegt in der geostrategisch vorteilhaften Lage, die das Sultanat zum Schnittpunkt der Handelsrouten zwischen dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See sowie zum Umschlagplatz für die Waren aus der malaiischen Inselwelt machte. Verstärkt wurde diese geostrategisch günstige Lage noch durch das Monsunsystem, das eine Durchfahrt vom Golf von Bengalen in die Südchinesische See schwierig und umgekehrt eine Fahrt von der Südchinesischen See durch die Straße von Malakka und den Golf von Bengalen in die Arabische See unmöglich machte. Zu den gehandelten Waren schreibt Dunn mit Bezug auf die indischen Kaufleute:

*"Die Kaufleute der Coromandel-Küste lieferten wie die Gujeratis vor allem einheimische Textilprodukte und erstanden im Gegenzug Sandelholz, Perlen, Pfeffer und andere Gewürze."<sup>508</sup>*

Der Handel mit China basierte auf dem bekannten chinesischen Tributsystem, das als Geschenke an den Kaiserhof getarnte Waren zollfrei oder wenigstens mit niedrigen Zöllen ins Land ließ, wenn sie ein bestimmtes Kontingent nicht überstiegen. Malakka lieferte dabei vor allem Gewürze, Edelhölzer und Edelsteine, es importierte dafür hauptsächlich Seide, Porzellan und Salz.<sup>509</sup> Die mit Malakka verbündeten oder tributpflichtigen Stadtstaaten Javas und Sumatras brachten Gold, Gewürze, Reis und Sklaven nach Malakka und tauschten dafür Textilien aus Gujarat und von der Koromandel-Küste.<sup>510</sup>

Interessant ist, daß sich in Südostasien im Bereich des Malaiischen Archipels offensichtlich keine bedeutende eigene Mittelschicht von Händlern und Kaufleuten gebildet hat, vergleichbar mit jener europäischer Handelszentren wie Venedig, Rotterdam, Amsterdam oder der Hansestädte.<sup>511</sup> Der Handel lag vielmehr in einer Art 'Protomerkantilismus' in der Hand des Herrschers und einiger hoher Staatsbeamter, die ihn entweder selbst betrieben oder als Teilhaber ausländische Schiffseigner und

---

<sup>507</sup> Hall, Kenneth R.: a. a. O., S. 227.

<sup>508</sup> Dunn, Malcolm: *Kampf um Malakka. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie über den portugiesischen und niederländischen Kolonialismus in Südostasien* (Beiträge zur Südasiens-Forschung 91). Wiesbaden 1984, S. 52.

<sup>509</sup> Ebenda.

<sup>510</sup> Ebenda.

<sup>511</sup> Dies ist ein nur ein Indiz dafür, daß der oben gezogene Vergleich der italienischen Seerepubliken mit den Thalassokratien Südasiens erst noch vorgenommen werden muß, bevor man dazu konkrete Aussagen machen kann.

Kaufleute agierten.<sup>512</sup> Von einigen Ausnahmen abgesehen, lag der Handel hauptsächlich in den Händen von Großkaufleuten aus Java, Südindien (hinduistische Tamilen), Gujarat (Muslime) und China.<sup>513</sup> Diese vier einflußreichen Gruppen waren in verschiedenen Stadtvierteln untergebracht und wurden jeweils von einem eigenen *shahbandar* (Herr des Hafens) repräsentiert, der als eine Art Sprecher oder Konsul fungierte.<sup>514</sup> Für die kleineren einheimischen Händler blieben in der Regel nur die billigen Waren, Luxusgüter und Massenwaren blieben in der Hand der Herrscher und der genannten Großkaufleute. Das Interesse der malaiischen Version von "Krämerkönigen"<sup>515</sup> schlug sich dementsprechend auch in einer Förderung des Handelsverkehrs nieder. Vor allem für Thalassokratien wie Srivijaya, Malakka oder Champa war der ungehinderte Handelsfluß ohnehin das sine qua non für die eigene staatliche Existenz und/oder das Überleben der Dynastie.

Neben dem islamischen Malakka als dem größten Handelszentrum des Malaiischen Archipels hatte sich mittlerweile auf dem südostasiatischen Festland das siamesische Ayutthaya zum zweiten großen internationalen Handelszentrum entwickelt. Ayutthaya stand zwar etwas im Schatten von Malakka, trieb jedoch in der Südchinesischen See einen eigenen florierenden Handel mit China, Japan und den Philippinen und war im Malaiischen Archipel ebenfalls mit eigenen Händlern präsent. Im Golf von Bengalen verfügten sie zudem mit dem damals siamesischen Tenasserim über ein bedeutendes Handelszentrum, so daß Ayutthayas Waren bis in den Persischen Golf gehandelt wurden.<sup>516</sup>

#### V.2.4.5 China und die Südchinesische See

Den Terminus des arabischen und persischen Handels bildete zu dieser Zeit die Hafenstadt *Quanzhou*.<sup>517</sup> In den zeitgenössischen arabischen und westlichen Quellen wird Quanzhou, abgeleitet ihrem ursprünglichen Namen Sitong, als *Zaitun* oder *Saiton* bezeichnet. Obwohl die Stadt bereits im 6. Jahrhundert Erwähnung findet, erlebt sie ihren Höhepunkt erst während der Sung-Dynastie, der Yüan-Dynastie und der Ming-Dynastie, also zwischen dem 10. und dem 15. Jahrhundert. Genauso wie Kanton ist Quanzhou bereits Heimat einer kosmopolitischen Händlerdiaspora, was die Stadt zu einer sprudelnden Einnahmequelle, aber auch zu einem Hort potentieller Unruhen macht. Nachweislich durch archäologische Funde und/oder schriftliche Quellen waren in Quanzhou indische und malaiische Hin-

---

<sup>512</sup> Meilink-Roelofs, Marie A.: *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Den Haag 1962, S. 8.

<sup>513</sup> Dunn, Malcolm: *Kampf um Malakka. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie über den portugiesischen und niederländischen Kolonialismus in Südostasien* (Beiträge zur Südasiens-Forschung 91). Wiesbaden 1984, S. 50.

<sup>514</sup> Thomaz, Luís Felipe F. R.: "Melaka and Its Merchant Communities at the Turn of the Sixteenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 25-39 (28).

<sup>515</sup> Der Begriff "Krämerkönig" (King of Grocers) wurde von Königin Elizabeth I verächtlich in Bezug auf den portugiesischen König Dom Manuel geprägt.

<sup>516</sup> Siehe dazu ausführlich Andaya, Leonard Y.: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", in: Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 119-136.

<sup>517</sup> Andere Schreibweise: Chuanchow; früher: Tsinkiang.

us, (persische und indische) Manichäer und vor allem arabische und persische Moslems in den Händlerquartieren der Stadt ansässig. Die Bedeutung Quanzhous erschließt sich beispielhaft aus einigen Textpassagen aus dem 13. und dem 14. Jahrhundert. Aus einer chinesischen Perspektive berichtet zum Beispiel ein gewisser Zhao Rugua, seines Zeichens aufsichtführender Beamter über den Außenhandel Quanzhous über die negativen Auswirkungen des Gewürzhandels mit Java:

*"He indicates that during the Sung Dynasty (960-1279) the Chinese were buying so much spice (especially pepper) from eastern Java that copper coinage was flowing out of the country at an alarming rate. [...] Finally, in an effort to protect its currency, the Chinese government banned trade with Java. The Javanese traders, however, tried to circumvent this prohibition by saying that they came from 'Sukadana' (Su-ki-tan in Chinese), a name that they apparently made up."<sup>518</sup>*

Ebenfalls im 13. Jahrhundert schrieb Marco Polo aus einer europäischen Sicht über den Seehafen von Zaitun:

*"[V]on diesem aus gelangen die verschiedenartigsten Waren in alle Teile der Provinz Manji. Die Menge Pfeffer, die hier lagert, ist so groß, daß der, welcher für die westliche Welt nach Alexandria verladen wird, im Vergleich dazu ganz unbedeutend ist; denn er macht nicht mehr als etwa den hundertsten Teil davon aus. Es ist in der Tat nicht möglich, sich eine Vorstellung von der Zahl der Kaufleute und der Masse der Güter in diesem Hafen zu machen, der als einer der größten und bequemsten der Welt gilt. Der Großkhan hat gewaltige Einnahmen aus diesem Hafen, da jeder Kaufmann zehn Prozent vom Wert seiner Waren an ihn abführen muß. Die Schiffe haben zu dreißig Prozent feine Waren, zu vierundvierzig Prozent Pfeffer, zu vierzig Prozent Aloe und andere Spezereien geladen, und die Kaufleute haben sich ausgerechnet, daß ihre Abgaben – Zoll und Fracht eingeschlossen – sich auf die Hälfte der Ladung belaufen; jedoch ist der Gewinn von der für sie übrigbleibenden Hälfte immer noch so beträchtlich, daß sie ständig mit neuen Waren hierher zurückkommen."<sup>519</sup>*

Im folgenden Jahrhundert schrieb der welterfahrene und weitgereiste Ibn Battuta aus seiner muslimisch-arabischen Perspektive über die Stadt:

*"Der Hafen von Zaitun ist einer der größten der Welt oder – besser gesagt – der größte. Ich sah in ihm etwa 100 große Dschunken; die kleinen aber waren unzählbar. Er ist eine große Meeresausbuchtung, die in das Land einschneidet, bis sie sich mit dem großen Strome vereinigt. In dieser Stadt wie in ganz China hat jedermann einen Garten, ein Feld und seinen Hof inmitten desselben, ähnlich, wie es in der*

---

<sup>518</sup> Hall, Kenneth R.: "Economic History of Early Southeast Asia", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 183-275 (215).

<sup>519</sup> Polo, Marco: *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts*. Neu herausgegeben und kommentiert von Theodor A. Knust. München: Wilhelm Heyne Verlag 2001, S. 76f. Daß sich Polos Prozentangaben auf insgesamt 114 Prozent addieren lassen, bleibt vom Kommentator übrigens unkommentiert.

*Stadt Sijilmasa in unserem Heimatlande ist. Deshalb sind die Städte in China von ungeheurem Umfange. Die Muslime wohnen in einem Stadtquartiere abgesondert für sich.*<sup>520</sup>

Quanzhou und die chinesische Küste der Südchinesischen See bildeten den fernöstlichen Terminus des Handelsnetzes im Indischen Ozean. Korea und Japan lagen außerhalb seiner Reichweite.

### V.2.5 Sozio-kulturelle Kontakte: Ausbreitung des Islams

Mit dem Islam tritt im 7. Jahrhundert die dritte und bisher letzte universelle Religion nach Buddhismus und Christentum auf.<sup>521</sup> Mit Christentum und Judentum teilt der Islam das Merkmal der Offenbarungsreligion, mit dem Christentum zusätzlich noch das Merkmal einer zum Teil aggressiven Missionarisierung auch mit Gewalt, was die spiegelbildlichen Konzepte des christlichen Kreuzzugs und des islamischen Dschihad<sup>522</sup> illustrieren. Im Rahmen der politischen Analyse wurde bereits darauf hingewiesen, daß die neue arabisch-muslimische Elite in der Regel nur eine sehr dünne Superstruktur über einem weitgehend unangetasteten Verwaltungsapparat etablierte – im Grunde wurden lediglich die Herrschaftseliten ausgetauscht, das Leben der Masse blieb – von Kriegshandlungen einmal abgesehen – im wesentlichen unberührt. Dies gilt auch für die Fortexistenz bereits etablierter Religionen wie Judentum und (koptisches und nestorianisches) Christentum, die sich nunmehr als sogenannte Schutzbefohlene (*dhimmi*) unter ihren frei gewählten religiösen Führern selbst verwalten durften. Die Vertreter des letzteren begrüßten den Herrschaftswechsel sogar ausdrücklich, da sie sich von den bis dato herrschenden griechisch-orthodoxen byzantinischen Beamten sowohl religiös bevormundet als auch fiskalisch ausgebeutet fühlten. Mit anderen Worten: selbst in der ersten Phase der aggressiv-kriegerischen Ausbreitung erwies sich die neue Religion beziehungsweise ihre Träger als tolerant zumindest gegenüber den "Leuten des Buchs" (*ahl al-Kitab*), das heißt denjenigen, denen eine frühere Version Gottes' Offenbarung zuteil geworden war. Im Lichte der heutigen Wahrnehmung des Islams als Quell des intoleranten islamischen Fundamentalismus à la Taliban und Terrorismus à la Usama bin Laden sollte an diese in Vergessenheit geratene ursprüngliche Toleranz des Islam – vor allem auch von islamischer Seite selbst – wieder angeknüpft werden.

Eine Zwangskonvertierung, wie wir sie später im großen Stil bei der christlichen Mission in den neu eroberten und kolonialisierten Teilen der Welt finden werden, hatte der Islam in den gerade eroberten zukünftigen Kerngebieten des "Haus des Islam" (*Dar ul-Islam*) in der Regel nicht nötig, genauso we-

---

<sup>520</sup> Mzik, Hans von (Bearbeiter): *Die Reisen des Arabers Ibn Batuta durch Indien und China*. Hamburg 1911, S. 422. Eine Neuauflage gibt es vom Heyne-Verlag; siehe Ibn Battuta: *Reisen ans Ende der Welt 1325-1353*. Neu herausgegeben von Hans D. Leicht. München 2001 (dort befindet sich die besagte Textpassage auf S. 253f).

<sup>521</sup> Judentum, Hinduismus, Jainismus werden aufgrund beschränkter regionaler Ausbreitung und mangelnder missionarischer Tätigkeiten nicht als universelle Religionen bezeichnet.

nig übrigens wie eine "heilige Inquisition" – die sozialen Komponenten des Korans sprachen für sich. Nur so kann die große Anziehungskraft des Islam auf die Masse der Bevölkerung verstanden werden. Die weitere Ausbreitung des Islams nach Europa, Asien und Afrika ging entweder durch arabische Glaubenskrieger analog zu den christlichen Konquistadoren oder aber – möglicherweise – durch muslimische Händler und Seefahrer vonstatten, die in vielen Fällen eine spätere Islamisierung zumindest vorbereiteten.

In Südasien waren jedoch hauptsächlich (Glaubens-) Krieger am Werk, denn dort traf der vordringende Islam auf den organisierten und vehementen Widerstand der hinduistischen Reiche, die sich den Invasoren – zunächst in Gestalt von Plünderern wie Mahmud von Ghazni, dann als Reichsgründer wie die Sultane von Delhi und vor allem die Moguln – nicht kampfflos beugen wollten.<sup>523</sup> In Südostasien trat der Islam vornehmlich in Form von Händlern in Erscheinung. Dementsprechend begann dort die Islamisierung innerhalb der herrschenden Elite, die sich aus handelspolitischen oder machtpolitischen Gründen dem Haus des Islam anschließen wollten. Ein gutes Beispiel hierfür ist die oben ausführlich geschilderte Konversion des Gründers und ersten Herrschers von Malakka zu Beginn des 15. Jahrhunderts. Die Strategie des nunmehrigen Iskandar Shah von Malakka ging auf, die Stadt blieb bis zur Eroberung durch die Portugiesen im Jahre 1511 das wichtigste Handelszentrum in der – nach ihr benannten – Straße von Malakka. Aufgrund des Erfolgs des Herrschers von Malakka zogen im Malaiischen Archipel viele Dynastien nach, um sich ebenfalls Handelsvorteile gegenüber ihren Konkurrenten zu verschaffen. Die Ausnahmen bildeten Bali, das am Hinduismus festhielt, und der nördliche Teil der Philippinen um Luzon, wo der Islam wieder auf seinen Erzfeind, das (hispanische) Christentum traf. Auch auf dem südostasiatischen Festland erreichte der Islam seine Grenze, denn die dortigen Reiche, allen voran Siam und Vietnam, blieben von ihm unbeeindruckt: Siam und die anderen ursprünglich hinduisierten Reiche hielten am Buddhismus als Volksglaube und am durch brahmanische Riten geprägten Herrscherkult fest, während Vietnam eine sinisierte konfuzianistische Kultur entwickelt hatte, die erst viel später durch das durch französische Mönche gepredigte römisch-katholische Christentum ernsthaft herausgefordert wurde.

Ähnlich wie in Südostasien ging auch die Islamisierung der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans bis nach Madagaskar von statten, denn auch dort wurde der Islam in der Regel durch Händler und Seefahrer verbreitet und von den dortigen politischen Eliten aus wirtschaftlichen Erwägungen übernommen. Aufgrund der größeren geographischen Nähe der Arabischen Halbinsel als dem Kernland des Islams kam es im Gegensatz zu Südostasien jedoch auch zu regelrechten Emigrationswellen aus

---

<sup>522</sup> "Jihad" bedeutet "Anstrengung" und bezieht sich in erster Linie auf die eigene geistige Anstrengung bezüglich des eigenen ethisch korrekten Verhalten, erst in zweiter Linie auf den Kampf gegen Anders- oder Ungläubige.

<sup>523</sup> Siehe dazu zum Beispiel Smith, Vincent A./Spear, Percival: *The Oxford History of India*. New York et al. 1985 (4. Auflage).

Oman, Bahrain und dem Jemen. Interessant ist hier besonders die Gründung von Kilwa durch Emigranten aus dem persischen Shiraz und der Etablierung der *Shirazi-Dynastie* um das Jahr 1200.<sup>524</sup>

Im Zusammenhang mit der Islamisierung weiter Teile Süd- und Südostasiens sowie der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans soll noch auf ein weiteres Phänomen hingewiesen werden, das in soziokultureller Hinsicht von Belang ist: die rege Reisetätigkeit von Gelehrten, Kaufleuten, Söldnern und Privatpersonen von einem Ende des "Haus des Islam" zum anderen, was unter anderem auch zu einem wechselseitigen Befruchtung von Ideen, Konzepten und Weltansichten führte. Ein gutes Beispiel hierfür ist die für den rechtgläubigen Moslem – wenn er es sich leisten kann – vorgeschriebene Pilgerfahrt nach Mekka (Hadsch) als einem der vier Pfeiler des Islam.<sup>525</sup> Die Verpflichtung zur Pilgerfahrt setzte eine Reisewelle in Gang, die als Vorläufer der modernen organisierten Touristik gesehen werden kann. In einer Zeit, in der Kontakte nach Außen für die Masse der Bevölkerung höchst selten zustande kamen, brachten die Hadschis aus erster Hand Kenntnisse fremder Länder und neue Ideen ins Land – vor allem natürlich, wie von der Hadsch intendiert, genaue Vorstellungen darüber, wie der rechte Glaube auszusehen hat. Ein Nebenprodukt davon war, daß sich muslimische Reisende wie Ibn Battuta überall im "Haus des Islams" auch zuhause fühlen konnten, mehr noch als christliche Reisende in der christlichen Welt. Allerdings sollte man sich davor hüten, dieses Argument überzubetonen, denn auch der Influx von Hadschis, die in Mekka und Medina mit dem orthodoxen Sunnismus konfrontiert worden waren, änderte nichts an dem in vielen Gegenden praktizierten Synkretismus. So wurden zum Beispiel im Malaiischen Archipel vorislamische Praktiken aus dem sogenannten *Adat* (Brauchtum, Gewohnheitsrecht) in die Glaubenswelt der meisten Gläubigen genauso integriert wie vorher animistische Vorstellungen in den Buddhismus.

## V.2.6 Analyse: Der Indische Ozean und das "Haus des Islam"

Wie wir eben gesehen haben, hat sich der Islam ab der Mitte des siebten Jahrhunderts zunächst explosionsartig über den gesamten Nahen und Mittleren Osten ausgebreitet, um sich dann etwas langsamer, aber stetig, bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts auch nach Südasiens, Südostasien und Ostafrika auszudehnen. Das bedeutet nichts anderes als daß nahezu alle Küsten des Indischen Ozeans – von Madagaskar bis nach Südostasien, in der Hand muslimischer Herrscher waren. Manche Wissenschaftler

---

<sup>524</sup> Siehe dazu Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (201-204).

<sup>525</sup> Neben der Pilgerfahrt sind die weiteren Pfeiler a) das Gebet (salāt) mit dem Glaubensbekenntnis (shahada: Es gibt keinen Gott außer Gott und Mohammed ist sein Prophet), b) das Almosengeben (zakāt) und c) das Fasten (saum) im Monat Ramadan. Ein fünfter Pfeiler ist nach Cahen "verbindlich nur für diejenigen, die sich ihm widmen können" der heilige Krieg (dschihad). Siehe dazu Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung zu den Anfängen des Osmanenreiches* (Fischer Weltgeschichte Band 14). Frankfurt am Main 1968, S. 18.

sehen daher den Indischen Ozean spätestens ab dem Beginn des 15. Jahrhunderts als eine islamische See.

#### V.2.6.1 Der Indische Ozean als "islamische See"?

Für die These, der Indische Ozean sei zu dieser Zeit eine "islamische See" gewesen, werden durchaus gewichtige Argumente vorgetragen:

*"Islam is an ethical faith providing the foundation for social and economic interaction. Furthermore, it is portable, i.e., not identified with a certain locale where animistic spirits dwell or with temples belonging to particular deities."<sup>526</sup>*

Insofern ist der Islam, genauso wie das Christentum, als ortsunabhängige Religion auf die Belange von Händlern und Seeleuten perfekt zugeschnitten. Im Gegensatz zum Hinduismus, der Seereisen vor allem für Brahmanen aus Gründen der durch sie hervorgerufenen zwangsläufigen Verunreinigung eher ablehnt, ist der Islam – wiederum genauso wie das Christentum – zudem eine Offenbarungsreligion, die mit Hilfe einer offensiven Missionsarbeit möglichst allen Menschen nahegebracht werden soll. Wie gezeigt, muß man sich diese offensive Missionsarbeit nicht immer als eine Verbreitung des Glaubens mit "Feuer und Schwert" vorstellen, obwohl es dies auch im Islam gegeben hat. Stattdessen gilt auch hier der Spruch "Handel schafft Wandel": viele Dynastien konvertierten zum Islam aus rein wirtschaftspolitischen Erwägungen, wie zum Beispiel der oben erwähnte erste Herrscher von Malakka. Aus diesem Grund folgern viele Wissenschaftler wie Patricia Risso:

*"Islam not only sustained minority Muslim merchant communities in non-Muslim regions but also attracted many converts. It can be argued that Islam made possible a commercial hegemony in the Indian Ocean region. Muslim networks became so successful that they pushed aside older patterns of trade. Those merchants who were shut out or marginalized by the networks were more likely to convert: success bred success."<sup>527</sup>*

Andere Wissenschaftler wiederum halten es für verfehlt, von einer islamischen Handelshegemonie oder gar von einem "islamischen Ozean" zu sprechen. Stattdessen konstatieren sie für den gesamten vom Handelsnetz erfaßten Bereich des Indischen Ozeans im Prinzip das selbe, das R. J. Barendse für die Arabische See im 17. Jahrhundert festgestellt hat:

*"Muslim merchants often dominated trade in the Arabian seas, and Islamic kings mainly ruled the shorelines. But the Arabian seas were not an "Islamic sea" and this was not an era of "Islamic dominance over trade". Sailors and traders of many creeds were present. If Arab and Persian traders con-*

---

<sup>526</sup> Risso, Patricia: *Merchants and Faith. Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, San Francisco und New York 1995, S. 6.

<sup>527</sup> Ebenda.

*trolled a sizeable share of Surat's trade, for example, Gujarati and Sindi banias (member of the merchant caste) were ubiquitous in the Gulf. [...] Ethnic, national, or religious labels are of limited use in a pre-national and – in a way – 'ecumenical' age.*"<sup>528</sup>

Beispielhaft für die fortgesetzte Präsenz nicht-muslimischer Händlergruppen auch im Kernland des Islams, auf der Arabischen Halbinsel selbst, sind die hinduistischen *Banias* in der Hafenstadt Aden. Schriftlich nachgewiesen sind diese zwar erst für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts, aber man kann eigentlich davon ausgehen, daß sie dort schon seit einigen Jahrhunderten ansässig waren.<sup>529</sup> Die *Banias* übernahmen in den folgenden Jahrhunderten neben einer bedeutenden Rolle im Handel Adens und Mokkas mit Kaffee und Tabak auch die Rolle der 'Financiers von Arabien'.<sup>530</sup> Selbst im 18. Jahrhundert waren noch hinduistische *Banias* im Jemen anzutreffen.

Die selbe Koexistenz zwischen muslimischen und hinduistischen Händlergruppen läßt sich grundsätzlich auch im Golf von Bengalen nachweisen, der ohnehin noch bis zum Ende des 14. Jahrhunderts von hinduistischen Händlern dominiert wurde.<sup>531</sup> Dort hatten die hinduistisch-tamilischen *Klings* bereits im 12. Jahrhundert den Handel zwischen dem Golf von Bengalen und dem südlichen China in der Hand, wurden dann aber allmählich von chinesischen und muslimischen Rivalen verdrängt.<sup>532</sup> Dennoch behielten sie eine Schlüsselstellung im Handel zwischen der Koromandel-Küste und Birma sowie der Malaiischen Halbinsel. Vor allem im muslimischen Malakka waren sie zusammen mit den muslimisch-tamilischen *Chulias* stark vertreten:

*"In fifteenth-century Melaka they were one of the most powerful communities, with a Bendara [sic!] in the Sultan's council and their own quarter known as Kampong Keling. In the same century, an Italian traveller, Conti, commented on the wealth of Melaka's Chulia community noting that they were '... very rich, so much so that some will carry on their business in forty of their own ships each of which is valued at 50,000 gold pieces.'*"<sup>533</sup>

Ebenfalls vertreten im Golf von Bengalen waren Chinesen als Händler. Und Südostasien schließlich lag ohnehin bereits teilweise außerhalb des "Haus des Islams", so daß dort neben den allgegenwärtigen

---

<sup>528</sup> Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. New York und London 2002, S. 5.

<sup>529</sup> Serjeant, Robert Bertram: "Yemeni Merchants and Trade in Yemen: Thirteenth and Sixteenth Centuries", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 53-78 (64).

<sup>530</sup> Ebenda.

<sup>531</sup> So auch Risso, Patricia: *Merchants and Faith. Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, San Francisco und New York 1995, S. 28f.

<sup>532</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (186).

<sup>533</sup> McPherson, Kenneth: a. a. O., S. 187 (mit weiteren Nachweisen).

muslimischen Händlern auch zahlenmäßig große Gruppen von javanisch-hinduistischen, siamesisch-buddhistischen und natürlich chinesisch-konfuzianische Händlergruppen präsent waren.

Die Debatte um die Stellung des Islams in der Welt des Handels im Indischen Ozean, die von beiden Seiten mit beachtenswerten Argumenten geführt wird, läßt sich hier ohne eigene Quellenstudien nur schwer entscheiden. Die *Banias* zum Beispiel, die Barendse zur Untermauerung seiner Argumente anführt, könnten nach Risso zu den marginalisierten Händlergruppen gehören, die durch die muslimischen Händler an den Rand gedrängt wurden, und die später möglicherweise konvertierten. Was die erwähnten Chinesen betrifft, könnte es sich hier genauso gut um muslimische Chinesen handeln, was ebenfalls wieder für eine Dominanz des Islam im Indischen Ozean sprechen würde. Es drängt sich in diesem Zusammenhang daher förmlich die Frage auf, ob der Indische Ozean als Teil des Bilad al-Islam nicht als kulturelle Region gesehen werden kann. Bezogen auf die afrikanische Küste stellt Chittick jedoch zu Recht fest:

*"There has been much dispute as to whether the coastal civilization should be described as African or Arab. This dispute has been largely unprofitable, for just as the northern part of the continent belongs primarily to the Mediterranean cultural orbit, so the eastern belongs to that of the Indian Ocean; both belong also to the wider world of Islam. These cities of the coast were primarily Islamic, and their way of life mercantile. The springs of their civilization are to be found on the northern seaboard of the Indian Ocean. But it cannot be said to have been Arab; the immigrants were probably few in number, and there would have been far fewer women than men among them. [...] The society of the coast was bourgeois, comfortable; sometimes, for the most fortunate, life approached the luxurious. From the point of view of the homelands of Islam, from which they drew their spiritual inspiration, these cities represented a frontier of the civilized world. Their citizens lived isolated from the mainstream of the events of the time, preoccupied with their own affairs, and chiefly with the making of money."<sup>534</sup>*

Diese Aussagen treffen wohl auf sämtliche Handelsstädte an den Ufern des Indischen Ozeans außerhalb des Kerngebiets des Islams, der Arabischen Halbinsel, zu. Alle diese Orte werden von Großhändlern sowohl wirtschaftlich als auch politisch dominiert, und für diese hat ein ungestörter Handelsablauf eine ungleich größere Bedeutung als religiöse Streitfragen. Muslimische Chulias fanden es zum Beispiel nicht unangemessen, mit ihren hinduistischen Partnern, unter anderem auch den Klings oder gar den Händlergilden aus dem hinduistischen Vijayanagar, Geschäfte zu machen. Wir werden später noch sehen, daß diese Hintanstellung von religiösen Fragen auch in der sogenannten *Vasco da Gama* Epoche des Indischen Ozeans noch gang und gäbe war. Wenn wir also eine kulturelle Region Indischer Ozean konstatieren wollen, müssen wir uns auf das Netzwerk der Handelsstädte beschränken, die eine gemeinsame merkantilistische und synkretistische Kultur entwickelten, geprägt von religiöser Toleranz.

### V.2.6.2 Die Gestalt des Handelsnetzes unter islamischen Vorzeichen

Was das nachweisbare 'System Indischer Ozean' betrifft, so ist nach wie vor eine Segmentierung des Handelsnetzes zu beobachten, denn auch weiterhin befahren die Seefahrer nur selten die ganze Route zwischen dem Persischen Golf oder dem Roten Meer und der Südchinesischen See. Araber, Perser und Gujaratis als Seeleute und Kapitäne beschränken sich in der Regel auf das Arabische Meer und segeln zur westindischen Küste oder nach Sri Lanka, um in den dortigen Häfen ihre Waren gegen solche aus Indien oder Südost- und Ostasien zu tauschen. Nur wenige segeln weiter zu den Hafenstädten im Golf von Bengalen. Die Wagemutigsten unter ihnen durchqueren den Golf von Bengalen, um auf direktem Weg zur Straße von Malakka und vielleicht sogar an die chinesische Küste zu gelangen. Wie wir gesehen haben, existierte in Zaitun – dem heutigen Quanzhou – bereits eine große arabisch-persische Händlerdiaspora.

Was die nordwestlichen Zugänge zum Indischen Ozean, also das Rote Meer und der Persische Golf, betreffen, erkennt man eine durchgängige Rivalität auch während der ersten Welle der Islamisierung.<sup>535</sup> In der Zeit des Abbasiden-Kalifats um die Hauptstadt Bagdad befindet sich der Persische Golf im Aufwind, während das Rote Meer einen weitgehenden Bedeutungsverlust als Handelsroute hinnehmen muß: zu stark ist hier die Anziehungskraft der abbasidischen Hauptstadt und ihres am Schatt el-Arab gelegenen Hafens Basra. Erst nach der Errichtung des Fatimiden-Kalifats in Ägypten im 10. Jahrhundert eroberte sich Alexandria und damit auch das Rote Meer die frühere handelspolitische Bedeutung zurück und ging sogar noch darüber hinaus:

*"The eastern trade – that is to say, the commercial operations by the Arabs, Persians and other Muslim peoples in India, Indonesia, China and East Africa, where they bought spices, silk, ivory, precious stones and other luxury goods, and exported them via Egypt to the Mediterranean countries – was perhaps the single most lucrative economic enterprise in the Middle Ages. [...] The transit trade, in spite of the heavy customs and taxes levied by the Fatimid government, brought large profits to Egyptian merchants, among whom there were many Jews and Copts. At the same time it contributed much to the general economic prosperity and helped to sustain the country's self-sufficiency."<sup>536</sup>*

Diese Bedeutung würde das Rote Meer fortan auch behalten, denn auch in osmanischer Zeit fungierte es als wichtigste Handelsroute zwischen dem Indischen Ozean und dem Mittelmeer. In der Arabischen

---

<sup>534</sup> Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (219).

<sup>535</sup> Aubin, Jean: "Merchants in the Red Sea and the Persian Gulf at the Turn of the Fifteenth and Sixteenth Centuries", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 79-86 (79f.).

<sup>536</sup> Hrbek, Ivan: "Egypt, Nubia and the Eastern Deserts", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 10-97 (19).

See selbst werden die Handelsrouten von den bereits erwähnten arabischen und arabisch-hadramautischen, persischen oder indisch-muslimischen Händlern – letztere vorwiegend aus Gujarat – befahren. Daneben finden sich aber auch armenische, griechische und venezianische Händler, die in dieser 'islamischen See' durchaus ungestört ihren Geschäften nachgehen können. Auch eine jüdische Händlergemeinschaft war zu dieser Zeit sehr aktiv, wie aus der sogenannten Kairoer *Geniza* hervorgeht.

Im Golf von Bengalen dominieren im 15. Jahrhundert zwei Händlergruppen das florierende Handelsnetz: die hinduistischen Klings und die islamisierten Chulias. Im Malaiischen Archipel und in der Südchinesischen See finden wir in erster Linie Malaien, unter denen besonders Händler aus Java hervorstechen. Wie wir gesehen haben, versuchten die chinesischen Behörden in Zaitun sogar, diese Gruppe zu reduzieren. Daneben wird die Südchinesische See und die Straße von Malakka auch von zahlreichen siamesischen (Ayutthaya) und chinesischen Schiffen befahren. Japanische Schiffe aus Nagasaki sind in dieser Epoche noch nicht präsent, sie lassen sich erst ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nachweisen – in Malakka beispielsweise in den achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts.<sup>537</sup>

Nach Evers<sup>538</sup> können wir somit konstatieren, daß wir es hier hauptsächlich mit drei subregionalen Handelskreisläufen zu tun haben, die über Südasien und Südostasien miteinander verbunden waren beziehungsweise sich an Südasiens Ost- und Westküsten sowie in der Straße von Malakka überlappen:

- den einen in der Arabischen See zwischen dem Roten Meer und dem Persischen Golf auf der einen und Indiens Westküste auf der anderen Seite,
- den zweiten im Golf von Bengalen zwischen der indischen Ostküste auf der einen und Südostasien auf der anderen Seite,
- den dritten im Bereich Südostasien und der Südchinesischen See zwischen dem Malaiischen Archipel (erst Srivijaya, dann Malakka) sowie dem Golf von Thailand (Ayutthaya) auf der einen und der chinesischen Küste auf der anderen Seite.

In zweiter Linie allerdings – dies beweist die starke Präsenz arabischer und persischer Händler in Zaitun – gibt es auch einen transregionalen großen Kreislauf zwischen dem Persischen Golf und der chinesischen Küste, der für die Händler zwar wegen der Naturgewalten und Piraten gefährlich, aber sehr lukrativ war.

---

<sup>537</sup> Breazeale, Kim: "Thai Maritime Trade and the Ministry Responsible", in: derselbe (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 1-54 (28).

<sup>538</sup> Evers, Hans-Dieter: "Traditional Trading Networks of Southeast Asia", in: Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 142-152.

Die fortgesetzte Präsenz hinduistischer Kaufleute aus Südindien und Java, buddhistischer Seefahrer aus Ayutthaya und buddhistisch-konfuzianischer Händler aus China in weiten Teilen dieses weitgespannten Handelsnetzes zeigt, daß die muslimischen Händler ihre nicht-muslimischen Konkurrenten nicht verdrängten, obwohl gerade im Malaiischen Archipel viele Fürstenhäuser aus handelstaktischen Gründen zum Islam konvertierten. Insgesamt kann man sich hier – sozusagen als Fazit der Analyse – wiederum Patricia Risso anschließen, die zwar die Mehrheitsmeinung einer islamischen Dominanz vertritt, letztlich aber zu dem Schluß kommt:

*"Islam helped to shape events rather than determine them. By itself, Islam fails to provide the ultimate explanation for Asian Muslim maritime successes and failures. Islam cannot be reduced to commerce, and commerce in the Indian Ocean region cannot be reduced to Muslims, but an understanding of the complex intersection of Islamic and maritime histories provides a more accurate view of both."*<sup>539</sup>

Es spricht also weder etwas dafür, den Indischen Ozean zu dieser Zeit als 'islamische See' zu begreifen, noch dafür, die nicht-muslimischen Händlergruppen auf den Status von Schutzbefohlenen (*dhimmi*) zu reduzieren, mit dem sie innerhalb der islamischen Reiche vorlieb nehmen mußten. Auch hier manifestiert sich somit die Widerstandskraft des Handelssystems im Indischen Ozean.

### **V.3 Der Indische Ozean in der frühen "Vasco da Gama"- Epoche**

Am 20. Mai 1498 gingen vier portugiesische Karavellen im Hafen der Handelsstadt Calicut an der indischen Malabarküste vor Anker: Vasco da Gama machte sich auf, Geschichte zu schreiben. Nach übereinstimmender Meinung vieler Zeitgenossen und der meisten Historiker läutete dieser Landfall das Ende der autochthonen Geschichte des Indischen Ozeans und den Beginn der "Vasco da Gama Epoche" Asiens<sup>540</sup> – mithin den Beginn der Kolonialzeit – ein. Das traditionelle Miteinander der Kulturen in Asien im allgemeinen und im Indischen Ozean im besonderen war ihrer Ansicht nach zerstört, und in einer bemerkenswert kurzen Zeit dominierten westliche Seemächte die maritimen Handelsrouten. Die Epoche westlicher Dominanz hatte damit für sie begonnen.<sup>541</sup> Andere werfen dagegen die zumindest für die Anfangszeit des westlichen Vordringens in der Zeit der Portugiesen berechtigte Frage auf, inwieweit diese "Fremden aus dem Westen" sich von anderen "Fremden" unterschieden:

*"There is often a tacit assumption that people of Asia, however different from one another they may have been in terms of culture and worldview, were all somehow selfconsciously Asian and, therefore,*

---

<sup>539</sup> Risso, Patricia: *Merchants and Faith. Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, San Francisco und Oxford 1995, S. 7.

<sup>540</sup> So Pannikar, Kavalain Madhava in seinem Werk *Asia and Western Dominance. A Survey of the Vasco da Gama Epoch of Asian History*. London 1953.

*fundamentally if vaguely the same, while Europeans represented a very alien but also internally unified group. But how much less foreign was an Arab peddler in ninth-century Canton than a Portuguese peddler in sixteenth-century Surat?"<sup>542</sup>*

In diesem Abschnitt werden wir überprüfen, inwieweit die westliche maritime Dominanz beziehungsweise genauer: der portugiesische und niederländische Anspruch auf machtpolitische Suprematie und handelspolitische Monopolstellung Bestand hatte und inwieweit – falls überhaupt – er das Gesicht des Indischen Ozeans veränderte.

### V.3.1 Politische Konstellation

Mit hoher Wahrscheinlichkeit kamen die Portugiesen nicht unvorbereitet in den Indischen Ozean. Abgesehen davon, daß geheime portugiesische Expeditionen nach der Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung durch Bartolomeu Diaz im Jahre 1488 mehrere Jahre lang den weiteren Verlauf der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans auskundschafteten, hatten sie in der Person von Pero de Covilham (auch Pedro de Covilha oder Pedro de Covilha) einen sehr erfolgreichen Spion. Dieser bereiste im Auftrag des Königs von Portugal, Dom Joao II, zwischen 1487 und 1490 in der Tarnung eines jüdischen Händlers erst den Persischen Golf, dann die ostafrikanische Küste möglicherweise bis Sofala. Im Jahre 1490/91 schrieb er in Kairo über seine Erfahrungen einen Bericht, bevor er sich, ebenfalls im Auftrag des Königs, nach Äthiopien begab, um dort den sagenhaften "Priesterkönig Johannes" zu finden.<sup>543</sup> Es ist allerdings bis heute ungeklärt, ob Covilhams Bericht Lissabon auch erreichte. Boxer schreibt dazu:

*"It is uncertain whether Covilha's report of 1490-1491 ever reached Portugal, for the evidence on this point is conflicting. If it did, then Dom Joao II had at his disposal a first-hand report about the spice trade in the Indian Ocean, and this would help to explain why Vasco da Gama was ordered to make for Calicut, then the most important Indian entrepot of the spice trade, on his voyage to India seven years later. On the other hand, Da Gama and his men were very surprised at the high degree of civilisation attained by the Swahili city states of Mocambique, Mombasa and Malindi, which they visited on their epic voyage; whereas if Covilha's report had reached Lisbon the Portuguese should have had ample information about these places. Similarly, Da Gama on his arrival at Calicut was unable to distinguish*

---

<sup>541</sup> Frei übersetzt nach McNeill, William H.: *The Rise of the West*. Chicago 1963, S. 619.

<sup>542</sup> Risso, Patricia: *Merchants and Faith. Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, San Francisco und Oxford 1995, S. 3.

<sup>543</sup> Die äthiopische Kaiserinwitwe Helena empfing ihn auch freundlich, gestattete ihm jedoch nach äthiopischer Gepflogenheit nicht, das Land wieder zu verlassen, damit er keine Geheimnisse verraten könnte. De Covilham lebte als äthiopische Adliger noch rund 30 Jahre in Äthiopien und beriet noch die zweite portugiesische Expedition in den Jahren 1520-1523 unter Rodrigo de Lima zur Zeit des Kaisers (Negus) Lebna Dengel. Eine sehr lebendige Darstellung der Reisen Pedro de Covilham findet man im Kapitel "The Spy Who Never Came Home", in Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (Taschenbuchausgabe), S. 139-148.

*between Hindu temples and Christian churches, something which Covilha must surely have done – and reported – after his lengthy visits to the trading ports of Malabar. Finally, Da Gama was provided with the most trumpery presents for the ruler of Calicut and the most unsuitable trading goods – cloth, brass utensils, beads and the like – to barter for the pepper and other spices which he sought; whereas Covilha would certainly have reported that these could only be purchased with gold and silver specie.*<sup>544</sup>

Trotzdem kamen die Portugiesen zum richtigen Zeitpunkt, den die politische Konstellation im Indischen Ozean stand durchaus günstig für sie, wie die folgende Darstellung nun zeigen wird.

### V.3.1.1 Die Arabische See

Wenn wir die Darstellung der politischen Konstellation in der Arabischen See analog zum portugiesischen Vordringen an der afrikanischen Küste beginnen, stellen wir fest, daß dort eine Reihe von kleinen Stadtstaaten existierten, die mehr oder minder islamisiert waren und vom Handel abhingen. Die wichtigsten dieser Stadtstaaten waren Kilwa, Malindi, Mosambik und Pate. Ihre Kultur, die zur Zeit der Ankunft der Portugiesen in hoher Blüte stand, kann man als arabisiert bezeichnen, obwohl die politische und wirtschaftliche Elite auf eine persische Herkunft als *Shirazi* pochten. Die Mehrheit der Bevölkerung bestand jedoch aus einer Mischung aus *Swahili* und *Bantus*, die kulturell dem afrikanischen Hinterland näher standen als der arabischen Kultur. Da diese Stadtstaaten vom Handel zwischen dem Hinterland mit dem weiteren Umfeld der Arabischen See abhingen, betrachteten sie sich zwangsläufig als Rivalen. Die Ankunft der Portugiesen stieß daher auf keinen organisierten Widerstand der muslimischen Handelsstädte, obwohl diese soviel zu verlieren hatten – schließlich hatte sich der portugiesisch-christliche Glaubenseifer auch bis an die afrikanische Küste durchgesprochen. Stattdessen konnten sich die Portugiesen diese gegenseitige Rivalität zu Nutze machen und die Städte gegeneinander ausspielen, so wie es die Spanier in Zentralamerika taten.<sup>545</sup> Mit dem Sultan von Malindi schlossen sie eine Allianz<sup>546</sup>, und mit Sansibar unterhielten sie zumindest zeitweilig gute Beziehungen. Die Städte Kilwa, Mombasa, Mosambik und Sofala dagegen wurden von den Portugiesen erobert und zum Teil besetzt. Damit waren die wichtigsten Handelszentren an der afrikanischen Küste unter ihrer Kontrolle, obwohl es der Shirazi-Dynastie von Mombasa noch bis 1591 gelang, die portugiesische Dominanz immer wieder herauszufordern. Die Shirazis konnten dabei bereits gegen Mitte des 16. Jahrhunderts auf Unterstützung durch die Osmanen hoffen, die ab 1550 von ihren Basen im Roten Meer an der afrikanischen Küste entlang vorstießen und in den achtziger Jahren unter Alī Bey – letztlich erfolglos – versuchten, die Portugiesen zu vertreiben. Die Portugiesen nahmen dies zum Anlaß, Mombasa end-

---

<sup>544</sup> Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York: Alfred A. Knopf 1969, S. 34.

<sup>545</sup> Hernan Cortéz gelang es nur mit Hilfe mit den Azteken verfeindeter Stämme, die Azteken zu unterwerfen.

<sup>546</sup> Chittick bezeichnet ihn als "loyal ally, no doubt through a combination of fear and hope of gain..."; siehe Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (228).

gültig zu besetzen, einen Marionettenherrscher einzusetzen und ein Fort zu errichten, dessen Bauarbeiten im Jahre 1593 begannen. Die portugiesische Hegemonie über die Handelsstädte der afrikanischen Küste des Indischen Ozean war damit für ein Jahrhundert gesichert. Erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurden sie – nach der zweitlängsten Belagerung der Kriegsgeschichte<sup>547</sup> – aus Mombasa wieder vertrieben. Interessanterweise war diesmal nicht eine westliche Seemacht am Werk wie in Malakka, sondern die Omanis.<sup>548</sup>

Im Bereich des Roten Meers und des Persischen Golfs trafen die Portugiesen auf die drei islamischen Großmächte dieser Zeit: das ägyptische Reich der Mameluken als Nachfolger des Fatimiden-Kalifats, auf das Osmanische Reich der Türken und – am Persischen Golf – die Safaviden-Dynastie der Perser. Zum Glück für die Portugiesen waren diese drei Großmächte in einem andauernden Konflikt untereinander verstrickt und schenkten den christlichen Eindringlingen wenig Beachtung, zumal sie als kontinentale Reiche kein besonderes Interesse an der See hatten. Bis 1526 gelang es den Osmanen allerdings, durch ihre waffentechnische Überlegenheit die Mameluken in die Defensive zu treiben und ihren Staat schließlich zu zerschlagen und ihrem eigenen Reich einzuverleiben. Dies machte das Rote Meer praktisch zu einer osmanischen See, die von einer eigens aufgestellten Galeerenflotte patrouilliert wurde. Bis auf einige wenige Vorstöße in dieses Gewässer gelang es den Portugiesen daher nie, dort ebenso eine Seeherrschaft zu etablieren wie in den anderen Bereichen des Indischen Ozeans, zumal ihr Stützpunkt auf der Insel Sokotra zu weit vom Bab el-Mandeb entfernt war, um den diese Engstelle passierenden (muslimischen) Handelsverkehr lückenlos überwachen zu können.<sup>549</sup> Der Versuch aus dem Jahre 1513, das günstiger gelegene Aden zu erobern, schlug fehl. Stattdessen wurde die Stadt 1538 von osmanischen Truppen besetzt. Das Rote Meer sollte eine 'muslimische See' bleiben.<sup>550</sup> Im Persischen Golf sah es für die Portugiesen wesentlich günstiger aus. Zum einen glückte es ihnen im Jahre 1515, das strategisch wichtige – weil am Ausgang der gleichnamigen Straße gelegenen – Hormuz zu erobern und in eine portugiesische Seefestung zu verwandeln. Zum anderen befand sich das persische Reich als nach dem Fall der Fatimiden einzig verbliebenen schiitischen Großmacht in einem ständigen Konflikt mit dem sunnitischen Reich der Osmanen – durchaus in Fortsetzung des bereits Jahrtausende alten Kampfs der Kulturen des Zweistromlands gegen diejenigen des persischen Hochlands.<sup>551</sup> Der persische Schah war daher durchaus an Verbündeten interessiert, auch aus dem christli-

---

<sup>547</sup> Die Belagerung von Fort Jésus dauerte vom 11.03.1696 bis zum 13.12.1698 und endete mit dem Fall der Festung nur einige Stunden vor der Ankunft einer portugiesischen Einsatzflotte. Auf portugiesischer Seite fielen der Belagerung insgesamt rund 6500 Menschen zum Opfer, davon 1000 Portugiesen, 2500 einheimische Hilfstruppen, der Rest waren Zivilisten. Die meisten Todesopfer waren infolge von Krankheiten wie Malaria zu beklagen, nicht durch die Kampfhandlungen direkt. Über die omanischen Verluste gibt es keine Aufzeichnungen. Die längste Belagerung der Kriegsgeschichte war die Belagerung des damaligen venetianischen Kandia auf Kreta ebenfalls durch die Osmanen, die von 1647 bis 1669 dauerte – mithin 22 Jahre!

<sup>548</sup> Siehe dazu Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (Tb-Ausgabe), S. 314-322 ("The Great Siege of Fort Jesus").

<sup>549</sup> Sokotra wurde daher bereits 1510 wieder aufgegeben.

<sup>550</sup> Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S. 47.

<sup>551</sup> Der Beginn dieses Konflikts dürfte im Kampf der sumerischen 3. Dynastie von Ur gegen die Elamiter aus eben diesem Hochland liegen, um ca. 2100 v. Chr.

chen Westen.<sup>552</sup> An der indischen Westküste trafen die Portugiesen ähnlich wie an der afrikanischen Küste auf eine politisch zersplitterte Landschaft aus islamischen und hinduistischen Königreichen und Fürstentümern, die oftmals miteinander in Konflikt lagen, so zum Beispiel der Raja von Cochin mit dem Zamorin (Seekönig) von Calicut. Das Vorgehen der Portugiesen glich dabei dem an der afrikanischen Küste: sie unterstützten den einen – den Raja von Cochin – und besetzten das in ihren Augen wichtigste Handelszentrum des anderen – des Zamorins von Calicut. Am 10.11.1510 schließlich gelang es ihnen, dem Sultan von Bijapur die Kontrolle über Goa zu entreißen, das in der Folgezeit Calicut als wichtigstes Handelszentrum zwischen Cambay und dem Kap Komorin ablösen sollte.<sup>553</sup> Erleichtert wurde dies den Portugiesen durch ein grundlegendes Unverständnis der wichtigsten Landmächte Indiens über die Bedeutung maritimer Handelsrouten und eine damit einher gehende Geringschätzung der Kriegführung zur See als eine "Sache von Krämern".<sup>554</sup>

### V.3.1.2 Der Golf von Bengalen

Am Eingang des Golfs von Bengalen liegt, wenn man aus der Richtung der Arabischen See kommt, Sri Lanka. Um das Jahr 1500 herum war die Insel geteilt in einen singhalesisch-buddhistische Teil um das Königreich von Kōtte im Südwesten und das Reich von Kandy in der Mitte der Insel sowie in einen tamilisch-hinduistische Teil im Norden der Insel um das Königreich von Jaffna auf der nördlichen Halbinsel. Die zentrifugalen Tendenzen der srilankischen Königreiche und die erstaunliche Zersplitterung der politischen Landschaft<sup>555</sup> erleichterten den Portugiesen wieder einmal, auf dieser geostrategisch wichtigen Insel Fuß zu fassen. Der erste Kontakt um 1505/1506 war dabei eher zufälliger Natur, denn erst zwölf Jahre später errichteten die Portugiesen eine dauerhafte Präsenz mit einem Fort in der Nähe von Colombo.<sup>556</sup> Bis zum Ende des 16. Jahrhunderts gelang es ihnen, nach vielen Rückschlägen, wechselhaften Allianzen und triumphalen Siegen, von den drei bei ihrer Ankunft existierenden Königreichen zwei zu unterwerfen, nämlich Kōtte und Jaffna. Lediglich Kandy konnte sich nach wie vor einer – mittlerweile etwas prekären – Unabhängigkeit erfreuen.<sup>557</sup>

Tiefer im Golf von Bengalen, an der indischen Ostküste, hatten sich bis zur Ankunft der Portugiesen bereits einige islamische Reiche etabliert, von denen das Reich von Bengalen im Bereich des heutigen Bangladeschs das mächtigste darstellte. Weiter entlang der Küste trafen die Portugiesen auf das buddhistische Reich der Mon um die Hauptstadt Pegu sowie auf das ebenfalls buddhistische siamesische Reich von Ayutthaya mit dem Hafen von Mergui. Das Reich der Mon wurde in den späten dreißiger

---

<sup>552</sup> Ihn deshalb wie Charles R. Boxer als "Marionette der Portugiesen" zu bezeichnen, ist dabei dennoch etwas gewagt. Siehe derselbe, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S.46.

<sup>553</sup> Ebenda.

<sup>554</sup> So Bahadur Shah von Gujarat, zitiert von Boxer, Charles R.: a. a. O., S. 50.

<sup>555</sup> Siehe dazu De Silva, K. M.: *A History of Sri Lanka*. London: C. Hurst 1981, insbesondere die Kapitel "The Fragmentation of the Sri Lanka Polity..." (S. 81-96) und "The crisis of the sixteenth century" (S. 97-112).

<sup>556</sup> De Silva, K. M.: a. a. O., S. 100.

<sup>557</sup> De Silva, K. M.: a. a. O., S. 112.

und den vierziger Jahren des 16. Jahrhundert von den Truppen des Gründers der birmanischen Toun-goo-Dynastie, Tabinshwehti (reg. 1531-1550) erobert und dem birmanischen Reich hinzugefügt. Dabei kamen auf birmanischer Seite bereits portugiesische Söldnertruppen, besonders auch Kanoniere, zum Einsatz:

*"While it would be wrong to overestimate the effects of European firearms, local chronicles speak with awe of the 'great guns' by which Tabinshwehti could 'smash the [Shan] saw-bwas<sup>558</sup> warboats to splinters since they 'had no cannon or large mortars'.<sup>559</sup>"*

Für die politische Konstellation von Festland-Südostasien bedeutete dies, daß ein aufstrebendes birmanisches Reich auf ein ebenso aufstrebendes Thai-Reich traf. Beide Reiche betrachteten sich – fast schon zwangsläufig – gegenseitig als Erzfeinde, wobei zunächst die birmanische Seite die Oberhand behielt. Obwohl die Portugiesen vor allem mit Siam gute und teilweise enge Beziehungen anknüpften, galt ihr Hauptinteresse jedoch der Straße von Malakka als natürlicher Engstelle, in welcher der Handel zwischen der Südchinesischen See und dem Indischen Ozean kontrolliert werden konnte. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts hatte das Sultanat von Malakka als Nachfolger des untergegangenen Reichs von Srivijaya die Stellung einer Kontrollmacht in der gleichnamigen Straße von Malakka inne. Malakka war damit der aus portugiesischer Sicht naheliegendste Kandidat für eine weitere Eroberung, die dann auch im Jahre 1511 gegen heftigen Widerstand gelang. Nach der Eroberung sahen sich die Portugiesen wütenden Gegenangriffen ausgesetzt, die von javanisch-sumatranischen Allianzen unter Führung des entthronten Herrscher von Malakka und neuem Sultan von Johore vorgetragen wurden. Den Portugiesen gelang es, zum Teil nur mit viel Glück, bis 1641 auszuhalten. Dann wurden sie selbst von den Niederländern aus Malakka vertrieben. Der Fall von Malakka im Jahre 1511 hatte weitreichende Folgen für die politische Konstellation der übrigen malaiischen Sultanate und Fürstentümer, die bis dato unter der Dominanz Malakkas gestanden hatten:

*"The rise of new ports was further stimulated by the arrival of Europeans in search of spices and by the Portuguese defeat of Melaka in 1511 which saw the flight of Muslim trade to other centres. It was the patronage of local and foreign Muslims, coupled with the rise of pepper-growing, that led to the emergence of Banten in west Java and of Aceh on the northern tip of Sumatra. Other examples of flourishing settlements which had once been of minor importance come readily to mind. Pattani, on the east coast of the Malay peninsula, was a strategic meeting point for Malay and Chinese vessels; across the sea in*

---

<sup>558</sup> "Saw-bwa" = (Sippen-) Oberhaupt, Adliger, Fürst.

<sup>559</sup> Watson Andaya, Barbara: "Political Development between the Sixteenth and Eighteenth Centuries", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 402-459 (416) (mit weiteren Nachweisen).

*Borneo the newly Islamized port of Brunei grew to provide an entrepôt for the southern Philippines and the islands of eastern Indonesia.*<sup>560</sup>

Wie wir weiter unten noch sehen werden, erfuhren die Portugiesen sehr bald, daß die Eroberung von Malakka nicht automatisch zu einem portugiesischen Handelsmonopol führte.

### V.3.1.3 Die Südchinesische See

Mit der Eroberung von Malakka war der Höhepunkt der geographischen Ausweitung des portugiesischen maritimen Reichs noch nicht erreicht. Vielmehr schickten sich die Portugiesen an, auch in die Südchinesische See vorzudringen. Neben dem bereits erwähnten siamesischen Reich von Ayutthaya sahen sie sich dort zunächst mit den im Vergleich zu früheren Zeiten geschrumpften Reichen der Khmer mit der neuen Hauptstadt Lovek und dem Reich der Cham konfrontiert. Das Khmer-Reich war dabei von den Siamesen, Champa dagegen von den rapide vordringenden Vietnamesen starkem Druck ausgesetzt. Das sinisierte Vietnam – zu Beginn des 16. Jahrhunderts von der Le-Dynastie regiert, verfügte über ein schlagkräftiges und gut ausgebildetes Heer von Berufssoldaten, während sich die hinduisierten Nachbarn Champa und Kambodscha auf Feudalaufgebote verlassen mußten, die hauptsächlich aus Bauern bestanden. Bereits hier mußten die Portugiesen feststellen, daß die Einrichtung von Handelsforts oder gar die Eroberung von wichtigen Hafenstädten nicht so leicht fallen würde wie sie das bisher gewohnt waren.

Wenn es schon in der ehemaligen chinesischen Kolonie Vietnam nicht leicht gewesen wäre, einen Stützpunkt zu erobern, so traf dies auf das 'Mutterland' China erst recht zu. Zur Zeit des portugiesischen Vordringens in die Südchinesische See zu Beginn des 16. Jahrhunderts befand sich im Reich der Mitte die Ming-Dynastie (1368-1644) auf dem Höhepunkt ihrer Macht. Westliche Augenzeugen berichten beispielsweise voll Staunen von der Stabilität der Gesellschaft und dem erreichten Grad von Recht und Ordnung. Obwohl es unter der Oberfläche bereits gährte, trat das Riesenreich nach außen als kompakte, kampfbereite Einheit in Erscheinung, die den Portugiesen keinen Ansatz für ihre übliche Politik des *divide et impera* gab.<sup>561</sup> Kampfbereit war auch die kaiserliche Kriegsmarine, die zwar ihren früheren Status als Hochseemarine mittlerweile verloren hatte, aber immer noch über kampfstärke Küstenflotten verfügte, deren Schiffe (Dschunken) den portugiesischen Galeonen hinsichtlich Panzerung (Beplankung) und Feuerkraft zumindest ebenbürtig, wenn nicht sogar überlegen waren. Der chinesischen Küstenflotte gelang es denn auch, die Portugiesen in den Jahren 1521 und 1522 zweimal zu

---

<sup>560</sup> Watson Andaya, Barbara: "Political Development between the Sixteenth and Eighteenth Centuries", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 402-459 (410).

<sup>561</sup> Farmer, Edward L.: "Western European Domination in Southeast Asia", in: Farmer, Edward L. et al. (Hrsg.): *Comparative History of Civilizations in Asia. Volume II: 1350 to present*. Boulder und London 1986, S. 561-569 (569).

besiegen. Ihren Handelsstützpunkt Macao erhielten die Portugiesen daher erst 1557 auf dem Verhandlungsweg, nicht durch die Überlegenheit ihrer Waffen. Verhandlungspartner waren dabei die Gouverneure der Küstenprovinzen von Kwangtung und Fukien, die ein persönliches Interesse am offiziell verbotenen Handel mit Japan über die Portugiesen als Zwischenhändler hatten. Der Kaiser selbst sanktionierte den Stützpunkt Macao erst rund zwanzig Jahre später – und selbst dann noch sehr zögerlich.<sup>562</sup>

### V.3.2 Politische Kontakte

Die Natur der portugiesischen Dominanz im Indischen Ozean bestand zweifellos in der Beschränkung auf die Herrschaft zur See zum einen durch ihre schlagkräftige Flotte und zum anderen durch die geschickte Wahl von Stützpunkten in geostrategisch hervorragenden Lagen:

*"One striking feature of Portuguese activities in Asia and Africa was that they did not aim at territorial conquest so much as the control of commerce by subduing and dominating, by means of naval power, the strategic points through which it passed. At no stage did they establish a dominance over the politics of South Asia. What they did was to use their sea power and superior technology at points of weakness or where there were sharp divisions, and thus attained an influence out of all proportion to their real strength."<sup>563</sup>*

Durch diese ozeanweite Bedrohung schufen sie jedoch auch die erste Subregionen überschreitende Allianz im Indischen Ozean, die vom Osmanischen Reich im Mittleren Osten bis zu den muslimischen Sultanaten im Malaiischen Archipel reichte. Diese Allianz trat bereits in der ersten Dekade des 16. Jahrhunderts auf den Plan, in einer Zeit also, in der sich die Portugiesen noch bemühten, Fuß zu fassen. Beteiligt waren das Osmanische Reich, das fatimidische Ägypten, das westindische Calicut und – Venedig. Richard Hall kommentiert Venedigs Teilnahme folgendermaßen:

*"[I]t was to Venice that the Turks now turned for help. There was a mutual interest in driving the Portuguese out of the Indian Ocean, and both also realized that the typical Mediterranean galleys in which they had fought one another would be useless against the 'floating fortresses'. The galley would be blown to pieces long before they could get close enough for their soldiers to have the chance to climb aboard the enemy ships and hurl themselves into close combat."<sup>564</sup>*

Als Beitrag zur Allianz lieferten die Venezianer neben Holz aus den dalmatinischen Wäldern zum Bau von Kriegsschiffen auch Erkenntnisse ihres Geheimdienstes über die Portugiesen und ihre militärische

---

<sup>562</sup> Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S. 63.

<sup>563</sup> De Silva, K. M.: *A History of Sri Lanka*. London: C. Hurst 1981, S. 100.

<sup>564</sup> Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (Tb-Ausgabe), S. 209.

Schlagkraft sowie ein Team von Kanonieren.<sup>565</sup> Trotzdem wurde die neu aufgestellte osmanische Flotte von den Schiffen Francisco de Almeidas im Jahre 1509 vor Diu geschlagen. Nach dem Verlust ihrer Flotte vermochten die Osmanen in den nächsten fünfzig Jahren lediglich nadelstichartige Aktionen durchzuführen, welche die Portugiesen zwar ärgern, aber nicht ernsthaft gefährden konnten. In einem zweiten Versuch sechzig Jahre nach Diu griff die Allianz in den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts in einer konzertierten Aktion die portugiesischen Stützpunkte Goa, Chaul (beide heutiges Indien), Malakka und Ternate (heutiges Indonesien) an. Nur Ternate ging dabei für die Portugiesen verloren, und zwar – wie Charles Boxer versichert – lediglich durch die Unfähigkeit des portugiesischen Kommandanten.<sup>566</sup> Insgesamt gesehen blieben solche Aktivitäten auch angesichts der portugiesischen und damit außerregionalen Bedrohung eher selten. Nach wie vor dienten diplomatische Missionen in der Regel eher der Förderung des Handels oder waren gar – wie im Falle der Gesandtschaften südostasiatischer Staaten ins Reich der Mitte nach Peking – lediglich schlecht kaschierte Handelsunternehmungen, da die Einfuhr offizieller 'Geschenke' von Steuern befreit waren.

### V.3.3 Ökonomische Kontakte

Der von Panikkar geprägte Begriff vom "Beginn der Vasco da Gama Epoche" Asiens impliziert neben dem Aufbau einer politisch-maritimen Dominanz durch westliche Seemächte auch die schleichende Verdrängung autochthoner Händler durch ihre westliche Konkurrenten und folglich den Aufbau einer auch wirtschaftlichen Hegemonie im Indischen Ozean und der Südchinesischen See. Untermauern läßt sich diese These problemlos durch da Gamas berühmt gewordener Bemerkung, er sei auf der Suche nach Christen und Gewürzen, die direkt auf die wirtschaftliche Dimension der portugiesischen Entdeckungsfahrten verweist: durch einen eigenen direkten Zugang zu den Quellen der heiß begehrten Waren seinen lästigen mittelmeerischen Hauptkonkurrenten Venedig auszuschalten und den lukrativen Handel zumindest teilweise umzulenken. Der missionarische Aspekt war dabei ein zwar willkommener und durchaus als wichtig erachteter Zusatznutzen, nichtsdestotrotz aber eher zweitrangig.<sup>567</sup> Aufgrund verschiedener Umstände, insbesondere auch aufgrund mangelnder personeller und materieller Ressourcen, gelang es den Portugiesen jedoch nicht, ihren offen vertretenen Anspruch auf die Monopolisierung des (Gewürz-) Handels im Indischen Ozeans und die Ausschaltung der muslimischen Konkurrenz in die Realität umzusetzen.

---

<sup>565</sup> Ebenda.

<sup>566</sup> Boxer, Charles R.: a. a. O., S. 58.

<sup>567</sup> Siehe dazu ausführlich Boxer, Charles R.: a. a. O., S. 17ff.

### V.3.3.1 Rotes Meer und Persischer Golf

Die Handelsroute vom Indischen Ozean durch das Rote Meer nach Alexandria und weiter beispielsweise nach Venedig hatte mit den ägyptischen Fatimiden wieder stark an Bedeutung gewonnen, nachdem sie für einige Jahrhunderte im Vergleich mit dem Persischen Golf nur zweitrangig gewesen war. Das heißt aber auch, daß die Masse des durch das Rote Meer abgewickelten Handels Transithandel war: Güter, die anderswo produziert worden waren, wurden durchgeschleust, um auch anderswo konsumiert zu werden. Die wichtigen Ausnahmen dazu waren Duftharze und Weihrauch aus dem Süden der Arabischen Halbinsel und dem Horn von Afrika. Dagegen war der im klassischen Altertum florierende Handel von und nach Äthiopien aufgrund der Islamisierung der vormals äthiopischen Küstengebiete fast vollständig zum Erliegen gekommen.

Gemäß ihres Anspruchs, das islamische Alexandria und das zwar christliche, aber eben konkurrierende Venedig vom Zugang zu den Gewürzen abzuschneiden, schickten sich die Portugiesen an, über eine Blockade des Bab el-Mandeb die Route durch das Rote Meer zu sperren. Obwohl sie zu diesem Zweck die Insel Sokotra besetzten, gelang es den Portugiesen – wie oben bereits dargestellt – nicht, den Handel durch das Rote Meer zu kontrollieren oder gar wirkungsvoll das Bab el-Mandeb als Eingang zu diesem zu blockieren. Statt dessen sahen sie sich dort ab den dreißiger Jahren des 16. Jahrhunderts mit dem Osmanischen Reich konfrontiert, das eigens eine Galeerenflotte im Roten Meer aufstellte, um den Handel, vor allem aber die nach Mekka reisenden Pilger, vor portugiesischen Angriffen zu schützen. Der bei Ankunft der Portugiesen zu Beginn des 16. Jahrhunderts noch prosperierende Handel der somalischen Küstenstädte an der Benadir-Küste verlor allerdings in den folgenden Jahrzehnten wegen der konstanten maritimen Aktivitäten der Portugiesen und der Osmanen stark an Bedeutung.<sup>568</sup> Als das Osmanische Reich zu Beginn des 17. Jahrhunderts zusehends an Macht verlor, so daß nur noch geringe und schlecht ausgerüstete Garnisonen zum Beispiel in Massawa unterhalten werden konnten, nahm auch der Pilgerverkehr durch das Rote Meer nach Mekka Schaden.<sup>569</sup> Gegen Ende des 17. Jahrhunderts trugen zwei Faktoren dazu bei, daß sich der Pilgerverkehr und der subregionale Handel wieder erholten:

*"To some extent this was due to the growth of Omani maritime power, which caused a revival of the trade and the Pilgrimage from Muslim communities in the Indian Ocean. But it was also due to the growth of demand for Yemen's coffee, resulting from the spread of coffee-drinking in Europe."<sup>570</sup>*

---

<sup>568</sup> Abir, M.: "Ethiopia and the Horn of Africa", in: Gray, Richard (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 4: from c. 1600 to c. 1790*. Cambridge et al. 1975, S. 537-577 (550).

<sup>569</sup> Ebenda.

<sup>570</sup> Abir, M.: a. a. O., S. 551.

Nutznießer davon waren zu dieser Zeit bereits europäische Kaufleute, die in Mokka eigene Faktoreien einrichteten, und weniger die traditionellen Händlergruppen, mit denen wir es bislang zu tun hatten. Für den uns interessierenden Zeitraum des 16. und 17. Jahrhunderts ist somit festzuhalten, daß das Rote Meer eine wichtige Handelsroute für den Warentransit nach Alexandria und dem Mittelmeerraum darstellte, sowie eine Route für den Pilgerverkehr – eine Art früher organisierter Touristik.

Im Bereich des Persischen Golfs waren die Portugiesen erfolgreicher als im Roten Meer. Es gelang ihnen, sich im Jahre 1515 in Hormuz festzusetzen, wodurch sie den Seeverkehr des Persischen Golfs kontrollieren konnten.<sup>571</sup> Zudem bauten die Portugiesen gute Beziehungen zu der schiitischen Safawiden-Dynastie Persiens als größtem Konkurrent des Osmanischen Reichs auf, wodurch sie auch politisch abgesichert waren. Im Gegensatz zur Kontrolle des Roten Meers stellte die Kontrolle des Persischen Golfs aber nur einen zweitrangigen Erfolg dar, da das frühere Handelszentrum Basra und das frühere politische Zentrum Bagdad mittlerweile auf den Rang von Provinzhauptstädten des Osmanischen Reichs zurückgefallen waren. Der früher so bedeutende Handel zwischen der indischen Westküste und dem Golf hatte dementsprechend an Bedeutung eingebüßt.

### V.3.3.2 Arabische See

Das Handelssystem in der Arabischen See war von der portugiesischen Präsenz wohl von allen Subregionen des Indischen Ozeans am meisten betroffen: An der indischen Westküste verfügten die Portugiesen mit Diu, Daman und natürlich Goa über wichtige Handelszentren, die gleichzeitig auch als Basen für ihre Kriegsschiffe dienten. Der Versuch, an den Portugiesen vorbei Handel zu treiben oder auch nur auf Pilgerfahrt zu gehen, endete daher oftmals mit der Konfiskation der Ladung und der Versenkung des Schiffes. Ganz ähnlich gestaltete sich die Lage an der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans, wo die Portugiesen ebenfalls mit Kilwa, Mombasa, Mosambik und Sofala die bedeutendsten Handelszentren entweder direkt oder indirekt durch einen von ihnen installierten Herrscher kontrollierten.

Die nachgefragten Güter waren im Grunde genommen die selben wie in der großen Zeit des Islams: Vom afrikanischen Festland kam Gold und Elfenbein, von der Küste (graues) Ambra.<sup>572</sup> Aus dem Gebiet am Horn von Afrika kamen verschiedene Sorten von Duftharzen, Myrrhe und Weihrauch. Ebenfalls exportiert wurden Mangrovenstämme als Bauholz, Eisen und Sklaven. Letztere kamen nun aber nicht mehr aus dem Küstengebiet von Somalia, sondern aus dem Landesinneren der afrikanischen Ostküste. Vom Indischen Ozean gelangten vor allem Tuche, Glasperlen und nun auch vermehrt mo-

---

<sup>571</sup> Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S. 46.

<sup>572</sup> Zur grauen Ambra (Ambergris) schreibt Chittick: "This mysterious substance commanded a high price, but in view of its extreme rarity the total value can hardly have been very great." Siehe Chittick, H. Neville: "The East

derne Feuerwaffen wie zum Beispiel Musketen in das afrikanische Landesinnere. Luxusgüter wie Seide und Porzellan blieben weiterhin der urbanisierten Elite der Küstenstädte vorbehalten.<sup>573</sup>

### V.3.3.3 Golf von Bengalen

Im Gegensatz zur Arabischen See war der Golf von Bengalen weniger stark vom portugiesischen Streben nach Monopolisierung des Handels betroffen: Mit der bedeutenden Ausnahme von Sri Lanka gelang es ihnen dort nicht, durch Inbesitznahme der wichtigsten Handelszentren den Handelsverkehr zu dominieren. Allerdings muß man hier auch hinzufügen, daß eine mit der Arabischen See vergleichbaren Kontrolle des Golfs von Bengalen von vornherein nicht vorgesehen war, solange die dortigen Mächte nicht versuchten, ihrerseits die portugiesischen Routen von und nach Malakka zu stören.

Als die Portugiesen zum ersten Mal in den Golf von Bengalen vordrangen, entdeckten sie ein Handelssystem, das die Häfen des Golfs miteinander und mit den Häfen Südostasiens, der indischen Westküste und des Persischen Golfs verband.<sup>574</sup> Die beiden wichtigsten Händlergruppen waren hierbei die islamisierten *Chulias* und die hinduistischen *Klings*,<sup>575</sup> auf die wir im vorausgegangenen Kapitel bereits Bezug genommen haben. Das Handelsnetz dieser beiden Händlergruppen ist von der Ausdehnung her eher als subregional zu bezeichnen: Die Chulias zum Beispiel besuchten zwar jeden halbwegs wichtigen Hafen in Südostasien und im Golf von Bengalen, ihr Fokus lag aber auf Sri Lanka, dem nordöstlichen Sumatra (vor allem Aceh), die Westküste der Malaiischen Halbinsel und den Häfen von Arakan, dem Königreich Pegu (beide im heutigen Birma) sowie Tenasserim (heute Birma, damals Teil des siamesischen Ayutthaya) und – über die trans-isthmische Landroute – Ayutthaya selbst.<sup>576</sup> Die alte Route über den Isthmus von Kra erlebte in den Jahren nach 1641 – der niederländischen Eroberung des bis dato portugiesischen Malakka – geradezu ein 'Revival': wie in früheren Zeiten wurden somit die wieder sehr aktiven Piraten und vor allem natürlich die im Vergleich mit den Portugiesen wesentlich effektiveren Patrouillen der Niederländer umgangen, im wahrsten Sinne des Wortes. Transportiert wurden über diese Trägeroute Waren von hohem Wert wie Porzellan und Seide (von Ayutthaya in den Golf von Bengalen) und indische Textilien (vom Golf von Bengalen nach Ayutthaya).<sup>577</sup>

---

Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231 (215).

<sup>573</sup> Siehe dazu Chittick, Nelson: a. a. O., S. 215-217.

<sup>574</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (186).

<sup>575</sup> Ebenda.

<sup>576</sup> Arasaratnam, Sinnapp: "The Chulia Muslim Merchants in Southeast Asia 1650-1800", *Moyen Orient et Océan Indien* 4, 1987, S. 126-143 (128f.).

<sup>577</sup> Andaya, Leonard Y.: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", in: Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 119-136 (133).

Nun mögen die Portugiesen durchaus beabsichtigt haben, wenn möglich den gesamten Handel im Indischen Ozean zu monopolisieren und autochthone Händler zu vertreiben. Dieses ehrgeizige Ziel gelang ihnen jedoch auch im Golf von Bengalen nicht, genausowenig wie den ihnen folgenden europäischen Seefahrern:

*"When Europeans first arrived they did not overwhelm a 'traditional' maritime system in the Bay of Bengal, but rather they altered some of the aspects of that system, and at the same time integrated into it. The alterations they affected were associated with the diversion of some local cargoes, such as spices and pepper, more directly to European markets. Their integration reflected their need to finance trading ventures and access cargoes for Europe at a time when local demand for European imports, apart from specie, was very limited. [...] Europeans were forced to an accommodation with local trading groups and rulers in many areas, most particularly in the Bay of Bengal."<sup>578</sup>*

Die erwähnte Akkommodierung sah beispielsweise so aus, daß europäische Schiffseigner, die ihre Schiffe in der Regel nicht mit eigenen Handelsgütern auslasten konnten, den noch freien Stauraum an lokale Händler vermieteten.<sup>579</sup>

Im Golf von Bengalen taten sich nach den Portugiesen vor allem die Franzosen hervor, die zu dieser Zeit bereits einen Handelsstützpunkt südlich von Madras, Pondicherry, erworben hatten. Sie vermieteten nicht nur Stauraum an Bord ihrer eigenen Schiffe, sondern stellten auch französische Pässe für einheimische Fahrzeuge aus:

*"The manner in which this occurred can be seen in the activities of a major Chulia ship-owning merchant of Cuddalore, Nallabuka Marrikar. He had close trading arrangements with the French, and his ships carried French passes. In 1681 one of his ships under the command of nine Frenchmen visited the west Java port of Banten to trade in Indian textiles, tin and elephants. The home port of the ship was Porto Novo, but it had called at Pondichery to freight French cargo before leaving for Southeast Asia. This mutually beneficial arrangement clearly alarmed the Dutch, who feared that the French would eventually become dominant in the shipping of Porto Novo. The French quickly became a major player in substantial Indian trade to the Southeast Asian ports of Syriam, Mergui, Ujung Salang, Kedah, Aceh, Johor and Banten."<sup>580</sup>*

Eine Ausnahme gab es jedoch im Golf von Bengalen: Sri Lanka nämlich. Dort kontrollierten die Portugiesen die Zimtanbaugebiete, so daß sie ihr diesbezügliches Handelsmonopol durchsetzen konnten.

---

<sup>578</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (185f).

<sup>579</sup> Andaya, Leonard Y.: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", in: Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 119-136 (131).

<sup>580</sup> Andaya, Leonard Y.: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", in: Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 119-136 (131f).

Zudem besaßen die Singhalesen schon lange keine eigene Handelsflotte mehr, die den portugiesischen Interessen hätte gefährlich werden können.

#### V.3.3.4 Südostasien

Wie wir uns erinnern, bestand die portugiesische Intention darin, sich ein direktes Monopol bezüglich des lukrativen Handels mit Gewürzen zu verschaffen, um damit sowohl die unliebsame handelspolitische Vormachtstellung Venedigs zu brechen als auch die muslimischen Konkurrenten in die Knie zu zwingen. Als die Portugiesen im Jahre 1511 nach erbittertem Widerstand der Malaien und im zweiten Anlauf endlich Malakka erobern konnten, schienen sie am Ziel ihrer Wünsche: Sie hatten sowohl den Hauptumschlagplatz für den Gewürzhandel in Südostasien als auch die Kontrolle der strategisch wichtigen Straße von Malakka in ihrer Hand und sie besaßen mit Goa und Mosambik, ab 1515 auch Hormuz, wichtige Relaisstationen zur Versorgung und zum Schutz ihrer Handelsschiffe. Sie mußten jedoch sehr schnell feststellen, daß der Besitz der Stadt und die Kontrolle über die Handelsroute durch die Straße von Malakka nur einer von zwei Faktoren für die Kontrolle des Gewürzhandels, aber durchaus nicht gleichbedeutend mit ihr war. Darauf weist auch Malcolm Dunn in seiner Monographie über Malakka mit Recht hin:

*"Der Reichtum Malakkas lag nicht in dem Monopol eines stofflichen Gebrauchsgutes, sondern in dem Monopol des Seeweges. Wenn Malakka also über ein Gewürzmonopol befand, dann nicht als Stätte der Produktion edler Gewürze, sondern als Umschlagsort und Verkaufsmesse der Gewürze des Indonesischen Archipels und dies basierend auf der militärischen Kontrolle der "Straits of Malacca". Die vorteilhafte Nutzung Malakkas durch jedwede Macht unterstellte also zuerst die militärische Kontrolle der Seewege und zweitens, die Bereitschaft der bisherigen Handelspartner Malakkas, mit den Portugiesen in Handelsbeziehungen einzutreten."<sup>581</sup>*

Da sich der vertriebene Sultan von Malakka in Johore nahe dem heutigen Singapur niederließ und weiterhin seinen Anspruch auf den Thron von Malakka vertrat, bot sich den muslimischen Gewürzhändlern eine Alternative zum nunmehr christlichen Malakka. Eine zweite Alternative trat in Gestalt von Aceh an der nördlichen Spitze Sumatras auf den Plan. Beide Städte waren dabei nicht nur handelspolitische Herausforderer der Stellung Malakkas als Verteiler der Gewürze und als Drehscheibe für den Handel zwischen dem Indischen Ozean und der Südchinesischen See allgemein, sondern auch militärische Herausforderer. Die portugiesischen Kolonialherren konnte sich in den 140 Jahren der Präsenz in Malakka niemals sicher fühlen – und schon gar nicht konnten sie wegen des fortgesetzten Widerstands die Straße von Malakka in dem Maße beherrschen, wie sie es beabsichtigt hatten. Sie sahen sich daher vor die schwierige Aufgabe gestellt, diejenigen Händler, die bisher mit Malakka

---

<sup>581</sup> Dunn, Malcolm: *Kampf um Malakka. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie über den portugiesischen und niederländischen Kolonialismus in Südostasien* (Beiträge zur Südasiens-Forschung 91). Wiesbaden 1984, S. 87.

Handel getrieben hatten, durch weitreichende Zugeständnisse zur Rückkehr zu bewegen. Im Falle eines Scheitern wären sie gezwungen, sich mit rein militärischer Gewalt ein Stück vom 'Gewürzkuchen' zu holen. Nicht, daß die Portugiesen nicht mit Gewalt versucht hätten, Schiffe, welche die Straße von Malakka zu passieren, zum Einlaufen im Hafen der Stadt zu bewegen – sie unterstützten die Anwendung der 'Peitsche' auch durch 'Zuckerbrot': Sie entsandten Emissäre nach Pegu, Ayutthaya und China, um die dortigen Händler wieder zur Rückkehr zu bewegen, und stellten dabei stark reduzierte Zölle in Aussicht. Eine weitere Gruppe von Gesandten wurde in die Gewürzanbaugebiete des Malaiischen Archipels geschickt, um die Anlieferung der begehrten Gewürze nach Malakka vertraglich zu regeln. Durch diese Politik von 'Zuckerbrot und Peitsche' gelang es ihnen rasch, Malakka wieder zu einem recht profitablen Zentrum zu machen – wenn auch nicht in der früheren Größe und vor allem ohne die Mitwirkung der muslimischen Gujaratis und des malaiischen Adels, der nun zusammen mit dem Sultan in Johore residierte.<sup>582</sup>

Neben dem portugiesischen Malakka als nach wie vor bedeutendsten Handelszentrum Südostasiens war auch noch das siamesische Ayutthaya als zweites großes internationales Handelszentrum auf dem südostasiatischen Festland vorhanden, an dessen handelspolitischer Reichweite sich im Vergleich zur 'islamischen Zeit' nicht viel geändert hatte. Auch dort ließen sich portugiesische Händler nieder, ohne jedoch einen dominierenden Einfluß erlangen zu können.

### V.3.3.5 Südchinesische See

In der Südchinesischen See trafen die Portugiesen, wie oben geschildert, auf einen mächtigen Gegner in Gestalt der Küstenflotten des Reichs der Mitte. Ihren Stützpunkt Macao konnten sie sich daher nur auf dem Verhandlungsweg sichern, genauso wie ihren Stützpunkt im japanischen Nagasaki. Während sie wegen ihrer militärischen Unterlegenheit von vornherein akzeptieren mußten, nur ein Spieler unter vielen zu sein und mit Malaien, Siamesen und natürlich Chinesen konkurrieren zu müssen, erwies sich ihre Niederlassung in Nagasaki als Goldgrube:

*"Owing to the constant friction prevailing between China and Japan at this period, and to the Ming dynasty's prohibition of trade with the 'dwarf-robbers' of the island-empire in either Chinese or Japanese shipping, the Portuguese of Macao were able to secure a more or less official monopoly of the trade between the two countries. This trade was essentially based on the exchange of Chinese raw and manufactured silks and of gold for Japanese silver bullion. Of course, the Ming prohibition of direct Chinese*

---

<sup>582</sup> Siehe dazu Thomaz, Luís Felipe F. R.: "Melaka and Its Merchant Communities at the Turn of the Sixteenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 25-39 (35f.); Dunn, Malcolm: *Kampf um Malakka. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie über den portugiesischen und niederländischen Kolonialismus in Südostasien* (Beiträge zur Südasiens-Forschung 91). Wiesbaden 1984, S. 87f.

*trade with Japan was not always rigorously enforced; but it was sufficiently effective to ensure that the most valuable part of the trade was left in the hands of the Portuguese.*"<sup>583</sup>

Die portugiesischen Aktivitäten fielen dabei zusammen mit einem Aufblühen des innerjapanischen Handels und der Entstehung großer Händlerfamilien, wie zum Beispiel der Suminokuras, der Gotos und – ab der Mitte des 17. Jahrhunderts – der Mitsuis, die auch heute noch zu den großen 'Wirtschaftsdynastien' Japans gehören. Einen eigenen maritimen Handel unternahmen diese Händler jedoch nicht.<sup>584</sup>

### V.3.4 Fazit: Evolution, nicht Revolution

Wie eingangs dargestellt, begann mit dem Vordringen der Portugiesen in den Indischen Ozean nach übereinstimmender Meinung vieler Zeitgenossen und der meisten Historiker eine neue Ära, die Pannikar als "Vasco da Gama Epoche" Asiens<sup>585</sup> bezeichnete. Die Portugiesen läuteten mithin den Beginn der Kolonialzeit auch im Indischen Ozean ein. Das traditionelle Miteinander der Kulturen in Asien im allgemeinen und im Indischen Ozean im besonderen war somit zerstört. Wir haben jedoch festgestellt, daß diese Wertung nicht zutreffend ist: Sowenig wie es die muslimischen Händler geschafft haben, den Indischen Ozean in eine 'islamische See' zu verwandeln, sowenig gelang es den Portugiesen, aus ihm eine 'portugiesische See' zu machen. Dazu besaßen sie einfach nicht die notwendigen personellen und materiellen Ressourcen. Ihre Rolle besteht vielmehr darin, für die nachfolgenden mächtigeren Kolonialstaaten wie Frankreich, Großbritannien und die Niederlande den Wegbereiter zu spielen. Diese These läßt sich recht einfach belegen, indem man auf die Praxis im *Estado da India* verweist, entgegen den ursprünglichen Intentionen – und oftmals auch gegen die Interessen der Krone bezüglich ihrer Handelsmonopole und der Kirche bezüglich Bekehrung oder Vertreibung der 'Heiden' – auch mit muslimischen Kaufleuten regen Handel zu treiben. Bezeichnend hierfür ist eine Passage aus Boxers Werk über das portugiesische maritime Kolonialreich:

*"When the Dutch admiral Steven van der Hagen captured Amboina in 1605 he found that the Portuguese allowed Muslim merchants from all over Asia, and even from Turkey itself, to buy cloves in this island. A similar state of affairs prevailed at Ormuz where, during the last quarter of the century, Persian, Turkish, Arab, Armenian and Venetian merchants frequented the island to buy spices from the*

---

<sup>583</sup> Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S. 63.

<sup>584</sup> Siehe dazu Akamatsu, Paul: "The Rise of the Great Japanese Merchants in the Seventeenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 125-141.

<sup>585</sup> So Pannikar, Kavalain Madhava in seinem Werk *Asia and Western Dominance. A Survey of the Vasco da Gama Epoch of Asian History*. London 1953.

*Portuguese officials and private traders, in complete disregard of the Iberian Crown's theoretical monopoly.*<sup>586</sup>

Mit anderen Worten: die traditionellen Händlergruppen der Araber, Perser, Türken, Armenier, Inder sowie – in Südostasien – Malaien, Siamesen und Chinesen waren nach wie vor vorhanden. Die "Vasco da Gama" Epoche hatte somit nicht von vornherein die revolutionären Eigenschaften, die ihr gerne zugeschrieben wird. Ein weiteres Indiz für die Rolle, welche die 'alten' Händlergruppen und Handelszentren nach wie vor spielten, findet sich darin, daß der Großteil der von den Portugiesen erworbenen Gewürzen in Malakka, Goa und Hormuz an dortige Groß- und Zwischenhändler verkauft wurde, während nur ein eher geringer Teil den Weg nach Portugal selbst nahm.<sup>587</sup> Der Gebrauch von Bezeichnungen wie "islamische See" und "Vasco da Gama Epoche" evoziert zudem die Vorstellung, daß das eine durch das andere vollständig abgelöst und ersetzt wurde: Wo zuvor noch muslimische Herrscher regiert hatten, muslimische Seefahrer den Indischen Ozean und darüber hinaus befuhren und muslimische Händler Handel trieben, waren in der Perspektive Panikklars nun vornehmlich christliche Verwaltungen am Werk, christliche Seefahrt und Entdeckergeist triumphierte – nicht zuletzt wegen der waffentechnischen Überlegenheit zur See<sup>588</sup> – und christliche Kaufherren schafften Waren aller Art von den europäischen Handelsstationen in die europäischen Häfen. Diese Vorstellung ist schlichtweg falsch. Zum einen läßt sich eine zweite Welle der Islamisierung auf dem Festland und den Küstenregionen Südasiens gerade dann feststellen, als die Portugiesen ihren maritimen *Estado da India* aufbauten, im 16. Jahrhundert nämlich. Diese fortgesetzte Islamisierung auch in anderen Bereichen des Indischen Ozeans, unbeeindruckt von der maritimen Überlegenheit der Portugiesen, verschaffte den muslimischen Händlern zahlreiche neue Möglichkeiten, Handel zu treiben und wenn nötig die portugiesischen Blockaden zu umgehen. Der Einfluß des Westens auf die muslimischen Händler begann sich nach Aubin erst im 19. Jahrhundert auszuwirken:

*"Since we have only few and fragmentary studies on the subject, to the limited extent that we are able to grasp the traits of an unobtrusive merchant class, it seems that the merchant, although readily adapting himself to new circumstances affecting his business, only began to modify his mental attitude once Western ideas started to penetrate his living environment, i. e. during the nineteenth century."*<sup>589</sup>

---

<sup>586</sup> Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S. 62.

<sup>587</sup> Boxer, Charles: a. a. O., S. 61.

<sup>588</sup> C. R. Boxer schreibt dazu: *"Fortunately for the Portuguese at the time of their appearance in Asian waters, the empires of Egypt, Persia and Vijayanagar had no armed shipping in the Indian Ocean, if indeed they possessed any ships at all. Even the wealthy entrepôts of Ormuz and Malacca, whose prosperity entirely depended on their seaborne trade, possessed no ocean-going warships."* Siehe Boxer, C. R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969, S. 44.

<sup>589</sup> Aubin, Jean: "Merchants in the Red Sea and the Persian Gulf at the Turn of the Fifteenth and Sixteenth Centuries", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 79-86 (79).

Zudem standen sich gerade die Händler beider Seiten – wenn wir hier einmal stark vereinfachen wollen – nicht unbedingt nur als feindselige Konkurrenten gegenüber. Andaya weist zum Beispiel darauf hin, daß es zwischen christlichen und muslimischen Händlern nicht nur erbitterte, nur zum Teil religiös motivierte Konkurrenz, sondern durchaus auch Zusammenarbeit gab:

*"Despite the tendency of scholars to focus on the rivalry between Muslims and Christians, in matters of trade, there was a fair degree of cooperation. The Europeans were never able to fill their ships with their own Indian goods, and therefore excess space was readily allocated to Indian merchants."*<sup>590</sup>

Aubin bezeichnet diese Zusammenarbeit zwischen Händlern und Seefahrern christlicher und muslimischer Provenienz sogar als universelles Phänomen:

*"The indifference shown by the business community to religious matters, apart from personal religious preference, was a general phenomenon. The Portuguese took advantage of this and easily managed to get support from the realists who were ready to accept the new order, as long as it did not mean a decrease in profit. [...] Also, it seemed that the merchants preferred to enter into an agreement with the more flexible Christian captains rather than suffer Mamluk, and later Ottoman, imperialism and oppression."*<sup>591</sup>

Wie erwähnt, wurde diese Tendenz durch eine durchaus umsichtige Handelspolitik der Portugiesen in Malakka, verbunden durch niedrige Zölle, zielstrebig gefördert. Allerdings basiert diese Zusammenarbeit noch auf einer ganz anderen rationalen Erwägung der daran beteiligten muslimischen Händler, die Andaya zwar erwähnt, aber nicht weiter kommentiert:

*"With European sailors on board these ships, the Muslim merchants were assured freedom from harassment from other European ships."*<sup>592</sup>

Inwieweit diese Praxis zu einem Rückgang der eigenen Schifffahrt geführt hat, läßt sich nur schwer feststellen. Allerdings haben wir weiter oben bereits die französische Praxis angesprochen, Pässe auch für die Schiffe einheimischer Händler auszugeben. Auch die Portugiesen stellten sogenannte *cartaz* aus, und die Briten später *navicerts*. Der Bedarf an solchen Bescheinigungen spricht zumindest gegen ein gänzliches Verschwinden der eigenen Schifffahrt.<sup>593</sup>

---

<sup>590</sup> Andaya, Leonard Y.: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", in: Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 119-136 (131).

<sup>591</sup> Aubin, Jean: a. a. O., S. 81.

<sup>592</sup> Ebenda.

<sup>593</sup> Esmond E. Bradley Martin und Chrysee Bradley Martin dokumentieren zum Beispiel den Dhow-Handel in der Arabischen See zwischen der afrikanischen Küste und der indischen Westküste bis in das Jahr 1957, als er wegen mangelnder Rentabilität eingestellt wird. Siehe Bradley Martin, Esmond E./Bradley Martin, Chrysee: *Cargoes of the East. The Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*. London 1978, S. 95f.

Die vorangehende Analyse hat somit insgesamt zwei Dinge deutlich gemacht: Zum einen hat sie uns die Erkenntnis vermittelt, daß sich das historische System des Indischen Ozeans in der sogenannten "Vasco da Gama-Epoche" geographisch nicht mehr weiter ausgedehnt hat – von den Portugiesen wurde lediglich der Seeweg um das Kap der Guten Hoffnung als zusätzlichen Zugang zum Indik ins Spiel gebracht, was aber das Handelssystem selbst zunächst nicht weiter beeinflusste. Die Verbindung des Indischen Ozeans mit dem Atlantik – und, schon viel früher, mit dem Pazifik – sollte sich erst viel später, nämlich ab der Mitte des 18. Jahrhunderts, in Form einer Einbindung in das nunmehr entstehende Weltsystem auf das traditionelle Handelssystem im Indischen Ozean auswirken.<sup>594</sup> Zum anderen hat sie gezeigt, daß die Portugiesen lediglich eine weitere Gruppe von Seefahrern und Händlern darstellten, welche die Häfen und Küstenstädte des Indischen Ozeans bevölkerten und, wenn möglich, eroberten. Dabei fügten sie sich so geschickt in das traditionelle Handelssystem ein, daß McPherson mit Recht bilanziert:

*"The intimacy of private Portuguese traders with traditional trading groups and practices belies the view that the Portuguese overwhelmed the indigenous world of the Indian Ocean as the Spanish did in the Americas in the sixteenth century, although it is true that they introduced new levels of violence and state interference in maritime affairs. However, they did begin the process of weaving economic linkages between the world of Europe and the Indian Ocean which would reduce the Indian Ocean world to a region of a much larger capitalist world economy in the eighteen and nineteenth centuries [...]."*<sup>595</sup>

Die Portugiesen waren also lediglich die Vorboten der umwälzenden Veränderungen, die da noch kommen sollten, bewerkstelligten sie aber nicht selbst. Dazu waren erst die ökonomisch und technisch weiter entwickelten Briten und Niederländer in der Lage, die neben den traditionellen Herrschaftssystemen auch die unliebsame Konkurrenz der Portugiesen ausschalteten.<sup>596</sup> Inwieweit beziehungsweise ab wann die koloniale Präsenz der westlichen Mächte das System tatsächlich durch ein gänzlich neues System, ist auch heute noch kontrovers. In der Regel wird jedoch die Meinung vertreten, daß erst in der Zeit des Imperialismus im 19. Jahrhundert diese allmähliche Transformation zum Abschluß kam.<sup>597</sup>

---

<sup>594</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean: A History of People and the Sea*. Delhi, Oxford, New York: Oxford University Press 1995 (2. Auflage), S. 167, 198ff. Zur Widerstandskraft des traditionellen Systems am Beispiel der Arabischen See siehe dazu auch ausführlich das neue Buch von Barendse, Rene J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. Armonk/New York, London 2002.

<sup>595</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean: A History of People and the Sea*. Delhi, Oxford, New York 1995 (2. Auflage), S. 167.

<sup>596</sup> Dies gelang übrigens auch dem Oman unter dem Ja'ariba-Imamat, das nicht nur durch die erfolgreiche Belagerung von Mombasa (1696-1699) zu Beginn des 17. Jahrhunderts nahezu die gesamte ostafrikanische Küste sowie Teile der indischen Konkan-Küste kontrollierte und – genau wie die Portugiesen – ein Netz bewaffneter Handelsposten errichteten. Siehe dazu zum Beispiel Risso, Patricia: *Oman and Muscat: An Early Modern History*. London 1986.

<sup>597</sup> Zu dieser Kontroverse siehe Chandra, Satish: "Introduction", in: derselbe (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 1-26 (19f.).

#### **V.4 Der Indische Ozean als historisches System – Zusammenfassende Analyse**

Nach der vorausgegangenen Analyse steht außer Frage, daß der Handelsverkehr im Indischen Ozean in der Geschichte seit Sumer und der Indus-Kultur dauerhaft eine große Rolle als das für das historische System Indischer Ozean definierende Moment gespielt hat, während politische Kontakte eher sporadischer Natur waren. Aufgrund der zahlreichen vorhandenen schriftlichen Quellen und – vor allem für die Zeiten der altorientalischen Reiche und des klassischen Altertums – archäologischen Zeugnissen bereitete es keine Schwierigkeiten, dies festzustellen. Was nun aber die wahrnehmbaren sozio-kulturellen Kontakte wie die Hinduisierung weiter Teile Südostasiens, die Ausbreitung des Buddhismus, die Sinisierung Vietnams und vor allem die in mehreren Wellen verlaufende Islamisierung weiter Teile Asiens und Afrikas betrifft, so sind diese nach Meinung des Verfassers nicht dazu angelegt, für sich alleine eine Einheit des Indischen Ozeans zu begründen: Im Falle des Hinduismus, Buddhismus und des Konfuzianismus beschränkt sich ihre Verbreitung auf die Subregionen Südostasien und Ostasien, zum Teil auch Zentralasien, und wird somit für die anderen Teile des Indischen Ozeans nicht relevant. Die Ausbreitung des Islams hingegen schafft eine religiöse, nicht jedoch eine kulturelle Einheit, die so weit über den Indischen Ozean hinausgeht, daß wiederum andere Kriterien herangezogen werden müssen, um ihn als Subsystem dieser islamischen Einheit definieren zu können. Während also die von Südasien und Ostasien ausgehenden Kulturkontakte für das historische System Indischer Ozean irrelevant bleiben, kann man der Islamisierung wenigstens eine unterstützende Funktion beimessen: Konvertierung zum Islam erleichtert den Handel, wie am Beispiel von Iskandar Shah von Malakka gezeigt, und sie erleichtert letztendlich auch das Reisen, wie Ibn Battuta herausstellt – aber nicht mehr. Das Handelsnetz bestand schon lange vor der Islamisierung, und es änderte durch die Islamisierung, wie oben ausführlich begründet, nicht seinen Charakter. Das historische System im Indischen Ozean kann daher auch aus dieser Sicht als Handelssystem bezeichnet werden, das vornehmlich aus einem maritimen Netzwerk von Handelsrouten und Handelsplätzen bestand und sich nur selten in das Landesinnere erstreckte. Die Einheit des Indischen Ozeans war somit höchstens eine maritime und – da sich Seewege nicht 'fassen' lassen – eine kognitive, die in der Wahrnehmung der am Handel beteiligten Personen bestand, genauer: derjenigen, die das komplette Handelsnetz von einem Ende (Persischer Golf/Rotes Meer) zum anderen (Südchinesische See) befuhren – aufgrund der Entfernungen und Gefahren wohl eher eine Minderheit. Für die Mehrheit der Händler und Seefahrer, die sich entweder auf die Arabische See oder den Golf von Bengalen oder auf den Malaiischen Archipel inklusive der Südchinesischen See beschränkten, spielte das gesamte Netzwerk als kognitives Konzept sicherlich keine Rolle. Insofern ist es wohl angeraten, nach unserer im Theorieteil entworfenen Definition von einem System beziehungsweise einer Region "an sich", nicht aber von einer als solche erkannten Region "für sich" zu sprechen.

## V.4.1 Handelsnetzwerke im Indischen Ozean

Was ein Handelsnetzwerk ist, hat, wie im Theorieteil dargestellt, Hans-Dieter Evers bereits sehr eindrucksvoll definiert:

*"Trading networks are social processes of exchange. They are social processes in the sense that social interaction takes place between persons with the primary purpose of exchanging goods over more or less greater geographical distances."*<sup>598</sup>

Evers hat dabei eine Reihe von Kriterien aufgestellt, die erfüllt sein müssen, um von einem Handelsnetzwerk sprechen zu können<sup>599</sup>:

1. Es besteht eine religiöse oder kulturelle Homogenität unter den Händlergruppen, aber eine Diversität der Handelspartner.
2. Es besteht eine regelmäßige Interaktion zwischen den Handelspartnern entlang definierter Handelsrouten.
3. Das Handelsnetzwerk entwickelt sich über die Jahre hinweg.
4. Es gibt einen typischen Warenkorb beziehungsweise ein typisches Warenangebot.
5. Es entwickeln sich eigene charakteristische Handelspraktiken, Gewohnheiten und Arten des Warentauschs, inklusive einer besonderen Art der Handelsreisen und des Warentransports.
6. Es wird ein System von Marktplätzen beziehungsweise Hafenstädten genutzt.

Diese Netzwerke können nach Evers in ihrer Größe variieren, ohne notwendigerweise ein Hierarchie bilden zu müssen.<sup>600</sup> Zugunsten einer einfacheren Modellbildung wird in der vorliegenden Arbeit jedoch die Auffassung vertreten, daß sich Handelsnetzwerke zumindest idealtypisch in a) lokale, b) sub-regionale, c) regionale und d) internationale Netzwerke unterscheiden lassen, je nach dem, wo der Schwerpunkt des Handelsverkehrs liegt.

### V.4.1.1 Geographische Reichweite und Struktur

Für den Einstieg ist es am sinnvollsten, die Analyse mit den beiden einfach nachzuweisenden Kriterien zu beginnen: die regelmäßige Interaktion zwischen Handelspartnern entlang definierter Handelsrouten (zweites Kriterium) und die Entwicklung des Netzwerks über die Jahre hinweg (drittes Kriterium).

---

<sup>598</sup> Evers, Hans-Dieter: "Traditional Trading Networks of Southeast Asia", in: Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 142-152 (145).

<sup>599</sup> Ebenda.

<sup>600</sup> Ebenda.

Wie wir gesehen haben, läßt sich der Geburtsort des Handelsnetzwerks im Indischen Ozean im Bereich der Arabischen See und ihren beiden Zugängen Rotes Meer und Persischer Golf verorten. In diesem Seegebiet begann zur Zeit des alten Orients gegen Ende des dritten vorchristlichen Jahrtausends ein zunächst noch zaghafter und unregelmäßiger Küstenhandel, der in Form eines Staatshandels mit Expeditionscharakter betrieben wurde: vom pharaonischen Ägypten durch das Rote Meer entlang der Küste von Somalia zwecks Erwerbs von Weihrauch, Sklaven und exotischen Tieren für den Hof des Pharaos beziehungsweise, was die ersten beiden 'Waren' betrifft, auch für die reichen und mächtigen Staatstempel; von den Reichen und Stadtstaaten Sumers durch den Persischen Golf bis an die heute in Pakistan gelegene Makran-Küste nach Sutkagen-Dor als Einfuhrhafen der Indus-Kultur. In dieser Geburtsphase bestand das Handelsnetz des Indischen Ozeans somit noch aus zwei kleineren 'Proto-Handelsnetzen', die nicht oder nur sporadisch miteinander in Kontakt kamen, zumal nur der Handelsverkehr der Kulturen Mesopotamiens mit der Indus-Kultur von Dauer waren – beim pharaonischen Ägypten überwog das Expeditionshafte, wohl auch wegen der Abwesenheit einer attraktiven Hochkultur an der Küste Somalias.

Im klassischen Altertum waren diese beiden Proto-Handelsnetze bereits zu einem weitaus dichteren Handelsnetz zusammengewachsen, das nun auch Gebiete einschloß, die in der Zeit des alten Orients entweder nicht oder nur sporadisch besucht worden waren: Das Handelsnetz umfaßte in der Mitte des 7. Jahrhunderts nachweisbar

- der Mittelmeerraum zwischen Alexandria und den Haupthäfen des Römischen Reichs, und
- die komplette Arabische See von der ostafrikanische Küste ab Rhapta auf dem Gebiet des heutigen Tansania bis zum Golf von Aden über die Arabische Halbinsel, der Makranküste (heute Pakistan) und die Malabarküste (heute Indien) bis zum Kap Komorin;
- die Koromandelküste (heute Indien) sowie Sri Lanka im Golf von Bengalen.
- die Südchinesische See und die chinesische Küste um den chinesischen Haupthafen Kanton.

Das Handelsnetz umfaßte zudem möglicherweise – die Beweislage ist hier noch nicht sehr gut – auch einige südostasiatische Häfen an der Küste der Malaiischen Halbinsel. Abgesehen von dieser Möglichkeit wurde der Handel zwischen dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See, wie dargestellt, über den Isthmus von Kra abgewickelt. Da es sich insbesondere beim Fernhandel zwischen dem chinesischen und dem römischen Reich um einen Handel mit teuren, aber wenig Masse mit sich bringenden Luxusgütern handelte, war diese Trägerroute für den Handelsverkehr noch ausreichend.

Was die Ost-West-Distanz des Handelsnetzwerks betrifft, erreichte es bereits im klassischen Altertum fast seine größte Ausdehnung – erst durch die Portugiesen wurde mit Japan ein neuer Terminus hinzugefügt. Was jedoch die Nord-Süd-Ausdehnung sowie die Durchdringung des vom Handelsnetz erfaß-

ten Festlands betrifft, so erreichte es erst in der Zeit des Islams (bis ca. 1500) seine größte Ausdehnung. Hinzugefügt wurden:

- weitere Teile der ostafrikanischen Küste bis hinunter nach Sofala an der Küste von Mosambik und das gegenüber liegende Madagaskar;
- die komplette Inselwelt Südostasiens inklusive – mit Abstrichen<sup>601</sup> – den von Spanien besetzten Inseln der Philippinen.

Die Portugiesen fügten dem Netzwerk hinsichtlich der geographischen Breite nichts mehr hinzu. Sie öffneten jedoch einen weiteren Zugang zum Indischen Ozean über das Kap der Guten Hoffnung, was weitere westliche Vorstöße durch Niederländer, Briten, Franzosen und anderen nach sich zog. Das Ende des traditionellen Handelssystems im Indischen Ozean kam jedoch nicht schon mit der Ankunft der Portugiesen zu Beginn des 16. Jahrhunderts. Diese erweisen sich eher als weitere Mitspieler, die fast zwangsläufig innerhalb des traditionellen Systems agieren mußten<sup>602</sup>, da sie die zu Beginn intendierte Monopolisierung niemals durchsetzen konnten. Eine Einteilung der Geschichte in eine Epoche vor und eine Epoche nach Vasco da Gama, wie sie Pannikar zum Beispiel vornimmt<sup>603</sup>, ist daher nicht sinnvoll. Statt dessen setzt eine allmähliche Auflösung des alten Systems erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ein, mithin also rund 150 Jahre später. Während dieses allmählichen Auflösungsprozesses wurden die beiden maritimen Subregionen des Indischen Ozeans, die Arabische See inklusive dem Roten Meer und den Persischen Golf sowie der Golf von Bengalen und die Südchinesische See in das entstehende neue Welthandelssystem eingebunden, das viele traditionelle Handelsrouten entweder umleitete oder überflüssig machte. So argumentiert Kenneth McPherson am Beispiel des Golfs von Bengalen:

*"From the early centuries of the present era, the maritime trade of the Bay of Bengal had been based upon servicing market demand along the littoral, and the transshipment of goods between the Arabian Sea and Southeast and East Asia. Few of the cargoes included goods from outside the Indian Ocean region [...] Such cargoes varied enormously in content and volume over time, but the basic structure of a distinctive Bay of Bengal maritime trade system remained remarkably consistent until the eighteenth century.<sup>604</sup> [...] During the eighteenth century, however, economic changes in European taste and the*

---

<sup>601</sup> Der Handel der Philippinen wurde zwischen Kanton und Manila auf der einen und Manila und Acapulco auf der anderen Seite abgewickelt, Kontakte zum Handelsnetz des Indischen Ozeans waren mangels spanischer Besitzungen in diesem Raum eher sporadisch, auf jeden Fall aber marginal.

<sup>602</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (185f).

<sup>603</sup> Pannikar, Kavalain Madhava: *Asia and Western Dominance. A Survey of the Vasco da Gama Epoch of Asian History*. London 1953.

<sup>604</sup> McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (183).

*creation of a British territorial empire in India ushered in sweeping changes in the nature of trade across the Bay of Bengal, which finally overwhelmed vestiges of the pre-European trading system.*<sup>605</sup>

Wenn somit zu Beginn des dritten vorchristlichen Jahrtausend die Geburtsstunde des Handelsnetzwerks im Indischen Ozean schlug, so fiel die 'Todesstunde' desselben in das späte 18. Jahrhundert, als die Einbindung in das neue Weltsystem den Charakter des alten Netzwerks bis fast<sup>606</sup> zur Unkenntlichkeit veränderte.

Was das Kriterium der Entwicklung fester Handelsrouten betrifft, so fällt der Nachweis derselben bei maritimen Handelsrouten natürlich nicht so leicht wie bei einem kontinentalen Netzwerk von Landstraßen, da Seewege nur dann faßbar werden, wenn sie beispielsweise durch Bojen markiert sind. Es reicht nach Meinung des Verfassers daher aus, auf die Zwänge des Monsunsystems für die damalige Segelschiffahrt im Verbund mit den geographischen Gegebenheiten hinzuweisen:

- Das Monsunsystem erzwang förmlich die Einhaltung eines gewissen Rhythmus' der Schiffahrt und legte zudem die Nutzung gewisser Routen nahe – entweder an der Küste entlang für kleinere, nicht hochseetüchtige Fahrzeuge oder direkt über die Arabische See oder den Golf von Bengalen hinweg für größere, hochseetüchtige Schiffe.
- Die Zugänge zum Indischen Ozean – in der voreuropäischen Zeit das Bab el-Mandeb am Ausgang des Roten Meeres, die Straße von Hormuz am Ausgang des Persischen Golfs, die Palk-Strait zwischen dem Kap Komorin und Sri Lanka sowie die Straße von Malakka am Ausgang des Golfs von Bengalen – legten für diese hochseetüchtigen Fahrzeuge die Anfangs- und Endpunkte sowie den groben Verlauf ihrer Routen fest.
- Abgesehen davon laufen sowohl Hochseeschiffe als auch Küstenfahrzeuge wichtige und weniger wichtige Häfen an, um Handel zu treiben, Reparaturen durchzuführen oder Proviant an Bord zu nehmen – ganz ähnlich zu den Gepflogenheiten des Karawanenhandels zum Beispiel.

Diese meteorologischen, geographischen und ökonomischen Zwänge schufen somit ein Netzwerk von wahrscheinlichen und weniger wahrscheinlichen Seehandelsrouten, welches das Kriterium "feste Handelsrouten" durchaus erfüllt.

#### **V.4.1.2 Händlergruppen und Warenkörbe**

Die nächsten zu untersuchenden Kriterien nach Evers sind das Vorhandensein einer religiösen oder kulturellen Homogenität unter den Händlergruppen bei gleichzeitig vorhandener Diversität der Han-

---

<sup>605</sup> McPherson, a. a. O.: S. 186.

<sup>606</sup> Teilweise blieb es bis heute erhalten: immer noch fahren Dhaus zwischen der indischen Westküste und dem Persischen Golf, sporadisch auch bis zur afrikanischen Ostküste.

delspartner (Kriterium Nummer 1) und die Existenz eines typischen Warenkorb beziehungsweise eines typisches Warenangebots (Kriterium Nummer 4).

Was die geforderte Existenz einer religiösen und kulturellen Homogenität unter den Händlergruppen im Indischen Ozean betrifft, so fällt der Nachweis nicht besonders schwer: Wie wir gesehen haben, kommen die beteiligten Händlergruppen aus verschiedenen westlichen und östlichen Kulturen und gehören unterschiedlichen, teilweise auch konkurrierenden und sich gegenseitig ausschließenden Religionen an. Wie wir am Beispiel der hinduistischen Klings und der muslimischen Chulias gezeigt haben, bilden die Händlergruppen geschlossene Einheiten, die in den bedeutenden Häfen des Indischen Ozeans jede für sich in verschiedenen Stadtvierteln untergebracht sind – die Klings zum Beispiel bewohnen in Malakka den nach ihnen benannten *Kampung Keling* – und ihre eigenen Angelegenheiten selbst regeln. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts beispielsweise sind folgende Händlergruppen im Indischen Ozean präsent:

**Tabelle 7: Händlergruppen im Indischen Ozean gegen Ende des 16. Jahrhunderts**

Händlergruppe	Religion	Regionaler Schwerpunkt
Araber	muslimisch (sunnitisch)	Arabische See; zum Teil gesamtes Handelsnetz bis China
Armenier	christlich (armenisch-orthodox)	Persischer Golf
Balinesen	hinduistisch	Südchinesische See
Chinesen	buddhistisch, konfuzianisch	Südchinesische See
Chulias	muslimisch	Golf von Bengalen
Griechen	christlich (griechisch-orthodox)	Rotes Meer
Gujaratis (Inder)	muslimisch (sunnitisch)	Arabische See
Klings (Tamilen)	hinduistisch	Golf von Bengalen
Malaien	muslimisch(sunnitisch)	Golf von Bengalen, Südchinesische See
Perser	muslimisch (schiitisch)	Arabische See; zum Teil gesamtes Handelsnetz bis China
Portugiesen	christlich (römisch-katholisch)	gesamtes Handelsnetz bis China außer Rotes Meer
Thais	buddhistisch	Südchinesische See
Türken	muslimisch (sunnitisch)	Rotes Meer, Persischer Golf
Venezianer	christlich (römisch-katholisch)	Rotes Meer

Es läßt sich leicht erkennen, daß die verschiedenen Händlergruppen subregionale Schwerpunkte bilden: In der Arabischen See dominieren die muslimischen Händlergruppen der Araber, Perser und der Gujaratis, im Golf von Bengalen die ebenfalls muslimischen Händlergruppen der Tamilen und Malaien (Ausnahme: hinduistisch-tamilische Klings), und in der Südchinesischen See dominieren buddhistische Händlergruppen der Chinesen und der Thais (Ausnahme: hinduistische Balinesen). Daneben gab es aber auch den transregionalen großen Handelskreislauf zwischen dem Persischen Golf und der chinesischen Küste, der für die Händler zwar wegen der Naturgewalten und Piraten gefährvoll, aber durchaus lukrativ war. Bis zum Eintreffen der Portugiesen zu Beginn des 16. Jahrhunderts dominierten diesen 'großen' Kreislauf muslimische Händlergruppen, wie die zahlreiche Präsenz arabischer und persischer Händler in Zaitun beweist. In zweiter Linie waren chinesische Händler an diesem transregionalen Handel beteiligt, allerdings nur bis zum Ende der Ming-Dynastie in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Ab dem 16. Jahrhundert kam mit den Portugiesen auch die erste westliche Händlergruppe als neues Element hinzu, das sich, wie dargestellt, zunächst nahtlos in den Handel einfügte, allmählich aber die Konkurrenten aus der Islamischen Welt in die kleineren, subregionalen Handelskreisläufe verwies.

Die Diversität der Handelspartner blieb übrigens durchgängig gewährleistet, denn selbst in der Blütezeit des Islams vor dem Eindringen der Portugiesen wurden nicht-muslimische Händlergruppen von den muslimischen Händlern nicht verdrängt: in der Arabischen See verfolgten jüdische und christliche Händler ihre Geschäfte, im Golf von Bengalen taten es ihnen hinduistische und buddhistische Händler gleich. Von einer kulturellen Verdrängung kann man angesichts arabischer, persischer, indischer, malaiischer, siamesischer und chinesischer Einflüsse – um nur die wichtigsten zu nennen – ohnehin nicht sprechen, lediglich von einer subregionalen Dominanz kulturell-religiöser homogener Händlergruppen in den eben erwähnten Teilbereichen des Handelsnetzwerks.

Die Existenz eines typischen Warenkorbs läßt sich ebenfalls ohne jedes Problem nachweisen – nicht umsonst war das Netzwerk von maritimen Handelsrouten unter den Namen *Seidenstraße des Meeres*, *Porzellanstraße (des Meeres)* und *Gewürzstraße* bekannt. Die ersten beiden Namen deuten auf begehrte Waren chinesischer Provenienz, der letzte Namen auf fast noch attraktivere Waren vornehmlich aus der Inselwelt Südostasiens. Es ist dabei nicht ganz einfach, diese Waren in eine chronologische Reihenfolge zu ordnen, denn sie bildeten durch die Jahrhunderte hinweg zusammen stets einen wesentlichen Teil des Warenangebots, daß Händler und Seefahrer aus vielen Ländern dazu bewog, die Seerouten des Indischen Ozeans zu befahren. Dennoch ist eine grobe Gewichtung ihres jeweiligen Anteils am Handel in den untersuchten Epochen möglich: Im Alten Orient bildeten verschiedene Sorten von Weihräuchern das Haupthandelsgut, während des klassischen Altertums chinesische Seide. In der islamischen Epoche bis in das 16. Jahrhundert gehörten typischerweise chinesisches Porzellan und

südostasiatische Gewürze in den Warenkorb, mit der sogenannten "Epoche Vasco da Gamas" kamen noch Tee aus China, Südostasien und Südasien hinzu, später noch Kaffee. Hinzufügen könnte man noch, daß in der heutigen Zeit das Erdöl und Erdgas aus dem Persischen Golf das Haupthandelsgut bildet. Hier berühren wir übrigens ein interessantes Problem: Wie hoch war wohl der Prozentanteil dieses Handels mit Luxusgütern beziehungsweise mit 'strategischen Gütern' – wenn wir uns die Bedeutung des Gewürzhandels für Europa vor Augen halten – im Vergleich mit Massengut wie Bauholz, Reis, Getreide und so weiter, das zweifellos die subregionalen Handelsnetze dominierte? Doch darauf kommen wir gleich noch zu sprechen.

#### V.4.1.3 Handelspraktiken und 'Zentrale Orte'

Wir wollen uns nun den Kriterien Nummer 5 (charakteristische Handelspraktiken, Gewohnheiten und Arten des Warentauschs, inklusive einer besonderen Art der Handelsreisen und des Warentransports) und Nummer 6 (Nutzung eines Systems von Marktplätzen beziehungsweise Hafenstädten) zuwenden.

Zur Analyse der Handelspraktiken im Handelsnetz des Indischen Ozeans werden wir uns aus Platzgründen auf die Zeit des Islams beschränken müssen, in der uns diese Praktiken am ausgereiftesten gegenüberstehen. Interessanterweise wird dabei weder von den Vertretern der These vom Indischen Ozean als islamische Region noch von den Gegnern derselben bestritten, daß sich die Art und Weise, in der Handel getrieben wird, gegenüber den früheren Epochen nicht geändert hat. Darauf hatte der Islam nach allgemeiner Ansicht keinen Einfluß, so daß die Islamisierung und der Handel auseinandergehalten werden müssen:

*"Moslem world trade as a commercial system was a continuation of forms and complexes already in existence. Trade was able to expand under the protection of Moslem political power, but it remained as before a peddling trade in which Arabs took a place (to what extent is a moot question) alongside Jews, Persians, Greeks, Nestorians, Indians and so forth. The division according to religions is a different affair, and has no direct significance commercially and economically. There was no more a national Moslem trade than there was a national Roman trade."<sup>607</sup>*

Nach van Leur wurde das für diesen Handel erforderliche Kreditwesen griechischer Herkunft in der moslemischen Epoche eventuell verbessert, aber aufgrund der Internationalität des Handels sei es schwierig herauszufinden, inwieweit diese Behauptung zutrifft.<sup>608</sup> Genauso wenig ist er bereit, dem Handel in der muslimischen Zeit eine höhere Stufe der wirtschaftlichen Entwicklung zuzubilligen, denn seiner Ansicht nach war er lediglich eine Fortschreibung bereits vorhandener Gewohnheiten:

---

<sup>607</sup> So auch Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144 (72f).

<sup>608</sup> Leur, Jacob Cornelis van: a. a. O., S. 73.

*"Political capitalism was an age-old pattern, by no means specifically Moslem. The complex of urban civilizations, too, was a heritage from the ancient world; city organization, trades and manufactures, merchant guilds, shipping, and transport systems were none of them new creations of Islam. The element of free handicrafts was perhaps more important than in the ancient world, and slave labour less so. But that, too, remains to be seen. The guilds were just as much under control of the bureaucratic administration than in Byzantium."<sup>609</sup>*

Das neue am Handel in der Epoche des 'Haus des Islam' war wohl tatsächlich weniger eine grundlegende, qualitative Neuerung im Handelsverkehr als vielmehr eine quantitative, besser geographische Ausdehnung des Handelsnetzes, da durch das Vordringen des Islam entlang der ostafrikanischen Küste und nach Süd- und Südostasien hinein weitere Gebiete einer ohnehin schon sehr ausgedehnten 'Wirtschaftszone' hinzugefügt wurden. Trotz dieser geographischen Ausdehnung des Handelsnetzes sollte man sich nicht darüber hinweg täuschen, daß der 'Markt', mit dem wir es hier zu tun haben, nach wie vor sehr begrenzt und instabil war. In diesem Zusammenhang weist Chaudhuri auf das bisweilen ambivalente Verhältnis der herrschenden Elite zu den Händlern und Kaufleuten hin:

*"Merchants and their social role provide a perennial subject for research, not merely because of the survival and volume of personal and business records, but also because of the way that ruling elites and the political powerful react to the activities, influence, and demands of those who are able to command a large amount of money. Pre-modern rulers, forced to depend on the economic surplus of agriculture, always suffered from the twin scourge of a shortage of ready cash and unending military expenditure. They know only too well that ill-paid, mutinous soldiers were as much a threat to their power and authority as any known enemy outside. If the great merchants could be persuaded to become, partially at least, indirect paymasters of the army, so much the better. Persuasion could take the form of granting special privileges to the mercantile class in general, or more often of threats of violence to their personal safety and business property. Whether a ruler would take the short-term view of trade and its benefits or the long-term was conditioned by his financial needs and sense of desperation. In all the Asian civilisations with which we are concerned in this study, the merchant and his double, the banker, remained indispensable intermediaries in converting agricultural surplus into disposable state income."<sup>610</sup>*

Wer dabei am längeren Hebel saß, hing direkt von der persönlichen Machtfülle eines Herrschers und/oder von der geostrategischen Lage seines Herrschaftsgebiets ab. So sah sich der Gouverneur von Oman, Ahmad bin Hilal, einem Boykott seiner Hafenstadt Sohar durch alle Kaufleute ausgesetzt, weil er einen Händler unrechtmäßigerweise ins Gefängnis geworfen hatte, um sich und den Kalifen an sei-

---

<sup>609</sup> Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144 (73).

<sup>610</sup> Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 11.

nen Waren zu bereichern.<sup>611</sup> Die Androhung eines Boykotts war wegen des damit einhergehenden temporären oder dauerhaften Bedeutungsverlust – und natürlich Finanzausfalls – für eine Hafenstadt eine höchst wirksame Waffe. Der Gouverneur zog es daher vor, den Händler wieder freizulassen.<sup>612</sup> Herrscher dagegen, die im Besitz eines geostrategisch wichtigen, weil nicht umgehbaren, Orts waren, wie die Herrscher des hinduistischen Srivijaya und des späteren (ab 1400) islamischen Malakka (Straße von Malakka) oder die hinduisierten Herrscher von Champa (Mekong-Delta an der vietnamesischen Küste) konnten sich den von Chaudhuri angesprochenen "Zwang" problemlos leisten, ohne (wirksame) Gegenmaßnahmen fürchten zu müssen: Beide setzten nämlich ihre Flotten ein, um Handelsschiffe zum Besuch ihres jeweiligen Hafens – und selbstverständlich zur Zahlung von 'Gebühren' – zu 'überreden'. Der Übergang von der Aufrechterhaltung maritimen Rechts und maritimer Ordnung zu Freibeuterei im Auftrag des Königs und zur Piraterie auf eigene Rechnung waren dabei fließend, wie man sieht.

Es ist nun allerdings fraglich, ob und inwieweit diese aufgezeigten Handelspraktiken typisch für das Handelsnetzwerk im Indischen Ozean war, denn viele dieser Praktiken lassen sich auch im Mittelmeer oder in kontinentalen Handelsnetzen nachweisen. Das 'Typische' an den Handelspraktiken im Indischen Ozean ist vielmehr typisch für den Handel zur See allgemein in der vormodernen Zeit: Ein florierender Handel hängt von funktionierenden und prosperierenden Handelsstädten und (temporären) Marktplätzen ab, über die der Handel mit anderen Seefahrern, aber auch mit Händlern aus dem Inland, abgewickelt werden kann. Die Prosperität von Handelsstädten und Marktplätzen wiederum hängt von ihrer Stellung als nodale Punkte im Netzwerk ab: versanden ihre Häfen oder verhalten sich ihre Herrscher beziehungsweise Gouverneure zu repressiv, wandert der Handel in andere Gegenden ab. Dasselbe tritt auch ein wenn konkurrierende Hafenstädte bessere Konditionen und Ankerplätze bieten oder wenn sich schlichtweg der Stand der Schifffahrtstechnik so sehr ändert, daß manche Häfen wegen einer vergrößerten Reichweite der Schiffe nicht mehr angelaufen zu werden brauchen oder wegen eines größeren Tiefgangs gar nicht mehr angesteuert werden können.

Den wesentlichen Unterschied zwischen Handelsstädten auf der einen und temporären Marktplätzen auf der anderen Seite erläutert René Barendse mit Rückgriff auf Kenneth McPherson wie folgt:

*"As to their institutions, we may draw a distinction between fairs and communities, or in the Swahili terminology – where fairs were normally makeshift wooden huts surrounded by a palisade – 'wooden'*

---

<sup>611</sup> Die Geschichte des Kaufmanns Ishaq bin Yahuda, erzählt in Buzurg Ibn Shahriyars "Wunder von Indien", wird wiedergegeben von Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A history of the Indian Ocean and its invaders*. London 1998 (TB-Ausgabe), S. 9-11.

<sup>612</sup> Diesen erteilte aber dann doch noch sein Schicksal: Wegen eines Streits um Abgaben wurde er auf Geheiß des Herrschers in Palembang in der Straße von Malakka umgebracht und seine Waren beschlagnahmt. Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A history of the Indian Ocean and its invaders*. London 1998 (TB-Ausgabe), S. 11.

*and 'stone' ports. 'City-states' one may call the latter, even if they often recognized an overlord like the Estado, the Zaidit imamate of Yemen, or chiefs in the immediate hinterland.*<sup>613</sup>

Als solche "Stadtstaaten" können somit Mogadischu, Malindi, Aden, Kalikut, Malakka und Quanzhou/Zaitun gelten – Städte, die durch den Handel prosperierten, aber nicht zur Gänze vom ihm abhängig waren. Temporäre Marktplätze wie Hormuz oder Kung am Persischen Golf, die in der Regel nur während der vom Monsun abhängigen Handelssaison bevölkert waren, lebten nur vom Handel und nur solange sie ihre Stellung im Handelsnetz behaupten können.<sup>614</sup> Verlieren sie aus einem der oben genannten Gründe ihre Stellung, verschwinden sie oftmals ohne Spuren zu hinterlassen:

*"Those fairs completely depended on the routes connecting them to the interior. If these routes shifted, the towns vanished as if blown away by a volcanic eruption. Some are now only fields of ruins: Hormuz, for example [...]. Others have virtually withered without a trace: Kung, for example, or take the case of Miani in Sind, which was a very significant port in the early seventeenth century – its share in the Mocha trade being more significant than those of the English and Dutch combined, in fact – but had turned into a mere fishing village by 1670. Such ports were mainly, to use a term from the Levant trade, échelles: places where seaways were tied to routes to the interior."*<sup>615</sup>

Die ursprüngliche Bevölkerung wurde von dem oftmals rapiden Aufstieg und Fall dieser "ephemerer Städte, wie sie K. N. Chaudhuri im Gegensatz zu den "ewigen Städten" nennt<sup>616</sup>, in der Regel kaum betroffen, wie Barendse am Beispiel von Hormuz schreibt:

*"[T]he 200 Arab families, the original inhabitants of Hormuz – fishermen mostly – dwelled on the island before the rise of the town and settled amid the ruins after its fall."*<sup>617</sup>

Auch das Handelsnetz selbst wurde dadurch nicht tangiert: die Logik des von geographischen und klimatischen Gegebenheiten determinierte Netz von Handelsrouten gewährleistete fast automatisch, daß an die Stelle eines im Untergang befindlichen Emporiums ein anderes trat.

Indem man die 'zentralen Orte' – Stadtstaaten, Handelsstädte oder Entrepôts – in den Mittelpunkt stellt, erklärt man übrigens nicht nur die Mechanik des maritimen Handels, sondern man erreicht auch

---

<sup>613</sup> Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. New York und London 2002, S. 17.

<sup>614</sup> Kenneth McPherson nennt sie daher "Brides of the Sea". Siehe Broeze, Frank/McPherson, Kenneth (Hrsg.): *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Century*. Honolulu 1989.

<sup>615</sup> Barendse, René: a. a. O., S. 18.

<sup>616</sup> Chaudhuri spricht von "ephemeral towns" als "fire-flies of history" im Unterschied zu "perennial towns". Siehe Chaudhuri, K. N.: *Asia Before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge 2000 (Reprint), S. 360-364.

<sup>617</sup> Barendse, René: a. a. O., S. 19.

einen interessanten Perspektivenwechsel weg von der "orientalischen Despotie" à la Wittfogel<sup>618</sup> und hin zu einem anderen gemeinsamen Merkmal, das oftmals unterschlagen wird:

*"Maritime Asia experienced the stimulating effects of certain big coastal centres very early (as in the Mediterranean and Baltic regions). This is a fact that our stereotyped version of agrarian despotism or our reductionist myth of the Asiatic mode of production tends to obscure. A study of Quanzhou in the thirteenth and fourteenth centuries – the 'Zaitun' of Marco Polo and Ibn Battuta – and the ports of Malacca and Calicut in the sixteenth century, reveals a common model of a merchant city made up of ethnically and culturally diverse communities, all or nearly all involved in large-scale international trade."<sup>619</sup>*

Lombard vergleicht dabei völlig zu Recht die malaiischen Sultanate mit europäischen Handels- und Stadtstaaten wie Venedig oder Flandern, da hier wie da die politische Macht in der Hand großer Kaufleute lag.<sup>620</sup> Aber nicht nur die Thalassokratien des Malaiischen Archipels waren mit diesen europäischen Phänomenen vergleichbar:

*"We find the same type of 'merchant city' at the other end of the Indian Ocean, on the East African coast, in the ports of the Swahili-speaking world."<sup>621</sup>*

Die Nutzung eines Systems von Marktplätzen beziehungsweise Hafenstädten als sechstes Kriterium nach Evers ist daher typisch für den maritimen Handel an sich, nicht nur für ein bestimmtes maritimes Handelsnetz. Der Vollständigkeit halber wäre noch hinzuzufügen, daß auch der kontinentale Überlandhandel wie zum Beispiel der auf der landgebundenen Seidenstraße oder auch der Karawanenhandel auf der arabischen Halbinsel oder in Nordafrika ähnliche Systeme von Marktplätzen und Oasen – analog zu Hafenstädten – nutzt. Letztendlich kann damit dieses Kriterium von Evers mit dem Argument zurückgewiesen werden, daß oftmals die Umwelt beziehungsweise die klimatischen Bedingungen ein bestimmtes Handelsmuster inklusive der geographischen Position von Marktplätzen genauso nahelegt wie eine bestimmte Art des Handels selbst.

---

<sup>618</sup> Siehe Wittfogel, Karl August: *Die orientalische Despotie. Eine vergleichende Untersuchung totaler Macht.* Frankfurt am Main 1977 (TB-Ausgabe).

<sup>619</sup> Lombard, Denys: "Introduction", in: derselbe/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea.* New Delhi 2000, S. 1-15 (4f).

<sup>620</sup> Auf den bedeutenden Unterschied, daß sich in den süd- und südostasiatischen Hafenstädten im Gegensatz zu den europäischen Pendanten keine eigene Mittelschicht von kleineren Kaufleuten herausbildete, haben wir oben bereits hingewiesen – ein soziopolitischer Vergleich muß erst noch durchgeführt werden.

<sup>621</sup> Lombard, Denys: a. a. O., S. 5.

#### V.4.1.4 Der systemische Charakter des Handelsnetzes

In den vorausgegangenen Analysen haben wir bisher festgestellt, daß die geographische Reichweite des Netzwerks von – vorwiegend ökonomischen – Kontakten den im geographischen Abschnitt definierten geographischen Rahmen sprengt: Das Netzwerk besteht aus den maritimen Subregionen Arabische See, Golf von Bengalen und Südchinesische See. Letztere ist jedoch nach herkömmlichen geographischen Definitionen nicht Bestandteil des Indischen Ozeans. Folglich ist es kaum möglich, den erkannten Bedeutungszusammenhang beziehungsweise das Netzwerk von Kontakten sinnvoll als 'Region' zu definieren, außer man macht sich den geopolitischen Begriff des *shatterbelt* zu eigen.<sup>622</sup> Es ist daher sinnvoller, dieses Netzwerk als System zu definieren. Im theoretischen Abschnitt wurde nach Anatol Rapoport ein System folgendermaßen definiert: Ein System im Sinne der Systemtheorie definiert sich als *"ein Ganzes, das aufgrund der Interdependenz seiner Teile als ein Ganzes funktioniert"*.<sup>623</sup> Zentral für ein System ist also die Interdependenz seiner Bestandteile, das heißt Veränderungen bei einem Teil ziehen zwangsläufig Veränderungen in anderen Bereichen des Systems nach sich.

Interdependenzen lassen sich im Netz der Handelsrouten auf verschiedenen Ebenen nachweisen: auf der lokalen, der subregionalen und der transregionalen Ebene. Lokale Interdependenzen sind in unserem Zusammenhang weniger wichtig, denn sie sagen nichts über die Existenz eines Systems im Indischen Ozean aus. Subregionale Interdependenzen geben da schon eher – wenn auch begrenzte – Einblicke in die Existenz eines überregionalen Handelsnetzes. Ein Beispiel hierfür ist das mit dem Isthmus von Kra verbundenen Schicksal von Funan beziehungsweise seines Haupthafens Oc Eo: Als die Landroute über den Isthmus wegen eines erhöhten Frachtaufkommens und einer damit einhergehenden Präferenz für die längere, aber nun bequemere Route durch die Straße von Malakka an Bedeutung verlor, sank auch der Stern von Funan, bis das Reich von einem neuen Reich aufgesogen wurde. Dieser Zusammenhang erscheint zunächst nur von kleinräumiger Bedeutung, weist aber auf eine Interdependenz des Aufstiegs und Falls Funans mit Veränderungen im Handel zwischen dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See hin.

Neben eher kleinräumigen Zusammenhängen wie dem eben dargestellten lassen sich auch großräumige Zusammenhänge und Interdependenzen erkennen. Kenneth Hall weist auf die Auswirkungen von politischen Schwierigkeiten und Unruhen im Bereich des Abbasiden-Kalifats im 10. Jahrhundert hin:

*"Prior to the rise of east Java, the Abbasid Caliphate at Baghdad had been experiencing grave difficulties in controlling its empire. Ever since the latter part of the ninth century, the Persian Gulf area ex-*

---

<sup>622</sup> Zu diesem Begriff siehe Cohen, Saul B.: *Geography and Politics in a World Divided*, New York 1963, S. 83.

<sup>623</sup> Rapoport, Anatol: "Vorwort", in: Buckley, W. (Hrsg.): *Modern Systems Research for the Behavioral Scientist*. Chicago 1968, S. xvii.

*perienced rebellions and civil wars, a problem that compounded the difficulties on the routes from the Indian Ocean to the Mediterranean since the Red Sea area had been disrupted for even longer. However, by 973, the Fatimid Caliphate (909-1171 [...]) had secured its hold over Egypt and thus brought peace to the Red Sea route. Thus, once again, the spices had good access to the Mediterranean market.*"<sup>624</sup>

Als bestes Beispiel für die Interdependenz auch der extremen Teile des Systems lassen sich jedoch zwei eigentlich völlig unabhängig voneinander eingetretene Ereignisse anführen: die Thronbesteigung des chinesischen Kaisers Li Yüan als erstem Herrscher der T'ang-Dynastie im Jahre 618 und die Flucht Mohammeds aus Mekka im Jahre 622. Wie Chaudhuri völlig zu Recht herausstellt, resultierten beide Ereignisse in weitreichenden administrativen und wirtschaftlichen Reformen und in der Herstellung zweier enormer prosperierender Wirtschaftsräumen, von denen neue Impulse für den maritimen Handel ausgingen:

*"For commerce and civilisation in the Indian Ocean, these separate and unconnected events mark out a fresh beginning, a new order. The two geographical divisions of the great sea, the western and the eastern, meeting together in the massive under-water volcanic cliffs of the Java seas, were now gradually brought closer in a long chain of trans-oceanic trade."*<sup>625</sup>

Das Merkmal der Interdependenz kann daher als vorhanden betrachtet werden. Zusätzlich zu dieser Minimaldefinition lieferte Parsons mit seinem bekannten *LIGA*- beziehungsweise *AGIL*-Schema die Grundhypothese, nach der jedes System<sup>626</sup> zumindest vier Funktionen erfüllen muß: *Adaptation* (Anpassung), *Goal Attainment* (Zielerreichung), *Integration* und *Latent Pattern Maintenance* (Strukturerhaltung). Das Merkmal der Strukturerhaltung hat das Handelssystem im Indischen Ozean bis zum Einsetzen der sogenannten *Epoche Vasco da Gamas*, möglicherweise sogar bis zu Beginn der Zeit des Imperialismus im 19. Jahrhundert, zweifellos erfüllt. Immerhin hatte dieses System von der Entstehung bis zum Ende – nach der 'engen' Definition von Panikkar um 1500 – mehr als vier Jahrtausende Bestand. Dabei wurden nach und nach in geographischer Hinsicht die Subsysteme Arabische See, Golf von Bengalen und Südchinesische See in das Netzwerk integriert, in sozio-kultureller Hinsicht Händlergruppen buddhistischer, christlicher, hinduistischer, jüdischer und muslimischer Provenienz – um nur die wichtigsten zu nennen.

Neben der Integration von Subsystemen und verschiedenen Gruppen von Akteuren war das Handelsnetzwerk auch zu Anpassungsleistungen an die sich allmählich verändernden Rahmenbedingungen in der Lage. In erster Linie fällt hier der Warenkorb ins Auge, der in den Anfangszeiten des Systems

---

<sup>624</sup> Hall, Kenneth R.: "Economic History of Early Southeast Asia", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 183-275 (212).

<sup>625</sup> Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 34.

hauptsächlich Luxusgüter wie Weihrauch und Seide enthielt, später Porzellan und Gewürze, noch später Kaffee und Tee. In zweiter Linie erkennen wir auch Anpassungsleistungen angesichts neuer dominierender Händler und ihren Handelspraktiken: das Vordringen muslimischer Händler führte zum Beispiel zu einer Welle der Islamisierung weniger wegen Frömmigkeit als vielmehr wegen erhofften Handelsvorteilen – siehe den ersten Herrscher von Malakka. Das Merkmal der Zielerreichung hingegen läßt sich wesentlich schwerer und auf einer noch dazu banalen Ebene erkennen – indem man argumentiert, daß das Hauptziel eines Handelssystems neben dem Systemerhalt selbst in der reibungslosen und profitablen Abwicklung der Geschäfte besteht, ermöglicht man sich auch die Bejahung dieses Kriteriums: profitabel und weitgehend reibungslos verliefen die Geschäfte aus der Makroperspektive des Beobachters allemal, von einigen Störungen wie den geschilderten einmal abgesehen.

#### V.4.2 Schlußfolgerungen: Eher ein historisches System als eine historische Region

Die vorausgehende Analyse zeigt somit zweifelsfrei, daß große Teile des Indischen Ozeans einen vorwiegend ökonomischen, in zweiter Linie über das Vehikel der Islamisierung auch sozio-kulturellen Bedeutungszusammenhang darstellten, der als historisches (Handels-) System gewertet werden kann. Es zeigt sich aber auch, daß der im theoretischen Teil vorgenommene Rekurs auf die Systemtheorie sinnvoll war, denn der herausgearbeitete Bedeutungszusammenhang läßt sich nur schwer als konventionelle, auf geographischen Zusammenhängen basierende Region beschreiben:

- Zum einen ist das festgestellte historische System in seiner geographischen Reichweite nicht deckungsgleich mit dem Indik in seiner ganzen Ausdehnung, sondern läßt einige Subregionen unberücksichtigt: das südliche Afrika südlich von Madagaskar und Australien werden von ihm gar nicht erfaßt, die dem Indik zugewandte Küste Sumatras und Javas werden mangels nennenswerter Handelszentren nur selten erfaßt. Der Hauptbestandteil des Indischen Ozean, nämlich der Ozean unterhalb etwa des zehnten Grades südlicher Breite wird vor der Eröffnung der Kaproute von den Portugiesen ohnehin kaum befahren.<sup>627</sup>
- Zum anderen bezieht er Subregionen ein, die gemeinhin als nicht zum Indischen Ozean zugehörig erachtet werden, nämlich die Straße von Malakka und die Südchinesische See. Daß diese beiden Subregionen als direkte Bestandteile des festgestellten historischen Systems betrachtet werden können, ja müssen, hat sich im Laufe der Analyse immer wieder gezeigt. In den erkannten Bedeutungszusammenhang gehören sogar, wenn man es genau nimmt, Teile des Mittelmeers zwischen Alexandria und Konstantinopel/Istanbul und den italienischen Seemächten Venedig und Genua.

---

<sup>626</sup> Seine Definition galt dem sozialen System, kann aber auch auf andere Systeme übertragen werden.

<sup>627</sup> Eine bedeutende Ausnahme bilden sicherlich die Fahrten der sogenannten Waqwaq, die aus dem Malaiischen Archipel kommend Madagaskar besiedelt hatten. Ihre Routen lassen sich jedoch infolge nicht vorhandener Aufzeichnungen oder wenigstens oraler Traditionen nicht genau nachvollziehen. Siehe dazu das Kapitel "The

Wir sehen hier hauptsächlich ein sozioökonomisches System, das über Grenzen und Strukturen verfügte, über Gruppen von Mitgliedern, über implizite und explizite Regelwerke bezüglich der Legitimation von Händlern und Gesandten sowie über die Art und Weise des Handels selbst. Wir sehen zudem ein System, das über die Jahrhunderte hinweg ein erstaunliches Maß an Widerstandsfähigkeit und Regenerationsfähigkeit verfügte, ganz nach der indonesischen Vorstellung einer *regional resilience*. Wir erkennen aber auch, daß dieses System aus einer Reihe nur lose miteinander verbundenen Netzwerken bestand, die zudem die Wirtschaftssysteme des jeweiligen Festlands nur in einem geringen Maße durchdrangen oder beeinflussten,<sup>628</sup> von vereinzelt Fällen in der malaiischen Inselwelt einmal abgesehen. Die Arabische See kann dabei mit Fug und Recht als das historische Zentrum des Indischen Ozeans gewertet werden<sup>629</sup>: dort haben in der Blütezeit der altorientalischen Reiche Sumer und Akkad in Mesopotamien und der Indus-Kultur im heutigen Pakistan die ersten noch zaghaften Kontakte stattgefunden.

Wie man dieses Handelssystem nun wertet, hängt von der eigenen Perspektive und vor allem von der Gewichtung des Anteils des extraregionalen Handels an diesem System ab. Kenneth McPherson und Om Prakash zum Beispiel verweisen immer wieder darauf, daß die Masse der im Indischen Ozean gehandelten Güter auch im Indischen Ozean verblieben. Aufgrund der hohen Transportkosten in der vormodernen Zeit war ihrer Ansicht nach der Handel mit Europa und China eher ein Luxushandel mit Gütern geringem Gewichts und hohem Wert. Selbstverständlich wird hier nicht bestritten, daß der 'bodenständige' sektorale Handel von Küste zu Küste oder der Handel entlang der Küste – den van Leur etwas abwertend als *Peddling Trade* bezeichnete – in der schieren Masse den Handel mit Luxusgütern weit in den Schatten stellte,<sup>630</sup> so daß die Handelskreisläufe des Indischen Ozeans in einer engen Definition – also die Arabische See und der Golf von Bengalen ohne die Südchinesische See – *ceteris paribus* auch ohne diesen Luxushandel zustande gekommen wären.<sup>631</sup> Hier wird jedoch die Ansicht vertreten, daß gerade dieser an Volumen geringe Handel mit Luxusgütern systembildend und systemprägend gewesen ist: Wenn man sich mit den zeitgenössischen Quellen auseinandersetzt, steht in diesen – neben der puren Abenteuerlust – das Streben nach möglichst hohem Gewinn bei vergleichsweise hohem Risiko im Vordergrund. So wie also die Konquistadoren durch die Suche nach Gold angetrieben wurden, wurden die Unternehmungslustigeren unter den Seefahrern im Indischen

---

Mystery of the Waqwaqs" in Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (Tb-Ausgabe), S. 23-29.

<sup>628</sup> Zu ähnlichen Ergebnissen kamen zum Beispiel Voll, J. O.: "Islam as a Special World System", *Journal of World History* 5 (1) 1994, S. 213-227; Steensgaard, N.: "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy ca. 1500-1700", in: Chandra, S. (Hrsg.): *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*. London: 1987, S. 223-235.

<sup>629</sup> So auch Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. New York und London 2002, S. 3.

<sup>630</sup> So auch Kulke, Hermann: "Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 1-8 (2).

<sup>631</sup> Darauf verwies Kenneth McPherson mit Nachdruck in einem Gespräch mit dem Verfasser im Dezember 2002 in Heidelberg.

Ozean durch die Suche nach Gewürzen, Seide und Edelsteinen motiviert. Letztlich war ja auch die Entdeckung Amerikas dem spanischen Streben nach einem direkten Zugang zum Gewürzhandel mit Asien zu verdanken. Und so wie die Menschen in Spanien nach den Entdeckungen Cortez' und Pizarros von Eldorado träumten, träumten zum Beispiel Venezianer wie die Polos von den Schätzen des sagenhaften und fernen Chinas. Diese Träume trieben sie dazu, über Land – über die sogenannte Seidenstraße – das sagenhafte Land zu erreichen. Diese Träume trieben auch arabische, persische und griechische Seefahrer dazu, sich zunächst an der Küste entlang zu tasten, um dann – immer kühner werdend – über die offene See unter Ausnützung der allmählich entschlüsselten Monsunwinde sich in immer weitere Bereiche des Indischen Ozeans und schließlich in die Südchinesische See zu segeln. Und diese Träume fanden schließlich Niederschlag in den Erzählungen märchenhafter Art wie die Geschichten von Sindbad dem Seefahrer<sup>632</sup> oder die halb selbst erlebten, halb erfundenen Abenteuern von Kapitän Buzurg Ibn Shariyar. Und sie fanden den Beifall und den Neid aller derer, die eine solche Fahrt nicht gewagt hatten.<sup>633</sup>

Diese transregionalen Fahrten von einem Ende des Handelssystems zum anderen auf der Suche nach Abenteuern und Luxusgütern haben dafür gesorgt, bereits bestehende subregionale Handelssysteme zu einem großen transregionalen System zu integrieren. Sie haben somit maßgeblich dazu beigetragen, die sogenannte *Seidenstraße des Meeres*, auch *Gewürzstraße* genannt, zu konstituieren, auf welcher eben gerade diese vom Volumen her vernachlässigswerte Luxusgüter wie Seide, Porzellan, Edelsteine, Gewürze, Weihrauch und sogar Giraffen wie auf einem Fließband von einem Ende zum anderen transportiert wurden. Auf dem Höhepunkt des Systems in der Zeit der Ausbreitung des Islam bewegten sich zudem zwei weitere Formen von 'Seefrachten' durch dieses System: Zum einen bereisten Personen wie Gelehrte, Söldner oder Hadschis Teile des Indischen Ozeans, die dadurch das System des Indischen Ozeans immer enger in die Islamische Welt einbanden. Zum anderen kamen mit ihnen – oftmals miteinander konkurrierende – Ideen und Konzepte in immer neue Teile des Systems, zum Beispiel Sufi-Islam oder konservativer 'arabischer' Islam auf der religiösen Ebene und ein multikultureller, toleranter Lebensstil, welcher die Hafenstädte auf der kulturellen Ebene prägte. Drei Schlußfolgerungen drängen sich somit am Ende der Analyse förmlich auf:

- Erstens läßt sich im Indischen Ozean sehr wohl ein historisches System nachweisen, ein System von Handelsrouten nämlich, das unter dem Namen *Seidenstraße des Meeres* bekannt ist. Dieses System von Handelsrouten ist jedoch nicht deckungsgleich mit der geographischen Region Indischer Ozean: Zum einen werden Teile des Indischen Ozean (südliches Afrika, Australien, Hochsee) von ihm nicht erfaßt, zum anderen geht es räumlich über die geographische Region hinaus, indem es als System mit fluktuierenden Grenzen in der Regel die Südchinesische See mit einbe-

---

<sup>632</sup> Darauf weist auch Hermann Kulke hin. Siehe Kulke, Hermann: "Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 1-8 (3).

zieht und – wenn man es genau nimmt – zuweilen auch Teile des Mittelmeeres. Selbst wenn man diese Teile nicht gelten lassen will und geographisch aus dem System hinausdefiniert, bleibt zumindest die erste Aussage bestehen: das System beschränkt sich dann auf den nördlichen Teil des Indischen Ozeans – auf die Arabische See und den Golf von Bengalen.

- Zweitens besteht dieses Handelssystem aus mehreren Ebenen, die sich überlagern: erkennbar sind zumindest a) ein lokaler 'kleiner' Handelskreislauf, b) ein sektoraler Küstenhandel, der auf eine maritime Subregion beschränkt ist oder auf Teile davon, und c) ein transregionaler 'großer' Handelskreislauf, der den beteiligten Seefahrern mit Hin- und Rückreise eine Reisedauer von rund vier Jahren auferlegte<sup>634</sup> und daher in der Regel über diverse Entrepôts und diverse Zwischenhändler abgewickelt worden ist.
- Drittens ist dieses System in zweifacher Hinsicht ein Konstrukt: Diese historisch-ökonomische Einheit besteht im Wesentlichen aus einem imaginären und immateriellen Netz von Handelsrouten, das nur anhand von nodalen Orten – anhand von Handelsstädten – faßbar wird. Insofern ist das wahrgenommene System von Handelsrouten ein kognitives Konstrukt, sozusagen eine *Mind Map* in der Vorstellungswelt einiger der beteiligten Akteure und Beobachter, sowohl derjenigen der zeitgenössischen Händler und Seefahrer, die den 'großen' Handelskreislauf befahren, als auch der modernen Historiker.<sup>635</sup> Auch hier ist also die Aussage Braudels berechtigt, daß keine Einheit bestehe, außer der durch Menschen, ihren Beziehungen und ihren Routen geschaffenen.<sup>636</sup>

Nun wurden bereits zwei Begriffe genannt, auf die man nochmals eingehen muß: die *Seidenstraße des Meeres* und die *Seidenstraße* selbst. Auf letztere als kontinentale Verbindung zwischen Europa und Asien kann hier unmöglich im Detail eingegangen werden, aber einige Schlaglichter können dazu dienen, die eben gezogenen Schlußfolgerungen ins rechte Licht zu setzen. Interessant ist zunächst, daß beide Handelsrouten ungefähr den selben Ausgangspunkt (Mittelmeer) und Zielpunkt (China) haben. Die eine erreicht ihn auf maritimen Wege, die andere über Land. Durch zahlreiche sekundäre Handelsrouten sind beide Komplexe zu einem großen Handelskreislauf verbunden, zu einem europäisch-asiatischen 'Megasystem' sozusagen. Beide sind insofern miteinander verbunden, als daß Störungen auf der einen – in der Regel auf der kontinentalen Seidenstraße – eine Zunahme des Handels auf der anderen nach sich ziehen. Insofern kann man wohl mit Fug und Recht behaupten, daß das System 'Seidenstraße des Meeres', das hier im Zentrum des Interesses steht, nur ein Teil eines größeren Systems darstellt, das alle Handelswege zwischen Europa beziehungsweise dem Mittelmeerraum und Asien zusammenfaßt. Interdependenzen zwischen den beiden Seidenstraßen als 'nördliche' und 'südli-

---

<sup>633</sup> Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985, S. 50f.

<sup>634</sup> Kulke, Hermann: "Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 1-8 (3).

<sup>635</sup> Auf diese "Mind Maps" werden wir weiter unten bei der Erörterung des Indischen Ozeans als kognitive Region noch näher eingehen.

che' Seidenstraßen beziehungsweise als ein System "kommunizierender Röhren" lassen sich, wie gesagt, unschwer nachweisen – was aber nicht Thema dieser Arbeit ist und zu weit führen würde.<sup>637</sup>

Ebenfalls sehr interessant ist die Tatsache, daß nach dem Fall der Sowjetunion die nunmehr unabhängigen ehemaligen zentralasiatischen Sowjetrepubliken daran gehen, alte – das heißt historische – Verbindungen wieder herzustellen. Ein wichtiges Vehikel hierfür ist unter anderem die nach wie vor existierende Seidenstraße, die diese Länder miteinander verbindet. Diese soll nun als *eiserne Seidenstraße* in Form einer Eisenbahnlinie von Peking über Almaty, Taschkent, Teheran und Ankara nach Istanbul in zeitgemäßer Form und geeignet für den Massentransport wiederbelebt werden.<sup>638</sup> Dies gibt Anlaß für eine vierte Schlußfolgerung:

- Eine kognitive Region oder – in Anbetracht des Handelsstraßennetzes – ein kognitives System, das in der Vorstellungswelt der beteiligten Akteure und Beobachter immer noch vorhanden ist, kann ein wichtiges Vehikel zur Unterstützung von Regionalisierungsprozessen darstellen, auch dann wenn dieses kognitive System auf historischen Erfahrungswerten basiert.

Zusammenfassend können wir also als Quintessenz unserer historischen Analyse folgende Behauptungen aufstellen:

1. Der Indische Ozean selbst ist keine historische Region;
2. vielmehr läßt sich dort mit der *Seidenstraße des Meeres* ein historisches System nachweisen, daß sich geographisch vom Mittelmeerraum im Westen und Madagaskar im Süden bis in die Südchinesische See im 'fernen' Osten erstreckte;
3. dieses System aus Handelsrouten ist ein weitgehend imaginäres Konstrukt – da Seerouten nun mal keine Spuren hinterlassen – und nur punktuell durch nodale/zentrale Orte faßbar;
4. seine Einheit ist daher in erster Linie eine imaginierte, die durch kognitive Prozesse der beteiligten Akteure hergestellt wird.

In einem späteren Abschnitt werden wir uns mit der naheliegenden Frage beschäftigen, ob in den heutigen kognitiven Prozessen der modernen Akteure dieses historische System überhaupt noch wahrgenommen wird. Wir werden dabei feststellen, daß im Golf von Bengalen und in der Arabischen See die nie ganz vergessenen historischen Beziehungen seit den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts zielstrebig 'wiederentdeckt' werden – zum Beispiel durch Indien und Oman – um moderne sicherheits-

---

<sup>636</sup> Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Translated by S. Reynolds, 2 vols. London 1972/73, S. 276.

<sup>637</sup> Hermann Kulke, der den Begriff "kommunizierende Röhren" gebraucht, verweist dabei auf das Seidenstraßen-Projekt der UNESCO. Siehe derselbe: "Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 1-8 (6f.).

<sup>638</sup> Primbetow, Serik: "Regionale Integration der zentralasiatischen Staaten. Ergebnisse, Erfahrungen, Probleme und Perspektiven", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 125-144 (141).

und wirtschaftspolitische Kontakte zu erleichtern beziehungsweise zu vertiefen. Hier stoßen wir somit auf das selbe Phänomen wie in Zentralasien: Eine frühere historische Einheit oder – etwas blumiger ausgedrückt – das "Erbe der Geschichte" wird als Vehikel für die (Wieder-) Herstellung neuer multilateraler Beziehungen genutzt.

## VI. Der Indische Ozean als ökonomische Region

Bislang haben wir uns auf der Suche nach einer eigenständigen Region Indischer Ozean mit Barry Buzans Merkmal *shared characteristics* beschäftigt und den Indischen Ozean auf das Vorhandensein eines geographischen und/oder historischen Systems untersucht. Nun wenden wir uns Buzans zweitem Merkmal zu, den *patterned interactions*.<sup>639</sup> Zu diesen gehört sowohl der Nachweis eines ökonomischen Systems als auch eines politischen Systems. Mit dem Versuch des Nachweises eines ökonomischen Systems werden wir beginnen.

Man kann wohl mit Fug und Recht behaupten, daß Wirtschaftsbeziehungen während des Kalten Kriegs in den Internationalen Beziehungen nur eine sehr untergeordnete Rolle spielten. Wenn sie in sicherheitspolitischen Erwägungen überhaupt thematisiert wurden, dann eher instrumental als Waffe des Westens gegen den Ostblock. Der *Marshall-Plan* kann als Beleg für diese Aussage ebenso herangezogen werden<sup>640</sup> wie die Wirtschaftshilfe an Staaten der Dritten Welt, die diese dem westlichen Lager näher bringen sollten. Die im Gefolge der Konferenz von Helsinki aufkeimende Hoffnung, durch vermehrte Wirtschaftskontakte und steigender Wohlfahrt auch im Ostblock die beiderseitigen Beziehungen zu verbessern, wurde von den meisten sicherheitspolitischen Experten (neo-) realistischer Provenienz bestenfalls belächelt, oftmals aber sogar als gefährlich angesehen, da Wirtschaftssystem und Herrschaftsordnung eine untrennbare Einheit bilden würden<sup>641</sup> – die Übernahme des einen zöge das andere automatisch nach sich. Das bekannte Motto 'Handel schafft Wandel' erhielt im Kontext des Kalten Krieges somit eine ungeahnte Brisanz. Dennoch setzte während den achtziger Jahren – also schon zu Zeiten der konservativen Reagan-Regierung in den USA – eine Trendwende ein, wie Richard Rosecrance sehr überzeugend argumentiert.<sup>642</sup> Diese Trendwende blieb zunächst nahezu unbemerkt, da die konventionelle, auf militärischer Macht basierende Si-

---

<sup>639</sup> Siehe dazu oben, Abschnitt II.4: *Forschungsmethodik: Wie soll erklärt werden?*

<sup>640</sup> Siehe dazu Link, Werner: *Der Ost-West-Konflikt. Die Organisation der internationalen Beziehungen im 20. Jahrhundert*. Stuttgart et al. 1980, S. 184.

<sup>641</sup> Link, Werner: a. a. O., S. 99.

<sup>642</sup> Rosecrance, Richard: *The Rise of the Trading State: Commerce and Conquest in the Modern World*. New York 1986.

cherheits- und Außenpolitik nach wie vor dominierte, vor allem auch im Weißen Haus. Nach dem Ende des Kalten Kriegs und dem Zusammenbruch des Ostblocks sowie der Sowjetunion war die Zeit reif für ein Umdenken. Da der Supermächtskonflikt nun überwunden war und der Westen offensichtlich gewonnen hatte, konnte man daran gehen, eine neue "Weltfriedensordnung" aufzubauen, in der nun friedliche Handelsbeziehungen die früheren konfliktiven Beziehungen ablösen sollten. Neue Schlagwörter wie Globalisierung und Liberalisierung wurden geprägt und ein neues asiatisch-pazifisches Jahrhundert heraufbeschworen, die das alte atlantische Jahrhundert ablösen sollte.

Wie üblich in der Politik, überlebten viele dieser Begriffe die Regierungszeit derjenigen nicht, die sie geprägt hatten. Keiner redet heute mehr von einer neuen Weltfriedensordnung. Angesichts des Golfkriegs, des Somalia-Konflikts, des Völkermords in Ruanda und der sogenannten 'ethnischen Säuberungen' auf dem Balkan wäre dies auch eher lächerlich. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß Sicherheit im Sinne der neuen Richtung der *International Political Economy* (IPE)<sup>643</sup> heute eher umfassend, das heißt auch wirtschaftlich, definiert wird und nicht mehr nur rein militärisch wie zu Zeiten des Kalten Kriegs. Allerdings sollte man an dieser Stelle ein wichtiges Caveat einfügen: Die Wechselwirkungen zwischen Wirtschaft und Sicherheit sind hoch komplex, Kausalitäten nicht leicht nachzuweisen. Wie wir später noch sehen werden, ist beispielsweise höchst umstritten, ob Sicherheit eine Folge von wirtschaftlicher Entwicklung oder aber die Vorbedingung für sie ist. Zunächst soll dieses 'Henne oder Ei'-Problem jedoch außer Acht bleiben. Im folgenden Kapitel soll lediglich entschieden werden, ob man den Indischen Ozean heute als eine geökonomisch eigenständige Region beziehungsweise als ökonomisches System ansehen kann oder nicht.

### **VI.1 Untersuchungszeitraum und Indikatoren**

Eigentlich beginnt der Untersuchungszeitraum, in dem wir nach der Existenz und der Reichweite einer wirtschaftlichen Region beziehungsweise eines wirtschaftlichen Systems suchen werden, mit der Unabhängigkeit der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans. Abgesehen davon, daß die Unabhängigkeit in mehreren Schüben erkämpft oder gewährt wurde, hätten wir es hier also mit inzwischen über fünf Dekaden zu tun, wenn man die Unabhängigkeit Indiens, Pakistans oder Indonesiens gegen Ende der vierziger Jahre zugrunde legt. Tatsächlich ist der Untersuchungszeitraum viel kürzer.

In den ersten Dekaden nach der Unabhängigkeit blieb die Mehrheit der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans eher introspektiv. Sie experimentierten zum Teil mit sozialistischen Entwicklungsmodellen und favorisierten den Ausbau des öffentlichen Sektors auf Kosten der Privatwirtschaft. Ausländische Direktinvestitionen (*Foreign Direct Investment* – FDI) und Importe wurden durch hohe Zölle und andere Handelshemmnisse zwar nicht verhindert, aber doch unattraktiv gemacht. Ausgenommen davon war lediglich dezidierte Entwicklungshilfe. Die Konsequenzen dieser 'Kommandowirtschaft' beziehungsweise der wirtschaftlichen Autarkie bestanden in niedrigen Wachstumsraten einerseits und der Akkumulation von Auslandsschulden andererseits, in der Beibehaltung obsoleter Industrien und veralteter Technologie sowie in einem generellen Mangel an Modernisierung der Länder. Als weiteres Handicap für die gesamte Region, vor allem aber die Subregion südliches Afrika, war die Wirtschaft Südafrikas – die zweitgrößte des Indischen Ozeans nach Australien – aufgrund des Apartheidsregimes bis zu Beginn der neunziger Jahre von (legalen) Kontakten mit den anderen Anrainerstaaten ausgeschlossen. Ein Umschwung machte sich erst gegen Ende der sechziger Jahre in Südostasien bemerkbar, als nach dem Ende des wirtschaftlich und außenpolitisch katastrophal gescheiterten Sukarno-Regimes in Indonesien das Land unter der *neuen Ordnung* (*orde baru*) Suhartos auf Westkurs ging und als Gründungsmitglied der neu gegründeten ASEAN<sup>644</sup> beitrug. Die exportorientierte und offene Wirtschaftspolitik der ASEAN-Staaten und der benachbarten Staaten Australien, Hong Kong, Japan, Südkorea und Taiwan entwickelte eine wirtschaftliche Dynamik, die letztlich zu dem Asienboom und dem Traum vom *pazifischen Jahrhundert* führte. Der Erfolg der sogenannten vier 'kleinen Tiger'<sup>645</sup> Taiwan, Hong Kong, Südkorea und Singapur sowie – später – der 'Tigerjungen' Malaysia, Indonesien, Philippinen und Thailand in Verbindung mit der Euphorie um die neu gegründete APEC erweckte schließlich auch auf der anderen Seite des Golfs von Bengalen in Südostasien Interesse an einer Liberalisierung der eigenen Volkswirtschaften. Besonders in Indien entstanden dabei unter der Regierung von Premierminister Inder K. Gujral Mitte der neunziger Jahre eine Reihe ehrgeiziger Pläne und Hoffnungen, zum Beispiel bezüglich eines Wachstumsvierecks Indien-Bangladesch-Birma-Yünnan (Volksrepublik China) und bezüglich der erhofften Aufnahme in die APEC. Auch Ostafrika wurde von der Liberalisierungs- und Globalisierungswelle angesteckt, und nach dem Umschwung in der Republik Südafrika endlich auch das südliche Afrika, das mit SADC sogar einen ganz beachtlichen Start

---

<sup>643</sup> Siehe dazu einführend zum Beispiel Goldstein, Joshua S.: *International Relations*. New York 1994, insbesondere Abschnitt 2: "International Political Economy", S. 305-557.

<sup>644</sup> Zu ASEAN siehe oben, Kapitel "Regionalisierungsbestrebungen".

<sup>645</sup> Unter dem Eindruck des Wirtschaftswachstums der Volksrepublik China später auch 'kleine Drachen' genannt.

liche Afrika, das mit SADC sogar einen ganz beachtlichen Start hinlegte.<sup>646</sup> Mit anderen Worten: der Untersuchungszeitraum beschränkt sich eigentlich auf die letzten beiden Dekaden, den erst nach dem Einsetzen der Liberalisierungswelle entstand ein Interesse an der eigenen Außenwirtschaft.

Die möglichen Indikatoren, mit deren Hilfe auf die Existenz einer wirtschaftlichen Region geschlossen und eventuell auch deren Integrationsgrad gemessen<sup>647</sup> werden kann, wurden oben im theoretischen Teil bereits dargestellt. Die wichtigsten Indikatoren<sup>648</sup> sind, um dies noch einmal zu rekapitulieren, regionaler (Außen-) Handelsverkehr, regionale Direktinvestitionen, multilaterale wirtschaftspolitische Abkommen beziehungsweise Regime und – jenseits aller Proklamationen und Bekenntnisse – die feststellbaren wirtschaftlichen Interessen der wichtigsten Anrainer des Indischen Ozeans, die als 'Lokomotiven' für eine regionale Integration in Frage kommen würden. Die ersten beiden Indikatoren sind quantitativer Art, der letztere ist qualitativer Art. Da quantitative Daten, wie gerade dargestellt, erst für die beiden letzten Dekaden aussagekräftig sind und das durch IOR-ARC zum Ausdruck gekommene (verbale) Bekenntnis zur wirtschaftlichen Regionalisierung zudem gerade mal vier Jahre alt ist, erscheint eine qualitative Analyse der wirtschaftlichen Interessen geradezu geboten, um einigermaßen verlässliche Ergebnisse zu erzielen.

Das vielleicht einfachste Mittel, die Existenz eines Wirtschaftssystems nachzuweisen oder zu bestreiten, besteht in der Untersuchung der tatsächlich nachweisbaren Handelsströme sowie der vereinbarten Handelsregime: welche Waren bewegen sich von wo nach wohin in welchen Mengen? Welche handelspolitische multilaterale Abkommen wurden von wem abgeschlossen? Wie in der im Theorieteil ausgeführten Definition zum Begriff System gefordert wurde, benötigen wir regelmäßige und dauerhafte Interaktionen der strukturellen Systembestandteile – der Länder des Indischen Ozeans – untereinander als Mindestbedingung, um von einem System reden zu können. Im Idealfall sollte unser hypothetisches geoökonomisches System namens Indischer Ozean somit von einem dichten Geflecht aus Handelsnetzwerken und wirtschaftspolitischen Abkommen und Regimen überzogen sein. Wir werden im Folgenden zunächst nach wirtschaftspolitischen Regimen im Indischen Ozean Ausschau halten, um uns sodann den Handelsströmen zuzuwenden. Abschließend werden wir die bis dahin erzielten Ergebnisse in einer nationalen Perspektive im Lichte der nachweisbaren geoökonomischen Interessen ausgewählter Anrainerstaaten beleuchten und bewerten.

---

<sup>646</sup> Zu SADC siehe oben S. 74f.

<sup>647</sup> Die Meßbarkeit des erzielten Grades an Integration/Desintegration hat Dowdy angesprochen; siehe dazu oben im theoretischen Teil Kapitel "(Welt-) Systemtheorie", S. 26f.

<sup>648</sup> Da diese Indikatoren noch genauer detailliert werden müssen, handelt es sich bei ihnen im Grunde genommen um abhängige Variablen.

## VI.2 Handelsströme im Indischen Ozean

Im vorausgehenden Kapitel haben wir versucht, den Indischen Ozean als historische Region zu fassen. Dabei haben wir festgestellt, daß der Handel das konstituierende Element für einen Bedeutungszusammenhang bildete, der eher als 'Handelssystem' denn als geographische 'Region' betrachtet werden kann: Die Kriterien Evers' für die Existenz eines Handelsnetzwerks<sup>649</sup> waren alle erfüllt, während es in geographischer Sicht nicht so einfach war, diese drei maritimen Subregionen (Arabische See, Golf von Bengalen, Südchinesische See), aus denen sich das Handelsnetzwerk zusammensetzt, in einen geographisch sinnvollen Kontext zu bringen. Dies war eigentlich nur durch den geopolitischen Begriff des *shatterbelt* möglich, der aber nicht ganz in den vornehmlich wirtschaftlich und historischen Zusammenhang passen wollte. In diesem 'modernen' Kapitel über Handelsströme im Indischen Ozean wollen wir unter anderem auch herausfinden, was sich mittlerweile nach der beziehungsweise durch die Einbindung des Indischen Ozeans in das 'Weltsystem' verändert hat. Nach Sandy Gordon lassen sich grundsätzlich drei Formen von Handelsströmen im Indischen Ozean unterscheiden:

- ein allgemeiner trans-ozeanischer Handelsstrom zwischen Europa und Asien, der den Indischen Ozean als Transithandel lediglich passiert,
- ein spezieller (weitgehend) trans-ozeanischer Erdöl-/Erdgas-Handelsstrom zwischen dem Persischen Golf und Europa beziehungsweise Asien – mittlerweile schließt dies wegen des erhöhten Energiebedarfs der betreffenden subregionalen Industrien auch vermehrt südasiatische Länder ein – und
- ein regionaler und subregionaler Handel der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans untereinander.<sup>650</sup>

Wir werden uns dabei zunächst dem transozeanischen Handel zuwenden, um sodann den subregionalen und regionalen Handel im Indischen Ozean zu analysieren. Die Analyse der letzteren wird auf zwei Ebenen stattfinden: auf der einen Ebene untersuchen wir die meßbaren Handelsströme einerseits und die wichtigsten Verbindungen der bedeutendsten Häfen des Indischen Ozeans andererseits, auf der zweiten Ebene werden wir uns den Bilanzen der bekannten kontinental-subregionalen (ASEAN, SAARC, SADC), maritim-subregionalen (BIMST-EC, BOB-COM) und regionalen (IOR-ARC) Wirtschaftsregimen widmen. Danach werden wir entscheiden können, ob auf der Basis empirischer Daten von einer geoökonomischen Region Indischer Ozean gesprochen werden kann.

---

<sup>649</sup> Evers, Hans-Dieter: "Traditional Trading Networks of Southeast Asia", in: Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 142-152 (145).

<sup>650</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra: Australian National University 1996, S. 19ff.

## VI.2.1 Transozeanischer Handel im Indischen Ozean

Der transozeanische Handel durch den Indischen Ozean verläuft zwischen dem Atlantik und dem Mittelmeer auf der einen und dem Pazifik auf der anderen Seite – er ist mithin ein Handel zwischen West und Ost. Was das gesamte Handelsvolumen im Indischen Ozean betrifft, ist diese Art des Handels die bedeutendste.

Nun ist für unsere Zwecke der regionale Handel selbstredend der wichtigste, da sich gerade durch ihn eine geoökonomische Region manifestieren könnte. Andererseits haben wir im historischen Teil in Erfahrung gebracht, daß schon damals der Indische Ozean – respektive die Arabische See und der Golf von Bengalen – als das fungierte, was Sandy Gordon scherzhaft, aber nicht ganz treffend als *international transit lounge of global trade*<sup>651</sup> bezeichnet: als Zwischenetappe(n) auf dem Weg vom Ursprungsort zur Zieldestination. Freilich kann man argumentieren, daß aufgrund der Größe und Reichweite moderner Schiffe die Notwendigkeit des Anlaufens von Entrepôts wie in früheren Zeiten entfällt. Relevant für unser Thema ist dieser Handel dennoch, da er zum einen die wichtigsten Seeverbindungen frequentiert und somit Dienstleistungen in Anspruch nimmt, die von den meisten Anrainerstaaten zur Verfügung gestellt wird – zum Beispiel Schutz der Seewege im Rahmen von *Governance at Sea*, Navigationshilfen durch Radarüberwachung und Seenotrettungsdienste. Für den Handel mit dem strategischen Gut Energie in Form von Erdöl oder Erdgas gilt auch in seiner transozeanischen Dimension genau das Gleiche, zumal dieses strategische Gut frühere strategische Güter wie Rohseide und Gewürze im Grunde genommen nur abgelöst hat und somit nicht unbedingt eine neue Kategorie sui generis darstellt. Insofern liegt die Vermutung nahe, daß sich hier lediglich ein bekanntes historisches Muster – die *Seidenstraße des Meeres* – in neuer Form als *Erdölstraße* wieder manifestiert. Diese Vermutung ist Grund genug, sich mit dem regionalen maritimen Handel im Indischen Ozean zu beschäftigen.

Nun haben wir aber bereits Sandy Gordons Bemerkung registrieren müssen: Der Indische Ozean fungiert in der heutigen Zeit hauptsächlich als Durchgangsstation für den Gütertransport zwischen dem Atlantik und dem Pazifik, denn wie wir in der Einleitung schon festgestellt haben, ist nur rund 20 % des gesamten Handelsaufkommens im Indischen Ozean intraregional, 80 % verläßt als extraregionaler Handel den Indik in Richtung des Atlantiks und des Pazifiks (zum Beispiel der Export von Rohöl nach Japan, USA, Europa). Im Atlantik oder im Pazifik ist das Verhältnis umgekehrt.<sup>652</sup> Auf die Handelsstatistiken der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans werden wir unten bei der Analyse der IOR-ARC und der Handelsinteressen der Länder Australien, Indien und Südafrika noch ausführlich eingehen.

---

<sup>651</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra 1996, S. 19.

<sup>652</sup> Porter, Ian W.: "The Indian Ocean Rim", *African Security Review* Vol. 6, No. 6, 1997

Wir beschränken uns hier daher auf einen kurzen Exkurs zum Energiehandel mit Erdöl und Erdgas, um die wichtigsten Handelsströme zu veranschaulichen.

Von den fünf wichtigsten erdölproduzierenden Regionen befinden sich immerhin zwei im Bereich des Indischen Ozeans. Bei der einen handelt es sich um den persischen Golf als der wohl bekanntesten Erdölregion, bei der zweiten um das australasiatische Erdölgebiet in der Timorsee zwischen Indonesien und Australien. Letzteres bedient allerdings fast ausschließlich ostasiatische Industrien, vor allem Japan und die Volksrepublik China, so daß sich der Handelsfluß nicht durch den Indischen Ozean, sondern durch den westlichen Pazifik bewegt. Das Erdöl aus dem Persischen Golf fließt dagegen durch den Indischen Ozean in den Atlantik und den Pazifik, da drei Viertel aller Exporte nach wie vor für die Industriestaaten Nordamerikas, Westeuropas und Ostasiens bestimmt sind.<sup>653</sup> Die Handelsrouten sind dabei die selben wie beim transozeanischen, mit der Ausnahme des Suezkanals, der aufgrund der Größe der Öltanker kaum noch frequentiert wird.

Die folgenden beiden Graphiken aus dem *BP Statistical Review of World Energy June 2002*<sup>654</sup> geben Aufschluß über die Hauptverbraucherländer und über die derzeitigen Handelsströme:

---

<sup>653</sup> Corporate Communications Department, DVB: *Investment Research. The Shipping Landscape: Crude Oil Tankers*. Greenwich, USA: Deutsche Verkehrsbank 2/2001, S. 6

(<http://www.dvbbank.com/de/Content/downloads/CrudeOilTankers.pdf>, Download am 12.12.2002)

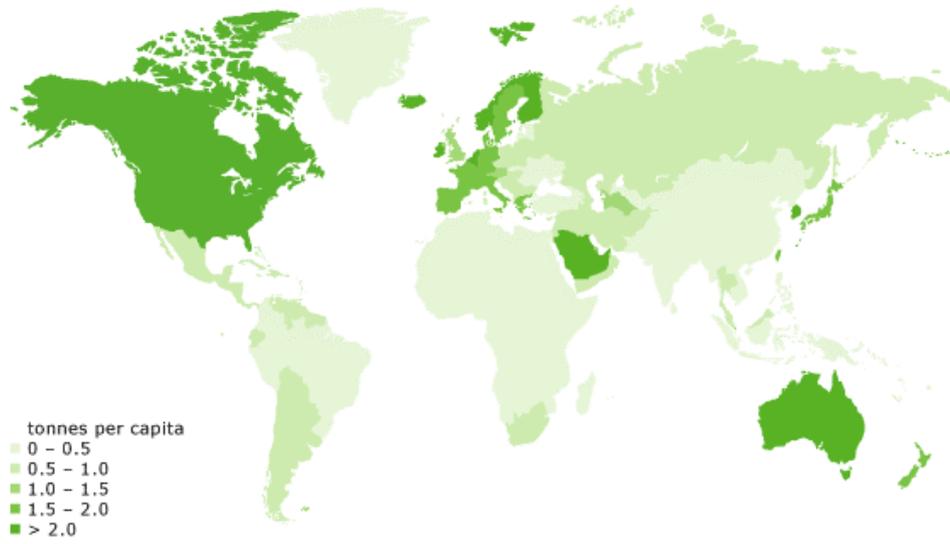
<sup>654</sup> BP Statistical Review of World Energy June 2002, Online-Version (Adresse:

[http://www.bp.com/downloads/1087/statistical\\_review.pdf](http://www.bp.com/downloads/1087/statistical_review.pdf), Download am 12.12.2002).

### Graphik 3: Öl im Indischen Ozean

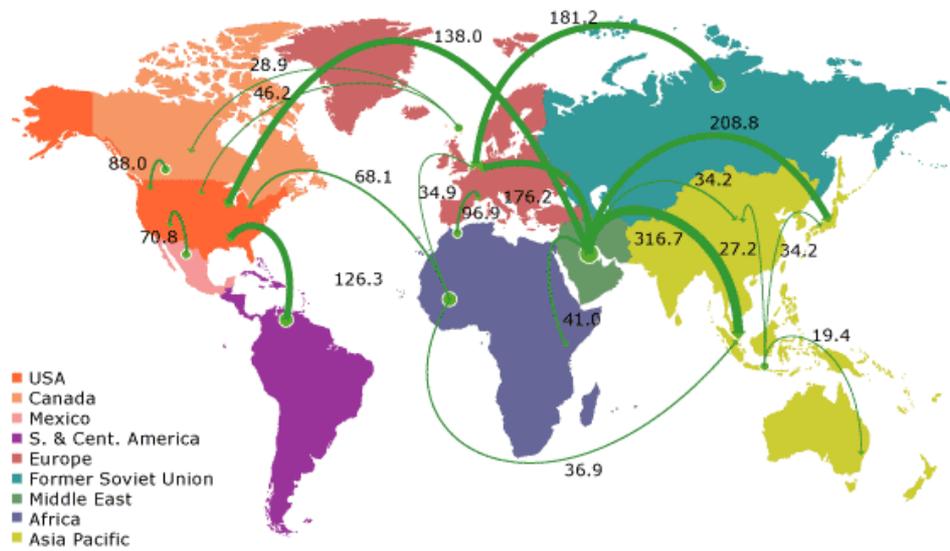
#### map of oil consumption per capita

Tonnes



#### map of major oil trade movements

Trade flows worldwide (million tonnes)



Quelle: BP Statistical Review of World Energy June 2002, Online-Version (Adressen:  
<http://www.bp.com/centres/energy2002/oil/consumption.asp#>;  
<http://www.bp.com/centres/energy2002/oil/trademovements.asp#>, Download am 12.12.2002)

Insgesamt nahm der Verbrauch von Erdöl in den Jahren von 1989 bis 1999 weltweit um ca. 1,3% zu. Dabei blieb der Verbrauch in den Industriestaaten Westeuropas mit einem Zuwachs von lediglich 1% relativ stabil bei einem Anteil von 53% am weltweiten Verbrauch. Die höchsten Zuwachsraten erzielten die Ökonomien Südost- und Ostasiens. Bis zum Einsetzen der asiatischen Krise lag der jährliche aggregierte Zuwachs bei 11%, ab 1998 immerhin noch bei 4,6%.<sup>655</sup> Für die absehbare Zukunft ist auch ein steigender Bedarf innerhalb der wachsenden indischen Wirtschaft absehbar, wie wir weiter unten noch zeigen werden. Insgesamt aber ist durch die Bewegungen des Erdöl und Erdgas kein regionales System erkennbar – vielmehr ist der Handel mit dieser Art der fossilen Energie Teil des modernen Weltsystems.

### VI.2.2 Regionaler Handel im Indischen Ozean

Sandy Gordon weist auf die Bedeutung einiger regionaler Handelszentren (*trading 'hubs'*) hin, von denen er mit Recht Singapur, Colombo und die Golfhäfen hervorhebt.<sup>656</sup> Als wichtigste Gründe für die Entstehung dieser Handelszentren führt er allgemein die Zunahme des regionalen Handels im Indischen Ozean an, speziell die Zunahme des *"intra-industry trade"* und die Zunahme der FDI.<sup>657</sup> Allerdings schränkt er ein:

*"These developments are still on a relatively minor scale, however, in comparison to the development of intra-regional trade and investment in other major global regions such as the Asia-Pacific."*<sup>658</sup>

Gordon liefert unter anderem auch Daten für die in den wichtigsten Häfen des Indischen Ozeans abgefertigte jeweilige Gesamttonnage, ohne sie jedoch zu kommentieren.<sup>659</sup> Diese Unterlassung ist bedauerlich, denn eine graphische Darstellung läßt ein durchaus interessantes Bild entstehen. Die folgende Graphik auf der Basis der Gordonschen Zahlen zeigt, wie die wichtigsten Seehäfen des Indischen Ozeans untereinander verbunden sind:

---

<sup>655</sup> Corporate Communications Department, DVB: a. a. O., S. 2f.

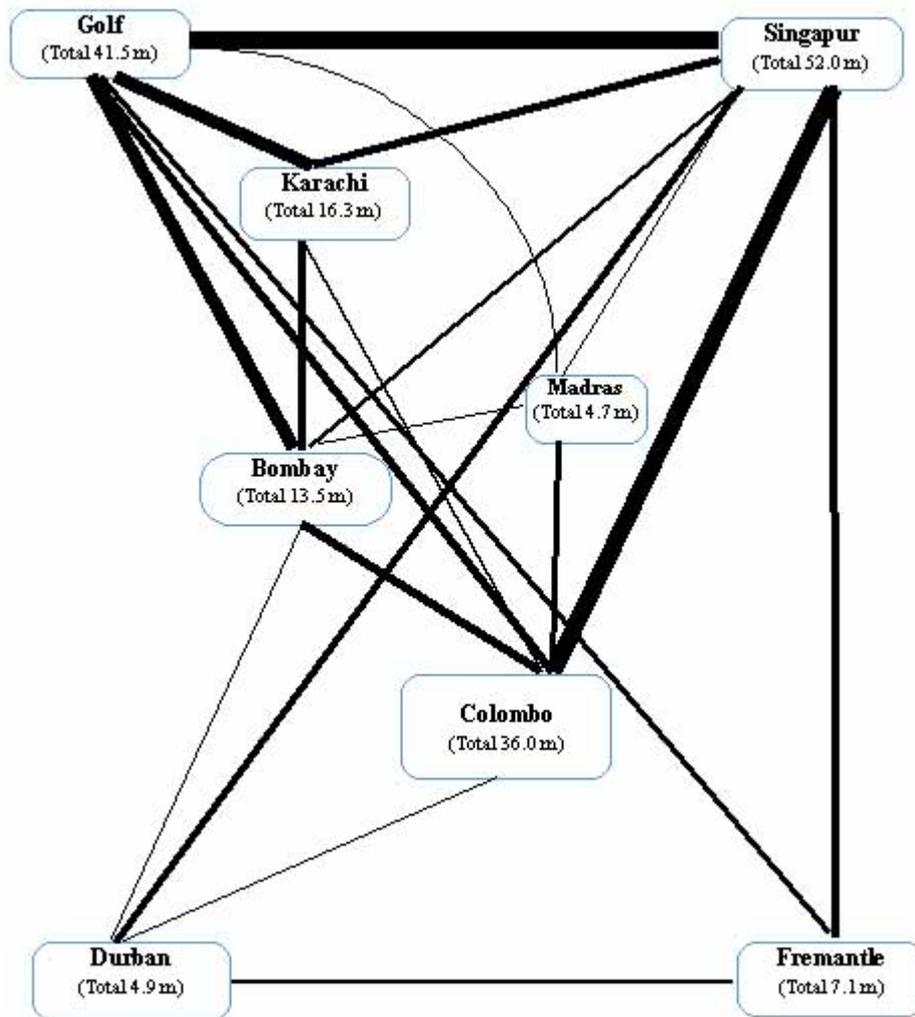
<sup>656</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra 1996, S. 24.

<sup>657</sup> Ebenda.

<sup>658</sup> Ebenda.

<sup>659</sup> Siehe die Tabelle in Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra 1996, S. 23.

**Graphik 4: Netzwerk der wichtigsten Seehäfen des Indischen Ozeans\***



\*entworfen nach den Zahlen aus Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra 1996, S. 23

Man kann deutlich erkennen, daß die Vernetzung der Häfen in subregionaler Hinsicht sehr einseitig ist: der Schwerpunkt liegt eindeutig im nördlichen Bereich des Indischen Ozeans, wo die Häfen des Golfs (von Gordon nicht weiter spezifiziert), Karachi, Bombay, Colombo und Singapur eng miteinander verbunden sind. Im Vergleich mit diesen Häfen spielen die wesentlich kleineren Häfen des australischen Fremantle und des südafrikanischen Durban keine große Rolle, wie schon eine oberflächliche Inaugenscheinnahme zeigt: Während die vom Verfasser besuchten Häfen von Bombay und Singapur von Schiffen aller Art wimmeln, lagen während der beiden Besuchen des Verfassers in Fremantle im März und September 2001 jeweils nur ein einziges Containerschiff an der weitläufigen Kaimauer.

Sehr schwierig ist es, sich ein genaueres Bild von der Art des Handels und seiner Destination zu machen. So beinhaltet die Homepage des Mumbai Port Trusts<sup>660</sup> viele interessante Aufstellungen von Handelsgütern sowie Daten zu den Verbindungen des Hafens, aber keine Aufstellung, aus der hervorgeht, welcher Handel wohin geht oder woher kommt. Wenn man aber in Betracht zieht, daß im Haushaltsjahr 2001/2002 aus der Subregion Westasien insgesamt rund 6,7 Millionen Tonnen Güter eingeführt worden sind, die rund 45 Prozent der gesamten über Bombay nach Indien importierten Gütern ausmachen, dann liegt die Schlußfolgerung nahe, daß Erdöl und Erdgas aufgrund des steigenden Energiebedarfs der indischen Wirtschaft mittlerweile doch einen beträchtlichen Teil des regionalen Handels im nördlichen Teil des Indischen Ozeans darstellen. Mit diesem Caveat versehen, können wir also nochmals bekräftigen, daß der Schwerpunkt des regionalen Handels im Indischen Ozean in dessen nördlichen Teil liegt: dem Persischen Golf, der Arabischen See, dem Golf von Bengalen und die Straße von Malakka beziehungsweise, als deren Verlängerung, die Singapur-Straße.

### VI.2.3 Subregionaler Handel im Indischen Ozean

Neben diesem 'großen' Handelskreislauf, der im wesentlichen entlang der Routen verläuft, die wir im historischen Abschnitt schon festgestellt hatten, gibt es immer noch die kleinen, subregionalen Handelskreisläufe in der Arabischen See und im Golf von Bengalen. In diesen beiden Subregionen spielt sich nach wie vor das ab, was van Leur etwas herablassend "*Peddling Trade*" genannt hatte.<sup>661</sup>

Der subregionale Küstenhandel verläuft praktisch genauso wie in der historischen Zeit: Massengüter werden von Hochseeschiffen – heute in der Mehrzahl Containerschiffe – in die mit modernen Hafenanlagen ausgestatteten Häfen wie Bombay an der indischen Westküste oder Dubai im Persischen Golf gebracht, dort entweder über Land oder mit Hilfe von Tramp- beziehungsweise Küstenmotorschiffen an kleinere Häfen weiter verteilt, wo sie ihren Weg an Bord von traditionelleren Schiffen wie Dhaus finden. Diese führen dann tatsächlich noch das aus, was man wohl immer noch mit Fug und Recht als Tauschhandel bezeichnet werden kann. Für das Überleben der Dhaus als Frachter haben die beiden Martins eine gute Erklärung:

*"While the steamship requires a proper port for docking, the dhow can slip through little creeks and into harbours which perhaps do not even deserve the dignity of that name. The steamship, moreover, does not always arrive at the moment perishable produce is ready for shipping, and therefore costly refrigeration facilities are necessary for storage. Also, a port may not have enough produce to make a*

---

<sup>660</sup> Siehe unter der URL <http://www.mumbaiporttrust.com> (Stand: 30.09.2002).

<sup>661</sup> Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144 (72f.).

*steamship trip profitable. But, the dhow is always readily available to transport lesser bulk at any desired time, except when the seas are too rough.*"<sup>662</sup>

Wie eine beeindruckende zweiteilige Fernsehdokumentation der Heidelberger Firma *Along Mekong Productions* zeigt, hat die Erklärung von Martin auch heute noch Gültigkeit.<sup>663</sup> Was die Fracht betrifft, so mischen sich hier traditionelle und moderne, legale und illegale Waren:

*"For example, from East Africa Persian booms carry mangrove poles from the insect-infested swamps of the Rufiji Delta of Tanzania to Kuwait, over 3,500 miles away. Dhows from the Hadhramaut carry to Mombasa salt and dried fish, returning to their home ports laden with ghee, lemon juice and grains. From Kuwait cars are transported across the Gulf to a number of Iranian ports where fresh vegetables and fruit are picked up for the return trip. Another enthralling aspect of the study of the dhow trade is the illicit movement, or to put it more bluntly, the smuggling of exotic and rare commodities and the subterfuge involved."*<sup>664</sup>

Dazu gehört nach Martin der Schmuggel von Gold, Elfenbein und Drogen genauso wie der Menschen-smuggel aus den ärmeren und bevölkerungsreichen Küstenstaaten wie Pakistan und Indien in die reichen Golfstaaten.<sup>665</sup> Heute kann man sicherlich noch Waffenschmuggel aus dem Golf nach Somalia und in den Irak hinzuzählen.

Ein ähnliches Bild bietet sich im nördlichen Teil des Golfs von Bengalen, besonders in den Küstengewässern der Staaten Indien, Bangladesch und Myanmar sowie in der Andamanen-See. Wenngleich dieser subregionale Handel nur schwer oder gar nicht quantifizierbar ist und wenn er auch im Vergleich zu den regionalen und transregionalen Handelsströmen marginal erscheint, so ist er offenbar doch für viele der kleineren Anrainerstaaten ohne moderne Hafenstädte oder gar Containerhäfen nach wie vor von enormer Bedeutung.

#### VI.2.4 Fazit: Das aktuelle Handelssystem im Indischen Ozean

Oben im historischen Abschnitt haben wir argumentiert, daß der Handel mit Luxusgütern eine große Rolle dabei spielte, die 'kleineren' Handelskreisläufe in der Arabischen See, im Golf von Bengalen und in der Südchinesischen See miteinander zu dem großen Komplex der Seidenstraße des Meeres zu verknüpfen, die selbst Teil eines noch größeren Handelssystems bildete, zu dem auch die kontinentale

---

<sup>662</sup> Martin, Esmond Bradley/Martin, Chryssee Perry: *Cargoes of the East. The Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*. London: Elm Tree Books 1978, S. 225.

<sup>663</sup> *Along Mekong Productions: Jeder Wind hat seine Reise*. Zweiteilige Fernsehdokumentation. Buch und Regie: Bernd Girrbaach und Frank Lambert. Siehe auch unter [http://www.alongmekong.de/deutsch/swahili/index\\_swahili.htm](http://www.alongmekong.de/deutsch/swahili/index_swahili.htm) (16.12.2002).

<sup>664</sup> Martin, Esmond Bradley/Martin, Chryssee Perry: a. a. O., S. 1.

Seidenstraße zählte. Wir haben aber auch argumentiert, daß der Handel im Indischen Ozean *ceteris paribus* auch ohne diesen Luxushandel denkbar gewesen wäre.<sup>666</sup> Die kleineren Handelskreisläufe in der Arabischen See und im Golf von Bengalen lassen sich auch heute noch nachweisen, durch den relativen Abstieg der vormals reichen Staaten Südasiens im Vergleich mit den westlichen Industriestaaten, den südost- und ostasiatischen *Newly Economized Countries* (NICs) sowie den Ölstaaten des Persischen Golfs hat sich ihr Anteil am Gesamthandel im Indischen Ozean jedoch drastisch reduziert: Während die südost- und ostasiatischen Staaten vor allem untereinander und – durch den Indischen Ozean hindurch – mit Europa Handel treiben, exportieren die Ölstaaten ihr besonderes 'Luxusgut' – wenn wir den Begriff 'strategisches Gut' einmal so weit dehnen wollen – vor allem nach Nordamerika, Westeuropa und Ostasien. Der Handel mit den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans, die bis auf wenige Ausnahmen noch Entwicklungsländer sind, spielt dagegen nur eine marginale Rolle. Indizien dafür sind zum einen die in vielen Küstenstädten fehlenden Hafenanlagen, zum anderen der Einsatz traditioneller Transportmittel wie Segelschiffe. Letztere befördern zwar eine überraschende Vielfalt an legalen und illegalen Gütern, im Vergleich zur großen Zeit des Indischen Ozeans bieten sie jedoch ein eher pathetisches Bild.

Ob sich der Anteil des regionalen Handels im Indischen Ozean am dessen Gesamthandel in absehbarer Zukunft vergrößern wird, bleibt abzuwarten. Wie wir noch sehen werden, gibt es durchaus Anlaß zu verhaltenem Optimismus. Momentan wird der Indische Ozean aber hauptsächlich als Durchgangsstation benutzt, was zwar für Dienstleistungen auf dem Sektor 'maritimes Management' inklusive Seenotrettung und *Policing at Sea* durchaus relevant ist, aber eben kein regionales Handelssystem im Indischen Ozean kreiert.

### **VI.3 Wirtschaftsregime im Indischen Ozean**

Neben den empirisch nachweisbaren Handelströmen ist die Suche nach vorhandenen Wirtschaftsgemeinschaften oder Handelsregimen eine weitere Möglichkeit, sich über das Vorhandensein beziehungsweise Nichtvorhandensein einer geökonomischen Region Indischer Ozean klar zu werden. Um nicht von vornherein ein Ergebnis zu präjudizieren, werden wir uns auch hier wieder – wie im Abschnitt Regionalisierung – der 'konventionellen' subregionalen Ebene zuwenden und uns mit den vorhandenen Organisationen mit wirtschaftlichem Schwerpunkt ASEAN, SAARC und SADC beschäftigen.<sup>667</sup> Danach werden wir uns mit der Ebene der maritimen Subregionen, das heißt mit BIMST-EC und BOB-COM, befassen. Die regionale Ebene bildet den Abschluß der Analyse. Das Regime, das

---

<sup>665</sup> Martin, Esmond Bradley/Martin, Chrysee Perry: a. a. O., S. 1f.

<sup>666</sup> Siehe dazu oben, "Der Indische Ozean als historische Region", insbesondere die Seiten 227f.

<sup>667</sup> Das Gulf Cooperation Council hat eindeutig einen sicherheitspolitischen Fokus und wird hier somit nicht behandelt.

einem hierbei als bislang einziges förmlich ins Auge sticht, ist die bereits vorgestellte *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation*, kurz IOR-ARC.

### VI.3.1 Die subregionale Ebene: ASEAN, SAARC, SADC

Auf der subregionalen Ebene werden wir mit ASEAN als der ältesten, gleichzeitig auch erfolgreichsten Organisation beginnen. Danach folgen SAARC und SADC. Da wir die Genese dieser Organisationen oben bereits dargestellt haben, werden wir uns hier auf eine Skizzierung ihrer wirtschaftlichen Performanz beschränken. Ein kurzes Fazit wird sich mit der Frage beschäftigen, welche subregionale und regionale Konsequenzen sich aus dem Vorhandensein dieser Organisationen ableiten lassen.

#### VI.3.1.1 Die wirtschaftliche Performanz der ASEAN

Die 1967 in Bangkok gegründete Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) gilt gemeinhin als Erfolgsgeschichte – zum einen wegen ihres wirtschaftlichen Fortschritts, welchen die Mitgliedsstaaten vorweisen können, zum anderen wegen der Tatsache, daß die Gemeinschaft im Gegensatz zu ihren Vorläufern *Association of Southeast Asia* (ASA) und Maphilindo nicht nur die Gründungsphase heil überstand, sondern sich sogar nach dem Ende des Indochina-Konflikts auf ganz Südostasien ausdehnen konnte. Letzteres ist dabei eine ganz besondere Leistung, denn schließlich handelt es sich bei den Indochinastaaten Kambodscha, Laos und Vietnam und bei Myanmar um sozialistische Staaten, deren Einbindung die marktwirtschaftlich orientierte ASEAN nicht so ohne weiteres bewältigen kann.

**Tabelle 8: Grunddaten der ASEAN-Mitglieder (Stand 1998)**

Land	Hauptstadt	Fläche (‘000 km <sup>2</sup> )	Bevölkerung (Millionen)	BIP (Millionen US\$)	BSP pro Kopf (US\$)	BSP-Wachstum (%)
Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan	5,3	0,3	5.278	16.765	0,4
Indonesien*	Jakarta	1.811,6	203,7	540.024	640	-16,68
Kambodscha	Phnom Penh	176,5	11,5	14.452	260	-0,06
Laos	Vientiane	230,8	5,0	8.624	320	3,97
Malaysia*	Kuala Lumpur	328,6	22,2	180.488	3.670	-5,84
Myanmar	Yangon	657,6	44,5	--	--	-20,0
Philippinen*	Manila	298,2	75,2	267.268	1.050	0,07
Singapur*	Singapur	0,6	3,2	76.588	30.170	1,49
Thailand*	Bangkok	510,9	61,2	333.882	2.160	-7,69
Vietnam	Hanoi	325,5	76,5	129.214	350	5,8

\*Gründungsmitglied (ASEAN Five)

Tabelle kompiliert aus Daten von Baratta, Mario von (Hrsg.): *Der Fischer Weltalmanach 2001. Zahlen – Daten – Fakten*. Frankfurt am Main 2001

Wie man der obigen Tabelle entnehmen kann, fallen die neuen Mitglieder neben ihrer deren politischen Orientierung auch in Bezug auf ihre wirtschaftliche Entwicklung aus dem Rahmen, was die Integration in die ASEAN nicht gerade einfacher gestaltet.

Die ASEAN wurde ursprünglich mit dem Ziel der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zusammenarbeit gegründet, wie aus der unten folgenden Textpassage aus der sogenannten *Bangkok Declaration* beziehungsweise *ASEAN Declaration*<sup>668</sup> hervorgeht<sup>669</sup>:

*SECOND, that the aims and purposes of the Association shall be:*

- 1. To accelerate the economic growth, social progress and cultural development in the region through joint endeavours in the spirit of equality and partnership in order to strengthen the foundation for a prosperous and peaceful community of South-East Asian Nations;*
- 2. To promote regional peace and stability through abiding respect for justice and the rule of law in the relationship among countries of the region and adherence to the principles of the United Nations Charter;*
- 3. To promote active collaboration and mutual assistance on matters of common interest in the economic, social, cultural, technical, scientific and administrative fields;*
- 4. To provide assistance to each other in the form of training and research facilities in the educational, professional, technical and administrative spheres;*
- 5. To collaborate more effectively for the greater utilization of their agriculture and industries, the expansion of their trade, including the study of the problems of international commodity trade, the improvement of their transportation and communications facilities and the raising of the living standards of their peoples;*
- 6. To promote South-East Asian studies;*
- 7. To maintain close and beneficial cooperation with existing international and regional organizations with similar aims and purposes, and explore all avenues for even closer cooperation among themselves.*

Die wirtschaftliche Zusammenarbeit stand dabei an erster Stelle, zumal sie nach Ansicht der Beteiligten aufgrund des nach wie vor bestehenden Mißtrauens zwischen den Mitgliedsstaaten am einfachsten zu implementieren schien.

Wenn man sich nun, um den Erfolg der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zu messen, das erzielte Wachstum der jeweiligen Bruttosozialprodukte vor Augen hält, dann muß man feststellen, daß ASEAN hinsichtlich des ersten Punkts (Wirtschaftswachstum) sogar sehr erfolgreich war: In den letzten beiden Dekaden vor der asiatischen Krise 1997 lagen die Wachstumsraten bei über sechs Prozent, was

---

<sup>668</sup> Da es mittlerweile eine Vielzahl von "Bangkok Declarations" zu den verschiedensten Themen gibt, ist die Bezeichnung "ASEAN Declaration" verwechslungssicherer.

<sup>669</sup> Den kompletten Text findet man zum Beispiel auf der Homepage des ASEAN Sekretariats unter <http://www.aseansec.org/view.asp?file=/history/leader67.htm> (Download am 04.09.2002)

die Gemeinschaft zu der am schnellsten wachsenden (Sub-) Region der Welt machte.<sup>670</sup> Auch die intendierten "gemeinsamen Unternehmungen" kamen – zum Beispiel in Form des *Sijori-Wachstumsdreiecks*<sup>671</sup> – zustande, und der intra-regionale Handel der ASEAN-Mitglieder untereinander konnte sich auf immerhin 43% des gesamten ASEAN-Handels steigern.<sup>672</sup> Die asiatische Krise von 1997 erwies sich für den "kleinen Tiger" (Singapur) und "Tigerjungen" (Malaysia, Thailand, mit Abstrichen Indonesien und die Philippinen) nur als vorübergehender Dämpfer, so daß sich die Erfolgsgeschichte mit einem neuen Kapitel fortzusetzen scheint.<sup>673</sup>

Nicht ganz so erfolgreich war die Gemeinschaft zunächst hinsichtlich des ebenfalls geplanten Abbaus von Handelshemmnissen. M. C. Abad, Senior Officer des ASEAN Sekretariats, schreibt hierzu mit durchaus berechtigter (Selbst-) Kritik:

*"Without political will, many of the earlier economic co-operation programmes performed less than ideal. For example, the exclusion list of so-called "sensitive" items from the Preferential Trading Arrangements (PTA), which began in 1977, made the PTA almost meaningless. Ten years after its launching, only 5 per cent of 12,000 offered items were actively traded by member countries. Accordingly, most tariff cuts fell on products which were neither in demand nor produced in the ASEAN countries."*<sup>674</sup>

Hier hat die Gemeinschaft jedoch in einem für ASEAN eher untypischen Anfall von Hast in Gestalt der *ASEAN Free Trade Area (AFTA)* mittlerweile enorm nachgebessert. Die *AFTA Inclusion List* beinhaltete bis zum Jahr 2000 immerhin 95% der innerhalb der Gemeinschaft gehandelten Gütern.<sup>675</sup> Die Erfolgsgeschichte der ASEAN scheint sich nun also auch auf diesem Gebiet fortzusetzen.

Interessanter als die Kenntnisnahme vom Erfolg der ASEAN ist für unsere Zwecke ein Blick auf die tatsächlichen Handelsflüsse bezüglich des Exports und des Imports der Gemeinschaft. Hierbei ergibt sich ein eindeutiges Bild: Haupthandelspartner der Gemeinschaft sind Japan, die USA und die EU, danach folgen die beiden Chinas – Volksrepublik und Republik (Taiwan). Die folgende Tabelle gibt dazu einen Überblick über die Destinationen der kumulierten Exporte der ASEAN-Staaten, geordnet nach dem Rang im Jahre 1999:

---

<sup>670</sup> Abad, M. C.: "Re-engineering ASEAN", *Contemporary Southeast Asia (CSEA)*, Vol. 18, No. 3, December 1996, S. 237-253 (243).

<sup>671</sup> Sijori steht für Singapur, Johore (Malaysia) und Riau (Indonesien).

<sup>672</sup> Abad, M. C.: a. a. O., S. 243.

<sup>673</sup> John Funston ist sogar der Ansicht, daß ASEAN diese finanzielle Krise als Gemeinschaft gut gemeistert hat. Siehe Funston, John: "ASEAN: Out of its Depth?", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 20, No. 1, April 1998, S. 22-37 (29ff).

<sup>674</sup> Abad, M. C., a. a. O., S. 245.

<sup>675</sup> Ebenda.

**Tabelle 9: ASEAN-Exporte\* 1998-1999 (in Millionen US\$)**

Land	Rang (1999)	1998	1999	Differenz
USA	1	64.620,0	70.003,4	5.383,3
EU	2	46.143,6	55.651,3	9.507,7
Japan	3	34.716,8	37.628,6	2.911,8
Taiwan	4	7.813,0	10.878,3	3.065,3
VR China	5	9.202,6	9.564,1	361,5
Australien	6	7.120,3	7.854,1	733,9
Indien	7	5.217,9	5.577,2	359,3
Kanada	8	2.314,7	2.248,2	-66,5
Neuseeland	9	757,4	892,2	134,8
Rußland	10	472,6	223,8	-248,8
Andere		69.435,9	66.181,4	-3.254,5
Exporte gesamt		247.814,7	266.702,5	24.426,9

\* Erfasst wurden nur Brunei Darussalam, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur und Thailand  
Tabelle kompiliert nach den Angaben auf der Homepage des ASEAN-Sekretariats; siehe unter <http://www.aseansec.org/view.asp?file=/stat/extra9.htm> (Download am 30.08.2002)

Die nächste Tabelle gibt einen Überblick über die Herkunftsländer der Importe der ASEAN-Staaten, gegliedert nach der Bedeutung, die diese Länder 1999 inne hatten. Man sieht sofort, daß auch hier die selben Staaten auf den ersten fünf Plätzen zu finden sind, wenn auch in leicht abgeänderter Reihenfolge:

**Tabelle 10: ASEAN-Importe\* 1998-1999 (in Millionen US\$)**

Land	Rang (1999)	1998	1999	Differenz
Japan	1	46.693,7	51.244,1	4.550,4
USA	2	50.942,2	45.962,0	-4.980,2
EU	3	33.256,1	34.470,1	1.213,8
VR China	4	11.211,5	12.184,2	972,7
Taiwan	5	9.267,4	12.109,9	2.842,5
Australien	6	5.702,1	6.081,4	379,4
Indien	7	1.750,4	2.082,4	332,0

Kanada	8	1.766,7	2.078,0	311,3
Neuseeland	9	863,5	750,1	-113,4
Rußland	10	562,9	714,2	151,3
Andere		45.871,4	55.034,2	9.162,8
Importe gesamt		207.887,9	222.710,7	20.002,8

\* Erfafßt wurden nur Brunei Darussalam, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur und Thailand  
Tabelle kompiliert nach den Angaben auf der Homepage des ASEAN-Sekretariats; siehe unter <http://www.aseansec.org/view.asp?file=/stat/extra9.htm> (Download am 30.08.2002)

Von der Gruppe der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans finden sich auf den ersten zehn Plätzen lediglich Australien (Platz 6) und Indien (Platz 7) als unmittelbare Nachbarn der ASEAN. Alle anderen Staaten des Indischen Ozeans werden mangels Bedeutung schlichtweg unter "andere" subsummiert. Allenfalls die Golfstaaten spielen noch eine Rolle – zum einen wegen des Imports von Rohöl, der allerdings aufgrund der innerhalb der Gemeinschaft vorhandenen Reserven nicht so sehr ins Gewicht fällt wie zum Beispiel für Japan oder Südkorea, zum anderen wegen des Exports von (vorwiegend philippinischen) Gastarbeitern in die Golfstaaten. Aus der Sicht der ASEAN-Staaten läßt sich somit ein im Vergleich zu den asiatisch-pazifischen und asiatisch-europäischen Verbindungen sekundäres System von Handelsströmen erkennen, das den Persischen Golf, Indien, Südostasien und Australien auch ohne den Transithandel miteinander vernetzt. Abgesehen von Australien als relativ neuem Element manifestiert sich hier wieder die Logik der Seidenstraße des Meeres, die einfach den 'natürlich' vorgegebenen Seewegen folgte und dabei subregionale (Küsten-) Handelskreisläufe miteinander verknüpfte.

Was eine mögliche Vorbildfunktion der ASEAN für eine wirtschaftliche Regionalisierung im Indischen Ozean betrifft, wurde dies von allen im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* befragten Personen skeptisch beurteilt und von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im Indischen Ozean abhängig gemacht. Beispielhaft für das gewonnene Meinungsbild ist die Aussage von Prof. K. B. Singh:

*"I don't think so.[...] ASEAN incorporated in the beginning only like-minded states. The Indian Ocean Rim contains a much wider range of disparities, and besides that, there is no big leader."<sup>676</sup>*

Mit anderen Worten: auch inhaltlich entfaltet die ASEAN mangels einer anerkannten Vorbildfunktion keine den gesamten Indischen Ozean erfassende Wirkung.

<sup>676</sup> Interview durch den Verfasser und Frau Maike Tuchner am 09.09.2000 an der Tribhuvan University in Kathmandu.

### VI.3.1.2 Die wirtschaftliche Performanz der SAARC

Die 1984 gegründete *South Asian Association for Regional Cooperation* (SAARC) ging aus einer Initiative der südasiatischen Staaten Bangladesch und Nepal hervor, die sich dadurch neben einem wirtschaftlichen Aufschwung auch eine Stärkung ihrer Position gegenüber ihrem übermächtigen Nachbarn Indien, erhofften. Die folgende Tabelle veranschaulicht mit einigen Schlüsselindikatoren, warum Indien gerne auch als "Elefant unter Zwergen" bezeichnet wird.

**Tabelle 11: Grunddaten der SAARC-Mitglieder (Stand 1998)**

Land	Hauptstadt	Fläche (‘000 km <sup>2</sup> )	Bevölkerung (Millionen)	BIP (Millionen US\$)	BSP pro Kopf (US\$)	BIP-Wachstum (%)
Bangladesch	Dhaka	130,1	125,6	171.017	350	5,7
Bhutan	Thimphu	47,0	0,8	1.166	470	5,5
Indien	New Delhi	2.973	979,7	2.034.634	440	6,2
Malediven	Male	0,3	0,3	1.072	1.130	7,1
Nepal	Kathmandu	143	22,8	26.441	210	2,7
Pakistan	Islamabad	770,9	131,6	225.637	470	3,0
Sri Lanka	Colombo	64,6	18,8	55.939	810	4,6

Tabelle kompiliert aus Daten von Baratta, Mario von (Hrsg.): *Der Fischer Weltalmanach 2001. Zahlen – Daten – Fakten*. Frankfurt am Main 2001

Dipankar Banerjee erklärt daher nicht ganz zu Unrecht, daß Indien nicht nur ein südasiatisches Land, sondern Südasien selbst sei.<sup>677</sup> Genau solche Rhetorik ist aber mitverantwortlich für das Mißtrauen der kleineren Nachbarn gegenüber dem indischen Riesen, welches einen Erfolg von SAARC – den mittlerweile über fünfzig Jahre alten Konflikt zwischen Indien und Pakistan einmal außer Acht gelassen – nicht gerade wahrscheinlich macht.

Auch die SAARC wurde mit dem vorrangigen Ziel der humanitären und wirtschaftlichen Entwicklung in Südasien durch Kooperation gegründet, wie aus der folgenden Passage aus der *Charter of the South Asian Association for Regional Cooperation* hervorgeht<sup>678</sup>:

*The Objectives of the ASSOCIATION shall be: a) to promote the welfare of the peoples of SOUTH ASIA and to*

<sup>677</sup> Banerjee, Dipankar: "The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response", in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume 1*. New Delhi 1997, S. 86-101 (97).

<sup>678</sup> Die komplette Charter findet sich zum Beispiel in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 249-253.

*improve their quality of life; b) to accelerate economic growth, social progress and cultural development in the region and to provide all individuals the opportunity to live in dignity and to realise their full potentials; c) to promote and strengthen collective self-reliance among the countries of SOUTH ASIA; d) to contribute to mutual trust, understanding and appreciation of one another's problems; e) to promote active collaboration and mutual assistance in the economic, social, cultural, technical and scientific fields; f) to strengthen cooperation with other developing countries; to strengthen cooperation among themselves in international forums on matters of common interests; and h) to cooperate with international and regional organizations with similar aims and purposes.*

Eine Ausdehnung der wirtschaftlichen Kooperation auch auf eine politische war zwar von den kleineren Staaten erhofft und erwünscht, wegen des indo-pakistanischen Konflikts jedoch nicht machbar. Da dieser Konflikt auch auf der Bühne der SAARC ausgetragen wird, fällt die Bewertung der bisherigen Leistung der SAARC eher zwiespältig aus. Im Grunde genommen kann man sich nach wie vor der Meinung Kamal Hossains anschließen, der 1995 konkrete Resultate einforderte und bilanzierte:

*"The formal launching of [...] SAARC in 1985 raised great expectations among the people of the region. After ten years of its existence such expectations remain largely unfulfilled. Even though interaction among political leaders, government officials, experts and persons from different professions is now a regular feature, core areas still remain outside of the purview of SAARC's activities"*<sup>679</sup>

Wie sehr hier die politische Sphäre alle anderen tangiert, sieht man beispielsweise daran, daß Delhi wegen des Konflikts mit Pakistan den SAARC-Gipfel von Kathmandu, ursprünglich geplant für Januar 2000, zum Platzen brachte, so daß er erst im Januar 2002 stattfinden konnte.<sup>680</sup>

Die wirtschaftlichen Erfolge der SAARC fallen daher wenig überraschend eher mager aus, und ob das *SAARC Preferential Trading Arrangement* (SAPTA)<sup>681</sup> von 1993 und die geplante *SAARC Free Trade Area* (SAFTA) daran etwas zu ändern vermag, bleibt noch abzuwarten. Letztlich hängt Erfolg oder Mißerfolg in hohem Maße vom Verhalten Indiens als ohnehin schon zweitgrößtem (potentiellem) Verbrauchermarkt der Welt nach der Volksrepublik China ab. Dipankar Banerjee jedenfalls kommentiert die Chancen einer solchen Freihandelszone eher vorsichtig:

*"When SAFTA is fully realised, the region will be the largest market in the world. This in turn will enormously increase India's own importance and potential. In this attempt there can be no quid pro*

---

<sup>679</sup> Hossain, Kamal: "Towards a Single Market for South Asia", in: Mehrotra, L. L./Chopra, H. S./Kueck, Gert W. (Hrsg.): *SAARC 2000 and Beyond*. New Delhi 1996 (3. Auflage), S. 115-120 (116).

<sup>680</sup> Die pakistanische Position findet sich in der Rede des pakistanischen Präsidenten, General Pervez Musharraf, am 05. Januar 2002 in Kathmandu bei eben diesem 11. SAARC-Gipfel, siehe auf der offiziellen Homepage der Islamischen Republik Pakistan unter <http://www.pak.gov.pk/public/president-speech-saarc.htm> (Download am 05.09.2002).

<sup>681</sup> Auch dieser Text findet sich in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 254-271.

*quo, or a rigid, compartmentalised approach, balancing give and take item by item, issue by issue. If required there should be unilateral opening up by India of its markets [...].*<sup>682</sup>

Zur Zeit kann man jedoch den intra-SAARC-Handel und den Handel mit den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans – abgesehen von Indien, das später noch behandelt werden wird – mit Fug und Recht als marginal bezeichnen, die Haupthandelspartner liegen woanders:

"The South Asian countries exchange goods principally with countries outside the region. Their largest trading partners, accounting for more than 50 percent of their total trade, are the major industrial countries in the European Union, along with the United States and Japan. A substantial portion (40 percent) of the region's trade is with countries in the Asia-Pacific region, including China, the Southeast Asian countries, Australia, New Zealand, and the high-income East Asian countries (Hong Kong, Japan, Korea, Singapore, and Taiwan)."<sup>683</sup>

Da SAARC somit sowohl wirtschaftlich als auch inhaltlich – von der sicherheitspolitischen Dimension gar nicht zu reden – keine wie auch immer geartete Relevanz für den Indischen Ozean aufweist, wurde eine Vorbildfunktion der SAARC für eine wirtschaftliche Regionalisierung im Indischen Ozean daher auch von keinem der Interviewpartner des Verfassers gesehen.<sup>684</sup>

### **VI.3.1.3 Die wirtschaftliche Performanz der SADC**

Die *Southern African Development Community* (SADC) wurde im Jahre 1990 als Nachfolger des früheren SADCC gegründet. In dieser Gemeinschaft sind alle Staaten der Subregion Südliches Afrika vereint.<sup>685</sup> Die folgende Tabelle gibt einen ersten groben Überblick über die Mitgliedsstaaten SADCs:

---

<sup>682</sup> Banerjee, Dipankar: "The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response", in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume 1*. New Delhi 1997, S. 86-101 (98).

<sup>683</sup> DeRosa, Dean A./Govindan, Kumaresan: "Agriculture, Trade, and Regionalism in South Asia", *2020 Vision Brief* 46, June 1997; Online-Dokument, siehe auf der Homepage des SAARC-Sekretariats unter <http://www.ifpri.cgiar.org/2020/briefs/number46.htm> (Download am 05.09.2002).

<sup>684</sup> Das ergab die detaillierte Auswertung der im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* durchgeführten Interviews in Süd- und Südostasien sowie Australien.

<sup>685</sup> Je nach Definition dieser Subregion müßte man eventuell noch hinzufügen: "mit Ausnahme Burundis und Ruandas...".

**Tabelle 12: Grunddaten der SADC-Mitglieder (Stand 1998)**

Land	Hauptstadt	Fläche (‘000 km <sup>2</sup> )	Bevölkerung (Millionen)	BIP (Millionen US\$)	BSP pro Kopf (US\$)	BSP-Wachstum (%)
Angola	Luanda	1.247	12,0	21.859	380	19,8
Botswana	Gabarone	567	1,6	9.531	3.070	3,7
Kongo, Dem. Rep.	Kinshasa	2.267	48,2	39.650	110	3,97
Lesotho	Maseru	30,0	2,1	3.346	570	-3,1
Malawi	Lilongwe	94	10,5	5.512	210	1,5
Mauritius	Port Louis	2	1,2	9.640	3.730	5,1
Mosambik	Maputo	784	17,0	13.261	210	11,75
Namibia	Windhoek	823	1,7	8.604	1.940	1,2
Sambia	Lusaka	743	9,7	6.954	330	-1,9
Seychellen	Victoria	0,45	0,1	834	6.750	-1,7
Simbabwe	Harare	387	11,7	31.201	620	0,5
Südafrika	Pretoria	1.221	41,4	351.416	3.310	0,5
Swasiland	Mbabane	17	1,0	3.772	1.400	1,8
Tansania	Dar es Salaam	884	32,1	15.426	220	6,5

Tabelle kompiliert aus Daten von Baratta, Mario von (Hrsg.): *Der Fischer Weltalmanach 2001. Zahlen – Daten – Fakten*. Frankfurt am Main 2001

Der Tabelle kann man entnehmen, wie groß die Heterogenität der Mitglieder ausfällt: So ist der Inselstaat Seychellen mit 450 Quadratkilometer und weniger als 100000 Einwohner das kleinste Mitglied, die Demokratische Republik Kongo mit 2,3 Millionen Quadratkilometer und 50 Millionen Einwohnern das größte. Genau umgekehrt ist es in Bezug auf das BSP pro Kopf der Bevölkerung: hier stehen die Seychellen mit 6540 US\$ an der Spitze, das Schlußlicht bildet der Kongo mit lediglich 130 US\$.

Die Ziele von SADC sind recht ehrgeizig: Sie beschränken sich nicht auf Wirtschaftswachstum und sozio-kulturelle Entwicklung, sondern beinhalten als Endstadium eine wirtschaftliche Integration der Mitgliedsstaaten nach dem Vorbild der EU. Der folgende Text von der SADC-Homepage<sup>686</sup> beschreibt die Ziele der Gemeinschaft wie folgt:

*The objectives of SADC are to*

- *Achieve development and economic growth, alleviate poverty, enhance the standard and quality of life of the people of Southern Africa and support the socially disadvantaged through regional integration;*
- *Evolve common political values, systems and institutions;*
- *Promote and defend peace and security;*
- *Promote self-sustaining development on the basis of collective self-reliance, and the interdependence of Member States;*
- *Achieve complementarity between national and regional strategies and programmes;*
- *Promote and maximise productive employment and utilisation of resources of the Region;*
- *Achieve sustainable utilisation of natural resources and effective protection of the environment;*

<sup>686</sup> Siehe unter <http://www.sadc.int/> (Stand 24.09.2002). Der abgedruckte Text findet sich unter <http://www.sadc.int/english/about/index.html> (Download am 24.09.2002).

- *Strengthen and consolidate the long standing historical, social and cultural affinities and links among the people of the Region.*

*The ultimate objective of SADC is, therefore, to build a Region in which there will be a high degree of harmonisation and rationalisation to enable the pooling of resources to achieve collective self-reliance in order to improve the living standards of the people of the region.*

*There is also a need to shift the focus of the organisation from co-ordination of development projects to a more complex task of integrating the economies of Member States.*

Aus der obigen Tabelle der Grunddaten der SADC-Mitglieder geht deutlich hervor, wie sehr die Volkswirtschaft Südafrikas die Gemeinschaft dominiert, die man ansonsten wohl mit Fug und Recht als "Gemeinschaft der Schwachen" charakterisieren könnte: Südafrikas BIP stellt 71% des gesamten SADC-BIP – bei einem Bevölkerungsanteil von 22%.<sup>687</sup> Wie die folgenden Tabellen beweisen, schlägt sich diese Dominanz auch in den Handelsstatistiken SADCs nieder:

**Tabelle 13: Importe innerhalb SADCs in US\$ '000 (Stand 1997)**

Importing Country	Angola	Botswana	Lesotho	Malawi	Mauritius	Mozambique	Namibia	South Africa	Swaziland*	Tanzania*	Zambia	Zimbabwe	Total SADC Imports
Angola*		-	-	-	-	-	1,930	-	-	-	40	-	1,970
Botswana	-		900	14,100	200	600	8,800	516,600	600	1,100	5,500	135,600	674,000
Lesotho*	-	400		10	45	-	-	-	-	200	20	200	875
Malawi	170	4,100	10		53	2,260	140	67,960	2	7,280	4,950	32,800	116,905
Mauritius	-	530	-	3,300		40	10	6,890	-	920	790	12,360	24,840
Mozambique	-	100	-	3,500	967		30	-	-	5,000	390	22,300	32,287
Namibia	-	6,600	-	230	400	-		-	-	100	1,240	8,300	16,870
S Africa*	-	2,059,900	-	160,460	274,780	-	1,030,300		-	94,100	350,710	1,099,000	5,069,250
Swaziland	-	100	-	6,200	4,600	-	130	-		8,800	6,100	11,000	36,930
Tanzania	100	-	-	5,400	1,400	300	-	7,900	200		1,600	16,700	33,600
Zambia	1,020	3,000	-	19,610	720	80	2,240	43,300	430	5,110		29,310	104,820
Zimbabwe	7,300	93,800	300	78,700	2,200	70,700	19,500	254,500	1,300	13,300	116,000		657,600
<b>Total</b>	<b>8,590</b>	<b>2,165,710</b>	<b>1,210</b>	<b>281,510</b>	<b>285,365</b>	<b>73,980</b>	<b>1,063,080</b>	<b>897,150</b>	<b>2,532</b>	<b>135,910</b>	<b>487,340</b>	<b>1,367,570</b>	<b>6,761,357</b>

Quelle: <http://www.sadcreview.com/sectoral%20reports%202001/frsector2.htm> (09.09.2002)

<sup>687</sup> Lewis, Jeffrey D.: Reform and Opportunity: The Changing Role and Patterns of Trade in South Africa and SADC (Africa Region Working Paper Series No. 14), S. 25.

**Tabelle 14: Exporte innerhalb SADCs in US\$ '000 (Stand 1997)**

Exporting Country	Angola	Botswana	Lesotho		Mauritius	Mozambique	Namibia	South Africa	Swaziland	Tanzania	Zambia	Zimbabwe	Total SADC Exports
Angola*		-	-	170	-	-	-	-	-	100	1,020	7,300	8,590
Botswana	-		400	1,800	800	100	6,600	2,059,900	100	300	8,600	127,100	2,205,700
Lesotho	-	900		10	-	-	-	-	-	-	-	300	1,210
Malawi	-	2,870	10		5,520	3,500	230	160,460	6,200	1,410	5,600	55,440	241,240
Mauritius	-	15	45	75		967	400	274,780	4,600	950	1,480	4,570	287,882
Mozambique	500	0	0	1,400	-		-	43,800	100	3,597	106	9,828	59,331
Namibia	1,930	1,300	0	45		30		1,030,300	130	15	480	5,390	1,039,624
S Africa*	-	516,600	-	67,690	6,890	-	-		-	7,900	43,300	254,500	896,880
Swaziland	-	600	-	2	-	-	-	-		200	430	1,300	2,532
Tanzania	-	100	200	2,700	500	5,000	100	94,100	8,800		4,000	4,600	120,100
Zambia	40	4,130	20	3,430	1,240	390	1,240	350,710	6,100	2,410		69,720	439,430
Zimbabwe	-	59,600	200	15,600	15,000	22,300	8,300	1,099,000	11,000	14,900	26,400		1,272,300
<b>Total</b>	<b>2,470</b>	<b>586,115</b>	<b>875</b>	<b>92,922</b>	<b>29,954</b>	<b>32,287</b>	<b>16,870</b>	<b>5,113,050</b>	<b>37,030</b>	<b>31,782</b>	<b>91,416</b>	<b>540,048</b>	<b>6,574,819</b>

Quelle: <http://www.sadcreview.com/sectoral%20reports%202001/frsector2.htm> (09.09.2002)

Die wirtschaftliche und politische Dominanz Südafrikas ist zwar nicht so ausgeprägt wie die Indiens innerhalb der SAARC, sie könnte SADC jedoch vor ähnliche Probleme stellen. Wie wir im geopolitischen Teil noch darlegen werden, führt die militärische und politische Überlegenheit Südafrikas in der Subregion nach den anfänglichen 'Flitterwochen' im Zuge der Regimetransformation bereits wieder zu ersten Verstimmungen.<sup>688</sup> Wie bei ASEAN in den ersten Jahren nach der Gründung könnte man hier die These wagen, daß es sich bei SADC um eine 'Schönwetter-Gemeinschaft' handelt, die nur dann die nächsten zehn Jahre überleben wird, wenn ein wirtschaftlicher Aufschwung die dafür benötigten Erfolgsmeldungen liefert, die über manche politische Krisen hinweghelfen könnten. Optimismus scheint zur Zeit jedenfalls noch genügend vorhanden zu sein, denn SADC schlägt von vornherein ein wesentlich schnelleres Tempo an als die ASEAN – von der SAARC ganz zu schweigen: innerhalb von acht Jahren nach der Gründung der Gemeinschaft sollen Handelshemmnisse von bereits 85% aller inner-

halb SADC gehandelter Güter abgebaut worden sein, innerhalb von insgesamt zwölf Jahren alle.<sup>689</sup> Ob sich dieses ehrgeizige Ziel auch realisieren läßt, bleibt abzuwarten. Ebenfalls auf der Agenda steht die Schaffung einer *SADC Free Trade Area*. Da sich dies alles aber noch in der Planungsphase befindet und die Gemeinschaft gerade erst die Gründungsphase überstanden hat, kann von ihr im Moment schwerlich ein Impuls für den Indischen Ozean ausgehen.

### VI.3.2 Die 'trans-subregionale' Ebene: BIMST-EC und BOB-COM

Neben den bekannten subregionalen Organisationen beziehungsweise Regimen und der regionalen IOR-ARC existiert noch eine weit weniger bekannte Ebene von Subregionen überschreitenden, niederschweligen Regimen mit wirtschaftspolitischem Schwerpunkt. Beide sind im Golf von Bengalen zu finden und beide sind rein indische Initiativen mit ein und derselben Zielrichtung: Sie sollen Indien beziehungsweise Südasien – aber ohne Pakistan! – mit Südostasien respektive dem Pazifik wirtschaftlich verzahnen.

*Die erste dieser neuen 'trans-subregionalen' Kooperationen, die Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation (BIMST-EC) wurde am 06. Juni 1997 offiziell auf Vorschlag von Thailand gegründet. Die primär wirtschaftliche Ausrichtung dieses neuen Regimes<sup>690</sup> geht aus der BIST-EC-Deklaration<sup>691</sup> hervor, welche die folgenden Ziele herausstellt:*

3. *Die Schaffung eines günstigen Umfelds für eine schnelle wirtschaftliche Entwicklung durch Identifikation und Implementation von Kooperationsprojekten in den Bereichen Handel, Investitionen und Industrie, Technologie, soziale Entwicklung, Tourismus, Landwirtschaft, Energie sowie Infrastruktur und Transport (Punkte 1 bis 5 und 7);<sup>692</sup>*
4. *Aufnahme und Ausbau enger und nutzbringender Zusammenarbeit mit anderen internationalen und regionalen Organisationen, die ähnliche Ziele verfolgen (Punkt 6).<sup>693</sup>*

*Gerade der Punkt 6 weist nach Ansicht des Verfassers deutlich auf die intendierte Brückenfunktion nicht nur zwischen den subregionalen Organisationen SAARC und ASEAN, sondern auch zwischen*

---

<sup>688</sup> Siehe dazu im folgenden Abschnitt "Der Indische Ozean als politische Region", S. 314ff.

<sup>689</sup> Siehe Southern African Marketing Co./SADC: "The SADC Free Trade Area", *Official SADC Trade, Industry and Investment Review 2001. Special 5<sup>th</sup> Anniversary Issue*. Online-Dokument: <http://www.sadcreview.com/special%20features%202001/frspecialfeatures2.htm> (Download am 09.09.2002).

<sup>690</sup> Als Regime kann BIMST-EC bezeichnet werden, weil es nur eine schwache institutionelle Struktur in Form eines jährlichen Ministertreffens, eines regelmäßig zusammentretenden Senior Officials Committee sowie eine Arbeitsgruppe, das die Arbeit zwischen den jährlichen Ministertreffen fortsetzen soll, aufweist.

<sup>691</sup> Da Birma (Myanmar) erst nach Juni 1996 beiträt, nannte sich die Gemeinschaft ursprünglich BIST-EC.

<sup>692</sup> Diese Ziele werden detailliert in den Punkten 1 bis 5 und 7 vorgestellt. Siehe dazu die BIST-EC-Deklaration, abgedruckt bei Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, Annex 2, S. 195-197.

<sup>693</sup> BIST-EC-Deklaration, abgedruckt bei Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 195-197.

den regionalen Organisationen IOR-ARC<sup>694</sup> und APEC hin. Obwohl diese neue Kooperation gerade nicht von Indien, sondern von Thailand<sup>695</sup> initiiert wurde, kommt sie somit aufgrund dieser Brückenfunktion besonders den indischen Ambitionen nach einer größeren Rolle im ASEAN Regional Forum (ARF) und einer bereits seit längerem angestrebten Mitgliedschaft in der APEC entgegen.<sup>696</sup> Dies bringt auch Rahul Roy-Chaudhury indirekt zum Ausdruck, jedoch ohne weitere Bewertung:

"At its inauguration, the Indian Ministerial representative noted that the association would assist India in strengthening bilateral trade, investment, and technology links with the other members, while also progressing towards the formation of a larger Asian economic community. BIMST-EC could also play a pivotal role in preparing and enabling India's participation in major trans-Asian projects, such as for railways and highways."<sup>697</sup>

*Während Indien mit BIMST-EC somit einige ehrgeizige Pläne verknüpfen dürfte, würde sich bei einem Erfolg dieser Gemeinschaft für die kleineren Länder Bangladesch und Sri Lanka zumindest indirekt der lang gehegte Traum einer Mitgliedschaft in der erfolgreichen ASEAN-Gruppe erfüllen.*

*Da BIMST-EC erst vier Jahre alt ist, läßt sich über die Erfolgsaussichten zur Zeit nur spekulieren. Statistisch läßt sich nachweisen, daß der Handel der BIMST-EC-Mitglieder untereinander lediglich rund drei Prozent ihres gesamten Außenhandels ausmacht.<sup>698</sup> Die Brückenfunktion BIMST-ECs könnte jedoch durchaus in einem mittelfristigen Erfolg resultieren. Der kurzfristige Erfolg läßt sich nach Ansicht von Vizeadmiral a. D. Roy vor allem auf dreierlei zurückführen:*

"BIMST-EC (Bangladesh, India, Sri Lanka, Thailand Economic Cooperation) is moving forward. The Bay of Bengal is more homogenous. It is the most developed region in the Indian Ocean. The trouble-makers are not included in that part of the Indian Ocean."<sup>699</sup>

Das heißt, der Erfolg liegt nach Roy darin begründet, daß der Golf von Bengalen a) homogener ist als andere Subregionen, b) die am höchsten entwickelte Region des Indischen Ozean darstellt und c) keine Unruhestifter enthält. Mit "Unruhestifter" ist natürlich Pakistan gemeint.

Das zweite Regime, die *Bay of Bengal Community* (BOBCOM) soll die SAARC – minus Pakistan – mit den ASEAN-Mitgliedern Myanmar und Thailand verbinden. Außer vagen Absichtsbekundungen gibt es noch nichts Wesentliches über diese neue Gemeinschaft zu berichten, und es ist sehr fraglich,

---

<sup>694</sup> Außer Birma sind alle anderen Teilnehmer auch Mitglied von IOR-ARC, Thailand und Birma Mitglied der APEC.

<sup>695</sup> Über die thailändischen Beweggründe konnte der Verfasser nichts Substantielles herausfinden.

<sup>696</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 253.

<sup>697</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 45.

<sup>698</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: a. a. O., S. 44.

ob aus dieser jemals etwas Substantielleres wird. In der Intention ist BOBCOM jedoch der BIMST-EC sehr ähnlich: sie soll eine Brückenfunktion übernehmen und SAARC im allgemeinen und Indien im besonderen mit dem wirtschaftlich lukrativen asiatisch-pazifischen Raum verbinden. Da der Zugang zu den asiatisch-pazifischen Wirtschaftsgremien, allen voran der APEC, den besonderen Sinn und Zweck der indischen *Look East*-Politik darstellt, wie sie von Narasimha Rao 1992 inauguriert wurde, steht zu erwarten, daß Delhi bei einem absehbaren Scheitern dieser Initiativen mit neuen Ideen aufwartet. Stephen P. Cohen hat dieses plötzliche indische Interesse an Regimen im Golf von Bengalen sehr süffisant kommentiert:

*"When neither BIMSTEC nor BOBCOM seemed to catch fire, India floated the idea of still another cooperative forum with five of its eastern neighbors (Burma, Thailand, Laos, Cambodia, and Vietnam), called the Mekong-Ganga Cooperation scheme. This group will emphasize tourism, culture, and education. It pointedly excludes China while emphasizing India's traditional cultural ties with these Southeast Asian states."*<sup>700</sup>

Indien will sich offensichtlich verstärkt um eine Mitgliedschaft in APEC bemühen und sich als pazifische Macht positionieren, was übrigens mit der APEC-Definition des Pazifiks und seiner Anrainerstaaten kompatibel ist. Die Wiederentdeckung der alten Verbindungen über den Golf von Bengalen hinweg ist hierfür lediglich ein Instrument – wenn auch ein durchaus überzeugendes, wenn wir uns die Geschichte dieser maritimen Subregion vor Augen halten. Ob diesen Plänen und Initiativen letztlich Erfolg beschieden ist, kann man jetzt noch nicht absehen: BOBCOM scheint schon wieder von der Agenda verschwunden zu sein, von der Mekong-Ganga Kooperation ist auch nichts Substantielles mehr zu hören, aber BIMST-EC zumindest hat die Geburtswehen überlebt. Wenn man zu diesen wirtschaftspolitischen Initiativen noch die sicherheitspolitische *Milan*-Initiative hinzuzählt, dann ist der Golf von Bengalen auf jeden Fall die am dichtesten vernetzte maritime Subregion des Indischen Ozeans, welche immerhin zwei kontinentale Subregionen, nämlich Südasien und Südostasien, miteinander verbindet. Die Logik der alten Seidenstraße des Meeres als System von Handelswegen ist offensichtlich immer noch am Werk.

---

<sup>699</sup> Vizeadmiral a. D. Roy, anlässlich einer Roundtable-Diskussion am 31. August 2000 an der United Service Institution (USI) in New Delhi.

<sup>700</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 253 (mit weiteren Nachweisen).

### VI.3.3 Die regionale Ebene: IOR-ARC

In Gestalt der *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) hat sich im Indischen Ozean Mitte der neunziger Jahre ein Handelsregime etabliert, welches der asiatisch-pazifischen APEC sowie der EU und der NAFTA nacheifern sollte.<sup>701</sup> In den Worten des australischen Ministeriums für Außenpolitik und Handel läßt sich die Gemeinschaft wie folgt skizzieren:

*"IOR-ARC is a consensus-based organization whose purpose is to facilitate and promote economic cooperation amongst member states. Its objectives include the removal of impediments to trade and investment within the region and the promotion of trade liberalisation. IOR-ARC follows a tripartite model with links at government, business and academic levels. IOR-ARC Ministers meet in Council every two years and in special session when required. The Indian Ocean Rim Business Forum (IORBF), and the Indian Ocean Rim Academic Group (IORAG) report to each annual meeting of the Committee of Senior (Government) Officials (CSO)."*<sup>702</sup>

Die Idee des Aufbaus eines den gesamten Indischen Ozean erfassenden Wirtschaftsregimes wurde zuerst von der Republik Südafrika entwickelt, die nach dem Ende der Apartheidzeit und dem damit verbundenen Embargos nach neuen Impulsen suchte, welche die eigene geschwächte Wirtschaft anregen könnten. Da Indien bereits 1993 seine fast fünfzigjährige Handelsblockade gegenüber Südafrika beendete, war Delhi die naheliegende erste Adresse für eine vorsichtige Sondierung der Stimmung im Indischen Ozean hinsichtlich eines solchen Vorhabens. Dabei stand selbstverständlich eine wirtschaftspolitische Entspannung zwischen beiden Ländern im Vordergrund aller Gespräche.<sup>703</sup> In den folgenden Jahren 1993 und 1994 nutzte die Regierung Südafrikas die Gelegenheit bilateraler Treffen zwischen mit Regierungsvertretern aus ostafrikanischen, südasiatischen und südostasiatischen Staaten, das Thema einer wirtschaftlichen Kooperation im Indischen Ozean auf die Agenda zu bringen.<sup>704</sup> Während diese Gespräche auf Regierungsebene weitgehend unter Ausschluß der Öffentlichkeit stattfanden, wandte sich der südafrikanische Präsident Nelson Mandela während eines Be-

---

<sup>701</sup> McPherson, Kenneth: "'There once was an ugly duckling...!' Or the sad history of the good ship IOR-ARC", Eröffnungsvortrag auf der Konferenz *The Indian Ocean in a Globalizing World: Critical Perspectives on the 21<sup>st</sup> Century*. ICSSR Complex, Panjab University, Chandigarh, 18.-22. November 2002, S. 1.

<sup>702</sup> Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra: ASARC/RSPAS/Australian National University Dezember 2000, S. 2 (auch als Online-Dokument -pdf, zu finden unter [www.dfat.gov.au/trade/iorarc/enhancing\\_trade.html](http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/enhancing_trade.html). Download am 23.07.2002).

<sup>703</sup> Diese Annäherungsschritte sind in McPherson, Kenneth: "A Indian Ocean Zone of Cooperation?", *The Indian Ocean Review* Vol. 7, No. 1 (March 1994), S.12-17 ausführlich beschrieben.

<sup>704</sup> Shahi, Agha: "Inaugural Address", in: Syed, Fasahat H. (Hrsg.): *Regional Cooperation among Indian Ocean Countries*. Islamabad 1999, S. 229.

suchs in Indien 1995 bewußt an eine breite Öffentlichkeit, um die Idee eines Handelsabkommen im Indischen Ozean zu propagieren:

*“The natural urge of the facts of history and geography that Nehru spoke of should broaden itself to include exploring the concept of an Indian Ocean Rim for socio-economic co-operation and to improve the lot of developing nations in multilateral forums such as the United Nations, Commonwealth and Non-Aligned Movement.( ...) Recent changes in the international system demand that the countries of the Indian Ocean Rim shall become a single platform”.*<sup>705</sup>

Dabei bestand seiner Ansicht nach durchaus auch die Möglichkeit, das Regime bei Erfolg später sogar zu einem Handelsblock der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans auszubauen.<sup>706</sup>

Der weitere Verlauf der Gründungsgeschichte der IOR-ARC wurde oben im Abschnitt über Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean bereits zur genüge dargestellt, sie braucht hier nicht wiederholt zu werden. Wichtig aber ist, daß der anfängliche Impuls zur Gründung eines Handelsregimes im Indischen Ozean von einem der in der Einführung als wesentlich für Regionalisierungsbestrebungen beziehungsweise für die Regimeentstehung im Indischen Ozean genannten (potentiellen) Hegemonialstaaten ausgeht, der wiederum die beiden anderen (potentiellen) Hegemonialstaaten Indien und Australien dazu bewegen kann, dieses neue Regime zu unterstützen und als Gründungsmitglieder derselben beizutreten. Diese neorealistische Vorbedingung einer erfolgreichen (wirtschaftlichen) Regionalisierung/Regimeentstehung ist also offensichtlich erfüllt. Aus politischer Sicht waren die Startbedingungen der IOR-ARC damit recht gut. Mit der wirtschaftlichen Sicht werden wir uns nun zu beschäftigen haben.

### **VI.3.3.1 IOR-ARC: makroökonomische Grunddaten bzw. 'Startbedingungen'**

Diese Gemeinschaft, die 1996 in Mauritius mit großem Zeremoniell aus der Taufe gehoben wurde, ist in erster Linie eine Gemeinschaft von Entwicklungsländern, garniert von einigen erfolgreichen Industrie- und Handelsstaaten westlichen Zuschnitts. Insofern ist sie eine "Gemeinschaft der Schwachen", die hoffen, durch diesen Zusammenschluß mehr Gehör bei den wirklich wichtigen internationalen Gremien zu erlangen. Die folgende Tabelle gibt einen ersten kurzen Überblick über die Grunddaten der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft<sup>707</sup>:

---

<sup>705</sup> Mandela, Nelson, zitiert vom südafrikanischen Department of Foreign Affairs: "Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) auf ihrer Webseite <http://www.iior-arc.com>, aktualisiert am 30. Mai 2001 (Download am 06.12.2001).

<sup>706</sup> Burrows, David: "The Indian Ocean Rim Initiative: A Comparative Indian and Southern African Perspective", Strategic Analysis, Vol. XX No. 2 (May 1997), S. 233-241 (233).

<sup>707</sup> Leicht abweichende Zahlen haben McPherson, Kenneth/Elliott, Shane: "The Economic and Regulatory Environment Relating to Impediments and Complementarities of Trade and Investment in the Indian Ocean

**Tabelle 15: Grunddaten der IOR-ARC-Mitglieder (Stand 1999)**

Land	Hauptstadt	Fläche `000 km <sup>2</sup>	Bevölkerung (Millionen)	BSP US\$ Milli- arden	BSP pro Kopf, US\$	Exporte US\$ Milliarden	Importe US\$ Milliarden
Australien	Canberra	7 687	19,0	380,8	20.050	62,89	65,88
Bangladesch	Dhaka	144	127,6	47,0	370	5,523	8,38
Indien	New Delhi	3 288	1022,0	441,8	440	38,87	55,39
Indonesien	Jakarta	1 905	210,0	120,0	580	59,32	42,0
Iran	Teheran	1 648	63,0	110,7	1.760	19,73	13,58
Jemen	Sana	528	17,0	5,9	350	2,5	2,4
Kenia	Nairobi	583	29,4	10,7	360	2,60	2,92
Madagaskar	Antananarivo	587	17,3	3,7	250	0,56	0,89
Malaysia	Kuala Lumpur	330	22,7	77,1	3.390	77,72	69,0
Mauritius	Port Louis	2	1,2	4,2	3.590	1,6	2,3
Mosambik	Maputo	802	17,3	3,9	230	0,25	1,35
Oman	Muscat	212	2,3	--	--	7,63	5,03
Seychellen	Victoria	0,4	0,08	0,5	6.540	0,11	0,36
Singapur	Singapore	0,6	3,3	95,4	29.610	109,9*	101,5*
Südafrika	Pretoria	1 219	42,1	133,5	3.170	26,7	27,0
Sri Lanka	Colombo	66	19,0	15,6	820	4,6	5,9
Tansania	Dar es Salaam	945	32,9	8,5	260	0,5	1,6
Thailand	Bangkok	514	61,9	120,9	--	49,1	44,7
VAE	Abu Dhabi	75	2,8	--	--	25,6*	--

\* Stand 1998

Quelle: Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra: ASARC/RSPAS/Australian National University Dezember 2000, S. 158-177.

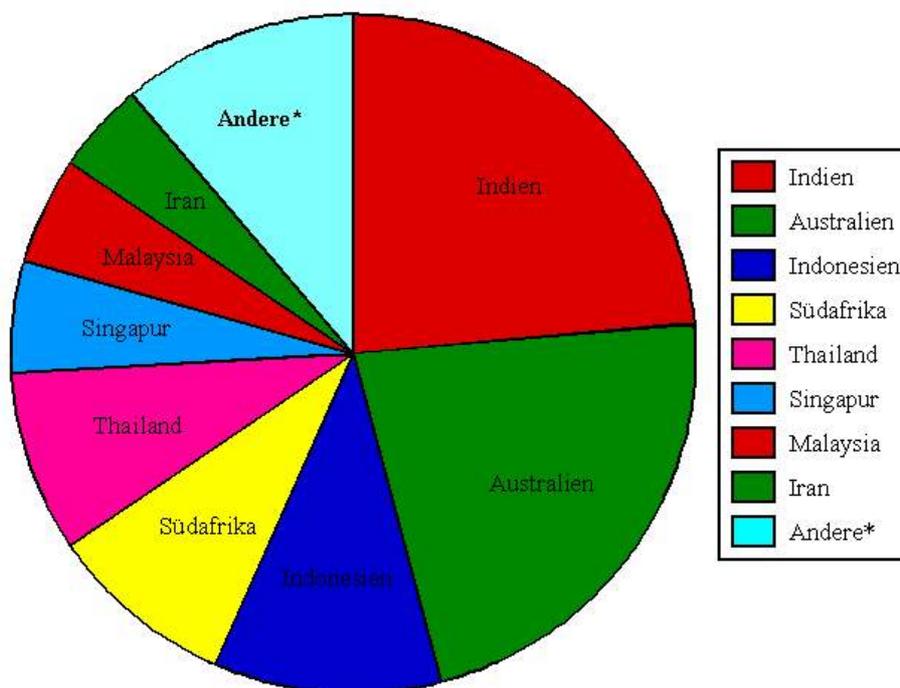
Insgesamt weisen die 19 Mitglieder eine Gesamtbevölkerung von rund 1,8 Milliarden (Stand 1994) auf, was ungefähr 23% der Weltbevölkerung entspricht. Die Bevölkerungsdichte ist dabei sehr heterogen, denn Indien zählt alleine schon mehr als eine Milliarde Menschen, gefolgt – mit weitem Abstand – von Indonesien mit rund 210 Millionen. Das andere Extrem bilden die beiden Inselstaaten Mauritius

---

Rim", Perth: Curtin University of Technology 1999; Du Toit, Jacques: *South Africa within the Indian Ocean*

mit 1,2 Millionen und Seychellen mit lediglich 80.000 Einwohner. Eine ähnlich ausgeprägte Heterogenität findet sich auch hinsichtlich der Wirtschaft: Die stärksten IOR-ARC-Volkswirtschaften Australien, Indien, Indonesien, Iran, Malaysia, Südafrika, Singapur und Thailand vereinen insgesamt 88,83% des aggregierten BSP aller Mitgliedsstaaten auf sich (Stand 1998), die restlichen 11,17% teilen sich die Staaten Ägypten<sup>708</sup> (3,82%), VAE (2,45%), Bangladesch (2,37%), Sri Lanka (0,82%), Kenia (0,53%), Tansania (0,30%), Mauritius (0,25%), Jemen (0,23%), Madagaskar (0,19%), Mosambik (0,17%) und die Seychellen (0,03%).<sup>709</sup>

**Graphik 5: Anteil der IOR-ARC-Mitgliedsstaaten am Gesamt-BSP in Prozent (Stand 1998)**



\* Andere: Ägypten (3,82%), VAE (2,45%), Bangladesch (2,37%), Sri Lanka (0,82%), Kenia (0,53%), Tansania (0,30%), Mauritius (0,25%), Jemen (0,23%), Madagaskar (0,19%), Mosambik (0,17%) und die Seychellen (0,03%)

Quelle: Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra Dezember 2000, S. 6.

Noch deutlicher wird das Bild, wenn man bedenkt, daß die aufgezählten südostasiatischen Staaten zur ASEAN-Gruppe gehören, denn dann erkennt man, daß die 'Volkswirtschaft Indischer Ozean' zur Zeit praktisch aus Indien, ASEAN, Australien und Südafrika besteht – alle anderen Länder spielen nur eine marginale Rolle. Die obige Graphik zeigt, wie ungleich die Anteile am Gesamt-BSP verteilt sind: neun

*Rim*. Johannesburg 1997.

<sup>708</sup> Ägypten ist lediglich Dialogpartner von IOR-ARC.

<sup>709</sup> Für Oman lagen 1998 und 1999 keine Daten vor.

Staaten verfügen über fast 89%, während sich die restlichen zehn mit den übrigen 11% abfinden müssen.<sup>710</sup>

Wenn man das aggregierte BSP aller Mitglieder auf ein Pro-Kopf-Anteil der Bevölkerung umrechnet, erhält man ein Pro-Kopf-Einkommen von 4572,50 US \$ (Stand 1999). Nach der Weltbank-Definition gehört die IOR-ARC demnach in die Kategorie *Lower Middle Income*.<sup>711</sup> Allerdings ist dies der Tatsache zu verdanken, daß mit Singapur (29.610 US\$) und Australien (20.050 US\$) zwei 'Ausreißer' mit einem durchaus westlich anmutendem Pro-Kopf-Einkommen vorhanden sind, die das Ergebnis nach oben verzerren. Ihnen gegenüber stehen immerhin neun Staaten mit einem Pro-Kopf-Einkommen von weniger als 1.000 US\$, während fünf Staaten zwischen 1.000 US\$ und 10.000 US\$ liegen.<sup>712</sup> Aus der Sicht dieser makroökonomischen Daten waren somit die wirtschaftlichen Startbedingungen deutlich schlechter als diejenigen der APEC, die immerhin die boomenden Wirtschaften der USA, Japans, der Volksrepublik Chinas und der vier "kleinen Tiger" Hongkong, Taiwan, Südkorea und Singapur zu den Mitgliedern zählen konnte.

### VI.3.3.2 IOR-ARC: Eine Zwischenbilanz

IOR-ARC ist mittlerweile sechs Jahre alt geworden, und die anfänglich euphorische Stimmung hat bei vielen Beobachtern erst einer Ernüchterung, dann einer 'Endzeitstimmung' Platz gemacht, auf die wir gleich noch zu sprechen kommen werden. Es ist also an der Zeit, eine Zwischenbilanz über die Performanz des Handelsregimes zu ziehen. Dafür eignet sich am besten eine Bilanzierung des intraregionalen Außenhandels der IOR-ARC-Mitglieder. Die folgende Tabelle zeigt den Anteil des intraregionalen Handels am gesamten Außenhandel der IOR-ARC-Mitglieder für das Haushaltsjahr 1998-99:

**Tabelle 16: Außenhandel zwischen IOR-ARC-Mitgliedern 1998-1999 (in Millionen US\$)**

Land	Außenhandel gesamt	Außenhandel intra-IOR-ARC	Prozent vom Außenhandel gesamt
Australien	116.705,00	19.729,10	16,91
Bangladesch	11.134,40	2.481,90	22,29
Indien	80.072,00	17.932,92	22,40
Indonesien	83.513,00	20.800,80	24,91
Iran	25.857,00	5.174,10	20,01
Jemen	3.664,10	1.035,90	28,27
Kenia	5.715,30	1.390,80	24,33
Madagaskar	739,29	116,47	15,75
Malaysia	131.789,10	32.399,21	24,58
Mauritius	3.888,50	844,70	21,72

<sup>710</sup> Für Oman und die VAE lagen wiederum keine Zahlen vor.

<sup>711</sup> Africa Institute of South Africa: "Figure 32: Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC). Online-Dokument: [http://www.ai.org.za/html/Restricted/body\\_fig\\_591.html](http://www.ai.org.za/html/Restricted/body_fig_591.html) (Download am 23.07.2002

<sup>712</sup> Für Oman, die VAE und für Thailand lagen keine Daten vor.

Mosambik	1.571,00	159,00	10,12
Oman	9.545,50	2.683,50	28,11
Seychellen	419,00	122,00	29,12
Singapur	211.492,00	63.511,00	30,05
Sri Lanka	10.736,50	2.314,90	21,56
Südafrika	61.727,00	7.634,27	12,37
Tansania	2.159,00	766,29	35,49
Thailand	97.597,00	19.064,74	19,53
VAE	58.186,00	12.281,19	21,11
Gesamt	916.510,69	210.482,79	22,97

Quelle: Roy-Chaudhuri, Rahul: *Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 37

Der Anteil des intra-IOR-ARC-Handels am gesamten Außenhandel lag somit im Zeitraum 1998-1999 bei immerhin 22,97 Prozent. Dies nimmt sich im Vergleich eines Anteils von 68,5 Prozent des intra-APEC-Handels vom gesamten Außenhandel der APEC-Mitglieder im selben Zeitraum<sup>713</sup> eher bescheiden aus. Dennoch kann es sich als Bilanz einer 'Gemeinschaft der Schwachen' durchaus sehen lassen. Um die intendierte Kooperation in die Realität umzusetzen und das Regime voranzutreiben und weiterzuentwickeln, wurden zudem bisher alljährlich Treffen der IOR-ARC-Gremien abgehalten. Das bislang letzte (Stand September 2002) fand in Maskat/Oman vom 05. bis 08. Mai 2002 statt. Auf diesem Treffen wurde der richtungsweisende Report der 2001 eingesetzten *High Level Task Force* (HLTF) angenommen, der über die zukünftige Entwicklung IOR-ARCs und über Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz der IOR-ARC-Unternehmungen Aufschluß gab.<sup>714</sup> Zum Inhalt des Berichts schreibt das australische *Department of Foreign Affairs and Trade* (DFAT):

*"The final HLTF report includes recommendations which seek to ensure the Association's work program is reflective of its key objective of trade and investment facilitation as well as guidelines on the size and management structure of the secretariat. The HLTF report will now be passed to IOR-ARC Ministers for consideration at a meeting in the margins of the United Nations General Assembly meeting in New York on 18 September 2002."*<sup>715</sup>

IOR-ARC ist demnach willens und fähig, sich weiterzuentwickeln und den sich ändernden globalen Rahmenbedingungen anzupassen. Zudem strahlt IOR-ARC auch eine gewisse Anziehungskraft aus, die andere Länder eine mögliche Mitgliedschaft attraktiv erscheinen läßt. Ein gutes Beispiel hierfür ist Ägypten, das zur Zeit nur Dialogpartner der IOR-ARC ist, eine Vollmitgliedschaft jedoch anstrebt. Die Regierung in Kairo erhofft sich davon eine Stärkung ihrer (traditionellen) Rolle als Bindeglied zwischen Ost und West, respektive dem Wirtschaftsraum Mittelmeer und den Anrainerstaaten des

<sup>713</sup> Zahlen aus Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge 2001, S. 73.

<sup>714</sup> DFAT: "Strengthening economic relations: The Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation". Online-Dokument: <http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/> (Download am 27.08.2002).

<sup>715</sup> Ebenda.

Indischen Ozeans.<sup>716</sup> Pakistan strebt ebenfalls eine Mitgliedschaft in IOR-ARC an, wird hierbei aber, angesichts der Feindschaft fast schon erwartungsgemäß, von Indien blockiert.

Alles in allem fällt die Zwischenbilanz der IOR-ARC als gemeinsamer Unternehmung hauptsächlich von Entwicklungsländern für die ersten sechs Jahre seiner Existenz gar nicht so schlecht aus: der intra-regionale Handel liegt zwar noch auf einem eher bescheidenen Niveau – was aber bei einer Gemeinschaft von Entwicklungsländern auch nicht sehr überraschend ist –, aber die Gemeinschaft entwickelt sich fort und zieht zudem neue Mitglieder an. Die Gemeinschaft wird denn auch von den meisten Mitgliedern als nützlich und erfolgreich eingeschätzt.<sup>717</sup> So verbindet offenbar Australien große Hoffnungen mit der zukünftigen Entwicklung des Indischen Ozeans im allgemeinen und IOR-ARCs im besonderen, wie aus der folgenden Textpassage hervorgeht:

"The Indian Ocean Region (IOR) contains a number of large and expanding markets including India and South Africa which are undergoing steady economic liberalisation and growth. The evolving economic structures of these Indian Ocean countries should drive much of the future trade growth in the region. In addition, the newly industrialising economies of South East Asia are recovering quickly from the recent crisis. The oil rich nations of the Middle East form another market segment of the region maintaining strong demand for Australian value-added exports, particularly elaborately transformed manufactures.

The IOR is rich in natural resources including diamonds, tin, iron ore, natural gas, rubber, gold, timber and bauxite, many of which are already being utilised. In a number of countries, however, opportunities remain to capitalise upon this resources wealth.

In the last few years, many countries in the IOR have made improvements in their economic policies, though they differ widely with respect to the policy instruments used and the magnitude of reform. The changes include reductions in tariff rates; removal of exchange controls, implementation of market oriented exchange rates through devaluation of currency, and removal of price controls in certain sectors of the economy. These have provided an impetus for intra-regional trade cooperation within the region."<sup>718</sup>

Wissenschaftlich werden diese Aussagen untermauert durch die Analysen von Kalirajan und Shands, die ebenfalls einen starken Anreiz zu einer durch die Kräfte des Marktes geleiteten intraregionalen Kooperation sehen. Hierfür machen sie vor allem die von den APEC-Mitgliedern ausgehende Sogwir-

---

<sup>716</sup> Ibrahim, Ahmad: "The Indian Ocean Rim Association for Regional Co-operation (IOR-ARC)", *African Perspectives – Perspectives Africaines*, Seventh Issue, Autumn 2001, Online-Version, siehe unter der Adresse <http://www.sis.gov.eg/public/africanmag/issue07/html/enafir03.htm> (27.08.2002).

<sup>717</sup> Siehe dazu DFAT: "Strengthening economic relations: The Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation". Online-Dokument: <http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/> (Download am 27.08.2002), insbesondere die Rede von Wilson Tuckey, Minister for Forestry and Conservation: "Australia's Place in the Indian Ocean", gehalten am 10.03.2000 in Perth, wiedergegeben in Stichworten auf der DFAT-Webseite unter [http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/speech\\_100500.html](http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/speech_100500.html) (Download am 27.08.2002).

<sup>718</sup> DFAT: "The Indian Ocean Rim – A region of opportunity?" Online-Dokument, siehe unter [http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/ior\\_opportunity/ior\\_opp\\_why.html](http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/ior_opportunity/ior_opp_why.html) (27.08.2002).

kung verantwortlich.<sup>719</sup> Nach Lage der empirischen Daten hat sich somit ein wirtschaftlicher Regionalismus im Indischen Ozean, wenn auch auf niedrigem Niveau, etablieren können. Dennoch mehren sich überraschenderweise die Stimmen, die IOR-ARC bereits für tot erklären. Neben einem fehlenden politischen Willen in einigen Mitgliedsstaaten, zum Beispiel Australien und Südafrika, als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Integration werden dabei auch entwicklungspolitische Fehlentscheidungen als Grund für ein wahrgenommenes Scheitern IOR-ARCs angeführt.<sup>720</sup>

### VI.3.4 Fazit: Wirtschaftsregime im Indischen Ozean

Wenn man die wirtschaftlichen Daten der drei Gemeinschaften ASEAN, SAARC und SADC Revue passieren läßt, erhält man ein bestenfalls indifferentes Bild, was die Bedeutung dieser Subregionalismen für den Indischen Ozean betrifft:

- Zum ersten sind diese Gemeinschaften zu sehr mit ihrer eigenen Subregion und der Dynamik ihrer eigenen mehr (SAARC) oder minder (ASEAN, SADC) konfliktiven Beziehungen beschäftigt, als daß sie eine Modellfunktion für den gesamten Indischen Ozean zugeschrieben bekommen würden.
- Zum zweiten tangieren auch die von ihnen ausgehenden Handelsflüsse die Anrainerstaaten des Indischen Ozeans nicht wesentlich: So hat die ASEAN wohl Verbindungen mit Südasien beziehungsweise Indien und der Golfregion, aber die Haupthandelspartner sind Japan, die USA und die EU. Ein vergleichbares, angesichts der wirtschaftlichen Schwäche der meisten Mitgliedsstaaten sogar noch deutlicheres Bild ergibt sich bezüglich SAARC und SADC.

Dieses indifferente Bild spiegelt sich auch in den im Rahmen des Projekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* durchgeführten Interviews wider, wie beispielsweise eine Kompilation einiger in Indien und Nepal gewonnenen Antworten zeigt<sup>721</sup>:

Question: Could one of the following sub-regional organizations be a model for the Indian Ocean region? (ASEAN, SAARC, GCC, SADC)

**Cmdre Bhaskar (IDSA, New Delhi):** *Perhaps, even BIMST-EC (Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation) could. But this depends on the overall economic context of the Indian Ocean.*

**Dr. Manchanda (ehemals IDSA, zur Zeit Tribhuvan University Kathmandu):** *ASEAN has a big brother (USA). I am not sure – probably you can learn a lot from the experience with the models, yes.*

<sup>719</sup> Kalirajan, K. P./Shand, Ric: "Evolving Economic Links Within the IOR-ARC", *The Indian Ocean Review* Vol. 10 No. 3, September 1997, S. 1-5 (4).

<sup>720</sup> Zu den möglichen Strategien einer wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit im Indischen Ozean siehe Lombardozzi, Andreas: "The Indian Ocean Rim: A Cost-Benefit Analysis from a Development Perspective with Special Reference to Southern Africa", in: Campbell, Gwyn (Hrsg.): *The Indian Ocean Rim. Southern Africa and Regional Co-operation*. London 2003, S. 77-91.

<sup>721</sup> Lehr, Peter: "Interviews in Indien – Kompilation", Heidelberg, November 2000 (unveröffentlichtes Manuskript)

**Dr. Rajagopalan (IDSA):** *I don't think, they have other contexts. In the Indian Ocean, there are too many differences. SAARC did not take off anyway. These organizations cater for sub-regional dynamics.*

**Prof. Ray (JNU, New Delhi):** *I don't think so. They are all too Western oriented. SAARC was a non-starter, ASEAN incorporated in the beginning only like-minded states. The Indian Ocean Rim contains a much wider range of disparities, and besides that, there is no big leader.*

**Additional question:** *What do you think about a power triangle formed by India, South Africa and Australia as pacemakers for Indian Ocean cooperation?*

**Prof. Ray:** *Relations and cooperation between these countries are not intense enough for such a role.*

**Prof. Singh (IISS, Kathmandu):** *Most of them, except ASEAN, are not functioning too well. ASEAN functions because most of its member states are economically more developed than others. On the other hand, the latest SAARC summit had to be postponed because of Kargil. Even a dialogue is out of question between India and Pakistan in the moment.*

Nun sind die oben angeführten Antworten lediglich als individuelle Meinungen einiger Politikwissenschaftler zu werten und nicht als empirischer ökonomischer 'Beweis'. Einen solchen hat Marina J. Mayer am Beispiel der Möglichkeit einer Eingliederung der *Southern African Customs Union* (SACU) und der *Southern African Development Community* (SADC) in IOR-ARC versucht.<sup>722</sup> Aber auch sie kam zu keinem eindeutigen Schluß:

"Given the absence to date of an empirical cost-benefit analysis, the central contention of this chapter, that the possibility of including SACU and SADC in the IOR should be considered, is at this stage conjectural..."<sup>723</sup>

Insofern liegt insgesamt die Schlußfolgerung nahe, daß zur Zeit kein wahrnehmbarer Impuls von diesen subregionalen Organisationen für eine wirtschaftliche Regionalisierung im Indischen Ozean ausgeht. Der benutzte Qualifikator 'zur Zeit' erscheint jedoch durchaus sinnvoll, da im Golf von Bengalen seit einigen Jahren Versuche unternommen werden, beide angrenzenden Subregionen miteinander wirtschaftlich – und auch politisch – zu verknüpfen. Diese sind jedoch noch so neu, daß ihre Entwicklungschancen zur Zeit kaum einschätzbar sind. Aufgrund der sich hinter ihnen verbergende Interesse Indiens als einer der potentiellen hegemonialen Staaten im Indischen Ozean könnte aus ihnen jedoch tatsächlich etwas werden – falls eine neue Regierung in New Delhi nicht vorher das Interesse an ihnen verliert.

---

<sup>722</sup> Mayer, Marina J.: "The Feasibility of Including the Southern African Customs Union (SACU) and the Southern African Development Community [sic] (SADC) in the Indian Ocean Rim Association for Economic Co-operation", in: Campbell, Gwyn (Hrsg.): *The Indian Ocean Rim. Southern Africa and Regional Co-operation*. London 2003, S. 107-122.

<sup>723</sup> Mayer, Marina J.: a. a. O., S. 120.

Was IOR-ARC betrifft, so ist sie zwar noch nicht tot, aber sie könnte Gefahr laufen, 'totgeredet' zu werden: Offenbar gibt es neben der 'offiziellen Version der Wirklichkeit', in der IOR-ARC aufgrund verhalten positiver Daten als erfolgreiche Gemeinschaft gefeiert wird, noch eine weitere inoffizielle Realität, die dezidiert negativ ausfällt. Mit dieser werden wir uns nun etwas ausführlicher beschäftigen.

Die wichtigsten Ziele dieser 1995 gegründeten Gemeinschaft, wie sie aus ihrer Charta zu entnehmen sind, bestehen zum einen in der Förderung der wirtschaftlichen Kooperation der Mitgliedstaaten durch Liberalisierung, der Förderung des intraregionalen Handels, dem Aufbau freier Märkte und Wegfall von Handelsbeschränkungen<sup>724</sup>, zum anderen längerfristig in der Entwicklung einer neuen regionalen Identität. Wenn wir nun diese Ziele – oder besser: diejenigen, die sie vereinbart haben und nun zumindest verbal unterstützen – beim Wort nehmen würden, könnten wir jede weitere Arbeit in diesem Kapitel einstellen, denn dann hätten wir gerade eine geökonomische Region Indischer Ozean nachgewiesen – *quod erat demonstrandum*, sozusagen.

*Kenneth McPherson wendet genau diese Taktik im Manuskript zu seinem neuesten Buch an, in dem er den Entwicklungsprozeß IOR-ARC aus seiner eigenen Perspektive Revue passieren läßt. Er tut dies allerdings nicht aus einer gewissen Blauäugigkeit heraus, sondern vielmehr aus Gründen seines Erkenntnisinteresses: Wenn sich schon einige Anrainerstaaten zu einer regionalen Gruppierung zusammengeschlossen haben, warum versuchen sie dann nicht, ihren hehren Worten Taten folgen zu lassen? Im Verlauf seines Buches zählt er – als australischer IOR-ARC-Delegierter – die Versäumnisse auf, die IOR-ARC mittlerweile zum Stillstand gebracht haben.<sup>725</sup> Mit seiner negativen Einschätzung der Gemeinschaft ist er durchaus nicht allein in Australien: Nicht nur die Vertreter des australischen Verteidigungsministeriums, sondern praktisch alle Gesprächspartner in Australien, machten während der Interviews zum Forschungsprojekt Panchayati Raj im Indischen Ozean<sup>726</sup> keinen Hehl daraus, daß Australien es endgültig leid sei, neue hoffnungsvolle Initiativen fast im Alleingang zu finanzieren, die dann regelmäßig scheitern würden. Als wichtigstes Beispiel in dieser Hinsicht wurde immer wieder IOR-ARC angeführt. IOR-ARC sei eigentlich schon so gut wie tot – an den nach wie vor stattfindenden Treffen nehmen mittlerweile nur noch eine Handvoll Delegierter teil, und auch die Internet-Präsenz IOR-ARCs wird schon lange nicht mehr aktualisiert.<sup>727</sup> Der wichtigste Grund für das Scheitern sei die*

---

<sup>724</sup> Porter, Ian W.: "The Indian Ocean Rim", *African Security Review* Vol. 6, No. 6 (1997), S. 4.

<sup>725</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean: Old World, New Region?* (unveröffentlichtes Manuskript) Perth 2002.

<sup>726</sup> Diese Interviews wurden im März 2001 von meinem Kollegen, Herrn Hendrick Lehmann, und mir durchgeführt.

<sup>727</sup> So endet zum Beispiel ein Besuch auf der von der indischen FICCI gepflegten Webseite regelmäßig in Frustration: Versuche, angepriesene Informationen über Mitgliedsstaaten aufzurufen, werden durchwegs mit dem berühmt-berüchtigten "Error 404 – File not Found" "belohnt"; siehe Indian Ocean Rim Network unter der Adresse <http://www.iornet.org/newiornet/index.htm> (letzter Besuch: 27.08.2002). Eine immer noch gepflegte Seite findet man jedoch unter der Adresse <http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/> (letzter Besuch: 27.08.2002).

*fast schon übliche Blockadepolitik der Inder gegenüber Pakistan gewesen, der zweitwichtigste das ebenfalls schon übliche Mißtrauen der Inder gegenüber Australien als "westlichem Vorposten" im Verbund mit der indischen Vorliebe für bilaterale Initiativen.*

*Daß IOR-ARC praktisch bereits am Ende ist, wurde dem Verfasser<sup>728</sup> auch von den indischen Gesprächspartnern bestätigt. Die Schuld für das Scheitern wurde dabei hauptsächlich Australien zugewiesen, wie folgende Passage aus einem Interviews<sup>729</sup> illustriert:*

*Lehr: You have mentioned IOR-ARC. Originally, we toyed with the idea that a naval symposium could be developed as a sideshow to IOR-ARC meetings. We were somewhat discouraged when we learned in previous discussions that IOR-ARC is deemed to be a non-starter. What do you think about IOR-ARC?*

*Adm. Roy: I am still involved with the IOR-ARC process as a delegate. At first, seven nations from the region started work on that. Then some of those seven suggested further members. So we ended up as a group of fourteen. Australia even suggested Pakistan, which we turned down. We think SAPTA got stuck simply because of Pakistan, and we did not want a similar fate for IOR-ARC. May be Pakistan can become member via SAARC. Then Australia suggested Perth as a meeting place, but we decided in favor of Mauritius. After that, Australia quickly lost interest. Our interest was in trade, Australia's interest was political. And after the charter was signed, nobody implemented the plans. Maritime security can be included in IOR-ARC, but not naval security.*

*Gen. Nambiar: You did not answer the question: Will it move forward?*

*Adm. Roy: Australia as one core-nation lost its interest, so it is not moving forward. But BIMST-EC (Bangladesh, India, Sri Lanka, Thailand Economic Cooperation) is moving forward. The Bay of Bengal is more homogenous. It is the most developed region in the Indian Ocean. The troublemakers are not included in that part of the Indian Ocean.*

Interessant ist hier vor allem auch der offenbar nach wie vor schwelende Konflikt zwischen Indien und Australien, der bereits in den achtziger Jahren wegen des damaligen Ausbaus der indischen Marine bestand und nun wieder im Gefolge der indischen Atomwaffentests von 1998 wieder ausgebrochen ist.<sup>730</sup> Möglicherweise führen diese gegenseitigen Animositäten denn auch zu einer wesentlich pessimistischeren Einschätzung der bisherigen Bilanz IOR-ARCs, als sie diese Gemeinschaft verdient hat. So wird IOR-ARC von einigen Beobachtern schlichtweg als ein symbolischer Versuch der Wiederbe-

---

Diese Seite wird vom australischen *Department for Foreign Affairs and Trade* betrieben und regelmäßig aktualisiert. Sie bietet neben umfassenden Informationen zu IOR-ARC auch weitere Online-Veröffentlichungen zu diesem Thema von namhaften australischen Wissenschaftlern.

<sup>728</sup> Die Interviews in Indien im August und September 2000 wurden vom Verfasser mit Unterstützung von Frau Maïke Tuchner durchgeführt.

<sup>729</sup> Roundtable-Gespräch an der United Service Institution (USI) in New Delhi am 31.08.2000. Bei den hier zitierten indischen Gesprächspartnern handelt es sich um General Satish Nambiar und Vizeadmiral M. K. Roy. Ebenfalls anwesend waren Generalmajor Y. K. Gera und Fregattenkapitän (Commander) Vijay Sakhuja.

<sup>730</sup> So Sandy Gordon während des Interviews mit Hendrick Lehmann und dem Verfasser an der ADFA in Canberra am 18.03.2001.

lebung einer glorreichen Vergangenheit abqualifiziert.<sup>731</sup> Verstärkt wird diese negative Einschätzung zudem durch zum Teil völlig überzogene Erwartungshaltungen gegenüber IOR-ARC, was das Auslösen eines ähnlichen Booms wie im Pazifik angeht. Einigen Mitgliedsstaaten, die am Anfang so euphorisch waren, kann man daher den Vorwurf einer gewissen 'naiven Kurzatmigkeit' hinsichtlich der Regimeentstehung nicht ersparen.<sup>732</sup> Auf ein anderes Problem machte K.B. Singh aufmerksam: Seiner Ansicht nach verfügen gerade die ärmeren Länder nicht über genügend finanziellen Spielraum, um zu jeder Konferenz Delegierte zu entsenden, schon gar nicht zu Tagungsorten wie Mauritius, das von vielen Destinationen aus nur schwer erreichbar sei.<sup>733</sup> Dies würde einen anderen Erklärungsansatz dafür liefern, warum die Teilnahmebereitschaft an IOR-ARC-Treffen in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist. Wie dem auch sei, fest steht, daß die erste Euphorie nahezu folgenlos verpufft ist und daß IOR-ARC seine Struktur verändert hat, wie McPherson herausstellt:

*"In the years immediately following the establishment of IOR-ARC there was a flurry of meetings in Mozambique and Oman, but by the turn of the century – barely three years after the establishment of the association – it had changed dramatically from the organization envisioned in 1997. The second track groupings had vanished and the business and academic components of the tripartite governing mechanism were in effect moribund. The association lived on, but it had changed into an organization dominated by trade and foreign ministry officials with a very sharp focus on exploring issues relating to trade and investment facilitation across the Indian Ocean region."*<sup>734</sup>

Damit sind zwei Parteien der ursprünglichen drei – nämlich Wirtschaft und Wissenschaft – bereits aus dem 'Unternehmen IOR-ARC' ausgeschieden. Abgesehen davon, daß damit der Anspruch nicht mehr aufrecht erhalten werden kann, eine Gemeinschaft analog zur erfolgreichen APEC in Gang gebracht zu haben, impliziert das Ausscheiden dieser beiden Gruppen das Eingeständnis eines Fehlschlags. Immerhin waren und sind Wissenschaft und Wirtschaft die treibenden Kräfte hinter der APEC, nicht die Regierungen. Ob nun ausgerechnet die Regierungen der in der Regel schwachen Staaten des Indischen Ozeans ohne die Unterstützung gerade der Wirtschaft als Schrittmacher für eine wirtschaftliche Entwicklung fungieren können, kann wohl bezweifelt werden.

Auch als Vehikel zur Förderung der nichtmilitärischen umfassenden Sicherheit (*comprehensive security*), als das IOR-ARC nach Ansicht Australiens – und auch des Verfassers und seines Forschungsteams – hätte dienen können, scheint es in den Augen der Mehrheit aller im Rahmen des

<sup>731</sup> Gulshan Sachdeva zum Beispiel stellt die berechtigte Frage, ob IOR-ARC etwas anderes sei als "a symbolical revival of the past." Siehe derselbe: "IOR-ARC: Can the Dream Be Fructified?", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 3, September 1997, S. 6.

<sup>732</sup> Das war der kritische Kommentar eines australischen Gesprächspartners vom DFAT, der aber anonym bleiben wollte.

<sup>733</sup> Interview mit K. B. Singh an der Tribhuvan Universität Kathmandu am 09.09.2000. Ebenfalls anwesend war Frau Maïke Tuchner.

<sup>734</sup> McPherson, Kenneth: "'There once was an ugly duckling...' Or the sad history of the good ship IOR-ARC", Eröffnungsvortrag auf der Konferenz *The Indian Ocean in a Globalizing World: Critical Perspectives on the 21<sup>st</sup> Century*. ICSSR Complex, Panjab University, Chandigarh, 18.-22. November 2002, S. 2.

teams – hätte dienen können, scheint es in den Augen der Mehrheit aller im Rahmen des Projekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* nicht zu taugen, wie folgende typische Antworten beweisen.<sup>735</sup>

**Question:** *In 1997, an Indian Ocean-wide forum named Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) was founded which includes some comprehensive security provisions. What do you think about IOR-ARC? Could it contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean via its 'comprehensive security' provisions?*

**Commodore Uday Bhaskar, Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA), New Delhi:** It is a nascent organization. It still has to be infused with economic initiatives to take off. In the moment, it is still largely tentative and has not yet developed a critical mass. The economic muscles are lacking.

**Dr. Manchanda, formerly Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA), New Delhi:** Nobody is taking it seriously. The last meeting was on the Seychelles in 1997. Even South Africa is not longer interested.

**Vice Adm. Menon, Delhi Policy Group (DPG), New Delhi:** Concerning the trade statistics that you and Roy-Chaudhury mentioned in regard of IOR-ARC: if you remove intra-ASEAN and intra-GCC trade, the statistics are not so impressive any longer. It is difficult to say whether the region can be revived, since the old trading patterns do not exist any longer. Apart from that, I think that government institutions do not lead cooperation efforts any longer. For example, trade agreements do not necessarily lead to much activity afterwards. Today, business thinks different and independent. Governments can only facilitate cooperation by, for example, creating trading blocks. In the Indian Ocean, a trading block would not be feasible without India, but India has to get SAARC off the ground first

**Dr. Rajagopalan, Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA), New Delhi:** I don't know much, but it is not going anywhere, it is sort of stagnating, not moving forward.

**Vice Admiral Roy, Delhi Policy Group (DPG), New Delhi:** Concerning IOR-ARC, I think that it was good for the association to be aware of its weaknesses when the process was started. The membership problem is to my knowledge virtually solved.

**Prof. Singh, Institute for International and Security Studies (IISS), Kathmandu:** Could be – but not unless there is a rapid economic development in the Indian Ocean. Conflict reduction depends on that.

Die fehlenden 'ökonomischen Muskeln' und die damit wohl zusammenhängende Wertung, niemand würde IOR-ARC ernst nehmen, verhindert ganz offensichtlich jede Ausweitung der Agenda auf nicht-wirtschaftliche Themenbereiche. Als Sprungbrett für sicherheitsrelevante Diskussionen ist IOR-ARC in seiner momentanen Verfassung daher nicht geeignet. Wie Vizeadmiral Menon sehr hellstichtig andeutete, werden die wirtschaftlichen Muskeln auch kaum wachsen werden – weniger wohl wegen der indischen Interessen an SAARC als wegen der Unmöglichkeit, bestehende Handelsströme quasi per Regierungsdekret einfach umzuleiten: wo keine wirtschaftlichen Interessen vorhanden sind, muß ein Wirtschaftsregime eine leere Hülle bleiben.

---

<sup>735</sup> Siehe dazu Lehr, Peter/Mitra, Subrata K.: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002.

Als Fazit kann man ziehen, daß IOR-ARC zur Zeit am Scheideweg steht: Die empirischen Daten sprechen für einen Erfolg der erst sechs Jahre alten 'Gemeinschaft der Schwachen', die schlechte Stimmung dagegen für einen Mißerfolg. Der wirtschaftliche Regionalismus, der durch IOR-ARC in Gang gesetzt werden sollte, steht daher auf tönernen Füßen. Als Indikator für das Vorhandensein einer geökonomischen Region Indischer Ozean, vor allem einer selbstbewußten geökonomischen Region, taugt IOR-ARC daher nicht so recht – die Kluft zwischen offiziellen Erfolgsmeldungen und inoffiziellen Grabreden ist dazu einfach zu groß.

#### **VI.4 (Geo-) ökonomische Interessen ausgewählter IOR-Staaten**

Im Bezug auf die bisher allesamt fehlgeschlagenen Regionalisierungsbemühungen im Indischen Ozean – auch auf dem ökonomischen Sektor – wurde bereits die Vermutung aufgestellt, daß hinter den verbalen Interessensbekundungen womöglich ganz andere nationale Interessen stecken könnten, die einem Erfolg regionaler Bestrebungen im Wege stehen. Wir werden uns daher im Folgenden mit den ökonomischen Interessen der eingangs ausgewählten potentiellen Hegemonialstaaten des Indischen Ozeans befassen, nämlich Australien, Indien und Südafrika, die zusammen ein Machtdreieck bilden. Den Anfang macht Indien als aufgrund seiner geographischen Lage fast schon natürlichen Handelsmacht des Indischen Ozeans, danach folgen Australien und Südafrika. Auf eine nochmalige Untersuchung ASEANs kann verzichtet werden: ASEAN als Wirtschaftsgemeinschaft wurde bereits oben analysiert.

##### **VI.4.1 Die (geo-) ökonomischen Interessen Indiens**

Zunächst werden wir uns hier mit der Indischen Union beschäftigen, die schon allein aufgrund ihrer geographischen Lage eine zentrale Rolle im Indischen Ozean spielt. Wir werden zunächst kurz die neue indische Wirtschaftspolitik skizzieren, um uns dann der Rolle des Indischen Ozeans im indischen Außenhandel zuzuwenden.

###### **VI.4.1.1 Indiens neue Wirtschaftspolitik**

Indien wird von Michael Hauff mit Recht zu denjenigen Entwicklungsländern gezählt, die eine extrem heterogene Wirtschaftsstruktur, verbunden mit einer höchst ungleichen Verteilung von Einkommen und Vermögen, aufweisen:

*"Neben hochmodernen Wachstumsbranchen wie Computer-Soft- und Hardware, Elektronik, Unterhaltungselektronik und Nachrichtentechnik, gibt es eine Reihe von stagnierenden Branchen besonders viele*

*Unternehmen mit veralteten Maschinenanlagen und einer geringen Produktivität. Die sektorale Differenzierung zeigt, daß in dem Agrarsektor etwa zwei Drittel der Beschäftigten tätig sind, wobei die Landwirtschaft nur etwa 34% zum Bruttoinlandprodukt (BIP) beiträgt und somit eine sehr geringe Produktivität aufweist. Der sekundäre Sektor, d. h. das produzierende Gewerbe, hat trotz intensiver Bemühungen in den vergangenen Jahrzehnten nur einen Anteil von etwa 27% und der tertiäre Sektor (Dienstleistungsgewerbe) hat einen Anteil von etwa 39%."*<sup>736</sup>

Bis etwa Mitte der achtziger Jahre verfolgte Indien, von globalen Entwicklungstrends offenkundig unbeeindruckt, den wirtschaftlichen Kurs der sogenannten *mixed economy* Nehruscher Prägung, der auf nichts anderes als Selbstversorgung abzielte. Flankiert wurde diese introspektive Wirtschaftspolitik durch Importsubstitution und protektive Maßnahmen wie hohe Importzölle oder Beschränkungen bezüglich Direktinvestitionen (*Foreign Direct Investment*, FDI). Stephen P. Cohen charakterisiert dieses Wirtschaftssystem sehr treffend folgendermaßen:

*"India's economic policies were dominated more by New Delhi's bureaucrats and influential left-leaning economists than by the business and industrial community. 'License Raj,' a vast system of national and state-level licenses and quotas, allowed the government to enforce policies of statism and economic autarky."*<sup>737</sup>

Neben der Gewährleistung einer dem Streben nach internationalem Einfluß entsprechenden wirtschaftlichen Autarkie bestand der Sinn dieser halb sozialistischen, halb liberalen Kommandowirtschaft in der Herstellung einer möglichst gerechten Verteilung der erwarteten Früchte des Wachstums durch gezielte Steuerung von oben. Ostentativer Reichtum wie im kapitalistischen Westen war verpönt – eine Einstellung, die Nehru einige Dekaden überlebte – , Solidarität mit den ärmeren Schichten der Bevölkerung das Gebot der Stunde.<sup>738</sup>

Das Resultat dieser Politik war jedoch nicht die erwünschte Entstehung einer autarken und wettbewerbsfähigen Wirtschaft, vielmehr lag das indische Wirtschaftswachstum unter Nehru bei bescheidenen 3,5% pro Jahr<sup>739</sup>, um ab Mitte der sechziger Jahre zu stagnieren, wobei sich

---

<sup>736</sup> Hauff, Michael: "Entwicklung und Perspektiven der Wirtschaft Indiens", in: Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (Hrsg.): *Dokumentation: Revision des Indienbildes im Schulunterricht* (Fachtagung vom 05 bis 07. Juni 1998 im Haus auf der Alp, Bad Urach). Stuttgart et al. 1998, S. 63-66 (65) (online unter [http://www.lpb.bwue.de/publikat/indien/indien\\_7.htm](http://www.lpb.bwue.de/publikat/indien/indien_7.htm), download am 17.07.2002)

<sup>737</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 95.

<sup>738</sup> Dazu diente unter anderem auch das Instrument der "positiven Diskriminierung" der sogenannten "Scheduled Castes and Tribes".

<sup>739</sup> Der seiner Zeit führende indische Ökonom, Raj Krishna, prägte dazu den bekannten Begriff des "Hindu Rate of Growth". Cohen weist allerdings darauf hin, daß die indische Wirtschaft im Vergleich mit den 1,3% pro Jahr

die Produktivität der meisten Sektoren der indischen Wirtschaft mangels eines echten Wettbewerbs ständig verschlechterte.<sup>740</sup> Erst ab Mitte der achtziger Jahre begann die Regierung Rajiv Gandhis unter dem Eindruck der nun offensichtlich gewordenen Probleme der eigenen Wirtschaft und des zunehmenden wirtschaftlichen Aufschwungs anderenorts in Asien mit strukturellen Reformen, um die indische Wirtschaft aus ihrem Dornröschenschlaf zu wecken. Trotz dieser ersten zaghaften Schritte in Richtung einer Wirtschaftsliberalisierung und dem Abbau von Importbeschränkungen verharrte Indien weiterhin in der Gruppe der Entwicklungsländer mit den restriktivsten Einfuhrbeschränkungen. So blieben bis zu Beginn der neunziger Jahre 93% der in Indien produzierten und weltweit vermarktbareren Güter durch Instrumente wie Schutzzölle oder Einfuhrbeschränkungen geschützt:

*"The import liberalization that occurred before 1991 was mainly of such manufactured intermediates and capital goods, which were not produced domestically."*<sup>741</sup>

Die mit dieser fortgesetzten Strategie der Importsubstitution durch Herstellung eigener Investitionsgüter – übrigens auch auf dem Rüstungssektor – und Bereitstellung von selbst produzierten Konsumgütern verbundenen bekannten Nebeneffekte wie ineffizienten Produktionsprozessen und hohen Stückkosten führte zwangsläufig zu überhöhten Preisen. Dies wiederum führte zu einem schleichenden Anstieg der Auslandsverschuldung einerseits und zu einer zunehmenden Inflation andererseits – die Inflationsrate lag zu Beginn der neunziger Jahre bereits bei 10,2%!<sup>742</sup>. Ein konsequenter Umbau der indischen Wirtschaft war daher unvermeidlich. Zwei weitere (negative) Anreize, die diesen neuen Kurs – die *New Economic Policy* (NEP)<sup>743</sup> – begünstigten, kamen zum einen in Form des Anstiegs der Ölpreise im Gefolge des 2. Golfkriegs, zum anderen in Gestalt des zunehmenden Drucks der Weltbank und der Welt handelsorganisation, WTO, die Indien dazu bewegen wollten, mit einem Strukturanpassungsprogramm ihre enorme Auslandsverschuldung in den Griff zu bekommen.<sup>744</sup> Vor dem Hintergrund dieser Probleme – Indien stand damals kurz vor einem Staatsbankrott – bei dem gleichzeitig wahrgenommenen Erfolg der asiatischen Tigerstaaten leitete die Regierung Narasimha

---

in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts unter britischer Kolonialherrschaft immerhin doppelt so schnell wuchs; siehe Cohen, Stephen P.: a. a. O., S. 102 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>740</sup> Chadha, Vikram: "Implications of India's Global Orientation During the 1990s. Accomplishments and Pitfalls.", *Foreign Trade Review*, Vol. XXXIV, No. 1, April-June 1999, S. 52-71 (52).

<sup>741</sup> NCAER: *Economic and Policy Reforms in India*. New Delhi: NCAER August 2001, S. 1.

<sup>742</sup> NCAER: *Economic and Policy Reforms in India*. New Delhi: NCAER August 2001, S. 3.

<sup>743</sup> Genaugenommen eigentlich *Structural Adjustment Programme* (SAP).

<sup>744</sup> So Chadha, Vikram: "Implications of India's Global Orientation During the 1990s. Accomplishments and Pitfalls.", *Foreign Trade Review*, Vol. XXXIV, No. 1, April-June 1999, S. 52-71 (53).

Raos<sup>745</sup> ab 1991 eine konsequente Politik der Öffnung und Liberalisierung ein mit dem Ziel, Indiens Wirtschaft zu einer Marktwirtschaft zu transformieren. Daß man dabei in den sauren Apfel beißen und die Weltbank um Kredite bitten mußte, die natürlich mit gewissen Auflagen verbunden waren, nahm die Regierung dabei in Kauf. Der indische Wirtschaftswissenschaftler Vikram Chadha faßt die Intention der neuen Wirtschaftspolitik wie folgt zusammen:

*"The NEP, besides liberalizing the domestic economy, opened up India's external sector to a great extent. The basic objective of the opening up of the process of the Indian economy was to integrate with the world economy so as to enhance our export earnings by having liberal access to ample international flows of capital and goods, and to invite the state-of-the-art technologies from the developed industrial countries. This process of India's external orientation was euphorically termed as globalization."*<sup>746</sup>

Die wichtigsten politischen Inhalte dieser neuen Wirtschaftspolitik, die den Schwerpunkt des achten Fünf-Jahresplans (Laufzeit: 1992 bis 1997) bildeten, bestanden in der Lockerung der bisher strikten Kontrolle über Industrie, Handel und Finanzen, der Reduzierung von quantitativen Einfuhrbeschränkungen, der Terminierung des berüchtigten *License Raj* sowie der aktiven Einwerbung von Auslands-Direktinvestitionen (FDI). Die umfassenden Reformen transportierten zusätzlich jedoch noch eine andere implizite Botschaft, die in der indischen Wirtschaft zu einem gewissen Optimismus führte: daß in Delhi nun endlich sowohl der politische Wille als auch die administrative Fähigkeit vorhanden war, das Reformprogramm tatsächlich voranzutreiben und zu implementieren, anstatt es – wie bis dato üblich – bei rein deklaratorischen Absichtsbekundungen zu belassen.<sup>747</sup> Die Erfolgsbilanz der neuen Wirtschaftspolitik konnte sich bis zum Beginn der asiatischen Wirtschaftskrise ab 1997 durchaus sehen lassen:

*"The export growth virtually approached 20 per cent per annum growth mark; foreign exchange reserves swelled ostensibly; [the] number of foreign technical and financial collaborations and FDI proposals started inundating the Indian economic environment; and overall economic and industrial growth rates and saving and investment rates were growing quite satisfactorily"*.<sup>748</sup>

---

<sup>745</sup> Hauptverantwortlicher war der weitsichtige Finanzminister Manmohan Singh.

<sup>746</sup> Chadha, Vikram: "Implications of India's Global Orientation During the 1990s. Accomplishments and Pitfalls.", *Foreign Trade Review*, Vol. XXXIV, No. 1, April-June 1999, S. 52-71 (53).

<sup>747</sup> So der Generaldirektor des National Council of Applied Economic Research (NCAER) in New Delhi, Suman Bery, in seinem Vorwort zu *NCAER: Economic and Policy Reforms in India*. New Delhi August 2001, S. v.

<sup>748</sup> Chadha, Vikram: "Implications of India's Global Orientation During the 1990s. Accomplishments and Pitfalls.", *Foreign Trade Review*, Vol. XXXIV, No. 1, April-June 1999, S. 52-71 (53).

Ab der Mitte der neunziger Jahre verpuffte der anfängliche Optimismus jedoch wieder, um einem tiefgreifenden Pessimismus und einer ebenso tiefgreifenden Desillusion bezüglich der erklärten Absichten und den tatsächlichen Fähigkeiten der Regierung in Delhi Platz zu machen. Der neue Pessimismus hing dabei zunächst gar nicht einmal mit sinkenden oder auch nur stagnierenden Wachstumsraten zusammen, wie Suman Bery feststellt:

*"Over the years, this optimism turned out to be unfounded. Even as economic growth accelerated to its highest rates ever, the reform process itself seemed to have hit a roadblock. Big, sweeping changes virtually disappeared from the government's policy pronouncements. Instead, the emphasis shifted to fine-tuning and consolidation. For the pro-reform lobby, this was a major disappointment. There were real concerns about the sustainability of these rates of growth."*<sup>749</sup>

Eine Ernüchterung auch hinsichtlich der Wachstumsraten ließ jedoch nicht lange auf sich warten, wie Vikram Chadhas Resümee aus dem Frühjahr 1999 zeigt:

*"So far, globalization has not bestowed its benign impact on the Indian economy and the full benefit of global integration is yet to be achieved. Perhaps it may be due to the slow pace of India's opening up. Trade growth, FDI flows and technology transfer to India have yet to come in a big way."*<sup>750</sup>

Im Gegensatz zu früheren Jahren des Protektionismus bemüht sich Indien aber nach wie vor aktiv darum, FDIs, Technologietransfer und Kooperationen mit ausländischen Partnern ins Land zu holen: zum einen durch den weiteren Abbau bürokratischer Schranken, zum anderen durch verbesserte Public Relations. Für letzteres kann die vom indischen Außenministerium herausgegebene Broschüre *India – Business Opportunities* als Beispiel dienen.<sup>751</sup>

Ob und wie sich die indische Wirtschaft weiter entwickeln wird, ist schwierig vorherzusagen.<sup>752</sup> Der eher skeptische Dipankar Banerjee zum Beispiel erklärt:

*"An annual growth rate in GDP of less than 7 per cent cannot hold the nation together any more. Actually, to keep pace with population growth and geographic imbalances a national growth rate of near 10 per cent may be the minimum that is needed to ensure social stability."*<sup>753</sup>

---

<sup>749</sup> Suman Bery, in seinem Vorwort zu *NCAER: Economic and Policy Reforms in India*. New Delhi August 2001, S. v.

<sup>750</sup> Chadha, Vikram: "Implications of India's Global Orientation During the 1990s. Accomplishments and Pitfalls.", *Foreign Trade Review*, Vol. XXXIV, No. 1, April-June 1999, S. 52-71 63.

<sup>751</sup> Ministry of External Affairs: *India – Business Opportunities*. New Delhi Juli 2000.

<sup>752</sup> Damit befaßt sich Acharya, Shankar: "India's Medium-Term Growth Prospects", *Economic and Political Weekly (EPW)*, Vol. 37 No. 28, July 13-19, 2002, S. 2897-2906.

Die Deutsche Bank sieht aber einen deutlichen Aufwärtstrend und eine fortgesetzte Konjunkturbeschleunigung mit einer guten Wachstumsperformance.<sup>754</sup> Der "eingesperrte Tiger"<sup>755</sup> schickt sich also nach der Prognose der Deutschen Bank an, die Freiheit zu erlangen und – eventuell – zu den anderen Tigern aufzuschließen.<sup>756</sup>

Im Zusammenhang mit der neuen Wirtschaftspolitik ist dabei auch die Haltung gegenüber dem Wirtschaftsregionalismus sowohl im Pazifik – Indien möchte nach wie vor gerne Mitglied von APEC werden – als auch im Indik interessant, wo Indien nach wie vor Delegierte zu den IOR-ARC-Treffen entsendet. Kanti Bajpai skizziert das zukünftige Interesse Indiens in dieser Richtung unter Zugrundelegung heutiger Wachstumsraten folgendermaßen:

*"As the fourth largest capitalist economy, India will have an interest in an open trading and investment system which nevertheless remains sensitive to time and circumstance. It will therefore be bound to work for a world economic regime in which all states, as far as possible, move in step but which is attentive to the needs of the weaker actors. The World Trade Organization (WTO), with all its imperfections, represents the promise of such a regime. The WTO will be under fire from developing countries and, at crucial moments, from developed countries too. India will have to defend the regime from both sets of countries. It must also be watchful of the new regionalisms. To the extent that they constitute "open regionalisms", that is, economic clubs which operate within the rules of the multilateral regime negotiated in the Uruguay Round, they are commensurate with a free trade and investment system; but to the extent that they do not, India must help pry them apart."<sup>757</sup>*

Das Pochen auf einen offenen Regionalismus – wenn es denn überhaupt einer sein muß – und die Verteidigung der globalen WTO erscheint im Hinblick auf die bekannten Konstanten der indischen Außenpolitik seit der Unabhängigkeit schlüssig und logisch zu sein: Wie die USA bevorzugt Indien bilaterale Initiativen, einem sie selbst verpflichtenden Multilateralismus steht Delhi eher ablehnend gegenüber. Dennoch hat sich Indien bereit erklärt, als Gründungsmitglied an IOR-ARC mitzuwirken. Zudem strebt Indien, wie erwähnt, eine Mitglied-

---

<sup>753</sup> Banerjee, Dipankar: "The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response", in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume 1*. New Delhi 1997, S. 86-101 (98).

<sup>754</sup> Burgtorf, Andrea/Polster, Rainer (Editoren): *Asien – Nur noch aufwärts? Sonderbericht*. Frankfurt am Main 08. Februar 2000, S. 24.

<sup>755</sup> Der Begriff des "caged tiger" für Indien wurde von der Zeitschrift *The Economist* im Jahre 2000 geprägt.

<sup>756</sup> In Anbetracht der indischen Größe wäre wohl der ebenfalls benutzte Ausdruck "nimble footed elephant" passender.

<sup>757</sup> Bajpai, Kanti: "India's Global Role for the 21<sup>st</sup> Century: Politics of Community, Order and Cooperation", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the Future. Volume 1*. New Delhi 1997, S. 3-20 (18f).

schaft in der APEC an. Das Interesse Delhis, an solchen Regionalismen unter Zurückstellung ihrer üblichen Befürchtungen mitzuwirken, besteht dabei, wenigstens was die APEC betrifft, im Zugang zu einem der lukrativsten Märkte der Welt. Indien erhofft sich davon einen Aufschwung ihrer Exportwirtschaft und einen verstärkten Influx von Investitionsmitteln aus den starken Volkswirtschaften des asiatisch-pazifischen Raums. Bei IOR-ARC als einer 'Gemeinschaft der Schwachen' ist der indische Nutzen nicht so offensichtlich – vor allem dann nicht, wenn man sich mit der aus den indischen Handelsstatistiken ablesbaren Performanz dieser Gemeinschaft beschäftigt.

#### **VI.4.1.2 Wirtschaftliche Entwicklung in Indien: Küsten- und Binnenländer**

Nun ist Indien nicht Delhi und Delhi ist nicht Indien. Das soll heißen, daß Entwicklungen in diesem riesigen Land mit einer Bevölkerung von mittlerweile mehr als einer Milliarde Menschen nicht immer synchron verlaufen. Man kann vielmehr trotz der aufgezeigten Vernachlässigung der Seeverbindungen ein Entwicklungsgefälle zwischen den indischen Küstenstaaten und den Inlandsstaaten erkennen:

"In appreciating the role and position of India within the Indian Ocean Region, it is important to remember that the India, which is an integral part of this region is in fact the more developed part of the country. From the ports of Gujarat in the west all the way to Vishakapatnam, and now even up to Calcutta, peninsular India is the most advanced region of the country. The only economically developed region of India which is not integral to this region is the Punjab-Haryana region, New Delhi's hinterland. ... Gujarat, Maharashtra, Goa, Karnataka, Kerala, Tamil Nadu and Andhra Pradesh represent some of the most dynamic states of India. Recent evidence suggests that West Bengal and Orissa are also likely to catch up in terms of infrastructure availability, a middle class market, and so on."<sup>758</sup>

Dieses Entwicklungsgefälle, das dem der chinesischen Küstenstaaten zu den chinesischen Inlandsprovinzen ähnelt, läßt sich auch statistisch nachweisen:

---

<sup>758</sup> Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (145f).

**Tabelle 17: Jährliche Wachstumsraten des Gross State Domestic Product (SDP) der indischen Bundesstaaten (Prozent/Jahr)\***

<b>Bundesstaat</b>	<b>1980/81 bis 1990/91</b>	<b>1991/92 bis 1997/98</b>
<i>Binnenstaaten</i>		
Bihar	4,66	2,69
Haryana	6,43	5,02
Madhya Pradesh	4,56	6,17
Punjab	5,32	4,71
Rajasthan	6,60	6,54
Uttar Pradesh	4,95	3,58
<b>Mittelwert Binnenstaaten</b>	<b>5,42</b>	<b>4,79</b>
<i>Küstenstaaten</i>		
Andhra Pradesh	5,65	5,03
Gujarat	5,08	9,57
Karnataka	5,29	5,29
Kerala	3,57	5,81
Maharashtra	6,02	8,01
Orissa	4,29	3,25
Tamil Nadu	5,38	6,22
Westbengalen	4,71	6,91
<i>Mittelwert Küstenstaaten</i>	<i>5,00</i>	<i>6,26</i>
<i>Kombiniertes SDP der 14 Staaten</i>	<i>5,24</i>	<i>5,94</i>
<i>Indisches GDP</i>	<i>5,55</i>	<i>6,89</i>

\*erfaßt wurden 14 Staaten

Tabelle nach Ahluwala, Montek S.: "Economic Performance of States in Post-Reforms Period", EPW Vol. 35, No. 19, May 6, 2000, S. 1637-1648 (1638)

Man erkennt deutlich, daß vor allem die Küstenstaaten – abgesehen von dem Sonderfall Orissa – an der neuen indischen Wirtschaftspolitik profitiert haben: Während das Wachstum der Binnenstaaten in den beiden untersuchten Zeiträumen von einem Mittelwert von 5,42% auf 4,79% sank, stieg er bei der Gruppe der Küstenstaaten von 5,00% auf 6,26% und lag damit deutlich über dem kombinierten Wert von 5,94%. Noch deutlicher wäre das Ergebnis, wenn man das von Naturkatastrophen zurückgeworfene Bundesland Orissa herausrechnet: In diesem Fall läge der Mittelwert der Küstenstaaten sogar bei 6,70%!

Die Spanne der jährlichen Wachstumsraten der Binnenstaaten liegt zwischen 2,69% (Bihar) beziehungsweise 3,58% (Uttar Pradesh) und 6,54% (Rajasthan), bei den Küstenstaaten zwischen 3,25% (Orissa) und 9,57% (Gujarat). Wenn man das kombinierte *State Domestic Product* der 14 erfassten Staaten von 5,94% (1991/92 – 1997/98) zugrundelegt, dann überschreiten dieses mit Madhya Pradesh (6,17%) und Rajasthan (6,54%) lediglich zwei der sechs Binnenstaaten, aber immerhin vier der acht Küstenstaaten: Gujarat (9,57%), Maharashtra (8,01%), Tamil Nadu (6,22%) und Westbengalen (6,91%). Gujarat, Maharashtra und Westbengalen belegen auch die ersten drei Plätze der Gesamtliste. Ein vergleichbares Bild ergibt sich auch hinsichtlich des SDP-Wachstums pro Kopf der Bevölkerung:

**Tabelle 18: Jährliches Wachstum des SDP pro Kopf**

<b>Bundesstaat</b>	<b>1980/81 bis 1990/91</b>	<b>1991/92 bis 1997/98</b>
<i>Binnenstaaten</i>		
Bihar	2,45	1,12
Haryana	3,86	2,66
Madhya Pradesh	2,08	3,87
Punjab	3,33	2,80
Rajasthan	3,96	3,96
Uttar Pradesh	2,60	1,24
<b>Mittelwert Binnenstaaten</b>	<b>3,05</b>	<b>2,60</b>
<i>Küstenstaaten</i>		
Andhra Pradesh	3,34	3,45
Gujarat	3,08	7,57
Karnataka	3,28	3,45
Kerala	2,19	4,52
Maharashtra	3,58	6,13
Orissa	2,38	1,64
Tamil Nadu	3,87	4,95
Westbengalen	2,39	5,04
<i>Mittelwert Küstenstaaten</i>	<i>3,01</i>	<i>4,60</i>
<i>Kombiniertes SDP pro Kopf der 14 Staaten</i>	<i>3,03</i>	<i>4,02</i>

\* erfaßt wurden 14 Staaten

Tabelle nach Ahluwala, Montek S.: "Economic Performance of States in Post-Reforms Period", *EPW* Vol. 35, No. 19, May 6, 2000, S. 1637-1648 (1638)

Auch hier wiederum fällt der Mittelwert der Binnenstaaten von 3,05% auf 2,60%, während er bei den Küstenstaaten von 3,01% auf 4,02% klettert. Dabei 'verdirbt' erneut das von Katastrophen heimgesuchte Orissa mit einem Rückgang von ohnehin schon mageren 2,38% auf den Tiefstwert von 1,64%, der nur noch von Uttar Pradesh (1,24%) und Bihar (1,12%) unterschritten wird. Die genannten Staaten Gujarat (7,57%), Maharashtra (6,13%) und Westbengalen (5,04%) bilden auch hier wieder die Spitzengruppe aller 14 Staaten.

Montek S. Ahluwala erklärt die hohen 'Wunder-Wachstumsraten' der Küstenstaaten Gujarat und Maharashtra damit, daß diese beiden Staaten es geschafft haben, ein (nicht näher bezeichnetes) Umfeld zur Verfügung zu stellen, in dem sich die von Delhi eingeleiteten Reformen am besten entfalten konnten.<sup>759</sup> Dies trifft nach Meinung des Verfassers auch auf die anderen Küstenstaaten – mit Ausnahme Orissas – zu, die zum einen über die bessere Infrastruktur in Form von Hafenanlagen und einem besser ausgebauten Straßennetz, zum anderen aber auch auf eine Tradition des Handels mit der Außenwelt haben. Wie der Vergleich mit den chinesischen Küstenprovinzen zeigt, bieten beide Elemente beste Voraussetzungen dafür, auch in der 'modernen Zeit' der Globalisierung und Liberalisierung zu prosperieren.

Es ist zwar nicht die Aufgabe dieser Dissertation, einen ökonomisch-historischen Vergleich der indischen Küstenregionen mit den indischen Inlandsregionen vorzunehmen, aber dennoch drängt sich die Beobachtung förmlich auf, daß sich die *Delhi-Raj*<sup>760</sup> hinsichtlich wirtschaftlicher Interessen und Entwicklungen vor der Unabhängigkeit und nach der Unabhängigkeit relativ wenig geändert hat: nach wie vor wird die wirtschaftliche Bedeutung des indischen Ozeans sträflich vernachlässigt. Es drängt sich sogar noch eine zweite Beobachtung auf, die weitreichende Konsequenzen haben könnte: daß nämlich die alten Verbindungen über die

---

<sup>759</sup> Ahluwala, Montek S.: "Economic Performance of States in Post-Reforms Period", *EPW* Vol. 35, 14-26, May 6, 2000, S. 1637-1648 (1639).

<sup>760</sup> "Delhi-Herrschaft". Die fast nahtlose Fortsetzung der "British Raj" durch die "Delhi Raj" ist die implizite These Martin Wainwrights, der schreibt: "Although a representative democracy for all but a few years of its existence, the new regime behaved much as the Raj had done toward states that tried to act independently." Siehe Wainwright, A. Martin: "Regional Security and Paramount Powers: The British Raj and Independent India", in: Weinbaum, Marvin G./Kumar, Chetan (Hrsg.): *South Asia Approaches the Millenium. Reexamining National Security*. Boulder, San Francisco, Oxford 1995, S. 41-62 (52).

Arabische See und den Golf von Bengalen hinweg nach wie vor bestehen und von den weitgehend autonomen Küstenstaaten auch genutzt werden. Darauf deutet eine Bemerkung von Sanjaya Baru:

*"It is recognition of this fact that encouraged Singapore to establish the Singapore-Madras and Singapore-Bangalore corridors. Kerala's links with the Middle East are well known and can be the basis of an even greater degree of two-way economic integration."*<sup>761</sup>

In den folgenden Ausführungen, basierend auf Handelsstatistiken der Indischen Union, werden wir uns mit dieser Ansicht näher befassen und die Rolle des Indischen Ozeans – oder besser: der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans – genauer analysieren.

#### VI.4.1.3 Rolle des Indischen Ozeans im indischen Außenhandel

Anhand der offiziellen indischen Handelsstatistiken läßt sich darstellen, welche Rolle die Anrainerstaaten des Indischen Ozeans im indischen Außenhandel tatsächlich spielen. Erfasst wurden dabei die Jahre von der Gründung der IOR-ARC bis 2001, so daß sich ein Einfluß dieser Gemeinschaft direkt ablesen ließe – auch wenn ein solcher sofortiger Einfluß, der praktisch einem *"instant boom"* gleichkäme, wenig wahrscheinlich erscheint.<sup>762</sup>

Die folgenden beiden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung der indischen Exporte in extraregionale Länder und in die Anrainerstaaten des Indischen Ozeans:

**Tabelle 19: Indische Exporte in extraregionale Länder (in Millionen US \$)**

LAND	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	2000/2001
Belgien	988,27	1122,12	1093,61	1217,00	1287,59	1340,32	1464,74
China, VR**	254,30	333,20	615,32	718,94	427,06	539,41	830,59
Frankreich**	582,30	748,09	716,77	760,58	829,52	894,20	1020,15
Deutschland	1748,19	1980,37	1894,66	1927,62	1851,59	1735,28	1898,31
Großbritannien**	1690,13	2013,76	2048,64	2143,29	1854,98	2034,23	2288,67
Hongkong	1513,53	1824,12	1864,17	1934,22	1880,18	2493,56	2635,58
Japan**	2027,12	2218,91	2007,57	1900,72	1651,50	1685,46	1795,08
Rußland	807,38	1046,56	811,84	954,12	709,26	948,99	888,98
USA	5022,08	5528,67	6560,95	6809,44	7198,03	8393,85	9297,02

<sup>761</sup> Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (145f).

<sup>762</sup> Wie wir weiter unten noch sehen werden, war selbst im asiatisch-pazifischen Raum der von der APEC ausgehende Impuls wenig signifikant.

\*\* Dialogpartner von IOR-ARC

Quelle: CMIE: *Foreign Trade & Balance of Payments. July 2001*. Mumbai 2001, S. 120-169.

**Tabelle 20: Indische Exporte in Anrainerstaaten des Indischen Ozeans (in Millionen US \$)**

LAND	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	2000/2001
Ägypten**	119,84	164,50	157,59	253,70	270,28	236,98	355,30
Australien*	346,54	376,22	385,68	438,80	387,33	401,52	405,11
Bangladesch*	644,38	1050,63	869,69	787,41	995,37	636,92	937,81
Indonesien*	277,77	663,40	592,34	437,78	185,23	325,10	399,89
Iran*	156,79	155,28	195,14	171,86	159,08	152,22	227,18
Jemen*	41,47	80,22	103,42	57,46	63,03	80,36	157,38
Kenia*	122,73	245,42	168,60	124,06	145,16	116,79	139,48
Kuwait	133,95	135,73	154,82	186,08	164,63	154,46	199,40
Malaysia*	286,57	393,57	531,58	490,49	321,63	447,23	606,16
Mauritius*	112,65	136,22	161,45	180,86	161,09	169,78	199,55
Oman*	88,43	109,68	117,07	109,78	118,46	132,93	144,41
Pakistan	57,25	76,94	157,35	143,32	106,08	93,06	186,02
Philippinen	99,45	144,45	183,80	239,01	118,71	143,68	201,85
Saudi-Arabien	435,81	483,02	577,66	690,88	774,11	743,30	810,07
Singapur*	770,50	902,98	978,29	780,65	517,33	669,81	869,17
Südafrika*	156,57	330,01	316,46	394,27	387,63	285,71	309,58
Sri Lanka*	366,70	401,88	477,81	489,82	437,03	499,78	635,03
Tansania*	65,77	81,54	67,65	69,01	85,38	82,08	101,69
Thailand*	406,70	473,63	447,45	344,90	320,92	449,92	529,76
VAE*	1266,21	1430,41	1477,25	1694,48	1867,17	2081,59	2590,11

\* Mitglied in IOR-ARC

\*\* Dialogpartner von IOR-ARC

Anm.: Die IOR-ARC-Mitglieder Madagaskar, Mosambik und die Seychellen tauchen in dieser Statistik nicht auf.

Quelle: CMIE: *Foreign Trade & Balance of Payments. July 2001*. Mumbai 2001, S. 120-169.

Die wichtigsten zehn Handelspartner Indiens in Bezug auf die indische Exportwirtschaft waren demnach im Haushaltsjahr 2000/2001 die USA (9297,02 Millionen US \$), Hongkong (2635,58 Millionen US \$), die Vereinten Arabischen Emirate (VAE) (2590,11 Millionen US \$), Großbritannien (2288,67 Millionen US \$), Deutschland (1898,31 Millionen US \$), Japan (1795,08 Millionen US \$), Belgien (1464,74 Millionen US \$), Frankreich (1020,15 Millionen

US \$), Bangladesch (937,81 Millionen US \$) und Rußland (888,98 Millionen US \$). Von den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans im allgemeinen und den IOR-ARC-Mitgliedern im besonderen erscheinen auf dieser Liste lediglich die VAE an dritter und Bangladesch an neunter Stelle.

Wenn man die Exporte der Indischen Union aus einer subregionalen Perspektive<sup>763</sup> analysiert, ergibt sich für das selbe Haushaltsjahr 2000/2001 folgendes Bild: Die NAFTA belegt mit einem Volumen von 10156,31 Millionen US \$ Platz 1, die Länder der EU folgen mit 10379,49 Millionen US \$ auf Platz 2 vor Ostasien auf dem dritten Platz mit 6271,86 Millionen US \$. Den vierten Platz belegen die Golfstaaten mit 4128,55 Millionen US \$ mit weitem Abstand zur ASEAN auf Platz 5 mit 2835,97 Millionen US \$, auf Platz 6 folgt die SAARC mit 1925,38 Millionen US \$. Abgeschlagen auf den Plätzen 7 und 8 befinden sich die afrikanische Ostküste inklusive Südafrikas und Mauritius' (750,03 Millionen US \$) und Australien (405,11 Millionen US \$). Die ersten drei Plätze werden also von extraregionalen Subregionen belegt. Aus einer geoökonomischen Sicht erkennt man also, wenn man einmal die extraregionalen Handelspartner – auf den ersten beiden Plätzen! – außer Acht läßt, daß der Persische Golf, Südostasien und Ostasien die Schwerpunkte des indischen Exports bilden. Afrika und Australien spielen hier nur eine marginale Rolle. Bezüglich der indischen Importe ergibt sich hinsichtlich des Stellenwerts des Indischen Ozean auch kein positiveres Bild, wie die folgenden beiden Tabellen zeigen.<sup>764</sup>

**Tabelle 21: Indische Importe aus extraregionalen Ländern**

LAND	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	2000/2001†
Belgien	1205,94	1704,42	2253,59	2671,34	2876,15	3685,76	2865,21
China, VR**	761,04	813,19	757,55	1120,70	1096,47	1288,27	1470,37
Frankreich**	615,52	842,00	768,75	798,70	719,42	719,11	629,58
Deutschland	2187,68	3149,37	2833,47	2531,89	2140,20	1843,80	1738,30
Großbritannien**	1559,50	1920,61	2136,48	2446,51	2620,77	2717,99	3112,92
Hongkong	287,09	388,62	319,39	316,64	449,20	818,89	822,77
Japan**	2040,48	2471,25	2189,29	2147,49	2465,17	2538,89	1823,77
Rußland	504,54	857,53	628,96	679,02	545,42	623,94	514,02
USA	2906,53	3866,98	3689,00	3721,36	3639,37	3568,30	2809,06

<sup>763</sup> Gewertet werden hier die Handelsblöcke ASEAN, EU, NAFTA und SAARC sowie die Subregionen Ostasien, Persischer Golf und afrikanische Ostküste (die SADC taucht in der indischen Handelsstatistik nicht auf) und Australien.

<sup>764</sup> Die in der Importstatistik aufgeführten Länder weichen von den in der Exportstatistik aufgeführten Ländern ab.

\*\* Dialogpartner von IOR-ARC  
 † Import von Rohöl nicht erfaßt

Quelle: CMIE: *Foreign Trade & Balance of Payments. July 2001*. Mumbai 2001, S. 250-299.

**Tabelle 22: Indische Importe aus IOR-Staaten**

LAND	1994/1995	1995/1996	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	2000/2001†
Australien*	915,40	1023,46	1318,31	1487,35	1444,69	1082,87	1046,89
Bahrain	694,15	861,24	898,77	607,17	470,25	376,17	186,23
Bangladesch*	38,18	85,99	62,28	50,87	62,39	78,25	78,39
Indonesien*	322,31	461,83	599,16	732,51	828,92	959,96	904,01
Iran*	536,66	599,12	875,16	633,79	473,16	1252,54	213,53
Kuwait	1480,63	1973,08	2406,93	2302,27	1500,73	1914,70	116,71
Malaysia*	490,21	904,08	1042,24	1180,32	1610,38	2026,49	1134,81
Myanmar	126,80	162,60	177,34	224,28	173,72	171,80	204,20
Pakistan	52,76	45,19	36,19	44,50	214,40	68,30	65,66
Philippinen	11,78	21,50	16,46	27,77	37,25	56,31	62,34
Saudi-Arabien	1569,67	2027,74	2771,99	2511,35	1831,06	3021,15	624,47
Singapur*	899,95	1115,15	1064,21	1199,33	1383,85	1536,28	1436,46
Südafrika*	154,75	244,23	321,32	498,71	1351,58	2014,60	1004,69
Thailand*	171,65	169,95	197,36	233,60	273,05	328,17	314,88
VAE*	1533,54	1609,02	1737,53	1782,15	1720,85	2337,09	647,19

\* Mitglied in IOR-ARC  
 \*\* Dialogpartner von IOR-ARC  
 † Import von Rohöl nicht erfaßt

Quelle: CMIE: *Foreign Trade & Balance of Payments. July 2001*. Mumbai 2001, S. 250-299.

Nach Ländern geordnet, steht hier – wiederum im Haushaltsjahr 2000/2001 – Großbritannien mit einem Volumen von 3112,92 Millionen US \$ an der Spitze, gefolgt von Belgien mit 2865,21 Millionen US \$ und der USA mit 2809,06 Millionen US \$ auf den Plätzen zwei und drei. An vierter Stelle befindet sich Japan (1823,77 Millionen US \$), an fünfter Position Deutschland (1738,30 Millionen US \$) und an sechster Position die VR China (1470,37 Millionen US \$), dicht gefolgt von Singapur auf Platz 7 mit 1436,46 Millionen US \$. Die Plätze 8, 9 und 10 belegen Malaysia (1134,81 Millionen US \$), Australien (1046,89 Millionen US \$) und Südafrika (1004,69 Millionen US \$).

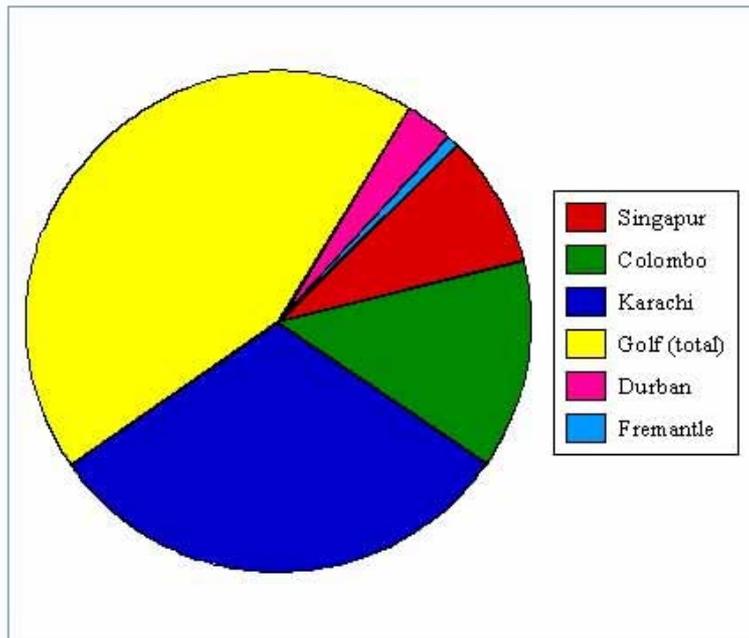
Nach Subregionen geordnet, sieht das Muster folgendermaßen aus: Die Länder der Europäischen Union mit einem indischen Importvolumen von 10379,49 Millionen US \$ nehmen mit weitem Vorsprung den ersten Rang ein, gefolgt von Ostasien (5400,80 Millionen US \$) auf Rang zwei und der ASEAN mit 3864,37 Millionen US \$ auf Rang drei. Auf den Plätzen vier und fünf befinden sich die NAFTA (3243,92 Millionen US \$) und die Länder des Persischen Golfs mit 1865,85 Millionen US \$<sup>765</sup>, die afrikanische Küste und Australien bilden die Schlußlichter auf den Positionen sechs und sieben, wobei der Abstand zwischen den beiden letztgenannten mit jeweils nur knapp über 1000 Millionen US \$ sehr gering ist. Auch hier bilden also die Länder Südostasiens und Ostasiens sowie – diesmal weiter abgeschlagen – die regionalen Schwerpunkte, wenn man die extraregionalen Handelspartner EU und USA unbeachtet läßt. Wenn man diese aber hinzufügt, dann bestätigen die Handelsstatistiken eindrucksvoll die im geopolitischen Teil gemachten Ausführungen zu den indischen Interessen, insbesondere der indischen Sicherheitspolitik des *Look West* und *Look East*. Das Interesse an den maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen und die Sicherheit der Seeverbindungswege (SLOCs) in ihnen kann mithin durch die Handelsstatistiken begründet werden. Dagegen spielen die afrikanische Küste und Australien keine wesentliche wirtschaftliche Rolle, was die Abwesenheit eines mehr als deklaratorischen sicherheitspolitischen Interesses Delhis erklärt.

Das bis hierhin gewonnene Bild kann durch weitere Statistiken noch verstärkt werden. Die folgenden Graphiken zeigen zum Beispiel die Herkunfts- und Zielhäfen der Schiffe in den beiden wichtigsten indischen Seehäfen, Bombay und Chennai (Madras):

---

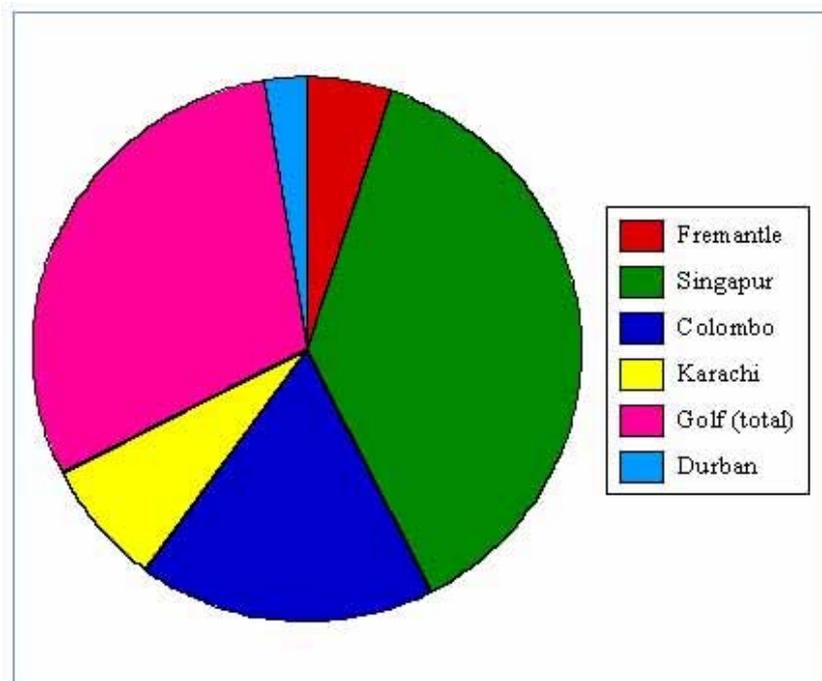
<sup>765</sup> Wohlgemerkt: ohne die Erdöl- und Erdgasimporte, die ein Handelsgut *sui generis* darstellen und hier daher nicht behandelt werden.

**Graphik 6: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Bombay\***



\* Die Graphik basiert auf den Zahlen in Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra: Australian National University 1996, S. 23

**Graphik 7: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Madras (Chennai)\***



\* Die Graphik basiert auf den Zahlen in Gordon, Sandy: a. a. O., S. 23

Aus diesen Graphiken läßt sich entnehmen, daß die Häfen der Golfregion sowie die Häfen von Karachi, Colombo und Singapur für die Indische Union eine vergleichbare Rolle spielen,

wie sie es – beziehungsweise ihre historischen Vorläufer – in der vorkolonialen Geschichte taten, während die Häfen von Durban und Fremantle keine bedeutende Rolle einnehmen. Dies wird auch durch die kumulierten Import- und Exportvolumen dieser Häfen deutlich, wie das Beispiel Bombay zeigt:

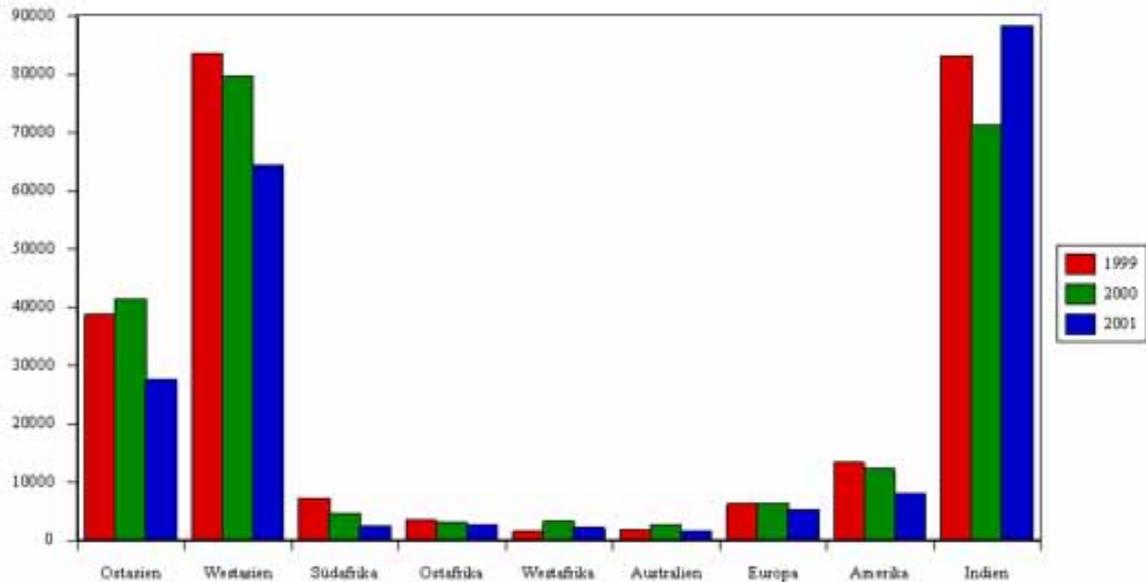
**Tabelle 23: Mumbai Port Trust: Importe und Exporte nach Subregionen ('000 metrische Tonnen)**

	2001-02			2000-01			1999-2000		
	Import	Export	Gesamt	Import	Export	Gesamt	Import	Export	Gesamt
<b>Ostasien</b>	1453		2013	2010	746	2754	3251	882	
<b>Westasien</b>	6703	716	7419	5694	737	6431	7208	744	7952
<b>Ostafrika</b>	120		307	24		249	84	226	
<b>Südafrika</b>	65	28	92	166	80	247	330	126	456
	413	58	471	131	85	216	257		316
	83		86		5	328		6	341
<b>Osteuropa</b>	21	14	35	26		77		3	73
<b>Westeuropa</b>	250	156	406	324		694	1176		1371
<b>USA</b>		98	172	207	127	333	376	165	540
<b>Australien, NZ, Ozeanien</b>	72	6	78	143	11	155	240	49	289
<b>Indischer Küstenhandel</b>	2050	6080	8128	2198	6624	8822	835	6276	7111
<b>Handel gesamt</b>	15804	8880	24684	15070	9311		18420	9137	27556

Tabelle kompiliert nach den Angaben auf der Homepage des Mumbai Port Trust: "Yearly Statistics", <http://www.mumbaiporttrust.com/portregionwy.htm> (Download am 30.09.2002)

In der graphischen Darstellung erkennt man die überproportionale Rolle, welche die Subregionen Ostasien und Westasien – sowie natürlich der innerindische Küstenhandel – für den Hafen von Bombay spielen, noch deutlicher:

**Graphik 8: Handelsvolumen von Bombay nach (Sub-) Regionen\***



\*in metrischen Tonnen (Einheit: 100 t) Zahlen kompiliert aus der Aufstellung der Mumbai Port Authority, Quelle: <http://mumbaiporttrust.com/portregionwy.htm> (Download am 30.09.2002).

Neben dem innerindischen Küstenhandel (in der Graphik: "Indien") dominiert der Handel mit Westasien (Golfstaaten), gefolgt vom Handel mit Ostasien (inklusive der ASEAN-Staaten). Der Handel mit der afrikanischen Küste des Indischen Ozeans (Ostafrika, Südafrika) spielt dagegen, wie hier nochmals bestätigt wird, keine wesentliche Rolle, ebensowenig der Handel mit Australien. Diese Daten korrelieren dabei mit dem wirtschaftspolitischen Interesse Indiens, daß sich in der neuen Politik des *Look West* und *Look East*, inauguriert zu Beginn der neunziger Jahre, manifestiert. *Look West* ist dabei auf den Persischen Golf und die Sicherheit der Seewege dorthin gerichtet, denn Indien ist mittlerweile auf Erdöl- und Erdgaslieferungen aus den Anrainerstaaten des Golfs angewiesen. *Look East* wiederum zielt über den Golf von Bengalen hinweg auf die ASEAN-Staaten und – vor allem – auf die APEC, deren Mitglied Indien gerne werden möchte.<sup>766</sup> Wie oben schon dargestellt worden ist, bemüht sich Indien daher um den Aufbau wirtschaftspolitischer Regime im Golf von Bengalen, die Südostasien mit Südasien beziehungsweise Indien vernetzen sollen.

Sowohl das eher sicherheitspolitisch begründbare *Look West* als auch das vornehmlich wirtschaftspolitisch intendierte *Look East* legt die Schlußfolgerung nahe, daß Indien lediglich mittelbar an den Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen interessiert ist:

<sup>766</sup> Siehe dazu Gordon, Sandy/Henningham, Stephen (Hrsg.): *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995.

- das Interesse an der Arabischen See beschränkt sich zur Zeit auf die Sicherung der Seewege als Funktion der Gewährleistung der indischen Energiesicherheit,
- das Interesse am wirtschaftlichen Subregionalismus im Golf von Bengalen rührt daher, daß er für Indien als Vehikel zur Erlangung der Mitgliedschaft in der APEC dienen könnte.

Mit anderen Worten: ein genuines Interesse am Indischen Ozean insgesamt kann daraus nicht abgeleitet werden. Das mangelhafte Engagement New Delhis in IOR-ARC ist dafür schon fast symptomatisch. Indiens Blick ist fest auf den asiatisch-pazifischen Raum und dessen Absatzmärkte gerichtet.

#### VI.4.1.4 Seehandelsmacht Indien?

Nun erscheint Indien allein schon durch seine geographische Lage als "Dolch, der auf das Herz des Indischen Ozean zeigt"<sup>767</sup>, für eine Rolle als Seehandelsmacht par excellence prädestiniert. Schließlich liegt Indien genau an den wichtigsten Seewegen des Indischen Ozeans und muß sein Seehandel auch nicht zwischen zwei Ozeanen aufteilen, wie Australien und Südafrika. Es erscheint daher auf den ersten Blick als Überraschung, daß der Indische Ozean als augenscheinliche Lebensader des Landes bis vor kurzem aus geopolitischen Gründen<sup>768</sup> noch völlig vernachlässigt wurde. Sanjaya Baru beispielsweise schreibt dazu:

*"[India's ] neglect of the Indian Ocean, until recently and from an economic viewpoint, is directly the result of the Delhi-centrism of our policy thinking and making establishment, which has remained obsessed with the borders to the north and west and the economic relations with the US and European Union (EU) to the relative neglect of Asia. The preoccupation of our urban elite and of Indian business with the West and with the protected internal market has also contributed to this attitude. Perhaps this strikes a chord in Australia, which is also discovering Asia only now, having remained obsessively pre-occupied with its relations with Britain and the United States."*<sup>769</sup>

Diese Beobachtung wurde zwar bereits Mitte der Neunziger gemacht, hat aber ihre Aktualität nicht ganz verloren, wie der Verfasser auf seiner Feldforschung in Indien im August und Sep-

---

<sup>767</sup> So Singh, K. R.: "India and the Indian Ocean", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 2. Delhi: Konark Publishers 1998, S. 25-35 (25).

<sup>768</sup> Zu den geopolitischen Interessen Indiens siehe oben, "Der Indische Ozean als politische Region".

<sup>769</sup> Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (133f).

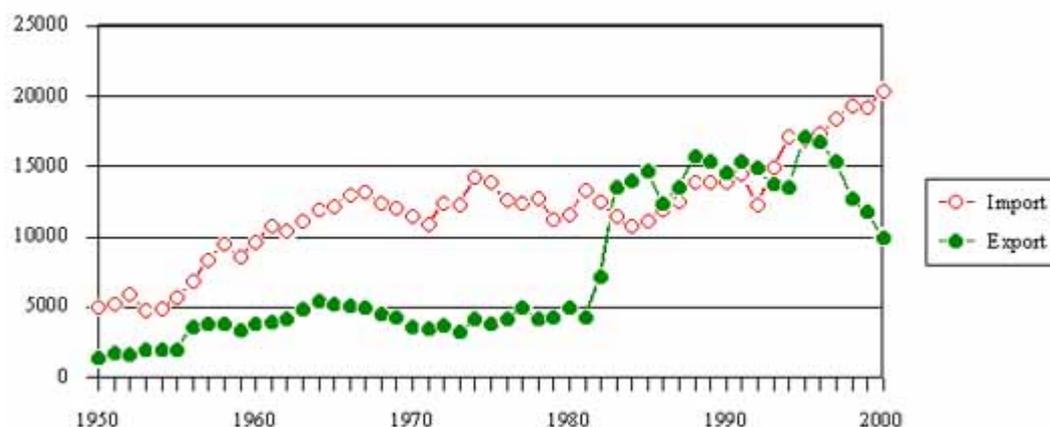
tember 2000 erfahren konnte: sowohl Dr. Kishore Kumar<sup>770</sup> von der *Society of Indian Ocean Studies* (SIOS) als auch der Vizedirektor des renommierten *Institute for Defence Studies and Analyses* (IDSA), Kommodore Uday Bhaskar<sup>771</sup>, bestätigten diese 'ozeanfeindliche' Perspektive Delhis. Sie würden Sanjaya Baru sicherlich auch weiterhin zustimmen:

"Post-independence policy makers in India have consistently neglected India's links with the world through the seas forgetting the fact that the most important external economic relations between India and her neighbourhood have all been forged across the high seas. The Indian diaspora in Africa, the Middle East, East Asia and the Caribbean is a reminder of the importance of India's maritime past. Merely because New Delhi is at the foothills of the Himalayas, and our security concern in recent years has focussed on Pakistan and China, there has been a neglect of the sea link, which in many ways has been an enduring one and, in recent decades, a far more vibrant one."<sup>772</sup>

Daß sich die Seeverbindungen in den letzten beiden Dekaden tatsächlich eher positiv entwickelt haben, belegt die folgende Graphik<sup>773</sup> zu Importen und Exporten des Hafens von Bombay in den letzten fünfzig Jahren:

### Graphik 9: Importe und Exporte des Hafens von Bombay

Seehafen Bombay: Import und Export der letzten 50 Jahre (in 1000 DWT)



Vor allem die über den Hafen von Bombay abgewickelten indischen Exporte konnten sich ab 1980 – mit der ersten Welle der Liberalisierungsmaßnahmen – bis Mitte der neunziger Jahre

<sup>770</sup> Interview am 22. August 2000.

<sup>771</sup> In einem Interview am 27. August 2000 bei IDSA, New Delhi.

<sup>772</sup> Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (144).

<sup>773</sup> Die Graphik basiert auf den Zahlen des Mumbai Port Trust: "Region-wise Import-Export Based on Audited Returns", Online-Dokument, veröffentlicht unter <http://mumbaiporttrust.com/portregionwy.htm> (Download am 07.01.2002).

mehr als verdreifachen, um dann im Zuge der asiatischen Wirtschaftskrise wieder stark abzunehmen. Dennoch verbleibt der Export im Jahre 2000 auf einem doppelt so hohen Niveau wie 1980. Interessanterweise profitierte die indische Handelsschifffahrt von dieser positiven Entwicklung nicht – ganz im Gegenteil: Aufgrund hoher steuerlicher Belastungen und einer jahrzehntelangen Vernachlässigung der Infrastruktur im allgemeinen und der Häfen im besonderen stagnierte die indische Handelsschifffahrt ab dem Beginn der achtziger Jahre, um dann in den neunziger Jahren rapide zu schrumpfen:

"Even in the case of India's own overseas trade of 210 million tonnes, domestic cargo-carriers command a share of a mere 64 million, or 31 per cent, as compared with a 41 per cent share at the beginning of the decade."<sup>774</sup>

Von Seiten der indischen Schifffahrt wird vor allem auf die Benachteiligung in steuerlicher Hinsicht dafür verantwortlich gemacht, daß sowohl die Schifffahrt als auch der Schiffbau im Vergleich mit anderen Ländern wie China, Südkorea oder Singapur nicht wettbewerbsfähig ist:

*"There is no doubt that the stifling regime of fiscal disincentives has deterred tonnage expansion of India's merchant fleet and prevented the industry from competing globally."*<sup>775</sup>

Die schlechte Ausstattung der indischen Häfen und die mangelnde infrastrukturelle Anbindung an ihr jeweiliges Hinterland kritisiert Sanjaya Baru mit deutlichen Worten:

*"It is shocking, for instance, that South Korea is a major ship-building economy and Singapore can handle more maritime trade than all Indian ports together. ... Indian ports are under-developed and inefficient, and ship-building has by far been neglected. The government has moved far too slowly on this front. While port privatisation, especially in container handling, is urgently required, public investment will also have to be made in building the required infrastructure within the hinterland. The link between major industrial and agricultural centres and ports has been very weak and remains under-developed."*<sup>776</sup>

Wie es scheint, wurde diese Kritik von der ozeanfernen Regierung in New Delhi mittlerweile zur Kenntnis genommen. Am 27.08.2001 wurde das *Rakesh Mohan Komitee* eingesetzt, das

---

<sup>774</sup> Bana, Sarosh: "Not on even keel", *Business India*, No. 624, February 4-17, 2002, S. 54-58 (54).

<sup>775</sup> So der Deputy Chairman der Great Eastern Shipping Company (Gesco), der größten indischen Reederei, in Bana, Sarosh: "Not on even keel", *Business India*, No. 624, February 4-17, 2002, S. 54-58 (54).

<sup>776</sup> Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (144).

die indische Schifffahrt evaluieren und Verbesserungsmaßnahmen vorschlagen soll. Die größte Hoffnung der indischen Schifffahrtsindustrie besteht darin, daß dieses Komitee für eine Abschaffung der bisherigen restriktiven dreiteiligen Steuer eintritt und eine an die Tonnage gebundene Steuer vorschlägt, wie sie auch in anderen Ländern gang und gäbe ist.<sup>777</sup> Eine Implementation der Vorschläge des Komitees kann schon deshalb als wahrscheinlich erachtet werden, weil der indische Staatsminister für Schifffahrt, Prakash Goyal, selbst ein in Bombay ansässiger Angehöriger der Schiffbauindustrie ist, der ebenfalls von Verbesserungs- und Entlastungsmaßnahmen profitieren würde und somit gleichsam die Rolle von Regierungsmitglied und Lobbyist in Personalunion auf sich vereint.<sup>778</sup>

#### VI.4.1.5 Fazit: Indien zwischen Indik und Pazifik

Insgesamt kommt man um die Feststellung nicht umhin, daß Indien als potentielle Handelsmacht par excellence im Indischen Ozean (noch) nicht an diesem interessiert ist. Die Arabische See und der Golf von Bengalen bilden hier die beiden Ausnahmen, wobei allerdings schon im Falle des Golfs von Bengalen das vom Indischen Ozean abgewandte Interesse New Delhis wieder zum Vorschein kommt: Über den Golf von Bengalen und die ASEAN hinweg zielt New Delhi auf die erhoffte Mitgliedschaft in der APEC. Die fortgesetzten indischen Bemühungen um Aufnahme in APEC bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Indischen Ozeans als das eigentliche natürliche Betätigungsfeld Indiens kommentiert Sanjaya Baru folgendermaßen:

*"The desire has been expressed in some quarters in India that it should also be invited into APEC. In my opinion this is a pointless exercise. Definitionally it will be difficult to justify India's inclusion in a group of Pacific economies. Secondly, India should focus its attention on deepening its links with Asia rather than divert its energies into dealing with the Pacific. The heart of Asia is in the Indian Ocean and not in the Pacific; this historic truth has recently been blurred by the fact that the West has virtually redefined Asia to mean Pacific Asia. This distortion will have to be corrected. An important part of that effort will have to be India's greater involvement in ASEAN and within the Indian Ocean region, establishing deeper economic links between India and East Asia."*<sup>779</sup>

---

<sup>777</sup> Bana, Sarosh: "Not on even keel", *Business India*, No. 624, February 4-17, 2002, S. 54-58 (54).

<sup>778</sup> Siehe auch das Interview mit Prakash Goyal in Bana, Sarosh: "Not on even keel", *Business India*, No. 624, February 4-17, 2002, S. 54-58 (56f.).

<sup>779</sup> Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147 (143).

Wenn man das "Herz Asiens" dahingehend reinterpretiert, daß man darunter das Bindeglied zwischen West und Ost verstehen mag, dann kann man Sanjaya Baru ausgesprochener und unausgesprochener Kritik folgen: Gerade Indien mit seiner besonderen geographischen Lage – mit Küsten zur Arabischen See und zum Golf von Bengalen – wäre eigentlich prädestiniert für eine bedeutende Rolle im Indischen Ozean, zumindest aber entlang der alten Seidenstraße des Meeres. Für eine bedeutende Rolle im gesamten Indischen Ozean bedarf es aber eines grundlegenden Umdenkens innerhalb der indischen politischen Elite. Dies ist jedoch nicht in Sicht, schon gar nicht nach dem Wiederaufflammen des Kaschmir-Konflikts im Gefolge des 11. Septembers und des Anschlags auf das indische Parlament vom Dezember. Eine größere Rolle Indiens längs der alten Seidenstraße des Meeres ist jedoch auch im wirtschaftspolitischen Interesse des kontinental orientierten Delhis: Aus einer globalen Perspektive betrachtet kommt der Anreiz aus dem indischen Streben nach Verstärkung ihres Exports in die Länder der EU und in die APEC-Staaten. Aus der regionalen Perspektive liefert in der Arabischen See die Frage der Energie- beziehungsweise Erdölsicherheit aufgrund des steigenden Energiebedarfs der indischen Wirtschaft ein gewichtiges Argument für die Pflege gutnachbarschaftlicher Beziehungen – nicht nur in Gestalt von Milan-West, und im Golf von Bengalen lockt BIMST-EC mit seiner Brückenfunktion zu ASEAN und damit zu APEC. Ein weiterer Anreiz wäre – innenpolitisch gesehen – das Interesse der exportorientierten Industrien Indiens: Nach der Aufgabe des sozialistischen Entwicklungsmodells Nehruscher Prägung und dem bisherigen Erfolg der Liberalisierung der indischen Wirtschaft könnte diese durch fortgesetzte Lobbyarbeit in Delhi mittelfristig dafür sorgen, daß die bislang eher unzureichenden Kapazitäten der indischen Seehäfen und ihre eher schlechte infrastrukturelle Anbindungen an ihr jeweiliges Hinterland ausgebaut beziehungsweise verbessert werden.

Insgesamt ist daher Sanjaya Barus Analyse nicht ganz zuzustimmen: Indiens geoökonomisches Interesse liegt sehr wohl auch im Pazifik – allerdings vielmehr im pazifischen Asien, mithin Südost- und Ostasien inklusive der USA – und vor allem in dem Weg dahin, also dem Golf von Bengalen. Ebenso liegt das geoökonomische Interesse Indiens im Westen, sprich den EU-Ländern und in den Golfstaaten, und damit auch in der Arabischen See. Ein Interesse am/im gesamten Indischen Ozean läßt sich aber aus wirtschaftlicher Sicht nicht nachweisen, eher das Gegenteil, wie die oben stehenden Tabellen und Graphiken beweisen. Wenn Sanjaya Baru also auf den Indischen Ozean als das "Herz Asiens" Bezug nimmt, meint er damit wohl diese beiden Seegebiete: die Arabische See und den Golf von Bengalen. Alles andere liegt außerhalb des geoökonomischen Horizonts von Indien.

## VI.4.2 Die (geo-) ökonomischen Interessen Australiens

Australien ist der zweitwichtigste Staat im Indischen Ozean, wenn es um regionalistische Initiativen geht: Auch IOR-ARC wurde von Australien von der Konzeption der Idee an konsequent gefördert, auch wenn Canberra anfänglich noch etwas ehrgeizigere Ziele verfolgte, als dann schließlich realisiert werden konnten. Im folgenden werden wir analysieren, ob das Interesse an einem wirtschaftlichen Regionalismus im Indischen Ozean auch durch ein Interesse der australischen Wirtschaft selbst getragen wird oder ob dahinter nur die Interessen der epistemischen Gemeinschaft und eventuell der Politik stehen.

### VI.4.2.1 Australiens Wirtschaftspolitik seit den achtziger Jahren

Bei der Analyse der geopolitischen Interessen wurde bereits darauf hingewiesen, daß fast neunzig Prozent der australischen Bevölkerung an der Küste des Pazifiks leben, mithin Tausende Kilometer vom Indischen Ozean entfernt. Die einzige nennenswerte urbane Konzentration an der dem Indischen Ozean zugewandten Küste ist das Gebiet von Perth und Fremantle, in dem rund 1,2 Millionen Menschen leben. Der Hafen von Fremantle ist zudem der einzige Handelshafen von regionaler Bedeutung, der aber hauptsächlich das eben genannte Einzugsgebiet von Perth und Fremantle versorgt. Für die überwiegende Mehrheit der Australier, ca. 20 Millionen, spielt sich das 'wahre Leben' somit zwischen Brisbane, Sydney, Melbourne, Canberra und Adelaide ab – das Bundesland Western Australia und seine Hauptstadt Perth gelten nach wie vor als unterentwickelt und etwas zurückgeblieben, sozusagen als der 'Wilde Westen' Australiens. Nicht nur politisch und kulturell, sondern auch wirtschaftlich, wird dem Indischen Ozean somit der Rücken zugekehrt. In diesem Zusammenhang hat Sanjaya Baru bereits auf die Parallelen zwischen Indiens und Australiens Wirtschaftspolitik und dem Stellenwert des Indischen Ozeans innerhalb dieser hingewiesen. Tatsächlich müssten seine Aussagen eine Saite in Australien zum Klingen bringen, besonders unter der jetzigen konservativen Regierung von Premier John Howard.<sup>780</sup>

Australien war bis zum Zweiten Weltkrieg fast ausschließlich auf das Mutterland Großbritannien ausgerichtet, sowohl was die Politik allgemein als auch was die Wirtschaft angeht. Erst die im Verlaufe des pazifischen Kriegs gemachten Erfahrungen – vor allem vor und nach dem

Fall Singapurs – ließen einen graduellen Wandel geboten erscheinen: weg vom als schwach und unentschlossen empfundenen Mutterland hin zu einer Allianz mit den USA. Dies schlug sich auch in wirtschaftspolitischer Hinsicht nieder, denn die USA waren für die australischen Waren Hauptabnehmer.

Während die konservativen Regierungen in Australien mit der Rolle einer amerikanischen Hilfssheriffs zufrieden waren, bemühten sich die Labour-Regierungen um eine Diversifizierung ihrer politischen und wirtschaftlichen Außenbeziehungen beziehungsweise um eine Annäherung an die asiatischen Nachbarn. So war beispielsweise der charismatische Senator Gareth Evans einer der ersten, die Gorbatschows ehrgeizigen Plan eines Helsinki für Asien befürworteten. Ebenso stand die damalige Labour-Regierung hinter dem Plan einer wirtschaftlichen Gemeinschaft der Anrainerstaaten des Pazifik, aus dem erst das *Pacific Economic Cooperation Council* (PECC) und dann die *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) entsprang. Auch während der ersten, kritischen Phase der Sondierungen zu IOR-ARC regierte eine Labour-Koalition in Canberra unter Premierminister Keating.

Innerhalb des australischen Staatsverbands nimmt der Bundesstaat Western Australia mit dem politischen und ökonomischen Schwerpunkt der Region Perth/Fremantle, in der mit rund 1,2 Millionen Menschen der Löwenanteil der Bevölkerung dieses Bundesstaats leben, eine Sonderrolle ein: im Gegensatz zur dem Pazifik zugewandten Ostküste mit den Zentren Sydney, Melbourne, Adelaide und Canberra ist man hier sehr wohl am Indischen Ozean interessiert. Vor allem der aus Perth stammende Führer der oppositionellen Labour Party, Kim Beazley, bemühte sich immer wieder, festgefahrene Prozesse mit neuen Impulsen wiederzubeleben. Ein Sieg der Labour Party bei den letzten Parlamentswahlen im November 2001 hätte somit möglicherweise in einer gewissen Aufwertung des Indischen Ozeans in der australischen Außen- und Außenwirtschaftspolitik nach sich gezogen.

#### **VI.4.2.2 Die Rolle des Indischen Ozeans**

Die australischen Exporte in die Länder des Indischen Ozeans inklusive der IOR-ARC-Mitglieder stieg zwischen den Jahren 1989-90 bis 1998-99 um immerhin 71% von 5,3 Milliarden US \$ auf 9,1 Milliarden US \$. Wie die folgende Tabelle zeigt, waren in dieser Dekade

---

<sup>780</sup> Im November 2001 gewann die Howard-Administration die Parlamentswahlen gegen die Labour-Opposition unter dem Herausforderer Kim Beazley, der – aus Perth am Indischen Ozean stammend – diesem ein größeres Gewicht eingeräumt hätte.

die wichtigsten Destinationen des australischen Exports in die Region Singapur, Indonesien, Malaysia, Thailand und Indien.<sup>781</sup>

**Tabelle 24: Australische Exporte in IOR-Staaten (in 1000 US \$)<sup>782</sup>**

Land	1989-90	Rang	1998-99	Rang
Singapur	1.528,100	1	2.149,887	1
Indonesien	792,934	2	1.379,601	2
Malaysia	712,420	3	1.166,821	3
Indien	452,557	5	1.164,828	4
Thailand	455,173	4	819,113	5
Südafrika	86,576	10	592,384	6
Vereinte Arabische Emirate	210,740	8	524,190	7
Ägypten	354,593	7	369,104	8
Iran	420,289	6	283,097	9
Bangladesch	80,889	11	181,359	10
Sri Lanka	48,366	13	151,562	11
Oman	53,777	12	81,942	12
Jemen	91,123	9	74,753	13
Mauritius	28,125	14	66,850	14
Kenia	11,429*	15	49,006	15
Tansania	2,862*	17	43,754	16
Mosambik	6,494*	16	15,360	17
Seychellen	2,373*	18	3,400	18
Madagaskar	1,372*	19	3,193	19
Gesamt	5.320,192		9.120,204	

\* Daten von 1994/95

<sup>781</sup> Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra: ASARC/RSPAS/Australian National University Dezember 2000, S. 8. (auch als Online-Dokument -pdf, zu finden unter [www.dfat.gov.au/trade/iorarc/enhancing\\_trade.html](http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/enhancing_trade.html). Download am 23.07.2002).

<sup>782</sup> Quelle: Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra: ASARC/RSPAS/Australian National University Dezember 2000, S. 10.

**Tabelle 25: Australische Exporte in extraregionale Länder (in Millionen US\$)<sup>783</sup>**

LAND	1999-2000	2000-2001
Japan**	18822	23479
USA	9602	11654
Südkorea	7615	9209
China, VR**	4966	6846
Taiwan	4696	5871
Großbritannien**	4158	4639
Hongkong**	3211	3904
Italien	1575	2100
Deutschland	1245	1490
Frankreich**	871	1079
<b>Belgien/LUX</b>	1089	1003

\* Mitglied in IOR-ARC

\*\* Dialogpartner von IOR-ARC

Anhand diesen Tabellen läßt sich somit eine erhebliche Steigerung der australischen Exporte in die Region Indischer Ozean nachweisen – und für sich allein betrachtet auch ein Erfolg IOR-ARCs ab 1996, denn in absoluten Zahlen ist das ein Indiz für die Wichtigkeit des Indischen Ozeans für Australien. Wenn man diese Zahlen jedoch mit den australischen Exporten in einige ausgewählte extraregionale Länder vergleicht, erkennt man den wahren Stellenwert des Indischen Ozeans auf den ersten Blick: bereits die australischen Exporte nach Japan des Haushaltsjahres 1999-2000 übertreffen die gesamten australischen Exporte in den Indischen Ozean um das Doppelte: in den Indischen Ozean gehen Güter in einem Wert von rund 9,1 Milliarden US\$, nach Japan Güter im Wert von rund 18,8 Milliarden US\$. Auch die Exporte in die USA im selben Zeitraum egalisieren die Exporte in den Indischen Ozean zumindest.

Wenn man schließlich die australischen Exporte nach Subregionen beziehungsweise Handelsblöcken aufschlüsselt, wird die marginale Rolle des Indischen Ozeans noch deutlicher – vor allem dann, wenn man die ASEAN-Staaten als unmittelbare Nachbarn Australiens und Anrainer des Pazifiks zunächst einmal außer Acht läßt: Der Exporthandel mit den Subregionen Afrika, den SAARC-Ländern und dem Mittleren Osten liegt im Haushaltsjahr 2000-01 mit insgesamt rund 12,3 Milliarden US\$ deutlich niedriger als der Export in die NAFTA, die EU und

<sup>783</sup> Quelle: Bureau of Economic and Business Affairs: *1999 Country Reports on Economic Policy and Trade Practices: Australia*. Washington D.C.: Bureau of Economic and Business Affairs März 2000, Online-Dokument, zu finden unter [http://www.state.gov/www/issues/economic/trade\\_reports/1999/australia.pdf](http://www.state.gov/www/issues/economic/trade_reports/1999/australia.pdf) (Download am 19.07.2002).

in die ASEAN-Staaten. Wenn man letztere dem Indischen Ozean hinzurechnet, kommt man immerhin auf rund 28 Milliarden US\$ - aber immer noch rund 21 Milliarden weniger als die Exporte nach Ostasien.

Die folgende Tabelle zeigt, daß aus einer regionalen Sicht der Pazifik und der Atlantik für Australien hinsichtlich ihrer Exporte gegenüber dem Indik klar dominieren:

**Tabelle 26: Australische Exporte nach Subregionen (Millionen US\$)**

<b>SUBREGION</b>	<b>1999-2000</b>	<b>2000-2001</b>
Ostasien	39332	49344
<b>ASEAN</b>	12867	15922
EU	12039	13963
NAFTA	11038	13810
Mittlerer Osten	4709	6796
SAARC	2652	3229
<b>Afrika (gesamt)</b>	1704	2295

Bureau of Economic and Business Affairs: *1999 Country Reports on Economic Policy and Trade Practices: Australia*. Washington D.C.: Bureau of Economic and Business Affairs März 2000<sup>784</sup>

Ein vergleichbares Bild ergibt die Analyse der australischen Importe: Auch hier kann man eine Zunahme der Importe aus dem Bereich des Indischen Ozeans aufzeigen, die aber gegenüber den Importen aus den Ländern des Pazifiks und des Atlantiks als eher marginal erscheinen. Die folgenden drei Tabellen zeigen dies.

**Tabelle 27: Australische Importe aus IOR-Staaten (in 1000 US \$)\***

<b>Land</b>	<b>1989-90</b>	<b>Rang</b>	<b>1998-99</b>	<b>Rang</b>
Indonesien	339,642	5	2.055,926	1
Singapur	933,936	1	1.848,554	2
Malaysia	506,658	2	1.785,866	3
Thailand	369,106	3	1.194,256	4

<sup>784</sup> Als Online-Dokument zu finden unter folgenden Link:  
[http://www.state.gov/www/issues/economic/trade\\_reports/1999/australia.pdf](http://www.state.gov/www/issues/economic/trade_reports/1999/australia.pdf) (Download am 19.07.2002).

Indien	214,317	6	418,418	5
Südafrika	91,434	7	337,336	6
Vereinte Arabische Emirate	348,221	4	126,139	7
Sri Lanka	26,229	9	46,957	8
Bangladesch	18,434	10	27,243	9
Jemen	4,306	13	27,041	10
Iran	8,703	11	16,671	11
Kenia	5,332*	12	13,088	12
Oman	29,204	8	10,194	13
Ägypten	4,216	14	7,197	14
Tansania	1,588*	18	2,868	15
Mauritius	2,097*	15	1,182	16
Madagaskar	535*	17	645	17
Seychellen	47*	18	58	18
Mosambik	23*	19	4	19
Gesamt	2.906,882		7.919,643	

\* Daten von 1994/95

\* Quelle: Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report.* Canberra Dezember 2000, S. 11.

Man sieht, daß sich die Importe aus den Ländern des Indischen Ozeans zwar mehr als verdoppelt haben, im Vergleich mit den Importen aus den USA und Japan aber verschwindend gering erscheinen. Auch die Importe aus der Volksrepublik China fallen noch beträchtlich höher aus, wie die folgende Tabellen zeigen:

**Tabelle 28: Australische Importe aus extraregionalen Ländern (Millionen US\$)\***

<b>LAND</b>	<b>1999-2000</b>	<b>2000-2001</b>
USA	23135	22356
Japan**	14110	15371
China, VR**	7515	9881
Südkorea	4311	4710
Großbritannien**	4158	4639
Taiwan	3244	3327

Italien	1575	2100
Deutschland	1245	1490
Hongkong**	1280	1367
Frankreich**	871	1079
<b>Belgien/LUX</b>	1089	1003

\*\* Dialogpartner von IOR-ARC

\* Quelle: Bureau of Economic and Business Affairs: *1999 Country Reports on Economic Policy and Trade Practices: Australia*. Washington D.C. März 2000.

**Tabelle 29: Australische Importe nach Subregionen (Millionen US\$)**

<b>SUBREGION</b>	<b>1999-2000</b>	<b>2000-2001</b>
Ostasien	30473	34667
NAFTA	25558	24927
<b>ASEAN</b>	15660	17451
Mittlerer Osten	2475	3753
EU	2228	2478
SAARC	1003	1103
<b>Afrika (gesamt)</b>	1029	1028

\* Quelle: Bureau of Economic and Business Affairs: *1999 Country Reports on Economic Policy and Trade Practices: Australia*. Washington D.C. März 2000<sup>785</sup>

Aus subregionaler Sicht ergibt sich wiederum ein mit den Exporten vergleichbares Bild: Ostasien, die NAFTA und die ASEAN befinden sich auf den ersten drei Plätzen und beweisen damit die Dominanz des Pazifiks auch im Hinblick des australischen Importhandels. Auf Platz 4 finden wir hier den Mittleren Osten vor der EU auf Platz 5, was dem australischen Erdöl- und Erdgasimport zu verdanken ist: Der Anteil des Erdöls und Erdgas liegt im Haushaltsjahr 1998-99 bei den australischen Importen aus Oman bei 99%, bei den Importen aus den VAE bei 92% und bei den Importen aus Jemen bei 100%.<sup>786</sup> Interessanterweise zeichnet das austra-

<sup>785</sup> Online-Dokument, zu finden unter

[http://www.state.gov/www/issues/economic/trade\\_reports/1999/australia.pdf](http://www.state.gov/www/issues/economic/trade_reports/1999/australia.pdf) (Download am 19.07.2002).

<sup>786</sup> Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra Dezember 2000, S. 25-26 (Oman), S. 29-31 (VAE) und S. 30-31 (Jemen).

liche Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten und Handel dennoch insgesamt ein verhalten positives Bild für den Exporthandel mit den Ländern des Indischen Ozeans:

*"There are several positive aspects for Australia in the growth of exports to IOR countries in the 1990s [...]. The first is the generally high individual country growth rates with 11 of the 19 countries recording 9% or higher, and of these, 5 countries were in excess of 20% per annum. The second is the high growth rates to a number of smaller economies in the region: Tanzania (98%), Kenya (44%), Mozambique (24%), Madagascar (24%), Sri Lanka (12%) and Bangladesh (12%). A third aspect is the substantial export growth rates to the key countries of India (10%) and to South Africa (21%) with the lifting of international trading sanctions."*<sup>787</sup>

Auch hinsichtlich der Importe aus den Ländern des Indischen Ozeans ist das Ministerium verhalten optimistisch:

*"The growth record for Australian imports from the region also holds promise for regional trading partners. There were 7 countries with import growth rates to Australia of over 10% and another 6 with rates between 5% and 10%. Second, countries with high growth rates included some of the smaller countries including Yemen (20%), Tanzania (16%) and Kenya (12%). Again there were substantial rates for South Africa (14%) and India (7%) though the latter did not show as much dynamism as might be expected."*<sup>788</sup>

Dies mag zwar in absoluten Zahlen betrachtet durchaus so sein, kann aber nicht darüber hinweg täuschen, daß dieses Wachstum auf einer sehr niedrigen Ausgangsbasis aufbaut. Der direkte Vergleich mit dem australischen Import- und Exporthandel mit dem Pazifik und dem Atlantik ist hier ernüchternd: der Indische Ozean hat noch einen weiten Weg zu gehen, wenn er bezüglich des Handels eine ernsthafte Alternative werden will. Zur Zeit jedenfalls sprechen die australischen Handelsstatistiken eher gegen ein australisches Interesse an einer geoökonomischen Region Indischer Ozean als für ein solches – zu deutlich dominiert der Handel mit den Anrainern des Pazifiks, allen voran Ostasien, der USA und den ASEAN-Staaten, gefolgt vom Handel mit der EU. Dieses flagrante Desinteresse am Indischen Ozean trifft jedoch nicht auf ganz Australien zu, wie der Verfasser im westaustralischen Perth in Erfahrung bringen konnte:<sup>789</sup> Westaustralien mit dem Bevölkerungszentrum Perth/Fremantle

---

<sup>787</sup> Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra Dezember 2000, S. 14.

<sup>788</sup> Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra Dezember 2000, S. 14.

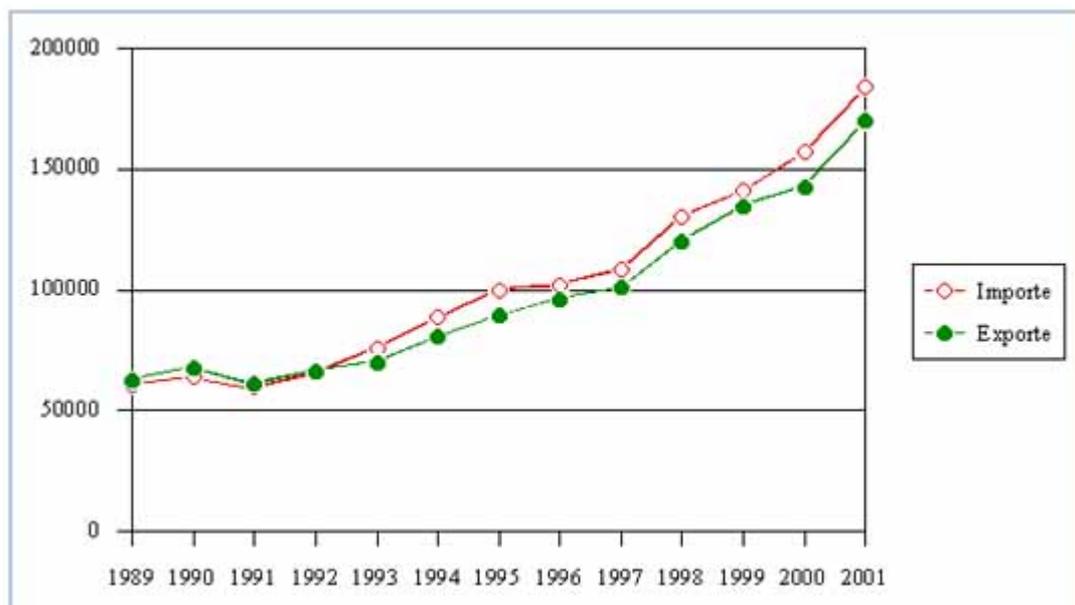
<sup>789</sup> Auf Forschungsreisen im März/April und September/Oktober 2001 im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean*, gefördert von der Fritz Thyssen Stiftung in Köln.

hat ein geradezu eminentes Interesse am Ausbau der Handelsbeziehungen mit den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans.<sup>790</sup>

#### VI.4.2.3 Die wirtschaftliche Entwicklung von Westaustralien

Der einzige Industriehafen von Bedeutung an der australischen Küste des Indischen Ozeans ist Fremantle, der hauptsächlich das Einzugsgebiet von Perth mit rund 1,2 Millionen Einwohnern versorgt. Als Hafen von nur lokaler Bedeutung kann er sich schwerlich mit dem Hafen von Sydney oder mit den Haupthäfen des Indischen Ozeans Bombay, Colombo und Singapur messen.

**Graphik 10: Hafen von Fremantle: Entwicklung der Gesamttonnage in den letzten zehn Jahren\***



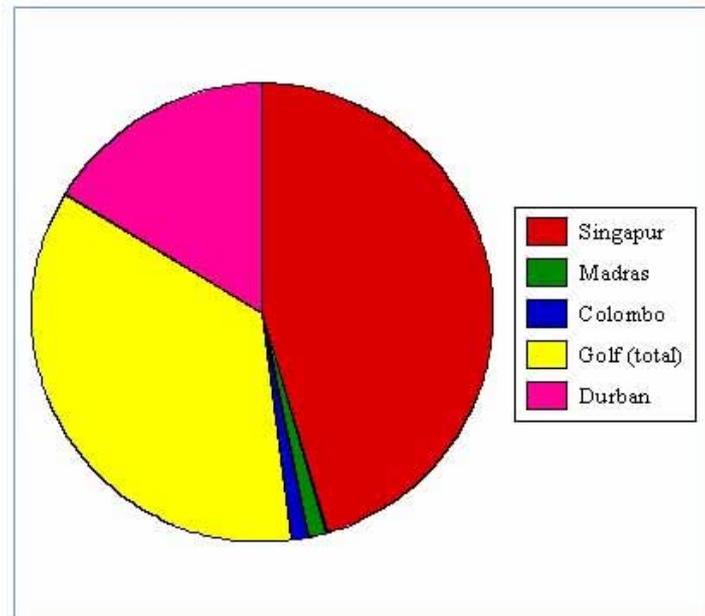
Quelle: Port of Fremantle, <http://www.freport.wa.gov.au/> (Download am 18.12.2001)

Allerdings läßt sich aus der obigen Graphik entnehmen, daß aufgrund des steten Aufschwungs des Bundesstaats Western Australia im Allgemeinen und der Region Perth/Fremantle im Besonderen die in Fremantle abgefertigte Tonnage in den letzten Jahren stetig zunahm und sich bis 2001 mehr als verdoppelte. Die folgende Graphik zeigt zudem, daß dies nicht nur durch inneraustralische Handelsbewegungen zu erklären ist, sondern daß durchaus rege Verbindungen mit einigen Häfen des Indischen Ozeans bestehen. Dabei spielen allerdings interessanter-

<sup>790</sup> Dies erkennt auch DFAT; siehe Department of Foreign Affairs and Trade: "Strengthening economic relations: The Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation". Online-Dokument: <http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/> (Download am 27.08.2002).

weise gerade die wichtigsten Häfen Bombay und Colombo entweder gar keine (Bombay) oder nur eine marginale (Colombo) Rolle, wie die folgende Graphik zu zeigen vermag:

**Graphik 11: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Fremantle\***



\* Die Graphik basiert auf den Zahlen in Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra: ANU 1996, S. 23

Wie man unschwer erkennen kann, wird fast die Hälfte der Gesamttonnage mit Singapur abgewickelt. An zweiter Stelle folgt die Golfregion, danach der Hafen von Durban, Südafrika. Weit abgeschlagen stehen die Häfen von Madras und Colombo an vierter und fünfter Stelle.

#### VI.4.3 Die (geo-) ökonomischen Interessen Südafrikas

Die Republik Südafrika ist nach Australien und Indien nach Einschätzung des Verfassers die dritte potentielle Hegemonialmacht im Indischen Ozean, deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit es ihr ermöglicht, eine Schlüsselrolle in dieser 'Region' bezüglich einer ökonomischen Regionalisierung zu spielen. Südafrikas Wirtschaft ist mit weitem Abstand die größte in Afrika: ihr Bruttoinlandsprodukt von rund 125 Milliarden US Dollar ist größer als das kombinierte BSP der Staaten Ägypten, Kenia und Nigeria zusammengenommen – und dies, obwohl die südafrikanische Wirtschaft lange Zeit durch das Apartheidsregime in Pretoria und dem von diesem hervorgerufenen internationalen Wirtschaftsboykott beeinträchtigt war und zum Teil noch ist:

"A first world industrialised economy co-exists with an agrarian, subsistence economy and the education and health needs of the majority demand more resources."<sup>791</sup>

Nach dem Ende des Apartheidsregime zu Beginn der neunziger Jahre und den wirtschaftspolitischen Reformen vor allem in Gestalt einer strikten Haushaltsdisziplin der marktwirtschaftlich orientierten Regierung Mandela<sup>792</sup> kann die südafrikanische Wirtschaft nun endlich die Rolle spielen, die ihr aufgrund ihrer herausragenden Leistungsfähigkeit im weiteren Umfeld des sub-saharischen Afrika sowie international zukommt. Von Südafrika könnten daher wichtige Impulse für die Schaffung eines Wirtschaftsregimes beziehungsweise für eine wirtschaftspolitische Regionalisierung ausgehen.

#### VI.4.3.1 Südafrikas Wirtschaft im Umbruch

Südafrikas traditionelle Wirtschaftspolitik vor dem Umbruch läßt sich durch drei Schlagworte charakterisieren: Importsubstitution, Entwicklung von 'strategischen' Industrien in den Bereichen Energie (Kohle, Öl) und Waffen sowie Förderung des Exports von Mineralien (besonders Diamanten). Flankiert wurde diese Wirtschaftspolitik von zahlreichen sogenannten *Quantitative Restrictions* (QRs), Schutzzöllen und anderen Handelshemmnissen zur Protektion der eigenen Industrien.<sup>793</sup> Diese restriktive Wirtschaftspolitik blieb unter dem Druck des Boykotts gegen das Apartheidsregime bis zu Beginn der neunziger Jahre weitgehend unverändert in Kraft. Obwohl ab 1990 erste Reformen in Angriff genommen worden waren, ermöglichte erst der politische Umbruch in Südafrika und das Ende des Apartheidregimes, die freien Wahlen von 1994 und die Beendigung des Boykotts eine Neuorientierung in Richtung auf Liberalisierung und Globalisierung. Die Startbedingungen für die südafrikanische Wirtschaft nach den Wahlen von 1994 waren nach den Jahren der Apartheid eher schlecht: Durch das jahrzehntelange Embargo war sie stark geschwächt, zudem hatte sie in der ersten Hälfte der neunziger Jahre mit einer Rezessionsphase zu kämpfen. Dennoch gelang es dem *New Economic Forum* (NEF), bestehend aus Wirtschaftsspezialisten des alten Regimes, ANC-Politikern sowie Repräsentanten der Wirtschaft und Gewerkschaften, eine fruchtbare Diskussion über die zukünft-

---

<sup>791</sup> CountryProfiler.com: *South Africa – Economy*, Online-Dokument, zu finden unter der Adresse <http://www.countryprofiler.com/safrica/economy1p.safrica.html> (Download am 19.07.2002).

<sup>792</sup> Die Inflationsrate zum Beispiel wurde von einer zweistelligen Zahl auf ca. 7% reduziert, die Verschuldung der öffentlichen Hand von 20% des Staatshaushalts auf 16% gesenkt und die Zinsrate von über 20% auf weniger als 14% reduziert. Siehe dazu CountryProfiler.com: *South Africa – Economy*, Online-Dokument, zu finden unter der Adresse <http://www.countryprofiler.com/safrica/economy1p.safrica.html> (Download am 19.07.2002).

<sup>793</sup> Lewis, Jeffrey D.: *Reform and Opportunity: The Changing Role and Patterns of Trade in South Africa and SADC* (Africa Region Working Paper Series No. 14). Online-Dokument: <http://www.worldbank.org/afr/wps/wp14.pdf> (Download am 28.08.2002), S. 2.

tige Entwicklungsstrategien der südafrikanischen Wirtschaft zu initiieren und so für einen zunehmenden Optimismus zu sorgen. Dieser Optimismus zahlte sich gegen Ende 1999 endlich aus: Gefördert von einer Abwertung des südafrikanischen Rands nahm der Export allmählich zu, und das Bruttoinlandsprodukt wuchs bis 2001 um 2.5%.<sup>794</sup> Das DTI folgert daher recht optimistisch:

*"The short-term outlook for the manufacturing sector is therefore distinctly favourable. The outlook for the retail and wholesale trades and building and construction sectors is similarly good."*<sup>795</sup>

Aus subregionaler Perspektive des südlichen Afrikas betrachtet, bieten vor allem die Mitgliedsstaaten des SADC ein interessantes Betätigungsfeld für die dominante südafrikanische Wirtschaft.<sup>796</sup>

Ein zweiter Schwerpunkt der südafrikanischen Wirtschaft ist der transatlantische Handel in die USA und Kanada einerseits und die Europäische Union andererseits. Letztere ist mit weitem Abstand der wichtigste Handelspartner Südafrikas mit einem Anteil von mehr als 40% am Außenhandel.<sup>797</sup> Das Freihandelsabkommen zwischen Südafrika und der EU brachte rund 90% der beiderseitigen Handelsbarrieren zum Verschwinden, wovon die südafrikanische Wirtschaft enorm profitierte:

*"In 2000, South African exports to the EU grew by 35% and SA's trade surplus increased to R17 billion from R6 billion in 1999."*<sup>798</sup>

Was die regionale Perspektive des Indischen Ozeans betrifft, wird jedoch schnell deutlich, daß dieser eine nur marginale Rolle für die südafrikanische Wirtschaft spielt, sowohl für Importe als auch für Exporte. Durch die folgenden Tabellen, welche die wichtigsten Handelspartner Südafrikas für Exporte und Importe aufschlüsseln, läßt sich diese Aussage belegen.<sup>799</sup>

---

<sup>794</sup> DTI: *A Guide to the Real Economy 2002*. Pretoria: Department of Trade and Industry South Africa 2002, S. 5. Online-Dokument: <http://www.dti.gov.za/downloads/guidetotherealeconomy.pdf> (Download am 23.09.2002).

<sup>795</sup> Ebenda.

<sup>796</sup> Siehe dazu Lewis, Jeffrey D.: *Reform and Opportunity: The Changing Role and Patterns of Trade in South Africa and SADC* (Africa Region Working Paper Series No. 14). Online-Dokument: <http://www.worldbank.org/afr/wps/wp14.pdf> (Download am 28.08.2002).

<sup>797</sup> CountryProfiler.com: *South Africa – Economy*, Online-Dokument, zu finden unter der Adresse <http://www.countryprofiler.com/safrica/economy1p.safrika.html> (Download am 19.07.2002)

<sup>798</sup> Ebenda.

<sup>799</sup> Die folgenden Angaben beruhen auf den Statistiken des südafrikanischen *Department of Trade and Industry* (<http://www.dti.gov.za>). Aufgeführt werden Anrainerstaaten des Indischen Ozeans und außerregionale Staaten, die unter den ersten fünfzig Rangplätzen zu finden sind. Die Tabellen sind sortiert nach dem Rang, den das betreffende Land im Jahr 2002 belegt.

**Tabelle 30: Südafrikas Exporte in regionale Staaten ('000 Rand)†**

LAND	1999	2000	2001	2002	Rang 2002*
Zimbabwe**	5.177.069	4.859.355	5.418.425	3.663.462	8
Mosambik**	4.081.497	5.103.807	5.784.377	3.274.813	10
Sambia**	2.423.528	4.528.672	4.926.802	2.853.361	13
Australien	2.684.646	3.520.826	3.785.919	2.369.943	18
Indien	2.364.276	2.962.741	3.298.461	1.897.984	19
Angola**	1.281.408	1.381.688	2.623.495	1.640.300	21
Mauritius**	1.242.770	2.010.006	2.065.408	1.457.212	22
Malawi**	1.451.657	1.657.286	1.902.234	1.164.267	23
Thailand	1.168.014	1.344.242	1.370.434	1.136.943	24
Kenia	1.242.906	1.539.568	1.805.198	1.078.665	26
Malaysia	749.993	1.109.222	1.524.001	962.311	28
Singapur	1.039.374	1.581.939	2.071.313	884.485	29
Tansania**	1.049.199	1.347.727	1.523.131	864.375	30
VAE	878.550	1.111.800	1.331.234	820.635	32
Zaire**	807.365	875.667	940.667	813.668	33
Saudi Arabien	932.858	1.024.162	1.045.737	649.875	34
Indonesien	781.692	785.965	911.650	570.518	36
Pakistan	273.283	355.639	607.703	260.775	50

\*unter allen Handelspartnern

\*\*SADC-Mitglieder

† Quelle: <http://www.thedti.gov.za/econdb/raportt/rapcoun.html> (Download am 23.09.2002).

Von den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans belegen immerhin die beiden SADC-Mitglieder Zimbabwe und Mosambik die Plätze acht und zehn. Elf der IOR-ARC-Mitglieder bewegen sich zwischen Platz 10 (Mosambik) und Platz 36 (Indonesien). Die restlichen sieben IOR-ARC-Mitglieder (ohne Südafrika) tauchen unter den ersten fünfzig Plätzen gar nicht auf. Die vorderen sieben Plätze werden übrigens wenig überraschend von der USA, Japan und einigen EU-Mitgliedern belegt, während die 'drei Chinas', das heißt Taiwan auf Platz 15, die Volksrepublik China auf Platz 17 und Hongkong auf Platz 20, überraschenderweise nicht die bedeutende Rolle spielen, die man vielleicht erwarten würde.

**Tabelle 31: Südafrikas Exporte in extraregionale Staaten ('000 Rand)\***

LAND	1999	2000	2001	2002	Rang 2002**
------	------	------	------	------	-------------

USA	16.984.982	25.409.646	30.626.489	16.977.217	1
Großbritannien	15.358.675	18.569.422	24.095.054	12.686.434	2
Japan	11.231.275	16.903.733	19.482.307	12.222.724	3
Deutschland	13.214.815	16.160.233	19.425.919	11.059.002	4
Niederlande	6.168.199	7.039.102	9.657.813	6.539.809	5
Belgien	5.424.729	6.532.798	6.713.470	4.933.522	6
Italien	4.322.204	5.925.936	6.665.854	4.549.420	7
Frankreich	3.177.885	3.979.706	4.851.683	3.385.179	9

\*\*unter allen Handelspartnern

\* Quelle: <http://www.thedti.gov.za/econdb/raportt/rapcoun.html> (Download am 23.09.2002)

Was die südafrikanischen Importe angeht, so zeigt sich hier ein nur leicht positiveres Bild., denn immerhin befinden sich hier drei Anrainerstaaten des Indischen Ozeans unter den ersten zehn Handelspartnern der Republik Südafrika, nämlich Saudi Arabien, der Iran und Australien:

**Tabelle 32: Südafrikas Importe aus regionalen Staaten ('000 Rand)**

LAND	1999	2000	2001	2002	Rang 2002*
Saudi Arabien	6.029.102	14.054.938	14.977.431	6.027.426	6
Iran	4.009.506	8.088.451	8.841.717	4.233.008	9
Australien	3.261.900	4.619.699	6.050.084	3.528.555	10
Malaysia	1.781.826	2.062.585	2.448.658	1.589.584	20
Thailand	1.494.431	1.840.510	2.204.632	1.436.478	23
Indien	1.512.081	1.763.152	2.113.501	1.275.041	25
Zimbabwe**	1.210.733	1.296.323	1.443.736	921.562	28
Irak	113.882	0	544.771	913.770	29
Indonesien	1.164.346	1.423.118	1.318.533	896.070	30
Singapur	1.372.309	1.459.267	1.488.177	835.052	32
Sambia**	219.429	289.867	421.550	282.718	42
Mosambik**	321.599	312.508	302.189	221.309	45
Malawi**	467.174	285.635	328.245	189.126	46
Pakistan	179.239	318.726	316.224	187.643	47
Kuwait	1.045.028	908.065	806.368	165.664	49
VAE	602.106	902.729	857.847	141.615	50

\*unter allen Handelspartnern

\*\*SADC-Mitglieder

Quelle: <http://www.thedti.gov.za/econdb/raportt/rapcoun.html> (Download am 23.09.2002)

Insgesamt neun der IOR-ARC-Mitglieder bewegen sich zwischen Platz 10 (Australien) und Platz 50 (VAE), die anderen neun befinden sich nicht unter den ersten 50 Rangplätzen – die nächsten drei IOR-ARC-Mitglieder, Tansania, Sri Lanka und Kenia folgen erst auf den Plätzen 63 bis 65 (in der Tabelle nicht mehr dargestellt). Die ersten fünf Plätze werden von Deutschland, der USA, Großbritannien, Japan und der Volksrepublik China eingenommen – hier spielt zumindest die Volksrepublik die Rolle, die man von den boomenden Wirtschaften Ostasiens erwartet.

**Tabelle 33: Südafrikas Importe aus extraregionalen Staaten ('000 Rand)**

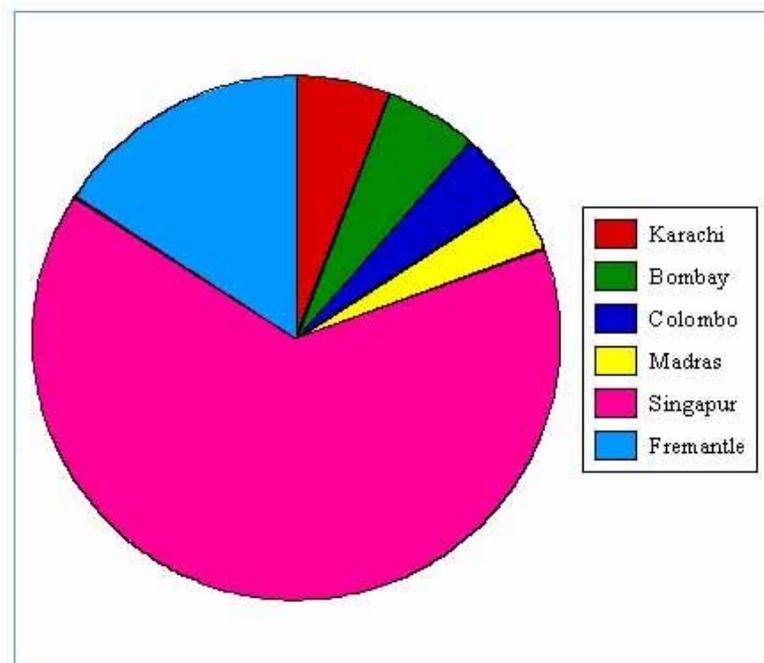
LAND	1999	2000	2001	2002	Rang 2002*
Deutschland	21.590.496	24.874.459	32.354.779	21.218.989	1
USA	20.226.660	22.138.761	25.839.566	14.839.345	2
Großbritannien	14.090.008	16.080.232	18.362.050	11.998.355	3
Japan	11.434.622	14.834.776	14.698.729	9.545.900	4
China (VR)	5.012.999	6.930.089	9.098.383	6.121.175	5
Frankreich	5.835.160	7.890.686	8.153.794	5.195.828	7
Italien	5.515.740	6.242.337	8.072.625	5.003.181	8

\*unter allen Handelspartnern

Quelle: <http://www.thedti.gov.za/econdb/raportt/rapcoun.html> (Download am 23.09.2002)

Die eher geringe Bedeutung des Indischen Ozeans als Wirtschaftsraum für die südafrikanische Wirtschaft zeigt sich auch in den wichtigsten Partnerhäfen des Hafens von Durban. Die folgende Graphik stellt dies in Form eines Tortendiagramms dar:

**Graphik 12: Die wichtigsten Verbindungen des Hafens von Durban\***



\*Die Graphik basiert auf den Zahlen in Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra: Australian National University 1996, S. 23

Was die dominierende Position des Hafens von Singapur betrifft, so kann man unter Kenntnis der obigen Tabellen folgern, daß es sich hier zum größten Teil um Transithandel vom Atlantik in den Pazifik über Durban und Singapur handelt.

Nun beweisen diese Tabellen und Graphiken zwar nicht, daß die Anrainer des Indischen Ozeans für die südafrikanische Wirtschaft auch zukünftig nicht als Handelspartner attraktiv werden könnten. Sie zeigen aber, daß sich der Gedanke einer 'Wirtschaftsregion' Indischer Ozean für Pretoria nicht unbedingt aufdrängt und wohl auch nur schwer plausibel zu machen ist. Sowohl aus der erklärten Wirtschaftspolitik Südafrikas als auch aus ihren Handelsstatistiken läßt sich jedenfalls kein großes Interesse am Indischen Ozean ablesen – der Mitgliedschaft in IOR-ARC zum Trotz.

### **VI.5 Analyse: Der Indische Ozean als ökonomisches System?**

In der vorausgehenden Untersuchung haben wir uns sowohl mit den empirisch meßbaren, grundlegenden wirtschaftlichen Entwicklungen im Indischen Ozean und seinen Subregionen als auch mit den Wirtschaftspolitiken der wichtigsten Länder beschäftigt. Im folgenden wer-

den wir die Ergebnisse zusammenführen und kommentieren Kurz und knapp könnte man die Ergebnisse der Analysen aber folgendermaßen zusammenfassen:

- Auf der einen Seite existieren durchaus empirisch nachweisbare Handelsströme, die – wenn auch auf niedrigem Niveau – auf ein latentes Interesse an einer regionalen wirtschaftlichen Kooperation und mithin an einem wirtschaftlichen Regionalismus hinweisen. Solche verhaltene positive wirtschaftliche Entwicklungen kommen vor allem in der bisherigen Bilanz von IOR-ARC sowie – zur Zeit noch sehr schwach – durch Initiativen wie BIMST-EC und BOB-COM zum Ausdruck.
- Auf der anderen Seite überwiegt das wirtschaftspolitische Interesse nicht nur der hegemonialen Staaten Australien, Indien und Südafrika an guten wirtschaftlichen Beziehungen mit der USA, der EU und den Ländern Ostasiens: vor allem Australien und Indien blicken hier in erster Linie in Richtung des Pazifiks einschließlich der USA, in zweiter Richtung Europa, während sich ASEAN und Südafrika zumindest in zweiter Linie auch stark mit der eigenen Subregion beschäftigen.

#### VI.5.1 Die ökonomische Region Indischer Ozean im Spiegel der Statistiken

Wenn wir noch einmal die Grunddaten der Anrainerstaaten des Indischen Ozeans vor unserem Auge Revue passieren lassen, erkennen wir, daß nur sehr wenige Gemeinsamkeiten zwischen ihnen bestehen – ganz im Gegensatz zum wesentlich kleineren Europa oder auch zum etwas größeren Pazifik, an dessen wirtschaftlichen Boom besonders die starken Wirtschaften der Subregionen Nordamerika, Südostasien und Ostasien beteiligt sind. Im Indischen Ozean hingegen finden wir einige wenige wirtschaftlich entwickelte Staaten zwischen vielen Entwicklungsländern. Die These von der "Gemeinschaft der Schwachen" ist somit nicht ganz richtig, denn die Interessen beider Gruppen dürften wohl stark divergieren. Als logische Klammer für wirtschaftliche Regionalisierungsbestrebungen taugt dieses Etikett somit nicht. Genausowenig taugen Thesen wie die, daß die Küstenregionen des Indischen Ozeans im Vergleich zum Landesinneren besser entwickelt sind<sup>800</sup> – diese Behauptung läßt sich zwar für die ostafrikanische Küste und mit Abstrichen auch für Südasiens aufrechterhalten, aber am Beispiel Südostasiens und Australiens einfach widerlegen. Geographische Gegebenheiten wurden bereits im geographischen Abschnitt mit Hinweis auf die Thesen von Fernandez-Armesto<sup>801</sup>

---

<sup>800</sup> So argumentiert zum Beispiel Prithvish Nag. Siehe Nag, Prithvish: "The Indian Ocean, India and Africa: Historical and Geographical Perspectives", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 151-173 (151).

<sup>801</sup> Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000.

zurückgewiesen. Das nach Meinung des Verfassers einzige definierende Moment, das ein geoökonomisches System im Indischen Ozean begründet, ist somit das Netzwerk der Seewege, die einige Teile des Indischen Ozeans durchziehen. Sandy Gordon hat es bereits richtig erkannt:

*"Indeed, in one important sense the Indian Ocean can be seen to be 'stitched together' by the trade routes that cross it."<sup>802</sup>*

Dieses Netz von maritimen Handelsrouten und Handelshäfen beziehungsweise, im modernen Sprachgebrauch, *Sealines of Communication* (SLOC) und *Ports of Call*, verbindet aber nicht notwendigerweise in erster Linie die Länder des Indischen Ozeans miteinander. Das Bild, das sich auf der Basis der empirischen Daten und der Diagrammen aus Lloyd's Maritime Atlas zeichnen läßt, ist wesentlich vielschichtiger und komplexer: Genau wie im historischen Handelsnetzwerk der früheren Seidenstraße des Meeres erkennen wir subregionale, transregionale (oder korrekter: maritim-subregionale) und regionale Handelskreisläufe, wobei letzterer ebenfalls weitestgehend als Transithandel zu werten ist. Der eine Hauptunterschied liegt, etwas überspitzt formuliert, in den strategischen Gütern, die heute gehandelt werden: Für die westlichen Industriestaaten sind Erdöl- und Erdgas überlebenswichtig. Seide, Porzellan, Tee, Kaffee und sogar die so kostbaren Gewürze waren dies nicht.<sup>803</sup> Der andere Hauptunterschied besteht darin, daß die regionalen und die transregionalen Handelskreisläufe nicht mehr in den Händen der lokalen Händler und Händlergruppen liegt: die einheimische Schifffahrt stagniert entweder schon seit Jahren oder ist völlig zusammengebrochen. Das erstere ist der Fall in Indien, letzteres ist an der Küste Ostafrikas zu besichtigen, wenn man beispielsweise einen Hafen wie Mombasa besucht. Die überwiegende Mehrheit der Schiffe, die als sogenannte 'Trampschiffe' den Küstenhandel im Indischen Ozean bedient, fährt unter Billigflaggen und/oder gehört griechischen Reedern.

Interessant ist dabei übrigens, daß sich ein Rest des historischen Handels in der Arabischen See und im Golf von Bengalen in der Gestalt von nach wie vor präsenten Handels- und Küstensegler erhalten hat. So zeigt eine zweiteilige Fernsehdokumentation die Fahrten traditionel-

---

<sup>802</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra 1996, S. 19.

<sup>803</sup> Darauf hat Kenneth McPherson in den zum Teil kontroversen Diskussionen mit dem Verfasser mit Nachdruck und mit Recht hingewiesen.

ler Dhaus – allerdings in der Regel mit Hilfsmotor, entlang der Küsten der Arabischen See.<sup>804</sup> Dabei handelt es sich nicht, wie man vielleicht glauben möchte, um eine wissenschaftliche Expedition, sondern um eine immer noch alltägliche Handelsfahrt von kleinen Händlern aus Gujarat, die entlang den Küsten der Arabischen See das betreiben, was van Leur "Peddling Trade" genannt hat.<sup>805</sup>

Was nun die transregionalen Handelskreisläufe zwischen einigen Subregionen betrifft, so läßt sich diese Ebene in der Arabischen See und im Golf von Bengalen also durchaus feststellen. Wie das Beispiel der Dhau zeigt, bewegt sich dieser Handel aber auf einen noch sehr traditionellen – und damit in der Zeit der Globalisierung und der Liberalisierung sehr bescheidenen – Niveau. Ob und inwieweit diese zaghaften wirtschaftlichen Kontakte – die wohl mit Fug und recht als Überbleibsel des alten traditionellen Handelssystems gewertet werden können – in der näheren Zukunft noch weiter ausgebaut werden, hängt nicht zuletzt von der Wirtschaftspolitik der beteiligten Länder ab, vor allem der Wirtschaftspolitik Indiens. Eine Prognose auf der Basis der nur spärlich vorhandenen empirischen Daten zu wagen, wäre jedenfalls sehr spekulativ.

Die Analyse der empirischen Daten hat also ergeben, daß im Indischen Ozean ein florierender Transithandel zwischen dem Atlantik und dem Pazifik stattfindet, der als Fortsetzung des traditionellen Handels mit Luxusgütern wie Seide und Gewürzen zwischen Europa und China zu Zeiten der Seidenstraße des Meeres betrachtet werden kann. Ebenfalls erkennen wir einen florierenden Handel mit den strategischen Gütern Erdöl und Erdgas zwischen den Ländern des Persischen Golfs und den Industriestaaten des Atlantiks und Pazifiks, der nun allerdings allmählich auch die boomende Wirtschaft Indiens erfaßt. Neben diesem 'großen' Handelskreislauf existieren somit noch weitere kleinere Kreisläufe zwischen den einzelnen Subregionen, die in Zukunft an Bedeutung zunehmen könnten – was allerdings in hohem Maße von der Zukunft der indischen Wirtschaft abhängen könnte. Nach den Kriterien von Evers, Rapoport und Parsons, die im Theorieteil und im historischen Teil ausführlich dargestellt worden sind, können wir daher nach Lage der empirischen Daten mit gutem Gewissen von einem ökonomischen System im Indischen Ozean sprechen.

---

<sup>804</sup> Along Mekong Productions: *Jeder Wind hat seine Reise*. Zweiteilige Fernsehdokumentation. Buch und Regie: Bernd Girrbaach und Frank Lambert. Siehe auch unter [http://www.alongmekong.de/deutsch/swahili/index\\_swahili.htm](http://www.alongmekong.de/deutsch/swahili/index_swahili.htm) (16.12.2002)

<sup>805</sup> Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144.

Allerdings hat die ökonomische Systemanalyse auch ergeben, daß zwar in wirtschaftlicher Perspektive durchaus von einem System gesprochen werden kann, aber nicht von einem *ökonomischen System Indischer Ozean*, sondern von einem *ökonomischen System im Indischen Ozean*: Die wichtigsten regionalen Seewege verlaufen wie schon in historische Zeit vom Roten Meer und dem Persischen Golf durch das Arabische Meer und den Golf von Bengalen in die Südchinesische See. Der intraregionale Seehandel zwischen dem südlichen Afrika und den anderen Subregionen des Indischen Ozeans ist marginal, der zwischen dem östlichen Afrika und den anderen Subregionen fast schon irrelevant. Insofern hat sich das Bild seit den Tagen der Seidenstraße des Meeres nicht sehr geändert: Nach wie vor ist der Indische Ozean in empirischer Sicht eine Fernverkehrsstraße, die eine Vielzahl von Völkern, Kulturen und Volkswirtschaften miteinander verbindet.<sup>806</sup> Wie aber die negative Stimmung bezüglich der statistisch gar nicht so schlecht funktionierenden IOR-ARC beweist, zeigen empirische (statistische) Daten nicht das ganze Bild. Vielmehr muß auch nach der Wirtschaftspolitik der beteiligten wichtigen Staaten des Indischen Ozeans – Australien, Indien und Südafrika sowie der ASEAN<sup>807</sup> gefragt werden, um den Indischen Ozean hinsichtlich seiner Stellung als geökonomische Region korrekt einschätzen zu können.

#### VI.5.2 Die ökonomische Region Indischer Ozean im Spiegel der Wirtschaftspolitik

In der Wirtschaftspolitik der drei hegemonialen Staaten Australien, Indien und Südafrika spielt der Indische Ozean offensichtlich trotz aller verbaler Interessenkündgebungen keine wesentliche Rolle. Dennoch wäre es durchaus verfehlt, alle drei Staaten zusammenfassend zu betrachten und zu folgern, daß er irrelevant sei, denn es gibt hier zwar graduelle, aber dennoch bedeutsame Unterschiede zwischen den Wirtschaftspolitiken der drei Länder.

Südafrika, daß sich zur Zeit im Umbruch befindet, hat das geringste Interesse am Indischen Ozean. Vielmehr orientiert sich die wiederbelebte südafrikanische Wirtschaft vornehmlich auf die eigene Subregion südliches Afrika, deren Länder alle in SADC zusammengefaßt sind. An zweiter Stelle stehen die wirtschaftlichen Verbindungen mit den Ländern der EU und der

---

<sup>806</sup> So Kenneth McPherson in einer historischen Betrachtung des Indischen Ozeans. Siehe derselbe: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi et al. 1995 (2. Auflage), S. 5.

<sup>807</sup> Da ASEAN genau wie SAARC und SADC in der ursprünglichen Intention eine Wirtschaftsgemeinschaft darstellt, wurde dies bereits im empirischen Teil dieses Abschnitts geleistet.

USA über den Atlantik hinweg, so daß Pretorias Perspektive eher vom Indischen Ozean weg- gewandt ist. Aus der Sicht der politischen und wirtschaftlichen Elite Südafrikas taucht daher der Indik als ökonomische Region gar nicht auf, und Pretorias Engagement in IOR-ARC scheint vielmehr in geopolitischen Erwägungen begründet zu sein als in wirtschaftlichen.<sup>808</sup>

Australiens Wirtschaftspolitik hingegen erscheint zweigeteilt: auf der einen Seite eine staatliche, auf den Pazifik gerichtete Wirtschaftspolitik ausgehend von der Regierung in Canberra und im Interesse der bevölkerungsreichen Ostküstenstaaten mit den Zentren Brisbane, Canberra, Melbourne und Adelaide; auf der anderen Seite eine bundesstaatliche, betrieben von der Regierung des Bundesstaats Westaustralien mit dem am Indischen Ozean gelegenen Bevölkerungsschwerpunkt Perth/Fremantle. Eine Stärkung der Rolle und Bedeutung des Indischen Ozeans für Australien wäre nach einem Sieg der oppositionellen Labour Party unter der Führung des selbst aus Perth stammenden Politikers – und Politologen – Kim Beazley bei den Parlamentswahlen vom November 2001 zu erwarten gewesen. Der Sieg der konservativen Regierungskoalition unter dem außenpolitisch nicht sehr interessierten Premier John Howard hat jedoch die dominierende Rolle der Wirtschaftsbeziehungen über den Pazifik hinweg mit Ostasien und den USA zementiert. Zudem hat sich, wie wir im politischen Abschnitt noch ausführlich schildern werden, eine tiefgreifende Skepsis hinsichtlich Regionalisierungsmaßnahmen im Indischen Ozean entwickelt, die Australien bislang nach Ansicht des Department of Foreign Affairs and Trade viel Geld kosteten ohne etwas Greifbares mit sich zu bringen.<sup>809</sup> Für Australien besteht somit weder in wirtschaftlicher noch in wirtschaftspolitischer Hinsicht ein Anreiz, sich näher mit dem Indischen Ozean zu beschäftigen.

Im Falle Indien sieht dies etwas anders aus, was aufgrund der geographischen Lage des Landes wenig verwundert. Dennoch erwachte im ozeanfernen New Delhi das Interesse am Indischen Ozean beziehungsweise – und genauer – an der Arabischen See und dem Golf von Bengalen erst sehr spät im Zuge der Öffnung der eigenen Wirtschaft. In der Zeit der halb sozialistischen, halb marktwirtschaftlichen Kommandowirtschaft Nehruscher Prägung wurden die Anrainerstaaten des Indischen Ozeans inklusive des Persischen Golfs und Südostasiens zugunsten des Handels mit dem Westblock und mit dem Ostblock fast ganz ignoriert. Die Wirtschaftsbeziehungen des blockfreien Indiens mit dem Ostblock wurden besonders nach Abschluß des Freundschaftsvertrags mit der Sowjetunion im August 1971 wegen der günstigen Konditionen stark ausgebaut, gerade auch auf dem Verteidigungssektor. Der Zusammen-

---

<sup>808</sup> Siehe dazu unten im geopolitischen Teil.

bruch des Ostblocks als negativer sowie die einsetzenden, durch einen knapp abgewendeten Staatsbankrott erzwungenen Liberalisierungs- und Globalisierungsmaßnahmen als positiver Anreiz führten auch im Bereich der Außenwirtschaft zu einer Neubewertung und Neuformulierung der indischen Handelsinteressen. Dieser Umdenkungsprozeß schlug sich in einer neuen Politik des "Look East" – in Richtung der ASEAN und vor allem der APEC – und des "Look West" – in Richtung der Ölexporteure des Persischen Golfs – nieder. In geographischer Wertung tauchten somit die Arabische See und der Golf von Bengalen als Subregionen des Indischen Ozeans in New Delhis geoökonomischem Blickfeld auf. Im Golf von Bengalen hat das neue indische Interesse an guten (Wirtschafts-) Beziehungen mit den asiatisch-pazifischen Nachbarn auch schon zu einigen Initiativen bezüglich subregionaler Regionalisierungsmaßnahmen geführt, die bislang jedoch noch keine nennenswerten Erfolge aufweisen können. Was nun IOR-ARC betrifft, dessen Gründungsmitglied Indien ist, so scheint das Interesse New Delhis bereits wieder erlahmt zu sein, falls es überhaupt jemals wirklich vorhanden war.<sup>810</sup> Dennoch läßt sich festhalten, daß zumindest die indischen Initiativen in der Arabischen See und im Golf von Bengalen zu einer beginnenden Vernetzung der Anrainerstaaten der Subregionen Persischer Golf, Südasien (ohne Pakistan!) und Südostasien auf den Ebenen der Wirtschaft und der Sicherheit der Seewege<sup>811</sup> geführt haben, die ausbaufähig erscheinen. So hat sich mittlerweile Oman wieder an seine große Vergangenheit erinnert und seine alten, fast schon vergessenen Kontakte entlang der ostafrikanischen Küste wiederbelebt.

Aus der wirtschaftspolitischen Sicht betrachtet, stellt man somit zaghafte, noch im Anfangsstadium befindliche Subregionalismen im nördlichen Teil der Arabischen See und im Golf von Bengalen fest, die in erster Linie von den indischen Interessen an verbesserten Handelsbeziehungen zu den starken Volkswirtschaften des asiatisch-pazifischen Raums im allgemeinen und einer Mitgliedschaft in der APEC im besonderen genährt werden. Daß der 'Rest' des Indischen Ozeans hierbei keine Rolle spielt, fügt sich dabei nahtlos in das empirische Bild der Handelsverbindungen ein, die diesen Teil als "Transitlounge"<sup>812</sup> des internationalen Handels zwischen dem Atlantik und dem Pazifik erscheinen lassen, der für wirtschaftlich determinierte Regionalisierungsbestrebungen weitgehend irrelevant ist.<sup>813</sup>

---

<sup>809</sup> Siehe dazu ausführlich im geopolitischen Abschnitt.

<sup>810</sup> Es taucht ab und zu auch die These auf, daß Indien nur deshalb Mitglied IOR-ARCs wurde, um eine Mitgliedschaft Pakistans zu verhindern.

<sup>811</sup> Auch dazu ausführlich unten im geopolitischen Teil.

<sup>812</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116. Canberra 1996, S. 19.

<sup>813</sup> In sicherheitspolitischer Hinsicht spielt jedoch die Sicherung der Seewege des internationalen Handelsverkehrs eine nicht unbedeutende Rolle. Wir werden weiter unten noch darauf zu sprechen kommen.

### VI.5.3 Fazit: Plus ça change, plus c'est la même chose?

Die (geo-) ökonomische Analyse des Indischen Ozeans hat ein durchaus klares Bild ergeben, in dem ein großer, regionaler Handelskreislauf und zwei subregionaler Handelskreisläufe im Golf von Bengalen und in der Arabischen See zu finden sind. Gerade die beiden letzteren sind für den wirtschaftlichen Regionalismus im Indischen Ozean im allgemeinen und der Entstehung einer Wirtschaftsregion im besonderen von Interesse: Vor dem Hintergrund des dominanten extra-regionalen Transithandels von Massengütern und Erdöl/Erdgas und dem fehlgeschlagenen Regionalisierungsversuch durch IOR-ARC konnte sich im Golf von Bengalen ein wirtschaftlicher Subregionalismus in Gestalt von BIMST-EC etablieren, der sich zwar noch auf sehr niedrigem Niveau bewegt und in seinem Bestand noch nicht gesichert erscheint, aber ausbaufähig ist – schließlich verfolgt Indien als Initiator damit sehr konkrete Ziele. Ein zweiter wahrnehmbarer wirtschaftlicher Subregionalismus scheint sich zur Zeit im nördlichen Teil der Arabischen See zu entfalten, ebenfalls vorangetrieben von konkreten indischen Interessen. Im Gegensatz zum Subregionalismus im Golf von Bengalen besteht sein Pendant in der Arabischen See nur auf sehr informellen Beziehungen – hier überwiegen offenbar sicherheitspolitische Interessen, mit denen wir uns im nächsten Abschnitt beschäftigen.

Auf den ersten Blick ähnelt das vorgefundene Muster an Handelskontakten oberflächlich dem historischen Handelsnetzwerk der Seidenstraße des Meeres, allerdings mit zwei bedeutenden Unterschieden: Zum einen erscheint das Handelsnetzwerk, das nach wie vor auf einem transregionalen Kreislauf und zwei subregionalen Kreisläufen besteht, im Vergleich zu seinem Vorläufer hinsichtlich der geographischen Reichweite geschrumpft, denn die ostafrikanische Küste des Indischen Ozeans spielt darin momentan keine Rolle. Zum anderen gilt es festzuhalten, daß ein großer Teil gerade der für den regionalen Handel wichtigen Trampschiffahrt in den Händen extraregionaler Besitzer, vor allem Griechen, liegt. Insofern wäre das Handelsnetz also mit dem der Vasco da Gama Epoche zu vergleichen, als die einheimische Schifffahrt nach und nach erst durch Portugiesen, dann durch Niederländer und Briten verdrängt wurde. Ein solcher Vergleich der heutigen Situation mit einer historischen sollte jedoch auf der Oberfläche verharren und nicht zu weit getrieben werden, denn unter der Oberfläche verbergen sich große Unterschiede, zum Beispiel was die schiere Masse der transportierten Güter und die Globalität der Handelsbeziehungen betrifft. Zudem kompliziert die IOR-ARC das entstandene Bild noch zusätzlich, denn das Weiterbestehen dieser bereits totgesagten Gemeinschaft

spricht zumindest nicht gegen die Möglichkeit, daß mittlerweile eben doch ein gewisser wirtschaftlicher Regionalismus durch diese "Gemeinschaft der Schwachen" entstanden ist.

Dennoch ist der Verfasser der Ansicht, daß den Subregionalismen vor allem im Golf von Bengalen, in zweiter Linie auch in der Arabischen See, eine stärkere Erfolgchance eingeräumt werden sollte, da hinter diesen die konkreten Interessen eines selbstbewußteren Indiens stehen, mithin also die Interessen wenigstens eines der potentiellen hegemonialen Mächte des Indischen Ozeans. Im Falle der IOR-ARC werden die dahinter stehenden Interessen der Mitgliedstaaten – unter anderem auch Australien, Indien und Südafrika – bei weitem nicht so deutlich. Aus diesem Grund neigt der Verfasser eher dazu, ein ökonomisches System Indischer Ozean oder eine ökonomische Region Indischer Ozean zu verneinen. Stattdessen wird die Ansicht vertreten, daß im Indischen Ozean ein ökonomisches System nachgewiesen werden kann, das als eigener Bedeutungszusammenhang geographisch die Arabische See inklusive des Roten Meers und des Persischen Golfs sowie den Golf von Bengalen inklusive der Straße von Malakka und der Südchinesischen See erfaßt. Dieses System wiederum ist eingebettet in ein globales maritimes Handelsnetzwerk, das den Atlantik mit dem Pazifik verbindet und den Indischen Ozean lediglich als Durchgangsstation benutzt.

Im folgenden Abschnitt wollen wir den Indischen Ozean und seine Anrainerstaaten aus einer (geo-) politischen Perspektive beleuchten. Wir werden hierbei interessante Parallelen zu den eben gewonnenen Erkenntnissen feststellen und sehen, daß das Desinteresse der wichtigsten Staaten des Indischen Ozeans – Australien, Indien und Südafrika – an demselben nicht auf die wirtschaftspolitische Ebene beschränkt bleibt. Wir werden aber auch erkennen, daß sich in Teilbereichen des Indischen Ozeans bereits eine niederschwellige sicherheitspolitische Kooperation entwickelt hat, die ausbaufähig erscheint.

## VII. Der Indische Ozean als politische Region

Wie oben definiert worden ist, gehört zum Merkmal der *patterned interactions* neben einer ökonomischen Region auch das Vorhandensein einer eigenständigen politischen Region.<sup>814</sup>

Wir wollen uns daher nun der Frage zuwenden, ob der Indische Ozean eine politische Region beziehungsweise ein politisches System darstellt.<sup>815</sup> Die Wahrnehmung einer solchen wäre für einen erfolgreichen Regionalisierungsprozeß und vor allem für die Schaffung eines sicherheitspolitischen Regimes eine nach Meinung des Verfassers notwendige Grundvoraussetzung. Gegen eine Wahrnehmung als (geo-) politische Region spricht jedoch bereits die Heterogenität der Anrainerstaaten, die beispielsweise auch in den Staatsformen zum Ausdruck kommt.<sup>816</sup>

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Staats- und Regierungsformen, aus denen sich die Region Indischer Ozean zusammensetzt:

**Tabelle 34: Politische Indikatoren**

<i>Land</i>	<i>Datum der Unabhängigkeit</i>	<i>Politischer Status</i>	<i>Staatschef</i>	<i>Regierungschef</i>	<i>Freedom House Ranking*</i>
<b>Australien</b>	01.01.1901	Föderation	Britischer Monarch	Premierminister	1, 1, F
<b>Bangladesch</b>	26.03.1971	Republik	Präsident	Premierminister	3, 4, PF
<b>Dschibuti</b>	27.06.1977	Republik	Präsident	Präsident	4, 6, PF
<b>Indien</b>	26.01.1950	Republik	Präsident	Premierminister	2, 3, F
<b>Indonesien</b>	17.08.1945	Republik	Präsident	Präsident	4, 4, PF
<b>Iran</b>	07.10.1906	Islamische Republik	Präsident <sup>817</sup>	Präsident <sup>818</sup>	6, 6, NF
<b>Jemen</b>	Dez. 1980	Republik	Präsident	Premierminister	5, 6, NF
<b>Kenia</b>	12.12.1963	Republik	Präsident	Präsident	6, 5, NF
<b>Komoren</b>	06.07.1975	Islamische Republik	Präsident	Premierminister	6, 4, PF
<b>Madagaskar</b>	26.07.1960	Republik	Präsident	Premierminister	2, 4, PF
<b>Malaysia</b>	31.08.1957	Monarchie	Monarch <sup>819</sup>	Premierminister	5, 5, PF
<b>Malediven</b>	26.07.1965	Republik	Präsident	Präsident	6, 5, NF
<b>Mauritius</b>	12.03.1968	Republik	Präsident	Premierminister	1, 2, F

<sup>814</sup> Siehe dazu oben, Abschnitt II.4: *Forschungsmethodik: Wie soll erklärt werden?*

<sup>815</sup> Dies fordert auch Weidemann, Diethelm: "Indian Ocean – An Emerging Region? Problems, Prospects and German Interests", in: Syed, Fasahat H. (Hrsg.): *Regional Cooperation Among Indian Ocean Countries*. Islamabad 1999, S. 43-84 (43).

<sup>816</sup> So Cheema, Pervaiz Iqbal/Cheema, Zafar Iqbal: "Nuclear Arms Control in the Indian Ocean", *Defence Journal* Vol. XX, No. 5-6, 1994, S. 13-29 (19).

<sup>817</sup> Als Stellvertreter für den "verborgenen Imam" nach schiitischer Lehre.

<sup>818</sup> Unter Aufsicht des *velâyat-e faqih* (Rat der Rechtsgelehrten).

<sup>819</sup> Yang di Pertuan Agung (oberster Herrscher), Wahlmonarchie.

<b>Mosambik</b>	25.07.1975	Republik	Präsident	Präsident	3, 4, PF
<b>Myanmar</b>	04.01.1948	Republik	Vorsitzender, SPDC <sup>820</sup>	Vorsitzender, SPDC	7, 7, NF
<b>Oman</b>	20.12.1951	Monarchie	Sultan	Sultan	6, 6, NF
<b>Pakistan</b>	14.08.1947	Islamische Republik	(Präsident) <sup>821</sup>	(Premierminister) <sup>822</sup>	7, 5, NF
<b>Seychellen</b>	29.06.1976	Republik	Präsident	Präsident	3, 3, PF
<b>Singapur</b>	09.08.1965	Republik	Präsident	Premierminister	5, 5, PF
<b>Somalia</b>	01.07.1960	Republik			7, 7, NF
<b>Sri Lanka</b>	04.02.1948	Republik	Präsident	Präsident	3, 4, PF
<b>Südafrika</b>	31.05.1910	Republik	Präsident	Präsident	1, 2, F
<b>Tansania</b>	09.12.1961	Republik	Präsident	Präsident	4, 4, PF
<b>Thailand</b>	1350	Monarchie	König	Premierminister	2, 3, F

\*Freedom House Ranking für 1999-2000. Die erste Zahl bezieht sich auf politische Mitwirkungsrechte, die zweite auf Bürgerrechte (z. B. freie Meinungsäußerung) bei einer Skala von 1 (bestes Ergebnis) bis 7 (schlechtestes Ergebnis). F = Free, PF = Partly Free, NF = Not Free (basierend auf dem Mittelwert von politischen Rechten und Bürgerrechten). Siehe dazu die Ausführungen auf der Homepage von Freedom House, <http://freedomhouse.org/ratings/index.htm> (Stand: 05.04.2002).

Quellen: Du Toit, J.: *South Africa within the Indian Ocean Rim*. Johannesburg: Southern Book Publisher/ABSA Bank 1997, S 6; Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Elections in Asia and the Pacific. A Data Handbook 2 Vols.* Oxford 2001; Freedom House, <http://freedomhouse.org/index.htm>.

Wie man der Tabelle entnehmen kann, genießen lediglich fünf Staaten nach dem *Freedom House Ranking* das Privileg, als "freie Staaten" gewertet zu werden: Australien, Indien, Mauritius, Südafrika und Thailand. Elf Staaten sind teilweise frei, immerhin acht sind nicht frei: die Bevölkerung hat keine Mitwirkungsrechte und auch nicht das grundlegende Recht auf freie Meinungsäußerung. Allerdings zeigt die erfolgreiche Geschichte der KSZE, daß dies aber nicht unbedingt ein Hindernis für eine erfolgreiche multilaterale Zusammenarbeit darstellen muß. Ein Hinweis auf die Heterogenität der Anrainerstaaten reicht daher nicht aus, um die Existenz einer politischen Region oder eines politischen Systems im Indischen Ozean von vornherein auszuschließen.

Für die Existenz einer politischen Region sprechen einige gemeinsame geographische Merkmale, welche die Anrainerstaaten miteinander teilen: Wie in der Einführung bereits dargestellt, ist der Indische Ozean nur durch eine Reihe sogenannter "maritimer Engstellen" (*choke points*) zu erreichen: Vom Atlantik über das Kap der Guten Hoffnung, vom Mittelmeer durch die Bab el-Mandeb, vom Persischen Golf über die Straße von Hormuz und von der Südchinesischen See im Osten über die Straße von Malakka, die Sunda-Straße, die Lombok-Straße und

<sup>820</sup> SPDC = State Peace and Development Council (bis 1998 SLORC = State Law and Order Restoration Council) (beides Euphemismen für die herrschende Militärjunta).

<sup>821</sup> Zur Zeit der Chief Executive der Militärjunta.

<sup>822</sup> Zur Zeit der Chief Executive der Militärjunta

die Ombai-Wetar-Straße. Die Haupthandelsroute, nicht nur für Erdöl und Erdgas, verläuft dabei vom Roten Meer und dem Persischen Golf über die Arabische See, die Bucht von Bengalen und der Straße von Malakka in die Südchinesische See. Diese *Seidenstraße des Meeres* ist von enormer ökonomischer Bedeutung gerade auch als Transithandelsstrecke. Folgende Beispiele können dies veranschaulichen:

- Pro Tag passieren mehr als 200 Schiffe die Straße von Malakka, die deswegen auch *Iron Highway* genannt wird. Auf das ganze Jahr umgerechnet, kommt das einem Handelsvolumen von rund einer Billiarde US-Dollar gleich – immerhin ein Fünftel des Bruttosozialprodukts der regionalen asiatisch-pazifischen Staaten.<sup>823</sup>
- Japan importiert circa 65 Prozent seines Erdöls aus dem Persischen Golf. Abgesehen von einigen Supertankern, für die die Straße von Malakka einen zu geringen Tiefgang besitzt, wird dieser Erdölimport durch diese Seestraße abgewickelt.
- Durch die Straße von Hormuz verlassen jährlich rund 250 Millionen Tonnen diverser Gütern den Persischen Golf, durch die Bab el-Mandeb fließen rund 375 Millionen Tonnen vom Mittelmeer in den Indischen Ozean.<sup>824</sup>

Die militärische Sicherheit dieser Seeverbindungen, der Zugang zu ihnen und die verkehrstechnische Sicherung derselben ist daher für das intraregionale Wirtschaftswachstum von ebenso kritischer Bedeutung wie für die Wirtschaft einiger extraregionaler Staaten, zum Beispiel Japan, Taiwan oder der Volksrepublik China. Da die ökonomische Dimension des 'Systems Indischer Ozean' bereits behandelt wurde, werden wir uns hier auf die sicherheitspolitische Dimension – im Sinne der sogenannten *umfassenden Sicherheit (comprehensive security)* – konzentrieren und wirtschaftspolitische Erwägungen weitgehend außer Acht lassen. Im theoretischen Teil haben wir ein solches politisches beziehungsweise sicherheitspolitisches System definiert als

*"eine Gruppe von Staaten, die aufgrund der Interdependenz ihrer sicherheitspolitischen Interessen oder ihrer Konfliktkonstellation ein Bedeutungszusammenhang bilden".*

Die Indikatoren, mit welchen sich die Existenz eines politischen Systems nachweisen läßt, sind zum Teil quantitativer Natur (Zahl der Subregionen überschreitenden Konflikte, Mitgliedschaft in regiona-

---

<sup>823</sup> Siehe dazu zum Beispiel Weeks, Stanley B.: "Existing Maritime Cooperation Arrangements in the Asia-Pacific Region", in Bateman, Sam (Hrsg.): *Maritime Cooperation in the Asia-Pacific Region. Current Situation and Prospects*. Canberra 1999 (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 132), S. 1-17 (1).

<sup>824</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996, S. 25.

len Organisationen oder Regimen, Abschluß von multilateralen Verträgen, Anzahl der bilateralen und multilateralen Treffen auf hoher Ebene), hauptsächlich aber qualitativer Natur (zum Beispiel die Resultate der im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem System maritimer Sicherheit* durchgeführten Interviews, insbesondere zur Perzeption bezüglich benachbarter Staaten und zur Bedeutung regionaler Organisationen wie IOR-ARC im Vergleich mit anderen Feldern der jeweiligen Außenpolitik). Die Gewichtung deutlich zugunsten der qualitativen Herangehensweise ergibt sich daraus, daß auch die quantitativen Materialien gerade in dem für viele Staaten wie Indien noch höchst sensitiven Feld der Sicherheitspolitik und Geopolitik in der Regel interpretationsbedürftig sind und somit (subjektiv) gewertet werden müssen.

In obigem Zitat wurde zum Beispiel bereits ein Begriff erwähnt, der in diesem Abschnitt eine große Rolle spielen wird: der Begriffs des *sicherheitspolitischen Interesses*. Die Benutzung dieses Begriffs weist deutlich darauf hin, daß wir uns hier mit – oftmals sehr subjektiven – Bewertungen und Weltansichten befassen, entweder denjenigen des Verfassers oder die der beteiligten Akteure<sup>825</sup>. Es ist daher sinnvoll, an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, daß nach Meinung des Verfassers Neorealismus – allerdings in all seiner Vielfalt<sup>826</sup> – nach wie vor das vorherrschende Paradigma auf der globalen Ebene darstellt, damit die qualitativen Aussagen weiter unten nachvollziehbar werden.<sup>827</sup>

Im folgenden soll zunächst versucht werden, anhand der Begriffspaare Sicherheitskomplex (*security complex*) und 'Unsicherheitskomplex', kooperativer Sicherheit (*cooperative security*) und kompetitiver Sicherheit (*competitive security*) sowie Sicherheitsgemeinschaft (*security community*) und 'Unsicherheitsgemeinschaft' ein sicherheitspolitisches System im Indischen Ozean aufzuspüren. Die erzielten Ergebnisse werden anschließend durch eine Analyse der Sicherheitsinteressen der wichtigsten Anrainer des Indischen Ozeans auf ihre Stichhaltigkeit überprüft.

### **VII.1 Der Indische Ozean als (Un-) Sicherheitskomplex**

Am einfachsten und naheliegendsten ist es, den Indischen Ozean daraufhin zu untersuchen, ob er einen eigenen Sicherheitskomplex bildet. Nach der bekannten Definition von Barry Buzan besteht ein solcher Sicherheitskomplex aus einer Gruppe von Staaten, die untereinander stärkere sicherheitspolitische Interdependenzen aufweisen als mit anderen Staaten außerhalb ihrer

---

<sup>825</sup> "Akteure" wird hier im Sinne von "Staatsakteuren" gebraucht, repräsentiert durch Regierungen, Regierungsvertreter oder ähnlichen Individuen.

<sup>826</sup> Zu der Vielfalt (neo-) realistischer Schulen und zu den Positionen der Kritiker siehe Keohane, Robert O. (Hrsg.): *Neorealism and its Critics*. New York 1986.

<sup>827</sup> Zum Neorealismus siehe oben im einleitenden Theorieteil, S. .

Gruppe.<sup>828</sup> Im Falle des Indischen Ozeans argumentierte er, daß dieser aus mehreren Subregionen bestünde, die nur wenige oder gar keine Verbindungen untereinander hätten.<sup>829</sup> Um die gestellte Frage zu beantworten, genügt es daher, die zur Zeit im Indischen Ozean vorhandenen Konfliktkonstellationen vorzustellen und ihre geostrategischen Reichweiten zu analysieren, wobei wir auch eine Auswahl nicht-militärischer, aber dennoch sicherheitsrelevanter Probleme mit einbeziehen. Die folgende Untersuchung beschäftigt sich – in der gebotenen Kürze – mit den bekannten Konflikten in den herkömmlich definierten 'kontinentalen' Subregionen, um sodann in einer 'maritimen' Herangehensweise Rüstungswettläufe zur See in den 'maritimen' Subregionen Arabische See, Golf von Bengalen und Südchinesische See<sup>830</sup> genauer zu beleuchten. Immerhin ist der Indische Ozean eine maritime Großregion, und somit dürfte sich wohl am ehesten ein 'maritimer Sicherheitskomplex' nachweisen lassen, der mehrere Subregionen oder gar alle miteinander verknüpfen könnte – beispielsweise durch eine Bedrohung der Sicherheit der Seewege (SLOCs). Aufgrund der Zunahme des maritimen Handels werden die maritimen Subregionen in den kommenden Jahren zunehmend an Bedeutung gewinnen und zum Teil auch zu militärischen Konflikten führen, die mehrere kontinentale Subregionen erfassen könnten.

### VII.1.1 Die 'kontinentalen' Sicherheitskomplexe im Indischen Ozean

Die kontinentalen Subregionen beziehungsweise Sicherheitskomplexe, mit denen wir uns im folgenden beschäftigen werden, sind der Persischer Golf (Golfkrieg), Südasien (Indo-Pakistanische Konflikte), Südostasien (Konflikte in der Südchinesischen See), Südliches Afrika (Transformationsprozesse) und das Horn von Afrika (Bürgerkriege).

#### VII.1.1.1 Der Sicherheitskomplex Südasien

Der Konflikt mit der längsten Geschichte (seit 1947) und mit der potentiell größten Reichweite im Indischen Ozean ist der Konflikt zwischen Indien und Pakistan in Südasien. Entzündet hat sich dieser Konflikt während der mit vielen Opfern verbundenen Teilung des ehemals

---

<sup>828</sup> Der Begriff wird erläutert in Buzan, Barry: "The Southeast Asian Security Complex", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 1 (June 1988), S. 1-16. Siehe auch Buzan, Barry/Rizvi, Gowher: *South Asian Insecurity and the Great Powers*. New York 1986, insbesondere S. 9 und 15ff.

<sup>829</sup> Zitiert nach Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept and Reality", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23 (22).

<sup>830</sup> Letztere gehört genau genommen nicht zum Indischen Ozean, sondern zum asiatisch-pazifischen Raum. Es wird jedoch argumentiert, daß sie aufgrund der chinesischen Präsenz im Golf von Bengalen mit demselben einen Bedeutungszusammenhang bildet. Dies wird weiter unten noch ausgeführt werden.

Britisch-Indien in die unabhängigen Staaten Indische Union als demokratisch-säkulares Staatswesen und Pakistan als dezidiert Heimat aller südasiatischen Muslims<sup>831</sup> an der Frage, welchem der beiden zukünftigen Kontrahenten Kaschmir beitreten sollte. Um dieses Kaschmir wurden bereits drei Kriege (1947-1949, 1965, 1971<sup>832</sup>) und ein "Beinahe-Krieg" (Kargil 1999) geführt. Nun soll an dieser Stelle nicht die Konfliktgenese und Konflikthistorie behandelt werden. Für beides gibt es ohnehin schon sehr viel Literatur.<sup>833</sup> Stattdessen wollen wir uns damit beschäftigen, wie groß die geographische/geostrategische Reichweite dieses Konflikts ist.

#### VII.1.1.1.1 Der indo-pakistanische Konflikt

Wenig verwunderlich ist, daß der Konflikt Auswirkungen auch auf die anderen südasiatischen Staaten Bangladesch (das ehemalige Ostpakistan), Bhutan, Malediven, Nepal und Sri Lanka hat. Diese kleineren Staaten, die alle eine gemeinsame Grenze mit Indien, aber nicht untereinander haben, beklagen sich regelmäßig darüber, daß die südasiatische Gemeinschaft *South Asian Association for Regional Cooperation* (SAARC) hauptsächlich deswegen keine der ASEAN vergleichbaren Fortschritte macht, weil Indien wegen des Konflikts alle pakistanischen Initiativen blockiert. Gleichzeitig scheinen sie aber auch einen indischen Sieg über Pakistan zu fürchten, da dies in ihrer Perzeption den Weg für eine Hegemonialmacht Indien freimachen würde.<sup>834</sup> Von dem indo-pakistanischen Konflikt werden jedoch noch mindestens drei weitere Staaten direkt betroffen:

- a) die Volksrepublik China als Verbündeter Pakistans und Rivale Indiens, von dem Delhi 1962 im sino-indischen Krieg eine Schlappe hinnehmen mußte<sup>835</sup>,
- b) Afghanistan unter dem nunmehr zerschlagenen Taliban-Regime, das zahlreiche Taliban über Pakistan nach Kaschmir entsandt hat, wo sie als Guerillakämpfer für den Anschluß

---

<sup>831</sup> Obzwar sich Pakistan zu Beginn nach Vorgabe von Mohammed Ali Jinnah und Liaqat Ali Khan eher säkular verstand, tendierte es von vornherein in Richtung auf eine islamische Republik und wurde von Zia ul-Haq systematisch in diese Richtung gedrängt.

<sup>832</sup> Der Krieg von 1971 ging vorrangig um die Sezession des ehemaligen Ostpakistans von Pakistan und die Gründung des unabhängigen Staats Bangladesch. Kaschmir war jedoch ein wichtiger Kriegsschauplatz und sicherlich auch ein konfliktverschärfendes Moment.

<sup>833</sup> Zu den Kriegen siehe beispielsweise Ganguly, Sumit: *The Origins of War in South Asia. Indo-Pakistani Conflicts Since 1947*. New Delhi/Bombay/Hyderabad 1999; zu der Kargil-Affäre zum Beispiel die Online-Dokumentation von Rediff auf: <http://www.rediff.com/news/kargil.htm> (Download am 12.04.2002).

<sup>834</sup> Siehe dazu zum Beispiel Cheema, Pervaiz Iqbal: "SAARC Needs Revamping", in: Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 91-104 (insbesondere S. 95f).

<sup>835</sup> Siehe dazu Hoffmann, Steven A.: *India and the China Crisis*. Berkeley: The University of California Press 1990; aus indischer Sicht Palit, D. K.: *War in the High Himalaya*. London 1991.

Kaschmirs an Pakistan und damit an das "Haus des Islam" (Dar ul-Islam) kämpfen sollten, und

- c) Myanmar, das sowohl von Indien als auch von China und Pakistan umworben wird und zur Zeit eine 'Quasi-Allianz' mit der Volksrepublik unterhält.

Bis zur Auflösung der Sowjetunion konnte man auch diese hinzuziehen, da sie im August 1971 einen Freundschaftsvertrag mit Indien abgeschlossen hatte. Die Russische Republik als Erbe der Sowjetunion verfolgt dagegen wesentlich geringere Interessen in Südasien und bemüht sich eher um eine neutrale Haltung, vor allem hinsichtlich der Nuklearwaffen.<sup>836</sup> Mittelbar in den Konflikt involviert waren bis zum Sturz des Taliban-Regimes in Kandahar auch Saudi-Arabien und einige andere Staaten mit einer islamischen Mehrheit, zum Beispiel auch Indonesien und Malaysia: zum einen durch den Export von Guerilla-Kämpfern, Waffen und Hilfgeldern über Pakistan nach Kaschmir, zum anderen wegen den diplomatischen Offensiven beider Kontrahenten in der Golfregion. So unterhält Pakistan gute Beziehungen zu Saudi-Arabien und den Vereinten Arabischen Emiraten (VAE), während Indien gute Beziehungen zum Iran, dem Irak und Oman vorweisen kann. Ebenfalls bis zu einem gewissen Grad involviert sind die Zentralasiatischen Republiken – aufgrund des indo-pakistanischen Wettlaufs um die besseren diplomatischen Beziehungen – sowie die ASEAN, die als Anrainer des Golfs von Bengalen wegen der birmanischen 'Quasi-Allianz' mit der Volksrepublik China und Pakistan sowie der Mitgliedschaft einiger ASEAN-Mitglieder in *Milan-East* in die indisch-birmanisch-chinesischen Querelen<sup>837</sup> mit hineingezogen werden.

#### VII.1.1.1.2 Indiens Nordosten

Die südostasiatische Dimension des indo-pakistanischen Konflikts ist dabei besonders virulent durch die Tatsache, daß Myanmar an Indiens unruhigen Nordosten grenzt. Ein Blick auf die geographischen Gegebenheiten der Nordost-Region zeigt rasch seine strategische Bedeutung für Indien auf. Der Nordosten hat eine Fläche von ca. 255083 km<sup>2</sup> und eine geschätzte Einwohnerzahl von 37 Millionen (2000), die sehr unregelmäßig verteilt ist. Die überwiegende Mehrheit der Menschen lebt in Assam und Tripura, also in den nördlichen und südlichen Ex-

---

<sup>836</sup> Zur russischen Politik siehe Moskalenko, Vladimir/Shaumian, Tatiana: "Russia's security and the geopolitical situation in South Asia", in: Chufirin, Gennady (Hrsg.): *Russia and Asia. The Emerging Security Agenda*. Oxford 1999, S. 229-246 ; und Shukla, Vinay: "Russia in South Asia: A view from India", ebenfalls in Chufirin, Gennady (Hrsg.): *Russia and Asia...*, S. 247-269.

<sup>837</sup> Siehe dazu Mitra, Subrata/Lehr, Peter/Lehmann, Hendrick: "Autonomie- und Sezessionsbestrebungen in Nordostindien", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*.

tremen der Region<sup>838</sup>. Der Nordosten Indiens ist vom Rest des Staates praktisch isoliert und nur durch einen schmalen Korridor zwischen den Bundesstaaten Sikkim und Bihar mit ihm verbunden. Der sogenannte *Siliguri-Korridor*, landläufig *Chicken's Neck* genannt, ist an seiner breitesten Stelle ca. 150 Kilometer, an seiner engsten gerade einmal 20 Kilometer breit. Durch ihn verlaufen alle Kommunikations- und Transportwege in den Nordosten. Jede Bedrohung dieser wichtigen Verbindung zu Kriegs- oder Friedenszeiten hätte ernste Konsequenzen für die Versorgung der dort ansässigen Bevölkerung bzw. für den Nachschub dort stationierter Einheiten. Zusätzlich erschwert aus indischer Sicht die Tatsache, daß der Nordosten bis auf den Korridor von allen Seiten von anderen Staaten – nämlich Bhutan, Volksrepublik China (Tibet), Myanmar und Bangladesch – eingeschlossen ist, die Eindämmung der Unruhen in diesen Gebieten. Aufständische und Terroristen können sich schließlich jederzeit durch das Überqueren der langen und nur schwer zu überwachenden Grenzen der Verfolgung durch indische Einheiten entziehen, um später wieder von jenen Ländern aus in die indischen Gebiete einzusickern<sup>839</sup>.

Die Volksrepublik China versucht dabei schon seit Jahren mit zunehmendem Erfolg, das bis zum ASEAN-Beitritt international isolierte Regime in Yangon in den eigenen Orbit zu ziehen. Probathe Mittel dafür sind zum einen Waffenlieferungen, zum anderen infrastrukturelle Projekte, die auch den chinesischen strategischen Interessen entgegen kommen. Was die Waffenlieferungen betrifft, schätzt der bekannte Journalist und Myanmar-Experte Bertil Lintner den Wert derselben an Myanmar während der neunziger Jahre auf insgesamt zwei Milliarden US-Dollar.<sup>840</sup> Zum strategischen Aspekt wird Lintner von der Online-Ausgabe der indischen Zeitung *The Hindu* folgendermaßen zitiert:

*"[Mr. Lintner] claims, quoting intelligence sources, that the Chinese want to transport goods from Bhamo on the Irrawady river (close to the Chinese border) to Minhla, some 1000 km down the river. From Minhla, a road is being built across the Arakan Yoma mountain range, running via An to Kyauk-*

---

Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 893-915; Lintner, Bertil: "Burma – Chinas Ambitionen und Indiens Antwort", ebenfalls in: Reiter, Erich (Hrsg.): a. a. O., S. 917-924.

<sup>838</sup> Mitra, Subrata K./Bhattacharyya, Harihar : *The Multicultural Challenge : The Post-Colonial State and Subnational Movements in India's Northeast*, in: Basta-Fleiner, Lidija R. et al. (Hrsg.): *Rule of Law and Organisation of the State in South Asia*, München 2000, S. 91-134 (113).

<sup>839</sup> Kotwal, Dinesh: *Instability Parameters in Northeastern India*, in : *Strategic Analysis*, April 2000, Vol. 24 Nr. 1, S. 137-149 (online Version unter <http://www.idsa-india.org/> abrufbar, Stand 16.08.2002).

<sup>840</sup> Siehe dazu Baruah, Amit: "India for gaining foothold in Myanmar to counter China", *The Hindu on indiaserver.com*, 13.01.2001 (Online-Dokument: <http://www.the-hindu.com/stories/01130008.htm>, Download am 13.02.2001).

*pyu on the coast. Kyaukpyu has been chosen as the site for a new deep water port.*"<sup>841</sup>

Die Konfrontation zwischen Indien und China ist somit mittlerweile nicht mehr auf den Streit um die indo-birmanische Grenzregion und den dortigen Drogenhandel beschränkt, er hat sich vielmehr auch auf die maritime Ebene ausgebreitet.

#### VII.1.1.1.3 Der Golf von Bengalen

Indien, das zumindest verbal den Anspruch vertritt, rechtmäßiger Nachfolger der britischen Seeherrschaft im Indischen Ozean zu sein, hat in den späten siebziger Jahren und während den achtziger Jahren zum Schutz der Andamanen und Nikobaren im Golf von Bengalen in Port Blair einen Marinestützpunkt eingerichtet, die *Fortress Andamans and Nicobars* (FORTAN). Durch die neue strategische Partnerschaft – um nicht zu sagen: Quasi-Allianz – zwischen China und Myanmar konnte die chinesische Marine nun allerdings in der unmittelbaren Nähe sowohl zur indischen Flottenbasis in Port Blair als auch zur Straße von Malakka einige Stützpunkte einrichten<sup>842</sup>. Bertil Lintner zählt die folgenden Installationen auf: a) Hainggyi, eine Insel im Irawaddy-Delta, b) Manaung, eine Insel vor der westlichen Arakan-Küste, c) die Zadetkyi- (St. Matthews-) Insel nördlich des Eingangs zur Straße von Malakka, und d) das strategisch wichtige *Coco Island* nördlich der indischen Andamanen.<sup>843</sup> Die Größe und Bedeutung der chinesischen Installationen ist umstritten: die Stützpunkte auf Coco-Island, Zadetkyi Island und Manaung sind wohl keine potentiellen Flottenbasen, jedoch zweifellos sogenannte *Sigint-Stationen* (signal intelligence), mit deren Hilfe indische Kommunikation und Flottenbewegungen überwacht werden können; mit anderen Worten: sie sind Horchposten. Der Stützpunkt in Hainggyi scheint eine kleinere Flottenbasis für U-Boote und Kriegsschiffe bis Zerstörergröße zu sein, die nun durch einen neuen Tiefwasserhafen in Kyaukpyu ergänzt werden soll. Insofern stellen diese chinesischen Stationen einen potentiellen Störfaktor dar, die den Indern klar machen sollen, daß aus chinesischer Sicht der Indische Ozean kein *Indian Lake* in Nachfolge des ehemaligen *British Lake* darstellt.<sup>844</sup> Etliche Analy-

---

<sup>841</sup> Zitiert nach Baruah, Amit: "India for gaining foothold in Myanmar to counter China", *The Hindu on indiaserver.com*, 13.01.2001 (Online-Dokument: <http://www.the-hindu.com/stories/01130008.htm>, Download am 13.02.2001).

<sup>842</sup> Die Andamanen und Nikobaren sind seit 1947 Teil des indischen Staatsgebiets. Siehe dazu Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands (Canberra Working Paper 291)*, Canberra 1995, S. 17f.

<sup>843</sup> Zitiert nach Baruah, Amit: "India for gaining foothold in Myanmar to counter China", *The Hindu on indiaserver.com*, 13.01.2001 (Online-Dokument: <http://www.the-hindu.com/stories/01130008.htm>, Download am 13.02.2001).

<sup>844</sup> So Kim, Duk-Ki: *Naval Strategy in Northeast Asia. Geo-Strategic Goals, Policies and Prospects*. London 2000, S. 40.

tiker sehen daher die PLAN als möglichen zukünftigen Gegner der indischen Marine<sup>845</sup>. Diese Ansicht wird jedoch – für den Verfasser durchaus überraschend – offenbar von den wenigsten indischen Marineoffizieren geteilt.<sup>846</sup> Falls überhaupt eine Bedrohung bejaht wurde, dann immer mit dem Caveat, daß diese realistischerweise erst in der mittelfristigen Zukunft zu erwarten sei. Dennoch ist die indische Regierung besorgt über die chinesisch-birmanische Allianz.

#### VII.1.1.1.4 Die nukleare Dimension

Einen förmlichen Quantensprung in Bezug auf die geographische Reichweite machte der Sicherheitskomplex Südasien im allgemeinen und der indo-pakistanische Konflikt im besonderen jedoch nach den Atomwaffentests und der folgenden Nuklearbewaffnung beider Staaten<sup>847</sup> im Laufe des Jahres 1998, was einen nuklearen Rüstungswettlauf zwischen beiden südasiatischen Mächten ausgelöst haben könnte: In Indien beispielsweise mehren sich die Stimmen, die den Aufbau einer 'Triade' von Trägersystemen nach dem Vorbild der USA fordern, um einen Entwaffnungsschlag unwahrscheinlich zu machen. Zur Zeit besteht diese Triade lediglich aus Flugzeugen sowie Kurz- und Mittelstreckenraketen. Die angesehene *Federation of American Scientists* (FAS) hat zu der Möglichkeit, Nuklearwaffen mit Hilfe der vorhandenen indischen Jagdbomber ins Ziel zu bringen, folgendes zu sagen:

*"India has several aircraft that are nominally considered "nuclear capable", the Mirage 2000, Mig-27, and the Jaguar. Due to the cost of integrating and qualifying an aircraft for nuclear delivery, and maintaining a cadre of specially trained pilots, it is unlikely that India would choose to deploy nuclear weapons on more than one or two aircraft types. Only the Mirage 2000 is known to have been qualified as a nuclear delivery platform, and the Jaguar is known to have been abandoned for nuclear weapons delivery due to technical problems. Thus it may be that the Mirage 2000 remains the sole air breathing nuclear weapon delivery system."*<sup>848</sup>

Realistischer und sinnvoller ist daher der Einsatz der bereits vorhandenen Kurz- und Mittelstreckenraketen vom Typ *Prithvi* (Reichweite 250 km, Wurfgewicht 500 kg) und *Agni-II* (Reichweite 2500 km, Wurfgewicht 1000 kg). Zudem arbeiten indische Spezialisten an der

---

<sup>845</sup> Ebenda., S. 24.

<sup>846</sup> Dies war zumindest die einstimmige Meinung der im August/September 2000 in New Delhi befragten indischen Marineoffiziere vom Kapitän zur See bis hinauf zum Vizeadmiral.

<sup>847</sup> Zu Indien siehe zum Beispiel Chengappa, Raj: *Weapons of Peace. The Secret Story of India's Quest to be a Nuclear Power*. New Delhi 2000; Khanna, V. N.: *India's Nuclear Doctrine*. New Delhi: Samskriti 2000; Mohan, Sulakshan: *India's Nuclear Leap*. Delhi: Indian Publishers 2000; zu Pakistan siehe Joeck, Neil: "Nuclear Developments in India and Pakistan", *Access Asia Review*, vol. 2 (July 1999), S. 5-45.

Entwicklung einer Interkontinentalrakete namens *Surya* (Sonne).<sup>849</sup> Gemessen an der bereits existenten – wenn auch nur als Prototyp – Mittelstreckenrakete *Agni-II* liegen also der gesamte Mittlere Osten (Kairo), Zentralasien (Taschkent) sowie Teile Ostasiens (Peking) und Südostasiens (Singapur) in der Reichweite der indischen Nuklearwaffen.

#### VII.1.1.1.5 Fazit: "Südliches Asien", nicht "Südasion"

Wie die weiter unten noch folgenden Meinungsbilder aus Südostasien und Australien zeigen, wird gerade diese Nuklearbewaffnung als Indiz dafür gewertet, daß sich der indo-pakistanische Konflikt zum Atomkrieg<sup>850</sup> ausweiten und dabei auch andere Subregionen in Mitleidenschaft ziehen könnte. Aber auch ohne Berücksichtigung der nuklearen Dimension erkennt man, daß der über fünfzig Jahre alte Konflikt in Südasion zwischen den beiden feindlichen Brüdern auch in die angrenzenden Subregionen Persischer Golf und Südostasien ausstrahlt. Jasjit Singh erklärt daher aus einer indischen Perspektive zu Recht, daß man eher von einem Sicherheitskomplex "Südliches Asien" denn Südasion sprechen sollte:

*"... India' core strategic regional interests can be seen in proper perspective only in terms of a Southern Asian region encompassing China, Central Asia, Iran, the Persian Gulf region, Afghanistan, the northern Indian Ocean, Indonesia, Singapore, Malaysia, Thailand, Myanmar, and South Asia."<sup>851</sup>*

Im Vergleich mit Barry Buzans Definition, der zwar auch von einem Sicherheitskomplex *Südliches Asien* ausgeht, darunter aber lediglich Südasion (Bangladesch, Bhutan, Indien, Maldiven, Nepal, Pakistan, Sri Lanka) inklusive der Volksrepublik China versteht<sup>852</sup>, ist diese Definition wesentlich inklusiver. Wenn man sich nun diese Definition zu eigen macht, dann integriert man – praktisch automatisch – Teile der Subregionen *Persischer Golf* und *Südostasien* sowie die maritimen Subregionen *Arabische See* und *Golf von Bengalen* in den Sicherheitskomplex *Südliches Asien*. Schon an diesem Beispiel wäre somit die These Buzans, die Sicherheitskomplexe im Indischen Ozean hätte nur wenige bis gar keine Verbindungen, zwar nicht unbedingt falsifiziert, zumindest aber eingegrenzt auf "wenige Verbindungen", diese aber mit gleich vier Subregionen: Persischer Golf, Zentralasien, Ostasien und Südostasien

---

<sup>848</sup> Auf ihrer Homepage, <http://www.fas.org/nuke/hew/India/IndiaArsenal.html> (Download am 24.04.02)

<sup>849</sup> Ebenda.

<sup>850</sup> Interessanterweise spekulierte schon die Zeitschrift Stern 1989 in einer Ausgabe zum Thema "Jahr 2000" mit einem Atomkrieg in Südasion um 2000; siehe den Artikel "Die Menschen sehen aus wie gegrillt", *Stern Extra 2000. Wie wir Morgen leben werden – Reportagen aus der Zukunft*, Heft Nr. 2, 27. November 1989, S. 172-176.

<sup>851</sup> Singh, Jasjit: "An Indian Perspective", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 45-57 (57).

<sup>852</sup> Buzan, Barry: "The Southeast Asian Security Complex", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 1 (June 1988), S. 1-16.

inklusive Australien. Hier finden wir somit Zbigniew Brzezinskis These vom 'Krisenbogen' bestätigt.

#### VII.1.1.2 Südostasien: ASEAN und die ungelösten territorialen Konflikte

Östlich des Sicherheitskomplexes *Südliches Asien* schließt sich die Subregion Südostasien an. Wie wir eben gesehen haben, gibt es gute Gründe, zumindest die südostasiatischen Anrainer des Golfs von Bengalen in den Sicherheitskomplex Südliches Asien zu integrieren. Es liegt daher auf der Hand, als nächstes festzustellen, wie sich der Sicherheitskomplex Südostasien definiert und ob die Verflechtung mit dem benachbarten Sicherheitskomplex Südliches Asien auch aus der subregionalen, südostasiatischen Logik begründbar ist.

Zu Zeiten des Kalten Krieges wurde oft der Eindruck erweckt – unter anderem auch in der einschlägigen Fachliteratur – daß Konflikte außerhalb der sogenannten 'ersten' und 'zweiten Welt' erst mit und vor allem nach der Dekolonisierung ausbrachen und mithin nur eine Funktion des übergelagerten Ost-West-Konflikts darstellen. Dies ist jedoch ganz und gar nicht der Fall, wie schon ein kurzer Blick in die Geschichte der Subregion Südostasien beweist. So kämpften im Malaiischen Archipel bereits die Vorläufer der heutigen Staaten Malaysia, Brunei und Indonesien um die politische und wirtschaftliche Kontrolle der Region, vor allem der wichtigen Straße von Malakka und ihren Schlüsselhäfen. Auf dem südostasiatischen Festland wiederum geht der Konflikt zwischen China und Vietnam um die politische und kulturelle Unabhängigkeit des letzteren nun bereits 2000 Jahre zurück. Der indochinesische Konflikt um Hegemonie und 'Lebensraum' zwischen Laos, Kambodscha, Vietnam und Thailand (Siam) ist ebenfalls immerhin ca. 1200 Jahre alt, genauso wie der Konflikt zwischen Siam und den birmanischen Reichen um Vorherrschaft in der birmanisch-malaiisch-siamesischen Subregion.<sup>853</sup>

Dieser kurze Ausflug in die Geschichte ist insofern relevant, als auch heute noch historisch bedingte Konfliktmuster in Südostasien vorhanden sind, welche die Beziehungen der ASEAN-Staaten untereinander prägen – und teilweise erheblich beeinträchtigen. Im Sicherheitskomplex Südostasien ist zwar nach der Beendigung des Konflikts in Indochina endlich etwas eingekehrt, das man nach Galtung als *negativer Friede*<sup>854</sup> im Sinne von "Abwesenheit von

---

<sup>853</sup> Zur Geschichte Südasiens siehe z.B. Nicholas Tarling (Ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia*, 2 Bände, Cambridge 1992.

<sup>854</sup> Der Begriff "negativer Friede" (= Abwesenheit von personaler Gewalt) sowie der komplementäre "positive Frieden" (= Abwesenheit struktureller Gewalt) wurde bekanntlich geprägt von Johan Galtung. Siehe Galtung,

Krieg" bezeichnen kann. Dennoch ist auch diese Subregion noch weit davon entfernt, konfliktfrei zu sein: nach wie vor lassen sich Konflikte sowohl auf der subregionalen als auch auf der zwischen- und innerstaatlichen Ebene verorten. Die Konflikte auf den letzten beiden Ebenen beinhalten immer noch eine latente, nicht zu unterschätzende Sprengkraft für die im August 1967 in Bangkok gegründeten *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN). Mit diesen wollen wir daher beginnen.

Eigentlich verdankt ASEAN, wie oben bereits dargestellt<sup>855</sup>, lediglich einer besonderen Kombination von "Push and Pull"-Faktoren ihre erfolgreichen Gründung, von denen der sich ausweitende Vietnamkrieg der wichtigste darstellte. ASEAN bildete daher aufgrund äußerer Umstände lange Zeit eine Art 'Zwangsgemeinschaft'. Von gegenseitigem Verständnis und Vertrauen konnte keine Rede sein, ganz im Gegenteil: Schon vor der Aufnahme der Indochina-Staaten herrschte auch zwischen den Gründungsmitgliedern Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur und Thailand ein gewisses Maß an historisch bedingtem Mißtrauen, das eigentlich nie so recht überwunden werden konnte. Die Aufnahme der Indochina-Staaten und Birmas in die ASEAN schließlich vereinte nicht nur alle Staaten Südostasiens in dieser Gemeinschaft, sondern trug durch eine nunmehr höchst heterogene politische Ausrichtung der ASEAN-Staaten zusätzliche Unruhe in die Gruppe.<sup>856</sup> Die folgende Tabelle veranschaulicht diese unterschiedliche Ausrichtung:

**Tabelle 35: Politische Systeme der ASEAN-Gruppe**

Land	Jahr der Unabhängigkeit	Politischer Status	Staatschef	Regierungschef	Freedom House Ranking*
Brunei	1984	absolute Monarchie	Sultan	Premierminister	7, 5, NF
Indonesien	1945	Republik	Präsident	Präsident	4, 4, PF
Kambodscha	1945/1953**	konstitutionelle Monarchie	König	2 Ministerpräsidenten	6, 6, NF
Laos	1945/1953***	Volksrepublik	Präsident	Ministerpräsident	7, 6, NF

Johan: "Gewalt, Frieden und Friedensforschung", in Senghaas, Dieter (Hrsg.): *Kritische Friedensforschung*. Frankfurt am Main 1971, S. 55-104

<sup>855</sup> Siehe oben, Abschnitt "Regionalisierung".

<sup>856</sup> Auf einer innerstaatlichen Ebene finden sich in der Subregion Südostasiens überdies Staaten, die aus unterschiedlichen Gründen ihre jeweilige politische Grundorientierung wechselten und damit auch das jeweilige politische Lager. Indonesien beendete beispielsweise 1965 nach dem Gestapu-Putsch (**Gerakan September Tigapuluh** = Bewegung des Dreißigsten September) seine bisherige pro-chinesische Fixierung und näherte sich dem Westen an. Die prowestlichen Länder Südvietnam, Kambodscha und Laos wurden 1975 mit dem Sieg der kommunistischen Guerillas unter beziehungsweise wechselten ins sowjetische (Vietnam, Laos) und chinesische (Rote Khmer) Lager.

Malaysia	1957	parlamentarische Wahlmonarchie	Sultan <sup>857</sup>	Premierminister	5, 5, PF
Myanmar	1948	Republik	Vorsitzender, SPDC <sup>858</sup>	Vorsitzender, SPDC	7, 7, NF
Singapur	1965	Republik	Präsident	Premierminister	5, 5, PF
Thailand	1350	parlamentarische Monarchie	König	Premierminister	2, 3, F
Vietnam	1945****	Volksrepublik	Präsident	Ministerpräsident	n/a

\*Freedom House Ranking für 1999-2000. Die erste Zahl bezieht sich auf politische Mitwirkungsrechte, die zweite auf Bürgerrechte (z. B. freie Meinungsäußerung) bei einer Skala von 1 (bestes Ergebnis) bis 7 (schlechtestes Ergebnis). F = Free, PF = Partly Free, NF = Not Free (basierend auf dem Mittelwert von politischen Rechten und Bürgerrechten). Siehe dazu die Ausführungen auf der Homepage von Freedom House, <http://freedomhouse.org/ratings/index.htm> (Stand: 05.04.2002).

\*\*Erste Unabhängigkeitserklärung 1945 durch König Norodom Sihanouk mit japanischer Billigung in der ausgehenden Besatzungszeit, zweite Unabhängigkeitserklärung 1953 mit französischer Duldung.

\*\*\*Erste Unabhängigkeitserklärung durch König Sisawong 1945 mit japanischer Billigung wie im Falle Kambodschas, Übertragung der Souveränität – als Teil der *Union Francaise* – durch die Kolonialmacht Frankreich 1953.

\*\*\*\*Ausrufung der Demokratischen Republik Vietnam durch Hô Chi Minh mit Billigung der japanischen Besatzungsmacht.

Quellen: Du Toit, J.: *South Africa within the Indian Ocean Rim*. Johannesburg 1997, S 6; Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Elections in Asia and the Pacific. A Data Handbook 2 Vols*. Oxford 2001; Freedom House, <http://freedomhouse.org/index.htm>.

Zwischen den Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft lassen sich dabei auch heute noch beispielhaft folgende Konfliktkonstellationen nachweisen<sup>859</sup>:

- Zwischen Myanmar und Thailand kam es in Folge der birmanischen Offensiven gegen Karen und Kachin, der Unterdrückung der Rohingya-Muslimen in Arakan und der blutigen Zerschlagung der Pro-Demokratie-Bewegung und der durch diese ausgelösten Flüchtlingsströmen mehrfach zu Grenzzwischenfällen und Gefechten auf der thailändischen Seite der Grenze.
- Zwischen Thailand und Malaysia besteht ein Grenzproblem sowohl im Golf von Thailand als auch entlang der thai-malaysischen Grenze auf der Halbinsel, das durch die Präsenz mehrerer Guerillaorganisationen<sup>860</sup> in der zu Thailand gehörenden, aber mehrheitlich malaiischen Provinz Pattani verschärft wurde und wird.

<sup>857</sup> Yang di Pertuan Agung (*Derjenige, dem Verehrung gebührt*, oberster Herrscher), Wahlmonarchie (Amtszeit fünf Jahre).

<sup>858</sup> SPDC = State Peace and Development Council (bis 1998 SLORC = State Law and Order Restoration Council) (beides Euphemismen für die herrschende Militärjunta).

<sup>859</sup> Siehe dazu Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York 2001, S. 130ff.

<sup>860</sup> Die bekannteste ist die *Pattani United Liberation Organisation* (PULO). Der Konflikt um Pattani ist am 04. Januar 2004 mit einem Angriff auf eine Kaserne der Armee und dem Niederbrennen von über 20 säkularen Schulen wieder voll ausgebrochen.

- Zwischen Malaysia und Singapur herrscht Mißtrauen, das auf die Umstände des 'Hinauskomplimentierens' des mehrheitlich ethnisch chinesischen Stadtstaats aus der mehrheitlich ethnisch malaiischen Föderation in eine ursprünglich ungewollte Unabhängigkeit im Jahre 1965 zurückzuführen ist. Das Mißtrauen existiert dabei nicht nur auf Regierungsebene, sondern auch innerhalb des Militärs – wobei dem Vernehmen nach vor allem das malaysische Militär Singapurs Hightech-Armee ein erhebliches Mißtrauen entgegenbringt, ungeachtet aller bisher durchgeführten Kooperationen.<sup>861</sup>
- Zwischen Singapur und Indonesien kommt es des öfteren zu atmosphärischen Verstimmungen, die deutlich erkennen lassen, daß das gegenseitige Mißtrauen aus den sechziger Jahren – der außenpolitisch aktiven (End-) Zeit Sukarnos – nach wie vor präsent ist. Beispielsweise bezeichnete der damalige indonesische Präsident Habibie den Stadtstaat 1999 als "*unfriendly red dot*", was in Singapur Erinnerungen an die ersten Jahre vor und nach der Unabhängigkeit 1965 wach werden ließ, in welchen die Republik regelmäßig als "rote Insel in einem malaiischen Meer" oder als *Yünnan by the Sea* verächtlich gemacht wurde, und zur Zeit existiert ein "Krieg der Worte" bezüglich einiger Bemerkungen von Senior Minister Lee Kuan Yew über islamistische Terroristen, die in Indonesien angeblich Unterschlupf fänden.<sup>862</sup>
- Zwischen Malaysia und Indonesien bestehen territoriale Konflikte um die Inseln Litigan und Sipadan in der Sulawesi-See nahe der indonesisch-malaysischen Grenze auf Kalimantan.
- Zwischen Malaysia und den Philippinen bestehen zum Teil erhebliche Konflikte wegen gegenseitiger territorialer Ansprüche, vor allem aber wegen der aus dem malaysischen Sabah kommenden Unterstützung für die Moslem-Guerillas im islamischen Süden<sup>863</sup> der ansonsten christlichen Philippinen. Zudem kommt es zwischen beiden Staaten regelmäßig zu Fischereikonflikten.
- Zwischen Laos und Thailand besteht ein Grenzkonflikt, der bereits zu bewaffneten Zwischenfällen geführt hat. Von der insgesamt 2500 km langen Grenze sind lediglich 58 km demarkiert.<sup>864</sup>
- Zwischen Thailand, Kambodscha und Vietnam bestehen sowohl territoriale Konflikte als auch Fischereikonflikte, die im total überfischten Golf von Thailand bereits zu Zusammenstößen von thailändischen und kambodschanischen Kriegsschiffen geführt haben.
- Auch zwischen Indonesien und Vietnam bestehen erhebliche Differenzen hinsichtlich des Kontinentalschelfs um die Natuna-Insel, die fast schon zu bewaffneten Zusammenstößen geführt hätten.

Höchst konflikträchtig sind besonders die ungeklärten Besitzansprüche um die Spratly- und Paracelus-Inseln in der Südchinesischen See, die bereits zu bewaffneten Auseinandersetzungen geführt haben. Die Spratly- und Paracelus-Inseln sind sowohl aus geostrategischen als auch aus geoökonomi-

---

<sup>861</sup> Vertrauliche Kommunikation mit einem hochrangigen Offizier aus Singapur.

<sup>862</sup> "War of Words between Indonesia and Singapore over Terrorism", *Asian Defence Journal*, March 2002, S. 1.

<sup>863</sup> Die Abu-Sayyaf-Gruppe auf Mindanao ist nur eine der zahlreichen Organisationen.

<sup>864</sup> Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York: Routledge 2001, S. 131.

schen Gesichtspunkten von hoher Bedeutung: durch ihr Seegebiet verlaufen immerhin ein Viertel des maritimen Welthandels sowie rund 90% des japanischen, aus dem Persischen Golf importierten Erdöls.<sup>865</sup> Zudem haben Probebohrungen diverser Ölgesellschaften ergeben, daß dort große Erdöl- und Erdgaslager vorhanden sein könnten, auch wenn diese aus geologischen Gründen möglicherweise nur schwer oder gar nicht auszubeuten wären.<sup>866</sup> Beteiligt sind an diesen territorialen Konflikten<sup>867</sup> nicht nur die ASEAN-Staaten Vietnam, die Philippinen, Malaysia, Indonesien und Brunei, sondern auch die Volksrepublik China und Taiwan. Diese territorialen Konflikte verlaufen somit zum einen innerhalb der Subregion, mithin also innerhalb der ASEAN, zum anderen in einer Frontstellung zwischen ASEAN-Staaten auf der einen und der Volksrepublik China auf der anderen Seite. Was die subregionale Dimension betrifft, konstatiert Amitav Acharya, daß im Grunde genommen alle maritime Grenzen zwischen ASEAN-Mitgliedern in der Südchinesischen See umstritten sind, was durchaus auch zu Zusammenstößen führte:

*"This situation has led to interstate tensions bordering on violence, exemplified by the arrest in April 1988 by the Malaysian Navy of forty-nine Filipino fishermen, and the clash in early 1994 between Thai and Cambodian naval vessels in the Gulf of Thailand. [...] Indonesia and Vietnam are in dispute over the continental shelf of the Natuna Islands [...] that once led Indonesia to consider the 'possibility of facing a sea battle in the South China Sea'."*<sup>868</sup>

Die ASEAN-Gruppe blieb allerdings nicht untätig und versuchte bereits zu Beginn der achtziger Jahre, zumindest die lösbaren Bestandteile der maritimen Konflikte zwischen ASEAN-Mitgliedern einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen. Das Instrument hierfür war das *Southeast Asian Programme in Ocean Law, Policy and Management* (SEAPOL), das 1981 unter Vermittlung von Kanada eingerichtet worden ist. Mit Hilfe von SEAPOL, das erst 1996 neue und weitergehende Befugnisse erhielt, sollen Umweltprobleme, Fischereikonflikte, umstrittene Grenzziehung und allgemeine Fragen zu Recht und Ordnung in südostasiatischen Gewässern behandelt werden. Inwieweit SEAPOL erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten. Ein Schritt in die richtige Richtung ist es auf jeden Fall.<sup>869</sup>

---

<sup>865</sup> Kim, Duk-Ki: *Naval Strategy in Northeast Asia. Geo-Strategic Goals, Policies and Prospects*. London 2000, S. 69.

<sup>866</sup> Siehe dazu Harrison, Selig S.: *China, Oil and Asia: Conflict Ahead?* New York: Columbia University Press 1977, insbesondere S. 42-46; skeptisch dagegen Tanzer, Andrew: "Asia's Next Flashpoint?" *Forbes*, 26. Oktober 1992, S. 97.

<sup>867</sup> Mit der rechtlichen Dimension dieser Konflikte beschäftigt sich Townsend-Gault, Ian: "Preventive Diplomacy and Pro-Activity in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia*, Volume 20, No. 2, August 1998, S. 171-190.

<sup>868</sup> Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York 2001, S. 130.

<sup>869</sup> Zu SEAPOL siehe Lai, Frances: "Southeast Asia: SEAPOL", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 99-104.

Was die regionale Dimension angeht, so beansprucht die Volksrepublik China aus historischen Gründen sowohl die komplette Spratly-Gruppe als auch die Vietnam vorgelagerten Paracelsus-Inseln für sich.<sup>870</sup> Peking ist zwar durchaus bereit, über eine gemeinsame Ausbeutung der vorhandenen Erdöl- und Erdgasvorkommen (in umstrittener Größe) zu verhandeln, aber nur unter der Bedingung, daß die chinesische Souveränität über die südchinesische See von allen anerkannt wird.<sup>871</sup> Durch die Ansprüche Chinas – die im übrigen auch von Taiwan geteilt werden – sind hier also zwei Subregionen, nämlich Südostasien und Ostasien, miteinander verbunden.<sup>872</sup> Die folgende Tabelle zeigt, daß hier regelmäßig die Länder VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen als Beteiligte am Konflikt erscheinen, wobei überraschenderweise nicht die VR China, sondern die Philippinen mit insgesamt acht die meisten Inseln (und Inselchen) besetzt haben, gefolgt von Vietnam mit sieben:

**Tabelle 36: Territoriale Ansprüche – Spratlys und Paracelsus Inseln**

<b>Territorium</b>	<b>Beteiligte Länder</b>	<b>zur Zeit besetzt von</b>
Amboyna Cay	VR China, Taiwan, Vietnam, Malaysia, Philippinen	Vietnam
Commodore Reef	VR China, Taiwan, Vietnam, Malaysia, Philippinen	Philippinen
Falt Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Malaysia, Philippinen	Philippinen
Itu Aba Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Taiwan
Lankiam Cay	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Philippinen
Loaita/South Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Philippinen
Mischief Reef	VR China, Philippinen	VR China
Nam Yit Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Vietnam
Nanshan Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Philippinen
Northeast Cay	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Philippinen
Pearson Reef	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Vietnam
Sand Cay	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Vietnam
Sin Cowe Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Vietnam
Southeast Cay	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Vietnam

<sup>870</sup> Vergl. den Abdruck des "Law on the Territorial Seas and Their Contiguous Waters of the People's Republic of China. Approved by the 24<sup>th</sup> Session of the Standing Committee of the Seventh National People's Congress on February 25, 1992", *Far Eastern Economic Review*, 12 March 1992, S. 8-9.

<sup>871</sup> Siehe dazu zum Beispiel Alatas, Ali: "Managing the Potentials of the South China Sea", *Indonesian Quarterly*, Vol. 18, no. 2 (Second Quarter), S. 114-115; Chen, Hurng-yu: "The Prospects for Joint Development in the South China Sea", *Issues & Studies*, vol. 27, no. 12 (December), S. 112-115.

<sup>872</sup> Zu dem maritimen Territorialkonflikten siehe einführend Herrmann, Wilfried A.: "Territoriale Ansprüche in Ost- und Südostasien", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 831-847 (insbesondere 842-846).

Spratly Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Vietnam
West York Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Philippinen
Thitu Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	Philippinen
Paracelsus Island	VR China, Taiwan, Vietnam, Philippinen	VR China

Quelle: Kim, Duk-Ki: *Naval Strategy in Northeast Asia. Geo-Strategic Goals, Policies and Prospects*. London 2000, S. 50.

Da die Größe der erhofften Erdöl- und Erdgaslager noch umstritten ist, spielt wohl das Prestige der beteiligten Länder neben handfesten geoökonomischen und geostrategischen Erwägungen eine große Rolle. So entsandt die taiwanesishe Regierung im Jahre 1992 einhundert Parlamentarier nach Itu Aba, um die dortige Garnison zu inspizieren, und Malaysia konterte im selben Jahr mit dem Besuch des Königs auf den malaysischen, der Spratly-Gruppe zugehörigen Inseln.<sup>873</sup>

Gegen Mitte der achtziger Jahre geriet kurzzeitig auch der Golf von Bengalen in das Blickfeld der ASEAN und damit in den Sicherheitskomplex Südostasien, da sich Indonesien und Thailand durch die indischen Pläne, Port Blair auf den Andamanen zu einem Flottenstützpunkt auszubauen – der sogenannten *Fortress Andamans and Nicobars* (FORTAN) – bedroht fühlten. Nach der vorläufigen Einstellung dieser Pläne und vor allem aufgrund einer geschickteren indischen Diplomatie inklusive maritimer vertrauensbildender Maßnahmen ist der Golf von Bengalen als Konfliktraum jedoch wieder weitgehend von der Agenda verschwunden.<sup>874</sup> Übrig bleibt außer Fischereikonflikte, die aber (noch) nicht zu größeren militärischen Konfrontationen zwischen den Anrainern führten<sup>875</sup>, lediglich ein territorialer Konflikt zwischen Myanmar und Indien in der Andamanen-See um die den (indischen) Andamanen vorgelagerte *Coco-Island*, auf der sich eine chinesische *Sigint-Station* befindet.<sup>876</sup> Weiterhin präsent ist jedoch der Konflikt zwischen Myanmar und Indien im birmanisch-indischen Grenzgebiet, ausgelöst durch Guerillabewegungen aus verschiedenen indischen Nordoststaaten und verschärft durch den mittlerweile vorhandenen Nexus zwischen Guerillas, Drogenhandel und Waffenschmuggel.<sup>877</sup> In diesen Konflikt ist auch die ASEAN-Gruppe, der Myanmar inzwischen angehört, und die Volksrepublik China als Schutzmacht Myanmars verwickelt. Insofern

<sup>873</sup> Kim, Duk-Ki: *Naval Strategy in Northeast Asia. Geo-Strategic Goals, Policies and Prospects*. London 2000, S. 68.

<sup>874</sup> Siehe dazu Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*. Working Paper No. 291. Canberra December 1995

<sup>875</sup> Jedoch bereits zu Zusammenstößen bewaffneter thailändischer Trawler mit indischen Patrouillenbooten.

<sup>876</sup> Zu den chinesischen Einrichtungen in der Andamanen-See siehe oben.

<sup>877</sup> Siehe dazu Mitra, Subrata K./Lehr, Peter/Lehmann, Hendrick: "Autonomie- und Sezessionsbewegungen in Nordostindien", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 894-915.

erfaßt der südostasiatische Sicherheitskomplex auch Teile des Golfs von Bengalen und strahlt damit auf Südasien aus.

**Tabelle 37: Territoriale Konflikte in Südostasien**

<b>Umstrittenes Territorium</b>	<b>Beteiligte Länder</b>
Nördliche Andamanen-See	Indien und Myanmar
Östlicher Golf von Thailand	Thailand, Kambodscha, Vietnam
Südwestlicher Golf von Thailand	Thailand, Malaysia, Vietnam
Seegebiete um die Natuna-Inseln	Indonesien, Malaysia, Vietnam, VR China
Off-Shore Brunei	Brunei, Malaysia
Golf von Tonkin	Vietnam, VR China
Spratly-Inseln	Brunei, Malaysia, Philippinen, Vietnam, VR China, Taiwan
Arafura-See	Indonesien, Australien

Quelle: Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York 2001, S. 130 (mit weiteren Nachweisen).

Als Fazit und Antwort auf die eingangs gestellte Frage kann man feststellen, daß der Sicherheitskomplex Südostasien hauptsächlich aufgrund ungelöster territorialer Konflikte auch die Volksrepublik China direkt als Konfliktpartner mit einbezieht, zumal China hier sehr offensiv, teilweise auch aggressiv, auftritt. Das in den siebziger und achtziger Jahren bestehende Gefühl einer indischen Bedrohung wegen der Basis auf den Andamanen im Golf von Bengalen hat dagegen stark abgenommen. Lediglich einige ungeklärte territoriale Ansprüche bleiben bestehen, die aber bisher keine der Südchinesischen See vergleichbare Dimension angenommen haben. Die Verflechtung des südostasiatischen Sicherheitskomplex über die Südchinesische See mit dem – hier nicht dargestellten – Ostasiatischen Sicherheitskomplex ist daher sehr stark, die Verflechtung mit dem Sicherheitskomplex Südliches Asien aus südostasiatischer Sicht jedoch eher schwach und passiv. Die Einbeziehung Indiens erscheint eher konstruiert zu sein, da die ASEAN-Gruppe das indische Machtpotential offenbar gerne als Gegengewicht gegen ein expansives China einsetzen möchte. Das verbindende Element der beiden Sicherheitskomplexe ist somit lediglich der 'Chinafaktor'.

### **VII.1.1.3 Der Konflikt am Persischen Golf**

Der Konflikt am Golf, der während des 2. Golfkriegs 1991 zwischen dem Irak und einer Staatenkoalition unter dem Kommando der USA und der Flagge der UN um die Befreiung Kuwaits in das Bewußtsein der Weltöffentlichkeit trat, reicht eigentlich bis in die Auflösungs-

phase des frühen Kalifats in den letzten Dekaden des 7. Jahrhunderts zurück.<sup>878</sup> In dieser Zeit manifestierte sich der uralte Konflikt zwischen den Kulturen des Zweistromlands (Sumer, Akkad, Babylonien/Assyrien) und den Kulturen der persischen Hochebene (Elam, Meder/Perser) um die politische und kulturelle Dominanz erneut, diesmal in einem islamischen Gewand als Kampf zwischen Sunniten und Schiiten.<sup>879</sup> Über die Jahrhunderte hinweg wurde diese Rivalität unter wechselnden Dynastien und später auch von den modernen Staaten Irak und Iran (Persien) fortgesetzt. Die wichtigsten Zankäpfel zwischen beiden Kontrahenten sind zum einen die Grenzziehung am sogenannten *Schatt el-Arab*, dem Mündungsgebiet von Euphrat und Tigris am Golf, zum anderen die Hegemonie über den Golf selbst. Die Rolle als 'Polizist am Golf' hatte bis zum Sturz des Schahs im Jahre 1979 das kaiserliche Persien inne, das mit den USA eng verbündet war. Die Schwächung des persischen Militärs durch die Säuberungen im Verlauf der iranischen Revolution<sup>880</sup> und die innenpolitischen Turbulenzen ermunterte den militärisch bis dahin unterlegenen Irak unter Saddam Hussein 1980 dazu, durch einen kurzen Krieg die Grenzziehung am Schatt zu seinen Gunsten zu verändern beziehungsweise sich das Gebiet einzuverleiben.<sup>881</sup> Zur großen Überraschung nicht nur des Iraks, sondern auch der damals ihn unterstützenden Westmächte USA und Frankreich konnte der Iran nicht nur standhalten, sondern sogar selbst offensiv werden.<sup>882</sup> In den danach zu beobachtenden verlustreichen Stellungskriegen, die der Westfront während des Ersten Weltkriegs ähnelten, gelang es keiner der beiden Mächte, einen Vorteil zu erringen. 1988 endete der Krieg mit Hilfe einer UN-Vermittlung mit einer Rückkehr zum Status quo. Die Grenzfrage am Schatt ist jedoch nach wie vor ungeklärt.

---

<sup>878</sup> Siehe dazu das Kapitel "Die politische Zersplitterung der islamischen Welt" in Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung bis zu den Anfängen des Osmanenreichs*. Fischer Weltgeschichte Band 14. Frankfurt am Main 1968, S. 224-267 (insbesondere S. 234-252).

<sup>879</sup> "Sunna" heißt "Tradition", unter Sunniten versteht man dementsprechend die Anhänger der orthodoxen Lehre. "Schia" bedeutet "Partei" und heißt korrekterweise und vollständig "Schia't-Ali", die "Partei Alis". Alī ibn Abī Ṭālib, ein Vetter Mohammeds, war nach dessen Tod von 656 bis 661 der vierte sogenannte "rechtgeleitete Kalif". Im Gegensatz zu seinen drei Vorgängern wurde er jedoch nicht durch allgemeinen Konsens gewählt, sondern durch "seine" Partei. Seine Regierung war daher von steten Kämpfen und teilweise blutigen Schlachten gegen eine Koalition der Umayyaden unter dem siegreichen späteren Kalifen Mu'āwiya gekennzeichnet. Im Jahre 661 wurde Ali vor der Moschee von Kufa umgebracht, seine Partei setzte jedoch den Kampf um die rechtmäßige Nachfolge unter der Führung von Alis jüngerem Sohn Husain (Hussein) fort.

<sup>880</sup> Daß man den Sturz des Schah-Regimes durchaus als Revolution werten kann, argumentierte James A. Bill bereits 1985 sehr überzeugend. Siehe Bill, James A.: "Political Stability and the Future of the Islamic Republic of Iran", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 137-158.

<sup>881</sup> Burrell, R. M.: "Implications of the Iranian Revolution for the Security of the Persian Gulf", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 122-137 (125).

<sup>882</sup> Nach der Ansicht vieler Beobachter trug dieser Krieg maßgeblich dazu bei, das Ayatollah-Regime in Teheran zu konsolidieren. Siehe dazu Burrell, R. M.: a. a. O., S. 128.

Die arabischen Nachbarn des Iraks – Saudi-Arabien und die Vereinigten Emirate inklusive Kuwaits – unterstützten Bagdad während des Kriegs mit erheblichen finanziellen Mitteln. Die Gründe hierfür waren unterschiedlich: Saudi-Arabien und Kuwait fürchteten die militärische Macht des Iraks, mit dem sie direkte Grenzen haben, und wollten sich daher gut mit ihm stellen. Die Vereinten Arabischen Emirate (außer Kuwait) fürchteten dagegen eher die Aktivitäten des revolutionären Irans in ihren eigenen Ländern, in denen eine namhafte schiitische Minorität vorhanden ist. Einer der Gründe für den 2. Golfkrieg war denn auch ein finanzieller: Kuwait weigerte sich, die aufgelaufenen immensen irakischen Schulden einfach zu streichen. Der wichtigere Grund jedoch war ein territorialer: Bagdad betrachtete aus historischen Gründen das Scheichtum als Teil Iraks, denn zu Zeiten des Osmanischen Reichs war Kuwait ein Teil des Bezirks Basra gewesen, aus dem der Irak hervorging. Als diese Provinz aus der Konkursmasse des zerbrochenen Osmanischen Reichs in die Unabhängigkeit entlassen wurde, trennte die britische Kolonialmacht das spätere Kuwait vom neuen Irak ab, was dieser jedoch nie akzeptierte. Dieser irakische Irredentismus hat jedoch wiederum eine nüchtern-rationale Komponente, denn Kuwait ist bekanntlich reich an Erdöllagern. Durch eine Angliederung Kuwaits wären auf einen Schlag rund ein Drittel aller Erdöllager am Golf in irakischer Hand gewesen. Dies war wohl letztlich auch der Hauptgrund, warum die USA so vehement für die Befreiung Kuwaits auch unter Einsatz von Waffen eintraten – abgesehen davon, daß der irakische Angriff auf Kuwait so kurz nach ihrer Ausrufung der neuen "Weltfriedensordnung" nicht gerade zuträglich war.

Nun erfaßte der 2. Golfkrieg nicht nur sämtliche Anrainerstaaten des Golfs selbst, sondern – als Teil der anti-irakischen Allianz – auch einige Länder des Nahen Ostens und Südostasiens. Diese sollte man freilich eher als temporäre internationale Operation unter der offiziellen Führung der UN werten und nicht als dauerhafte regionale Allianz, so daß sich hieraus kein neuer sicherheitspolitischer Regionalismus im Indischen Ozean konstruieren läßt. Der 2. Golfkrieg tangierte in regionaler Hinsicht aber auch die Subregion Südasiens, und zwar in vierfacher Hinsicht: erstens wegen der Verteuerung des Rohöls, auf dessen Import besonders Indiens expandierende Wirtschaft angewiesen ist, zweitens wegen der Ausweisung zahlreicher pakistanischer und indischer (sowie auch philippinischer) Gastarbeiter, was in den betroffenen Ländern zu erheblichen Steuerausfällen führte, drittens wegen der innenpolitischen Kontroverse in Indien um die Betankung von Flugzeugen der US Air Force in Bombay, und viertens wegen der durch den Krieg noch zusätzlich angeheizten Auseinandersetzungen zwischen Hindus und Moslems. Der Golfkrieg vernetzte somit die beiden Subregionen *Persischer Golf* und *Südasiens* – aus maritimer Sicht erstreckte er sich somit auf den nördlichen Teil der *Arabischen See*.

Der Krieg am Golf konnte zwar aus westlicher und vor allem kuwaitischer Sicht siegreich beendet werden, gelöst ist der zugrundeliegende Konflikt aber genausowenig wie der indo-pakistanische Konflikt: Das irakische Regime konnte erst im Frühjahr 2003 nach einer militärischen Intervention der USA und einiger verbündeter Staaten gestürzt werden, eine demokratische Regierung konnte bisher noch nicht installiert werden und die Rivalität zwischen Schiiten und Sunniten hat sich mittlerweile auf das Staatsgebiet des Irak verlagert. Die gesamte Region droht, im Chaos zu versinken. Zum Schutze ihrer Verbündeten und ihrer eigenen Interessen hat die USA daher – zum ersten Mal nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs – mit der 5. Flotte eine neue Flotte aufgestellt, die ständig im Golf präsent bleiben soll. Aufgrund der hohen Bedeutung des Persischen Golfs für die Energiesicherheit vieler Länder – unter anderem auch Indien – steht zu erwarten, daß dieser Konflikt noch lange auf der politischen Landkarte bleiben wird. Neuere amerikanische Überlegungen<sup>883</sup>, einen weiteren Krieg auch gegen das Regime in Teheran zu führen, lassen zudem befürchten, daß dieser Konfliktherd eher noch schlimmer wird.

#### VII.1.1.4 Bürgerkriege am Horn von Afrika

Wie bereits dargestellt, tobt seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs in dieser Subregion ein unaufhörlicher Krieg jedes gegen jeden: In Sudan führt ein mittlerweile fundamentalistisches islamisches Regime einen Kleinkrieg gegen den christlich-tribalen Süden, in Äthiopien kämpften das wirtschaftlich weiter entwickelten Eritrea einen langen – letztlich aber erfolgreichen – Sezessionskrieg gegen Äthiopien, und in Somalia führen Clans unter der Führung ihrer jeweiligen *Warlords* Kriege in wechselnden Allianzen um Macht und Einfluß. Der Bürgerkrieg in Äthiopien hat sich nach der erfolgreichen Abtrennung Eritreas zu einem zwischenstaatlichen Krieg entwickelt, der mittlerweile aber beigelegt worden zu sein scheint. Der Bürgerkrieg in Somalia hat sich nach dem Zusammenbruch der Staatsgewalt<sup>884</sup> zeitweilig zu einer internationalen Krise gemausert, die nicht nur zu einer internationalen (erfolglosen) Intervention<sup>885</sup> geführt hat, sondern auch die Nachbarstaaten erfaßt: Kenia wegen den somalischen Flüchtlingslagern auf kenianischem Territorium, Äthiopien wegen dem wieder aufgeflamten traditionellen Konflikt um die Kontrolle des sogenannten Ogaden.<sup>886</sup>

---

<sup>883</sup> Stand Oktober 2003.

<sup>884</sup> Mittlerweile gibt es wieder eine Zentralregierung in Mogadischu, deren Einfluß sich bis jetzt lediglich auf Teile der Hauptstadt beschränkt. In anderen Teilen liefern sich Clans erbitterte Feuergefechte, unter anderem um die Frage, ob die neue Regierung toleriert oder bekämpft werden sollte (Stand Dezember 2001).

<sup>885</sup> Die Operation *Restore Hope*.

<sup>886</sup> Zum Ogaden-Konflikt siehe zum Beispiel schon Matthies, Volker: *Der Grenzkonflikt Somalias mit Äthiopien und Kenya. Analyse eines zwischenstaatlichen Konflikts in der Dritten Welt*. Hamburg 1977.

Wegen dieser Flüchtlingsströme strahlt dieser Sicherheitskomplex somit auch auf Ostafrika aus. Abgesehen davon ist hier Buzans These berechtigt, daß die Sicherheitskomplexe des Indischen Ozeans wenig bis gar keine Verbindungen nach außen hätten, denn diese vornehmlich mit Kleinwaffen ausgetragenen Konflikte bleiben, abgesehen von Ostafrika, auf die eigene Subregion beschränkt.

#### **VII.1.1.5 Das südliche Afrika: Im Auge des Sturms?**

Die geopolitische Lage der Staaten des südlichen Afrikas erlaubt eine genaue Abgrenzung dieses Sicherheitskomplexes: beteiligt sind daran die Republik Südafrika, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mosambik, Namibia, Sambia, Swasiland, Tansania und Zimbabwe. Das Ende des rassistischen Apartheidsregimes in der Republik Südafrika und des dort einsetzenden innergesellschaftlichen Transformationsprozesses schwächte das Mißtrauen der ehemaligen *Frontline States* gegenüber Pretoria so sehr ab, daß der ehemalige feindliche Nachbar in eine neu gestaltete *Southern African Development Community* (SADC) als Gründungsmitglied aufgenommen wurde. Obwohl es mittlerweile Anzeichen dafür gibt, daß die 'Flitterwochen' zu Ende sind und die Realpolitik wieder zurückgekehrt ist<sup>887</sup>, kann man feststellen, daß auch dieser Sicherheitskomplex nach Buzans Definition funktioniert und keine weiteren Subregionen direkt erfaßt.

#### **VII.1.2 Die maritime Dimension: Ein Rüstungswettlauf im Indischen Ozean?**

Aufgrund der aufgezeigten Entwicklungen in der Golfregion, der Präsenz chinesischer Kriegsschiffe in birmanischen Stützpunkten und auch wegen derzeitiger Beschaffungsprogramme auf dem Marine-sektor in vielen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans wird des öfteren die Behauptung aufgestellt, der Indik sei Schauplatz eines maritimen Rüstungswettlaufs. Wenn diese Behauptung zutreffen würde, wäre dies ein allgemeines Konfliktmuster für die gesamte 'Region Indischer Ozean'. Maritime Aufrüstungen in größerem Stil lassen sich tatsächlich in zwei maritimen Subregionen erkennen: im Persischen Golf und der Arabischen See, sowie im Golf von Bengalen und der Südchinesischen See. Beteiligt sind hierbei zum einen der Iran, die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) plus Saudi Arabien sowie Indien und Pakistan, und zum zweiten die Volksrepublik China, die ASEAN-Staaten und wiederum Indien.

##### **VII.1.2.1 Welches Gewicht haben drei Kilos? Das Wettrüsten im Golf**

Mit einer Küstenlinie von rund 2.540 km entlang des Golfs und der Arabischen See ist der Iran eigentlich prädestiniert für eine Rolle als Seemacht: die geostrategisch günstig gelegenen

---

<sup>887</sup> Siehe dazu unten, "Die sicherheitspolitischen Interessen Südafrikas".

Stützpunkte sind mit Bandar Abbas, den Musa-Inseln oder Schah Bahar jedenfalls vorhanden. Auch eine hochseefähige Flotte als zweites notwendiges Ingredienz für die Geltung als Seemacht sollte nach dem Willen von Schah Reza Pahlevi geschaffen werden, um das kaiserliche Persien zum "Polizisten am Golf" aufzubauen – durchaus mit dem Segen der USA. Die islamische Revolution von 1979 und der ein Jahr später ausbrechende erste Golfkrieg machten diesen ehrgeizigen Zielen zunächst einmal ein Ende. Irans Wiederaufnahme dieser Ziele im Verbund mit einem neuen Flottenrüstungsprogramm ab den späten achtziger Jahren bis heute hat bei seinen Nachbarn im Golf zu beträchtlicher Unruhe geführt. Die Mitgliedsstaaten des *Gulf Co-operation Council* (GCC) – Saudi-Arabien, Kuwait, die VAE und Oman – haben die iranischen Beschaffungsprogramme zum Anlaß genommen, ihrerseits ihre Flotten zu verstärken. Damit wurde ein maritimer Rüstungswettlauf begonnen, der auch durch die neu aufgestellte 5. Flotte der USN nicht beendet worden ist.

#### **VII.1.2.1.1 Geostrategische Lage**

Der Iran besitzt gemeinsame Grenzen mit Oman (Straße von Hormuz), den VAE und Kuwait (Golf) und dem Irak (Schatt el-Arab) im Bereich des Persischen Golfs. Landgrenzen hat der Iran auf der zentralasiatischen Seite mit Armenien, Aserbaidschan und Turkmenistan als Nachfolgerstaaten der UdSSR, auf der südasiatischen Seite mit Afghanistan und Pakistan. Geostrategisch von besonderem Gewicht ist die 2540 km lange Küstenlinie des Iran von der iranisch-pakistanischen Grenze an der Arabischen See bis zur iranisch-irakischen Grenze am Schatt el-Arab im Persischen Golf. Für den Bereich Persischer Golf kann man konstatieren, daß hier zwischen dem Iran und seinen Nachbarn nach wie vor Grenzkonflikte bestehen. Zwischen dem Iran und den VAE besteht ein Konflikt um den Besitz der "großen und kleinen Tunbs", einer Inselgruppe, die den VAE vorgelagert sind und erhebliche strategische Bedeutung besitzen, da von hier aus der Schiffsverkehr von und nach den Häfen und Ladestationen Kuwaits und der VAE kontrolliert und unterbunden werden kann. Diese Inseln wurden bereits 1972 – also noch unter der Regierung des Schahs – von iranischen Truppen besetzt und mittlerweile befestigt sowie mit Landebahnen, Radarstationen und Silkworm-Batterien ausgestattet.

Die Beziehungen zum Irak sind auch nach dem, in iranischer Lesart 'erzwungenen', Friedensschluß von 1988 erheblich gestört. Streitpunkt ist nach wie vor der Schatt el-Arab, das fruchtbare Mündungsgebiet von Euphrat und Tigris. Für den Irak stellt der Schatt die einzige Seeverbinding Basras mit dem Golf dar und ist daher von eminenter wirtschaftspolitischer

Bedeutung. Die Rückkehr zum Status quo vor dem Krieg von 1980 bis 1988 stellt gerade für Bagdad eine äußerst unbefriedigende Situation dar, da dieser Status quo den Talweg des Schatts als Grenzlinie festschreibt. Somit ist eine Blockade dieser Seeverbindung durch den Iran im Falle eines Konfliktes mit dem Irak weiterhin möglich. Für den Iran bedeutet die Rückkehr zum Status quo, daß das Kriegsziel der Hardliner in der iranischen Führung, die schiitische Region um Basra zu annektieren, nicht erreicht werden konnte. Beide Mächte können daher als revisionistisch bezeichnet werden.

Nach dem Zerfall der Sowjetunion hat es der Iran auf der zentralasiatischen Seite nun mit drei Nachfolgestaaten zu tun: dem vorwiegend christlichen Armenien, dem vorwiegend schiitischen Aserbaidschan und dem vorwiegend sunnitischen Turkmenistan. Die Regierung in Teheran bemüht sich seit dem Beginn der neunziger Jahre mit wechselndem Erfolg, gute Beziehungen mit allen drei Staaten herzustellen, wohl wissend, daß die neue Lage sowohl Chancen als auch Risiken in sich birgt. Die von Teheran wahrgenommenen Chancen bestehen in der Möglichkeit einer handelspolitischen Brückenfunktion des Irans für diese Länder: über iranische Häfen im Golf oder an der Küste des Arabischen Meeres könnte der Import und Export Armeniens, Aserbaidschans und Turkmenistans abgewickelt werden. Die Risiken bestehen in der explosiven ethnisch-religiösen Mischung, die in der Grenzregion zwischen Iran, Armenien, Aserbaidschan und Turkmenistan zu finden ist: Mit dem christlichen Armenien und dem sunnitischen Turkmenistan gibt es religiös motivierte Reibereien zwischen den Regierungen, mit dem ebenfalls vorwiegend schiitischen Aserbaidschan gibt es einen ethnischen motivierten Grenzkonflikt um den Besitz des ebenfalls von Aseris bewohnten nordöstlichen Teils des Irans. Zusätzlich kompliziert wird die Situation durch türkische und indische Ouvertüren in Richtung auf diesen Teil Zentralasiens, denn auch sie haben die wirtschaftspolitischen Möglichkeiten, die diese neuen Staaten bieten, für sich entdeckt.

Mit Afghanistan sah sich die Regierung in Teheran mit einem weiteren feindlich gesonnenen Regime konfrontiert, zumindest seit dem Sturz der prokommunistischen Najibullah-Regierung. In dem lange währenden Bürgerkrieg in Afghanistan nach dem Rückzug der sowjetischen Truppen setzte Teheran auf Gruppierungen, die sich letztlich als Verlierer herausstellten. Die siegreichen Taliban waren dem Mullah-Regime in Teheran jedoch hauptsächlich deshalb feindlich gesonnen, weil sie einen Islam vertreten, der sich vom iranischen Schiismus grundlegend unterscheidet. Gegen Ende der neunziger Jahre kam es zwischen beiden Ländern fast zum Grenzkrieg. Wie sich die Beziehungen mit der pro-westlichen Regierung Karsais entwickeln werden, muß zum jetzigen Zeitpunkt offen bleiben.<sup>888</sup> Lediglich mit Pakistan unterhält die islamische Republik Iran einigermaßen gute Beziehungen, was sich

---

<sup>888</sup> Bis zum Abschluß der Korrekturarbeiten an dieser Dissertation im März 2004 läßt sich noch nicht zweifelsfrei absehen, ob sich die Regierung Karsais gegenüber den immer noch mächtigen Warlords endgültig durchset-

beispielsweise in der Durchführung gemeinsamer Flottenübungen niederschlug – die erste davon 1994. Allerdings kommt es in Pakistan immer wieder zu Übergriffen fundamentalistischer Sunniten gegen die schiitische Minderheit, welche die Beziehungen mit dem schiitischen Iran naturgemäß belasten. Somit sind keine der Außenbeziehungen Teherans ganz konfliktfrei.

#### VII.1.2.1.2 Der iranische Flottenbau: Auf dem Weg zu einer Hochseeflotte?

Die iranische Kriegsmarine setzt sich zusammen aus 18.000 Mann regulärer Truppen und ca. 20.000 Mann Revolutionärer Garden, die im Kriegsfall als Guerillaeinheiten zum Einsatz kommen würden. Die Schiffsstärke der iranischen Marine lag nach dem Ende des Golfkriegs 1988 bei drei obsoleten Zerstörern aus den USA, drei Fregatten, zwei Korvetten und zehn FACs der französischen *Kombattante*-Klasse, ursprünglich bestückt mit Harpoon-SS-N.

Fast jeder Bericht der letzten Jahre über die Sicherheitspolitik des Iran beginnt mit dem Kauf der drei konventionellen U-Boote (SSK) russischer Provenienz sowie der 10 Hegu-Klasse Raketenschnellboote aus der Volksrepublik China. Für die iranische Marine bedeuten die drei SSK der Kilo-Klasse praktisch einen Quantensprung in der Seekriegsführung, eröffnen sie doch ganz andere strategische Möglichkeiten, die bis ins Rote Meer reichen. Die drei Boote wurden ursprünglich Mitte/Ende der achtziger Jahre geordert, um die sechs Fregatten italienischer Herkunft auszubalancieren, die der Irak bestellt hatte. Diese Fregatten wurden jedoch wegen des zweiten Golfkriegs nie ausgeliefert. Als das erste *Kilo*-SSK im November 1992 den Iran erreichte, definierte die iranische Marineführung die Mission dieser U-Boote in *deep water interdiction* und *sea denial* um.<sup>889</sup> Bewaffnet sind die Kilo-Klasse SSK mit sechs 553 mm Torpedorohren und insgesamt 18 Torpedos sowie bis zu 36 Minen. Diese können im getauchten Zustand ausgelegt werden. Nach unbestätigten Berichten hat der Iran zusammen mit den SSK 1800 Minen erworben. Die Häufigkeit, Dauer und Komplexität der iranischen Flottenmanöver hat dabei in den neunziger Jahren gegenüber den späten Achtzigern kontinuierlich zugenommen. Bei diesen Manövern, bei denen häufig auch Armee-Einheiten und Luftwaffe-Einheiten eingesetzt werden, stehen oftmals amphibische Landeübungen und Kommandoaktionen gegen Ölbohrinseln und Verladestationen im Mittelpunkt. Ebenso wird elektronische Kriegsführung geübt, wobei die iranischen Truppen offenbar noch Schwierigkeiten

---

zen kann. Selbst eine Rückkehr fundamentalistischer Politiker wie Gulbuddin Hekmatjar an die Macht kann zur Zeit nicht ausgeschlossen werden.

<sup>889</sup> Siehe Bruce, James: "A New Arms Race in the Gulf", *Jane's Intelligence Review* Vol. 007, Issue 01 (January 1995), S. 37ff.

hinsichtlich 'counter-countermeasures' haben.<sup>890</sup> Im Rahmen des neuen indischen *Milan West* finden seit 2000 auch gemeinsame Manöver mit den Marinen Indiens und Omans statt.

#### VII.1.2.1.3 Iranische Intentionen – Arabische Perzeptionen

Angesichts der kritischen Reaktionen aus dem Ausland weist die Regierung in Teheran immer wieder darauf hin, daß ihr gegenwärtiges Rüstungsprogramm lediglich dazu dient, die Verluste während des ersten Golfkriegs wieder auszugleichen. Einige unbestätigte Schätzungen setzen die iranischen Verluste, vor allem während des sogenannten *Tankerkriegs* in den letzten Monaten des ersten Golfkriegs, bei ca. fünfzig Prozent an. Ebenso weist die iranische Regierung immer wieder auf das Vorhandensein sehr verwundbarer Ölbohrplattformen und Verladestationen hin, die geschützt werden müssen. Daher müsse die iranische Flottenrüstung als Wiederaufrüstung und als grundsätzlich defensiv gesehen werden. Diese Argumente mögen zwar hinsichtlich der Wiederaufrüstung der Raketenschnellboote stichhaltig sein, aber nicht hinsichtlich der neu beschafften U-Boote. U-Boote sind neu im Inventar der iranischen Marine, obwohl bereits der Schah in den Siebzigern plante, eine U-Bootflotte aufzubauen. Selbstverständlich können U-Boote auch defensiv eingesetzt werden, die Seekriegsgeschichte zeichnet jedoch ein anderes Bild: das einer grundsätzlich offensiven U-Bootwaffe. Allerdings wäre das Gegenargument vertretbar, daß diese U-Boote als Ersatz für die obsoleten Zerstörer aus den siebziger Jahren gedacht sind, die aus Kostengründen wohl nicht ersetzt werden können.<sup>891</sup>

Der iranische Fokus auf offensive Hochseekriegsführung (*deep water interdiction* und *sea denial*) im Indischen Ozean sowie möglicherweise sogar im Roten Meer mußte für die arabischen Nachbarstaaten des GCC notwendigerweise bedrohlich erscheinen. Die drei Kilo-Klasse SSK werden hierbei besonders mißtrauisch beobachtet, da sie auch zur Minenkriegsführung einsetzbar sind. Besonders für Saudi-Arabien, das mit Yanbu im Roten Meer eine wichtige Verladestation unterhält, stellt dies ein nicht zu unterschätzendes Bedrohungsszenario dar. Saudi-Arabien hat daher auf die iranischen maritimen Muskelspiele mit einem eigenen maritimen Beschaffungsprogramm reagiert, und dabei beispielsweise mehrere hochmoderne Stealth-Fregatten der französischen *Lafayette*-Klasse erworben. Hier erkennt man das für einen Rüstungswettlauf typische 'Aktion-Reaktion'-Muster, so daß durchaus von einem Rüstungswettlauf im Persischen Golf gesprochen werden kann. Allerdings verläuft er auf-

---

<sup>890</sup> Ebenda.

<sup>891</sup> Zudem wäre wohl nur Rußland in der Lage, solche Kriegsschiffe zu liefern. Mit den USA besteht jedoch eine Vereinbarung, dies nicht zu tun. In wie weit sich die neue Regierung unter Putin noch an diese Vereinbarung hält, muß abgewartet werden.

grund der massiven amerikanischen und britischen Präsenz von Seiten der potentiellen Gegner des Irans ziemlich verhalten und auch aus Gründen des Prestiges motiviert zu sein.

#### VII.1.2.2. Kalter Krieg (nicht nur) in der Arabischen See: Indien und Pakistan

Der indo-pakistanische Konflikt macht natürlich auch auf See nicht halt – auch hier versuchen beide Kontrahenten, sich gegenseitig zu überflügeln. Schauplatz für die maritime Version des indo-pakistanischen kalten Kriegs ist die Arabische See, in der sich beide Marinen gegenseitig beschatten und ab und zu auch provozieren.<sup>892</sup> Mit anderen Worten: aufgrund des andauernden indo-pakistanischen Konflikts um Kaschmir einerseits und der indo-pakistanischen Atomwaffentests von 1998 andererseits könnte man einen Rüstungswettlauf auch in der Subregion Südasien vermuten. Tatsächlich sind sowohl Pakistan als auch Indien dabei, ihre konventionellen Arsenale qualitativ zu verbessern:

- Pakistan hat beispielsweise im maritimen Bereich bei DSCN in Le Havre mehrere konventionell betriebene U-Boote der französischen *Agosta*-Klasse beschafft<sup>893</sup>, dazu *Harpoon*-Schiff-Schiff-Flugkörper amerikanischer Provenienz, für die Luftwaffe wurden über mehrere Jahre hinweg amerikanische F-16 erworben und das Heer entwickelt zusammen mit der Volksrepublik China den neuen Kampfpanzer *MBT2000* beziehungsweise *Al Khalid*.<sup>894</sup>
- Indien hat ein großangelegtes Waffenbeschaffungsprogramm mit Russland, da die eigenen Entwicklungen modernen Ansprüchen – vor allem den Ansprüchen der indischen Streitkräfte – nicht genügen. So werden für die Marine mehrere Zerstörer<sup>895</sup> der neuesten Version der *Krivak-III*-Klasse (siehe Bild) beschafft, dazu *Granit-SLCM*<sup>896</sup>. Auch die beiden anderen Teilstreitkräfte kommen dabei nicht zu kurz: Für die Luftwaffe werden Jagdbomber des Typs Suchoi Su-30 MKI beschafft (bereits laufendes Programm), und das indische Heer erhält unter anderem im größten Panzerbeschaffungsprogramm Asiens 310 hochmo-

---

<sup>892</sup> Siehe dazu Sakhuja, Vijay: "Cold War in the Arabian Sea", *Strategic Analysis*, Vol. XXV, No. 3 (June 2001), S. 371-384.

<sup>893</sup> Lodi, Sardar F. S.: "An Agosta Submarine for Pakistan", *Defence Journal*, Januar 2001, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/jan/agosta.htm> (Download am 21.08.2002).

<sup>894</sup> "Development of MBT-2000 (Al Khalid)", *Defence Journal*, November 2000, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/nov/mbt-2000.htm> (Download am 21.08.2002).

<sup>895</sup> Der Ankauf des ehemals sowjetischen Hubschrauberträgers *Admiral Gorschkow*, wiewohl des öfteren bereits gemeldet, läßt sich noch nicht bestätigen. Die Zeitung *The Hindu* schrieb dazu im März 2002: "New Delhi is now purchasing Admiral Gorshkov, formerly known as Baku, from the Russian Navy." Siehe "INS Viraat on goodwill visit to the Gulf", *The Hindu*, 31.05.2002.

<sup>896</sup> SLCM = Submarine-Launched Cruise Missiles: Flugkörper, die vom (getauchten) U-Boot aus abgefeuert werden können.

derne Kampfpanzer des Typs T-90S sowie moderne mobile Luftabwehrplattformen.<sup>897</sup>

**Bild 1: Die indische Talwar-Klasse (Krivak-III)**



Quelle: <http://www.bharat-rakshak.com/NAVY/Images/Talwar3.jpg> (Download am 21.08.2002)

Zudem läßt sich zwischen Indien und Pakistan bisweilen das für Rüstungswettläufe typische Muster von Aktion und Reaktion nachweisen. So rechtfertigte die indische Luftwaffe den Ankauf von 40 Mirage 2000 und 40 MiG-29 mit dem Kauf von 40 modernen amerikanischen Kampfflugzeugen vom Typ F-16 durch die pakistanische Luftwaffe – und das, obwohl die Verhandlungen über die Beschaffung der Mirages bereits vor der amerikanischen Entscheidung über die Lieferung der F-16 an Pakistan begonnen hatten.<sup>898</sup> Anhand dieses Beispiels läßt sich argumentieren, daß die Beschaffungen des Gegners manchmal auch nur Alibi-Funktionen haben können, um eigene Rüstungsprogramme nachträglich gegenüber der eigenen kritischen Öffentlichkeit zu rationalisieren. Interessanterweise läßt sich ein Rüstungswettlauf im südlichen Asien statistisch nämlich nicht belegen. Die folgende Graphik zeigt die Militärausgaben der wichtigsten Mächte des südlichen Asiens, die Volksrepublik China, Indien und Pakistan, die nach Barry Buzan einen eigenen Sicherheitskomplex konstituieren.<sup>899</sup>

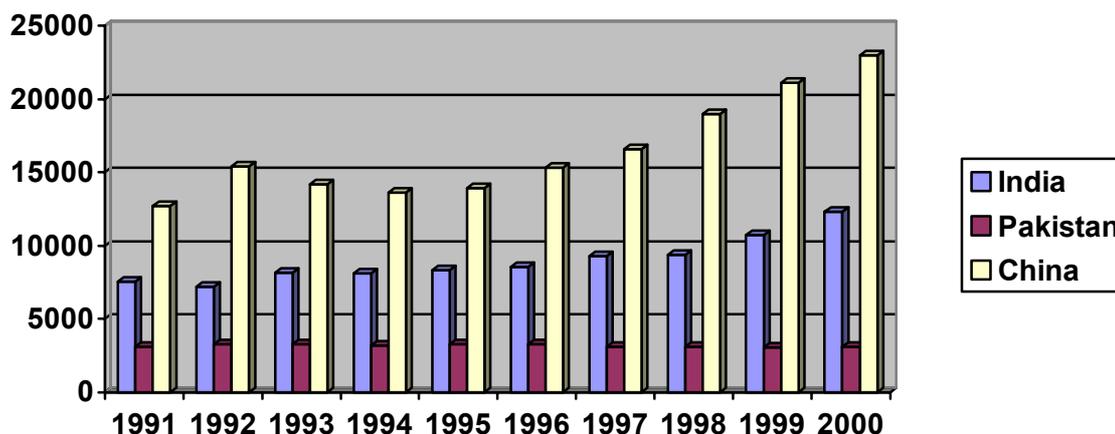
---

<sup>897</sup> Davon sollen 124 Panzer geliefert und 186 in Lizenz gebaut werden. Die ersten wurden im Dezember 2001 ausgeliefert. Siehe dazu Zulkarnen, Isaak: "Main Battle Tank Developments in the Asia-Pacific", *Asian Defence Journal* November 2001, S. 18-21 (18).

<sup>898</sup> Thomas, Raju G. C.: "The Growth of Indian Military Power", in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?* New York 1992, S. 35-66 (52).

<sup>899</sup> Buzan, Barry: "The Southeast Asian Security Complex", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 1 (June 1988), S. 1-16.

Graphik 13: Militärausgaben in Mio. US \$ (1998)



Graphik von Hendrick Lehmann für den Abschlußbericht unseres Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean*, Daten aus SIPRI, World Military Expenditures. US \$b., at constant 1998 prices and exchange

Es läßt sich unschwer erkennen, daß die Militärausgaben Chinas ab der Mitte der letzten Dekade des 20. Jahrhunderts deutlich anstiegen, während die Militärausgaben Indiens nur ein allmähliches Wachstum während der ganzen Dekade verzeichneten und mit denen Chinas nicht mithielten. Für einen sino-indischen Rüstungswettlauf spricht dies nicht. Pakistans Militärausgaben blieben während der gesamten Dekade sogar in etwa gleich, so daß auch von einem indo-pakistanischen Rüstungswettlauf nicht gesprochen werden kann. Allerdings muß man hier gleich zwei *caveats* hinzufügen: Erstens sind nukleare Waffen in der Graphik noch nicht erfaßt. Ob sich zwischen den beiden verfeindeten Nachbarn Indien und Pakistan oder gar einer zwischen Indien und China ein nuklearer Rüstungswettlauf entwickeln wird, ist nur wenige Jahre nach den indo-pakistanischen Atomtests noch nicht absehbar. Wir werden gleich noch auf diesen Aspekt eingehen. Zweitens muß darauf hingewiesen werden, daß aufgrund der Art der beschafften Waffen die konventionellen Arsenale Indiens und Pakistans quantitativ zwar schrumpfen, qualitativ aber immer schlagkräftiger werden. Gerade im maritimen Bereich besitzen nun beide Kontrahenten weitreichende Waffensysteme, mit denen auch Landziele von See aus unter Feuer genommen werden können. Dennoch scheint es für die Subregion Südasien im Hinblick auf die vorgetragenen Argumente sinnvoller zu sein, von einer generellen qualitativen Aufrüstung im konventionellen Bereich zu sprechen als von einem Rüstungswettlauf. Für diese Wertung spricht auch, daß die *worst case*-Szenarien bezüglich einer indischen Hochrüstung, wie sie in den achtziger Jahren unter dem Eindruck von Indira Gandhis realistischer – im Sinne der Theorie – Außen- und Sicherheitspolitik entwickelt wurden, so bisher noch nicht eingetroffen sind. Nach diesen sollte Indien mittlerweile in der Lage sein, drei ganze und drei halbe Kriege gleichzeitig führen zu können:

- erster "ganzer" Krieg: Krieg gegen Pakistan zu Land, zu Wasser und in der Luft,
- zweiter "ganzer" Krieg: Atomkrieg mit (IRBM/ICBM) gegen die VR China,
- dritter "ganzer" Krieg: Seekrieg im Indischen Ozean,
- erster "halber" Krieg: Grenzkrieg gegen die VR China,
- zweiter "halber" Krieg: Interventionen auf Inselstaaten des Indischen Ozeans,
- dritter "halber" Krieg: Verteidigung der eigenen EEZ.<sup>900</sup>

Von diesen erwarteten Fähigkeiten ist Indien zur Zeit noch weit entfernt – zum einen aus mangelnden Finanzmitteln, zum anderen aber auch aus (bislang) mangelndem Interesse der "Status Quo-Macht"<sup>901</sup> Indien an einem derart hochgerüsteten Staat, der den bisher hoch gehaltenen Traditionen der Gewaltfreiheit zuwiderlaufen würde. Das Interesse an einem 'starken' Indien scheint nun mit der BJP-Koalitionsregierung in Delhi erneut Einzug gehalten zu haben<sup>902</sup>, so daß eine Vergrößerung der Rüstungsausgaben nicht ganz ausgeschlossen ist. Falls sich diese oder eine zukünftige Regierung zum Beispiel dazu entschließen würde, die bisher nur in Publikationen entworfene indische nukleare Triade aus Flugzeugen, landgestützten IRBMs und ICBMs sowie seegestützten SLBMs aufzubauen, müßte der Verteidigungshaushalt, der zur Zeit um circa drei Prozent des BSP liegt, drastisch erhöht und die derzeit noch ungelösten technischen Probleme bewältigt werden.<sup>903</sup> Das wäre politisch nur dann vermittelbar, wenn sich das Wirtschaftswachstum Indiens weiter beschleunigen würde. Momentan ist dies aber reine Spekulation, so daß auch ein nuklearer Rüstungswettlauf in diesem frühen Stadium des Aufbaus grundlegender nuklearer Waffen und Trägersystemen in Indien und Pakistan noch nicht nachgewiesen werden kann. Insgesamt bleibt daher das Fazit bestehen, daß weder konventionell noch nuklear zur Zeit ein Rüstungswettlauf im südlichen Asien existiert.

### VII.1.2.3 ASEAN und Chinas Streben nach Seemachtsgeltung

Auf der anderen Seite des alten Kerngebiets des Indischen Ozeans, am Ausgang des Golfs von Bengalen, befinden sich mit der Straße von Malakka und der Singapurstraße sowie der Lombok-, Sunda- und Ombai-Wetar-Straße die östlichen Engstellen, welche die Zugänge in

<sup>900</sup> Nach Thomas, Raju G. C.: "The Growth of Indian Military Power", in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?* New York 1992, S. 35-66 (43).

<sup>901</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C.: Brookings Institution Press 2001, S. 154.

<sup>902</sup> Stephen P. Cohen nennt die Vertreter eines "starken" indischen Staates "Revitalists", da sie den als geschwächt erachteten hinduistischen Staat kulturell (→ Hindutva) und militärisch "wiederbeleben" wollen. Siehe dazu Cohen, Stephen P.: a. a. O., S. 43-47.

<sup>903</sup> Siehe dazu Kanwal, Gurmeet: "India's Nuclear Force Structure", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 6 (September 2000), S. 1039-1075.

den/Ausgang aus dem Indischen Ozean beherrschen. Während in dieser Subregion hauptsächlich der Bürgerkrieg in Indonesien die Wahrnehmung des Westens dominierte, sahen Marineanalysten eine weitere, größere Gefahr: das allmähliche Vordringen der chinesischen Marine, der *People's Liberation Army Navy*, kurz PLAN.<sup>904</sup>

#### VII.1.2.3.1 Der allmähliche Aufstieg der PLAN

Nach dem Sieg der Kommunisten um Mao Zedong über die Truppen Nationalchinas unter Chiang Kai Shek im Jahre 1949 wurden zwar die Heeresseinheiten der Volksbefreiungsarmee zielstrebig ausgebaut, die Marine – ohnehin keine selbständige Teilstreitmacht – spielte dagegen nur eine untergeordnete Rolle im Rahmen der Küstenverteidigung. Erst unter Admiral Liu Huaqing, dem chinesischen Gorchkow<sup>905</sup>, nahm die chinesische Marine Kurs in Richtung einer Hochseemarine, denn:

"Towards the end of this century and early in the next, the major political and economic conflicts between our country and other countries will focus on the sea. The threats to our development and security also come from the sea. To be more exact, they lie in the areas within the first island chain in the North and South China Seas."<sup>906</sup>

Der angestrebte Status einer Hochseemarine wird jedoch nach den derzeit gültigen chinesischen Beschaffungsplänen erst gegen 2030 erreicht werden.<sup>907</sup> Zudem ist zur Zeit in chinesischen Marinekreisen noch umstritten, welche Ingredienzien man für eine echte Seegelung benötigt: braucht man nun eigene Flugzeugträger oder braucht man sie nicht?<sup>908</sup> Nicht umstritten dagegen ist für die chinesische politische und militärische Elite, daß die gesamte Südchinesische See ureigenstes Hoheitsgebiet Chinas darstellt, das im Zeitalter der ungleichen Verträge beziehungsweise des westlichen Imperialismus aufgrund der militärischen Schwäche Peking zeitweise außer Sicht geriet. Aus diesem Grund ist die Volksrepublik daher auch nicht bereit, mit den betroffenen ASEAN-Staaten Vietnam, Philippinen und Malaysia über

---

<sup>904</sup> Zur PLAN allgemein siehe zum Beispiel Singh, Swaran: "Continuity and Change in China's Maritime Strategy", *Strategic Analysis* Vol. XXIII No. 9 (December 1999), S. 1493-1508.

<sup>905</sup> You Ji: *The Armed Forces of China*. St. Leonards: Allen & Unwin 1999, S. 164 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>906</sup> Zitiert nach You Ji: *The Armed Forces of China*. St. Leonards 1999, S. 171.

<sup>907</sup> Zu den Entwicklungsphasen der PLAN in Richtung einer Blue Water Navy siehe das Kapitel "The Ambition for a Blue Water Navy" in You Ji: *The Armed Forces of China*. St. Leonards 1999, S. 160-200 (insbesondere S. 169f).

<sup>908</sup> Zur Flugzeugträgerdebatte siehe das Kapitel "Aircraft Carrier: A Power Booster in 2000 and Beyond", in You Ji: *The Armed Forces of China*. St. Leonards 1999, S. 195-200; und dem derzeitigen Stand zum Beispiel Sakhuja, Vijay: "Dragon's Dragonfly: The Chinese Aircraft Carrier", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 7 (October 2000), S. 1367-1386; derselbe: "Chinese Penchant for Aircraft Carriers", in: Peace Forum/ Division of

Hoheitsrechte in der Inselgruppe der Spratlys zu reden, in deren Bereich Erdöl- und Erdgasvorkommen entdeckt worden sind.<sup>909</sup> Da China also die gesamte Südchinesische See als ihr Hoheitsgebiet betrachtet, hat sich diese aufstrebende Macht bereits bis an die wichtigen Seestraßen in Richtung Indischer Ozean vorgeschoben. Mittlerweile hat die PLAN sogar bereits einige Vorposten auf birmanischem Territorium – also bereits im Golf von Bengalen und damit im Indischen Ozean – errichtet. Diese Stationen liegen aber in direkter Nachbarschaft zu den Stützpunkten der indischen Marine auf den Andamanen und Nikobaren, der sogenannten *Fortress Andamans and Nicobars* (FORTAN). Dabei sollte man bedenken, daß das Verhältnis zwischen Indien als (potentiellem) Hegemon<sup>910</sup> im Indischen Ozean und der Volksrepublik China als ebenso potentiell Herausforderer seit dem sino-indischen Konflikt im Jahre 1962<sup>911</sup> trotz zwischenzeitlicher Entspannungsmaßnahmen nach wie vor eher belastet ist. Streitpunkte sind beispielsweise indische Ansprüche auf die von China besetzte Hochgebirgsregion Aksai Chin und – sozusagen im Gegenzug – chinesische Ansprüche auf Sikkim und Teile von Arunachal Pradesh. Auch die chinesisch-birmanische strategische Zusammenarbeit, vor allem in der Grenzregion zu Indiens unruhigem Nordosten, sorgt für Irritationen in den beiderseitigen Beziehungen. Die Präsenz chinesischer Einheiten im Golf von Bengalen – und seien sie auch noch so schwach – machen die sicherheitspolitische Lage für Indien daher nicht gerade einfacher. Vor allem aber involviert die chinesische Präsenz auch die ASEAN-Gruppe.

#### VII.1.2.3.2 ASEAN: Zwischen Indien und China

Aufgrund ihrer unbequemen Mittellage zwischen den beiden asiatischen Giganten Indien und China erscheint es auf den ersten Blick wenig überraschend, daß auch die ASEAN-Staaten spätestens ab der zweiten Hälfte der achtziger Jahre damit begonnen haben, ihre Streitkräfte zu modernisieren und zu vergrößern. Die Hinwendung zu Fragen der maritimen Sicherheit

---

Strategic and International Studies (Taiwan) (Hrsg.): *Peace Forum Essays*, April 2002, Online-Version: <http://www.dsis.org.tw/peaceforum/papers/2002-04/MM0204001e.pdf> (Download am 21.08.2002).

<sup>909</sup> Siehe dazu zur Einführung Townsend-Gault, Ian: "South China Sea", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 117-128.

<sup>910</sup> Auf die Rolle Indiens und der Indischen Marine im Indischen Ozean wird weiter unten noch ausführlich eingegangen.

<sup>911</sup> Bei diesem Konflikt ging es letztlich um die chinesische Unzufriedenheit mit der Grenzziehung der MacMahon-Linie. Indien hatte bis zum Ausbruch des nur kurz andauernden Kriegs sämtliche chinesische

und daher zum Aufbau schlagkräftiger Marinen läßt sich laut Joon Nam Mak aber nicht nur am "China-Faktor", sondern an vier Faktoren festmachen<sup>912</sup>:

- Zum ersten gab es nach der Niederschlagung der kommunistischen Guerillabewegungen in Thailand und in Malaysia und des sich abzeichnenden Abzugs der Vietnamesen aus Kambodscha keine ernsthafte Bedrohung zu Land mehr,
- zum zweiten hatte das neue Seerecht nach dem *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS III) von 1982 durch die Schaffung sogenannter *Exclusive Economic Zones* (EEZ) mit einer Ausdehnung von 200 Seemeilen ab der Küstenlinie neue Möglichkeiten der Ausbeutung maritimer Ressourcen geschaffen, aber damit einhergehend auch die Verpflichtung der Überwachung dieser Zonen<sup>913</sup>,
- zum dritten begann sich die globale Machtkonstellation allmählich zu ändern, was nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion und dem Abzug ihre Flotte aus südostasiatischen Gewässern und dem Rückzug der US Navy aus dem Flottenstützpunkt Subic Bay nach Ende des Pachtabkommens 1992 zur Furcht vor einem Machtvakuum in der Südchinesischen See und neuen hegemonialen Ansprüchen von Seiten der Volksrepublik China, Indiens und Japans führte, und
- zum vierten lieferte ein erneuter wirtschaftlicher Aufschwung<sup>914</sup> in den ASEAN-Staaten ab 1987 die notwendige finanzielle Manövriermasse für den Ausbau der Flotten vom reinen Küstenschutz hin zu modernen Mehrzweck-Marinen<sup>915</sup>:

*"UNCLOS, and with it the Spratlys dispute, brought to ASEAN countries the belated recognition that nearly all of them are maritime nations highly dependent on the sea. ASEAN thus became increasingly aware of the need for maritime security and resource protection."*<sup>916</sup>

Die potentielle Bedrohung zur See durch die PLAN – und während den achtziger Jahren auf-

---

Warnungen ignoriert, unter anderem auch, weil Nehru in Verkennung der Tatsachen eine Kriegsgefahr weit von sich wies.

<sup>912</sup> Mak, Joon Nam: *ASEAN Defence Reorientation 1975-1992. The Dynamics of Modernisation and Structural Change*. Canberra 1993, S. 29f.

<sup>913</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), Part V: Exclusive Economic Zone (Artikel 55-75); [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm) (Download am 16.08.2002).

<sup>914</sup> Der erste wirtschaftliche Aufschwung der ASEAN-Staaten begann Mitte der siebziger Jahre und endete in einer Rezessionsphase um 1982/1983.

<sup>915</sup> Marinen, die vorwiegend zur Nahverteidigung der eigenen Küsten gerüstet sind, nennt man *Brown Water Navies* (das "braune Wasser" bezieht sich auf sedimentreiche Flußmündungen); Marinen, die im Küstenvorfeld, aber noch im Bereich des eigenen Schelfs operieren, bezeichnet man als *Green Water Navies*; Marinen, die längere Zeit auf der hohen See operieren können, sind sogenannte *Blue Water Navies*. Die Marinen der ASEAN-Staaten haben letztere Fähigkeit (noch) nicht, genausowenig übrigens wie die chinesische Marine.

<sup>916</sup> Mak, Joon Nam: *ASEAN Defence Reorientation 1975-1992. The Dynamics of Modernisation and Structural Change*. Canberra 1993, S. 31.

grund des Ausbaus der indischen *Festung Andamanen und Nicobaren* (FORTAN) auch durch die indische Marine<sup>917</sup> – war somit lediglich ein Faktor, der die Modernisierung und Vergrößerung der ASEAN-Streitkräfte im allgemeinen und den ASEAN-Marinen im besonderen vorantrieb. Der "China-Faktor" kann dabei noch nicht einmal als ausschlaggebend betrachtet werden, denn unter den ASEAN-Staaten bestand Konsens darüber, daß man den chinesischen Nachbarn niemals durch eigene Rüstungsanstrengungen abschrecken, sondern nur verärgern könne. Geschickter ist laut ASEAN der Versuch, Peking durch diplomatische Initiativen in ein Netz von Gesprächen, Konferenzen und gegenseitigen Konsultationen so sehr einzubinden, daß eine konfliktive Lösung der chinesischen Ansprüche in der Südchinesischen See unwahrscheinlich, eine kooperative Lösung dagegen wahrscheinlicher werden würde.<sup>918</sup> Während also nach den Theorien zu Systemen Kollektiver Sicherheit oder zu Sicherheitsgemeinschaften eher die Schaffung eines gegen China gerichteten kollektiven Sicherheitssystems beziehungsweise eine 'ASEAN-Allianz' in Südostasien zu erwarten wäre, vermeidet ASEAN ein solches ganz bewußt, um den übermächtigen Nachbarn nicht zu provozieren.<sup>919</sup> Damit ist aber auch klar, daß ASEAN gar nicht erst versucht, sich auf einen Rüstungswettkampf mit China einzulassen, obwohl es wegen des Spratly-Konflikts nach Ansicht des ehemaligen philippinischen Präsidenten, Fidel Ramos, zumindest "*a mini-arms race of sorts*" gibt.<sup>920</sup> Die Gründe für die (maritime) Hochrüstung in den ASEAN-Staaten lassen sich vielmehr zum einen in dem Streben nach Überwachung der mit UNCLOS III eingeführten 200 Seemeilen weiten *Exclusive Economic Zone* (EEZ) finden, die es gegen illegale Ausbeutungsversuche zu schützen gilt, und zum anderen in der erfolgreichen Bekämpfung der separatistischen Guerillaorganisationen in dem meisten ASEAN-Staaten – mit der Ausnahme der Philippinen. Die Streitkräfte konnten daher ihre bisherigen Polizeiaufgaben weitgehend abgeben und sich der konventionellen Verteidigung widmen. Dies machte konsequenterweise eine umfassende Neurüstung notwendig, für die der wirtschaftliche Aufschwung im asiatisch-pazifischen Raum der späten achtziger und frühen neunziger Jahre die notwendigen finanziellen Mittel lieferte. Die finanzielle Liquidität führte dabei im Verbund mit ASEAN-internen Prestigedenken zu teilweise überambitionierten Beschaffungsplänen, denen die asiatische Wirtschaftskrise von 1997 lediglich einen temporären Dämpfer aufsetzen konnte. Ein Paradebeispiel dafür

---

<sup>917</sup> Eine pakistanische Perspektive bietet Cheema, Pervaiz Iqbal: "Indian Naval Buildup and Southeast Asian Security: A Pakistani View", *Contemporary Southeast Asia* Vol. 13, No. 1, June 1991, S. 86-102.

<sup>918</sup> Siehe dazu Grey, R. W.: *A Proposal for Cooperation in Maritime Security in Southeast Asia*. Working Paper No. 274. Canberra July 1993, S. 4.

<sup>919</sup> Grey, R. W.: a. a. O., S. 11.

<sup>920</sup> Zitiert nach Acharya, Amitav: *An Arms Race in Post-Cold War Southeast Asia? Prospects for Control* (Pacific Strategic Papers 8). Singapur 1994, S. 48. Siehe dazu auch Townsend-Gault, Ian: "South China Sea", in:

ist der 350 Millionen US\$ teure thailändische Hubschrauberträger *Chakri Naruebet* (siehe Bild), der sich für die *Royal Thai Navy* als sprichwörtlicher "weißer Elefant" erwiesen hat: er paßt nicht in das Operationskonzept, ist somit nutzlos und gleichzeitig in Bezug auf Unterhalt sehr teuer.

**Bild 2: Thailands Träger Chakri Naruebet**



Der thailändische Träger *Chakri Naruebet*, gebaut von Bazan, Spanien  
(Quelle: <http://www.naval-technology.com/index.html>)

Für die Marinen Malaysias und Singapurs stehen dagegen moderne konventionelle U-Boote auf der Wunschliste. Während bislang lediglich Indonesien einige Boote deutscher Herkunft besaßen, hat die *Republic of Singapore Navy* (RSN) mittlerweile drei U-Boote der schwedischen *Sjoormen*-Klasse in Dienst gestellt<sup>921</sup>, und Malaysia hat offensichtlich konkrete Kaufabsichten:

*"France's DCN International, Germany's HDW and the Netherlands' RDM submarines are among the potential suppliers, and all three will be at the imminent DSA 2002 Exhibition seeking to secure deals."*<sup>922</sup>

Ein anderes Feld, in dem sich ein ASEAN-interner Rüstungswettlauf aus Prestige erkennen

---

Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 117-128 (insbesondere Fn. 1, S. 117).

<sup>921</sup> Siehe dazu die diesbezüglichen Berichte im Newsarchiv auf der Homepage der Republic of Singapore Navy unter der Adresse <http://www.mindef.gov.sg/navy/>.

<sup>922</sup> Jane's Information Group: "Malaysian Manoeuvres to Acquire Submarine Fleet Are Profiled Ahead of April's Malaysian Defence Exhibition", 27.03.2002, [http://www.janes.com/press/pc020327\\_1.shtml](http://www.janes.com/press/pc020327_1.shtml) (Download am 29.04.2002)

läßt, ist das der Luftwaffen: Malaysia erwarb in den neunziger Jahren amerikanische F/A 18-D *Hornets* und russische MiG-29 *Fulcrums*, Singapur kaufte (und leaste) amerikanische F-16 C/D *Fighting Falcons*, Indonesien und Thailand beschafften ebenfalls F-16, allerdings die älteren A/B-Versionen<sup>923</sup>, und Vietnam erwägt den Kauf von russischen Suchoi Su-27 *Flankers*.

#### VII.1.2.4 Fazit: Maritime Aufrüstung im Indischen Ozean

Nun ist das bestimmende Kennzeichen eines Rüstungswettlaufs eine Aufrüstungsspirale, die durch das Muster 'Aktion-Reaktion' angetrieben wird. Ein solcher Rüstungswettlauf zur See ist zur Zeit, wie dargelegt, lediglich in der Golfregion in Ansätzen sichtbar, wo Saudi-Arabien und – mit starken Abstrichen – auch die kleineren Golfstaaten auf die maritime Wiederaufrüstung des Irans mit eigenen Beschaffungsplänen reagiert haben. In allen anderen Subregionen des Indischen Ozean läßt sich ein solcher Rüstungswettlauf entweder gar nicht oder nur bedingt nachweisen. So könnte man von einem bedingten (nuklearen) Rüstungswettlauf in Süd-asien zwischen Indien und Pakistan sowie einem (allgemeinen) Rüstungswettlauf in Südost-asien zwischen den ASEAN-Staaten und der Volksrepublik China reden. Für die in diesen Subregionen durchaus wahrnehmbaren Aufrüstungen zur See sind jedoch auch andere, mindestens ebenso plausible Gründe denkbar. Zum einen kann man ganz allgemein das Veralten zahlreicher Waffensysteme<sup>924</sup> anführen, die wegen der exorbitanten Kosten moderner maritimer Waffensysteme quantitativ gesehen zunächst in einer Verringerung vorhandener Kriegsschiffe resultieren, qualitativ gesehen jedoch in einem 'Quantensprung' durch die Einführung von modernen konventionellen U-Booten und weitreichenden Flugkörpern wie der amerikanischen *Harpoon* oder der russischen *Sunburn*. Zum anderen kann man gerade für die ASEAN-Staaten nachweisen, daß die dortigen Streitkräfte seit dem Ende der achtziger Jahre allmählich von einer innenpolitischen Rolle (Bekämpfung von Guerillabewegungen) auf eine herkömmliche sicherheitspolitische Rolle (Landesverteidigung) umgerüstet werden.<sup>925</sup> Diese Konversion macht umfangreiche Neuanschaffungen notwendig. Sicherlich wird diese Konversion auch durch gewisse Eitelkeiten und immer noch vorhandenem residualen Mißtrauen gegeneinander

---

<sup>923</sup> Die von Thailand zudem geordneten F/A 18 Hornets wurden dagegen nicht ausgeliefert, da sie von Thailand aufgrund der wirtschaftlichen Krise nicht bezahlt werden konnten. Nach dem Ende derselben orderte Thailand dann lieber eine weitere Schwadron der wesentlich günstigeren Falcons. Siehe dazu Brooke, Micool: "Peace and Prosperity the Thai Way", *ADJ* 11/2002 (November), S. 14-17 (17).

<sup>924</sup> Im militärischen Sprachgebrauch *block obsolescence* genannt.

<sup>925</sup> Siehe dazu zum Beispiel schon Achariya, Amitav: "Arms Proliferation Issues in ASEAN: Towards a More 'Conventional' Defence Posture?", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 3 (Dec. 1988), S. 242-268; Gordon, Sandy: *Security*

– zum Beispiel zwischen Malaysia und Singapur oder zwischen Malaysia und den Philippinen  
– vorangetrieben, denn gerade maritime Waffensysteme wie moderne Fregatten oder gar U-Boote sind nach wie vor höchst prestigeträchtige Symbole nationaler Größe. Vor allem Thailands neuer Hubschrauberträger stellt nicht viel mehr dar als ein solches Symbol, da er mangels finanzieller 'Manövriermasse' die meiste Zeit des Jahres im Hafen verbringt.<sup>926</sup> Diffuse Bedrohungsperzeptionen bezüglich der chinesischen Pläne, bis 2030 eine Hochseeflotte aufzubauen, einerseits und der indischen Präsenz am Eingang der Straße von Malakka andererseits spielen zumindest zur Zeit bei allen Beschaffungsplänen eine eher nachgeordnete Rolle<sup>927</sup> – auch aus Gründen der politischen Vorsicht, wie Sandy Gordon glaubt:

*"ASEAN nations are highly conscious of the implications of any Sino-Indian competition in their region and have been careful not to set up a 'juxtaposition' between the two – a policy they are likely to maintain until such time as China might emerge as an openly hegemonic force in the region."*<sup>928</sup>

Im Hinblick auf die vorgetragenen Argumente scheint es somit sinnvoller zu sein, von einer südostasiatischen generellen Aufrüstung im konventionellen Bereich zu sprechen als von einem Rüstungswettlauf.<sup>929</sup> In den anderen Subregionen des Indischen Ozeans sind Rüstungswettläufe oder generelle Aufrüstungsprogramme dagegen nicht zu erkennen, wobei man allerdings auf den enormen Bestand an leichten Waffensystemen am Horn von Afrika und auch im südlichen Afrika hinweisen muß, denen gerade am Horn von Afrika wegen der dortigen Konflikte<sup>930</sup> jährlich Tausende von Menschen zum Opfer fallen.<sup>931</sup> Für die Sicherheitslage im

---

*and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996, S. 80.

<sup>926</sup> Brooke, Michael: a. a. O., S. 17.

<sup>927</sup> Siehe auch dazu bereits Acharya, Amitav: *An Arms Race in Post-Cold War Southeast Asia? Prospects for Control* (Pacific Strategic Papers no. 8), Singapur 1994.

<sup>928</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996, S. 80f.

<sup>929</sup> So auch Dibb, Paul: "Defence Force Modernization in Asia: Towards 2000 and Beyond", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 18, No. 4, March 1997, S. 347-359.

<sup>930</sup> Zu nennen wäre der andauernde Bürgerkrieg in Somalia sowie die Kriege in Äthiopien beziehungsweise zwischen Äthiopien und dem nun unabhängigen Eritrea. Siehe dazu Lyons, Terrence: "The Horn of Africa Regional Politics: A Hobbesian World", in: Wriggins, Howard (Hrsg.): *The Dynamics of Regional Politics*. New York 1992; zu möglichen Lösungsmöglichkeiten siehe derselbe: "Great Powers and Conflict Reduction in the Horn of Africa", in: Zartman, I. William/Kremenjuk, Victor A. (Hrsg.): *Cooperative Security. Reducing Third World Wars*. Syracuse 1995, S. 241-266.

<sup>931</sup> Unter "small arms" versteht man dabei Pistolen, Revolver, Gewehre inklusive Sturmgewehre und leichte Maschinengewehre (zum Beispiel im Kaliber 7,62 mm), unter die Kategorie "light arms" fallen zusätzlich noch schwere Maschinengewehre (typischerweise ab Kaliber 0.50) und Granatwerfer bis zu einer Rohrweite von 100 mm. Rohrweite. Zu der Dimension des Problems der Small Arms siehe zum Beispiel Craft, Cassidy: *Weapons for Peace, Weapons for War. The Effects of Arms Transfers on War Outbreak, Involvement, and Outcomes*. New York und London: Routledge 1999; Graduate Institute of International Studies, Geneva: *Small Arms Survey 2001. Profiling the Problem*. Oxford 2001.

Indischen Ozean sind diese Waffenbestände jedoch militärisch nicht relevant.<sup>932</sup> Von fast allen im Rahmen des *Panchayati Raj* Projektes Befragten wurde übrigens die Existenz eines Rüstungswettlaufs auf der regionalen Ebene im Indischen Ozean insgesamt verneint – weder die Präsenz der US Navy oder anderer westlicher Flotten<sup>933</sup> noch das allmähliche Vordringen der chinesischen Marine wurden als bedrohlich für die Sicherheit eingeschätzt. So antwortete beispielsweise Dr. Rita Manchanda, vormals Marineexpertin am renommierten *Institute for Defence Studies and Analyses* (IDSA) in New Delhi auf die Frage *In your opinion, is the Indian Ocean region subject to an arms race?* folgendermaßen:

*"If you had asked me this question in the 80s, I would have said yes. Nowadays, there is much less of an arms race. Take for example the Chinese acquisitions of modern weapons systems: I do not see a similar trend in India. The acquisition of the "Gorshkov" for example is only a replacement."*<sup>934</sup>

Kommodore C. Uday Bhaskar, Vizedirektor des IDSA, präzisiert die vorherrschende Meinung noch, indem er auf die unterschiedliche Sicherheitskultur und die mangelnden Finanzmittel hinweist:

*"Of course, the Indian Navy would like to acquire a leadership role, but since it gets only 15% of the defense budget, it is in no position to do so. The security culture of India is different – the threats come from the land borders, for example at Kargil. China has similar problems in regard of Taiwan. On the other hand, the USA doesn't have to worry about the security environment of North America. So the USA and its navy are free for other jobs."*<sup>935</sup>

Die angesprochene Ausnahme bildet Prof. K. R. Singh von der Tribhuvan University in Kathmandu, Nepal. Prof. Singh, ehemals Generalsekretär der SAARC, qualifiziert seine Aussage jedoch etwas, indem er auf das Prestige als treibende Kraft hinweist – mit der bezeichnenden Ausnahme des indo-pakistanischen Rüstungswettlaufs:

*"Nowadays, the arms race is of a different nature: not between superpowers, but between India and Pakistan. India embarked on a military shopping spree, just like the Southeast Asian countries. But the arms race, except for the case India-Pakistan, is more or less a prestigious affair. See for example Singapore:*

---

<sup>932</sup> Auf die Aspekte *Piraterie* und *gescheiterte Staaten* werden wir weiter unten noch eingehen.

<sup>933</sup> Frankreich unterhält ein Geschwader in den französischen Besitzungen Komoren, Réunion und Mayotte sowie eine halbe Brigade der Fremdenlegion – die 13e Demi-Brigade – in Djibouti und eine Abteilung auf Mayotte – das *Détachement de la Légion Étrangère de Mayotte* (DLEM); Großbritannien hat einige Einheiten und Kriegsschiffe im Golf stationiert (abgesehen davon gehört die US-Basis Diego Garcia de jure zu Großbritannien).

<sup>934</sup> Interview mit Frau Maike Tuchner und dem Verfasser am 11.09.2000 in Kathmandu, Nepal.

<sup>935</sup> Interview mit Frau Maike Tuchner und dem Verfasser am 27.08.2000 am IDSA in New Delhi.

against whom is it supposed to fight? The arms race is a tremendous drain on the exchequer, so in the end, the participating countries will get weak. Compare this with the performance of the two "civilian powers" Germany and Japan after the 2<sup>nd</sup> World War in comparison with the militarily strong USA. In my opinion, in the end, the arms competition will end because of economic waste."<sup>936</sup>

Diese Antworten spiegeln die allgemeine Perzeption wider, daß der Indische Ozean zur Zeit eine recht friedliche Region darstellt, in der akute militärische Bedrohungen nicht zu erwarten sind. Statt der im wesentlichen nicht existenten militärischen Bedrohungen sind im Indischen Ozean viel eher nicht-militärische Bedrohungen der Sicherheit nachzuweisen, die sich vor allem im ökonomischen, daneben aber auch in Form von *failed states* im politischen Bereich manifestieren. Während der Feldforschung im Rahmen des bereits erwähnten Forschungsprojekts über maritime Sicherheit im Indischen Ozean wurde der nicht-militärische Charakter der Sicherheit im Indik immer wieder zum Ausdruck gebracht. Stellvertretend dafür sei der Kommentar von Vizeadmiral a. D. Roy der indischen Marine zitiert:

*"What is security? Security is mixed up. Security is about economics, about Indian Ocean trading groups, about environmental problems, about SAR.. This is what brings people together. Economics is the benchmark, it is the single biggest glue. It seems to me that this security debate – though it is very important and helpful that you take it up from Heidelberg – is a very Western topic that is encroaching on the Indian Ocean. In my eyes, it will become valid only when the role of the PLAN increases. As being independent, you should stress on other levels of cooperation, too, not only on security issues."*<sup>937</sup>

Mit Kooperationsmöglichkeiten im Indischen Ozean werden wir uns anhand des erwähnten Seenotrettungsregimes (*SAR-Regime*) im Indischen Ozean gleich noch beschäftigen. Zunächst soll aber ein Fazit gezogen werden, das die erzielten Ergebnisse zur Existenz beziehungsweise Nichtexistenz eines Sicherheitskomplexes "Indischer Ozean" zusammenführt und kommentiert.

### VII.1.3 Reprise: Der Indische Ozean als (Un-) Sicherheitskomplex

Barry Buzan, der den Begriff *Sicherheitskomplex* geprägt hat, argumentiert, daß der Indische Ozean aus mehreren Subregionen bestünde, die nur wenige oder gar keine Verbindungen untereinander hätten, und folgert daher:

---

<sup>936</sup> Interview mit Frau Maïke Tuchner und dem Verfasser am 09.09.2000 zu Hause bei Prof. Singh.

<sup>937</sup> Vizeadmiral a. D. Mihir K. Roy, bei einem Round-Table-Gespräch mit dem Verfasser, Maïke Tuchner und mehreren anderen Vertretern der indischen Streitkräfte bei der United Service Institution (USI) in New Delhi am 31.08.2000.

*“As things stand, the attempt to conjure up an Indian Ocean region tends to detract more from understanding than it adds. The problems of omission and superficiality which arise from the scale and diversity of the area, are not offset by the weak and tentative linkage which the Indian Ocean framework provides.”<sup>938</sup>*

Wenn man zum Beispiel die – bisher nur postulierte – Region Indischer Ozean mit der Region Europa vergleicht, stellt man tatsächlich sehr schnell grundlegende Unterschiede in der Struktur der Machtkonstellationen und der Konfliktmuster fest. So kann man beispielsweise die Konflikte in beiden Regionen bis zu Beginn der neunziger Jahre durch die Brille des Ost-West-Konflikts betrachten, doch nur in Europa bildete er das alles bestimmende Thema. Im Indischen Ozean dagegen fällt es schwer, auf Anhieb einen regionalen Konflikt zu erkennen, der alle Anrainerstaaten gleichermaßen tangiert. Vielmehr scheint es sich bei der Region Indischer Ozean lediglich um eine geographische Region zu handeln, die sicherheitspolitisch jedoch in eine Reihe nicht oder nur schwach miteinander zusammenhängender Subregionen zerfällt: das südliche Afrika, die Golfregion, Südasien, Südostasien und Australien. Zudem sind die (staatlichen) Akteure im Indischen Ozean sowohl zahlreicher als auch in ihren Interessen heterogener als in Europa zur Zeit der Eröffnungskonferenz von Helsinki im Jahre 1973.<sup>939</sup> Eine Blockbildung wie in Europa und zum Teil auch im asiatisch-pazifischen Raum in Ostblock, Westblock und neutrale und nichtpaktgebundene Staaten (N+N-Staaten) ist hier nicht erkennbar.<sup>940</sup> Die Abwesenheit eines dominierenden Konfliktmusters, das alle Anrainerstaaten erfaßt, läßt daher durchaus die Frage zu, ob der Indische Ozean in sicherheitspolitischer Hinsicht überhaupt eine Region bildet. Buzan argumentiert daher auch, wie oben erwähnt, daß das Vorhandensein von dominierenden Konfliktmustern in den Subregionen, beziehungsweise das Vorhandensein sogenannter Sicherheitskomplexe, nicht dazu berechtigt, auch auf die Existenz eines Sicherheitskomplexes 'Indischer Ozean' zu schließen.

Das Argument, die einzelnen Subregionen hätten bislang keine gemeinsamen Konfliktmuster entwickelt, erscheint zunächst durchaus plausibel: Im Golf kämpfen die Akteure Iran, Irak, Saudi-Arabien, Kuwait und die Vereinten Arabischen Emirate sowie ihre jeweiligen Alliierten um die Vorherrschaft und um die Ölressourcen. In Südasien fällt sofort der indo-pakistanische Konflikt um Kaschmir als Konstante ins Auge. In Südostasien richtet sich die Aufmerksamkeit der Akteure auf die Südchinesi-

---

<sup>938</sup> Zitiert nach Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept and Reality", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23 (22).

<sup>939</sup> Zum KSZE-Prozeß siehe zum Beispiel Bredow, Wilfried von: *Der KSZE-Prozess. Von der Zählung zur Auflösung des Ost-West-Konflikts*, Darmstadt 1992, S. 51f. Der vollständige Text ist abgedruckt z.B. in: Auswärtiges Amt (Hrsg.), *Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa. Dokumente zum KSZE-Prozeß (einschließlich der KVAE)*, Bonn, 6. Aufl. Dezember 1984, S. 51-126.

<sup>940</sup> Zur Situation in Europa kurz vor und während den KSZE-Verhandlungen siehe Link, Werner: *Der Ost-West-Konflikt. Die Organisation der internationalen Beziehungen im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1980.

sche See und auf die Straße von Malakka. Am Horn von Afrika befinden sich die Akteure Äthiopien, Eritrea, Sudan und Somalia in einem nicht enden wollenden Krieg jeder gegen jeden – ganz nach Hobbes. Nur im südlichen Afrika existieren seit dem Ende der Apartheid keine zwischenstaatlichen Konflikte mehr – dort kämpft man vielmehr gegen Naturkatastrophen wie 2000 in Mosambik oder um den Zugang zu Wasser als immer knapper werdender Ressource.

Wenn man jedoch genauer hinsieht, erkennt man, daß dieses Argument der heterogenen Konfliktmuster nicht ganz stichhaltig ist:

- Der 2. Golfkrieg im Jahre 1991 erfasste auch Indien und somit die Subregion Südasiens, und zwar in mehrfacher Hinsicht: zum einen wegen der Verteuerung des Rohöls, auf dessen Import Indiens Wirtschaft angewiesen ist, zum zweiten wegen der indischen innenpolitischen Kontroverse um die Betankung amerikanischer Militärflugzeuge in Bombay, zum dritten wegen der Ausweisung der indischen und pakistanischen Gastarbeiter aus den meisten Golfstaaten, und zum vierten wegen der durch den Krieg ausgelösten Auseinandersetzungen zwischen Hindus und Moslems. Der Golfkrieg vernetzte somit die beiden Subregionen *Persischer Golf* und *Südasiens* – aus maritimer Sicht erstreckte er sich auf den nördlichen Teil der *Arabischen See*. Allerdings erfaßt er natürlich vor allem auch die Subregionen der islamischen Welt wie den *Nahen Osten*, *Nordafrika* und *Zentralasien*.
- Der indo-pakistanische Konflikt andererseits mobilisiert Moslems in den Subregionen Golf und Südostasien, was dort wiederum indische diplomatische Aktivitäten zur Beschwichtigung nach sich zieht. Der Bürgerkrieg in Afghanistan erfasste Pakistan, Iran, Indien (durch Taliban-Guerillas in Kaschmir), Tadschikistan, Usbekistan und Saudi-Arabien – mithin also die Subregionen *Südasiens*, *Persischer Golf* und *Zentralasien*, aber auch den *Nahen Osten*.
- Die Bürgerkriege am Horn von Afrika lösen regelmäßig große Flüchtlingsströme aus, die in den angrenzenden Subregionen *Ostafrika* (Kenia) und *Nordafrika* (Sudan) für diverse Probleme sorgen. Im Fall Somalias zog der Bürgerkrieg und der Zusammenbruch des Staats sogar eine UN-Intervention nach sich, an der unter anderem auch Australien beteiligt war.
- Die bereits angesprochene Naturkatastrophe in Mosambik konnte von dortigen Hilfskräften nicht allein bewältigt werden – auch dort war man auf humanitäre Interventionen von Kräften angewiesen, die nicht der Subregion Südliches Afrika entstammten.
- Und was Südostasien angeht, wäre eine Schließung der Straße von Malakka, beispielsweise als Resultat eines Bürgerkriegs in Indonesien, wegen der zu erwartenden wirtschaftli-

chen Auswirkungen – zum Beispiel durch Verteuerung der Seetransporte aufgrund längerer Seewege – nicht nur ein subregionales, sondern internationales Problem.

Zudem lassen sich in einigen Teilen des Indischen Ozeans – vor allem in der Arabischen See und im Golf von Bengalen – akute nicht-militärische Bedrohungen der Sicherheit aufzeigen, die mehrere Subregionen tangieren. Zu nennen wäre da das Phänomen der maritimen (organisierten) Piraterie, die vor allem den Golf von Bengalen, die Straße von Malakka und die Südchinesische See heimsucht. Daneben sorgen Fischereikonflikte im Golf von Bengalen und in der Arabischen See genauso für Unruhe wie Flüchtlingsströme aus Afghanistan oder Somalia. Der dabei oftmals zu erkennende Zusammenhang zwischen Organisierter Kriminalität auf der einen und Piraterie, Drogenschmuggel, Menschenschmuggel und Waffenschmuggel auf der anderen Seite wäre dabei sogar ideal geeignet für eine regionale Zusammenarbeit in einem System kollektiver Sicherheit – aber dazu weiter unten mehr.

Offenbar neigen Konflikte in Subregionen heute im Zeitalter der Globalisierung und Vernetzung so sehr zum 'Überschwappen' beziehungsweise zum Konfliktexport, daß man in Versuchung geraten könnte, die Domino-Theorie der fünfziger und sechziger Jahre wieder hervorzukramen. Wenn sich der Verfasser auch nicht der Behauptung Sandy Gordons anschließen möchte, nach dem die Verbindungen zwischen den Sicherheitskomplexen Australasien, und Afrika wieder zugenommen haben<sup>941</sup>, so gibt es zumindest genügend Indizien dafür, den nördlichen Teil des Indischen Ozeans als sicherheitspolitische Region sozusagen "in statu nascendi" zu betrachten. Zumindest aber haben die Analysen ergeben, daß die Subregionen Horn von Afrika, Persischer Golf, Südasien und Südostasien miteinander und mit weiteren wie dem Nahen Osten, Nordafrika oder Zentralasien in Verbindung stehen – ähnlich einem System kommunizierender Röhren. Der 'Krisenbogen' besteht somit aus einer maritimen Sicht aus der Arabischen See, dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See. Allerdings gilt es festzuhalten, daß von einer akuten militärischen Bedrohung der Sicherheit im Indischen Ozean zur Zeit nicht gesprochen werden kann. In dieser Hinsicht ist seit dem Ende der achtziger Jahre ein erheblicher Meinungsumschwung – fast schon ein Paradigmenwechsel erkennbar: Während bis dahin der Indische Ozean überwiegend als *Whirlpool of Unrest* gesehen wurde<sup>942</sup>, übernahm er danach die Rolle eines neuen 'pazifischen' Ozeans. Als Begründung für diesen Meinungsumschwung werden übereinstimmend – sowohl in der Literatur als auch während der Interviews zum Forschungsprojekt

---

<sup>941</sup> Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996, S. 17.

<sup>942</sup> Stellvertretend für die Literatur seien hier folgende Werke genannt: Ahsan, Syed Akhtar: *Strategic Concepts of the Indian Ocean*. Lahore: George Mann Books 1979; Banerjee, Brojendra Nath: *Indian Ocean – A Whirlpool of Unrest*. New Delhi 1988; Braun, Dieter: *Der Indische Ozean: Konfliktregion oder 'Zone des Friedens'? Globalpolitische Bezüge und regionalspezifische Entwicklungen*. Baden-Baden 1982; Harrison, Selig S./Subrahmanyam, K. (Hrsg.): *Superpower Rivalry in the Indian Ocean. Indian and American Perspectives*. New York und Oxford 1989; Husain, Syed Anwar: *Superpowers & Security in the Indian Ocean. A South Asian Perspective*. Dhaka 1991; Wall, Patrick (Hrsg.): *The Indian Ocean and the Threat to the West. Four Studies in Global Strategy*. London 1975.

*Panchayati Raj in the Indian Ocean* – das Ende des Kalten Kriegs im allgemeinen und das Ende der Konfrontation der Flotten beider Supermächte auch im Indischen Ozean im besonderen angeführt. Nunmehr ist lediglich noch die *United States Navy* (USN) präsent – hauptsächlich allerdings im Persischen Golf, was offensichtlich auch für Indien akzeptabel ist, wie der Kommentar von Kommodore Uday Bhaskar zeigt:

*"Generally speaking, I would say that the parameters of discourse have changed after the end of the Cold War. Nobody challenges the US sea control today. Overall, the situation in the Indian Ocean after the end of the Cold War is stable. It is basically a low threat environment. Also, there is a consensus among those major sea powers which are capable of disrupting the SLOCs that the Indian Ocean should remain peaceful. So, today, there is no power competition visible in this area."*<sup>943</sup>

Was also die militärische Dimension der Sicherheit betrifft, sind zur Zeit lediglich zwei (potentielle) militärische Bedrohungen zur See und eine Bedrohung zu Land denkbar: zur See die mögliche Blockade der *choke points* Straße von Hormuz und Straße von Malakka durch die iranische beziehungsweise die chinesische Marine, zu Land durch den schwelenden Konflikt zwischen den beiden neuen Nuklearmächten Indien und Pakistan. Allerdings entwirft Stephen Cohen bezüglich einer möglichen Proliferation von Nuklearwaffen ein wesentlich negativeres Bild, was den gerade verworfenen Sicherheitskomplex Indischer Ozean betrifft, indem er darauf hinweist:

*"However, because of the ease with which nuclear weapons can be delivered by missiles and the spread of missile technology of ever-increasing range, a "nuclear proliferation chain" (much discussed in the 1970s and 1980s) is being transformed into an interactive, multinational, nuclear weapons chain stretching from Israel to North Korea, and perhaps beyond."*<sup>944</sup>

Falls sich dieses *Worst Case*-Szenario bewahrheiten sollte, dann müßte man dem gerade festgestellten maritimen Krisenbogen noch die Subregionen Naher Osten und Ostasien hinzufügen und ihn somit zu einem nuklearen Krisenbogen erhöhen, der für die 'restliche Welt' ungleich gefährlicher sein würde als bisher. Zur Zeit ist dies jedoch reine Spekulation, die zudem keine weiteren Erkenntnisse hinsichtlich des Zusammenhangs der behandelten Sicherheitskomplexe liefert. Wir können also an der Behauptung festhalten, daß ein lockerer Zusammenhang zwischen den Subregionen des 'Krisenbogens' Naher Osten, Mittlerer Os-

---

<sup>943</sup> Kommodore C. Uday Bhaskar, Vizedirektor des Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA) in New Delhi, bei einem Interview mit dem Verfasser und Maike Tuchner am 27.08.2000.

ten/Persischer Golf, Horn von Afrika, südliches Asien, Südostasien/Südchinesische See und Ostasien besteht. Wie dem auch sei: ein 'Sicherheitskomplex Indischer Ozean' läßt sich nicht nachweisen, vielmehr taucht hier der historische Bedeutungszusammenhang der Seidenstraße des Meeres nicht ganz unverhofft, wenn wir uns an das Fazit des geoökonomischen Abschnitts erinnern, wieder auf.

## **VII.2 Kooperative oder kompetitive Sicherheit im Indischen Ozean?**

Die vorausgehende Analyse hat gezeigt, daß in den maritimen Subregionen Arabische See, Golf von Bengalen und Südchinesische See einige potentielle militärische und akute nichtmilitärische Konflikte existieren, so daß die These der Existenz eines 'Krisenbogens', der vom Maghreb bis in die Südchinesische See reicht und damit sowohl Teile des Indischen Ozeans als auch Teile des Pazifik erfaßt, nicht ganz unbegründet ist. Durch die Möglichkeit der Ausweitung auf andere Subregionen oder der Unterbrechung der internationalen Schifffahrt haben diese Konflikte potentiell auch internationalen Charakter. Insofern ist es aus politologischer Sicht auf den ersten Blick überraschend, daß sich mittlerweile zwar in Form von IOR-ARC ein auf Verbesserung von Wirtschaftsbeziehungen abzielendes internationales Regime analog zur asiatisch-pazifischen APEC etabliert hat, bis jetzt aber noch kein regionales gemeinsames Sicherheitssystem gleich welcher Form, geschweige denn eines analog zur europäischen KSZE. Wir werden uns daher als nächstes damit beschäftigen, warum a) der bisher einzige Versuch, ein solches System aufzubauen, gescheitert ist und b) auch neue Vorstöße aus der epistemischen Gemeinschaft erfolglos bleiben.

### VII.2.1 Indian Ocean as a Zone of Peace (IOZOP)

Die Idee einer Zone des Friedens im Indischen Ozean ist ein Kind des Kalten Kriegs: sie entstand in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts, als der Indische Ozean vom Kalten Krieg erfaßt und zum Schauplatz einer maritimen Variante dieses merkwürdigen Krieges wurde, in der sich amerikanische und sowjetische Flottenverbände gegenseitig belauerten und um Stützpunkte wetteiferten. Offiziell vorgestellt wurde der Plan eines *Indian Ocean as a Zone of*

---

<sup>944</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C.: Brookings Institute Press 2001, S. 189 (mit Verweis auf Bracken, Paul: *Fire in the East: The Rise of Asian Military Power and the Second Nuclear Age*. New York 1999).

*Peace* (IOZOP) von Sri Lanka mit Unterstützung Indiens auf der 26. Sitzung der Vollversammlung der UN am 12. Oktober 1971. Gemäß ihm sollte

- der Indische Ozean inklusive des Luftraums und des Meeresbodens fernerhin als eine Zone des Friedens gelten,
- eine weitere Eskalation und Expansion der militärischen Präsenz der großen Mächte nach Konsultationen mit den Anrainerstaaten verhindert werden,
- jede Basis oder sonstige militärische Installation extraregionaler Mächte abgebaut und auf eine weitere Dislozierung von Nuklearwaffen verzichtet werden,
- sichergestellt werden, daß weder Flugzeuge noch Kriegsschiffe gegen Anrainerstaaten zum Einsatz kommen würden,
- gewährleistet werden, daß die Anrainerstaaten keine militärischen Verpflichtungen gegenüber den Supermächten eingehen würden.<sup>945</sup>

Die Vollversammlung nahm diesen Vorschlag in der Resolution Nr. 2832 an und rief die betroffenen Staaten auf, sich zu Beratungen zu treffen. 1972 setzte die UN zudem ein *Ad Hoc Committee on the Indian Ocean* ein, das Wege zur Implementierung der IOZOP-Resolution erarbeiten sollte. Eine Implementierung hat IOZOP jedoch nie erfahren, obwohl sie auch heute noch – dreißig Jahre nach besagter UN-Vollversammlung – immer wieder ins Gespräch gebracht und den mittlerweile veränderten Rahmenbedingungen angepaßt wird.<sup>946</sup>

Die Idee einer Friedenszone im Indischen Ozean entstand in den sechziger Jahren vor dem Hintergrund der geostrategischen Entwicklungen im Indischen Ozean während des Kalten Kriegs. Wichtigster Auslöser dieser Entwicklungen war die Entscheidung Londons im Jahre 1969, ihre Verpflichtungen *East of Suez* bis spätestens 1971 zu beenden.<sup>947</sup> Dies stellte die USA vor die Wahl, das Machtvakuum in der vormals "britischen See" entweder selbst zu füllen oder sich auf regionale Staaten zu verlassen. Im selben Jahr 1969 verkündete Präsident Richard Nixon die sogenannte Guam-Doktrin<sup>948</sup>, welche die amerikanische Strategie von einer land-basierten Vorneverteidigung auf eine maritime umstellte. Die Übernahme des britischen Stützpunkts auf *Diego Garcia* zum Schutz der amerikanischen Interessen in der Golfre-

---

<sup>945</sup> Braun, Dieter: *The Indian Ocean – Region of Conflict or Zone of Peace?* Delhi 1983, S. 174f.

<sup>946</sup> Siehe zum Beispiel den Artikel von Banerjee, Dipankar: "Indian Ocean Zone of Peace: Need for a New Approach", *Strategic Analysis* 15, November 1992, S. 713-731.

<sup>947</sup> Die Entscheidung, getroffen von der MacMillan-Regierung, hatte im wesentlichen finanzielle Gründe: es standen Gelder zur Verfügung entweder für den Bau weiterer Flugzeugträger – notwendig für die Aufrechterhaltung der Präsenz *East of Suez* – oder für den Bau einer Flotte strategischer Bomber für die eigene nukleare Abschreckung. London entschied sich nach erbitterten Debatten für die zweite Lösung.

<sup>948</sup> Nach ihrem Autor auch *Nixon-Doktrin* genannt.

gion und zugleich zur Verhinderung eines Machtvakuumms lag somit auf der Hand. Zudem war der Indische Ozean zu diesem Zeitpunkt auch aus Gründen der nuklearen Abschreckung interessant, denn von dort aus konnten die neuen Polaris-SLBMs mit ihrer begrenzten Reichweite von rund 3000 Kilometern die südlichen Teile der Sowjetunion erreichen. Im typischen *tit-for-tat*-Szenario des Kalten Kriegs zog die Präsenz der US Navy konsequenterweise auch die Präsenz der sowjetischen Kriegsmarine nach sich, die in den sechziger Jahren durch den tatkräftigen Admiral Gorschkow zu einer schlagkräftigen Hochseemarine ausgebaut worden war. Diese entsand nun Kampfgruppen zur Bekämpfung der amerikanischen U-Boote in den Indischen Ozean, führte zudem mit ausgewählten Kriegsschiffen propagandistisch wertvolle Hafenbesuche bei potentiellen Verbündeten durch und bemühte sich, eigene Basen zu errichten.<sup>949</sup> Damit war der Kalte Krieg auch in den Indischen Ozean übergeschwappt.

Die Ausdehnung des Kalten Kriegs auf den Indischen Ozean zwang somit zumindest die außenpolitisch aktiven blockfreien Staaten im Indischen Ozean Indien und Sri Lanka, sich gemeinsam mit der regionalen Sicherheit zu befassen mit dem Ziel, die Aktivitäten beider Supermächte durch ein maritimes multilaterales Sicherheitssystem einzugrenzen. Aus dieser vordergründigen Perspektive wahrgenommen, bewahrheitet sich die realistische These, daß eine Bedrohung von außen innere – hier: regionale – Konflikte abschwächt und für ein gemeinsames Handeln sorgt: Sowohl Indien als auch Sri Lanka waren daran interessiert, die Ausdehnung des Kalten Kriegs in ihre Gewässer nach Möglichkeit zu verhindern. Beide Staaten stimmten dabei überein, daß es am aussichtsreichsten wäre, dieses Ziel mit Hilfe einer Friedenszone zu erreichen, die den Indischen Ozean in eine nuklearwaffenfreie Zone verwandeln würde. Um die Idee einer *Indian Ocean as a Zone of Peace* (IOZOP) möglichst medienwirksam publik zu machen, wurde sie sowohl auf dem Blockfreien-Gipfel von 1970 und dem *Commonwealth Heads of Government*-Gipfel vom selben Jahr als auch bei der UN im Jahre 1971 vorgestellt. Allerdings verfolgten die beiden südasiatischen Blockfreien mit IOZOP von vornherein auch eigene Ziele, die durch ihre jeweiligen sicherheitspolitischen Interessen motiviert waren. Indien als potentielle regionale Großmacht verband mit der Idee einer Friedenszone die Hoffnung, extraregionale Marinen – vor allem die der Supermächte – aus dem Indik zu verbannen, was ihrer eigenen Marine als der größten regionalen Flotte automatisch ein höheres Gewicht eingeräumt hätte.<sup>950</sup> Sri Lanka als machtloser Kleinstaat dagegen verfolgte

---

<sup>949</sup> Die ersten sowjetischen Kriegsschiffe hielten sich im März 1968 im Indischen Ozean auf. Es handelte sich dabei um den Swerdlow-Klasse-Kreuzer *Dimitriy Pozharskiy*, den Zerstörer *Stere Gushchiy* (Kashin-Klasse) und den Zerstörer *Gordyy* (Krupny-Klasse). Siehe Bhattacharya, S. S.: "Geo-Political Importance of the Indian Ocean", *Strategic Analysis*, Vol. V, No. 7 (Oktober 1991), S. 803-823 (811).

<sup>950</sup> Hewitt, Vernon: *The New International Politics of South Asia*. Manchester 1997, S. 75.

trotz der geopolitischen beziehungsweise geostrategischen bedrohlichen Entwicklungen mit der IOZOP-Initiative im Grunde genommen zwei Ziele. Das erste, sozusagen offizielle Ziel findet sich in der Schlußdeklaration des Gipfels der Blockfreien in Lusaka im September 1970:

*"[The Non-Aligned Movement is] calling upon all states to consider and respect the Indian Ocean as a Zone of Peace from which Great Power rivalries and competition, as well as bases conceived in the context of such rivalries and competition, either army, navy or air force bases, are excluded. The area should also be free of nuclear weapons."*<sup>951</sup>

Die zweite, intra-regionale Absicht, die hinter dieser srilankischen Initiative steckte, fasste die damalige Premierministerin von Sri Lanka, Sirimavo Bandaranaike, bereits im Januar 1971 auf einem Treffen der Regierungschefs der Commonwealth-Staaten in Singapur zusammen:

*"The Indian Ocean is a region of low solidarities or community of interests. Although it forms a geographical and historical entity, there are few cooperative links between countries in the region, and these are either bilateral or sub-regional. A Peace Zone in the Indian Ocean will provide countries of this region with time to develop trends toward integration and cooperation so that in course of time the Indian Ocean region could move from an area of low solidarity to an area of high solidarity."*<sup>952</sup>

Mit Hilfe der intendierten Friedenszone sollte also in der srilankischen Absicht ein Gefühl der regionalen Solidarität hervorgerufen und implizite auch ein Gemeinschaftsgefühl geschaffen werden – wäre dieser kühne Plan gelungen, dann wäre der Indische Ozean heute als eigenständige sicherheitspolitische Region – möglicherweise bereits auf dem Weg zu einer Sicherheitsgemeinschaft – ein Vorbild selbst für den asiatisch-pazifischen Raum und den noch nicht sehr überzeugenden ARF-Prozeß. Allerdings sperrten sich die beiden Supermächte erfolgreich gegen die Beschneidung ihrer maritimen Bewegungsfreiheit, so daß IOZOP nicht zustande kam. Als dann die Sowjetunion unter Gorbatschow ab 1985 ihre ablehnende Position aufgab und die IOZOP-Idee zu unterstützen begann, hatte sich ironischerweise die indische Position diametral geändert: Indien hatte im Jahre 1974 mit der sogenannten *Peaceful Nuclear Explosion* (PNE) seinen ersten nuklearen Sprengkopf getestet und war damit in die Grauzone der 'Schwellenstaaten' vorgedrungen, zu denen in dieser Zeit auch Israel, Argentinien, Brasi-

---

<sup>951</sup> The Ministry of External Affairs: *Two Decades of Non-Alignment*. New Delhi 1983, S. 56.

<sup>952</sup> Zitiert nach Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept and Reality", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23 (16), mit weiteren Nachweisen.

lien und Südafrika gehörten – etwas später auch Pakistan.<sup>953</sup> Zudem waren in den achtziger Jahren Überlegungen zugange, die indische Marine mit selbst entwickelten nuklearbetriebenen U-Booten<sup>954</sup> auszurüsten. Eine nuklearwaffenfreie Zone, die auch nuklearbetriebene Schiffe und U-Boote aus dem Indischen Ozean verbannen würde, war für Indien somit nunmehr zum Hindernis für ihre eigenen maritimen Pläne geworden. Insofern fiel IOZOP den geänderten Rahmenbedingungen zum Opfer. Der indische Widerstand gegen die IOZOP-Idee brachte nun ein drittes inoffizielles Ziel Sri Lankas und anderer Staaten wie Pakistan und Bangladesch zum Vorschein: die Einhegung der Hegemonialmacht Indien durch ein multilaterales Forum. Die von Indien geforderte Beschränkung der Gültigkeit IOZOPs auf extraregionale Staaten wurde konsequenterweise abgelehnt, wie aus einer Stellungnahme aus Bangladesch hervorgeht:

"Bangladesh realistically perceived that a security system that sought to remove the extra-regional military presences, but left the questions relating to security threats emanating from within the region would not be workable or acceptable."<sup>955</sup>

Da sich an den grundlegenden Positionen Indiens und der kleineren Staaten bis heute nichts Grundlegendes geändert hat, bleibt ein multilaterales Sicherheitsforum im Indischen Ozean nach wie vor ein Desiderat, zumal sich Indien auch erfolgreich gegen die Einbeziehung sicherheitspolitischer Fragestellungen in IOR-ARC sträubte.

## VII.2.2 Überlegungen zur Kollektiven Sicherheit heute

Aufgrund der divergierenden Interessen stößt der Gedanke eines Systems Kollektiver Sicherheit auch heute noch nicht nur in Indien, sondern eigentlich in den meisten Anrainerstaaten des Indischen Ozeans auf fast einhellige Skepsis, ja Ablehnung. Stellvertretend dafür seien

---

<sup>953</sup> Siehe dazu zum Beispiel Chengappa, Raj: *Weapons of Peace. The Secret Story of India's Quest to be a Nuclear Power*. New Delhi 2000.

<sup>954</sup> Erste Erfahrungen mit dem Betrieb eines nuklearbetriebenen SSN konnte die indische Marine mit Hilfe der INS Chakra, eines von der Sowjetunion geleasten Bootes der *Oskar*-Klasse, sammeln. Der Bau eines indischen Prototyps, des sogenannten *Advanced Technology Vessel* (ATV), stieß jedoch auf für die indische Ingenieurskunst unüberwindliches Hindernis: Indiens Rüstungsindustrie sieht sich nicht in der Lage, den für dieses U-Boot erforderlichen hochfesten Stahl zu produzieren, der den Belastungen des Tauchvorgangs standhalten könnte. Heutige Schätzungen gehen davon aus, daß frühestens in der nächsten Dekade (ab 2010) mit indischen SSBNs zu rechnen sein könnte. Siehe dazu Kanwal, Gurmeet: "India's Nuclear Force Structure", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 6, September 2000, S. 1039-1075 (1069 und Fn. 94).

<sup>955</sup> Ahamed, Emajuddin (Hrsg.): *The Foreign Policy of Bangladesh: A Small State's Imperative*. Dhaka 1984, S. 85.

einige Antworten aus dem Fragebogen zum Forschungsprojekt *Panchayati Raj im Indischen Ozean*<sup>956</sup> zitiert:

**Question:** *In your opinion, is a security system in general necessary in the Indian Ocean?*

**Dr. J. N. Mak, Maritime Institute of Malaysia (MIMA), Kuala Lumpur:** Collective security, to my mind, is out because of the inherent antipathy between India and Pakistan, while many states would have great problems getting engaged in collective security with Iran.<sup>957</sup>

**Commodore Uday Bhaskar, Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA), New Delhi:** I am not sure about that. Perhaps yes, but not exclusively military.

**Major General Chopra, Delhi Policy Group (DPG), New Delhi:** In my opinion, you are right that the Indian Ocean is an area of conflict. But on the idea of collective security, I would like to ask: collective security against whom? How do we collectively get together, given our diversity? To start such a venture, we should perhaps try it with fleet exercises, CBMs, good will visits, anti-piracy and anti-gunrunning measures as first steps. But even then I am not sure whether this will ever result in institutionalized security co-operation.

**Dr. Manchanda, formerly IDSA, New Delhi:** No.

**Dr. Rajagopalan (IDSA):** I am not sure whether as of now, there are conditions which would allow a regime to take off. It is very difficult to say. There are no circumstances yet.

**Prof. Ray, Jawaharlal Nehru University (JNU), New Delhi:** I don't think so.

**Vice Admiral Menon (DPG):** All in all, I can't see the discussion of security affairs in the Indian Ocean in the near future, the situation and the security environment is not ripe. But at least, a larger dialogue relationship is building between IOR states

Bei allen Antworten gab es nur einige wenige, die den Aufbau eines Sicherheitssystems vorbehaltlos oder wenigstens mit Qualifikationen befürworteten:

**Prof. Singh, International Institute for Strategic Studies (IISS), Kathmandu:** Yes, it is. Actually, there were several attempts in the past, like CENTO or the Brezhnev Plan. People are talking about collective security in the Indian Ocean right now. However, if such a system is dominated by India, Pakistan will boycott it. Or Pakistan would try to get the Organization of Islamic States into such a system, as it tried before (India naturally could not accept).

**Prof. Kenneth McPherson, Indian Ocean Center Perth:** Yes, I think so. But one shouldn't try to repeat cold war security thinking. Security is now defined in a much broader sense with central issues like drugs, illegal migration, resources management, SAR [...] This is why I think that a maritime security regime is sensible and feasible. The problem of IOR-ARC and the Indian Ocean Rim in general is that we don't have enough confidence. [...] We talk in big fora but it is a very rarefied atmosphere – we should start from the bottom.

<sup>956</sup> Die Ergebnisse werden ausführlich vorgestellt in Lehr, Peter/Mitra, Subrata K.: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean. Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002; die ausführliche Präsentation der Interviews findet sich in Lehr, Peter: "Interviews in Indien – Kompilation", Heidelberg 2002 (unveröffentlichtes Manuskript) oder zusammenfassend in derselbe: "The Challenge of Security in the Indian Ocean in the 21st Century: Plus ça change...?" *Heidelberg Papers in South Asian and Comparative Politics* 13, November 2002.

<sup>957</sup> Mitgeteilt in einem Brief an den Verfasser am 20.01.00.

Nun muß man ja nicht unbedingt gleich mit der anspruchsvollsten Ebene beginnen und versuchen, eine in hohem Maß institutionalisierte und organisierte Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit im Indischen Ozean analog zur europäischen KSZE beginnen. Für eine solche ist es schlicht und einfach noch zu früh.<sup>958</sup> Unterhalb der Ebene einer *Conference on Security and Cooperation in the Indian Ocean* (CSCIO) – um ihr einen passenden Namen zu geben – existieren jedoch noch weitere, weniger anspruchsvolle Modelle, die für den Indischen Ozean bereits vorgeschlagen und im Falle des SAR-Regimes<sup>959</sup> schon implementiert worden sind. Bei diesen Modellen handelt es sich auf der untersten Ebene um Regime mit einer eng begrenzten Aufgabenstellung wie zum Beispiel Pirateriebekämpfung oder Seenotrettung. Diese sollen vor allem als niederschwellige vertrauensbildende Maßnahmen im maritimen Bereich fungieren, um umfassendere Systeme Kollektiver Sicherheit vorzubereiten. Für eine solche anspruchsvollere mittlere Ebene wurde die Übertragung des asiatisch-pazifischen CSCAP in Form eines *Council for Security Cooperation in the Indian Ocean Rim* (CSCIOR) als inoffizielle *Second Track* Diplomatie vorgeschlagen oder die Übertragung des *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) als semioffizielles *Indian Ocean Rim Naval Symposium* (IORNS)<sup>960</sup> empfohlen. Der Unterschied zwischen 'inoffiziell' und 'semioffiziell' bedeutet zum Beispiel, daß beim IORNS völkerrechtlich bindende regionale Abkommen zur Vermeidung von Zwischenfällen auf Hoher See abgeschlossen werden sollten/könnten, während ein CSCIOR von vornherein nur beratende Funktionen hätte. Ohne hier auf eine detaillierte Aufzählung der möglichen Inhalte dieser verschiedenen Möglichkeiten der Kooperation auf der mittleren maritimen Ebene eingehen zu wollen<sup>961</sup>, werden im folgenden einige typische Antworten zitiert, die im Verlauf der Interviews zum Forschungsprojekt *Panchayati Raj* im Indischen Ozean erzielt worden sind.

### VII.2.2.1 Ein Indian Ocean Rim Naval Symposium?

Die naheliegendste Möglichkeit für eine niederschwellige Kooperation schien für den Verfasser und sein Forschungsteam die Übertragung des erfolgreichen *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) in den Indischen Ozean zu sein. Nach dessen Vorbild sollte ein gleichermaßen konzipiertes *Indian Ocean Rim Naval Symposium* (IORNS) als Teil des *Second Track* inoffiziellen Charakter haben und – primär als Forum für den Meinungsaustausch gedacht – nur wenig institutionalisiert sein. Während den Inter-

<sup>958</sup> Diese Meinung wurde von allen Interviewpartnern – bis auf einen einzigen – in Indien, Australien und Südostasien bei den Feldforschungen des Verfassers im Rahmen des Panchayati Raj Projekts im August/September 2000 (Indien), März/April 2001 (Australien/Singapur) und September/Okttober 2001 (Australien/Thailand) geteilt.

<sup>959</sup> SAR = Search and Rescue; hier: Seenotrettung.

<sup>960</sup> Zum Beispiel Mills, Greg: *South Africa and Security Building in the Indian Ocean Rim*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 127. Canberra 1998, S. 114ff.

<sup>961</sup> Diese finden sich in Lehr, Peter/Mitra, Subrata K.: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean. Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002.

views zwischen August 2000 und April 2001 wurden unter anderem<sup>962</sup> folgende Antworten erzielt, die einen repräsentativen Querschnitt durch das ganze Spektrum bieten:

**Question:** *Would an annual naval conference contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean? If yes, is there a chance that such a naval conference could be implemented in the near future? How should it look like? (grade of institutionalization/of official character/founding members)*

**Commodore Uday Bhaskar (IDSA):** India does already a bit of that. We have an outreach program to engage and cooperate with other navies. India is trying, but many other Indian Ocean Rim states simply do not have a maritime consciousness.

**Dr. Rajagopalan (IDSA):** It is a good idea, India has done it already in the eighties. Most navies are small, however, and don't have the capability, so it is more relevant for bigger navies. It could help to smoothen relations, piracy could be tackled. There is no great harm at least.

**Prof. Ray (JNU):** Yes, any attempt is welcome. Why not extending it to the Air Force? I think it could be implemented in the near future. It would be welcome by the navies because they don't have too many other options. The exchange of life-styles via harbor visits would promote awareness of each other. This would be the first step to more confidence.

**Vice Admiral Roy (DPG):** The fundamental point is that naval cooperation follows maritime cooperation. There is very little going on in the Indian Ocean in this respect when compared to the Asia-Pacific in spite of also being a maritime region. I took part in the CSCAP maritime workgroup meeting in Manila recently. It is very different to the Indian Ocean: there are 2<sup>nd</sup> track activities, there are 1<sup>st</sup> track activities, there are many major players. This is not the case in the Indian Ocean. SAARC for example does not contain any maritime or naval dimension. The same is true for BIMST-EC. Most IOR countries have simply not yet developed a maritime identity. IOR-ARC is also working in a maritime surrounding, but even there, there is no development in the maritime sphere. In general, I think that the maritime dimension is better suited to start a security cooperation. We could cooperate in environmental matters, SAR, where the dividends would be, so to say. This could have some stability effects on the region.

**Vice Admiral Menon (DPG):** In regard of your models, I think in the moment, there is neither enough confrontation nor enough trust and confidence in the Indian Ocean to transplant such a system like you have in Europe. For a security dialogue, this is what you need. I could see some possibility for cooperation in the fields of anti-piracy and anti-smuggling operations or in creating a network of maritime operation centers for a real time flow of intelligence on non-military affairs. Also, there should be more exercises between navies of Indian Ocean Rim states. For example, the Indian Navy will conduct exercises with several Southeast Asian navies in the Straits of Malacca and the South China Sea.

**Prof. Singh (IISS Kathmandu):** I think it's an excellent idea. It would be one of the most important CSBM. Getting together eases the mind of participants and it could go on to further activities from there. It is worthwhile to make an attempt. But somebody has to take the initiative and then we can see what happens. The idea is excellent.

**Prof. McPherson (Indian Ocean Center Perth):** "Naval" as a military concept means something very difficult in the Indian Ocean, so I would prefer "maritime". My gut feeling is we had to have some more content in IOR-ARC. It still is a core with which we could get everybody in. Fundamental things bind us all together, there is a shred body of problems, so it would be a "win-win situation".

Wie zuvor war Prof. Singh von der *Tribhuvan University* Kathmandu – übrigens ein früherer Generalsekretär der SAARC – am optimistischsten, gefolgt von Prof. Aswini Ray von der JNU. Alle anderen Befragten reagierten entweder mit vorsichtiger und qualifizierter Zustimmung oder verhalten skeptisch. Interessant war dabei der Verweis von Kommodore Uday Bhaskar und Vizeadmiral Mihir Roy

<sup>962</sup> Viele Befragten äußerten sich nur auf vertraulicher Basis und wollten nicht zitiert werden.

auf die fehlende maritime Tradition – im Sinne von Kriegsmarine – in den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans, die ein solches Unterfangen sicherlich erschwert. Wir werden diesen Aspekt weiter unten bei der Analyse der indischen Interessen nochmals aufgreifen. Insgesamt aber deutet der Tenor der Antworten darauf hin, daß das notwendige Vertrauen für eine solche Konferenz zur Zeit noch nicht vorhanden ist – die maritime Konferenz, die vom Verfasser und seinem Team eigentlich als maritime vertrauensbildende Maßnahme intendiert war, benötigt offenbar noch vorgeschaltete vertrauensbildende Maßnahmen, um in Angriff genommen werden zu können. Etwas überraschend ist das schon: Schließlich wurde eine solche Konferenz auch von einigen der Interviewten, die sich nun eher etwas skeptisch äußern, in diversen Artikeln gefordert.<sup>963</sup> Diese eher ablehnende Haltung ist aber umso überraschender, als im Golf von Bengalen und in der Arabischen See in Gestalt von *Milan East* und *Milan West* solche maritimen Konferenzen bereits vorhanden sind. Wieso ist also in diesen Seegebieten etwas möglich, das für den Indischen Ozean insgesamt als zur Zeit nicht möglich betrachtet wird? Für den Moment werden wir diese Frage einfach so stehen lassen, aber wir werden auf sie zurückkommen.

#### VII.2.2.2 Eine Conference on Security and Cooperation in the Indian Ocean Rim (CSCIOR)?

Ein anderer 'Kandidat', der nach Meinung des Verfassers und seines Teams für den 'Export' vom asiatisch-pazifischen Raum in den Indischen Ozean geeignet gewesen wäre, ist das *Council for Security and Cooperation in the Asia-Pacific* (CSCAP). CSCAP gehört ebenfalls zum inoffiziellen Second Track-Dialog und hat unter anderem die Aufgabe, dem offiziellen First Track des *ASEAN Regional Forum* (ARF) zuzuarbeiten. Da CSCAP für sich alleine betrachtet ein wertvolles Forum für den offenen Meinungsaustausch im Bereich der umfassenden Sicherheit (*comprehensive security*) darstellt, wurde eine Übertragung in den Indischen Ozean als *Council for Security and Cooperation in the Indian Ocean Rim* (CSCIOR) auch von regionalen Spezialisten angeregt. In den Interviews wurde daher auch eine diesbezügliche Frage gestellt, zu der unter anderem folgende typische Antworten gegeben wurden:

**Question:** *Would a semi-official network of think tanks, patterned after the Council for Security and Cooperation in the Asia-Pacific (CSCAP), contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean? If yes, what do you think about its feasibility? How should it look like? Which countries' think tanks should be members?*

**Cmdre Uday Bhaskar (IDSA):** India is very active in CSCAP. IDSA is working for ten years now on CSCAP issues. We have a major interest in anti piracy measures to which we already contributed (Japanese freighter). The Indian Ocean, on the other hand, is too disparate, the countries do not have the resources, not even for an annual conference.

<sup>963</sup> Allen voran Kommodore C. Uday Bhaskar, der aber selbst davon ausgeht, daß ein – wie auch immer geartetes – Panchayati Raj im Indischen Ozean in absehbarer Zukunft wohl nicht zu erwarten ist.

**Dr. Manchanda (IDSA):** Yes. The governments would have to be convinced that it is useful, however, since there is no Indian Ocean awareness present. It will be difficult to form such an awareness. But it is extremely important to have such a dialogue so that the Indian Ocean doesn't become a high risk area. Perhaps international institutions could be convinced to fund it. I would not limit it to security, however. Human security, environmental protection, solution of fishery conflicts, piracy, illegal migration and so on would create enough common interest to start it.

**Dr. Rajagopalan (IDSA):** Hopefully CSCAP increases confidence building, but I am not sure whether it does any good. In the Asia-Pacific, there is a greater sense of problems. In the Indian Ocean, this awareness is still missing, so there is not the right condition.

**Prof. Ray:** Yes, but the nature of security would have to be defined. It should be multidimensional security – all threats to security should be included. Feasibility: of course, one should promote it. Implementation is possible and desirable.

**Prof. Singh (IISS Nepal):** Under the present circumstances, I don't think that it is possible. Many states do not have well organized institutions. Some states have everything, like Australia, but the Seychelles or the Maldives definitely have not. My own experience from SAARC is that for smaller countries like the Maldives or Bhutan, it is so difficult to pay for the delegates' expenses. So they either do not show up at all or very late.

**Prof. McPherson (IOC Perth):** I don't think it would make a difference, I can't see that anything is coming out of it. No government goes to CSCAP formally, so it is basically a nice elite club, intellectualizing discussions all the time. There is no room for a hand-on person, there is no impact. But issues have to be pushed to the public.

Auch hier fallen die Antworten in der Regel verhalten skeptisch aus, wobei – außer im Falle der Antwort Kenneth McPhersons – hauptsächlich die ungünstigen Rahmenbedingungen verantwortlich gemacht werden: mangelnde Ressourcen, mangelnde Institutionalisierung und ein mangelndes Bewußtsein für die Bedeutung des Indischen Ozeans. Die ersten beiden Faktoren beziehen sich auf die kleineren Anrainerstaaten des Indischen Ozeans, die wie im Falle Bhutans anlässlich von SAARC-Gipfeln oftmals sogar außer Stande sind, subregionale Treffen regelmäßig zu besuchen.<sup>964</sup> Der dritte Faktor bezieht sich vornehmlich auf die Perzeptionen der Regierungen der potentiellen Hegemonien Australien, Indien und Südafrika, auf die wir bei den weiter unten folgenden Länderstudien noch einmal zu sprechen kommen werden.

### VII.2.2.3 Das Seenotrettungsregime im Indischen Ozean

Nun ist es, wie bereits erwähnt, für die Errichtung eines Systems Kollektiver Sicherheit im Indischen Ozean mit umfassenden Kompetenzen also offenbar noch zu früh. Der während der Interviews zum Vorschein gekommene Konsens zwischen indischen, australischen, südafrikanischen und südostasiatischen Marineoffizieren und Wissenschaftlern bezüglich der möglichen Inhalte von transparenz- und vertrauensbildenden Maßnahmen wirft jedoch die Frage auf, warum auch auf der untersten Ebene der

---

<sup>964</sup> So Prof. K. R. Singh, Tribhuvan University Kathmandu, am 09. September 2000 während des Interviews mit dem Verfasser und Frau Maike Tuchner.

Regimehierarchie<sup>965</sup> keine Regime mit eng begrenztem Aufgabenspektrum zustande gekommen sind. Am Beispiel des eher schlecht als recht funktionierenden Seenotrettungsregimes soll gezeigt werden, warum Sicherheitsregime im Indischen Ozean auch dann scheitern, wenn eigentlich alle Beteiligten davon überzeugt sind, daß eine Kooperation in ihrem Interesse wäre. Das Beispiel Seenotrettung wurde ausgewählt, weil hier die gemeinsame Interessenlage der wichtigsten Anrainerstaaten des Indischen Ozeans Indien, Australien, Südafrika und ASEAN offensichtlich ist, ja eigentlich schon ins Auge sticht, denn diese Staaten als die wirtschaftlich fortschrittlichsten Staaten der Region hängen alle von offenen Seewegen und einer ungestörten Abwicklung des Handels ab:

*"Raw trade statistics do, however, disguise a very pressing issue which needs to be addressed at a regional level: the question of maritime safety and security. The searoutes of the Indian Ocean are amongst the busiest in the world. The bulk of the world's oil is transported along these searoutes, particularly between the Middle East and Southeast and East Asia, as are the majority of global seaborne cargoes of minerals, rubber, timber and increasingly, foodstuff. [...] Disruption of sea traffic in these areas would have a catastrophic economic impact well beyond the immediate area of the Indian Ocean."*<sup>966</sup>

Neben dem hier aus Platzgründen nicht dargestellte Problem der modernen maritimen Piraterie<sup>967</sup> bietet die Seenotrettung daher fast schon ideale Möglichkeiten für maritime vertrauensbildende Maßnahmen in nicht sensitiven Bereichen, denn Kernfragen der nationalen Sicherheit werden von ihr nicht berührt.

Die Rettung aus Seenot in internationalen Gewässern wird grundsätzlich von folgenden beiden Konventionen der International Maritime Organisation (IMO) im Auftrag der UN geregelt: der allgemeineren *SOLAS-Convention* und der spezielleren *SAR Convention*. Die *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*<sup>968</sup> wurde am 01.11.1974 angenommen und trat am 25.05.1980 in Kraft. Eine weitere, speziellere Konvention, welche die

---

<sup>965</sup> Der Verfasser unterscheidet hier Regime kurzer Reichweite (single issue regime, z. B. Seenotrettung oder Umweltschutz), Regime mittlerer Reichweite (zuständig für ein komplettes Politikfeld wie zum Beispiel maritime Sicherheit) und Regime großer Reichweite (zuständig für mehrere Politikfelder, wie zum Beispiel APEC), wobei letztere wohl eher internationale Organisationen darstellen. Der Unterschied zu Organisationen besteht auf den unteren beiden Ebenen im geringeren Grad der Institutionalisierung.

<sup>966</sup> McPherson, Kenneth: "Indian Ocean Regional Cooperation" (Opening Address of the Workshop 'The Mitigation of Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region', 8-11 October 1996, Mt. Macedon, Australia), in: Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998, S. 11-17 (13f).

<sup>967</sup> Zur modernen maritimen Piraterie siehe Chalk, Peter: *Grey-Area Phenomena in Southeast Asia: Piracy, Drug Trafficking and Political Terrorism*. Canberra 1997 (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 123; Glüsing, Jens/Ludwig, Udo/Wagner, Wieland: "Regelrecht abgeschlachtet", *Der Spiegel* 34/2001 (20.08.01), S. 68-74; Ellen, Eric: "Bringing Piracy to Account", *Jane's Navy International*, April 1997, S. 29-35. Zur Geschichte der Piraterie siehe im Malaiischen Archipel siehe Rutter, Owen: *The Pirate Wind. Tales of the Sea-Robbers of Malaya*. Singapur et al. 1986.

<sup>968</sup> Online unter [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647) (Download am 22.04.2002).

Modalitäten der Seenotrettung regeln sollte, wurde am 27.04.1979 auf einer Konferenz in Hamburg verabschiedet. Diese Konvention, die den Namen *International Convention on Maritime Search and Rescue* – kurz SAR Convention<sup>969</sup> – trägt, trat am 22.05.1985 in Kraft. Im Lauf der Jahre 1997 und 1998 wurde die SAR-Konvention einer Revision unterzogen, in der die Zuständigkeitsbereiche der betreffenden Regierungen genauer festgelegt werden sollten. Diese Revision, die am 01.01.2000 in Kraft trat, beinhaltete zudem den Wunsch nach einer größeren Regionalisierung auch im Bereich der Seenotrettung.

In der Region Indischer Ozean kam es bereits zu Beginn der neunziger Jahre zu einem ersten Regionalisierungsversuch hinsichtlich der Seenotrettung. So fanden im Jahr 1992 in Sharjah und in Mombasa Seminare und Workshops statt, die sich mit dem Problem des maritimen SAR und des Aufbaus eines *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS) auch im Indischen Ozean beschäftigten. Diese Vorarbeiten resultierten schließlich in einer Konferenz vom 02. bis 06. September 1979 in Kapstadt, an der sich immerhin 21 Anrainerstaaten des westlichen Indischen Ozeans und Australien beteiligten. Auf dieser Konferenz wurde über den Aufbau eines regionalen SAR-Systems in den Subregionen Westlicher Indischer Ozean, Rotes Meer und Persischer Golf beraten, das die provisorischen SAR-Pläne der Treffen von Sharjah und Mombasa ersetzen und zudem die Lücke zwischen den südafrikanischen und französischen Zuständigkeitsbereichen auf der westlichen und dem Zuständigkeitsbereich der Australier auf der östlichen Seite des Indischen Ozeans schließen sollte.<sup>970</sup> Interessant ist dabei, daß der komplette nördliche Teil des Indischen Ozeans nicht in dieses regionale SAR-System integriert ist: Von der iranisch-pakistanischen Grenze an der Küste der Arabischen See über den Golf von Bengalen bis zur indonesisch-australischen Seegrenze klafft eine erhebliche Lücke. Nun kann man für dieses Desinteresse zum Teil finanzielle Gründe verantwortlich machen. Rahul Roy-Chaudhury zum Beispiel behauptet, daß Indien aufgrund finanzieller Erwägungen die *International Convention on Maritime Search and Rescue* von 1979 nicht unterzeichnet hat: die Einrichtung eines oder gar mehrerer *Rescue Coordination Centres* (RCC) sei einfach zu teuer.<sup>971</sup>

---

<sup>969</sup> Online unter [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=65](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=257&doc_id=65) (Download am 22.04.2002).

<sup>970</sup> Fossum, T.: "SAR Coordination in the Indian Ocean Region", in: Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998, S. 101-109 (102).

<sup>971</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: "India", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 19-27 (24).

Das Desinteresse aller Anrainer des Golfs von Bengalen und von Indien und Pakistan in der Arabischen See – beides Seegebiete, die wie im geographischen Teil dargestellt, häufig von Wirbelstürmen heimgesucht werden, hat aber wohl auch andere Gründe: in diesen beiden Seegebieten sind einige Seegrenzen noch nicht klar festgelegt. Daß dieser Zustand durchaus unbefriedigend ist, davon wissen auch die Fischer in diesen Seegebieten ein Lied zu singen. Im Zusammenhang mit den SAR-Regionen führt aber die unklare Grenzziehung noch zu einem weiteren Problem: Offenbar scheuen sich die betroffenen Staaten, festgelegten SAR-Regionen zuzustimmen, weil sie trotz gegenteiliger Versicherungen davon ausgehen, daß diese Regionen eine Grenzziehung eventuell zu ihren Ungunsten präjudiziert. Schließlich wirkt sich hier auch das bereits angesprochene Mißtrauen vor allem auf der maritimen Ebene negativ aus: In den Interviews des Verfassers mit hochrangigen Marineoffizieren in Indien im August und September 2000 wurde von indischer Seite immer wieder die Befürchtung geäußert, daß sogenannte *Maritime Patrol Aircrafts* (MPA), die von anderen Staaten zu Überwachungsflügen im Rahmen von SAR-Routineflügen eingesetzt werden, dabei auch indische Kriegsschiffe, Installationen der Marine und Küstenlinien photographieren könnten.<sup>972</sup> Daher verlassen sich einige Staaten, vor allem Indien, auf nationale Alleingänge in Sachen SAR.<sup>973</sup> Dies erschwert naturgemäß die Koordinierung von Rettungsmaßnahmen besonders dann, wenn der Notfall außerhalb der Hoheitsgewässer oder der EEZ eines dieser Nichtunterzeichner, aber in Reichweite ihrer Schiffe stattfindet.

Darüber hinaus hat das australischen Seenotrettungszentrum (*Maritime Rescue Coordination Centre*, MRCC) weitere Defizite aufgezeigt, welche einige der Mitglieder des SAR-Regimes im Indischen Ozean betreffen:

- Es wurden Seenotrettungsregionen (*SAR Regions*, SRR) bekanntgegeben, ohne jedoch auch die zugehörigen *Rescue Coordination Centres* einzurichten – mit anderen Worten: kein eigenes Seenotrettungszentrum ist für eine solche Zone verantwortlich;
- in manchen Gebieten gibt es zu wenige Seenotrettungszentren;
- aufgrund unzulänglicher technischer Ausstattung kommt es des öfteren zu Kommunikationsproblemen zwischen einigen Zentren;
- zudem ist in einigen Zentren kein Personal vorhanden, das ein verständliches Englisch spricht, was Rettungsmaßnahmen verzögert; und

---

<sup>972</sup> Vertrauliche Informationen am Rande von Gesprächen in New Delhi im August 2000.

<sup>973</sup> Diese Alleingänge müssen nicht unbedingt schlecht sein: So hat Indien im Golf von Bengalen und in der Arabischen See fünf SAR-Sektoren eingerichtet. Für SAR-Einsätze ist die indische Marine zuständig, Küstenwache und Handelsmarine kommen hilfsweise bei Bedarf zum Einsatz. Siehe dazu Roy-Chaudhury, Rahul: "India", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 19-27 (24-25).

- manche Zentren antworten nicht auf Bitten um Nothilfe und versuchen, die Koordinierung von Rettungsmaßnahmen in ihren eigenen Rettungszonen zu vermeiden.<sup>974</sup>

Insgesamt kann man das Fazit ziehen, daß das Seenotrettungsregime im Indischen Ozean lediglich in seinen südlichen (Südafrika und französische Besitzungen) und östlichen (Australien) Extremen funktioniert, nicht aber im nördlichen Teil des Indiks, wo die Schifffahrt am dichtesten ist und wo die wichtigsten Seestraßen verlaufen. Dort ist die Seenotrettung nach wie vor ein eifersüchtig gehütetes Betätigungsfeld nationaler Kräfte. Das beständige Mißtrauen in diesen Subregionen verhindert somit selbst ein ganz und gar unmilitärisches Unterfangen, in dessen Mittelpunkt Koordinationsmaßnahmen zur schnelleren Rettung von Menschenleben steht.

### VII.2.3 Fazit: Kompetitive Sicherheit im Indik

Die Analyse des Scheiterns einer sicherheitspolitischen Zusammenarbeit auf den eher unverdächtigen Gebieten der Pirateriebekämpfung und der Seenotrettung läßt ein Bild entstehen, das an die vergangen geglaubten Zeiten des Kalten Kriegs zwischen beiden Supermächten inklusive ihrer Kriegsmarinen erinnert: Diesmal scheitert der Versuch einer Zusammenarbeit auf regionaler Basis nicht hauptsächlich wegen einer fehlenden Bereitschaft, den Indischen Ozean als eigenständige Region zu begreifen, sondern aufgrund des Fortbestehens eines für Kriegsmarinen typischen Klimas des gegenseitigem Mißtrauens, das sich in Drohgebärden wie *buzzing* und *formatting*<sup>975</sup> niederschlägt, beziehungsweise in einem fortgesetzten Kalten Krieg zur See.<sup>976</sup> Schauplätze dieses maritimen Kalten Kriegs sind der Golf von Bengalen und die Arabische See, Teilnehmer sind im Golf von Bengalen die *Royal Australian Navy* (RAN), die *Royal Australian Airforce* (RAAF) und die *Indian Navy* (IN), in der Arabischen See die *Indian Navy* und die *Pakistani Navy*. Die benutzten Techniken sind das eben erwähnte *buzzing* und *formatting*, riskante Fahrtmanöver in unmittelbarer Nähe anderer Schiffe bis hin zu Beinahe-Kollisionen, das Ausrichten von Geschützen auf andere Schiffe, Abfeuern von Leuchtraketen (*flares*) in Richtung anderer Schiffe und andere provokante Gesten. Von indi-

<sup>974</sup> Lomasney, Rowena: "Maritime Safety and SAR in the Indian Ocean Region – An Australian Perspective", in: Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998, S. 93-99 (96).

<sup>975</sup> Unter "buzzing" versteht man das Überfliegen eines fremden Kriegsschiffs in geringer Höhe mit knappen Abstand; unter "formatting" versteht man das Beschatten eines fremden Kriegsschiffs oder eines Flugzeugs einer fremden Luftwaffe. Aufgrund ihres provokativen und bedrohlichen Charakters führen solche Gesten oftmals zu Zwischenfällen. Zur Vermeidung solcher haben die USA und die UdSSR 1972 ein Abkommen geschlossen, das sogenannte *Avoidance of Incidents at Sea* Abkommen (INCSEA).

<sup>976</sup> Sakhuja, Vijay: "Cold War in the Arabian Sea", *Strategic Analysis*, Vol. XXV, No. 3 (June 2001), S. 371-384.

scher Seite kommt noch das traditionelle Mißtrauen gegen Überflüge von Seefernaufklärern (*Maritime Patrol Aircrafts*, MPA) anderer Nationen über ihr Hoheitsgebiet – schließlich könnten diese Flugzeuge neben der Überwachung des zivilen Seeverkehrs auch den militärischen aufklären. Ebenso sehr sträubt sich Indien übrigens gegen die Kartographierung des Seebodens in ihrer Reichweite, denn dies könnte fremden U-Booten die unbeobachtete Annäherung an indische Küsten erleichtern.

Das Scheitern einer sicherheitspolitischen Kooperation selbst in nicht sensitiven Bereichen und auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner – Bekämpfung von Piraterie und Seenotrettung – zeigt, daß ein System Kollektiver Sicherheit im Indischen Ozean noch in weiter Ferne liegt. Während beispielsweise im asiatisch-pazifischen Raum solche Unternehmungen als maritime vertrauensbildende Maßnahmen zur Vorbereitung weitergehender Initiativen betrachtet werden, benötigen die selben im Indischen Ozean offenbar selbst noch vorgeschaltete vertrauensbildende Maßnahmen. Wie unterschiedlich Perzeptionen zu vertrauensbildenden Maßnahmen ausfallen können, hat Stephen Cohen am Beispiel des indo-pakistanischen Konflikts erläutert:

*"Outsiders regard such measures as no-risk, high-gain arrangements. In the Indian-Pakistan case, however, cooperation is seen as low-gain and high-risk. If cooperation fails, losses will be public and politically damaging; there might also be a multiplier effect in that the risk of a conflict might increase if an active attempt at cooperation fails and if the costs of conflict are very high."*<sup>977</sup>

Zumindest den ersten Teil seiner Aussage kann man getrost generalisieren und somit dem geschilderten zwischenstaatlichen Hindernissen noch ein binnenstaatliches Hindernis hinzufügen. Ein 'Wir-Gefühl' kann sich im Indischen Ozean aus beiden Gründen deswegen nicht so leicht entwickeln. Allerdings bemüht sich gerade die Indische Marine sehr darum, mit Hilfe ihrer *Milan*-Initiative im Golf von Bengalen und in der Arabischen See einen Anfang zu machen und die Fehlperzeptionen bezüglich ihrer Intentionen zu zerstreuen.<sup>978</sup> Dies zumindest ist eine erfreulich positive Entwicklung, aber es drängt auch die Frage auf, warum es da plötzlich funktioniert. Wir werden uns weiter unten nochmals beschäftigen.

---

<sup>977</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 209.

<sup>978</sup> Der "Unruhestifter" in der Arabischen See, Pakistan, bleibt davon bisher jedoch ausgeschlossen.

### **VII.3 Sicherheitsgemeinschaft Indischer Ozean?**

Die dritte und letzte Möglichkeit – die Existenz einer Sicherheitsgemeinschaft Indischer Ozean – ist am wenigsten wahrscheinlich. Dennoch soll sie der Vollständigkeit halber abgeprüft werden. Zuerst sollten wir uns nochmals kurz die Definition von Sicherheitsgemeinschaften in Erinnerung rufen: Eine Sicherheitsgemeinschaft wird hier definiert als eine Gruppe von Staaten, die ein so hohes Maß an gegenseitiger Integration aufweisen, daß eine gewaltsame Konfliktaustragung zwischen ihnen undenkbar geworden ist. Stattdessen werden Konflikte – die nach wie vor bestehen beziehungsweise entstehen können – auf friedlichem Weg gelöst. Was die Entstehung solcher Gemeinschaften betrifft, wurde oben im Theorieteil bereits ausgeführt, daß es hierfür eine Reihe verschiedener Auslöser (*trigger mechanisms*) gibt: Bevölkerungsdruck, grenzüberschreitende Umweltprobleme, wirtschaftliche Interessen oder – als negativer Anreiz – eine gemeinsame Bedrohung von außen. Im letzteren Fall ist die Sicherheitsgemeinschaft in weiten Zügen identisch mit einer Verteidigungsallianz. Ein Beispiel hierfür wäre die NATO. Die Bedrohung der Sicherheit kann allerdings auch von innen kommen. Wie wir bereits gesehen haben, war gerade die grundlegende innere Instabilität und das gefährdete Überleben der jeweiligen Regime<sup>979</sup> der Hauptgrund für die Entstehung der *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) in Südostasien und des *Gulf Cooperation Council* (GCC) im Persischen Golf. Es sollte hier aber nochmals daran erinnert werden, daß im frühen Stadium einer multilateralen Kooperation die Entstehung einer Sicherheitsgemeinschaft noch nicht beabsichtigt ist – ganz im Gegenteil werden sich die meisten teilnehmenden Staaten anfänglich hüten, irgendwelche souveränen Rechte oder sonstige Befugnisse an eine supranationale Einrichtung abzutreten oder den anderen Partnerländern mit einem unilateralen Vertrauensvorschuß zu begegnen. Erst auf einer zweiten Stufe – wenn eine funktionierende Zusammenarbeit bereits Routine geworden ist, entwickeln sich allmählich immer dichter werdende Netzwerke, neue zwischenstaatliche Institutionen und Organisationen sowie eine neue, 'gemeinschaftliche' Perzeption internationaler Probleme, während das gegenseitige Mißtrauen reziprok abnimmt. In der dritten Stufe hat sich dann ein 'Wir-Gefühl' entwickelt, das unter anderem auch in der oben genannten berechtigten Erwartung besteht, Konflikte würden nun nicht mehr gewaltsam beziehungsweise militärisch gelöst: Eine neue Sicherheitsgemeinschaft ist entstanden – so will es zumindest die Theorie. Selbstverständlich ist auf jeder dieser drei

Stufen denkbar, daß sich die entstehende Gemeinschaft aufgrund unüberbrückbarer Gegensätze oder äußerer Umstände zurückentwickelt und/oder zerbricht. Das hier geschilderte idealtypische Modell beschreibt hier also eine in der Realität nicht notwendigerweise vorhandene lineare Entwicklung.

Im folgenden wollen wir auf der Basis der in den Kapiteln "Sicherheitskomplexe" und "kollektive Sicherheit" erzielten Ergebnisse analysieren, ob wir Sicherheitsgemeinschaften im Indischen Ozean verorten können und – wenn ja – welche (geographische) Reichweite sie haben. Da wir im vorigen Kapitel gerade festgestellt haben, daß auf der regionalen Ebene des Indischen Ozeans bisher kein kollektives Sicherheitssystem entstanden ist und daß die Idee als solche eher mit Mißtrauen beäugt wird, können wir getrost davon ausgehen, daß dann auch keine regionale Sicherheitsgemeinschaft im Indischen Ozean besteht. Realistischer und erfolgversprechender ist es, zunächst auf der subregionalen Ebene mit der Suche nach Sicherheitsgemeinschaften zu beginnen und dann zu fragen, ob diese eine Chance haben, als Keimzelle einer 'trans-subregionalen' Sicherheitsgemeinschaft zu fungieren.

Auf der Suche nach subregionalen Sicherheitsgemeinschaften können wir die Subregionen Südasien, Persischer Golf und Horn von Afrika von vornherein ausschließen: In diesen Subregionen werden Konflikte nach wie vor mit der Waffe ausgetragen, auch wenn sich zumindest im Golf eine gemeinsame Identität innerhalb der Bevölkerung der GCC-Staaten zu bilden scheint.<sup>980</sup> Was das südliche Afrika betrifft, hat die anfängliche afrikanische Euphorie wegen dem Ende des Apartheidsregimes und dem Beitritt der Republik Südafrika im Jahre 1990 zu einer neugestalteten *Southern African Development Community* (SADC) ob der neuen militärischen Realpolitik Pretorias einer gewissen Ernüchterung und einem erneut wachsenden Mißtrauen Platz gemacht.<sup>981</sup> Es wäre daher bei aller Euphorie über den bisher erreichten wirtschaftlichen Aufschwung und die allmähliche Entstehung einer neuen subregionalen Identität durchaus verfrüht, von einer Sicherheitsgemeinschaft am Kap zu sprechen. Somit bleibt lediglich Südostasien und die ASEAN als mögliche Sicherheitsgemeinschaft.

---

<sup>979</sup> Hier gebraucht im landläufigen Sinn von "Regierungsform", im Deutschen mit deutlich abwertenden Konnotationen, im politikwissenschaftlichen/angelsächsischen Sprachgebrauch neutral.

<sup>980</sup> Zu diesem Phänomen siehe Barnett, Michael/Gause, F. Gregory: "Caravans in opposite directions: society, state, and the development of community in the Gulf Cooperation Council", in: Adler, Emanuel/Barnett, Michael (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 161-197.

<sup>981</sup> Siehe dazu Marais, Hein: "South Africa carries a big stick", *Le Monde Diplomatique*, March 1999 (online unter <http://MondeDiplo.com/1999/03/07/saf>, Download am 05.04.2002).

Amitav Acharya, der dieser Frage nachgegangen ist<sup>982</sup>, bezeichnet die ASEAN zwar durchaus als entstehende (nascent) pluralistische Sicherheitsgemeinschaft, qualifiziert dies aber mit der Aussage, daß ASEAN reformiert werden müßte, um eine Rückentwicklung zu vermeiden. Das Hauptproblem sieht er dabei im Prinzip der Nichteinmischung in innere Angelegenheiten, das im Extremfall wegen unüberbrückbarer Gegensätze hinsichtlich Zivilgesellschaft, Demokratie und Menschenrechten sowie wegen der oben dargestellten territorialen Konflikte zu einem Zusammenbruch der Gemeinschaft führen könnte.<sup>983</sup> Wenn man nun aber optimistischerweise davon ausgeht, daß ASEAN diese Probleme, insbesondere die Einbindung Myanmars, bewältigen wird, dann könnte man den Golf von Bengalen als den einzigen Kandidaten für eine zwei Subregionen verknüpfende Sicherheitsgemeinschaft nennen: Wie im Abschnitt über Regionalisierungsbestrebungen bereits dargestellt wurde, ist dort bereits ein – zugegebenermaßen noch sehr dünnes – sicherheitspolitisches und wirtschaftspolitisches Netzwerk in Gestalt von Milan und BIMST-EC vorhanden. Zudem gibt es noch andere Gründe, die den Golf von Bengalen als geeigneten Kandidaten für die Entstehung einer trans-subregionalen Sicherheitsgemeinschaft erscheinen lassen:

*"The Bay of Bengal is more homogenous. It is the most developed region in the Indian Ocean. The troublemakers are not included in that part of the Indian Ocean."*<sup>984</sup>

Ob eine solche Sicherheitsgemeinschaft jemals entsteht und ob sie dann auch auf den Indischen Ozean übergreifen wird, ist zur Zeit reine Spekulation. Als Fazit bleibt festzuhalten: Es gibt außer der ASEAN keine Sicherheitsgemeinschaft im Indischen Ozean, die Entstehung weiterer Sicherheitsgemeinschaften in mittelfristiger Zukunft ist möglich im südlichen Afrika, unwahrscheinlich im Persischen Golf sowie Südasien und ausgeschlossen am Horn von Afrika. Die Entstehung einer solchen ist daher auch ausgeschlossen für den Indischen Ozean insgesamt. Begrenzt auf den Golf von Bengalen liegt die Entstehung einer trans-subregionalen Sicherheitsgemeinschaft immerhin im Bereich des Möglichen.

Ohnehin wäre der Nachweis von Sicherheitsgemeinschaften in mehreren Subregionen des Indischen Ozeans ein zweischneidiges Schwert gewesen, denn aus ihrer Anwesenheit hätte man auch auf eine Verfestigung subregionaler Identitäten schließen können statt auf eine Stärkung eines bislang noch nicht recht nachweisbaren Regionalismus im Indischen Ozean insgesamt. Damit wäre also eher Bu-

---

<sup>982</sup> Siehe Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York 2001.

<sup>983</sup> Acharya, Amitav: a. a. O., S. 208.

<sup>984</sup> Vizeadmiral a. D. Mihir Roy zum Verfasser während eines Roundtable-Gesprächs im Rahmen des *Panchayati Raj* Projekts beim United Service Institute (USI) am 31.08.2000 in New Delhi.

zans These von den autonomen Sicherheitskomplexen in den Subregionen des Indischen Ozeans untermauert worden.

#### **VII.4 Sicherheitspolitische Interessen ausgewählter IOR-Staaten**

Wie im theoretischen Teil bereits dargelegt, benötigt man für eine erfolgreiche Regionalisierung oder, spezieller, für eine erfolgreiche Regimebildung aus der Perspektive des kooperativen Neorealismus nach Keohane entweder eine Hegemonialmacht oder eine hegemoniale Gruppe von Staaten, die diese vorantreibt.<sup>985</sup> Nach Ansicht des Verfassers trifft dies auch für eine "Neukonstruktion der Realität" des Indischen Ozeans zu: Ein vorherrschendes Paradigma bezüglich der Frage "wer sind wir und mit wem wollen wir uns zusammentun?" kann – abgesehen von Krisenzeiten<sup>986</sup> – nur dann erfolgreich sein, wenn hegemoniale Mächte ein Interesse daran haben und somit als 'Lokomotiven' für dieses Unterfangen fungieren, das nicht weniger als eine Uminterpretation der eigenen Position im Netzwerk der Internationalen Beziehungen und damit einhergehend auch einer Neuinterpretation der eigenen geographischen Lage bedeutet.<sup>987</sup> Im Indischen Ozean bilden die Staaten Australien, Indien und Südafrika solche (potentiellen) hegemoniale Staaten. Mit ihren (geo-) politischen Interessen werden wir uns daher im Folgenden beschäftigen. In typischer neorealistischer Manier werden wir es dabei unterlassen, auf innenpolitische und sozio-kulturelle Einflüsse auf die außen- und sicherheitspolitischen Positionen der ausgewählten Länder einzugehen und uns die Staaten als einheitliche Akteure vorstellen.

##### **VII.4.1 Die sicherheitspolitischen Interessen Australiens**

Australien bildet nach einem lange vorherrschenden eigenem Selbstverständnis ein Vorposten westlicher Zivilisation in Asien. Diese Perzeption schlägt sich nach wie vor in seiner Bündnispolitik nieder, die durch den ANZUK-Pakt<sup>988</sup> mit dem Mutterland Großbritannien und mit dem ANZUS-Pakt<sup>989</sup> mit der USA gekennzeichnet ist. Das *Five Powers Defence Arrange-*

---

<sup>985</sup> Wir beschäftigen uns somit mit dem Typus des "hegemonialen Regimes" im Gegensatz zum "nichthegemonialen Regimes". Siehe dazu Müller, Harald: a. a. O., S. 34-37.

<sup>986</sup> Tilly, Charles: "States and Nationalism in Europe, 1492-1992", *Theory and Society* 23 (1995), S. 131-146.

<sup>987</sup> Siehe dazu ausführlich oben im Theorieteil.

<sup>988</sup> Das Akronym setzt sich zusammen aus den Anfangsbuchstaben der Länder Australien, Neuseeland und United Kingdom (Großbritannien).

<sup>989</sup> Dieser Pakt, bei dem "US" logischerweise für die USA steht, ist nach amerikanisch-neuseeländischen Querelen um nuklear betriebene und nuklear bewaffnete amerikanische Kriegsschiffe in neuseeländischen Hoheitsgewässern zur Zeit weitgehend bedeutungslos.

ment (FPDA) bildet dazu eigentlich keine Ausnahme, denn die südostasiatischen FPDA-Mitglieder Malaysia und Singapur sind ebenso frühere britische Besitzungen wie Australien selbst. Die damit verbundene Selbstwahrnehmung als westlicher Vorposten in Asien behinderte lange Zeit jedoch auch eine dauerhafte – und nicht nur rhetorische – Integration in das asiatische Umfeld.<sup>990</sup> Die Außenpolitik der jetzigen konservativen Regierung unter Premierminister John Howard zeigt deutlich, daß Australien seinen Platz innerhalb Asiens immer noch nicht gefunden hat: Während sich die vorausgegangene liberale Regierung unter Premier Keating, vorangetrieben von Gareth Evans als Außenminister, sehr darum bemühte, eine verbesserte Integration in das asiatische Umfeld zu erreichen, fällt die Regierung Howards wieder in die Rolle eines Juniorpartners der USA zurück. Im Verbund mit einer restriktiveren Immigrationspolitik sendet dies widersprüchliche Signale an die asiatischen Nachbarstaaten, die gerade bereit schienen, Australien als gleichberechtigten Mitspieler zu akzeptieren.

Nun geht es hier aber nicht um die Frage, ob und inwieweit die australischen Bedrohungsperzeptionen und ihre nationalen Interessen gerechtfertigt sind<sup>991</sup>, sondern nur darum, wie sie aussehen und welche Rolle der Indische Ozean dabei spielt. Damit werden wir uns nun beschäftigen.

#### VII.4.1.1 Geopolitische Lage

Australiens geopolitische Lage ist durch sein 'Inseldasein' gekennzeichnet: es gibt keine Landgrenzen mit anderen Staaten, und selbst die Seegrenzen beschränken sich auf eine Grenze mit dem verbündeten Neuseeland im Südosten und eine weitere mit Indonesien im Nordwesten. Ansonsten bildet auf der östlichen und südlichen Seite der Pazifik, auf der westlichen Seite der Indische Ozean ein weites Sicherheitsglacis. Wie wirkungsvoll dieses Glacis ist, zeigte sich während des Zweiten Weltkriegs, als selbst die mächtige kaiserliche japanische Kriegsmarine vor der logistischen Herausforderung, die eine Invasion Australiens bedeutet hätte, zurückschreckte – und schon rund vierzig Jahre früher, zu Zeiten des russisch-japanischen Kriegs, warteten die extra in die Felsen getriebenen Bunker und Geschützstellungen des Erzhafens von Wollongong (südlich von Sydney) vergeblich auf den Feind. Eine direkte militärische Bedrohung Australiens nach dem Ende des Kalten Kriegs ist kaum vorstellbar – es sei denn durch Indiens projektierte oder Chinas vorhandene Mittelstreckenraketen.

---

<sup>990</sup> So auch Dupont, Alan: *Australia's Threat Perceptions: A Search for Security*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 82. Canberra 1991, S. 91f.

<sup>991</sup> Siehe dazu ausführlich Dupont, Alan, a. a. O.

Eigentümlich für Australien ist seine Janusköpfigkeit, die bereits im geographischen Teil kommentiert worden ist: Australien liegt an der Schnittstelle zwischen dem Indischen Ozean und dem Pazifik. Der Schwerpunkt der australischen Bevölkerung und der australischen Wirtschaft befindet sich jedoch eindeutig an der Ostküste des Kontinents, die dem Pazifik zugewandt ist. Dies schlägt sich auch in den geopolitischen beziehungsweise geostrategischen Interessen Australiens nieder, wie eine Analyse verschiedener Dokumente zur australischen Sicherheitspolitik von 1986 bis heute zeigt.

#### VII.4.1.2 Australiens geopolitische Interessen

So erklärte Sandy Gordon in einer Veröffentlichung im Jahre 1993, neben dem Golf von Bengalen stelle der Persische Golf und die Straße von Hormuz bis zum Ende der achtziger Jahre aufgrund der Erdöl- und Erdgasversorgung die einzig weitere für Australien wirklich wichtige Subregion des Indischen Ozeans dar. In der australischen Prioritätenliste stehe jedoch der Persische Golf weit hinter der südostasiatischen Inselwelt, da nur in dieser ein eigenständiges Agieren australischer Streitkräfte eventuell notwendig werden könnte, während der Persische Golf die sicherheitspolitische Domäne der USA sei. Eine Mittelmacht ohne globale Rolle und ohne ausreichende finanzielle Mittel wie Australien könne hier ohnehin keine entscheidende Rolle spielen.<sup>992</sup> Was den 'Rest' des Indischen Ozeans betrifft, so behauptete Sandy Gordon weiter:

*"The remainder of the Indian Ocean is of even less concern to Australia than South Asia. The Southwest Indian Ocean is many thousands of kilometres from Australia and the vast expanse of the southern waters do not provide a venue in which Australia-bound shipping could be easily interdicted. The issue also arises as to which power would ever wish to interfere in Australia's trans-Indian Ocean trade in any context other than a global war."<sup>993</sup>*

Sandy Gordon berief sich dabei auf den damaligen Verteidigungsminister, Kim Beazley, der das australische sicherheitspolitische Interesse am Indischen Ozean 1990 geographisch folgendermaßen eingrenzte:

---

<sup>992</sup> Sandy Gordon: "Australia's Perspective on Indian Ocean", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Maritime Security*. New Delhi 1993, S. 57-78 (57).

<sup>993</sup> Ebenda.

*"Australia's area of broader strategic interest includes the areas of the Indian Ocean bounded by the 'Ninety East Ridge' in the west, Indonesia in the north, and the Diamantine Trench in the South."*<sup>994</sup>

Diese Demarkation des australischen sicherheitspolitischen Glacis war sogar noch recht großzügig, denn im Juli 1986 erschienen *Dibb Report*, aus dem das *White Paper on Defence* 1987 hervorging, erstreckte sich das direkte militärische Interesse Australiens im Westen nur bis zu den ca. 800 Seemeilen südlich von Sumatra gelegenen australischen *Cocos Islands*<sup>995</sup>, während die Subregion Südostasien als primäres militärisches Interesse Australiens bezeichnet wurde.<sup>996</sup> Immerhin wurde der Indische Ozean in beiden Dokumenten noch berücksichtigt. Dies war jedoch nicht mehr der Fall in einer Veröffentlichung des australischen Verteidigungsministeriums zu der strategischen Verteidigungsplanung von 1997. Stattdessen findet sich dort folgende interessante Definition der australischen Interessen im asiatisch-pazifischen Raum:

*"While we have important interests – including strategic interests – at the global level, the focus of our strategic attention is now more than ever on the Asia-Pacific region. For us, that region comprises the countries of East Asia, Southeast Asia, the South Pacific, the United States, and, perhaps increasingly in the future, South Asia."*<sup>997</sup>

Südostasien wurde hier also schlichtweg dem asiatisch-pazifischen Raum zugeschlagen. Das selbe ist der Fall beim Weißbuch aus dem Jahr 2000, wie eine Textanalyse zeigt: Dort wurde der asiatisch-pazifische Raum 39 mal, Südostasien 27 mal und Indien immerhin noch 7 mal erwähnt – der Indische Ozean wiederum jedoch kein einziges Mal!<sup>998</sup> Indien wird übrigens bei der ersten Erwähnung ebenfalls im Zusammenhang mit dem asiatisch-pazifischen Raum genannt:

*"The most critical issue for the security of the Asia Pacific region is the nature of the relationships between the region's major powers – China, Japan, India, Russia and the United States. These countries are important to Australia's security because they are the ones with the power – actual or potential – to influence events throughout the Asia Pacific region."*<sup>999</sup>

Aus dieser Textpassage kann man auch den Schluß ziehen, daß der Indische Ozean aus australischer Sicht lediglich ein Anhängsel des asiatisch-pazifischen Raums darstellt. Man erkennt auch sehr deutlich, daß die Subregionen *Südchinesische See* mit der südostasiatischen Inselwelt und der *Golf von*

---

<sup>994</sup> Kim Beazley, zitiert von Sandy Gordon: "Australia's Perspective on Indian Ocean", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Maritime Security*. New Delhi 1993, S. 57-78 (58).

<sup>995</sup> Nicht zu verwechseln mit dem birmanischen Coco-Insel in der Andamanen-See.

<sup>996</sup> Sandy Gordon: a. a. O., S. 58.

<sup>997</sup> Department of Defence: *Australia's Strategic Policy*. Canberra 1997, S. 9.

<sup>998</sup> Department of Defence: *Defence 2000. Our Future Defence Force*. Commonwealth of Australia 2000.

*Bengalen* inklusive Indien die unmittelbare Nachbarschaft Australiens bilden, von denen noch am ehesten eine Bedrohung militärischer Art ausgehen könnte. Aus diesem Grund wurden militärische Einrichtungen – hauptsächlich in Form von Basen der Marine – in Westaustralien erst spät, das heißt in den achtziger Jahren, aufgebaut beziehungsweise modernisiert. Die größte dieser Basen, HMAS Stirling, liegt im Cockburn Sound südlich von Perth/Fremantle. Sie kann sowohl Überwassereinheiten bis Fregattengröße<sup>1000</sup> als auch U-Boote beheimaten. Auch der ANZUS-Pakt erstreckt sich eigentlich nicht auf den Indischen Ozean selbst – er schließt lediglich die dortigen australischen Küstengewässer ein. Patrouillenfahrten der *Royal Australian Navy* im Indischen Ozean fanden daher immer außerhalb des ANZUS-Vertrags statt.<sup>1001</sup>

Das sicherheitspolitische Interesse Canberras beschränkt sich also, was den Indischen Ozean betrifft, auf die kontinentalen Subregionen Persischer Golf, Südasien und Südostasien sowie auf die diese Subregionen verbindenden maritimen Subregionen Golf von Bengalen und Arabische See, obwohl letztere nicht ausdrücklich erwähnt wird. Mit Ausnahme der Höherbewertung Südasiens wegen der nun auch offiziell vorhandenen Nuklearwaffen auf der australischen sicherheitspolitischen Skala ist somit die sicherheitspolitische Grenzziehung Sandy Gordons von 1993 nach wie vor gültig, wobei man noch darauf hinweisen muß, daß sich die jetzige konservative Regierung unter Premierminister Howard Carter vor allem mit innen- und wirtschaftlichen Themen beschäftigt. Außen- und sicherheitspolitische Fragestellungen haben für diese Regierungen nur dann Relevanz, wenn sie die unmittelbare australische Nachbarschaft betreffen, wie zum Beispiel Ost-Timor. Mit anderen Worten: nicht nur das Interesse am Indischen Ozean ist zur Zeit gering, sondern das Interesse an außenpolitischen Themen insgesamt.

#### VII.4.1.3 Das inneraustralische Meinungsspektrum zur Sicherheitspolitik/Geopolitik

Im Rahmen des bereits erwähnten Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* konnte sich der Verfasser bei zwei Reisen nach Australien vor Ort selbst ein Bild über die derzeitigen geopolitischen Interessen auch der epistemischen Gemeinschaft Australiens machen. Aufgrund der offenen –

---

<sup>999</sup> Department of Defence: *Defence 2000. Our Future Defence Force*. Commonwealth of Australia 2000, IX.

<sup>1000</sup> Die Royal Australian Navy hat ihren letzten Zerstörer bereits außer Dienst gestellt. Abgesehen von Unterstützungsschiffen wie der HMAS Kanimbla sind Fregatten somit die größten Überwassereinheiten.

<sup>1001</sup> Dies war auch schon in den Siebzigern und Achtzigern der Fall; siehe Albinski, Henry S.: "Australia, New Zealand, and Indian Ocean Security: Perspectives and Contributions from Outlying American Alliance Partners", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 356-377 (372).

manchmal sogar unverblühten – Antworten der Gesprächspartner ergaben sich hierbei interessante Erkenntnisse.<sup>1002</sup>

Zur derzeitigen sicherheitspolitischen Lage im Indischen Ozean äußerten die australischen Gesprächspartner übereinstimmend die Meinung, daß der Indische Ozean heute, nach dem Ende des Supermachtskonflikts in den siebziger und achtziger Jahren, eine friedliche Region darstellt. Militärische Bedrohungsszenarien seien aus australischer Sicht nur schwer vorstellbar, zumal auch die indische Marine entgegen zeitweilig erregter Debatten in Australien und nationalchauvinistischer Polemik aus Indien nicht mehr als Bedrohung eingeschätzt wird. Als Bedrohung der regionalen Sicherheit und auch als Belastung der australisch-indischen und der australisch-pakistanischen Beziehungen wurde jedoch übereinstimmend die Nuklearisierung der Subregion Südasiens genannt. Wegen der "robusten" australischen Reaktion<sup>1003</sup> auf die Nuklearwaffentests bewegten sich Australien und Indien zur Zeit wieder auf Konfrontationskurs.

Zu Südafrika bestehen nach dem Ende der Apartheidspolitik sehr gute Beziehungen, die unter anderem auch auf den gemeinsamen Wurzeln der kolonialen britischen Vergangenheit basieren.<sup>1004</sup> Außenpolitisch sei Südafrika zur Zeit wegen des gesellschaftlichen Transformationsprozesses jedoch nur mäßig interessiert und wenig engagiert. Ermutigend sei jedoch die erneute Hinwendung zur in den letzten Jahren stark vernachlässigten Marine, was erkennen läßt, daß sich Pretoria seiner sicherheitspolitischen Verantwortung an dieser geostrategisch exponierten Lage bewußt sei.

Die Beziehungen zu den unmittelbaren australischen Nachbarn, der ASEAN-Gruppe, wurden übereinstimmend als gut bewertet. Die sehr guten Beziehungen Australiens zu Indonesien wurden vor allem von Vertretern des Verteidigungsministeriums mehrfach betont und auf die für Australien positive Benennung von Dewi Anwar Fortuna, die in Canberra studierte, als Außenministerin hingewiesen.<sup>1005</sup> Eine Gefährdung der australischen Sicherheit käme somit nur auf nicht-militärischem Gebiet in Frage, vor allem durch Flüchtlingsströme aus der Inselwelt des malaiischen Archipels.<sup>1006</sup>

---

<sup>1002</sup> Lehr, Peter/Mitra, Subrata K.: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean. Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002.

<sup>1003</sup> So Sandy Gordon während des Interviews an der ADFA in Canberra am 18.03.2001.

<sup>1004</sup> Siehe dazu auch Beri, Ruchita: "Indo-South African Relations in the Post-Apartheid Era", *Strategic Analysis* Vol. XXII No. 2 (May 1998), S. 281-294.

<sup>1005</sup> Dewi Anwar Fortuna sieht sich übrigens – nach eigenen Aussagen – als 'Feind' Australiens. Verschiedene australische Wissenschaftler, wie z. B. Kenneth MacPherson, haben dem Ministerium daher einen gewissen "Realitätsverlust" konstatiert. Da sich die australisch-indonesischen Beziehungen dennoch durchaus als freundschaftlich bezeichnen lassen, haben wir diesen Punkt nicht weiter verfolgt.

<sup>1006</sup> Diese Einschätzung fanden der Verfasser und Frau Maïke Tuchner während ihrer Reise nach Australien im September/Oktober 2001 bestätigt: Das Flüchtlingsdrama auf dem norwegischen Frachter Tampa schlug hohe Wellen in Australien und verhalf schließlich – so die Meinung vieler politischer Kommentatoren – der konservativen Regierung John Howards zu einer komfortablen Mehrheit nach den Parlamentswahlen im November 2001.

Einigkeit bestand auch hinsichtlich der Bewertung der derzeitigen Außenpolitik Australiens unter der Regierung John Howards. Dieser hätte kein großes Interesse an außenpolitischen Themen, sondern würde sich vorrangig mit innenpolitischen Themen befassen. Was die internationalen Beziehungen betrifft, gäbe er sich mit der Rolle eines "amerikanischen Hilfssheriffs" zufrieden – ein eigenständiges australisches Profil ließe sich nicht erkennen.

Erhebliche Unterschiede ergaben sich hinsichtlich der Bewertung der Relevanz des Indischen Ozeans im inneraustralischen Diskurs. Die befragten Wissenschaftler, Marineoffiziere und Regierungsbeamte der Institutionen an der australischen Ostküste (Brisbane, Wollongong und Adelaide) sowie des Verteidigungsministeriums in Canberra ließen kein großes Interesse am Indik erkennen. Im Gegensatz zum Pazifik spielt dieser Ozean für sie nur eine marginale Rolle. Die befragten Wissenschaftler des australischen Bundesstaats *Western Australia*, der dem Indischen Ozean zugewandt ist, sahen dies allerdings anders. Sie wiesen auf einen inneraustralischen politischen Gegensatz zwischen der Regierung ihres Bundesstaats und des restlichen Australiens inklusive der Bundesregierung in Canberra hin. Kenneth McPherson erläuterte in diesem Zusammenhang die außenpolitischen Pläne des aus Perth stammenden Führers der oppositionellen Labour Party, Kim Beazley, der einen 'Paradigmenwechsel' in der australischen Außenpolitik nach einer gewonnenen Wahl einleiten könnte.<sup>1007</sup> Ob ein solcher dann tatsächlich stattfinden würde, ist aber fraglich: Wie oben bereits erwähnt, hat auch Kim Beazley in seiner Zeit als australischer Verteidigungsminister das australische geopolitische Interesse am Indischen Ozean sicherheitspolitisch klar definiert und abgegrenzt.

Während der Interviews kamen zudem mehrere Punkte zur Sprache, die für die weitere australische Haltung zur (sicherheitspolitischen) Regionalisierung im Indischen Ozean von ausschlaggebender Bedeutung sind:

1. Eine erhebliche Desillusionierung hinsichtlich des Erfolgs solcher Pläne,
2. eine daraus resultierende Unlust, weiterhin als "Zahlmeister" bei Initiativen wie IOMAC oder IOR-ARC aufzutreten, und
3. eine mittlerweile – zumindest bei einigen Befragten<sup>1008</sup> – doch erhebliche Skepsis hinsichtlich der Relevanz von sogenannten "Second Track"-Prozessen.

Nicht nur die Vertreter des australischen Verteidigungsministeriums, sondern praktisch alle Gesprächspartner in Australien, machten keinen Hehl daraus, daß Australien es endgültig leid sei, neue hoffnungsvolle Initiativen fast im Alleingang zu finanzieren, nur um sie dann regelmäßig scheitern zu sehen. Als wichtigstes Beispiel in dieser Hinsicht wurde immer wieder die *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) angeführt: IOR-ARC sei eigentlich schon so gut wie tot,

---

<sup>1007</sup> Interview am 26.03.2001 in Perth.

<sup>1008</sup> Prof. Kenneth McPherson zum Beispiel trat als australischer CSCAP-Delegierter aus diesem Grund zurück, während Prof. Sam Bateman CSCAP nach wie vor für sehr nützlich hält.

und an den nach wie vor stattfindenden Treffen nähmen mittlerweile nur noch eine Handvoll Delegierter teil. Der wichtigste Grund für das Scheitern sei die fast schon übliche Blockadepolitik der Inder gegenüber Pakistan gewesen, der zweitwichtigste das ebenfalls schon übliche Mißtrauen der Inder gegenüber Australien als 'westlichem Vorposten' im Verbund mit der indischen Vorliebe für bilaterale Initiativen. Aus beiden Gründen wäre der australische Versuch, IOR-ARC auch zur Plattform für Gespräche über maritime Sicherheit im Indischen Ozean zu machen, gescheitert. Das Interesse Australiens, weitere Regimebildungen finanziell zu unterstützen, ist daher zur Zeit marginal: weder würde Australien davon profitieren, noch diene es dem auf den asiatisch-pazifischen Raum ausgerichteten nationalen Interesse, und schon gar nicht sei eine solche finanzielle Bürde der Bevölkerung vermittelbar. Das Desinteresse der Bevölkerung an solchen Fragestellungen veranschaulichte ein Gesprächspartner vom *Sea Power Centre* in Canberra anhand der Aufgabenstellung des Zentrums: es soll der Bevölkerung vermitteln, daß Australien eine Insel und daher notgedrungen eine "maritime Nation" mit maritimen Interessen sei. Dieses Bewußtsein sei innerhalb der Bevölkerung jedoch kaum vorhanden, das Schlagwort "Australia – A Maritime Nation"<sup>1009</sup> somit lediglich ein Schlagwort, nicht mehr. Die australische Regierung wäre nur dann bereit, neue Initiativen zu unterstützen, wenn auch andere Länder – auch außerregionale<sup>1010</sup> – mitziehen würden.

Interessant war auch die vorgetragene Skepsis an inoffiziellen "Second Track"-Prozessen. Zwar wurde eingeräumt, daß solche Prozesse dazu dienen können, Vertrauen zu schaffen. Über diese eng begrenzte sinnvolle Anwendungsmöglichkeit hinaus liefen diese Prozesse aber oftmals – nach mancher Ansicht sogar regelmäßig – ins Leere, da sie den irgendwann zu vollziehenden Sprung zum offiziellen "Track One" nicht schaffen. Zwischen der sogenannten epistemischen Gemeinschaft der Wissenschaftler beziehungsweise der Intellektuellen und den jeweiligen Regierungszirkeln bestünden kaum zu überwindende Grenzen, die von diffusen 'nationalen Interessen' und sogenannten Partikularinteressen gezogen würden. Diese Kritik richtete sich übrigens nicht nur gegen solche Prozesse im Indischen Ozean, sondern auch und vor allem gegen das doch recht erfolgreiche CSCAP im asiatisch-pazifischen Raum.<sup>1011</sup>

#### **VII.4.1.4 Fazit: Ein introspektives Australien**

Was nun also die geopolitischen Interessen Australiens betrifft, so konzentriert sich sowohl die Regierung als auch der größte Teil der epistemischen Gemeinschaft zur Zeit auf das für Australien Wesentliche, das heißt auf die südostasiatische Inselwelt. Alles weitere überläßt die Howard-Regierung dem 'großen Bruder' USA. Wie gering das Interesse an der Region Indischer Ozean ausfällt, zeigt die Tatsache, daß Canberra 1997 bei der Verabschiedung der Charta der IOR-ARC zu fünf der ursprüngli-

---

<sup>1009</sup> So auch der Titel eines Artikels von Brooke, Micool im *Asian Defence Journal* (ADJ), January/February 2002, S. 20.

<sup>1010</sup> Deutschland wurde hier als neutraler Staat ausdrücklich genannt.

chen 14 Mitgliedsstaaten noch gar keine Beziehungen aufgenommen hatte: die Länder Jemen, Madagaskar, Mosambik, Oman und Tansania waren für das *Ministry of Foreign Affairs and Trade* (DFAT) bis dato noch diplomatisches 'terra incognita' gewesen.<sup>1012</sup> Da eine Änderung der außenpolitischen Inaktivität Australiens zur Zeit nicht absehbar ist, übt sich die Mehrheit der epistemischen Gemeinschaft, auch aufgrund der impliziten Hilfssheriff-Rolle der Howard-Administration, in resignativem Spott, nimmt sie aber gleichwohl mangels finanzieller und sonstiger Unterstützung hin. Aus Australien ist daher momentan kein Impuls hinsichtlich einer sicherheitspolitischen Regionalisierung im Indischen Ozean zu erwarten.

#### VII.4.2 Die geopolitischen Interessen Indiens

Für das indische außen- und sicherheitspolitische Establishment begannen die neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts mit einer Reihe vorwiegend negativer Überraschungen: Zuerst verschwand der wichtigste Verbündete, die Sowjetunion, von der Bildfläche, was ein erneutes Nachdenken über die aktuelle Sicherheits- und Rüstungspolitik erzwang. Danach besiegte die USA mit Hilfe einer internationalen Koalition in wenigen Wochen Saddam Husseins hochgerüstete Truppen, wo der Irak doch ein 'Vietnam in der Wüste' hätte werden sollen, und läutete eine neue 'Weltfriedensordnung' unter der wohlwollenden Schirmherrschaft Washingtons ein. Und dann schickte sich auch noch Indiens wichtigster regionaler Rivale, die Volksrepublik China, an, in den Indischen Ozean vorzudringen. Wahrlich keine einfachen Zeiten für ein in vielfacher Hinsicht verunsichertes Indien, das seinen Platz offenbar noch nicht gefunden hat. Dies bewog Jasjit Singh dazu, nachdenklich Parallelen zum Ende des Zweiten Weltkriegs zu ziehen und gleichzeitig Indiens Befürchtungen in Worte zu fassen:

*"The post-Cold War period is in some ways reminiscent of the period immediately following the end of the Second World War. In both cases, major confrontation affecting the world had come to an end, and there was an increase in the number of states, power equations were transformed, and new uncertainties loomed on the horizon."*<sup>1013</sup>

Das Ende der zwar unbequemen, aber wenigstens berechenbare Weltordnung des Kalten Kriegs bot jedoch nicht nur Risiken, sondern auch Chancen für eine grundlegende Neugestaltung der Außenbeziehungen und der Neubewertung von Allianzen.<sup>1014</sup> Im folgenden wollen wir uns zunächst mit der geographischen Lage und den geopolitischen Interessen Indiens vor

---

<sup>1011</sup> Siehe dazu auch Lehr, Peter/Mitra, Subrata: *Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Abschlußbericht für die Fritz Thyssen Stiftung Köln, September 2002.

<sup>1012</sup> So Kenneth McPherson in einem Gespräch in Heidelberg am 09. Dezember 2002.

<sup>1013</sup> Singh, Jasjit: "An Indian Perspective", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 45-57 (45).

dem Ende des Kalten Kriegs beschäftigen, um uns dann seinen neueren sicherheits- beziehungsweise geopolitischen Interessen und der Rolle des Indischen Ozeans in ihnen zuzuwenden. Dazu werden wir uns auch mit der Frage beschäftigen, ob Indien eine Seemacht ist oder wenigstens werden will.

#### VII.4.2.1 Geostrategische Lage

Die Indische Union ist schon in geographischer Hinsicht ein 'hervorragender' Bestandteil des Indischen Ozeans: Wie ein Dolch ragt sie in ihn hinein und teilt seinen Norden in die Arabische See im Nordwesten und den Golf von Bengalen im Nordosten. Die Küstenlinie der Indischen Union dehnt sich von der indo-pakistanischen Grenze an der Arabischen See bis zur Grenze zwischen Indien und Bangladesch am Golf von Bengalen auf 6100 Kilometer aus, dazu kommen noch weitere 1400 Kilometer durch indische Territorien in der Arabischen See (der Lakshadweep-Gruppe) und im Golf von Bengalen (der Andamanen und Nikobaren).<sup>1015</sup> Infolge überlappender Seegrenzen im Golf von Bengalen und in der Arabischen See als *Enclosed Seas* nach UNCLOS III gestaltete sich die Grenzziehung manchmal recht schwierig. Grenzprobleme gibt es jedoch lediglich mit Bangladesch im Golf – was durch den daher noch ungeklärten trianguläre 'Treffpunkt' der Grenzen Indiens, Bangladeschs und Myanmars auch letzteres tangiert – und mit Pakistan in der Arabischen See<sup>1016</sup>, was vor allem für die Fischer beider Länder ein Problem darstellt, wie der indische Generalmajor Gera hervorhob:

*"Pakistani fishermen are languishing in Indian jails, and Indian fishermen are languishing in Pakistani jails, some of them for many years. They are in jail under the accusation that they have violated the maritime boundaries. When asked why, they answer: 'Because the fish is there, and the fish knows no boundaries.' So these human problems have to be solved. This could be a good starting point for further cooperation."*<sup>1017</sup>

Abgesehen von diesen Problemen ist die Indische Union durch ihre geographische Lage eigentlich förmlich dazu prädestiniert, eine führende Rolle im Indischen Ozean als ihrem ureigensten 'Heimatgewässer' zu spielen – nicht nur, was den Namen betrifft. Andererseits hat Indien auch eine mehr als doppelt so lange Landgrenze, die sie unter anderem mit ihren Gegnern Pakistan und der Volksrepublik China teilt. Somit ist auch Indien ebenfalls eine gewisse

---

<sup>1014</sup> Singh, Jasjit: a. a. O., S. 46.

<sup>1015</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: "India", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 19-27 (19).

<sup>1016</sup> Zu den maritimen Grenzen und den diesbezüglichen Verträgen siehe einführend Roy-Chaudhury, Rahul: "India", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 19-27, S. 20.

<sup>1017</sup> General Gera beim Roundtable-Gespräch an der United Service Institution (USI) in New Delhi am 31.08.2000.

Janusköpfigkeit nicht abzuspochen, denn wenn das Land auch zur Seemacht prädestiniert erscheint, mag es möglicherweise wegen der aktuellen Konflikte noch auf lange Sicht zu einem Dasein als Landmacht verurteilt sein.

#### VII.4.2.2 Grundzüge indischer Außen- und Sicherheitspolitik

Während den ersten vier Dekaden nach der Unabhängigkeit lag die indische Außen- und Sicherheitspolitik in den Händen einer (sehr) kleinen strategischen Elite, deren Grundverständnis der Außenwelt mit den folgenden Schlagworten zusammengefaßt werden kann: nehruvianisch-gandhianisch in der Grundkonzeption, konservativ hinsichtlich regionaler und globaler Veränderungen, bürokratisch in der Planung und Ausführung. Ramesh Thakur faßt Indiens Außenpolitik vor dem globalen Umbruch zu Beginn der neunziger Jahre wie folgt zusammen:

*"For most of the period since it attained independence, India's closest security links were with the Soviet bloc to the north; its closest educational and people-to-people links were with the West; its closest political links were with countries of the South; and its closest economic ties were spread more or less evenly between the West, the Middle East and the Soviet bloc. Only in terms of historical, religious and cultural links could India be said to have had a deep relationship with Southeast and East Asian countries. India's traditional world was turned topsy-turvy by the start of the 1990s."<sup>1018</sup>*

Diese Einschätzung ist zwar technisch und historisch gesehen korrekt, sie verschleiert aber mehr als sie erklärt, denn sie verschweigt, wie sehr die indische Außenpolitik – auch über Nehrus Tod hinaus – von dessen Positionen und Überzeugungen abhängig war. Im folgenden wollen wir uns daher mit einigen wichtigen Punkten – und Defiziten – der indischen Außen- und Sicherheitspolitik beschäftigen, die für Indiens Haltung zu Regionalisierungsbestrebungen im Indischen Ozean maßgebend sind:

- Zum ersten wäre dies der kulturelle Unterbau der indischen Außen- und Sicherheitspolitik in Form der sogenannten *strategischen Kultur*, die mitverantwortlich für die Prägung der indischen nationalen Interessen ist, mit denen wir uns gleich noch beschäftigen werden.
- Zum zweiten muß das interessante Spannungsverhältnis zwischen Nehrus Internationalismus und dem Parochialismus nahezu aller anderen beleuchtet werden, weil auch dieses das indische außen- und sicherheitspolitische Denken nach wie vor stark beeinflusst – so sehr, daß konservative Politiker wie K. Subrahmanyam oder Jaswant Singh ein solches strategisches Denken in Abrede stellen.

---

<sup>1018</sup> Thakur, Ramesh: "Between East and West, from South to North", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 9-43 (9).

- Zum dritten schließlich ist es unerlässlich, auf die Defizite in der Formulierung indischer sicherheitspolitischer Interessen einzugehen, die in dem oftmals kritisierten indischen 'Schlingerkurs' zwischen einer introspektiven Politik, dem Streben nach Anerkennung als regionale Hegemonialmacht und der Hoffnung auf einen Status als globale Großmacht resultieren.

#### VII.4.2.2.1 Indiens strategische Kultur

Den Begriff 'strategische Kultur' definierte der australische Wissenschaftler Desmond Ball folgendermaßen:

*"The concept of strategic culture holds that different countries and regions approach key issues of war, peace and strategy from perspectives which are both quite distinctive and deeply rooted, reflecting their different geostrategic situations, resources, history, military experience and political beliefs. These factors profoundly influence how a country perceives, protects and promotes its interests and values with respect to the threat or use of force."<sup>1019</sup>*

Der bekannte 'Falke' K. Subrahmanyam geht in seiner Einführung zu Jaswant Singhs einflussreichen Werk, *Defending India*, davon aus, daß Indien in den fünf Dekaden seiner Unabhängigkeit weder eine kohärente Verteidigungspolitik noch überhaupt eine generelle strategische Kultur hervorgebracht hat.<sup>1020</sup> Während man sich der ersten Behauptung anschließen kann, zum Beispiel bezüglich der diffusen Rolle der indischen Marine, wird die letztere Behauptung von einigen Wissenschaftlern wie George Tanham mit interessanten Gegenargumenten zurückgewiesen. Ihrer Ansicht nach hat Indien durchaus eine manifest gewordene strategische Kultur, die aus einer 'alten', von brahmanischem Gedankengut geprägten Tradition und einer vergleichsweise 'neuen', britisch beeinflussten besteht.<sup>1021</sup>

Was die neueren historischen Erfahrungen betrifft, so hat die im August 1947 unabhängig gewordene Indische Union ein zwiespältiges Erbe angetreten, das die Außen- und Sicherheitspolitik der nächsten Jahrzehnte prägen sollte: Auf der einen Seite stand die britische Politik der Errichtung von Pufferzonen rings um Britisch Indien, die von geopolitischen Erwägungen durchdrungen war, auf der anderen Seite stand der gewaltfreie Widerstand Mahatma Gandhis.<sup>1022</sup> Indiens erster Premierminister, Jawaharlal Nehru, unternahm den ehrgeizigen Versuch einer konsequenter Abkehr von der bisherigen briti-

<sup>1019</sup> Ball, Desmond: *Strategic Culture in the Asia-Pacific Region (With Some Implications for Regional Security Cooperation)*. Working Paper No. 270. Canberra April 1993, S. 1. Eine sehr interessante Auseinandersetzung mit dem durchaus diffusen Begriff und den daraus entstehenden Definitionsproblemen bietet Gray, Colin S.: *Modern Strategy*. Oxford und New York 1999, im Kapitel "Strategic Culture as Context", S. 129-151.

<sup>1020</sup> Subrahmanyam, K.: "Introduction", in: Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. viii-xxviii (xi).

<sup>1021</sup> Siehe zum Beispiel Tanham, George: "India's Strategic Culture", *The Washington Quarterly*, Winter 1992, S. 129-142.

<sup>1022</sup> Gordon, Sandy: "Domestic Foundations of India's Security Policy", in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?* New York 1992, S. 6-34 (6).

schen geopolitischen "Pufferzonenpolitik"<sup>1023</sup>, indem er von Anfang an einen eigenen sicherheitspolitischen Kurs einschlug, welcher neben der Fortführung der Gewaltfreiheit auch der (historischen) Größe des Landes gerecht werden sollte: keine Blockbindung, sondern Blockfreiheit, kein bescheidener realpolitischer (Sub-) Regionalismus, sondern friedliche Koexistenz und Internationalismus. Letzteres kommt in den sogenannten fünf Prinzipien (*Panchsheel*) zum Ausdruck, die den Umgang miteinander auf globaler Ebene regeln sollten.<sup>1024</sup> Das britische real- beziehungsweise geopolitische Erbe setzte sich dennoch immer wieder durch – sei es von außen erzwungen wie durch den sino-indischen Krieg von 1962, sei es innenpolitisch motiviert wie zum Beispiel zur Zeit der realistischen (im Sinne der Theorie) Indira Gandhi. Auch die heutige Koalitionsregierung unter Atul Behari Vajpayee vertritt eher einen machtpolitischen Realismus als einen naiven Internationalismus à la Nehru. Eine wichtige Konstante der indischen Außen- und Sicherheitspolitik blieb jedoch durchgängig erhalten: Die konsequente Ablehnung von – analog zu George Washington – *entangling alliances* und damit letztendlich auch eine Abneigung von multilateralen Initiativen. Ganz wie die USA zieht auch Indien ein durchaus amerikanisches Modell von *hubs and spokes* vor, das heißt ein von Delhi ausgehendes Netz von bilateralen Beziehungen. Diese Bevorzugung eines von Indien selbst gesteuerten Bilateralismus kann man dabei schon als Frucht einer viel älteren, brahmanisch beeinflussten und gewissermaßen historischen strategischen Tradition bezeichnen, denn was die soziopolitischen Rahmenbedingungen des Kastenwesens betrifft, so wird ihr Prinzip von Indiens außen- und sicherheitspolitischer Elite auch auf die globale Ordnung übertragen: Die Welt besteht aus einer nach Macht und Wohlstand untergliederten hierarchischen Ordnung von Nationen in einer absteigenden Ordnung von globalen Supermächten über regionale Mittelmächte bis hinunter zu machtlosen Kleinstaaten als Spielball der Interessen der Mächtigen, und Indien gebührt ein Platz ganz oben.<sup>1025</sup> Tanham nennt das eine "brahmanische Idee der Welt".<sup>1026</sup> Die Perzeption der eigenen historischen Größe – wobei besonders die Reiche der Guptas, Mauryas und der Moguln genannt wird – geht dabei einher mit der Wahrnehmung der eigenen Zentralität in der eigenen Sphäre, vergleichbar mit Chinas Anspruch, das "Reich der Mitte" zu sein<sup>1027</sup>.

---

<sup>1023</sup> Cohen weist mit Recht darauf hin, daß eine solche Politik für das im Vergleich zur britischen Raj wesentlich schlechter ausgestattete unabhängige Indien ohnehin nicht finanzierbar gewesen wäre; vergleiche Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 17.

<sup>1024</sup> Diese fünf Prinzipien wurden in den sino-indischen Tibet-Vertrag von 1954 erstmals genannt und auf der Konferenz von Bandung einem breiten Publikum vorgestellt. Im einzelnen beinhalten sie: 1) gegenseitigen Respekt für die territoriale Integrität und Souveränität, 2) gegenseitiger Gewaltverzicht, 3) Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten anderer Staaten, 4) Gleichheit und gemeinsamer Nutzen und 5) friedliche Koexistenz. Siehe dazu zum Beispiel Singh, Swaran: "Three Agreements and Five Principles Between India and China", in: Chung, Tan (Hrsg.): *Across the Himalayan Gap. An Indian Quest for Understanding China*. Online-Veröffentlichung, Adresse des Buchs: [http://ignca.nic.in/ks\\_41.htm](http://ignca.nic.in/ks_41.htm), Adresse des Singh-Artikels: [http://ignca.nic.in/ks\\_41062.htm](http://ignca.nic.in/ks_41062.htm) (Download am 15.08.2002).

<sup>1025</sup> Ähnlich sieht dies Stephen P. Cohen, der schreibt: "From the Indian perspective, the ideal world would consist of many great powers, each dominant in its own region, and pledged to avoid interference across regions. For five decades, Indian diplomacy has worked to bring about such a world, but it seems as distant now as it did in 1947." Siehe Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D.C.: Brookings Institution Press 2001, S. 32.

<sup>1026</sup> Tanham, George: "India's Strategic Culture", *The Washington Quarterly*, Winter 1992, S. 129-142 (131).

<sup>1027</sup> Malik, Mohan: "India-China Relations in the 21<sup>st</sup> Century: The Continuing Rivalry", in: Chellaney, Brahma (Hrsg.): *Securing India's Future in the New Millenium*. Hyderabad 1999, S. 337-391 (343).

*"The concept of centrality is politically – in the widest sense of that word – the most fundamentally important fact about these two countries, since it is the basis of their entire outlook on life, toward themselves, toward their neighbors, toward other lands, toward the world, and toward the universe. [...] Viewing the world and all human activity from this standpoint of centrality inevitably brings with it a certain sense of superiority."<sup>1028</sup>*

Das Gefühl der geistigen und moralischen Überlegenheit aufgrund der indischen Geschichte und auch der schieren Größe des Landes, das besonders von der amerikanischen Seite gerne als "indische Arroganz"<sup>1029</sup> gewertet wird, kam während der Interviews zum *Panchayati Raj*-Projekt des Verfassers tatsächlich unterschwellig zum Ausdruck, vor allem wenn das Verhältnis zwischen Indien und kleineren Ländern zur Sprache kam. So bezeichneten australische und malaysische Interviewpartner das indische Verhalten auf Konferenzen und Workshops gerne als *ham handed* und wenig bis gar nicht kompromißbereit, ganz nach dem Motto *might is right*, während indische Gesprächspartner australische Initiativen des öfteren mit der Bemerkung kommentierten, "das, was die als Bevölkerung haben, haben wir als jährlichen Bevölkerungszuwachs".<sup>1030</sup>

Abgesehen davon, daß diese – natürlich allesamt vertraulichen – Kommentare ein bezeichnendes Licht auf die Notwendigkeit von Vertrauensbildung angesichts solcher Perzeptionen werfen, machen sie auch deutlich, daß Indien als potentielle Hegemonialmacht nicht nur in der Subregion Südasiens, sondern im Indischen Ozean insgesamt, ungern nur als 'Trittbrettfahrer' an fremden Initiativen teilnimmt, schon gar nicht dann, wenn sie aus einem "Vorposten des Westens", also Australien, kommen. Auch dies ist eine Parallele zu US-amerikanischem Verhalten: Washington zaudert in der Regel bis zuletzt, wenn es darum geht, sicherheitspolitische Verpflichtungen einzugehen, die sich aus nicht-amerikanischen Initiativen ergeben. Die Beispiele KSZE, APEC und ARF zeigen aber, daß Washington letztlich manchmal doch überzeugt werden kann. Bei Indien mag das ähnlich sein, vorausgesetzt, Indien wird auch das Gewicht eingeräumt, daß ihm nach eigenen Vorstellungen auch zukommt, und als Akteur behandelt und nicht nur als eine Art *little brown brother*.<sup>1031</sup> Leicht wird es aber dennoch nicht sein, ausgerechnet Delhi als (ehemaliger) Vorkämpfer der Blockfreiheit und Großmacht in spe in Systeme Kollektiver Sicherheit einzubinden.

---

<sup>1028</sup> Coates, Austin: *China, India and the Ruins of Washington*. New York 1972, S. 49f.

<sup>1029</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D.C.: Brookings Institution Press 2001, S. 86.

<sup>1030</sup> Vertrauliche Kommunikationen während der Interviews in Indien und Nepal (August/September 2000), Australien (März/April und September/Okttober 2001) und Singapur (April 2001).

<sup>1031</sup> So die herablassend-paternalistische Bezeichnung der Amerikaner für die Filipinos während der amerikanischen Kolonialzeit.

#### VII.4.2.2.2 Zwischen Internationalismus und Parochialismus

Neben einer Vorliebe für bilaterale Beziehungen gibt es noch einen weiteren Anknüpfungspunkt zwischen Indien und den USA: das stete Schwanken zwischen Internationalismus und Parochialismus. In den USA ist die Neigung zur Introspektive bekanntlich eine Konsequenz aus der Abkehr von der europäischen Machtpolitik, die letztlich auch zur *Monroe-Doktrin* geführt hat. In Indien sieht die Genese etwas anders aus, wiewohl sie auch zumindest zum Teil geschichtlich verankert ist – sehr weit in der Geschichte sogar, wie Jaswant Singh ausführte:

*"India is routinely described as a peace-loving nation. Yet, it is a troubled state. And herein lies a cruel paradox. The Indian state, since independence, has been prone to internal violence. This could possibly be a consequence of the very acquisition of statehood; equally, of course, a result of inadequate experience of statecraft, combined with enhanced means of violence at the disposal of the state. In the process an old judgement is reaffirmed: that the principal security challenge to India has historically been and remains the imposition and maintenance of internal order. That had been the preoccupation of the rulers like even Chandragupta Maurya [...] or the Mughals; later even the British."*<sup>1032</sup>

Die indische 'Besessenheit' mit der Aufrechterhaltung der inneren Ordnung<sup>1033</sup> belegt Singh mit einem Vergleich der Werke Clausewitz', Sun Tzusu und Kautilyas: während die beiden Erstgenannten sich mit strategischen Überlegungen beschäftigen, ergeht sich Kautilyas *Arthashastra* ad nauseam in der hohen Kunst der Spionage mit dem Zweck, vornehmlich die eigenen Untertanen zu überwachen.<sup>1034</sup> Die unmittelbare Konsequenz liegt für Jaswant Singh auf der Hand:

*"This preoccupation has fixed attention, prevented the growth of a proper security thought, truncated the concept of power and left little military surplus either."*<sup>1035</sup>

Der indische Hang zur Vernachlässigung außen- und besonders sicherheitspolitischer Fragestellungen kam besonders deutlich unter der Regierung Jawaharlal Nehrus zum Vorschein, der die indische Außenpolitik als seine ureigenste Domäne betrachtete.<sup>1036</sup> So erinnert sich sein Neffe, B. K. Nehru:

---

<sup>1032</sup> Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. 11.

<sup>1033</sup> Dies erwähnt auch Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 10.

<sup>1034</sup> Singh, Jaswant: a. a. O., S. 12. Allerdings übergeht Singh hier die Tatsache, daß das *Arthashastra* auch sehr detaillierte Angaben zur Führung von Schlachten und zur Planung der Außenpolitik macht; siehe zum Beispiel das bekannte "Mandala-Prinzip", wonach der "Feind meines Feindes mein Freund ist". Siehe dazu Kautilya: *The Arthashastra*. Edited, Rearranged & Translated and Introduced by L. N. Rangarajan. New Delhi 1992, S. 555ff. Die neorealistischen Inhalte von Kautilya untersuchte Modelski, George in seinem Aufsatz: "Kautilya: Foreign Policy and the International System in the Ancient Hindu World", *American Political Science Review*, vol. 53 (September 1964), S. 549-560.

<sup>1035</sup> Singh, Jaswant: a. a. O., S. 11.

<sup>1036</sup> Singh, Jaswant: a. a. O., S. 22.

*"There was no politician in Panditji's cabinet (except Krishna Menon) who knew anything or cared anything about the world outside India – except for what had only then technically become foreign territory i. e. Pakistan. The people who manned the Foreign Office, all of whom I knew well, were (like myself) ignorant of foreign affairs. [...] The result was that they accepted fully the international consequences of the Prime Minister's idealism and regarded justice and fairness for the downtrodden and exploited of the world as the objective of Indian foreign policy."<sup>1037</sup>*

Aus B. K. Nehrus Worten geht auch deutlich hervor, auf welcher Ebene sich Jawaharlal Nehru bewegte: nämlich auf der internationalen Ebene, auf der er ein Bündnis zwischen den afrikanischen und asiatischen Staaten als Gegengewicht zu den beiden sich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs formierenden feindlichen Machtblöcken schaffen wollte. Sein durchaus effektvolles und auch erfolgreiches Agieren auf der Weltbühne – Jaswant Singh nennt es etwas abfällig "Internationalismus"<sup>1038</sup> – ging jedoch Hand in Hand mit einer gewissen Vernachlässigung der Probleme auf dem Subkontinent selbst. Nach seinem Tod blieb die indische Außen- und Sicherheitspolitik in der Hand eines kleinen Zirkels von Entscheidungsträgern, die Nehrus Internationalismus mehr oder minder fortsetzten – allerdings wenig kongenial, wenn man den im Rahmen des erwähnten Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* gesammelten Meinungen trauen darf: Während eines Roundtable-Meetings in New Delhi meinte ein hochrangiger Mitarbeiter des indischen Außenministeriums etwas resigniert, daß sich die indische Außenpolitik zur Zeit darin erschöpfe, die pakistanische Außenpolitik zu torpedieren.<sup>1039</sup> Es gibt jedoch noch einen weiteren Grund für das überwiegende Desinteresse der indischen politischen Klasse hinsichtlich außenpolitischen Fragestellungen, der auch in anderen demokratisch verfassten Gesellschaften wie zum Beispiel Australien, der USA oder auch der Bundesrepublik Deutschland zu beobachten ist: In einer Demokratie sind gewonnene Wahlen für den Machterhalt unerlässlich, und Wahlen werden nur durch die geschickte Instrumentalisierung innenpolitischer Fragestellungen gewonnen.<sup>1040</sup> Außenpolitische Erfolge zählen dabei wenig, wie der Sieger des Kuwait-Krieges, US-Präsident George Bush bei seiner Niederlage gegen den Herausforderer Bill Clinton in Erfahrung bringen mußte. Dringende innenpolitische Probleme aber gibt es in Indien genug, eine Bevorzugung dieser gegenüber der Außenpolitik erscheint daher nur rational.

---

<sup>1037</sup> B. K. Nehru, zitiert nach Singh, Jaswant: a. a. O., S. 35.

<sup>1038</sup> Singh, Jaswant: a. a. O., S. 37.

<sup>1039</sup> Vertrauliche Information.

<sup>1040</sup> Insofern kann die oben aus neorealistischer Sicht beschriebene "Zuschauerrolle" der Bevölkerung durchaus als eine bisweilen sehr aktive Rolle aufgefaßt werden: eine Preisgabe indischen Territoriums für ein Ausgleich mit der Volksrepublik China – zum Beispiel die Herausgabe des von China beanspruchten Arunachal Pradesh für die chinesische Freigabe Aksai Chins würde eine indische Regierung politisch nicht überleben, zumal nach dem sino-indischen Krieg die Lok Sabha auf Druck der Öffentlichkeit eine solche Lösung vor illegal erklärt hat. Siehe dazu auch Gordon, Sandy: "Domestic Foundations of India's Security Policy", in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?* New York 1992, S. 6-34 (11).

### VII.4.2.2.3 Zwischen Gewaltfreiheit und Sicherheit

Gegenstand heftiger Kritik von konservativer Warte ist auch Mahatma Gandhis Vermächtnis der Gewaltlosigkeit (ahimsa), das sich negativ auf die indische Sicherheitspolitik und der Rolle des Militärs dabei auswirkt. So schreibt Jaswant Singh zum Beispiel:

*"The ethos of the Indian state was crippled by another great failing. Not just occasional, often an excessive, and at times ersatz pacifism, both internal and external, has twisted India's strategic culture into all kinds of absurdities. Many influences have contributed to this: an accommodative and forgiving Hindu milieu; successive Jain, Buddhist, and later Vaishnav-Bhakti influences resulting in excessive piety and, much later, in the twentieth century – ahimsa or non-violence. An unintended consequence of all these influences [...] has been the near emasculation of the concept of state power, also its proper employment as an instrument of state policy, in service to national interests."*<sup>1041</sup>

Nehru selbst als der Wegbereiter der indischen Außenpolitik war von der Gewaltlosigkeit auch als politisches Programm in der internationalen Politik so fest überzeugt, daß er eine gewisse Geringschätzung gegenüber der indischen Streitkräfte nur schlecht verhehlen konnte:

*"We don't need a defence plan. Our policy is non-violence. We foresee no military threats. Scrap the army. The police are good enough to meet our security needs."*<sup>1042</sup>

Der verlorene Krieg mit der Volksrepublik China im Herbst 1962 und die Kriege gegen Pakistan 1965 und 1971 zeigten deutlich die Grenzen von Nehrus Idealismus auf. Dennoch ist das Konzept der Gewaltlosigkeit als Vermächtnis Gandhis und Nehrus in den Köpfen vieler politischer Entscheidungsträger zum Guten wie zum Schlechten immer noch vorhanden: zum Guten, weil es dem Wunsch nach territorialer Ausbreitung à la China von vornherein einen Riegel vorschob, zum Schlechten, weil Indien es bis heute noch nicht geschafft hat, eine konsistente Sicherheitspolitik zu formulieren, was wiederum eine vernünftige und bezahlbare Rüstungspolitik erschwert. Insgesamt läßt sich sogar mit Jaswant Singh das Fazit ziehen:

*"Strategically, Nehruvian foreign policy did not leave a legacy of a stable security environment, or even secure frontiers; what it did confer as a legacy was ambivalence, ambiguities and an uncertain and apprehension-filled future."*<sup>1043</sup>

---

<sup>1041</sup> Singh, Jaswant: a.a. O., S. 13.

<sup>1042</sup> Jawaharlal Nehru zu General Sir Robert Lockhart, zu dieser Zeit (britischer) Oberkommandierender der indischen Streitkräfte, zitiert nach Palit, D. K.: *Major General Rudra. His Service in Three Armies and Two World Wars*. New Delhi 1997, S. 107.

<sup>1043</sup> Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. 39.

Dennoch bestimmt das Vermächtnis Nehrus auch weiterhin die nationalen Interessen Indiens, denen wir uns jetzt zuwenden wollen.

### VII.4.2.3 Indiens nationale Interessen

Wie man weiß, sind auch nationale Interessen von Staaten einem steten Wandel unterworfen, auch wenn man aus geopolitischer Sicht argumentieren kann, daß die geopolitische Lage eines Staates bestimmend auf die Formulierung dieser Interessen einwirkt, ihnen somit gewisse Grenzen setzt.<sup>1044</sup> Was Indien betrifft, blieben diese von geopolitischen Variablen – der flächenmäßigen Größe des Landes, seiner geostrategisch günstigen Position im Indischen Ozean, der Größe der Bevölkerung und der natürlichen Ressourcen – abgeleiteten sicherheitspolitischen Interessen tatsächlich lange Zeit konstant:

- Die Vermeidung einer Verstrickung in die Allianzsysteme des kalten Kriegs und die bewußte Wahl der Blockfreiheit trotz scharfer Kritik aus dem Westen,
- der Anspruch auf eine Führungsposition innerhalb dieser Bewegung auf globaler Ebene, zunächst nach Abstimmung mit, dann in Rivalität zu der Volksrepublik China,
- der Anspruch auf Gleichbehandlung in Bezug auf den Besitz von Nuklearwaffen, und
- die Verhinderung der Einmischung fremder Mächte in die Angelegenheiten südasiatischer Staaten, vor allem bezüglich des Kaschmir-Konflikts.

Entworfen wurden diese Grundpositionen vor allem von Jawaharlal Nehru, der diese nach Realismus beziehungsweise nach purer Machtpolitik analog zu Kautilyas *Arthashastra* klingenden Ziele mit einer idealistischen Grundhaltung der Blockfreiheit und der friedlichen Koexistenz verknüpfte: Indien sollte als neue, aufstrebende Macht mit einem aus seiner Ideengeschichte herrührenden moralischen Führungsanspruch zumindest in der Dritten Welt für den Erhalt des Weltfriedens und ein friedliches Zusammenleben eintreten und sich dazu aus den entstehenden Machtblöcken heraushalten.<sup>1045</sup> Aus diesen sicherheitspolitischen Grundpositionen läßt sich ableiten, daß sich in geopolitischer Hinsicht das Interesse Indiens auf die eigene Subregion Südasien beschränkte, die man als die eigene Einflußsphäre betrachtete. Die 'eigene' Region, hier der Indische Ozean, wurde hingegen nicht besonders berücksichtigt, obwohl gerade Nehru für eine umfassende maritime Sicherheitspolitik stand. Zwar bemühte sich Del-

---

<sup>1044</sup> Diese Behauptung soll allerdings keinem "environmentalistischen Determinismus" das Wort reden, wie er zum Teil noch in der älteren ethnologischen und historischen Literatur vertreten wird. Über die konstruktive Rolle der Umwelt beim Aufbau menschlicher Zivilisationen bzw. Kulturen siehe zum Beispiel einführend Toynbee, Arnold: *A Study of History*. Bombay und Bangalore 1995 (rev. ed.), insbesondere S. 95f. oder das eindrucksvolle Werk von Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000.

hi durchaus, als Interessenvertreter und/oder Führungsmacht der afrikanischen und asiatischen Anrainerstaaten des Indiks aufzutreten, aber nicht aus einer regionalen Perspektive, sondern in der Perspektive der Bewegung der Blockfreien als panasiatisch-afrikanischer Gemeinschaft.

Nehrus etwas naiver internationaler Idealismus, gekennzeichnet durch die oben erwähnten *fünf Prinzipien der friedlichen Koexistenz* (Panchsheel), scheiterte schon früh an den internationalen Rahmenbedingungen, denn gerade der Kalte Krieg, aus dem er sich heraushalten wollte, duldet besonders in der amerikanischen Lesart keine Zwischentöne – man war entweder Freund oder Feind, dazwischen gab es nichts. Vernon Hewitt faßt die amerikanische Haltung gegenüber Indiens Blockfreiheit sehr treffend zusammen:

*"[N]on-alignment has been invariably too clever for the Americans by half, who perceived it as a piece of muddled logic, or worse an act of calculated duplicity, allowing India to condemn 'power block' rivalries and military alliances, while gaining tangible benefits from a close association with the Soviets."*<sup>1046</sup>

Auch das ursprünglich gute Verhältnis zur Volksrepublik China kühlte sich – anfangs unmerklich von Nehru, der nach wie vor von *"Hindi-Chini Bhai-Bhai"*<sup>1047</sup> überzeugt war – allmählich ab und schlug nach dem von Indien verlorenen sino-indischen Krieg von 1962 in eine zeitweise bittere Rivalität, wenn nicht gar Feindschaft, um, so daß Jaswant Singh mit Recht feststellte:

*"[T]he core of his position on China, 'Hindi-Chini Bhai-Bhai' and 'Panchsheel' perished on the bleak heights of Aksai Chin, and the high passes of North-East India in the late autumn of 1962. This was a major strategic error for which successive generations of Indians have paid, indeed are still paying."*<sup>1048</sup>

Vor allem aber die indische Haltung zu Nuklearwaffen bereitete große Schwierigkeiten, da sich Indien in dieser Hinsicht über die Jahre in eine Sackgasse manövriert hatte, aus der sie letztlich nur mit Hilfe eines Befreiungsschlags – den Atomwaffentests von 1998 – heraus-

---

<sup>1045</sup> Appadorai, A.: "Die Außenpolitik Nehrus, 1946-1964, *Europa-Archiv*, Folge 23/1964, S. 885.

<sup>1046</sup> Hewitt, Vernon: *The New International Politics of South Asia*. Manchester 1997, S. 89.

<sup>1047</sup> Hindi für "Indo-chinesische Bruderschaft".

<sup>1048</sup> Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. 34.

kam.<sup>1049</sup> Indische Kritiker werten daher das indische außenpolitische Programm der ersten Dekaden nach der Unabhängigkeit als gescheitert:

*"In the half century of India's Independence, the most notable aspect of India's foreign policy posture has been its lack of credibility. Policies seem to have been mostly guided by ideals that had no contact with realities on the ground. India's policies have suffered from two problems – its high potential combined with poor performance."*<sup>1050</sup>

Diesem schroffen Urteil kann man sich anschließen oder auch nicht<sup>1051</sup>, fest steht, daß einige Grundpfeiler der indischen Außenpolitik ihre einstige Bedeutung verloren haben: Die Sowjetunion als bis dato wichtigster militärischer Verbündeter und Waffenlieferant existierte nicht mehr, und die Bewegung der Blockfreien war durch das Ende des Kalten Kriegs zwar nicht ganz irrelevant geworden, hatte aber viel von ihrer einstigen Bedeutung verloren.<sup>1052</sup> Zudem erzwang die Neuausrichtung der indischen Wirtschaftspolitik in der neuen Ära der Globalisierung und Liberalisierung auch eine teilweise Neuausrichtung der Sicherheitspolitik, was nach Meinung vieler konservativer indischer Sicherheitsexperten bisher noch nicht gelungen ist.<sup>1053</sup> K. Subrahmanyam als international bekannter indischer 'Falke' führt das, wie schon erwähnt, zum einen auf das Fehlen einer Tradition des strategischen Denkens innerhalb der indischen politischen Klasse, zum anderen aber auch auf das grundlegende Desinteresse derselben an außenpolitischen Themen zurück.<sup>1054</sup>

Was das unmittelbare sicherheitspolitische Umfeld betrifft, kann man zunächst einmal feststellen, daß auch nach dem Ende des Kalten Kriegs die indische Sicherheitspolitik durch die selben Konflikte geprägt wird wie vorher:

- Zunächst nimmt der Konflikt mit Pakistan nach wie vor breitesten Raum ein, wobei die Atomwaffentests von 1998, die Kargil-Affäre von 1999 und die beidseitigen Drohgebär-

---

<sup>1049</sup> Das ist auch die Ansicht Jaswant Singhs, der von einer "Erosion der indischen Optionen" insbesondere nach dem Comprehensive Test Ban Treaty (CTBT) von 1996 spricht. Siehe Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. 326.

<sup>1050</sup> Khilnani, R. K.: *Restructuring India's Foreign Policy*. New Delhi 2000, S. 1.

<sup>1051</sup> Kanti Bajpai zum Beispiel leitet eine Bewertung der Nehruschen Außenpolitik ein mit der Bemerkung: *"A popular image of Jawaharlal Nehru's foreign policy is that it was woolly-headed and idealistic. Nothing could be further from the truth."* Siehe Bajpai, Kanti: "India's Global Role for the 21<sup>st</sup> Century", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1997, S. 3-20 (10).

<sup>1052</sup> Ramesh Thakur bezeichnet die Politik der Blockfreiheit als "conceptually and operationally meaningless". Siehe Thakur, Ramesh: "Between East and West, from South to North", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 9-43 (10).

<sup>1053</sup> Zur konservativen Position siehe zum Beispiel Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai: Macmillan 1999.

<sup>1054</sup> Siehe sein Vorwort zu Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. xi (strategisches Denken) und S. xviii (Desinteresse an außenpolitischen Themen).

den nach dem Anschlag auf das indische Parlament vom Dezember 2001 vermuten lassen, daß weder Indien noch Pakistan zur Zeit an einer Normalisierung der Beziehungen ernsthaft interessiert sind.

- Die Rivalität mit der Volksrepublik China ist ebenfalls noch vorhanden, obwohl eine rege Reisediplomatie zwischen Delhi und Peking ein deutliches Zeichen für die inzwischen eingetretene Entspannung ist. Mit dieser Rivalität ist in der Perzeption Delhis auch eine latente militärische Bedrohung verbunden, zum einen wegen der chinesisch-pakistanischen 'Quasi-Allianz' und der indischen Schlappe im sino-indischen Krieg von 1962, zum anderen aber auch wegen der chinesischen Atomwaffen. Letztere werden zumindest gerne als Begründung für die indischen nukleare Aufrüstung herangezogen.<sup>1055</sup>
- Schließlich wird Indien seit Jahren durch Unruhen und Aufstände in seinen unruhigen Nordostprovinzen<sup>1056</sup> geplagt. Da die dortigen Guerillabewegungen die Nachbarstaaten Myanmar und Bangladesch als Rückzugsgebiete benutzen können und damit auch für einen regen Drogen- und Waffenschmuggel sorgen, ist auch dieser Konflikt ein transnationaler, der wiederum die Volksrepublik China als Schutzmacht Myanmars mit einbezieht.<sup>1057</sup>

Mit anderen Worten, an den Landgrenzen Indiens bleibt alles beim alten – keiner dieser Konflikte wurde durch das Ende des Kalten Kriegs beendet oder auch nur abgeschwächt. Von einer Neuorientierung der indischen geopolitischen Interessen zu sprechen, ist dennoch gerechtfertigt, da Indien mittlerweile auch die Arabische See inklusive des Persischen Golfs auf der einen und den Golf von Bengalen inklusive Südostasien auf der anderen Seite in seine geostrategischen Überlegungen mit einbezieht. Die stärkere Gewichtung dieser beiden Subregionen beruht dabei auf geoökonomischen Erwägungen, die weiter oben schon dargestellt worden sind.<sup>1058</sup> Wir werden uns hier mit den geostrategischen Aspekten beschäftigen.

---

<sup>1055</sup> Siehe dazu und allgemein zur Nuklearmacht Indien zum Beispiel Singh, Jasjit: *Nuclear India*. New Delhi: Knowledge World 1998; zu den militärtechnischen Aspekten zum Beispiel Kanwal, Gurmeet: "India's Nuclear Force Structure", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 6 (September 2000), S. 1039-1075 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>1056</sup> Assam, Arunachal Pradesh, Manipur, Mizoram, Meghalaya, Nagaland und Tripura.

<sup>1057</sup> Siehe dazu Mitra, Subrata K./Lehr, Peter/Lehmann, Hendrick: "Autonomie- und Sezessionsbewegungen in Nordostindien", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 894-915.

<sup>1058</sup> Siehe oben, "Der Indische Ozean als ökonomische Region".

#### VII.4.2.4 Indiens neue Ostpolitik

Im geoökonomischen Teil wurde bereits erläutert, daß Indien die Subregion Südostasien in wirtschaftlicher Hinsicht aufgrund seiner introspektiven Wirtschaftspolitik lange Jahre vernachlässigt hatte. In sicherheitspolitischer beziehungsweise geostrategischer Hinsicht war diese Vernachlässigung dennoch rational begründet: Delhi ging von der Annahme aus, daß die aufstrebende Macht Volksrepublik China durch die Allianz der USA und Japan ausgeglichen werden würde. Zudem sorgten die guten Beziehungen mit Vietnam nach 1975 dazu, daß Delhi über die aktuellen Entwicklungen in der Südchinesischen See informiert blieb. Und schließlich waren da noch Flotteneinheiten der sowjetischen Kriegsmarine, die in der vietnamesischen Basis *Cam Ranh* stationiert waren. Aus dieser Richtung drohte somit keine unmittelbare ernsthafte Gefahr für die Indische Union.

Nach dem Ende der Sowjetunion und folglich auch der sowjetischen Präsenz in der Subregion und nach dem Teilrückzug der US Navy in Folge der Terminierung des Pachtvertrags für die Marinebasis *Subic Bay* änderte sich die Lage jedoch grundlegend: Diese beiden Entwicklungen im Verbund mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in der Volksrepublik China machte es für Peking nunmehr möglich, bisher nur verbal vertretene Ansprüche auf Seegeltung in die Tat umzusetzen. Wie oben bereits dargestellt, hat die *People's Liberation Army Navy* (PLAN) mittlerweile schon Kriegsschiffe in den Indischen Ozean entsandt und sogar Stützpunkte in birmanischen Hoheitsgewässern in der Andamanen-See errichtet, in denen chinesische Kriegsschiffe stationiert werden könnten. Das Vordringen chinesischer Einheiten hat die indische Marine – *quid pro quo* – mit Flottenmanövern in der Südchinesischen See beantwortet, die zusammen mit der vietnamesischen Marine durchgeführt wurden. Die Entsendung von Flotteneinheiten in die Einflußsphäre des jeweils Anderen bedeutet natürlich nicht, daß die Marinen beider Kontrahenten bereits in der Lage sind, fern ihrer Heimatbasen eine dauerhafte Präsenz auszuüben. Beiden fehlt nach wie vor die logistische Kapazität dafür. Für Indien aber bedeutet es, daß es eine größere Rolle in Südostasien spielen muß, um seine Interessen zu wahren.

Eine zielstrebige Neugestaltung der indischen Ostpolitik ist jedoch bereits im Gange: Der indische Verteidigungsminister George Fernandez beispielsweise sagte im Februar 2001 in einem Interview der *Times of India*, daß Indien seine sicherheitspolitische Verantwortung

bezüglich der Seewege im Osten vom Golf von Bengalen über die Südchinesische See bis nach Japan wahrnehmen sollte. Dazu gehört nach Fernandez' Ansicht auch ein entschiedeneres Vorgehen gegen die moderne Piraterie.<sup>1059</sup> Um China durch eine eigene *Containment*-Politik in Schach zu halten, bemüht sich Indien, neben Vietnam noch weitere südostasiatische Partner für gemeinsame Flottenübungen zu gewinnen. Mit Indonesien hat Indien mittlerweile einen Kooperationsvertrag über die Einrichtung einer Kommission zur Koordinierung gemeinsamer Übungen, des Austauschs von Personal und der Lieferung von Rüstungsgütern abgeschlossen.

Maritime Kooperation kann durch eine umfassende und gleichberechtigte Beteiligung relevanter und betroffener Staaten bei diplomatisch geschicktem Vorgehen durchaus ein stabilisierender Faktor in den Subregionen Golf von Bengalen und Südchinesische See sein. Die verbesserten Beziehungen Delhis zu den ASEAN-Staaten und die indische demokratische Reputation könnten eine aktivere Rolle als Gegengewicht zu China – zumindest in der Straße von Malakka – gerade für die ASEAN-Staaten attraktiv machen, denn Indien genießt als demokratischer Staat durchaus Sympathien. Ein Schritt in die richtige Richtung ist *Milan-East* als Plattform für weiterführende maritime vertrauensbildende Maßnahmen zwischen den Anrainern des Golfs von Bengalen. Dieses von Admiral Ramdas, damals *Chief of Naval Staff, Indian Navy*, entwickelte Idee eines zwanglosen Treffens von subregionalen Marinen wurde unter anderem auch dazu genutzt, vorhandene Befürchtungen von australischer und südostasiatischer Seite bezüglich der *Fortress Andaman and Nicobar*<sup>1060</sup> durch Einladungen nach Port Blair zu zerstreuen.<sup>1061</sup> Ramdas' Idee war bisher recht erfolgreich: An *Milan '99* beispielsweise nahmen neben dem Gastgeber Indien sowohl Einheiten der Marinen Indonesiens, Singapurs und Thailands von südostasiatischer Seite als auch Einheiten der Marinen Bangladeschs und Sri Lankas von südasiatischer Seite teil.<sup>1062</sup> Es besteht hier somit bereits eine niederschwellige sicherheitspolitische Vernetzung der beiden (kontinentalen) Subregionen Süd-asien und Südostasien in der maritimen Subregion *Golf von Bengalen*. Eine aktivere Rolle in Südostasien ist im übrigen für Delhi nicht nur ein Selbstzweck, es verstärkt vielmehr auch das indische Gewicht im *ASEAN Regional Forum* (ARF), an dem Indien seit 1996 beteiligt ist, und mittelfristig wohl auch die Chancen, endlich in die APEC aufgenommen zu werden – was ja, wie oben dargelegt, seit längerem ein wichtiges Ziel der indischen Außenwirtschaftspolitik

---

<sup>1059</sup> Siehe *Times of India* vom 15. Februar 2001

<sup>1060</sup> Zu FORTAN siehe Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*. Working Paper No. 291. Canberra December 1995.

<sup>1061</sup> Siehe Ramdas, L.: "More for Navy", *Frontline*, 20. Dezember 1991, S. 7-8.

ist.<sup>1063</sup> Trotz der offenkundigen Bedeutung eines sicherheitspolitischen Engagements in ARF für Indiens wirtschaftliche Ziele blieb Delhi bisher jedoch weitgehend passiv.<sup>1064</sup>

#### VII.4.2.5 Indiens neue Westpolitik

Mit Indiens 'neuer' Westpolitik sind hier die indischen geopolitischen Interessen in der Arabischen See und im Persischen Golf gemeint. Auch hier läßt sich eine Phase vor dem Ende des Kalten Kriegs und eine Phase nach dessen Ende unterscheiden. In den Dekaden zwischen der indischen Unabhängigkeit und dem Ende des Kalten Kriegs Ende der achtziger Jahre beschränkte sich das indische außenpolitische Interesse darauf, gute Verbindungen mit den 'progressiven' Anrainern des Golfs aufrechtzuerhalten, um Pakistans Versuche zu vereiteln, eine islamische Front gegen Indien aufzubauen. Besonders erfolgreich war Indien dabei im Falle Omans, des Iraks und des Irans – ein gutes Beispiel für Kautilyas Prinzip "der Feind meines Feindes ist mein Freund"<sup>1065</sup>. In geopolitischer Hinsicht spielte weder die Arabische See noch der Golf selbst eine bedeutende Rolle – eine Rolle spielten lediglich die Gewässer um Pakistan, für dessen Bekämpfung auch zur See die indischen Flotteneinheiten gerüstet waren.

In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre setzte in Indien jedoch, wie bereits dargestellt, eine allmähliche Liberalisierung der Wirtschaft ein, die ab den neunziger Jahren, der neuen Ära der Globalisierung, forciert wurde. Dies wiederum resultierte in einem steigenden Energiebedarf der indischen Wirtschaft in Form von Erdöl<sup>1066</sup> und Erdgas aus dem Persischen Golf.<sup>1067</sup> Der 2. Golfkrieg führte Indien vor Augen, wie verletzlich die indische Volkswirtschaft geworden war, denn im Gegensatz zu den Zeiten der *Mixed Economy* und der Handelsbeziehungen mit der Sowjetunion – ebenfalls ein wichtiger Erdöllieferant – bestand nun eine gewisse Abhängigkeit in Bezug auf Erdöl- und Erdgaslieferungen aus der Golfregion.<sup>1068</sup> Indiens E-

---

<sup>1062</sup> Ministry of Defence, Government of India: *Annual Report 1999-2000*. New Delhi o. J. (2000), S. 31.

<sup>1063</sup> Siehe oben, "Der Indische Ozean als ökonomische Region".

<sup>1064</sup> Bajpai, Kanti: "India's Global Role for the 21<sup>st</sup> Century", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1997, S. 3-20 (11f).

<sup>1065</sup> So zumindest die übliche Verkürzung der wesentlich komplexeren Definition von Kautilya. Siehe dazu Kautilya: *The Arthashastra. Edited, Rearranged & Translated and Introduced by L. N. Rangarajan*. New Delhi 1992, S. 555ff.

<sup>1066</sup> Das renommierte TATA Energy Research Institute geht von einer Vervierfachung des Bedarfs in der Periode von 1990 bis 2020 aus; siehe Grare, Frédéric: "Energy Security for India", in: Chellaney, Brahma (Hrsg.): *Securing India's Future in the New Millenium*. Hyderabad 1999, S. 49-80 (52).

<sup>1067</sup> Siehe dazu zum Beispiel Pattanayak, Satyanarayan: "Oil as a Factor in Indo-Gulf Relations", *Strategic Analysis* Vol. XXV No. 3 (June 2001), S. 465-480.

<sup>1068</sup> Pachauri, R. K.: "The Environment-Energy Challenge", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1997, S. 331-341 (332).

nergiewirtschaft und Energiepolitik war damit, zumindest was Erdöllieferungen betrifft<sup>1069</sup>, zum außen- und sicherheitspolitischen potentiellen Problem geworden<sup>1070</sup>, denn eine Blockade der Straße von Hormuz würde nun auch Indiens Wirtschaft und somit Indiens Interessen treffen. Damit erschien Indiens maritimer Westen erstmals seit den Zeiten der britischen Herrschaft wieder<sup>1071</sup> auf der geopolitischen Agenda.

Nun ist der Persische Golf auch ein Brennpunkt amerikanischer Außen- und Sicherheitspolitik. Zum Schutz amerikanischer und generell westlicher Interessen wurde mit der 5. Flotte erstmals nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs eine neue Flotte der US Navy aufgebaut, die im Persischen Golf selbst stationiert ist. Für Indien bedeutet dies zweierlei: zum einen – in negativer Hinsicht – daß sich Delhi mit einer fortgesetzten amerikanischen Präsenz im Indischen Ozean abfinden muß, zum anderen – in positiver Hinsicht – daß die indische Marine nicht selbst tätig werden muß, um Indiens Interessen zu schützen. Dennoch kommt es wohl nicht von ungefähr, daß die indische Marine ihr bisher recht erfolgreiches Milieu im Golf von Bengalen mittlerweile auch in die Arabische See 'exportiert' hat: Bereits im März 1999 fand in Kochi (Kerala) ein von der indischen Marine veranstaltetes Symposium zur Rolle der Marinen bei der Kriegsführung in Küstengewässern im 21. Jahrhundert statt, an dem neben Delegierten aus Sri Lanka, den Malediven und Mauritius auch Vertreter Omans und der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) teilnahmen.<sup>1072</sup> Auf diesem Symposium wurde bereits die angesprochene Ausweitung Milans als *Milan West* in die Arabische See vorbereitet, das im Herbst 2000 erfolgreich stattgefunden hat.<sup>1073</sup> Aus dem Bereich des Persischen Golfs nahmen Flotteneinheiten Omans und des Irans teil. Zu diesen Ländern hat Indien traditionell gute Beziehungen. Pakistan als "Unruheherd" wurde wenig überraschend nicht eingeladen, denn zwischen beiden Ländern besteht eher eine Art von "Kaltem Krieg" in der Arabischen See.<sup>1074</sup>

Neben Flottenmanövern im Rahmen von Milan-West mit anderen Anrainerstaaten der Arabischen See kooperiert die indische Marine zudem auch mit der US Navy.<sup>1075</sup> Dies schafft nicht nur Vertrauen zwischen beiden Seestreitkräften, sondern läßt die indische Marine auch direkt an Anstrengungen zum

---

<sup>1069</sup> Grare, Frédéric: "Energy Security for India", in: Chellaney, Brahma (Hrsg.): *Securing India's Future in the New Millennium*. Hyderabad 1999, S. 49-80 (53).

<sup>1070</sup> Singh, K. R.: "Meeting Energy Needs: Domestic and Foreign Policy Options", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1997, S. 342-361 (361).

<sup>1071</sup> Zu Zeiten des 'British Raj' wurden die britischen Interessen im Persischen Golf von Bombay aus verwaltet.

<sup>1072</sup> Mishra, H. B.: *Defence Programmes of India*. Delhi 2000, S. 63.

<sup>1073</sup> Die indische Marine bezeichnet das Symposium vom März 1999 jedoch mittlerweile als "Milan West '99, so daß der Milan-Prozeß in der Arabischen See streng genommen bereits ein Jahr früher begonnen hat.

<sup>1074</sup> Zu diesem Kalten Krieg und möglichen Lösungswegen siehe Sakhuja, Vijay: "Cold War in the Arabian Sea", *Strategic Analysis*, Vol. XXV, No. 3 (June 2001), S. 371-384.

<sup>1075</sup> Nach dem 11. September 2001 wurde diese Kooperation noch verstärkt und ausgedehnt. Siehe Dikshit, Sandeep: "India, U.S. military think-tanks planning regular interaction", *The Hindu*, 09.04.2002 (Online-Ausgabe: <http://www.hinduonnet.com/stories/2002040903641100.htm>, Download am 09.04.2002)

Schutz der Seewege (SLOCs) teilhaben. Die indischen Verteidigungsplaner sind jedoch schon einen Schritt weiter:

*"As a general comment, I think that pipelines will substitute many SLOCs in the near future. There are already some projects under way between West Asia and India and Southeast Asia and India. This will surely change geopolitics."<sup>1076</sup>*

Dies wäre sicherlich der Fall, wenn sich diese ehrgeizigen Projekte realisieren ließen. Momentan sieht es jedoch eher danach aus, daß sie aufgrund der exorbitanten Kosten zurückgestellt worden sind.<sup>1077</sup>

#### VII.4.2.6 Indiens 'neue' Außenpolitik

Im ökonomischen Teil wurde bereits auf die wirtschaftlichen Disparitäten der indischen Bundesstaaten eingegangen. Diese neuen 'ökonomischen Muskeln' der prosperierenden Küstenstaaten schlägt sich außenpolitisch gesehen auch in der Formulierung eigener immer selbstbewußter vorgetragenen außen- und vor allem außenwirtschaftspolitischen Interessen nieder, die nicht notwendigerweise mit den 'offiziellen' Interessen des *Ministry of External Affairs* (MEA) oder der Regierung in Delhi übereinstimmen. In diesen Kanon mischen sich auch immer öfter Ansprüche aus den Reihen der indischen Wirtschaft und der entstehenden indischen Mittelklasse ein, was letztlich dazu führen könnte, daß der bislang monolithische Block der indischen offiziellen Außenpolitik in ein ähnliches Miteinander und gegeneinander von diversen Partikularinteressen zerfällt, wie man es beispielsweise von den USA kennt. Da eine solche Entwicklung den nicht gerade für seine Kreativität bekannten bürokratischen Apparat des Außenministeriums in New Delhi förmlich zu einer Reform zwingen würde, wäre eine solche Entwicklung für eine Modernisierung der indischen Außenpolitik vielleicht sogar segensreich.<sup>1078</sup> Für ein höheres indisches Profil im Indischen Ozean sollte dies auf jeden Fall positiv sein, da die wirtschaftlich erfolgreichen Küstenstaaten im Gegensatz zu Delhi eine maritime Tradition besitzen, die auf den Handel zu Zeiten der Seidenstraße des Meeres zurückgeht.

---

<sup>1076</sup> Vizeadmiral Menon, während einer Roundtable-Diskussion bei der Delhi Policy Group (DPG) in New Delhi am 01.09.2000 im Rahmen des *Panchayati Raj* Projekts.

<sup>1077</sup> So zum Beispiel Vizeadmiral Menon während einer Roundtable-Diskussion bei der Delhi Policy Group (DPG) in New Delhi am 01.09.2000, der die Idee jedoch befürwortet.

<sup>1078</sup> Siehe dazu zum Beispiel Rana, Kishan S.: "Restructuring the MEA", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1998, S. 431-445.

#### VII.4.2.7 Seemacht Indien? – Indien und der Indische Ozean

In diesem Zusammenhang erscheint es fast schon müßig, die Frage nach der 'Seemacht Indien' und der Bedeutung des Indischen Ozeans überhaupt zu stellen, denn die Bedeutung des Indischen Ozeans ist für Indien schon allein in geographischer Hinsicht nicht zu übersehen, wie K. R. Singh mit Recht feststellt:

*"Not only does India jut out like a dagger into the heart of the Indian Ocean but in turn is enclosed by its waters and also by four continents: Antarctica in the far south, Africa, Asia and Australia."*<sup>1079</sup>

H. B. Mishra präzisiert diese Aussage noch, indem er auf den Zusammenhang zwischen Handel und Sicherheitspolitik hinweist:

*"India is a maritime nation strategically straddling the Indian Ocean, with a substantive seaborne trade. The country's economic well-being is thus very closely linked to our ability to keep our sea-lanes free and open at all times."*<sup>1080</sup>

Und Rahul Roy-Chaudhury schließlich untermauert diesen Anspruch mit konkreten Zahlen zum indischen Seehandel:

*"Virtually all of India's foreign trade, some 97 per cent in volume, is transported over the sea; in 1994-95 this accounted for an estimated 20 per cent of GNP. In addition, as much as 80 per cent of India's demand for oil is met from the sea, either carried aboard ships (46 per cent) or extracted from offshore areas (34 per cent)."*<sup>1081</sup>

Wenn der Indische Ozean tatsächlich eine solch überragende Bedeutung für Indien hat, müßte sich dies auch in einer konsistenten maritimen Sicherheitspolitik und einer konsequenten Förderung der eigenen Marine niederschlagen. Nun gibt es in Indien tatsächlich eine Reihe sicherheitspolitischer Spezialisten aus Politik, Militär und Wissenschaft, die einer "Seemacht Indien" das Wort reden und dabei auf geopolitische Konzepte Mahanscher Prägung zurück-

---

<sup>1079</sup> Singh, K. R.: "India and the Indian Ocean", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 2. Delhi 1998, S. 25-35 (25).

<sup>1080</sup> Mishra, H. B.: *Defence Programmes of India*. New Delhi 2000, S. 59.

<sup>1081</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: "India", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 19-27 (19).

greifen<sup>1082</sup>, zum Beispiel auf das Konzept der Seeherrschaft (*Sea Control*).<sup>1083</sup> Typischerweise wird dabei die Behauptung aufgestellt, daß Indien als Hegemonialmacht im Indischen Ozean denselben vom Persischen Golf über die Arabische See bis zum Golf von Bengalen dominieren sollte, etwas seltener wird der Anspruch eines indischen Einflusses bis nach Durban (Südafrika) und Perth (Australien) vertreten.<sup>1084</sup> Analog zu einem ähnlichen Phänomen zu Beginn des deutschen (Hochsee-) Flottenbaus in der wilhelminischen Ära könnte man diese Gruppe als "Flottenprofessoren" bezeichnen. Im Gegensatz jedoch zum deutschen Pendant finden die indischen Verfechter einer 'Seemacht Indien' in der offiziellen Regierungspolitik keinen Widerhall, und es gibt auch innerhalb der Bevölkerung kein Pendant zum deutschen "Flottenbauverein". Ob sich innerhalb der entstehenden Mittelklasse ein Interesse für die Kriegsmarine entwickeln wird oder ob diese nicht vielmehr das 'neue' Symbol für den angestrebten Großmachtsstatus, die Nuklearwaffen, favorisieren wird, läßt sich zur Zeit noch nicht einmal erahnen. Statt dessen wird der Traum von einer Seemacht Indien gerne bei den indischen Nachbarn zum Anlaß genommen, von einer indischen Bedrohung zur See zu sprechen<sup>1085</sup>, zum Teil aus echter Sorge, vor allem in den siebziger und achtziger Jahren, als Indien die Andamanen und Nikobaren zu einem großen Marinestützpunkt ausbauen wollte<sup>1086</sup>, zum Teil aber auch, um eigene Beschaffungsprogramme zu rechtfertigen.<sup>1087</sup>

Konkurrierend zu den Plänen für eine Seemacht Indien wurden ab den neunziger Jahren aber auch einige Artikel von Angehörigen des indischen *Institute for Defence Studies & Analyses* (IDSA) in Zeitschriften wie *Strategic Analysis* oder *Maritime Studies* veröffentlicht, die sich mit der Schaffung eines gemeinsamen Regimes regionaler Marinen im Indischen Ozean befassen.<sup>1088</sup> Dieses vorgeschlagene Regime wurde von einem Autor kurz und treffend als "Pan-

---

<sup>1082</sup> Der indische "Navalismus" wurde maßgeblich geprägt durch das einflußreiche Werk von Panikkar, Kavalam Madhava: *India and the Indian Ocean. An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. London 1962.

<sup>1083</sup> Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*. Working Paper No. 291. Canberra December 1995, S. 7 (mit weiteren Nachweisen).

<sup>1084</sup> K. Subrahmanyam ist einer der wortreichsten Vertreter dieser Gruppe. Für eine einführende Darstellung der vertretenen Positionen mit weiteren Nachweisen siehe zum Beispiel Thomas, Raju G. C.: "The Growth of Indian Military Power", in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?* New York 1992, S. 35-66.

<sup>1085</sup> Siehe dazu Cohen, Stephen P.: *Emerging Power India*. New Delhi 2001, S. 151.

<sup>1086</sup> Siehe dazu Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*. Working Paper No. 291. Canberra December 1995

<sup>1087</sup> Dies war der Fall bei der australischen Marine in den achtziger Jahren, als ihre Beschaffungspläne – unter anderem ein Ersatz für den veralteten (und bisher letzten) Flugzeugträger *Melbourne* – zu Gunsten des Ankaufs strategischer Bomber (F-111) für die australische Luftwaffe erheblich gekürzt wurden.

<sup>1088</sup> Siehe z. B. Banerjee, Dipankar: "Indian Ocean Zone of Peace: Need for a New Approach", *Strategic Analysis*, November 1992, S. 713-731; Bhaskar, C. Uday: "Regional Naval Cooperation", *Strategic Analysis*, November 1992, S. 733-746; Roy-Chaudhury, Rahul: "Naval Cooperation: India and the Indian Ocean", *Strategic Analysis*, June 1996, S. 319-336.

chayat-System“ für den Indischen Ozean bezeichnet.<sup>1089</sup> Aber auch dieses innovative Konzept zum Aufbau eines maritimen Sicherheitsregimes findet in den Regierungskreisen Delhis offenbar kein Gehör. Tatsächlich läßt sich aus den diversen Regierungsveröffentlichungen, vor allem aber an den im Vergleich mit den Teilstreitkräften Heer und Luftwaffe geringeren Mittelzuweisungen der indischen Marine als dem *Cinderella Service*<sup>1090</sup>, ein nur geringes Interesse Delhis an maritimen Problemstellungen herauslesen, wie die folgende Tabelle veranschaulicht:

**Tabelle 38: Anteil der Indischen Marine am Verteidigungshaushalt, 1990-2010\***

Haushaltsjahr	Verteidigungsausgaben gesamt (Rupien Crore**, konstante [2000] Preise)	Anteil der Marine	Anteil in Prozent
1990-1991	15,426.48	1,963.37	12,73
1991-1992	16,347.04	2,091.14	12,79
1992-1993	17,581.79	2,021.42	11,50
1993-1994	21,844.73	2,706.79	12,39
1994-1995	23,245.23	2,998.80	12,90
1995-1996	26,856.29	3,797.47	14,14
1996-1997	29,505.08	3,976.25	13,48
1997-1998	35,277.99	4,764.56	13,51
1998-1999	39,897.58	6,015.53	15,08
1999-2000	48,504.00	6,997.39	14,43
2000-2001	58,587.00	8,228.05	14,04
2001-2002	67,123.14	9,724.73	14,49
2002-2003	78,558.05	11,493.66	14,63
2003-2004	92,644.32	13,584.36	14,66
2004-2005	109,135.01	16,055.35	14,71
2005-2006	126,420.58	18,975.82	15,01
2006-2007	144,119.46	22,427.52	15,56
2007-2008	164,296.19	26,507.08	16,13
2008-2009	187,297.65	31,328.72	16,73

<sup>1089</sup>Bhaskar, C. Uday, a.a.O. S. 745f, in Übernahme des von Admiral Ramdas geprägten Begriffs. Das ursprüngliche Panchayat-System ist eigentlich Bestandteil der indischen "Gemeindeverfassung" beziehungsweise der traditionellen kommunalen Selbstverwaltung. Dieser "Fünfferrat" - so heißt Panchayat übersetzt - war nicht nur für das Treffen von Entscheidungen zuständig, sondern sollte vor allem Konflikte und Spannungen zwischen den Kasten durch Diskussion und Akkommodation lösen. Inzwischen ist der Begriff als soziopolitisches Konzept in die Wissenschaftssprache der Region eingegangen und wird als Metapher für ein gleichberechtigtes, partnerschaftliches Miteinander gebraucht, bei dem Kontroversen und Probleme durch nicht-konfrontative Diskussionen gelöst oder zumindest eingedämmt werden sollen. In diesem Sinne wird er auch für das projektierte maritime kollektive Sicherheitsregime verwandt.

<sup>1090</sup> Christie zitiert hier Raju Thomas und R. Tahiliani; siehe Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*. Working Paper No. 291. Canberra December 1995, S. 7.

2009-2010	213,519.33	37,027.42	17,34
-----------	------------	-----------	-------

\*Die Zahlen ab 2000 sind Projektionen des indischen Verteidigungsministeriums.

\*\*1 Crore = 10 Millionen

Quelle: Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 146, 152

Die Tabelle zeigt, daß sich der Anteil der indischen Marine am Verteidigungshaushalt von 12,73 Prozent im Haushaltsjahr 1990-1991 bis zum Haushaltsjahr 2009-2010 voraussichtlich lediglich um 4,61 Prozent auf 17,34 Prozent steigern wird. Zu der zunächst durchaus eindrucksvollen Verzehnfachung von Rs. 1,963.37 Crore auf Rs. 37,027.42 Crore hat Roy-Chaudhury Folgendes zu sagen:

*"While this appears to be a huge increase, these figures alone do not reveal a true picture of naval expenditure, for the simple reason that they do not take into account factors such as the annual rate of inflation, the depreciation of the Indian rupee in the international market, and the increasing technological costs of modern weapon systems (produced either indigenously or sourced from abroad)."*<sup>1091</sup>

Insgesamt bleibt das stiefmütterliche Dasein der indischen Marine im Vergleich zur Luftwaffe und besonders der Armee unverändert, was nicht gerade auf ein wachsendes Interesse Delhis an einer schlagkräftigen Flotte schließen läßt. Die Beobachtung eines mangelnden Interesses am Indischen Ozean korreliert mit den Ergebnissen der im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* vom Autor durchgeführten Interviews mit Vertretern der indischen Marine, der Wissenschaft und der Regierungsbürokratie in New Delhi und Chennai (Madras) im August und September 2000. Während dieser Interviews und Roundtable-Diskussionen wurde von allen Befragten bemängelt, daß Indien trotz der immer wieder auftauchenden Seegeltungsansprüche niemals eine maritime Tradition<sup>1092</sup> entwickelt habe, so daß sowohl innerhalb der Bevölkerung als auch innerhalb der indischen Regierung jedes maritime Bewußtsein, ja sogar jedes Verständnis für maritime Themen, fehlen würde.<sup>1093</sup> Eine Ausnahme sei der Versuch einer konsistenten maritimen Sicherheitspolitik durch Premierminister Jawaharlal Nehru in der ersten Dekade nach der Unabhängigkeit gewesen, der jedoch nicht fortgeführt worden sei:

*"Unfortunately, this holistic view has not been translated over the decades into practice and policy, especially when it comes to seeking synergy among different components of national activity that affected the well-being and core-values and security interests of the nation. It is not surprising, therefore, that*

<sup>1091</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000, S. 145.

<sup>1092</sup> Interview mit Commodore Uday Bhaskar, stellvertretender Direktor des *Institute for Defence Studies and Analyses* (IDSA) in New Delhi am 27.08.2000.

<sup>1093</sup> Dies trifft übrigens auch für Pakistan zu; siehe Khokher, M. A. R.: "Maritime Awareness in Pakistan", *Defence Journal*, Oktober 2000, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/oct/maritime.htm> (Download am 21.08.2002).

*there is a minimal understanding of the importance of issues and aspects impinging on the security of the country.*<sup>1094</sup>

Ein mangelndes maritimes Verständnis konstatiert auch Kishore Kumar von der *Society of Indian Ocean Studies* (SIOS) nicht nur den jeweiligen Regierungen in Delhi – gleich welcher Partei – sondern auch der indischen Bevölkerung allgemein, obwohl seiner Ansicht nach der Indische Ozean gerade auch in ökonomischer Hinsicht sehr wichtig wäre.<sup>1095</sup> Die Wahrnehmung des Indischen Ozeans als eigenständiger Region – das heißt mehr als ein rein geographisches Konstrukt – sei daher nur schwach ausgeprägt. Da der Indische Ozean zur Zeit – im Gegensatz zu den Siebzigern und Achtzigern – nicht mehr als Arena des Machtkampfs zweier Supermächte dient, sondern eher als friedlich im Sinne von 'frei von hegemonialen Konflikten' sei, wurde es zudem als sehr unwahrscheinlich erachtet, daß er in der indischen Außen- und Sicherheitspolitik auf absehbare Zeit eine größere Rolle spielen könnte. Etwas resigniert angesichts dieser 'Seeblindheit' schreibt Roy-Chaudhury:

*"Things would perhaps have been different if port cities like Mumbai [Bombay, d. Verf.] or Kolkata [Kalkutta, d. Verf.] had been India's capital, rather than land-locked Delhi."*<sup>1096</sup>

Wenn man sich mit der jüngeren Geschichte Südasiens nach der Unabhängigkeit beschäftigt, erkennt man sehr schnell, warum diese "Seeblindheit" fast unvermeidlich war: Alle Konflikte, die Indiens Sicherheit seit der Unabhängigkeit direkt bedrohen, lassen sich an der indischen Landgrenze verorten, die von der Arabischen See bis zum Golf von Bengalen mit 14.500 Kilometern fast doppelt so lang ist wie die Seegrenzen: der Konflikt um Kaschmir mit Pakistan, der Grenzkonflikt mit China und die beständigen Unruhen im Dreieck Indien-Bangladesch-Myanmar.<sup>1097</sup> Es ist daher nicht weiter überraschend, daß Delhi vorrangig in diese Richtung blickt und dabei dem Indischen Ozean nicht nur im übertragenen Sinn sicherheitspolitisch den Rücken zukehrt<sup>1098</sup>, zumal von ihm in absehbarer Zeit keine Bedrohung ausgehen wird:

*"The Indian Ocean cannot pose a major threat for many years in the future. It is in no one's interest to establish a naval presence here and no useful purpose will be served by deploying such a capability."*<sup>1099</sup>

---

<sup>1094</sup> Singh, Jasjit: "Foreword", in: Roy-Chaudhury, Rahul: *Maritime Security*. New Delhi 2000, S. xiii-xvii (xiii)..

<sup>1095</sup> Interview am 10.08.2000 bei der *Society for Indian Ocean Studies* (SIOS), New Delhi.

<sup>1096</sup> Roy-Chaudhury, Rahul: *Maritime Security*. New Delhi 2000, S. xx.

<sup>1097</sup> Siehe dazu oben S. 76.

<sup>1098</sup> So auch Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 8, mit weiteren historischen Beispielen.

<sup>1099</sup> So Dipankar Banerjee in einer Email an den Verfasser und in derselbe: "The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response", in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume 1*. New Delhi 1997, S. 86-101 (99).

Von einer 'Seebblindheit' nach Roy-Chaudhury zu sprechen, wäre auch aus diesem Grund übertrieben. Schließlich hat Indien hier lediglich die gleichen Probleme wie Frankreich zur Zeit der napoleonischen Kriege und Russland beziehungsweise die Sowjetunion im 20. Jahrhundert. Im Gegensatz zu einer typischen Seemacht wie Großbritannien sind beziehungsweise waren diese Kontinentalstaaten gezwungen, auch ihre Landgrenzen mit einer starken Landmacht abzusichern, um sich gegen mächtige und feindliche Nachbarn zu schützen. Da diese Bedrohungen in der Regel permanent und meist auch akut waren, standen nur selten genügend Mittel zur Verfügung, um eine schlagkräftige Flotte aufbauen zu können. Am rapiden Verfall der einstmals – ab Mitte der sechziger bis zu Beginn der neunziger Jahre – so schlagkräftigen Kriegsmarine der Sowjetunion läßt sich leicht demonstrieren, daß das Streben nach einem Status als Landmacht und gleichzeitig auch nach einem Status als Seemacht mit enormen finanziellen Anstrengungen verbunden ist, die selbst die Mittel einer Supermacht übersteigen können.<sup>1100</sup> Heute sind die meisten Einheiten entweder bereits außer Dienst gestellt worden oder mangels Instandhaltung nicht mehr seetüchtig. Die Flugzeugträger – Symbol der Seemacht *par excellence* – wurden von den Nachfolgerstaaten der UdSSR, Russland und Ukraine, bereits abgewrackt oder verkauft.<sup>1101</sup> Auch Frankreich schafft es nur unter großen Schwierigkeiten, sich eine auf moderne Flugzeugträger gestützte Flotte leisten zu können.<sup>1102</sup> Ein Drittweltstaat, der Indien nun einmal ist, wäre mit diesem Spagat zwischen Land- und Seemacht auf Dauer (finanziell) überfordert, zumal maritime Waffensysteme sehr kostspielig geworden sind. Die 'Seebblindheit' Delhis hat daher auch finanzielle Gründe, die auch von einer Regierung in Bombay – um auf Roy-Chaudhury zurückzukommen – nicht außer Acht lassen könnte.

Trotz dieser finanziellen Hindernisse, die eine Seemacht Indien wohl noch einige Zeit behindern werden, bleibt Indien im maritimen Bereich durchaus nicht untätig. Immerhin existieren mit *Milan-East* und *Milan-West* im Golf von Bengalen und in der Arabischen See mittlerweile zwei niederschwellige Regime maritimer Sicherheit, die dem *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) im asiatisch-pazifischen Raum nicht unähnlich sind. Der Unterschied zum WPNS besteht hauptsächlich darin, daß es sich bei Milan eher um eine maritime vertrauens-

---

<sup>1100</sup> Die USA ist in diesem Zusammenhang eher als typische Seemacht zu werten, da sie keine militärisch bedrohten Landgrenzen hat. Dennoch kann sich die USA als im Gegensatz zur UdSSR auch wirtschaftliche Supermacht auch eine eindrucksvolles Heer leisten.

<sup>1101</sup> Um den (angeblichen) Verkauf der Flugzeugträger ranken sich viele Gerüchte, die hier aber unkommentiert bleiben müssen.

<sup>1102</sup> So der französische Marineattaché in New Delhi, Fregattenkapitän (Commander) Jean Armand, in einem Gespräch mit dem Verfasser und Frau Maike Tuchner im August 2000.

bildende Maßnahme<sup>1103</sup> handelt, mit deren Hilfe ein regionaler Sicherheitsdialog in Gang gesetzt und weitergehende vertrauensbildende Maßnahmen im maritimen Bereich gefördert werden sollen.<sup>1104</sup> Insgesamt ist Milan daher noch etwas unpolitischer als WPNS, denn genuin sicherheitspolitische Themen werden bislang noch nicht diskutiert:

"It is rather a social and cultural gathering with no security interests. India started it because India was labelled as being hegemonic. We invited the other navies in the Bay of Bengal to see for themselves whether we are hegemonic or not or whether there are Soviet bases on our territory or not. We let them see that we don't have any hegemonic interests at all. We also offered training for them, for example for submariners. We are technically in the position that we can provide a training for other navies, we have the infrastructure and the facilities."<sup>1105</sup>

Nun sind Milan-East und Milan-West Initiativen der indischen Marine und nicht der indischen Regierung selbst. Es ist aber höchst unwahrscheinlich, daß die indische Marine solche Initiativen, die immerhin politische Folgen nach sich ziehen könnten, ohne das Plazet der Regierung in Delhi unternehmen würde. Insofern ist die Schlußfolgerung gestattet, daß Delhi in sicherheitspolitischer Hinsicht zwar nicht am gesamten Indischen Ozean, aber auf jeden Fall an den maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen interessiert ist – und sei es auch nur, um die indischen wirtschaftspolitischen Interessen hinsichtlich ihrer *Exclusive Economic Zone* (EEZ) und ihrer *Sea Lines of Communication* (SLOCs) zu schützen.

Insgesamt läßt sich das Fazit ziehen, daß aus geopolitischer Hinsicht der Indische Ozean *per se* keine große Rolle in der Außen- und Sicherheitspolitik Delhis spielt. Falls Fragen der maritimen Sicherheit überhaupt eine Rolle spielen, dann beschränken sie sich auf die unmittelbaren Küstengewässer Indiens beziehungsweise auf die *Exclusive Economic Zones* (EEZ) und auf die SLOCs in der Arabischen See und im Golf von Bengalen, die beide von Milan-East und Milan-West abgedeckt werden. Weitergehende geopolitische und geostrategische Interessen verfolgt Delhi jedoch nicht – weder hinsichtlich einer 'Seemacht Indien' im Sinne einer genuinen Hochseeflotte noch in Bezug auf ein maritimes Regime für den gesamten Indischen Ozean. Ein geopolitisches Interesse an der 'Region Indischer Ozean' kann daher klar verneint werden.

#### VII.4.3 Die sicherheitspolitischen Interessen Südafrikas

---

<sup>1103</sup> Maritime Confidence and Security Building Measure (MCSBM).

<sup>1104</sup> Mishra, H. B.: *Defence Programmes of India*. Delhi 2000, S. 63.

<sup>1105</sup> Generalmajor Gera am 31. August 2001 anläßlich einer Roundtable-Diskussion an der United Service Institution (USI), New Delhi.

Die Republik Südafrika ist nach Australien und Indien in der Einschätzung des Verfassers die dritte potentielle Hegemonialmacht im Indischen Ozean, deren geostrategische Lage es ihr ermöglichen würde, eine Schlüsselrolle in dieser 'Region' zu spielen. Von Südafrika könnten daher wichtige Impulse für die Schaffung eines Systems kollektiver Sicherheit beziehungsweise für eine sicherheitspolitische Regionalisierung ausgehen. Es ist jedoch fraglich, ob Südafrika angesichts des schwierigen innergesellschaftlichen Transformationsprozesses überhaupt Interesse an solchen Initiativen hat. Bei den Forschungsarbeiten im Rahmen des Projekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* gewann der Verfasser und sein Forschungsteam den Eindruck, daß – wenigstens zur Zeit – kein Interesse besteht. Aufgrund der gesellschaftlichen Transformationsprozesse fand der Verfasser und sein Forschungsteam die meisten Wissenschaftler mit eben diesen innergesellschaftlichen Themen beschäftigt. Internationale Beziehungen im allgemeinen und der Indische Ozean im besonderen werden nur marginal berücksichtigt. Dies gilt selbst für als Regionalspezialisten bekannte Wissenschaftler wie zum Beispiel Greg Mills vom *South African Institute for International Affairs* (SAIIA) in Bramfontein. Das südafrikanische (momentane) Desinteresse am Indischen Ozean bestätigten auch die australischen Gesprächspartner des Verfassers in Wollongong, Canberra und Perth, die ebenso vergeblich um südafrikanische Partizipation bei regionalen Initiativen warben. Demgegenüber steht aber die Teilnahme Südafrikas an IOR-ARC und das von besagtem Greg Mills zumindest verbal bekundete Interesse an einem Flottensymposium analog zum *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) auch im Indischen Ozean. Mills nannte dies *Indian Ocean Rim Naval Symposium* (IORNS).<sup>1106</sup> Die Vermutung liegt nahe, daß wir es hier ebenso wie in Indien mit einem Gegensatz zwischen der epistemischen Gemeinschaft und den offiziellen diplomatischen Kreisen beziehungsweise der Regierungsbürokratie zu tun haben. Ein differenzierter Blick auf die geopolitischen Interessen der Republik Südafrika, wie sie in tatsächlichem Regierungshandeln zum Ausdruck kommen, ist daher vonnöten.

#### VII.4.3.1 Südafrika: Zwischen kontinentaler und hemisphärischer Strategie

Südafrikas Außen- und Sicherheitspolitik kann man zeitlich in drei Phasen einteilen: die erste Phase von der Unabhängigkeit 1948 bis zum Ende des Apartheidsregime 1990, eine zweite Phase des Übergangs von 1990 bis 1994, die mit den Wahlen vom April 1994 abgeschlossen wurde, und eine dritte Phase ab 1994. Ideologisch kann man dabei zwei verschiedene Strategien erkennen, die beide der sogenannten *Contemporary School*<sup>1107</sup> angehören und abwechselnd die 'Marschrichtung' bestimmten:

---

<sup>1106</sup> Siehe dazu Mills, Greg: *South Africa and Security Building in the Indian Ocean Rim*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 127. Canberra 1998, S. 114ff.

<sup>1107</sup> Roherty, James M.: "Beyond Limpopo and Zambesi: South Africa's Strategic Horizons", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 267-282 (267ff).

- eine kontinentale Strategie, die sich überwiegend mit den näheren und fernerer afrikanischen Nachbarn beschäftigt, und
- eine hemisphärische Strategie, die sich mit möglichen Allianzen im Südatlantik und im Indischen Ozean beschäftigt.

Der Qualifikator 'überwiegend' ist insofern angebracht, als der Kalte Krieg im allgemeinen und die Aktivitäten der Sowjetunion im besonderen bei beiden Denkrichtungen eine Rolle spielte: bei ersterer wegen ihrer Unterstützung einiger Guerillaorganisationen im südlichen Afrika, bei letzterer wegen der Präsenz einer *Eskadra* der sowjetischen Kriegsmarine im Indischen Ozean und im Südatlantik – doch dazu gleich.

Nun ist hier nicht der Ort, die vollständige Geschichte der Außen- und Sicherheitspolitik der Republik Südafrika von 1948 bis heute Revue passieren zu lassen. Wir wollen stattdessen gegen Ende der siebziger Jahre beginnen, in einer Zeit also, in welcher der Kalte Krieg gerade wieder etwas kälter geworden war: 1979 war im Iran das proamerikanische Regime des Schahs – des 'Polizisten am Golf' gestürzt und durch ein fundamentalistisch-islamistisches Regime ersetzt worden, das die USA als 'großen Teufel' betrachtete; sowjetische Truppen marschierten in Afghanistan ein, um nach eigener Lesart einem prokommunistischen Regime zu Hilfe zu kommen, nach westlicher Lesart, um dem Indischen Ozean etwas näher zu kommen; und 1980 boykottierten die USA und ein großer Teil ihrer Verbündeter die Olympischen Spiele in Moskau, um dadurch die Sowjetunion für die Besetzung Afghanistans zu 'bestrafen'. Welche Absichten Moskau auch immer mit ihrem Afghanistan-Abenteuer anstrebten, fest steht, daß die sowjetische Präsenz im Indischen Ozean mit Basen an der afrikanischen Ostküste von Aden (Jemen) bis Maputo (Mosambik) sowie im Südatlantik mit einer Marinefliegerbasis in Luanda (Angola) zu einer Neubewertung der amerikanischen Sicherheitsinteressen führte: weg von Präsident Carters naiven Idealismus, hin zu einem neuen neorealistischen Globalismus unter seinem Nachfolger Ronald Reagan.

Auch in Südafrika wurde die sowjetische Präsenz als Bedrohung empfunden, zumal sie am Ende einer für Südafrikas Sicherheitspolitik schwierigen Dekade kam: zu Beginn der siebziger Jahre hatten sich die Briten als bisherige Schutzmacht von ihren bisherigen Verpflichtungen *East of Suez* gelöst und dann auch noch 1975 das *Simonstown Agreement* gekündigt, das immerhin 169 Jahre lang die maritime Kooperation zwischen Großbritannien und Südafrika geregelt hatte. Südafrika mußte sich daher notgedrungen selbst mit maritimer Sicherheit be-

schäftigen, was zu einer Neuorientierung der Außen- und Sicherheitspolitik hin zur hemisphärischen Strategie führte. Da Südafrika nicht in der Lage war, ohne die Unterstützung der Royal Navy eine eigene Hochseeflotte aufrechtzuerhalten<sup>1108</sup>, mußte sich Pretoria einen neuen Verbündeten suchen. Für diese Rolle kam nur die USA in Betracht, die mit Hinweis sowohl auf die in Südafrika vorhandenen strategischen Minerale als auch auf die geostrategische Lage gelockt wurde:

*"It is widely recognized that "the Indian Ocean... offers, to the power that dominates it, potential control over the rimlands of Africa, the Middle East and the Indian subcontinent [and that] it can be dominated only by a maritime strategy – a strategy of ships." It is recognized as well that even in an era of nuclear propulsion for naval vessels and impressive underway-replenishment capabilities, a strategy of ships remains a strategy of bases and long logistic lines."<sup>1109</sup>*

Dabei wurden auch Pläne einer Allianz im "südlichen Ozean" entwickelt, die aus den Staaten Argentinien und Brasilien, Nigeria und Südafrika sowie Indien und Australien bestehen sollte.<sup>1110</sup> Diese ehrgeizigen Pläne sowie die komplette hemisphärische Strategie fielen jedoch schon gegen Ende der Dekade den sich schnell verändernden innen- und außenpolitischen Variablen zum Opfer: In Südafrika selbst zeichnete sich bereits das Ende des Apartheidsregimes ab, während auf der internationalen Bühne die Sowjetunion aus dem Rennen um die globale Dominanz ausschied, um schließlich ganz als Akteur zu verschwinden. Sowohl der Südatlantik als auch der Indische Ozean stand nun unter einer nur selten – und dann auch nur verbal – herausgeforderten *Pax Americana*. Beides führte dazu, daß sich Südafrika im Rahmen der Möglichkeiten wieder der kontinentalen Strategie zuwandte.

Aufgrund des gesellschaftlichen Transformationsprozesses waren diese Möglichkeiten sehr begrenzt, so sehr, daß Pretoria eine eigene Außenpolitik schon fast abgesprochen wurde. Zu der gegenwärtigen landläufigen Einschätzung der Außenpolitik Südafrikas schreibt beispielsweise Roland Henwood:

---

<sup>1108</sup> James Roherty ist der Ansicht, daß Pretoria die Reduzierung der eigenen Flotte gegenüber den USA bewusst dramatisierte, um Washington zu einer maritimen Zusammenarbeit zu bewegen. Siehe Roherty, James M.: "Beyond Limpopo and Zambesi: South Africa's Strategic Horizons", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 267-282 (281).

<sup>1109</sup> Roherty, James M.: "Beyond Limpopo and Zambesi: South Africa's Strategic Horizons", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 267-282 (279) (mit weiteren Nachweisen).

<sup>1110</sup> South African Digest vom 09. Oktober 1981, zitiert nach Roherty, James M.: a. a. O., S. 276.

*"Negative comments on South Africa's foreign policy abound. These include comments referring to the non-existence of a foreign policy, or to foreign policy as an ad hoc process, devoid of any specific direction or principles."<sup>1111</sup>*

Die Ereignisse vom Februar 1990 brachten für Südafrika eine Phase der Orientierungslosigkeit besonders auf der internationalen Bühne mit sich, denn nicht nur die innenpolitischen Rahmenbedingungen – und damit auch die regionalen im südlichen Afrika insgesamt – hatten sich grundlegend geändert, sondern nach dem Ende des Supermächtskonflikts und dem Kollaps des Ostblocks inklusive der UdSSR auch die globalen. Die Außenpolitik Südafrikas unter dem neuen Präsidenten Nelson Mandela sah sich vor die Aufgabe gestellt, vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Transformationsprozesses im eigenen Land, zum einen in der eigenen Subregion Südliches Afrika, zum anderen in der Welt eine neue Rolle zu finden. In der Übergangsphase bis 1994 standen vor allem die Suche nach einer friedlichen Lösung der gravierenden innenpolitischen Probleme, die vor den Augen der Weltöffentlichkeit Bestand haben würde, und die Wiederbelebung der südafrikanischen Wirtschaft im Mittelpunkt.<sup>1112</sup>

Daraus ergaben sich weitere Forderungen an die Außenpolitik, wie zum Beispiel

- die Neugestaltung der Beziehungen zu den bisherigen Frontstaaten Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mosambik, Sambia, Swaziland, Tansania und Zimbabwe (dem früheren Rhodesien),
- die Neugestaltung der Beziehungen zu Staaten in anderen Regionen der Welt, vor allem dem Mittleren Osten, Südostasien und Ostasien, daneben auch Osteuropa,
- die Verbesserung der Beziehungen zur UN und zu anderen einflußreichen internationalen Organisationen, und
- eine Verbesserung des Bildes von Südafrika in der Weltöffentlichkeit.<sup>1113</sup>

Auch nach dem Ende der Übergangsphase, ab April 1994, blieben diese Schwerpunkte praktisch unverändert. So spielte Präsident Mandela auf der internationalen Ebene eine Rolle im Friedensprozeß in Nordirland, in Ost Timor war er an den Gesprächen zur Freilassung des Rebellenführers Xanana Gusmao beteiligt, und in Nigeria schließlich überzeugte er die Mili-

---

<sup>1111</sup> Henwood, Roland: "South Africa's Foreign Policy: Principles and Problems", online-Version des ISS-Monographs 13, *Fairy Godmother, Hegemon or Partner*, University of Pretoria Mai 1997, online unter <http://www.iss.co.za/Pubs/Monographs/No13/Henwood.htm> (Download am 05.04.2002).

<sup>1112</sup> Siehe dazu Evans, L. H.: *South African Foreign Policy and the New World Order*. ISSUP Bulletin, 3/1994, S. 8-9.

<sup>1113</sup> Henwood, Roland: "South Africa's Foreign Policy: Principles and Problems", online-Version des ISS-Monographs 13, *Fairy Godmother, Hegemon or Partner*, University of Pretoria: Institute for Strategic Studies Mai 1997, online unter <http://www.iss.co.za/Pubs/Monographs/No13/Henwood.htm> (Download am 05.04.2002).

tärjunta, die Macht an eine zivile Regierung abzugeben.<sup>1114</sup> Allerdings machte der damalige Außenminister, Alfred Nzo, deutlich, daß aufgrund des engen finanziellen Spielraums nicht alle "lobenswerten Initiativen" und Themen aufgegriffen werden könnten.<sup>1115</sup> Stattdessen konzentrierten sich die südafrikanischen außenpolitischen (und außenwirtschaftspolitischen) Initiativen auf das nähere südafrikanische Umfeld, das heißt auf die *Southern African Development Community* (SADC) und die *Southern African Customs Union* (SACU). Unter dem Einfluß des auf die Wiederbelebung der südafrikanischen Wirtschaft abzielenden *Reconstruction and Development Programme* (RDP) wurden hierbei vor allem wirtschaftliche Interessen vorangetrieben, unter anderem auch der Waffenexport.<sup>1116</sup>

#### VII.4.3.2 Idealismus versus Realismus

Der anfängliche südafrikanische Idealismus, flankiert von einem neuen Selbstbewußtsein, das auf einem relativ erfolgreichen gesellschaftlichen Transformationsprozeß aufbaute, resultierte in einem mehr oder minder subtilen Versuch, das südafrikanische Modell der innergesellschaftlichen Konfliktlösung auch in die Nachbarstaaten zu exportieren.<sup>1117</sup> Dieser Versuch war jedoch nur in Mosambik erfolgreich, in der Demokratischen Republik Kongo (dem früheren Zaire), in Nigeria, Angola und Lesotho scheiterte er kläglich.<sup>1118</sup> Letztlich führte er sogar zu einer gegen Pretoria gerichtete losen Allianz der Länder Angola, Sambia und Simbabwe, die sich gegen den Versuch einer südafrikanischen politisch-ökonomischen Hegemonie zur Wehr setzen. Dies kommt in einer Aussage von Simbabwes Präsident, Robert Mugabe, deutlich zum Ausdruck: *I won't have them treating me like a province of South Africa.*<sup>1119</sup> In Südafrika wiederum resultierte dies in einer Aufgabe des bisherigen Idealismus zugunsten eines unverhohlenen machtpolitischen Realismus:

*"In November [1997] it began replenishing its military arsenals with a \$5.2 billion procurement of fighter planes, helicopters and navy vessels. The message was clear: no more Mr Nice Guy. "We'll be able to talk softly and carry a big stick" declared Deputy Defence Minister Ronnie Kasrills.*"<sup>1120</sup>

---

<sup>1114</sup> Marais, Hein: "South Africa carries a big stick", *Le Monde Diplomatique*, March 1999 (online unter <http://MondeDiplo.com/1999/03/07/saf>, Download am 05.04.2002).

<sup>1115</sup> Zitiert nach Henwood, Roland, a. a. O.

<sup>1116</sup> Zur Rolle Südafrikas bei den sogenannten "Small Arms" siehe SIPRI: *Small Arms Survey 2001. Profiling the Problem*. Oxford: Oxford University Press 2001, S. 41; zum Volumen siehe Directorate Conventional Arms Control: *South African Export Statistics for Conventional Arms 1997-1999*. Pretoria 2000.

<sup>1117</sup> Marais, Hein: "South Africa carries a big stick", *Le Monde Diplomatique*, March 1999 (online unter <http://MondeDiplo.com/1999/03/07/saf>, Download am 05.04.2002).

<sup>1118</sup> Ebenda.

<sup>1119</sup> Zitiert in Marais, Hein, a. a. O.

<sup>1120</sup> Ebenda.

Andere Quellen weisen jedoch darauf hin, daß das im November 1998 eingeleitete Beschaffungsprogramm im Wert von immerhin 30 Billionen Rand – gegenüber den ersten Plänen von 1997 eine Verdreifachung der veranschlagten Kosten<sup>1121</sup> – hauptsächlich der Modernisierung des zum größten Teil veralteten Arsenal der *South African National Defence Force* (SANDF) dienen soll. Vor allem die South African Navy hat eine Finanzspritze bitter nötig, wie der Chief of SA Navy, Vizeadmiral Simpson-Anderson, deutlich zum Ausdruck bringt:

*"At present, the SA Navy is confronted by the reality that it does not even have a core force to speak of. It has three instead of four submarines that are already 25 years old, no patrol corvettes, and its ageing 420 ton strike craft with their first generation missiles have to fill the void left by the patrol corvettes and light corvettes. [...]The SA navy is facing block obsolescence and needs to replace its ageing fleet."*<sup>1122</sup>

Eine erneute Hinwendung zur hemisphärischen Strategie ist daraus jedenfalls nicht ablesbar. Es ist eher davon auszugehen, daß sich die Republik Südafrika auch weiterhin zuerst mit sich selbst und dann mit ihren nächsten Nachbarn beschäftigt, wobei wirtschaftliche Erwägungen im Vordergrund stehen werden. Im Weißbuch von 1996 ist dies auch ausdrücklich so festgelegt:

*"At international level the objectives of security policy include the defence of the sovereignty, territorial integrity and political independence of the South African state, **and the promotion of regional security in Southern Africa.**"*<sup>1123</sup> [Hervorhebung durch den Verfasser]

Der regionale Kontext des südlichen Afrika, mit dessen Staaten die Republik Südafrika ein gemeinsames Schicksal teilt<sup>1124</sup>, wird in den Punkten 7 bis 29 weiter ausgeführt. Der Indische Ozean dagegen wird noch nicht einmal erwähnt. Mit anderen Worten: auch im Falle Südafrikas kann man ein Interesse am Indischen Ozean und an einer Regionalisierung in demselben zumindest für die mittelfristige Zukunft klar verneinen.

---

<sup>1121</sup> Sköns, Elisabeth et al.: "Military Expenditure", SIPRI: *SIPRI Yearbook 1999. Armaments, Disarmament and International Security*. Oxford: Oxford University Press 1999, S. 269-349 (274).

<sup>1122</sup> Simpson-Anderson, Robert: "Navies in War and Peace: Annual Policy Review 1", *African Security Review* Volume 5 No. 1, 1996 (Online-Version: <http://www.iss.co.za/Pubs/ASR/5.1/Simpson-Anderson.html>, download am 25.02.00).

<sup>1123</sup> Department of Defence: *Defence in a Democracy. White Paper on Defence for the Republic of South Africa*. Pretoria: Department of Defence, Mai 1996, Chapter 2: The Challenge of Transformation, Punkt 4 (Online-Dokument: <http://www.mil.za/Secretariat/White%20Paper/white.htm>, download am 25.02.00)

<sup>1124</sup> "Finally, South Africa has a common destiny with Southern Africa"; siehe Department of Defence: a. a. O., Punkt 29.

## VII.5 Zusammenfassung: Keine politische Region 'Indischer Ozean'

In der vorausgehenden Untersuchung haben wir uns bemüht, eine politische Region 'Indischer Ozean' oder zumindest ein politisches System im Indischen Ozean aufzuspüren. Dazu haben wir mehrere mögliche Ansatzpunkte überprüft. Zuerst haben wir uns gefragt, ob der Indische Ozean insgesamt ein Sicherheitskomplex oder – angesichts vieler Spannungen und Konflikte – ein 'Unsicherheitskomplex' darstellt. Wir haben jedoch feststellen müssen, daß dies nicht der Fall ist. Statt dessen lassen sich lediglich schwache Verbindungen zwischen den Sicherheitskomplexen Persischer Golf, Südliches Asien und Südostasien feststellen, die sich in den maritimen Subregionen Arabische See, Golf von Bengalen und Südchinesische See teilweise überlappen und somit einen lockeren geostrategischen Zusammenhang bilden, der vom Persischen Golf bis an die südchinesische Küste reicht. Wir haben weiterhin festgestellt, daß aufgrund des fast schon institutionalisierten Mißtrauens verschiedener Staaten untereinander – allen voran Indien und Pakistan sowie Indien und Australien – an sich sinnvolle und von Vertretern der epistemischen Gemeinschaft als auch der jeweiligen Marinen gewünschte Kooperationen auf sicherheitspolitischer Ebene immer dann regelmäßig scheitern, wenn sie über ad hoc-Maßnahmen hinausgehen. Beispiele hierfür sind das im nördlichen Teil des Indischen Ozeans nicht funktionierende SAR-Regime sowie ein multilaterales Unterfangen mit dem Schwerpunkt *Governance at Sea*, insbesondere zur Bekämpfung maritimer Kriminalität. Da schon solche Maßnahmen nicht zustande kommen oder im Anfangsstadium scheitern, ist an eine Sicherheitsgemeinschaft Indischer Ozean erst recht nicht zu denken.

Dieser negative empirische Befund läßt sich auch theoretisch interpretieren. Im theoretischen Teil hatten wir die vier Merkmale nach William Thompson als Minimaldefinition für das Vorhandensein eines regionalen Systems genannt<sup>1125</sup> und zusätzlich dazu die von Müller entwickelten Kriterien zur Regimebildung für unsere zu untersuchende Regionenbildung adaptiert.<sup>1126</sup> Mit beiden werden wir uns daher im folgenden befassen.

### VII.5.1 Die Minimalkriterien nach Thompson

Thompson hatte die folgenden vier Merkmale entwickelt, die seiner Ansicht nach vorhanden sein müssen, damit man von einem regionalen System sprechen kann:

- Das Merkmal der Regelmäßigkeit und Intensität: Das Geflecht der Beziehungen und Interaktionen der regionalen Akteure (Staaten) muß ein bestimmten Grad von Regelmäßig-

---

<sup>1125</sup> Thompson, William R.: "The Regional Subsystem – A Conceptual Explication and a Propositional Inventory", *International Studies Quarterly* 17 (March 1973), S. 89-117.

keit und Intensität aufweisen, so daß sich Veränderungen an einem Punkt des Systems zwangsläufig auch auf andere Punkte des Systems auswirken, ähnlich einem System kommunizierender Röhren.

- Das Merkmal der geographischen Nähe: Um von einem regionalen System sprechen zu können, müssen die regionalen Akteure räumlich nahe beieinander liegen.
- Das Merkmal der allgemeinen Anerkennung: Intra-regionale und extra-regionale Akteure müssen das regionale System als eigenständige Region oder als "Operationsschauplatz" ("*Theatre of Operations*") anerkennen.
- Das Merkmal der Mindestzahl von Akteuren: Ein regionales System muß, um als solches anerkannt zu werden, mindestens aus zwei, eher aber aus mehr als zwei Akteuren bestehen.<sup>1127</sup>

Schon im Theorieteil konnten wir konstatieren, daß die geforderte Mindestzahl an Akteuren vorhanden ist: Die Mitgliedsstaaten der IOR-ARC stellen allein schon 19 Staaten des Indischen Ozeans, ohne alle Anrainer zu erfassen. Dieses Merkmal kann daher als erfüllt gelten. Danach wird es aber schwierig.

So fordert das erste Kriterium ein Geflecht von Beziehungen und Interaktionen, die regelmäßig und mit einer gewissen – kaum empirisch meßbaren – Intensität ablaufen. Am Beispiel Australiens haben wir gezeigt, daß Canberra bei der Verabschiedung der IOR-ARC-Charta 1997 zu fünf der damals 14 Mitgliedsstaaten noch gar keine bilateralen Beziehungen aufgenommen hatte. Der Schwerpunkt der regelmäßigen australischen diplomatischen Kontakte zu Ländern des Indischen Ozeans liegt eindeutig auf den ASEAN-Staaten als den unmittelbaren Nachbarn, auf Indien und auf Südafrika. Die Kontakte zu allen anderen Ländern des Indischen Ozeans sind dagegen vernachlässigenswert.<sup>1128</sup> Eine ähnliche Beobachtung läßt sich für Indien machen, wo der Schwerpunkt auf der eigenen Subregion Südasien liegt, gefolgt von Kontakten zu Südostasien und zu Ländern des Persischen Golfs, die im Rahmen des *Look East* und *Look West* verstärkt wurden. Ebenfalls gibt es gute Beziehungen zu Südafrika. Die Länder der afrikanischen Ostküste spielen jedoch kaum eine Rolle. Und was Südafrika betrifft, existieren gute diplomatische Beziehungen zu Australien und Indien sowie ein Geflecht von nicht immer guten Beziehungen zu den anderen SADC-Mitgliedern. Was also dieses erste Kriterium betrifft, so können wir eher das Vorhandensein regionaler Subsysteme konstatieren als das Vorhandensein eines übergeordneten regionalen Systems Indischer Ozean. Lediglich die Subsysteme des nördlichen Teils – Persischer Golf, Südasien und Südostasien/Australien – sind durch indische Interessen und diploma-

---

<sup>1126</sup> Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993.

<sup>1127</sup> Thompson, William R.: "The Regional Subsystem – A Conceptual Explication and a Propositional Inventory", *International Studies Quarterly* 17 (March 1973), S. 89-117 (101).

<sup>1128</sup> Kenneth McPherson in einem Gespräch mit dem Verfasser am 09. Dezember 2002 in Heidelberg.

tische Kontakte miteinander verbunden, so daß die oben genannten Aussagen zum Vorhandensein eines lockeren Nexus von subregionalen Sicherheitskomplexen um die Arabische See und den Golf von Bengalen bestätigt werden.

Das Merkmal der geographischen Nähe ist nicht weniger problematisch. Wir haben schon mehrmals darauf hingewiesen, daß der Indische Ozean als 'Makroregion' an die Grenzen dessen stößt, was noch sinnvoll als Region definiert werden kann. Selbstverständlich kann man argumentieren, daß die moderne Verkehrstechnik auch entfernte Länder zusammenrücken läßt. Dennoch beinhaltet die nicht unbeträchtliche Entfernung, die zum Beispiel zum Besuch einer Konferenz auf Mauritius von indischen oder australischen Delegierten überwunden werden muß, einen nicht unerheblichen Kostenfaktor, zumal für viele Anrainerstaaten Mauritius nur über Anschlußflüge erreicht werden kann, die den Preis (und die Reisedauer) weiter in die Höhe treiben. Aufgrund der hohen Reisekosten ist die Entfernung gerade für die kleineren Länder des Indischen Ozeans also durchaus ein Problem, welches regelmäßige und intensive Interaktionen stark beeinträchtigt.<sup>1129</sup> Ironischerweise würde die eben festgestellte Reduzierung des Systems Indischer Ozean auf den nördlichen Teil solche Interaktionen für die dortigen Länder erschwinglicher gestalten.

Auf das Merkmal der allgemeinen Anerkennung werden wir wegen seiner für die Fragestellung dieser Untersuchung zentralen Bedeutung im Schlußteil ausführlich eingehen. Nach unserer Definition eines Systems als 'Region an sich', die im Bewußtsein der Akteure nicht vorhanden ist, bleibt diese Merkmal ohnehin irrelevant – eine allgemeine Anerkennung ist dafür nicht nötig. Insgesamt aber müssen wir feststellen, daß nach Thompsons Minimaldefinition ein System Indischer Ozean nicht existiert. Vielmehr sind regionale Subsysteme nachweisbar, die wiederum im nördlichen Teil einen Bedeutungszusammenhang bilden, der etwas stärker ausgeprägt ist als der Zusammenhang der subregionalen Sicherheitskomplexe.

## VII.5.2 Die Kriterien nach Müller

Nun wurde eingangs argumentiert, daß angesichts der immer wiederkehrenden Spannungen im Persischen Golf, zwischen Indien und Pakistan und zwischen Indien und der Volksrepublik China sowie des in einigen Teilen des Indischen Ozeans zu beobachtenden maritimen Rüstungswettlauf zu erwarten sei, daß die Frage eines kollektiven maritimen Sicherheitssystems auf regionaler Basis eher früher als später auf der (IOR-ARC) Agenda auftauchen wird. Es besteht daher nach Meinung von indischen, australischen und südafrikanischen Experten ein Regimebedarf. Das Konstatieren eines Regimebedarfs zieht aber bekanntlich noch lange nicht eine tatsächliche Regimeentstehung nach sich. Für den

---

<sup>1129</sup> So auch K. R. Singh beim Interview durch den Verfasser und Frau Maike Tuchner am 09. September 2000 in Kathmandu.

Indischen Ozean haben die eben erwähnten innovativen Vorschläge bisher noch keinen (offiziellen) Widerhall in der Politik gefunden. Die Feststellung des Bedarfs ist eben lediglich eine notwendige strukturelle Voraussetzung für die Regimeentwicklung, aber noch keine hinreichende Bedingung. Als hinreichende Bedingungen kommen nach Harald Müller folgende Faktoren in Betracht:

- *"Die Ausbildung oder Änderung von Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der Akteure, so daß eine die Kooperation begünstigende Struktur entsteht.*
- *Die Einsicht der Akteure in die Existenz dieser Struktur.*
- *Der Aushandlungs-Prozeß, der diese Einsicht in die Regimekonstruktion umsetzt.*"<sup>1130</sup>

Die oben durchgeführten Analysen quantitativer und qualitativer Art haben deutlich gemacht, daß diese Voraussetzungen im Indischen Ozean entweder gar nicht oder nur zum Teil vorhanden sind, wie folgende Zusammenfassung zeigt:

Die Ausbildung oder Änderung von Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der Akteure, in unserem Fall Indien, Australien und Südafrika, hat bisher noch nicht stattgefunden. Wie gezeigt, spielt der Indische Ozean nur innerhalb der epistemischen Gemeinschaft eine Rolle, im tatsächlichen Regierungshandeln jedoch nicht. Der Indische Ozean wird somit in sicherheitspolitischer Hinsicht als Region schlichtweg nicht wahrgenommen und kommt daher als Rahmen für diesbezügliche Initiativen nicht in Frage. Die Handlungspräferenzen der wichtigsten Anrainerstaaten richten sich vielmehr vom Indischen Ozean weg: Im Falle Australiens und Südostasiens richten sie sich auf den Pazifik (APEC, ARF), im Falle Indiens in erster Linie auf die Landgrenzen, in zweiter Linie auf den Pazifik (ARF, gewünschte Mitgliedschaft in der APEC) und den Persischen Golf (Energiesicherheit), und im Falle Südafrikas auf die Subregion selbst, allenfalls noch auf den Atlantik (Handel). Eine Änderung der Präferenzstrukturen wie im Pazifik vor der Gründung der APEC zeichnet sich nicht ab und ist auch mangels positiver wie negativer globaler Anreize (Bedrohung von außen) nicht zu erwarten.

Nachweisbar ist allerdings eine Neudefinition der indischen Interessen aufgrund der Politik des *Look East* und *Look West*. Die Verstärkung bilateraler Kontakte zu den Ländern der betroffenen Subregionen Persischer Golf und Südostasien könnte in einer Verfestigung der bisher noch zaghaften und niederschweligen sicherheitspolitischen Beziehungen in der Arabischen See, dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See in Form von Milan West, Milan East und WPNS führen. In diesem nordwestlichen/nordöstlichen Bereich des Indischen Ozeans ist somit am ehesten eine die Kooperation begünstigende Struktur sowie die Einsicht der Existenz einer solchen erkennbar.

---

<sup>1130</sup> Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, S. 34.

Was die Einsicht in das Vorhandensein einer geopolitischen Struktur namens Indischer Ozean betrifft, so ist diese – abgesehen von dem eben angesprochenen nördlichen Bereich des Indischen Ozeans, wo sowohl eine Struktur als auch die Einsicht der Existenz einer solchen besteht – lediglich innerhalb einer eng begrenzten epistemischen Gemeinschaft erkennbar. Die vorigen Analysen haben dabei erkennen lassen, daß wir es hier mit einer doppelten Wahrnehmungsdissonanz zu tun haben: zum einen erkennt die epistemische Gemeinschaft eine Struktur, die sich empirisch so nicht nachweisen läßt, zum anderen erkennt sie einen Bedarf, der von den Regierungen nicht nachvollzogen werden kann: Da die Regierungen Indiens, Australiens und Südafrikas den Indischen Ozean im Gegensatz zu anderen Regionen als friedlich wahrnehmen, wenden sie sich ihren dringlicheren Problemen zu, als da sind der indo-pakistanische Konflikt in Südasien, Transformationsprobleme in Südafrika, wirtschaftliche Rezession in Australien und der Konflikt um die Spratlys mit China in Südostasien.

Aufgrund dieser fehlerhaften Wahrnehmung der Konfliktstruktur des Indischen Ozeans durch die epistemische Gemeinschaft, zum Teil einhergehend mit einer ebenso fehlerhaften Wahrnehmung der geoökonomischen Struktur des Indischen Ozeans, kommt es nach Ansicht des Verfassers zwangsläufig auch zu von vornherein fehlerhaften Entwürfen für Systeme Kollektiver Sicherheit oder ähnlicher, anspruchloserer Sicherheitsregime für den Indischen Ozean insgesamt. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Versuch, auf die – vielfach als bereits gescheitert betrachtete – Plattform IOR-ARC ein maritimes Symposium ähnlich des westpazifischen WPNS aufzusetzen. Der Indische Ozean hat sich jedoch in den vorausgehenden Analysen als der falsche Rahmen für solche Initiativen herausgestellt, was auch von den nicht erfüllten Müllerschen Kriterien widerspiegelt wird. Der korrekte Rahmen ist vielmehr der nördliche Teil des Indischen Ozeans, nicht der Indische Ozean insgesamt.

### VII.5.3 Fazit: Kein wahrgenommener Bedarf = kein Regime, kein Regionalismus, keine Region

Zusätzlich zu den aufgezählten politischen Problemen – beziehungsweise zusätzlich zu Problemen politisch-institutioneller Natur, treten also noch Hindernisse sicherheitspolitischer/geopolitischer Natur: Nicht nur die wenig kompatiblen außenpolitischen und diplomatischen Vorlieben und Eifersüchteleien, sondern auch die bis dato stets vom Indischen Ozean weg gerichteten sicherheitspolitischen nationalen Interessen der wichtigsten Anrainerstaaten verhindern im Verbund mit mangelhaft ausgeprägten bilateralen Beziehungen untereinander auf wirksame Weise die Wahrnehmung dieses Ozeans als das, was er zumindest teilweise schon ist: als sicherheitspolitische Region. Stattdessen regiert nach wie vor das Mißtrauen,

zumal gerade aufgrund der mangelhaften Kontakte zueinander lang gehegte Stereotypen und Klischees gegenüber dem 'Anderen' nicht abgebaut werden konnten.

'Teilweise' deutet dabei bereits an, daß es auch in dieser voranstehenden Untersuchung nicht gelungen ist, den Indischen Ozean komplett als Region zu definieren – noch nicht einmal als 'Region an sich', das heißt wenigstens als Sicherheitskomplex mit einem Muster von Konflikten, mit dem er sich von anderen Regionen wie dem Atlantik oder dem Pazifik abhebt. Da, wie dargestellt, der Indische Ozean in der Perzeption der wichtigsten Anrainerstaaten und in ihrem außenpolitischen Handeln ohnehin keine Rolle spielt, kann der Indik als 'Region für sich' in sicherheitspolitischer Hinsicht natürlich erst recht nicht gewertet werden. Vielmehr kann man durch die durchgeführten Analysen erkennen, daß sich auch in moderner Zeit der Bedeutungszusammenhang durchzusetzen scheint, der in historischer Zeit als *Seidenstraße des Meeres* bekannt geworden ist: die maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen nebst ihren Bestandteilen Persischer Golf und Rotes Meer sowie der Straße von Malakka und der Südchinesischen See.

Für ihre kontinental definierten Subregionen Persischer Golf, Südasien und Südostasien ließ sich nachweisen, daß ihre Konfliktmuster auch Teile der Nachbarsubregionen mit einbeziehen, so daß sich hier eine kettenartige Verflechtung erkennen läßt, die von der Golfregion bis zur chinesischen Küste reicht. Diese Subregionen sind zudem einerseits durch maritime Konflikte militärischer<sup>1131</sup> und nicht-militärischer<sup>1132</sup> Art, andererseits durch maritime vertrauensbildende Maßnahmen – Milan West in der Arabischen See, Milan East im Golf von Bengalen und WPNS in der Südchinesischen See und im Westpazifik – sicherheitspolitisch miteinander verflochten. Im Gegensatz zur historischen Seidenstraße des Meeres wird die Küste Afrikas jedoch kaum in das Konfliktnetzwerk mit einbezogen: die dortigen bürgerkriegsähnlichen Konflikte bleiben auf das Horn von Afrika beschränkt.<sup>1133</sup> Das südliche Afrika hat ebenfalls keine Verbindung in konfliktiver Hinsicht mit dem Nordindik, und Australien wird lediglich mittelbar über Südostasien – sozusagen als Teil Australasiens – und über die Bereitschaft, an regionalen Initiativen (die regelmäßig scheitern) teilzunehmen, in das sicherheitspolitische Netzwerk eingebunden.

---

<sup>1131</sup> Zum Beispiel der oben dargestellte "kalte Krieg zur See" zwischen Pakistan und Indien als Teil des indo-pakistanischen Konflikts.

<sup>1132</sup> Zum Beispiel die oben dargestellte Piraterie im Golf von Bengalen, der Straße von Malakka und der Südchinesischen See.

<sup>1133</sup> Die Operation *Restore Hope* ändert daran nichts, denn sie war eine internationale Maßnahme, keine regionale.

Die Region 'Indischer Ozean' ist in politischer Hinsicht daher nicht viel mehr als der nördliche Teil dieses Ozeans – und mehr: die Arabische See inklusive des Persischen Golfs und des Roten Meers sowie der Golf von Bengalen inklusive der Straße von Malakka/Straße von Singapur und die Südchinesische See bis zu den Küsten der Volksrepublik Chinas und Taiwans. Diese bilden maritime Sicherheitskomplexe, die jedoch nur locker miteinander verkoppelt sind und nicht unbedingt einen zusammenhängenden 'Krisenbogen' bilden, wie er immer wieder heraufbeschworen wird. Folglich ist es kaum möglich, den erkannten Bedeutungszusammenhang beziehungsweise das Netzwerk von Kontakten sinnvoll als 'Region' zu definieren, außer man macht sich den geopolitischen Begriff des *shatterbelt* zu eigen.<sup>1134</sup> Auch hier wird somit wieder deutlich, daß es sinnvoller ist, von einem 'System' zu sprechen, da die konventionelle geographische Grenzziehung von der geopolitischen Realität ebenso durchbrochen wird wie vorher von der historischen und der ökonomischen – wenn auch die Systemgrenzen jeweils unterschiedlich ausfallen.<sup>1135</sup>

---

<sup>1134</sup> Zu diesem Begriff siehe Cohen, Saul B.: *Geography and Politics in a World Divided*, New York 1963, S. 83.

<sup>1135</sup> Darauf wird im Abschnitt "Der Indische Ozean als kognitive Region" nochmals genauer eingegangen werden.

DRITTER TEIL:  
DER INDISCHE OZEAN ALS KOGNITIVE REGION

## VIII. Resultate: Der Indik als empirische und kognitive Region

Im vorausgegangenen empirischen Abschnitt haben wir untersucht, ob der Indische Ozean als geographische, klimatische, historische, ökonomische und/oder politische Region gelten kann. In diesem letzten Teil wollen wir die Ergebnisse zusammenführen und Schlüsse für die absehbare Zukunft des Indischen Ozeans – also bis ungefähr 2050 – zu ziehen versuchen. Zunächst werden wir dazu auf der unproblematischeren empirischen Ebene ansetzen und fragen, ob der Indische Ozean in empirischer Hinsicht eine Region darstellt. Damit wird aber nur ein Teil der eingangs gestellten Frage beantwortet. Es fehlt noch die Antwort auf die Frage, ob der Indische Ozean auch als Region wahrgenommen wird, ob er also eine 'kognitive Region' bildet. Damit wäre Buzans drittes Merkmal der *shared perception* erfüllt<sup>136</sup>. In der Einleitung wurde das Vorhandensein einer kognitiven Region bezweifelt, die Hypothese lautete:

*Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean scheitern regelmäßig, weil der Rahmen dieser Initiativen falsch gewählt wird: der Indische Ozean ist in der Perzeption der beteiligten maßgeblichen Akteure keine eigenständige Region, daher kann es auch keine erfolgreiche Regimebildung auf der Ebene des Indischen Ozeans geben.*

Die Beantwortung dieser Frage – beziehungsweise die Überprüfung der Hypothese – ist in zweierlei Hinsicht schwierig: zum einen hängt sie offensichtlich von der Beantwortung der ersten Frage ab, deren Natur ja schließlich bestimmt, in welchem geographischen Rahmen sich eine eventuell festgestellte 'empirische Region Indischer Ozean' bewegt. Eine 'kognitive Region' könnte sowohl größer als auch kleiner ausfallen – vorausgesetzt sie ist überhaupt vorhanden. Zum zweiten bewegen wir uns bei der Analyse der kognitiven Region auf eine höhere Abstraktionsebene: Die Phänomene *Historische Region*, *Ökonomische Region* und *Politische Region* lassen sich ohne weiteres durch eindeutige Indikatoren messen. Dies ist jedoch nicht der Fall bei der *Kognitiven Region*, denn diese läßt sich nur mittelbar und indirekt durch die hinsichtlich der anderen Manifestationen von Regionen gewonnenen Erkenntnissen ableiten. Insofern ist die kognitive Region eine abhängige Variable, während die historische Region, die ökonomische Region und die politische Region nun als unabhängige Variablen behandelt werden. Mit diesem Kunstkniff können wir uns dem recht abstrakten Begriff der kognitiven Region in einer Art von 'geisteswissenschaftlichem Dreisatz' behutsam annähern, wobei wir bewußt in Kauf nehmen, daß wir uns hinsichtlich des Abstraktionsgrades damit auf eine höhere und komplexere Ebene bewegen und damit den Boden vorbereiten für eine im Anschluß folgende Reprise der im einführnden Theoriekapitel aufgestellten Hypothesen zwecks abschließender Evaluierung derselben.

Im folgenden soll daher analog zum Verlauf des empirischen Abschnitts nacheinander entschieden werden, ob der Indische Ozean in geographischer (und klimatischer), historischer, ökonomischer und politischer Hinsicht eine Region bildet und wenn ja, welche geographische Reichweite diese hat. Die Frage, ob eine solcherart nachweisbare Region "an sich" auch als Region "für sich" wahrgenommen wird, werden wir anschließend untersuchen. Mit anderen Worten: Diese hier festzustellenden Regionen haben gemäß unserer eingangs entwickelten Definition einen eher systemischen Charakter.

### **VIII.1 Der Indik als geographische Region**

Die Analyse der 'geographischen Region' Indischer Ozean hat, alles in allem, ein eher zwiespältiges Bild ergeben, denn man findet sowohl Indikatoren, die für die Existenz einer solchen Region sprechen, als auch Indikatoren, die eher das Bild eines Niemandlands zwischen den Kontinenten Afrika, Asien und Australasien – also das Malaiische Archipel inklusive Australiens – evozieren.

#### VIII.1.1 Indikatoren dafür

Für die Existenz einer eigenständigen geographischen Einheit des Indischen Ozeans lassen sich vor allem einige geophysikalische Indikatoren anführen:

- an der afrikanischen Küste trennen Hochplateaus mit einer Höhe von rund 1000 Metern die Küstenregion vom Landesinneren ab,
- auf der Arabischen Halbinsel und entlang der Küsten des Persischen Golfs sorgen Wüsten für eine dem Indischen Ozean zugewandten Perspektive,
- auf der südasiatischen (indischen) Küste des Indischen Ozeans bilden die sogenannten *Ghats* mit einer Höhe von rund 800 Meter ebenfalls eine Barriere, die das Landesinnere von der Küste trennen
- eine ähnliche Barriere, bestehend aus einer von Sumatra nach Java reichenden Bergkette lenkt den Blick der dort ansässigen Menschen automatisch auf die Südchinesische See, die Java-See und auf die Straße von Malakka. Erst durch diese wird die Inselwelt Südostasiens an den Indischen Ozean angeschlossen, nicht durch die ihm zugewandten Küsten.

Diese geophysikalischen Faktoren zeichnen auf den ersten Blick ein recht eindeutiges Bild einer von anderen Weltregionen klar abgrenzbaren geographischen Region Indischer Ozean. Die Wahrnehmung des Ozeans nicht als trennendes, sondern als einigendes Element geht dabei letztlich auf Fernand Braudel zurück, der am Beispiel des Mittelmeers das Konzept des "maritimen Raums" in die Diskus-

---

<sup>1136</sup> Siehe dazu oben, Abschnitt II.4: *Forschungsmethodik: Wie soll erklärt werden?*

sion einführte.<sup>1137</sup> Allerdings sagte Braudel in Bezug auf das Mittelmeer auch, daß keine Einheit besteht, die nicht durch die Bewegungen der Menschen, ihren Beziehungen und der Wege, denen sie folgen, geschaffen wird.<sup>1138</sup> Damit aber bewegen wir uns weg von eher objektiven<sup>1139</sup> geophysikalischen Fakten hin zu subjektiven Wahrnehmungen, die das eben entworfene Bild wieder unscharf werden lassen.

### VIII.1.2 Indikatoren dagegen

Ein gutes Beispiel hierfür ist die Beantwortung der Frage, welche modernen Staaten denn nun als Anrainer des Indischen Ozeans als klar definierter geographischer Region betrachtet werden können. Nach der auch von IOR-ARC benutzten Definition gehören zu den Staaten der geographischen Region Indischer Ozean lediglich die Küstenstaaten, also die *Indian Ocean Rim States*: Südafrika, Mosambik, Tansania, Madagaskar, Kenia, Sansibar, Somalia, Eritrea, Sudan, Ägypten, Israel, Saudi-Arabien, Jemen, Oman, Vereinte Arabische Emirate, Kuwait, Irak, Iran, Pakistan, Indien, Malediven, Sri Lanka, Bangladesch, Birma, Thailand, Malaysia, Indonesien, Australien sowie die Seychellen und Mauritius. Äthiopien gehört nach der Abspaltung von Eritrea schon nicht mehr zu dieser Gruppe. Nach anderen Definitionen gehören zum geographischen System Indischer Ozean auch die Binnenstaaten, die ihren Außenhandel über den Indischen Ozean abwickeln, wie zum Beispiel Malawi, Afghanistan, Nepal oder Bhutan. Eine noch weitergehende Definition würde auch alle zentralasiatischen Staaten erfassen, weil auch diese gerne ihre Außenwirtschaft über den Indischen Ozean abwickeln würden. Wie Braudel mit seiner Definition eines "erweiterten Mittelmeerraums" gezeigt hat, läßt sich auch eine solche Definition logisch begründen. Allerdings ist eine derart aufgeblähte geographische 'Einheit' nicht nur ein Beweis für die Scharfsinnigkeit desjenigen, der sie definiert, sondern in erster Linie für die Beliebigkeit auch der geographischen Grenzziehung.<sup>1140</sup>

Wenn wir uns sodann mit der Kultur- und der Siedlungsgeographie beschäftigen, müssen wir feststellen, daß zumindest in der Subregion Australasien, das heißt Südostasien und Australien, die Bevölkerungsschwerpunkte eindeutig dem Pazifik zugewandt sind; an den Küsten

---

<sup>1137</sup> Darauf weist Niels Steensgaard mit Recht hin. Siehe derselbe: "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy, c. 1500-1750", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 125-150 (125).

<sup>1138</sup> Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Translated by S. Reynolds, 2 vols. London 1972/73, S. 276.

<sup>1139</sup> Mit der Einschränkung "eher objektiv" soll darauf hingewiesen werden, daß auch solche Fakten in der Regel mit Wertungen verbunden sind, zum Beispiel inwieweit eine "lebensfeindliche" Wüste als für Menschen undurchdringlich oder Ozeane als unpassierbar erachtet werden.

<sup>1140</sup> Zur geographischen Abgrenzung siehe "Der Indische Ozean als geographische Region", oben S. 106-147.

zum Indik wohnen nur wenige Menschen – zum Beispiel ungefähr anderthalb Millionen von rund 35 Millionen Australiern. Australasien zeigt dem Indischen Ozean sozusagen die kalte Schulter und orientiert sich ganz klar in Richtung des Pazifiks.

### VIII.1.3 The Truth Lies in the Eyes of the Beholder...

Wie man sieht, taugt der geographische Ansatz für die Feststellung der Existenz einer eigenständigen geographischen Region Indischer Ozean nicht so recht – aufgrund seines diffusen Charakters drängt sich kein logisch zwingendes Ergebnis auf, vielmehr kann jeder Beobachter das, was er sehen will, hinein interpretieren. Die zu Beginn des Kapitels *Der Indische Ozean als geographische Region* erwähnte These, der Indische Ozean sei eine natürliche geographische Einheit, ist daher nur ein sehr schwaches Fundament für Regionalisierungsbestrebungen und intendierte Integrationsprozesse. Es bedarf vielmehr wesentlich zwingenderer Indikatoren, wenn der Begriff "Region Indischer Ozean" mit Leben gefüllt werden soll.

Das gewonnene Bild ändert sich jedoch dann, wenn wir nach systemischen Zusammenhängen suchen, denn schließlich wird der nördliche Teil des Indischen Ozeans, also die Arabische See und der Golf von Bengalen sowie der Golf von Thailand, vom Monsunsystem erfaßt. Dieses System von jahreszeitlich wechselnden Winden wird von praktisch allen Historikern, die sich mit dem Indischen Ozean beschäftigen, zu Recht als das wichtigste Kennzeichen desselben in der Zeit vor der Einführung der Dampfschiffahrt hervorgehoben. Das Monsunsystem vereint jedoch nur, wie im geographischen Teil festgestellt wurde, eben lediglich den nördlichen Teil des Indischen Ozeans, denn unterhalb des 20. Grades südlicher Breite bleibt es wirkungslos. Daher bildete auch Sofala an der Küste des heutigen Mosambiks den Endpunkt des Handelsnetzes im Indischen Ozean – über Sofala hinaus wäre die Fahrt ohne Unterstützung verlässlicher Winde für die Küstensegler sehr beschwerlich gewesen.

Das Fazit des geographischen Teils muß daher lauten: Die Indizien für und gegen die Existenz einer bedeutungsvollen geographischen Region Indischer Ozean halten sich in etwa die Waage, als Fundament für Regionalisierungsbestrebungen erscheint eine solche Definition zu schwach und zu beliebig. Ein klimatisches System läßt sich jedoch in Gestalt des Monsunsystems nachweisen, das aber nur die Subregionen Arabische See, Golf von Bengalen und Golf von Thailand miteinander verbindet. Es handelt sich hier also um ein System im Indischen Ozean, nicht um ein System Indischer Ozean.

## **VIII.2 Der Indische Ozean als historische Region**

Die Analyse des Indischen Ozeans als historische Region hat ein sehr klares, eindeutiges Bild geliefert, das – im Hinblick auf den derzeitigen Forschungsstand – durchaus nicht überraschend kam. Es hat sich vielmehr erwartungsgemäß herausgestellt, daß der Indische Ozean in historischer Perspektive in erster Linie ökonomisch determiniert wird, in zweiter Linie und mit großem Abstand soziokulturell, allerdings bei weitem nicht so eindeutig wie hinsichtlich der ökonomischen Verbindungen.

### VIII.2.1 Indikatoren dafür

In der historischen Analyse hat sich gezeigt, daß sich in der Zeit der altorientalischen Reiche – sogar schon vor dem zweiten vorchristlichen Jahrtausend – in der Arabischen See allmählich zwei zunächst voneinander getrennte Handelssysteme entwickelten: das eine von Mesopotamien ausgehend über den Persischen Golf und der Küste der Arabischen See entlang zur Makran-Küste (heute Pakistan) als 'Tor' der Indus-Kultur, das andere von Ägypten ausgehend durch das Rote Meer nach Punt (heute Somalia). Im klassischen Altertum wuchsen diese beiden Systeme zusammen und dehnten sich in östlicher Richtung über den Golf von Bengalen bis in die Südchinesische See und an die Südküste Chinas aus. Im Zuge der Ausbreitung des Islams wurden auch noch in südwestlicher Richtung weite Teile der afrikanischen Küste bis Madagaskar dauerhaft in das den Indischen Ozean überspannende Handelssystem integriert. Mit dem Beginn der 'Vasco da Gama' Epoche des Indischen Ozeans – also ab dem Beginn des 16. Jahrhunderts – eröffnete die Kaproute den Zugang zum Atlantik, was zum einen zunächst auch das Gebiet am Kap der Guten Hoffnung dem Handelssystem hinzufügte, zum anderen letztlich auch – durch Anschluß des Indischen Ozean an das Handelssystem des Atlantiks – für seine Einbindung in das neu entstehende Welthandelssystem sorgte. Zum 'klassischen' Handelssystem des Indischen Ozeans gehörte diese Route jedoch nicht mehr. Australiens Westküste blieb dagegen noch bis in das 19. Jahrhundert hinein ein weißer Fleck.

Kulturell gesehen führte die Ausbreitung des Islams ab der Mitte des 8. Jahrhunderts zu einer zumindest oberflächlichen religiösen, nicht jedoch kulturellen Homogenisierung weiter Teile des Indischen Ozeans, wobei in Südasien vornehmlich die hinduistische Kultur, in Südostasien neben derselben auch buddhistisch und konfuzianisch geprägte Kulturen der Ausbreitung des Islams in politischer und kultureller Hinsicht Grenzen setzten. Insgesamt kann man daher argumentieren, daß der Indische Ozean durch das Geflecht von Handelsrouten und Handelsbeziehungen zu einer Einheit beziehungsweise Region zusammengeschweißt wurde.

## VIII.2.2 Indikatoren dagegen

Die historische Analyse zeigt zweifelsfrei, daß große Teile des Indischen Ozeans einen vorwiegend ökonomischen, in zweiter Linie auch sozio-kulturellen Bedeutungszusammenhang darstellten, der als historisches System gewertet werden kann. Es zeigt sich aber auch, daß der im theoretischen Teil vorgenommene Rekurs auf die Systemtheorie sinnvoll war, denn der herausgearbeitete Bedeutungszusammenhang läßt sich nur schwer als eine konventionelle, auf geographischen Zusammenhängen basierende Region beschreiben. Zum einen ist das festgestellte historische System in seiner geographischen Reichweite nicht deckungsgleich mit dem Indik in seiner ganzen Ausdehnung, sondern läßt einige Subregionen unberücksichtigt: das südliche Afrika südlich von Madagaskar wird von ihm nicht erfaßt, die dem Indik zugewandte Küste Sumatras und Javas mangels nennenswerter Handelszentren werden nur selten erfaßt und Australiens Westküste wird gar erst im 19. Jahrhundert besiedelt. Der Hauptbestandteil des Indischen Ozean, nämlich der Ozean unterhalb etwa des zehnten Grades südlicher Breite wird vor der Eröffnung der Kaproute von den Portugiesen ohnehin kaum befahren.<sup>1141</sup> Zum anderen bezieht das historische System Subregionen ein, die gemeinhin als nicht zum Indischen Ozean zugehörig erachtet werden, nämlich die Straße von Malakka und die Südchinesische See. Daß diese beiden Subregionen als direkte Bestandteile des festgestellten historischen Systems betrachtet werden können, ja müssen, hat sich im Laufe der Analyse immer wieder gezeigt.

Was nun die Natur des maritimen Fernhandels in diesem System betrifft, müssen wir zudem feststellen, daß nur wenige wagemutige Seefahrer und Händler die gesamte Route vom Persischen Golf oder dem Roten Meer an die fernen Küsten Chinas befahren. Stattdessen finden wir mehrere getrennte Kreisläufe, die sich an bestimmten Stellen berühren und dadurch – ähnlich wie ein Förderband – für den Transport der Waren durch das gesamte System sorgen. So transportieren zum Beispiel chinesische oder javanische Händler Seide und Porzellan von Quanzhou nach Malakka, von Malakka wird die Seide und das Porzellan von tamilisch-hinduistischen oder gujarati-muslimischen Händlern nach Calicut gebracht, und von Calicut aus expedieren sie persische Händlern in den Persischen Golf und nach Basra oder Hadramīs in das Rote Meer und weiter nach Alexandria. Solche autonomen Kreisläufe finden sich in der Arabischen See, im Golf von Bengalen und in der Südchinesischen See mit den Berührungspunkten *indische Westküste* (Zentrum Calicut oder Goa und Diu und Daman) und *Straße von Malakka* (Zentrum Malakka).

---

<sup>1141</sup> Eine bedeutende Ausnahme bilden sicherlich die Fahrten der sogenannten Waqwaq, die aus dem Malaiischen Archipel kommend Madagaskar besiedelt hatten. Ihre Routen lassen sich jedoch infolge nicht vorhandener Aufzeichnungen oder wenigstens oraler Traditionen nicht genau nachvollziehen. Siehe dazu das Kapitel "The Mystery of the Waqwaqs" in Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (Tb-Ausgabe), S. 23-29.

### VIII.2.3 Die Augen des Betrachters

Wir sehen hier hauptsächlich ein sozioökonomisches System, das über Grenzen und Strukturen verfügte, über Gruppen von Mitgliedern, über implizite und explizite Regelwerke bezüglich der Legitimation von Händlern und Gesandten sowie über die Art und Weise des Handels selbst. Wir sehen zudem ein System, das über die Jahrhunderte hinweg ein erstaunliches Maß an Widerstandsfähigkeit und Regenerationsfähigkeit verfügte, ganz nach der indonesischen Vorstellung *einer regional resilience*. Wir erkennen aber auch, daß dieses System aus einer Reihe nur lose miteinander verbundenen Netzwerke bestand, die zudem die Wirtschaftssysteme des jeweiligen Festlands nur in einem geringen Maße durchdrangen oder beeinflussten.<sup>1142</sup>

Wie man dieses Handelssystem nun wertet, hängt von der eigenen Perspektive und vor allem von der Gewichtung des Anteils des extraregionalen Handels an diesem System ab. Kenneth McPherson und Om Prakash zum Beispiel verweisen immer wieder darauf, daß die Masse der im Indischen Ozean gehandelten Güter auch im Indischen Ozean verblieben. Aufgrund der hohen Transportkosten in der vormodernen Zeit war ihrer Ansicht nach der Handel mit Europa und China eher ein Luxushandel mit Gütern geringem Gewichts und hohem Wert. Selbstverständlich wird hier nicht bestritten, daß der 'bodenständige' Handel von Küste zu Küste oder der Handel entlang der Küste – den van Leur als *Peddling Trade* bezeichnete – in der schieren Masse den Handel mit Luxusgütern weit in den Schatten stellte. Wir haben jedoch die Ansicht vertreten, daß gerade dieser an Volumen geringe Handel mit Luxusgütern systembildend und systemprägend gewesen ist, denn gerade die durch den Handel mit Luxusgütern motivierten transregionalen Fahrten von einem Ende des Handelssystems zum anderen haben dafür gesorgt, bereits bestehende subregionale Handelssysteme zu einem großen transregionalen System zu integrieren. Sie haben somit maßgeblich dazu beigetragen, die sogenannte *Seidenstraße des Meeres*, auch *Gewürzstraße* genannt, zu konstituieren, auf welcher eben gerade diese vom Volumen her vernachlässigswerte Luxusgüter wie Seide, Porzellan, Edelsteine, Gewürze, Weihrauch und sogar Giraffen wie auf einem Fließband von einem Ende zum anderen transportiert wurden.

Im Gegensatz zu der empirisch nachweisbaren geographischen Ausdehnung des historischen Systems vom Mittelmeer bis in die Südchinesische See beziehen sich diese kognitiven Prozesse der beteiligten zeitgenössischen Akteure – also Händler und Seefahrer – allerdings mehrheitlich auf eine bestimmte, maritim definierte Subregion: auf die Arabische See inklusive des Roten Meers und des Persischen Golfs, auf den Golf von Bengalen und den Malaiischen Archipel sowie auf denselben und die Südchi-

---

<sup>1142</sup> Zu ähnlichen Ergebnissen kamen zum Beispiel Voll, J. O.: "Islam as a Special World System", *Journal of World History* 5 (1) 1994, S. 213-227; Steensgaard, Niels: "The Indian Ocean Network and the Emerging

nesische See. Wie gezeigt, werden diese drei Subregionen von verschiedenen Händlergruppen 'bedient', wobei es natürlich zu Überschneidungen kommt. Seefahrer, die den gesamten Komplex befeuern, waren offenbar zu allen Zeiten eine elitäre Ausnahme. Auf die Bedeutung dieser Erkenntnis für die Regionalisierungsversuche heute werden wir gleich noch zu sprechen kommen.

Zusammenfassend haben wir daher als Quintessenz unserer historischen Analyse folgende Schlußfolgerungen gezogen:

5. Der Indische Ozean selbst ist keine historische Region; vielmehr läßt sich in ihm mit der *Seidenstraße des Meeres* ein historisches System nachweisen, das sich geographisch vom Mittelmeer im Westen und Madagaskar im Süden bis in die Südchinesische See im 'fernen' Osten erstreckte.
6. Dieses System besteht aus Handelsbeziehungen sowie Handelsrouten und ist, da Seerouten nun mal keine Spuren hinterlassen, insofern im Sinne Braudels notwendigerweise eine konstruierte Einheit, die durch kognitive Prozesse der beteiligten Akteure hergestellt und nur punktuell durch nodale/zentrale Orte beziehungsweise Handelsstädte faßbar wird.

### **VIII.3 Der Indische Ozean als ökonomische Region**

Um den Indischen Ozean aus der ökonomischen Perspektive richtig einschätzen zu können, haben wir auf zwei Ebenen analysiert: auf der Ebene empirischer Daten in Form von Handelsstatistiken und auf der Ebene der Wirtschaftspolitiken der anfangs ausgewählten Staaten Australien, Indien und Südafrika. Das dadurch entstandene Bild ist sehr aufschlußreich, insofern als es die eben gemachten Erkenntnisse hinsichtlich des historischen Systems zu bestätigen scheint.

#### **VIII.3.1 Indikatoren dafür**

Die Analyse der regionalen Handelsströme hat ergeben, daß diese besonders im nördlichen Teil des Indischen Ozeans, also in der Arabischen See und dem Golf von Bengalen, dominieren. In den anderen Bereichen des Indischen Ozeans fallen sie für die jeweiligen Volkswirtschaften nicht ins Gewicht. Die empirischen Daten werden dabei von den politischen Daten gestützt, vor allem was den Golf von Bengalen angeht: Dort haben sich mit BIMST-EC und BOB-COM zwei niederschwellige Wirtschaftsregime etablieren können, von denen zumindest die erste gewisse Chancen hat, ihre Anfangsphase zu überleben. Was den Indischen Ozean insgesamt angeht, kann man darauf verweisen, daß die bereits totgesagte IOR-ARC nach Lage der Statistiken gar nicht so schlecht abschneidet, vor allem, wenn man bedenkt, daß die meisten Mitglieder noch Entwicklungsländer sind. Da zudem immer noch regelmäßi-

---

World-Economy ca. 1500-1700", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean: Explorations in History*,

ge IOR-ARC-Treffen auf hoher Ebene stattfinden – was ein wenigstens residuales Interesse der Mitglieder verrät –, kann man getrost die Meinung vertreten, daß Ansätze für einen Indik-weiten Regionalismus vorhanden und ausbaufähig sind.

### VIII.3.2 Indikatoren dagegen

Die gewonnenen empirischen Daten sprechen allerdings eine deutliche Sprache mit einer insgesamt eher negativen Tendenz: Der Indische Ozean ist nach wie vor eine Art "Transitlounge", durch die Waren und Güter von West nach Ost und umgekehrt transportiert werden. Zwei Arten von Handel dominieren den Warenverkehr im Indischen Ozean. Zum einen ist dies der Transport von Massengütern, die ihn zum größten Teil einfach passieren – der im Indik verbleibende Anteil ist marginal. Zum anderen ist es der Export von Erdöl- und Erdgas aus dem Persischen Golf in die Richtung der Industriestaaten des Atlantiks und des Pazifiks. Nur ein kleiner, aber zunehmender Anteil dieses strategischen Guts verbleibt im Indik, hauptsächlich um den Bedarf der im Aufschwung befindlichen indischen Industrie zu decken. Im Vergleich mit dem extraregionalen Anteil ist der verbleibende Prozentsatz jedoch auch hier marginal. Dies läßt sich dahingehend interpretieren, daß der Indische Ozean für die Wirtschaft der drei Staaten Australien, Indien und Südafrika nahezu irrelevant erscheinen muß.

Dieses negative Bild wird durch die festgestellten Wirtschaftspolitiken der genannten Länder noch untermauert, denn alle drei Staaten interessieren sich eher für extraregionale Märkte:

- Südafrika interessiert sich in erster Linie für den Atlantik und in zweiter Linie für die eigene, mittlerweile in SADC zusammengefaßten Subregion Südliches Afrika;
- Indien, das unbedingt Mitglied der APEC werden möchte, interessiert sich für vor allem den asiatisch-pazifischen Raum und betrachtet ihre Initiativen im Golf von Bengalen als brauchbare Vehikel zur Annäherung an ASEAN und damit auch an APEC;
- Australien wiederum richtet sein wirtschaftliches Interesse auch auf den asiatisch-pazifischen Raum, insbesondere auch auf seine Schutzmacht USA.

Die Wirtschaftspolitik der drei Staaten hat einen gemeinsamen Nenner, nämlich die Tatsache, daß der Indische Ozean insgesamt keine große Rolle spielt. Lediglich Indien verfolgt seit Beginn der neunziger Jahre eine Wirtschaftspolitik des *Look East* und des *Look West*, was sich in einem neu erwachten Interesse für die alten Verbindungen über den Golf von Bengalen und die Arabische See hinweg manifestiert.

### VIII.3.3 Eine ökonomische Renaissance?

Nun hat das neue indische Interesse an den beiden Subregionen des Indischen Ozeans, der Arabischen See und dem Golf von Bengalen, bislang noch nicht die kritische Masse entwickelt, um die noch im Anfangsstadium befindliche wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Vernetzung als Fakt bezeichnen zu können. Dennoch zeigen diese wirtschaftspolitische Initiativen, BIMST-EC und BOB-COM, im Verbund mit den aufgezeigten Handelsflüssen durch diese beiden Subregionen, daß hier zumindest begründete Hoffnung auf die Etablierung funktionierender Subregionalismen besteht, und zwar in dem Teil des Indischen Ozeans, den wir bereits als historisches ökonomisches System erkannt haben. Es ist zwar noch zu früh, um eine Renaissance der alten Seidenstraße des Meeres auszurufen, aber wenn wir hier kein geoökonomisches System erkennen können, dann können wir es auch nirgends sonst im Indischen Ozean.

Auch hinsichtlich der Existenz einer ökonomischen Region Indischer Ozean können wir somit folgern: Eine solche läßt sich nicht nachweisen, es läßt sich jedoch ein geoökonomisches System im nördlichen Teil feststellen, das zwar im Vergleich mit dem extraregionalen (Transit-) Handel marginal erscheint, aber dennoch deutlich erkennbar ist.

#### ***VIII.4 Der Indik als politische Region***

Hier wollen wir uns vor allem auf die Resultate der Feldforschungen<sup>1143</sup> konzentrieren, die von August 1999 bis Oktober 2001 durchgeführt worden sind, denn diese geben – sozusagen aus erster Hand – einen interessanten Einblick in die unterschiedlichen Wahrnehmungen der Regierungen und der sogenannten epistemischen Gemeinschaft.

##### **VIII.4.1 Indikatoren dafür**

Indikatoren für die Existenz einer politischen Region Indischer Ozean lassen sich kaum finden, wenn man unter 'Indischer Ozean' tatsächlich die gesamte Region versteht. Indikatoren dafür lassen sich lediglich dann finden, wenn wir die weiter oben erwähnte Konvention beachten, nach der unter 'Indischer Ozean' aus historischen Gründen vorwiegend der nördliche Teil desselben verstanden wird, also die Arabische See und der Golf von Bengalen. In diesen beiden maritimen Subregionen des Indischen Ozeans finden wir mit *Milan-East* und *Milan-West* zwei niederschwellige maritime Symposien als maritime Sicherheitsregime in statu nascendi, die eine beachtliche Anzahl von Anrainerstaaten erfassen. Parallel dazu läßt sich eine Verstärkung der bilateralen Beziehungen zwischen Indien und den ASEAN-Staaten sowie zwischen Indien und einigen Staaten aus dem Bereich des Persischen Golfs und der afrikanischen Küste nachweisen.

## VIII.4.2 Indikatoren dagegen

Auf der empirischen Ebene mußten wir feststellen, daß der Indische Ozean weder eine Sicherheitsgemeinschaft noch ein sonstiges System kollektiver Sicherheit hervorgebracht hat. Der einzige Versuch, ein solches zu implementieren, IOZOP nämlich, scheiterte an den widersprüchlichen Positionen Indiens und der kleineren Staaten wie Sri Lanka, Bangladesch oder Pakistan und hat zudem nach dem Ende des Kalten Krieges und dem Rückzug der Supermächte aus dem Indischen Ozean – abgesehen von der amerikanischen Präsenz auf Diego Garcia und im Persischen Golf, die aber den Indischen Ozean selbst nicht tangiert – seine Geschäftsgrundlage verloren. Nur was die Sicherheitskomplexe im Indischen Ozean betrifft, konnte zumindest ein schwacher Zusammenhang zwischen den Subregionen Persischer Golf, Südasien und Südostasien nachgewiesen werden. Ein Sicherheitskomplex Indischer Ozean ließ sich jedoch nicht feststellen.

Die anschließende Analyse der außenpolitischen Interessen der Staaten Australien, Indien, Südafrika und der ASEAN-Gruppe hat zudem gezeigt, daß der Indische Ozean nur innerhalb der epistemischen Gemeinschaft – Wissenschaftler diverser Disziplinen, die sich mit dem Indischen Ozean befassen, Marineoffiziere, die nicht mehr im aktiven Dienst stehen oder Mitarbeiter einer 'Denkfabrik' sind, Journalisten und der eine oder andere Beamte – eine Rolle spielt, im tatsächlichen Regierungshandeln jedoch nicht. Der Indische Ozean wird in sicherheitspolitischer Hinsicht als Region von den Regierungen der wichtigsten Anrainerstaaten schlichtweg nicht wahrgenommen und kommt daher als Rahmen für diesbezügliche Initiativen nicht in Frage. Die Handlungspräferenzen der wichtigsten Anrainerstaaten richten sich alle vom Indischen Ozean weg:

- Im Falle Australiens und der ASEAN richten sie sich eindeutig auf den Pazifik, der zum einen wirtschaftspolitisch wesentlich interessanter ist als der Indische Ozean – sowohl Australien als auch die ASEAN-Staaten sind Mitglied der APEC – und zum anderen wegen der sicherheitspolitischen Interessen beider als Mitglied des ARF, im Falle ASEANs hinsichtlich der Konflikte in der Südchinesischen See, im Falle Australiens wegen der guten Verbindungen zur USA als wichtigstem und verlässlichsten Verbündeten sowie der (potentiellen) Flüchtlingsströme aus dem Malaiischen Archipel;
- im Falle Indiens richten sich die Handlungspräferenzen in erster Linie auf die Konfliktbereiche entlang der Landgrenzen, erst in zweiter Linie auf den Pazifik wegen der von Delhi angestrebten Mitgliedschaft in der APEC und auf den Persischen Golf wegen der indischen Abhängigkeit von Erdöl- und Erdgaslieferungen aus dieser Subregion;

---

<sup>1143</sup> Siehe dazu ausführlich in Lehr, Peter/ Lehmann, Hendrick/Mitra, Subrata: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean. Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002.

- im Falle Südafrikas richten sie sich in erster Linie auf die Subregion selbst, das heißt also auf das südliche Afrika, allenfalls und in zweiter Linie noch auf den Atlantik wegen des Handels mit Europa und den USA.

Eine Änderung der Präferenzstrukturen wie im Pazifik vor der Gründung der APEC zeichnet sich nicht ab und ist auch mangels positiver wie negativer globaler Anreize, zum Beispiel eine gemeinsame Bedrohung von außen wie zur Zeit des Kalten Kriegs, nicht zu erwarten.

#### VIII.4.3 (K)ein Panchayati Raj im Indischen Ozean

Die Ergebnisse der politischen Analysen, basierend unter anderem auf den Feldforschungen in Süd-Asien, Südostasien, Australien und Südafrika im Rahmen des *Panchayati Raj*-Projekts, lassen daran zweifeln, daß der Indische Ozean insgesamt in mittelfristiger bis längerfristiger Zukunft als geeigneter Rahmen für ein maritimes Sicherheitssystem oder für irgendwelche anderen (sicherheits-) politischen Regionalisierungsbestrebungen darstellt. Die Staaten, die aufgrund ihres Machtpotentials und ihres Einflusses als Schrittmacher für ein solches System in Frage kämen, lassen zur Zeit ein Interesse an der Region Indischer Ozean vermissen. Da extraregionale Zwänge, wie sie in den neunziger Jahren im Pazifik erst zur Neuorientierung der Außen- und Sicherheitspolitik einiger einflußreicher Länder und dann zur Gründung der APEC und des ARF führten, nicht zu erwarten oder zumindest nicht vorhersehbar sind, wird sich an dieser Situation so schnell auch nichts ändern.

Diese negative Reinschätzung trifft jedoch nicht zu für einige Teilbereiche des Indischen Ozean, das heißt für die maritim definierten Subregionen *Arabische See* und *Golf von Bengalen*. In beiden Seeregionen läßt sich eine zunehmende sicherheitspolitische Vernetzung nachweisen, die im Golf von Bengalen auch durch eine wirtschaftspolitische Verflechtung unterstützt wird:

- Im Golf von Bengalen hat sich im Laufe der neunziger Jahre ein niederschwelliges Flottensymposium in der Tradition des WPNS gebildet, das den Namen *Milan* (Hindi für: *Treffen*) trägt. Dieses Treffen, in dem soziale Aktivitäten wie Sport und gegenseitige Schiffsbesuche im Vordergrund stehen, entstand ursprünglich als indische vertrauensbildende Maßnahme, mit deren Hilfe der damalige *Chief of Naval Staff*, Admiral Ramdas, südostasiatische Befürchtungen bezüglich der indischen Basis Port Blair auf den Andamanen – lediglich 80 Seemeilen vor der Küste Sumatras – zerstreuen wollte. Mittlerweile nehmen neben Schiffen des Gastgebers Indien Flotteneinheiten Bangladeschs, Sri Lankas, Indonesiens, Singapurs und Thailands daran teil.
- Im Jahr 2000 gelang es, das erfolgreiche vertrauensbildende Milan-Modell als *Milan-West* auch auf die Arabische See auszudehnen. An diesem Treffen beteiligen sich neben Indien der

Iran, der Irak und Oman, das sich mittlerweile wieder an seine seefahrerischen Traditionen erinnert. Pakistan wurde zu dem Treffen nicht eingeladen.

Wenn man die beteiligten Länder in einen sowohl maritimen als auch kontinentalen Zusammenhang bringt, stellt man fest, daß sich ein Gürtel der multilateralen Zusammenarbeit vom Persischen Golf (kontinentale Subregion) über die Arabische See (maritime Subregion), Südasien (kontinentale Subregion), Golf von Bengalen (maritime Subregion) und Südostasien (kontinentale Subregion) sowie die angrenzende Südchinesische See (maritime Subregion) erstreckt. Wie man weiß, verlaufen hier seit alters her die wichtigsten Seestraßen (*Sea Lines of Communication* – SLOCs), über die neben Waren auch Ideen und Menschen transportiert wurden und werden. Offenbar manifestiert sich hier wieder ein Phänomen, das unter den Namen *Gewürzstraße* oder *Seidenstraße des Meeres* bekannt geworden ist.

Zusammenfassend kann man daher feststellen, daß es auch keine 'politische Region Indischer Ozean' gibt, sondern ein noch sehr locker geknüpftes Netz sicherheitspolitischer Initiativen, das den nördlichen Teil der Arabischen See und den Golf von Bengalen lose miteinander verknüpft. Der Schwerpunkt dieses lockeren systemischen Bedeutungszusammenhangs liegt zur Zeit jedoch eindeutig im Golf von Bengalen, der für Indien eine wichtige Rolle als Vehikel für die Geltendmachung ihrer Ansprüche auf eine größere Rolle im ARF und auf Mitgliedschaft in der APEC inne hat.

### **VIII.5 'Region' Indischer Ozean: Schlußfolgerungen und Thesen**

Es hat sich im Laufe der Untersuchungen deutlich gezeigt, daß der Indische Ozean insgesamt aus empirischer Sicht allenfalls als geographische Region gewertet werden kann, nicht aber als ökonomische oder politische Region. Auch in historischer Sicht war der Indische Ozean in toto nie eine solche Region, wir haben vielmehr herausgefunden, daß sich das – nicht unerwartet – vorgefundene historische Phänomen der Seidenstraße des Meeres als Netzwerk von Handelsrouten und zentralen Plätzen besser in systemischer Perspektive erfassen läßt. In dieser systemischen Sicht erkannten wir einen Bedeutungszusammenhang, der inhaltlich in erster Linie ökonomisch definiert war und geographisch weit über den Indischen Ozean hinausreichte, ohne ihn jedoch komplett abzudecken: Das System Seidenstraße des Meeres reicht vom Mittelmeer bis in die Südchinesische See und erfaßt im Indischen Ozean die Arabische See und den Golf von Bengalen, nicht aber das südliche Afrika, Australien oder die hohe See südlich des 10. Breitengrades. Geopolitisch ließe sich dieser Bedeutungszusammenhang mit dem Begriff des *shatterbelt* fassen. *Shatterbelts* sind nach Cohen Regionen, die an den Schnittstellen zweier oder mehrerer Machtblöcke liegen und somit eine Art "Niemandland" bilden:

*"A shatterbelt here is defined as a large, strategically located region that is occupied by a number of conflicting states and is caught between the conflicting interests of adjoining Great Powers."<sup>1144</sup>*

Cohen lehnt sich dabei an Halford Mackinder und dessen Thesen vom "Herzland" an.<sup>1145</sup> Wie aber Dipankar Banerjee mit Recht schreibt, hat der plötzliche Zusammenbruch der Sowjetunion dieses Herzland – und damit möglicherweise die Validität seiner Theorie – stark geschwächt.<sup>1146</sup> Da in dieser Arbeit kein geopolitischer Ansatz vertreten wird, kann dies jedoch unberücksichtigt bleiben, zumal sich die Konstellation der Machtblöcke beziehungsweise der diversen Imperien und ihrer Einflußsphären im Laufe der Geschichte mehrfach verändert hat. Trotzdem könnte wohl die These gewagt werden, daß die Seidenstraße des Meeres im Gegensatz zu der kontinentalen Seidenstraße gerade auch deswegen nicht unterbrochen oder gar von einer Macht dominiert werden, weil sie außerhalb des Einwirkungsbereichs der großen (Land-) Mächte verblieb, bis mit den Niederländern und vor allem den Briten die ersten 'echten' Seemächte mit imperialer Reichweite auf den Plan traten. Aber diesen Gedanken wollen wir hier nicht weiter vertiefen. Das Ergebnis der historischen Analyse korreliert jedenfalls sehr gut mit dem Ergebnis der ökonomischen und der politischen Analyse, denn auch heute lassen sich politische und ökonomische Bedeutungszusammenhänge hauptsächlich in der Arabischen See, im Golf von Bengalen und in der Südchinesischen See nachweisen, in denen sich Netzwerke (wieder) herausgebildet haben, die mit den Vorläufern vergleichbar sind.

Nun ist der Nachweis solcher Bedeutungszusammenhänge eine Sache, eine andere ist das Vorhandensein der Einsicht in die Existenz selbiger. Um auf die marxistische Terminologie zurückzukommen, haben wir nunmehr die Existenz eines "Systems an sich" nachgewiesen, es fehlt aber noch der Nachweis eines "Systems für sich", was die kognitive Einsicht in seine empirisch nachweisbare statistische und anekdotische Existenz voraussetzt. Mit deren Vorhandensein oder Nichtvorhandensein wollen wir uns jetzt befassen.

## **IX. Kognitive Prozesse im Indischen Ozean**

In diesem Kapitel geht es also darum, auf der Basis der erarbeiteten empirischen Ergebnisse die eingangs aufgestellte Hypothese zu überprüfen, daß Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean re-

---

<sup>1144</sup> Cohen, Saul B.: *Geography and Politics in a World Divided*, New York 1963, S. 83.

<sup>1145</sup> Siehe zum Beispiel Mackinder, Halford: *Democratic Ideals and Reality*, New York 1942.

<sup>1146</sup> Banerjee, Dipankar: "The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response", in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume 1*. New Delhi 1997, S. 86-101 (89).

gelmäßig deswegen scheitern, weil eine 'Region Indischer Ozean' in den Köpfen der Entscheidungsträger schlicht und einfach nicht existiert.

Mit dem Konzept eines *kognitiven Systems* fügen wir hier, wie oben bereits erläutert<sup>1147</sup>, der von Buzan angewandten Methodik ein neues Element hinzu. Hier kommt neben dem Konstruktivismus, der als metatheoretisches Denkmodell hinter dieser Dissertation steht, der *schwache Kognitivismus* zum Tragen. Der Zusammenhang zwischen diesen beiden Konzepten läßt sich in die folgenden beiden aufeinander aufbauenden Aussagen fassen:

- Der Begriff 'Region' beziehungsweise 'System' ist, wenn er über die physikalische Geographie hinausgeht, ein soziales Konstrukt (→ Konstruktivismus).
- Daraus folgt, daß eine politisches, ökonomisches und soziales System konstruiert werden, beziehungsweise eine neue regionale Identität erlernt werden kann (→ Kognitivismus).

Aus der konstruktivistischen Position heraus kann man nun analog zu Benedict Anderson<sup>1148</sup> argumentieren, daß eine Region durch eine Art konzertierte Aktion hinsichtlich gemeinsamen Lernens, des gemeinsamen Anpassens an neue Umstände und durch kollektive Selbstimagination konstruiert wird. Dieser Prozeß ersetzt allmählich die bisher vorhandenen, bisweilen signifikanten kulturellen, linguistischen, politischen und wirtschaftlichen Unterschiede, die zu Konflikten zwischen den beteiligten gesellschaftlichen Gruppen oder zwischen den beteiligten Staaten führten. Kognitive Regionen als "Regionen für sich" – im Gegensatz zu Systemen lediglich als "Regionen an sich" – entstehen somit durch eine soziale Konstruktion von generativen und sich selbst verstärkenden Werthaltungen und Verhaltensmuster, die letztendlich in der Definition und in der Perzeption einer gemeinsamen Identität resultieren kann.<sup>1149</sup> Wir haben allerdings auch behauptet, daß in der Theorie nachweisbare Systeme jedoch erst dann für die Realität relevant werden,

*"wenn sie einerseits als lebensweltliche Kategorie von einer Mehrheit ihrer Bewohner anerkannt werden und andererseits diese Anerkennung gesellschaftlich folgenreich wird"*<sup>1150</sup>,

oder mit anderen Worten: wenn der Durchbruch von einem theoretisch nachweisbaren 'System' zu einer im Bewußtsein der Beteiligten – und somit auch in der Realität – verankerten Vorstellung einer 'Region' geschafft wird. Diese Behauptung gilt umso mehr für künstlich geschaffene, kognitive Regionen, da hier in der Regel keine den Zusammenhalt verstärkende, ja förmlich erzwingende Klammer in

---

<sup>1147</sup> Siehe oben, theoretischer Abschnitt, S. 41f.

<sup>1148</sup> Siehe Anderson, Benedict: *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London 1996.

<sup>1149</sup> Job, Brian L.: *Multilateralism: The Relevance of the Concept to Regional Conflict Management*. (Working Paper No. 5). Vancouver 1994, S. 15.

<sup>1150</sup> Sturm, Roland: "Regionen/Regionalisierung", in Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Wörterbuch Staat und Politik. Neuauflage 1995*. Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung 1996, S. 645-647 (646). Sturm spricht jedoch – anders als der Verfasser – nicht von Systemen, sondern von Regionen.

Form von geographischen Gegebenheiten oder einer historischen Schicksalsgemeinschaft vorhanden ist. Um eine gedachte, konstruierte Region politisch – und wohl auch ökonomisch – relevant werden zu lassen, benötigen wir daher offensichtlich eine noch herauszufindende kritische Masse an Interaktionen auf verschiedenen Ebenen. Mit anderen Worten: Regierungskontakte alleine werden möglicherweise einen Prozeß nach Anderson anstoßen können, aber ansonsten für die Definition einer neuen Region nicht ausreichen.

Hier jedoch stoßen wir an die Grenzen des Machbaren und an die Grenzen der gewählten (Meta-) Theorien. Die Grenzen des im Rahmen dieser Dissertation Machbaren erreichen wir insofern, als daß es schlechterdings – sowohl finanziell als auch zeitlich – unmöglich ist, in Gestalt eines Indik-weiten Surveys die Werthaltungen der relevanten Bevölkerungen hinsichtlich des Indischen Ozeans auszuloten. Auch die Operationalisierung des aus der Ethnologie stammenden Diaspora-Konzepts, zum Beispiel bezüglich Auslands-Indier, hat sich als unbrauchbar für unsere Fragestellung erwiesen, da sich bereits vorhandene Untersuchungen auf Nordamerika und Europa konzentrieren und nicht auf den Indischen Ozean. Die Grenzen der Theorie erreichen wir insofern, als daß der kooperative Neorealismus, mit dessen Hilfe wir Aussagen zum Prozeß der Regionalisierung und der Regimebildung im Indischen Ozean getroffen haben, auf das Zustandekommen von außenpolitischen Entscheidungen nicht eingeht, sondern die Staaten als einheitliche, rationale Akteure behandelt – sozusagen als 'Individuen'.

Es hat sich allerdings bei den Recherchen herausgestellt, daß diese Einschränkung aus zwei Gründen durchaus in Kauf genommen werden kann: Zum einen ist selbst in den entwickelten Ländern Australien, Indien und Südafrika der Kenntnisstand über beziehungsweise das Interesse am Indischen Ozean eher gering.<sup>1151</sup> In den anderen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans – und zwar inklusive der ASEAN-Staaten – ist die Außenpolitik ohnehin noch die Domäne einer eng begrenzten Elite. Zum zweiten fungieren bei diesem Prozeß des Lernens in der Regel die jeweiligen Eliten als 'Lehrer', indem sie – durchaus auch im Wettstreit untereinander – mit Hilfe der ihnen zur Verfügung stehenden Multiplikationsmittel wie Medien, Institutionen, Parteien und Bewegungen versuchen, den Diskurs bezüglich der Wahrnehmung der Realität zu ihren Gunsten zu lenken und schließlich allgemein verbindlich zu machen. Ein nach Ansicht des Verfassers sehr gutes Beispiel hierfür ist die sogenannte *Zwei Nationen-Theorie* als ideologische Grundlage für den Konflikt zwischen Pakistan und Indien um die Zugehörigkeit Kaschmirs: Während für die politischen Führer der *Muslim League* um Mohammed Ali Jinnah feststand, daß Kaschmir als weitgehend muslimischer Fürstenstaat notwendigerweise Pakistan als Heimstatt aller (britisch-) indischen Muslime zugeschlagen werden mußte, war für die politische Elite Indiens um Jawaharlal Nehru, dessen Familie selbst aus Kaschmir stammt, ebenso klar, daß Kaschmir dem säkularen Indien zugesprochen werden sollte, sozusagen als Kronzeuge für die Gültigkeit der These, daß in einem säkularen Indien Menschen aller Religionen friedlich zusammenleben können.

Die politischen Führer beider Staaten vermittelten ihren Bürgern daher in zahlreichen Reden, Artikeln oder offiziellen Landkarten seit der Unabhängigkeit den Eindruck, daß ihre Staaten jeweils nur dann komplett wären, wenn sie Kaschmir für sich gewinnen können. Abgesehen davon, daß sie durch den inhärenten Selbstlernerneffekt sich selbst von der Wahrheit ihrer Auslegung der geopolitischen Realität überzeugten, war der Lernprozeß innerhalb der Bevölkerung erfolgreich genug, um Kompromißlösungen für die mittelfristige Zukunft unwahrscheinlich zu machen. Ob ein ähnlich erfolgreicher Lernprozeß auch im Indischen Ozean selbst stattfinden würde, können wir im Moment dahingestellt sein lassen. Es erscheint aber plausibel genug, um die diversen Eliten als Träger des Lernprozesses betrachten zu können.

Wenn wir also im Folgenden nach sich selbst verstärkenden Werthaltungen und Verhaltensmuster suchen, die letztendlich in der Definition und in der Perzeption einer gemeinsamen Identität resultieren könnten, haben wir drei Elitegruppen im Auge: die politische Elite (Regierungsbürokratie), die wirtschaftliche Elite (Manager) und die sozio-kulturelle Elite der Wissenschaftler (epistemische Gemeinschaft). Diese drei Elitengruppen haben sich im Verlaufe der Arbeiten zu dieser Dissertation als mögliche Träger des Lernprozesses herauskristallisiert, der den neuen Regionalismus im Indischen Ozean unterstützen müßte, um ihm zumindest zu einem guten Start zu verhelfen. Damit wäre übrigens auch die im Theorieteil gestellte Frage "wer lernt?" beantwortet.

Noch eine Anmerkung zur Vorgehensweise: Im Rahmen des Forschungsprojekts Panchayati Raj im Indischen Ozean wurde unter anderem die Frage gestellt, ob der Indische Ozean eigentlich eine Region sei. Diese neutral gestellte Frage, die lediglich als eine Art 'warm up' für tiefer gehende Fragen über potentielle sicherheitspolitische Regimebildung gedacht war, wurde von allen Befragten – zur Überraschung des Verfassers – eher negativ beantwortet: "Wenn Sie mich das in den siebziger oder achtziger Jahren gefragt hätten...". Wenn wir uns im folgenden mit den diesbezüglichen Perzeptionen der drei Elitegruppen beschäftigen, dann werden wir jedoch zusätzlich die Ergebnisse der obigen empirisch-analytischen Untersuchungen und die wertenden Untersuchungen zu den Sicherheitsinteressen der Länder Australien, Indien, Südafrika und der ASEAN-Gruppe hinzuziehen, denn der 'analytische Dreiklang' aus empirischen Daten, durch Regierungspublikationen und Regierungshandeln manifest gewordenes sicherheitspolitisches Interesse und den Ergebnissen der Eliteninterviews – bei denen Regierungsvertreter unterrepräsentiert waren – läßt eine weit größere analytische Tiefenschärfe zu als die Ergebnisse der Interviews alleine. Die Fragen, die wir hierbei stellen werden, sollen herausarbeiten, welche Varianten von konstruierten Regionen beziehungsweise Systemen sich im Indischen Ozean auffinden lassen, und vor allem:

- wie groß ist ihre geographische Reichweite?

---

<sup>1151</sup> Siehe dazu oben, "Der Indische Ozean als politische Region", S. 372ff. (Australien), S. 379ff. (Indien) und S. 402ff. (Südafrika).

- von welcher Gruppe wird diese Konstruktion der Realität vertreten?
- wie 'stark' oder 'schwach' ist diese Konstruktion der Realität in der empirisch wahrnehmbaren Realität verankert?

Danach werden wir in einem zweiten Schritt entscheiden können, welche dieser Variante zur Zeit mehrheitsfähig ist im Sinne von "wird von der Mehrheit der relevanten Entscheidungsträger geglaubt".

### **IX.1 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als geographische Region**

Die Analyse des Indischen Ozeans als geographische Region hat gezeigt, daß hier bereits die Fachwissenschaftler zu keinem einheitlichen Urteil kommen. Vielmehr hat die Beliebtheit der Definitionen zum Teil als eigene maritime Großregion, zum Teil als Niemandsland zwischen den Regionen Afrika, Asien und Australasien, deutlich gemacht, daß uns dieser Definitionsversuch nicht weiter bringt. Gemeinsame physikalische Merkmale liefern offenbar nur ein sehr schwaches Fundament für Regionalisierungsbestrebungen, nicht nur im Indischen Ozean. Fernand Braudel hat somit Recht behalten mit seiner Einschätzung, daß es keine Einheit gäbe außer der, die durch Kontakte und Interaktionen der Menschen unter- und miteinander konstruiert würde.<sup>1152</sup> Die Ausnahme ist klimatischer Natur: die Monsune verbinden zumindest den nördlichen Teil des Indischen Ozeans zu einem 'Monsunsystem'.

Die geteilte Meinung hinsichtlich der Existenz einer maritimen Region beziehungsweise eines Niemandslands kommt auch in den Einschätzungen der wirtschaftlichen und politischen Eliten zum Vorschein, spielt aber im Diskurs im Vergleich mit den anderen Regionentypen keine Rolle. Das heißt aber nicht, daß wir die geographische Gegebenheiten im Hinblick auf kognitive Lernprozesse in Richtung auf eine Regionalisierung im Indischen Ozean außer acht lassen können, ganz im Gegenteil, wie wir gleich sehen werden.

#### **IX.1.1 Sozio-kulturelle Elite**

Alle Versuche der epistemischen Gemeinschaft, eine sei es wirtschaftliche, sei es politische Regionalisierung im Indischen Ozean in Gang zu setzen, bauen auf diesem, in der Regel nicht hinterfragten Konzept der geographisch definierbaren Region Indischer Ozean auf. Zum Beweis kann man den ständigen Rekurs auf das gemeinsame Merkmal des Monsunsystems anführen, das den nördlichen Teil des Indischen Ozeans erfaßt und die den von ihm betroffenen Anrainerstaaten vor gemeinsame Aufgaben stellt. Vor allem aber beweist die Perzeption eines *Indian Ocean Rim*, gebildet von einer Reihe

---

<sup>1152</sup> Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Translated by S. Reynolds, 2 vols. London 1972/73, S. 276.

von Küstenstaaten, die unbewußte Dominanz eines geographischen Verständnisses von der Region Indischer Ozean: Postuliert, jedoch nicht diskutiert, wird hierbei, daß diese heterogenen Staaten außer der Küstenlage genügend gemeinsame Merkmale aufweisen, um zumindest potentiell eine Gemeinschaft bilden zu können. So behauptet zum Beispiel Prithvish Nag ohne jeden Nachweis, die Küstenregionen des Indischen Ozeans würden im Vergleich mit dem Landesinneren über einen höheren Entwicklungsstand verfügen.<sup>1153</sup> Diese Behauptung läßt sich jedoch nur in Bezug auf die ostafrikanische Küste voll bejahen, in Bezug auf die Küsten Südasiens zumindest mit Abstrichen. Was aber Südostasien und Australien betrifft, kann man sie leicht zurückweisen: die Küsten des Indischen Ozeans sind, wie dargestellt, kaum entwickelt – mit der einzigen Ausnahme von Perth/Fremantle in Westaustralien.

Der ständige Rekurs auf das durchaus vorhandene und richtig erkannte Monsunsystem ist dabei symptomatisch für die fehlende kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Verständnis der Region, denn es zeigt eigentlich – wenn man es denn kartographisch darstellt<sup>1154</sup> – auf den ersten Blick, daß es mangels geographischer Reichweite gar nicht als Klammer für den gesamten Indischen Ozean in Frage kommen kann: ein großer Teil des Indischen Ozeans, der aber auch von Regionalisierungsmaßnahmen erfaßt werden soll, liegt nun einmal außerhalb der Monsune.

### IX.1.2 Wirtschaftliche Elite

Die wirtschaftliche Elite Indiens hat sich mehrheitlich der neuen Wirtschaftspolitik der Liberalisierung und Globalisierung verschrieben. Wie wir im geökonomischen Teil erfahren haben, gibt es da noch viel zu tun, grundsätzlich aber profitiert die indische Wirtschaft von der Öffnung nach außen und – in Bezug auf den allmählichen Abbau der Staatsbetriebe einerseits und des Dickichts von Regeln und Prozeduren andererseits – auch nach innen. Der einzige Hinweis auf eine residuale geographisch determinierte Einstellung ist das Interesse am Golf von Bengalen als Brücke zu den Märkten des asiatisch-pazifischen Raums, zu dem die Kontakte noch ausbaufähig sind. Ansonsten spielen geographische Erwägungen höchstens in logistischer Hinsicht als zu lösende Transportprobleme allgemein und ohne Fokus auf den Indischen Ozean eine gewisse Rolle. Die wirtschaftlichen Eliten Südafrikas und Australiens dagegen zeigen kein wie auch immer geartetes Interesse an einer geographischen Definition des Indischen Ozeans. Ihre wirtschaftlichen Interessen sind eindeutig von ihm weg gerichtet und zielen entweder in den Atlantik (Südafrika) oder in den Pazifik (Australien). Ein Versuch, den Indik geographisch beziehungsweise geökonomisch in Wirtschaftszonen zu unterteilen, erscheint daher aus ihrer Sicht überflüssig.

---

<sup>1153</sup> Nag, Prithvish: "The Indian Ocean, India and Africa: Historical and Geographical Perspectives", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al.: Sage 1987, S. 151-173 (151).

### IX.1.3 Politische Elite

Während der in Indien, Australien und anderen Ländern durchgeführten Interviews kam sehr schnell zu Tage, daß die politische Elite geographisch sehr differenziert denkt. Im Vordergrund stehen hierbei geopolitische Erwägungen, die je nach staatlicher Zugehörigkeit Subregionen ein- oder ausblenden. So spielen für Indiens politische Elite in geopolitischer – und geoökonomischer – Hinsicht lediglich die Arabische See und der Golf von Bengalen eine prominente Rolle, während alle anderen Bereiche des Indischen Ozeans kaum wahrgenommen werden. Innerhalb der australischen politischen Elite beschränkt sich das Interesse auf die unmittelbare Nachbarschaft, das heißt auf die Inselwelt Südostasiens. Der Rest des Indischen Ozeans ist in jeder Hinsicht nur von akademischen Interesse. Südafrika hat sich wieder der eigenen Subregion südliches Afrika zugewandt, darüber hinaus spielt der Atlantik eine gewisse Rolle. Für die Formulierung der Außen- und Außenwirtschaftspolitik dieser drei Länder ist eine auf rein geographischen Erwägungen beruhende Konstruktion einer Region Indischer Ozean somit irrelevant.

### IX.1.4 Bewertung

Wie man sieht, wird der Indische Ozean offenbar nur durch die epistemische Gemeinschaft als geographische Einheit beziehungsweise als klimatische Region wahrgenommen – und dies nur durch eine Fehlperzeption, ausgelöst unter anderem durch eine Art wissenschaftlicher 'Autosuggestion': jeder schreibt über das Monsunsystem, jeder wertet es als Klammer für die "Welt des Indischen Ozeans", und jeder liest es wiederum bei seinen Kollegen. Die politischen Eliten vertreten ein wesentlich realistischeres Bild von der 'Region', und zwar auch in der politikwissenschaftlichen Bedeutung des Wortes 'realistisch': der Indische Ozean selbst ist für sie nicht relevant, relevant sind vielmehr allerhöchstens die eigenen Küstengewässer – für Indien immerhin die maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen. Die wirtschaftlichen Eliten bilden das untere Ende der Skala, denn für sie sind Absatzmärkte wichtig, nicht Regionen an sich. Insofern kann ihr Desinteresse an der geographischen Region Indischer Ozean als neutral bewertet werden: wenn sich in diesem Bereich nennenswerte Marktchancen eröffnen, werden sie diese wahrnehmen.

## ***IX.2 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als historische Region***

In den Untersuchungen zum Indischen Ozean als historische Region hat sich gezeigt, daß wir es hier wiederum nicht mit einer 'Region Indischer Ozean', sondern vielmehr mit einem historischen Handelssystem zu tun haben, das die maritimen Subregionen Arabische See, Golf von Bengalen und Südchi-

---

<sup>1154</sup> Siehe dazu die entsprechenden Karten im Abschnitt "Der Indische Ozean als geographische Region".

nesische See miteinander verbindet. Dieses Handelssystem besteht dabei aus mehreren sektoralen Handelskreisläufen, die locker miteinander verbunden sind und Waren von einem Ende über Relaisstationen wie auf einem Fließband zum anderen Ende befördern. Dies war das Ergebnis der empirischen Analyse, nun wollen wir sehen, wie dies von den drei Elitegruppierungen gesehen wird.

### IX.2.1 Sozio-kulturelle Elite

Innerhalb der epistemischen Gemeinschaft ist das Wissen um die historischen Verbindungen im Indischen Ozean selbstverständlich vorhanden, schließlich wird es von ihnen geschöpft und weiter vermittelt. Die epistemische Gemeinschaft nimmt daher den Indischen Ozean als eine historische Region wahr. Allerdings vermeiden viele Veröffentlichungen eine Definition des Konzepts 'Indischer Ozean' bezüglich dessen historischer Reichweite oder aber sie unterwerfen sich einer 'stillschweigenden Konvention', indem sie nur das als 'historischer' Indischer Ozean betrachten, was eigentlich nur seinen nördlichen Teil ausmacht, also die Arabische See und den Golf von Bengalen. Eine Problematisierung des Konzepts hinsichtlich der Namensgeschichte und der damit verbundenen verschiedenen Perspektiven wird jedenfalls in der Regel nicht vorgenommen, und nur wenige bezeichnen diese von ihnen konstruierte historische Region korrekt als *Seidenstraße des Meeres* oder als *Porzellan- beziehungsweise Gewürzstraße*.<sup>1155</sup>

Diese definitivische Unschärfe ist an sich noch nicht schädlich, da diese stillschweigende Konvention offenbar ein fester Bestandteil des wissenschaftlichen Diskurs der Geschichte des Indischen Ozeans ist. Problematisch ist es aber spätestens dann, wenn dieses nicht korrekt definierte Konzept auf moderne Regionalisierungsprozesse übertragen wird, die dann genauso unreflektiert den gesamten Indischen Ozean gemäß einer rein geographisch determinierten Definition einschließen sollen.

### IX.2.2 Wirtschaftliche Elite

Die wirtschaftliche Elite ist hier am pragmatischsten: Händler 'erschaffen' den Handel nicht, sie nutzen lediglich die sich bietenden wirtschaftlichen Möglichkeiten.<sup>1156</sup> In den Recherchen zu dieser Dissertation und im Verlauf der Feldforschungen im Rahmen des Forschungsprojekts Panchayati Raj im Indischen Ozean wurde kein Fall bekannt, in dem sich Angehörige der Wirtschaftselite explizit auf historische Verbindungen berufen haben, um Geschäftsbeziehungen aufzubauen oder auszudehnen. Wenn

---

<sup>1155</sup> Siehe dazu Wiesehöfer, Josef: "Mare Erythraeum, Sinus Persicus und Fines Indiae", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 9-36 (13f.).

<sup>1156</sup> So auch McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (185).

dies doch geschah, dann kam der Hinweis auf frühere Beziehungen in der Regel von hinzugezogenen Angehörigen der politischen Elite, die im Auftrag der beteiligten Staaten handelten.

Dennoch profitieren gerade auch Händler vom historischen Handelsnetz im Indischen Ozean, und zwar in Form der Händlerdiaspora: So gibt es beispielsweise indische Familienclans aus verschiedenen Händlerkasten, die seit Generationen auf Angehörige in vielen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans zurückgreifen können und somit über ein ausgedehntes privates Handelsnetz verfügen. Für diese Clans ist die Geschichte des Indischen Ozeans sozusagen ein Stück ihrer eigenen Familiengeschichte. Ansonsten gilt das oben Gesagte: für die Wirtschaft sind Absatzmärkte interessant, und wenn in diesen keine historischen Verbindungen vorhanden sind, dann schafft man sich welche in Form beispielsweise von Kooperationen, die auch kulturelle Unterschiede zu überbrücken vermag.

### IX.2.3 Politische Elite

Was die politische Elite betrifft, so eröffnet sich uns eine Zweiteilung: Die politischen Eliten der Anrainerstaaten der Arabischen See und des Golfs von Bengalen sind sich ihrer historischen Verbindungen und Beziehungen durchaus bewußt und evozieren sie recht erfolgreich im Rahmen ihrer eigenen entstehenden Subregionalismen. Dies läßt sich mühelos aus den Kommentaren und Veröffentlichungen zu *BIMST-EC* und *Milan East* im Golf von Bengalen und *Milan West* in der Arabischen See ableiten. Auch an der afrikanischen Küste läßt sich eine gezielte Instrumentalisierung der historischen Beziehungen feststellen, die einerseits für eine Wiederbelebung der politischen Kontakte zwischen Oman und Sansibar, andererseits aber auch für die Pflege der subregionalen kulturellen Besonderheiten – zum Beispiel in Form eines Filmfestivals auf Sansibar – genutzt wird.

Anders sieht es jedoch bei den politischen Eliten in Südafrika und Australien aus, die vom historischen System Indischer Ozean erst sehr spät auf dem Höhepunkt des westlichen Imperialismus erfaßt worden sind – zu einer Zeit also, in der das ursprüngliche historische System bereits kurz vor der Auflösung stand. In den Interviews, die der Verfasser in Australien im März/April und September/Oktober 2001 durchführen konnte, wurden beispielsweise vor allem die guten historischen Beziehungen zur USA seit dem Zweiten Weltkrieg erwähnt, was ein bezeichnendes Licht auf diesen für asiatische und europäische Verhältnisse noch sehr jungen Staat wirft. Südafrika dagegen erinnert sich hauptsächlich an seine burische Vergangenheit und an ihre atlantischen Handelsverbindungen. Hier besteht somit eine doppelte Gefahr: entweder wird der Indische Ozean aufgrund der anders gearteten historischen Erfahrungen schlichtweg ignoriert, oder es wird versucht, unter anderem auch aufgrund eines falschen Verständnisses der geographischen Ausdehnung der historischen Region regionalistische Initiativen unreflektiert auf den gesamten Indischen Ozean auszudehnen. Letzteres mag zwar als pragmatisch erscheinen, ist aber insofern problematisch, als daß die beiden erwähnten Staaten insbe-

sondere, aber nicht nur, von Indien als 'Neulinge' oder gar 'westliche Vorposten' und somit als Außen-seiter wahrgenommen werden, deren legitimes Mitspracherecht zumindest bezweifelt wird.

#### IX.2.4 Bewertung

Wiederum ist es die epistemische Gemeinschaft, die den Indischen Ozean als historische Region be-greift, was zum Beispiel in Bezeichnungen wie *Indian Ocean World* zum Ausdruck kommt, wenn von der Geschichte der Handelsbeziehungen innerhalb dieser Region die Rede ist. Diese Perzeption einer 'Welt des Indischen Ozeans' ist eigentlich die logische Fortsetzung der Fehlperzeption bezüglich der geographisch-klimatischen Einheit des Indischen Ozeans, manifestiert in historischer Zeit vor allem durch das Monsunsystem, welches die Segelschiffahrt stark beeinflusste. Auch dieses Mal wird nicht kritisch hinterfragt, welche Subregionen des Indischen Ozeans vom Handelsnetz erfaßt wurde, das dem 'Indischen Ozean' seine besondere Prägung gab: War es denn wirklich der gesamte Indische Oze-an, der von diesem Netz überzogen war, oder war es denn nicht viel mehr als sein nördlicher Teil, respektive die Arabische See, der Golf von Bengalen und die Südchinesische See? Der empirische Befund legt lediglich letzteres nahe.

Die Perzeption der Wirtschaft bleibt gegenüber der Frage, ob der Indische Ozean eine historische Re-gion sei, genauso indifferent wie hinsichtlich der geographischen Region. Bestenfalls kann man aus dieser Indifferenz wohlwollend eine Neutralität ableiten.

Was die Perzeption der politischen Elite betrifft, so finden wir interessanterweise bei den beiden 'Neu-ankömmlingen' im Indik, Australien und Südafrika, entweder ein völliges Desinteresse an demselben oder aber eine kritiklose, unreflektierte Übernahme der Position der epistemischen Elite. Eine eigene Positionsbestimmung findet – offenbar aus Mangel an echtem Interesse – nicht statt. Dagegen nutzen einige Staaten, deren Vorläufer Teil des Handelsnetzwerks waren, ihre eigenen historischen Verbin-dungen zum Teil für die Förderung neuer subregionaler Initiativen wie Milan oder BIMST-EC. Es sind dies zur Zeit in erster Linie die Staaten Indien und Oman, in zweiter Linie und wesentlich schwä-cher noch die Anrainer des Golfs von Bengalen Sri Lanka, Malaysia und Thailand.

Die Geschichte des Indischen Ozeans kann also ein mächtiges Instrument sein, um einen neuen Regi-onalismus in Teilbereichen des Indischen Ozeans anzuschieben. Sie kann aber auch als Waffe dienen, mit deren Hilfe Initiativen aus Ländern, die historisch gesehen nicht dazu gehören, von anderen, die wie Indien dazu gehörten, torpediert werden können. Dessen müssen sich vor allem die politischen Eliten der Staaten Australien und Südafrika bewußt sein. Als tragfähiges Fundament für Regionalisie-rungsbestrebungen im Indischen Ozean reicht die Geschichte jedoch nicht aus: Weder wird die Vor-stellung des Indischen Ozeans als historische Region von der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder

der Eliten geteilt, noch wird der Indische Ozean von dieser historischen Region – die vornehmlich in der Wahrnehmung der epistemischen Gemeinschaft existiert – von ihr in seiner gesamten Ausdehnung erfaßt.

### ***IX.3 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als ökonomische Region***

Die Entstehungsgeschichte der APEC im asiatisch-pazifischen Raum zeigt, daß man das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein gemeinsamer historischer Erfahrungen nicht überbewerten sollte, denn solche Erfahrungen waren dort bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts nicht vorhanden. Dennoch hat sich in Gestalt der APEC eine Wirtschaftsgemeinschaft gebildet, die im Indischen Ozean als Vorbild wahrgenommen wird – offenbar geht es auch ohne das Vehikel der gemeinsamen Geschichte, wenn andere machtvolle Interessen vorhanden sind, um Regionalisierungsbestrebungen voranzutreiben. Im asiatisch-pazifischen Raum, auf den wir weiter unten noch in einer vergleichenden Perspektive eingehen werden, waren das vor allem wirtschaftliche Interessen, und zwar solche, die von der Wirtschaft selbst vorgetragen wurden, nicht von irgendwelchen Regierungen. Allerdings spielen sich dort auch rund drei Viertel des Handelsverkehrs innerhalb des Pazifiks ab, während es im Indischen Ozean eher umgekehrt ist: drei Viertel des Außenhandels der Anrainerstaaten, die zum großen Teil noch Entwicklungsländer sind, werden mit den Industrieländern Amerikas, Europas und Ostasiens abgewickelt. Im folgenden werden wir uns mit den diesbezüglichen Perzeptionen der drei Elitegruppen befassen.

#### **IX.3.1 Sozio-kulturelle Elite**

Die epistemische Gemeinschaft ist recht skeptisch, was die Wahrnehmung des Indischen Ozeans als ökonomische Region betrifft. Die in den Jahren 2000 und 2001 durchgeführten Interviews ergaben, daß viele der Befragten zwar eine Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen im Indischen Ozean nicht kategorisch ausschlossen, aber doch für wenig wahrscheinlich hielt. In der Regel wurden dabei zwei Beispiele dagegen genannt: Zum einen die Tatsache, daß der regionale Handel marginal sei, wenn man den Anteil des Handels zwischen dem Persischen Golf und den ASEAN-Staaten unberücksichtigt läßt; zum anderen das Scheitern von IOR-ARC, das neben der allgegenwärtigen indo-pakistanischen Kontroverse hauptsächlich auf das mangelnde Interesse der Wirtschaft im Indischen Ozean zurückgeführt wird. Oftmals wurde auch darauf hingewiesen, daß der Prozentsatz zwischen intraregionalem und extraregionalem Handel im Indischen Ozean genau umgekehrt sei wie der im asiatisch-pazifischen Raum: rund 75 Prozent des Handels verläßt den Wirtschaftsraum Indischer Ozean, während im asiatisch-pazifischen Raum rund 75 Prozent zwischen den Anrainerstaaten selbst abgewickelt wird.

Selbst die optimistischsten Vertreter der epistemischen Gemeinschaft vertreten eher die Ansicht, daß eine ökonomische Region erst noch geschaffen werden müsse, damit sich die Länder des Indischen Ozeans besser gegen die Auswirkungen der Globalisierung schützen und bei weltwirtschaftlichen Entscheidungen ein Mitspracherecht erkämpfen können. Für sie stellte IOR-ARC einen hoffnungsvollen Anfang dar, der nun aber durch das nachlassende Interesse der Beteiligten bereits wieder in Frage gestellt ist.

### IX.3.2 Wirtschaftliche Elite

Auch hier wiederum ist die wirtschaftliche Elite am pragmatischsten: Händler 'erschaffen' den Handel nicht, sie nutzen lediglich die sich bietenden wirtschaftlichen Möglichkeiten.<sup>1157</sup> Diese sind aber, wie wir im ökonomischen Teil festgestellt haben, im Indischen Ozean nicht in dem Maße vorhanden wie außerhalb dieser potentiellen 'ökonomischen Region', das heißt im Atlantik (Nordamerika, Europa) und Pazifik (Nordamerika, Ostasien). Aus diesem Grund sind die Vertreter der wirtschaftlichen Elite eher skeptisch bezüglich dem Vorhandensein einer für sie relevanten ökonomischen Region, die aus dem gesamten Indischen Ozean bestehen soll. Diese Skepsis kommt auch gegenüber IOR-ARC zum Ausdruck: Dort sind zwar Vertreter der Wirtschaft in den entsprechenden Gremien – dem *Indian Ocean Rim Business Forum* (IORBF) und dem *Indian Ocean Rim Consultative Business Network* (IORCBN) als First Track und Second Track – präsent, eine Finanzierung der beschlossenen Maßnahmen durch Gelder aus der Wirtschaft kommt jedoch regelmäßig nicht zustande.

Indische Vertreter der wirtschaftlichen Elite sind allerdings bereit einzuräumen, daß der Persische Golf für sie wieder stark an Relevanz gewonnen hat wegen des Erdöl- und Erdgasimports aus dieser Subregion. Vor allem aber sind bereit zuzugeben, daß die südostasiatischen Anrainerstaaten des Golfs von Bengalen als Mitglieder der ASEAN für sie wichtig sind: zum einen wegen wirtschaftlicher Kooperationen zwischen indischen und südostasiatischen Unternehmen, zum anderen wegen der Brückenfunktion der ASEAN hinsichtlich der auch von der indischen Wirtschaft angestrebten Mitgliedschaft Indiens in der APEC, welche aufgrund der wirtschaftspolitischen Gestaltungs- und Mitsprachemöglichkeiten einen noch besseren Zugang zu den asiatisch-pazifischen Märkten schaffen könnte.

Mit anderen Worten: während die indische wirtschaftliche Elite immerhin subregionale Interessen mit dem nördlichen Teil des Indischen Ozeans verbindet, bleiben die wirtschaftlichen Eliten Australiens – ohnehin hauptsächlich an der australischen Pazifikküste ansässig – und Südafrikas dem Indischen Ozean gegenüber indifferent. Als Wirtschaftsregion wird er somit von der wirtschaftlichen Elite nicht

---

<sup>1157</sup> So auch McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209 (185).

wahrgenommen. Lediglich aus der indischen Perzeption bilden sowohl der Golf von Bengalen als auch – mit Abstrichen – die Arabische See wirtschaftspolitisch relevante Subregionen.

### IX.3.3 Politische Elite

Die Perzeptionen der politische Elite bilden praktische eine Variation der Sichtweise der Wirtschaftselite: Wie aus den Veröffentlichungen des südafrikanischen Ministeriums für Wirtschaft hervorgeht, bildet in wirtschaftlicher Hinsicht vor allem die eigene Subregion südliches Afrika das wichtigste Betätigungsfeld für die südafrikanische Wirtschaft und somit auch für die südafrikanische Wirtschaftspolitik. Ein zweiter Schwerpunkt der südafrikanischen Wirtschaftspolitik gilt der Förderung des transatlantische Handels in die Länder Nordamerikas und der Europäische Union. Letztere ist mit weitem Abstand der wichtigste Handelspartner Südafrikas. Für die südafrikanische politische Elite drängt sich der Gedanke einer 'Wirtschaftsregion' Indischer Ozean daher nicht unbedingt auf – der Mitgliedschaft in IOR-ARC zum Trotz. Ähnliches läßt sich auch über die politische Elite Australiens sagen, die mit Ausnahme der Regierung Westaustraliens ohnehin an der Küste des Pazifiks zu finden ist. Wie wir aufgrund empirischer Daten und durch die Resultate der Interviews nachweisen konnten, taucht der Indische Ozean in der australischen Perzeption als eigenständige Wirtschaftsregion nicht auf. Da sich die von dem aus Perth stammenden Kim Beazley geführte Labour Party in den Wahlen vom November 2001 nicht gegen die regierenden Konservativen unter Premier John Howard nicht durchsetzen konnten, wird sich an dieser Sicht der Dinge in nächster Zukunft nichts ändern – auch hier der Mitgliedschaft im längst tot gesagten IOR-ARC zum Trotz.

Die politische Elite Indiens verbindet mit IOR-ARC und dem Indischen Ozean insgesamt ebenfalls keine ernstzunehmenden Interessen, die über reine diplomatisch-politische Manöver hinausgehen. Sie verfolgen jedoch substantielle wirtschaftspolitische Interessen im Golf von Bengalen, den sie als Sprungbrett in Richtung des Pazifiks und der APEC wahrnehmen, und nachweisbare Interessen in der Arabischen See inklusive des Persischen Golfs aus Gründen der indischen Energiesicherheit. Diese beiden maritimen Subregionen bilden die beiden Foci der neuen indischen Politik des *Look East* und *Look West*, die vornehmlich wirtschaftspolitisch intendiert sind. Diese beiden maritimen Subregionen werden daher von der indischen politischen Elite allmählich auch als 'Subregionen für sich' wahrgenommen, der restliche Indische Ozean jedoch nicht – wiederum trotz IOR-ARC.

### IX.3.4 Bewertung

Keine der untersuchten Eliten ist bereit, den Indischen Ozean zur Zeit als ökonomische Region wahrzunehmen: Die empirisch nachweisbaren Handelsströme und die Import-Export-Statistiken sprechen

eine zu deutliche Sprache. IOR-ARC hat zudem deutlich gezeigt, daß wirtschaftspolitische Initiativen nicht dazu in der Lage sind, Handelsströme sozusagen 'per Dekret' umzuleiten, wenn die dazu benötigten Rahmenbedingungen wie zum Beispiel ein regionaler Wirtschaftsboom analog zu dem im asiatisch-pazifischen Raum fehlen. Die anfängliche Euphorie um IOR-ARC hat daher mittlerweile stark nachgelassen und teilweise bereits einem tiefen Pessimismus auch innerhalb der bis dato so optimistischen epistemischen Gemeinschaft Platz gemacht.

Die wichtigste Ausnahme – die hier wohl die Regel bestätigt – bildet der Golf von Bengalen, in dem sich auf Initiative von Indien und Thailand mittlerweile ein niederschwelliges Wirtschaftsregime namens BIMST-EC gebildet hat. Der Golf von Bengalen wird von den Anrainern offenbar als eigenständige Subregion wahrgenommen, welche die beiden kontinentalen Subregionen Südasien und Südostasien miteinander verbindet. Dabei wird übrigens auch auf die gemeinsame historische Erfahrung zurückgegriffen, Teil eines alten Handelsnetzes zu sein. Die Arabische See kommt ebenfalls als potentielle Wirtschaftsregion in Betracht, da auch hier starke indische Interessen vorhanden sind. Eine Entwicklung analog zum Golf von Bengalen wird jedoch noch einige Jahre dauern, zumal hier wieder der indo-pakistanische Konflikt als 'intervenierende Variable' lauert.

Das Fazit muß also lauten: Es gibt keine ökonomische Region Indischer Ozean, sondern lediglich eine 'Subregion Golf von Bengalen', die in der Perzeption der Anrainer Bestand zu haben scheint. Ansonsten läßt sich im Indischen Ozean als der *transit lounge* des internationalen Handels nur ein System von Seewegen nachweisen, deren Präsenz jedoch nicht dazu ausreicht, den Indischen Ozean in der Wahrnehmung der Eliten als Region für sich zu definieren. Damit existiert also auch kein tragfähiges Fundament für eine ökonomische Regionalisierung. Ein solches läßt sich bisher lediglich im Golf von Bengalen erkennen, wobei man abwarten muß, wie sich die dortigen Initiativen weiter entwickeln.

#### ***IX.4 Wahrnehmung des Indischen Ozeans als politische Region***

Die vorausgegangenen sicherheitspolitischen Analysen, basierend auf empirischen Daten und der Interpretation der sicherheitspolitischen Interessen der wichtigsten Staaten des Indischen Ozeans, haben gezeigt, daß im Indischen Ozean lediglich ein Zusammenhang zwischen nur lose miteinander verbundenen subregionalen Sicherheitskomplexen nachweisbar ist, der vom Persischen Golf bis in die Südchinesische See reicht und mithin die These vom "Krisenbogen" bestätigt. Eine 'politische Region Indischer Ozean' ließ sich jedoch weder durch empirische Daten noch durch die Evaluierung der politischen Interessen der wichtigsten Anrainer des Indiks nachweisen. Wie wird dies aber von den drei Elitegruppen gesehen?

#### IX.4.1 Sozio-kulturelle Elite

Die Mehrheit der im Rahmen des Projekts Panchayati Raj im Indischen Ozean befragten Personen lassen sich der epistemischen Gemeinschaft zurechnen. Von allen Befragten waren sie von vornherein am enthusiastischsten, was die Möglichkeit der Bildung eines sicherheitspolitischen Regimes betrifft. Dennoch war die absolute Mehrheit – das heißt alle bis auf Prof. K. R. Singh von der Tribhuvan Universität Kathmandu – nicht der Meinung, daß der Indische Ozean zur Zeit eine politische Einheit darstellt. Im Gegenteil vertrat die Mehrheit der Befragten aus der epistemischen Gemeinschaft die Meinung, daß der Indische Ozean in den siebziger und achtziger Jahren sehr wohl eine sicherheitspolitische Region bildete, die aber durch Ereignisse von außerhalb der Region förmlich aufgezwungen wurde. Mit dem Wegfall dieser außerregionalen Zwänge in Form der massiven Präsenz von Kampffloten der US Navy und der sowjetischen Kriegsmarine verschwand auch die Geschäftsgrundlage für diese oktroyierte Einheit und damit auch die Wahrnehmung des Indiks als eine solche politische Region.

#### IX.4.2 Wirtschaftliche Elite

Die Wirtschaftselite erwies sich auch hier wieder als am wenigsten interessiert – eine politische Region erscheint für sie noch weniger relevant als die anderen Regionentypen. Die einzigen wahrnehmbaren Interessen, die zumindest peripher mit 'Region' und 'Regionalisierung' im Indischen Ozean in Zusammenhang zu bringen sind, bezogen sich auf die Sicherheit der Seewege, unter anderem durch Bekämpfung der in manchen Seegebieten endemischen maritimen Piraterie. Das ändert aber nicht an dem Befund, daß der Indische Ozean von ihr nicht als politische Region wahrgenommen wird.

#### IX.4.3 Politische Elite

Was die politische Elite betrifft, so bietet sich uns wieder ein etwas differenzierteres Bild, welches mit dem für die 'ökonomische Region' gezeichneten korreliert. Der australischen politischen Elite zum Beispiel fällt es schwer, überhaupt eine potentielle Bedrohung für den Kontinent zu entwerfen, der außer Indonesien, Ost-Timor, Papua-Neuguinea und dem verbündeten Neuseeland keine unmittelbaren Nachbarn hat. Die sicherheitspolitischen Interessen der politischen Elite Australiens richten sich daher vornehmlich auf Indonesien, Ost-Timor und Papua-Neuguinea als mögliche Quellen von Konflikten<sup>1158</sup> und somit auch auf die Arafura-

---

<sup>1158</sup> Wie zum Beispiel der Unabhängigkeit Ost-Timors nach jahrelangen blutigen Auseinandersetzungen zwischen indonesischem Militär und Paramilitär und den timoresischen Fretilin oder dem blutigen Anschlag in

See, die zwischen beiden Ländern liegt. Obwohl mit den Cocos-Islands und den Christmas-Islands zwei von Australien beanspruchte Inselgruppen südlich von Sumatra im Indischen Ozean liegen, taucht derselbe im derzeit gültigen Verteidigungsweißbuch nicht ein einziges Mal auf.<sup>1159</sup> Lediglich zwei Subregionen des Indischen Ozeans, Südasiens und der Persische Golf, spielen eine Rolle für Australiens politische Interessen: der Golf wegen der australischen Energiesicherheit, und Südasiens beziehungsweise Indien wegen der von dort ausgehenden potentiellen Bedrohung, zum einen durch die indische Marine, zum anderen wegen der Nuklearwaffen. Was den 'Rest' des Indischen Ozeans betrifft, so haben wir bereits Sandy Gordon zitiert, der feststellte:

*"The remainder of the Indian Ocean is of even less concern to Australia than South Asia. The Southwest Indian Ocean is many thousands of kilometres from Australia and the vast expanse of the southern waters do not provide a venue in which Australia-bound shipping could be easily interdicted. The issue also arises as to which power would ever wish to interfere in Australia's trans-Indian Ocean trade in any context other than a global war."*<sup>1160</sup>

Insofern war es nicht ein neues Interesse am Indischen Ozean, sondern letztlich das immer noch nicht ganz ausgeräumte Mißtrauen gegenüber Indien, das Australien zu dem Versuch bewog, IOR-ARC auch mit einer sicherheitspolitische Komponente auszustatten. Damit wäre die Gemeinschaft somit auch zu einem Sicherheitsregime geworden. Das Scheitern dieses Plans, vor allem aufgrund des indischen Widerstands, ließ das offizielle australische Interesse an IOR-ARC recht schnell wieder erlöschen, zumal es Australien leid ist, als Finanzier für solche zum Scheitern verdamnte Initiativen zu spielen.<sup>1161</sup> Die Konsequenz für den Indischen Ozean besteht nun fast erwartungsgemäß darin, daß er momentan von Canberra nicht als politische Region wahrgenommen wird. Die Regierung des Bundesstaats Westaustralien in Perth an der Küste des Indischen Ozeans sieht dies naturgemäß etwas anders, da aber die politische Macht an der Pazifikküste beheimatet ist, bleibt diese unterschiedliche Sichtweise folgenlos.

Die politische Elite Südafrikas beschäftigt sich vorrangig mit dem Transformationsprozeß Südafrikas selbst und in zweiter Linie mit der Subregion Südliches Afrika. In dieser soll offenbar wieder eine politisch-ökonomische Hegemonie der Republik aufgebaut werden, wie sie

---

Kuta/Bali am 14.10.2002, der 190 Menschen das Leben kostete – in der Mehrzahl australische Touristen. Papua-Neuguinea taucht hier als sogenannter "failed state" als potentielle Konfliktquelle auf.

<sup>1159</sup> Department of Defence: *Defence 2000. Our Future Defence Force*. Canberra 2000.

<sup>1160</sup> Sandy Gordon: "Australia's Perspective on Indian Ocean", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Maritime Security*. New Delhi 1993, S. 57-78 (57).

<sup>1161</sup> Siehe dazu oben S. 375ff.

in früheren Zeiten bereits bestand. Für diesen unverhohlenen machtpolitischen Realismus sollen auch die Streitkräfte zügig modernisiert werden:

*"In November [1997] it began replenishing its military arsenals with a \$5.2 billion procurement of fighter planes, helicopters and navy vessels. The message was clear: no more Mr Nice Guy. "We'll be able to talk softly and carry a big stick" declared Deputy Defence Minister Ronnie Kasrills."*<sup>1162</sup>

Daraus geht hervor, daß momentan eine kontinentale Strategie verfolgt wird, die sich überwiegend mit den näheren und fernerer afrikanischen Nachbarn beschäftigt. Die hemisphärische Strategie, die sich mit möglichen Allianzen im Südatlantik und im Indischen Ozean beschäftigt, findet zur Zeit keine Vertreter. Der Indische Ozean selbst spielt somit bis in mittelfristige Zukunft – auch mangels finanziellem Spielraum – keine Rolle und wird nicht als eigenständige politische Region wahrgenommen. Im Weißbuch zur Verteidigung wird er überhaupt nicht erwähnt.<sup>1163</sup>

Was nun die indische politische Elite betrifft, sieht sie sich regelmäßig dem Vorwurf der "Seebblindheit" ausgesetzt,<sup>1164</sup> die auf historische Faktoren zurückzuführen sei:

*"Because India's recent dominant political systems were centered in the north, its strategists have historically looked north and west for their threats, and Indians have paid little attention to the sea, the Indian Ocean region, and naval power. The dominant tradition of statecraft also rests in the north."*<sup>1165</sup>

Bis zu Beginn der neunziger Jahre mag diese Bewertung korrekt gewesen sein, und wenn man die Mittelallokationen für die indische Kriegsmarine betrachtet, dann ist es vielleicht heute noch so. Allerdings hat sich im Zuge neu formulierter wirtschaftspolitischer Interessen Delhis auch die Perzeption bezüglich des Indischen Ozeans etwas geändert: Zwar wird er von der politischen Elite durchaus noch nicht zur Gänze als sicherheitspolitisch relevant erachtet, so daß eine indische Seeherrschaft bis Durban und Perth kaum zu erwarten ist. Die beiden maritimen Subregionen *Golf von Bengalen* und *Arabisches Meer*, die Indien von beiden Seiten begrenzen, werden mittlerweile im Zuge der oben ausführlich dargestellten Politik des *Look East* und des *Look West* jedoch als strategisch bedeutsam wahrgenommen. In diesen beiden Subregionen wurden auf indische Initiative zwei niederschwellige sicherheitspolitische Regime, *Milan East* und *Milan West*, als maritime vertrauensbildende Maßnahmen aufge-

---

<sup>1162</sup> Zitiert in Marais, Hein: "South Africa carries a big stick", *Le Monde Diplomatique*, March 1999 (online unter <http://MondeDiplo.com/1999/03/07/saf>, Download am 05.04.2002).

<sup>1163</sup> Siehe Department of Defence: *Defence in a Democracy. White Paper on Defence for the Republic of South Africa*. Pretoria Mai 1996 (Online-Dokument: <http://www.mil.za/Secretariat/White%20Paper/white.htm>, Download am 25.02.00).

<sup>1164</sup> Siehe dazu oben S. 395f.

baut, mit denen sicherlich etwas ehrgeizigere Ziele als einfaches *"social and cultural gathering"*<sup>1166</sup> verbunden sind. Vor allem im Golf von Bengalen wird eine zunehmende sicherheitspolitische und wirtschaftspolitische Vernetzung erkennbar, die verdeutlicht, wie hoch das Interesse Delhis an dieser maritimen Subregion bereits geworden ist – auch wenn dahinter ein noch höheres Interesse an der Mitgliedschaft in der APEC steckt. Aber auch wenn der Golf von Bengalen lediglich als Instrument benutzt wird, nimmt ihn die politische Elite Indiens durchaus als eigenständige maritime Subregion wahr. Dasselbe ist grundsätzlich auch der Fall für die Arabische See und den Persischen Golf, wo Indien aus Gründen der Energiesicherheit und mittelbar der Sicherheit der Seewege ebenfalls ein sicherheitspolitisches Interesse entwickelt hat. Auch die Arabische See wird daher bereits als eigenständige maritime Subregion perzipiert, wenn sie auch in der Wertigkeit noch deutlich hinter dem Golf von Bengalen liegt.

#### IX.4.4 Bewertung

Es zeigt sich deutlich, daß der Indische Ozean nach dem Ende des Supermächtskonflikt und dem weitgehenden Rückzug der Flotten beider Kontrahenten von einer Wahrnehmung als eigenständige politische Region weiter entfernt ist als je zuvor: Es existieren zur Zeit weder Konflikte, die den gesamten Indischen Ozean betreffen und somit die Anrainerstaaten zusammenschweißen, noch existieren gemeinsame Interessen, die zumindest die hegemonialen Staaten miteinander teilen und die somit als Basis für eine politische Regionalisierung genutzt werden könnten. Der Indische Ozean wird daher wenig überraschend auch von der politischen Elite nicht als eine eigenständige politische Region aufgefaßt. Eine tragfähige Basis für eine politische Regionalisierung besteht hier also nicht.

Die Ausnahme betrifft wieder den nördlichen Teil des Indischen Ozeans, wo vor allem der Golf von Bengalen bereits deutliche Züge einer "Subregion für sich" trägt, also einer Teilregion des Indischen Ozeans, in der sich durch zunehmende Vernetzung auf mehreren Ebene ein 'Wir-Gefühl' entwickeln könnte. Dies erscheint ebenso möglich für den nördlichen Teil der Arabischen See, wo sich eine Renaissance von historischen Beziehungen abzuzeichnen scheint – zum einen vorangetrieben durch Indien entlang der Westküste Südasiens (jedoch ohne Einbeziehung Pakistans), zum anderen initiiert von Oman, das seine gemeinsame Geschichte mit der afrikanischen Ostküste und vor allem mit Sansibar wieder entdeckt hat. Im nördlichen Teil des Indischen Ozeans entwickelt sich daher ein tragfähiges Fundament für politische Regionalisierungsmaßnahmen.

---

<sup>1165</sup> Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 9.

<sup>1166</sup> So die abwegelnde Charakterisierung von Generalmajor Gera am 31. August 2001 anlässlich einer Roundtable-Diskussion an der United Service Institution (USI), New Delhi.

### **IX.5 Fazit: Der Indische Ozean als "Region für sich"**

Es ist nun an der Zeit, die bisher erzielten Ergebnisse zusammenzufassen: Wie stellt sich die 'Region Indischer Ozean' im Lichte der empirischen Daten und der Perzeptionen der Meinungsführer, das heißt der untersuchten Elitengruppen, dar? Die empirisch-analytischen Untersuchungen haben folgende Resultate erbracht:

1. **Geographische Region:** Die empirischen Daten hinsichtlich der Existenz einer geographischen Region sind ambivalent: sie sprechen nicht explizit dagegen, bieten aber aufgrund ihrer definitiven Belieblichkeit kein sonderlich brauchbares Fundament für intendierte Regionalisierungsbestrebungen
2. **Klimatische Region:** Ein klimatisches System im Indischen Ozean läßt sich in Gestalt des Monsunsystems nachweisen. Es erfaßt aber nur den nördlichen Teil desselben und Teile der Südchinesischen See.
3. **Historische Region:** Es läßt sich ein System von Handelsplätzen und Seewegen nachweisen, das nach Evers als Handelssystem gewertet werden kann. Dieses System, das unter den Namen Seidenstraße des Meeres, Gewürzstraße oder – seltener – Porzellanstraße bekannt ist, erfaßt auf seinem Höhepunkt im 15. Jahrhundert die Arabische See inklusive dem Roten Meer und dem Persischen Golf mit dem heutigen Mosambik als südliche Grenze, den Golf von Bengalen und die Straße von Malakka sowie die Südchinesische See mit dem damaligen Zaitun (Quanzhou) als östlichen Terminus. Dieses historische System deckt sich im wesentlichen mit dem Monsunsystem.
4. **Ökonomische Region:** Drei Ebenen des Handels beziehungsweise drei Handelskreisläufe lassen sich heute im Indischen Ozean nachweisen: Zum ersten ein Transithandel, bei dem Waren vom Atlantik in den Pazifik oder umgekehrt transportiert werden, wobei der Indische Ozean lediglich als Durchgangsstation fungiert. Zum zweiten ein spezieller Erdöl- und Erdgashandel aus dem Persischen Golf in den Atlantik und den Pazifik, der eine Art von moderner 'Ölstraße des Meeres' kreierte. Zum dritten gibt es einen transregionalen Handelskreislauf in den maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen, der den historischen Vorbildern nahekommt und zum Teil sogar noch mit herkömmlichen Lastenseglern betrieben wird. Obzwar er in seiner wirtschaftlichen Bedeutung weit hinter den beiden anderen Handelskreisläufen zurückbleibt, stellt er als Küstenhandel beziehungsweise "*Peddling Trade*" eine nicht zu vernachlässigende Größe dar. Geographisch erfaßt er die Arabische See, den Golf von Bengalen sowie das malaiische Archipel – allerdings als drei voneinander getrennte Segmente.
5. **Politische Region:** Es läßt sich ein lockerer Bedeutungszusammenhang zwischen den Sicherheitskomplexen Persischer Golf, Südasien und Südostasien inklusive der Südchinesischen See nachweisen. Darüber hinaus lassen sich weder Konflikte noch gemeinsame Interessen erkennen, die den Indischen Ozean insgesamt als politische Region verklammern könnten. In den siebziger

und achtziger Jahren war dies kurzzeitig der Fall durch den in den Indischen Ozean eindringenden Supermächtskonflikt, mit dessen Ende ging auch das Interesse an einer politischen Region Indischer Ozean wieder verloren.

Die aus den Interviews und den Regierungsveröffentlichungen abgeleiteten Perzeptionen der drei als Meinungsführer und Träger eines möglichen Lernprozesses erkannten Eliten bezüglich des Indischen Ozeans stellen sich folgendermaßen dar:

1. **Sozio-kulturelle Elite:** Für die epistemische Gemeinschaft ist der Indische Ozean ein Region in geographischer und historischer Hinsicht, wobei vor allem das klimatische System der Monsune immer wieder als prägendes Element für die Region Indischer Ozean herangezogen wird. Die Relevanz einer lediglich geographischen Definition als Fundament für Regionalisierungsbestrebungen wird dabei in der Regel genauso wenig hinterfragt wie die Ausdehnung des Monsunsystems problematisiert wird. Was seine Perzeption als politische Region betrifft, ist die Meinung gespalten: Einige Vertreter der epistemischen Gemeinschaft wie Sandy Gordon, Greg Mills oder Rahul Roy-Chaudhury sind bereit, ihn als solche zu werten, andere wiederum glauben, daß er lediglich während des Supermächtskonflikts eine solche Region darstellte, heute aber nicht mehr. Als wirtschaftliche Region nehmen sie ihn dagegen wiederum gemeinsam nicht wahr.
2. **Wirtschaftselite:** Für die Vertreter der Wirtschaft der untersuchten Länder Australien, Indien und Südafrika ist die Diskussion, ob der Indische Ozean eine Region ist oder nicht, vor dem Hintergrund der Globalisierung weitgehend irrelevant. Abgesehen von ihren eigenen Subregionen sowie der Sicherheit der durch den Indischen Ozean hindurchführenden Seewege sind sie eher an Absatzmärkten außerhalb des Indischen Ozeans interessiert, als da sind USA, Europäische Union, Ostasien. Impulse für Regionalisierungsmaßnahmen werden von ihnen erst dann ausgehen, wenn der Indische Ozean Schauplatz eines Wirtschaftsbooms wird – was in nächster Zeit wohl nicht zu erwarten ist.
3. **Politische Elite:** Die politische Elite Südafrikas beschäftigt sich in erster Linie mit dem Ausbau der südafrikanischen militärisch-wirtschaftlichen Hegemonie in ihrer eigenen Subregion; und Australien befaßt sich nach dem Anschlag von Kuta auf Bali vom 14.10.2002 mehr denn je mit Indonesien im besonderen und der Südchinesischen See im allgemeinen. Dem Indischen Ozean kehren beide politische Eliten den Rücken zu, als politische Region nehmen sie ihn genausowenig wahr wie als ökonomische Region. Auch in der Perzeption der indischen politischen Elite spielt der Indische Ozean insgesamt keine Rolle, denn von seinen Anrainern gehen weder wichtige Impulse für die indische Wirtschaft aus noch ist er Quelle für eine potentielle Bedrohung Indiens. Diese negative Einschätzung gilt jedoch nicht für die beiden maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen, die von Indiens politischer Elite aufgrund eigener wirtschafts- und sicherheitspolitischer Interessen durchaus als "Subregionen für sich" wahrgenommen werden.

Aus den Ergebnissen der empirischen Analysen und der Befunde hinsichtlich der Perzeption durch die verschiedenen Elitengruppen lässt sich die folgende Matrix erstellen:

**Tabelle 39: Matrix der Perzeptionen**

<b>Regionen</b>	<b>Empirischer Befund</b>	<b>Perzeption der epistemischen Gemeinschaft</b>	<b>Perzeption der Wirtschaftselite</b>	<b>Perzeption der politischen Elite</b>
<b>Geographische Region</b>	je nach Definition vorhanden	vorhanden	(indifferent)	Für politische Elite nicht relevant
<b>Klimatische Region</b>	Nein, aber System im nördlichen Teil (Arabische See, Golf von Bengalen, Südchinesische See)	vorhanden	(indifferent)	Für politische Elite nicht relevant
<b>Historische Region</b>	Nein, aber System im nördlichen Teil (Arabische See, Golf von Bengalen, Südchinesische See)	vorhanden (zusammen mit geographischer Region und klimatischer Region als "Indian Ocean World" perzipiert)	(indifferent)	Zum Teil (Indien, Oman, Südostasien) als vorhanden betrachtet, zum Teil (Australien, Südafrika für nicht relevant gehalten
<b>Ökonomische Region</b>	Nein, aber subregionale Handelssysteme in der Arabischen See und im Golf von Bengalen, ansonsten Transithandel	Nicht vorhanden	Allgemein: nicht vorhanden; Indische Wirtschaftselite: eventuell Subregion Golf von Bengalen	Nicht vorhanden (Indische politische Elite: nicht vorhanden, aber Subregion Golf von Bengalen
<b>Politische Region</b>	Nein, aber lockere Vernetzung von Sicherheitskomplexe Persischer Golf, Südasien, Südostasien inklusive Südchinesischer See	Zum Teil als vorhanden, zum Teil als nicht vorhanden wahrgenommen	(indifferent)	Allgemein: Nach dem Ende des Supermächtskonflikts nicht mehr vorhanden; Indische politische Elite: Arabische See und Golf von Bengalen bilden politische Subregionen
<b>Kognitive Region?</b>	<i>Der Indische Ozean bildet lediglich in der Perzeption der epistemischen Gemeinschaft eine Region für sich</i>	Der Indische Ozean wird von der epistemischen Gemeinschaft als Region für sich wahrgenommen	Der Indische Ozean wird nicht als Region wahrgenommen. Die indische Wirtschaftselite sieht jedoch eine Subregion Golf von Bengalen	Der Indische Ozean wird von der politischen Elite zur Zeit nicht als politische Region wahrgenommen. Die indische politische Elite sieht jedoch die Arabische See und den Golf von Bengalen als (entstehende) politische Subregionen

Zu Beginn dieser Arbeit haben wir festgestellt, daß Regionalisierungsbestrebungen im Indischen Ozean regelmäßig scheitern. Wir haben dazu die Hypothese aufgestellt, das Scheitern könnte darauf zurückzuführen sein, daß der Indische Ozean keine "Region für sich" darstellt – Regionen, die über bloße geographische Definitionen hinausgehen, seien nach Braudel menschliche Konstrukte, und bezüglich des Indischen Ozeans habe eine solche Konstruktion der Realität nicht stattgefunden. Diese Hypothese können wir nun nach der vollzogenen Dekonstruktion des Begriffs "Region Indischer Ozean" evaluieren und folgende Schlüsse ziehen:

### IX.5.1 Der Indische Ozean wird nicht als Region "für sich" wahrgenommen

Es besteht ein zur Zeit unüberbrückbarer Gegensatz beziehungsweise eine kognitive Dissonanz zwischen der Ebene der epistemischen Gemeinschaft und der Ebene der Regierungen, was die Wahrnehmung des Indischen Ozeans als eigenständige Region betrifft. Es hat sich im Verlauf der Sichtung der Quellen und vor allem der Durchführung der Interviews herausgestellt, daß im Indischen Ozean eine Gemeinschaft von Akademikern, Militärs und Bürokraten (im wissenschaftlichen Dienst) existiert, die den Indischen Ozean als Region in eigenem Recht wahrnimmt. Diese Perzeption wird jedoch von den Regierungen der untersuchten Staaten Indien, Australien und Südafrika nicht geteilt, da die realen geopolitischen Interessen dieser Länder eher vom Indischen Ozean weg gerichtet sind:

- **Indiens** Konflikte lassen sich sämtlich an ihrer rund 14.500 km langen Landgrenze verorten, zum einen der mittlerweile fünf Dekaden alte Konflikt mit Pakistan, zum zweiten der Konflikt im Himalaja mit der VR China, und zum dritten der Konflikt mit Birma und Bangladesch aufgrund der Guerillaaktivitäten im Verbund mit Drogen- und Waffenschmuggel im Grenzgebiet zu Indiens unruhigen Nordostprovinzen.
- **Australien** als Nation ohne konkrete militärische Bedrohung orientiert sich in Richtung des asiatisch-pazifischen Raums und den USA, der Indische Ozean spielt weder für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung, noch für die Wirtschaft und schon gar nicht für die außenpolitisch wenig aktive konservative Regierung John Howards eine Rolle: alle drei befinden sich an Australiens Ostküste, die dem Pazifik zugewandt ist.
- **Südafrika** ist innenpolitisch nach wie vor mit seinen gesellschaftlichen Transformationsprozessen beschäftigt, außenpolitisch mit seinem südafrikanischen Umfeld. Ein Interesse am Indischen Ozean besteht zur Zeit noch nicht einmal unter den Wissenschaftlern.

Allen gemeinsam ist die Perzeption des Indischen Ozeans als eines friedlichen Ozeans ohne die Gefahr eines militärischen Konflikts. Dabei wird selbst von Indien als (potentieller) maritimer Hegemonialmacht im Indischen Ozean die neue chinesische Präsenz im Golf von Bengalen heruntergespielt, während gleichzeitig die Rolle der USA und ihrer Marine als *benevolent power* aufgewertet wird. Von Seiten der politischen Elite im allgemeinen und der Regierungen der untersuchten Länder im besonde-

ren gibt es somit aufgrund mangelnder wirtschaftspolitischer positiver und sicherheitspolitischer negativer Anreize kein Anlaß, den Indischen Ozean als Region und Schauplatz multilateraler Aktivitäten wahrzunehmen. Die Existenz einer von den betreffenden Regierungen weitgehend ignorierten Gruppe von Verfechtern einer eigenständigen Region Indischer Ozean erinnert dabei an die Situation im asiatisch-pazifischen Raum vor der Gründung der APEC. Auch dort bedurfte es gravierender Veränderungen an der globalen sicherheitspolitischen und wirtschaftspolitischen Konstellation, um ihr Gehör zu verschaffen.<sup>1167</sup>

### IX.5.2 Die Perzeption der epistemischen Gemeinschaft ist eine Fehlperzeption

Die Ergebnisse der Untersuchung lassen darauf schließen, daß die Perzeption der epistemischen Gemeinschaft bezüglich der 'Welt' des Indischen Ozeans eigentlich eine Fehlperzeption darstellt, die das Resultat ständiger Wiederholungen zu sein scheint: Obwohl gerade die Mitglieder dieser Gemeinschaft ein sehr tiefes Verständnis der historischen und modernen Entwicklungen besitzen und somit – weit besser als der Verfasser selbst – Aufschluß über alle möglichen und unmöglichen Details geben können, und obwohl sie auch jederzeit über die geographische Ausdehnung dieser 'Welt' des Indischen Ozeans zu dozieren in der Lage wären, verwenden sie offenbar unbewußt eine geographische Definition, wenn es darum geht, ihre Erkenntnisse als Basis für die von ihnen gewünschte Regionalisierung im Indischen Ozean analog zum Pazifik zu nutzen. Für ihren Versuch, eine 'Region Indischer Ozean' zu konstruieren, verwenden sie also eine fehlerhafte Definitionsgrundlage, die von niemandem sonst wirklich geteilt und mit empirisch nachweisbaren Interessen verbunden wird.

Die Perzeptionen der politischen Elite bezüglich des Indischen Ozeans fallen dagegen wesentlich realistischer aus, da sie sich auf reale nationale Interessen – in der Interpretation der jeweiligen Regierung – stützen. Es ist zum Beispiel ganz offensichtlich, daß weder die politische Elite Australiens noch die von Südafrika ein solches Interesse am Indischen Ozean hat, und ihn folglich nicht als Region wahrnehmen, die für sie von Bedeutung sein könnte. Ihre Unterstützung für Regionalisierungsmaßnahmen im Indischen Ozean fallen den auch, wie das Beispiel IOR-ARC zeigt, eher halbherzig aus: Auf eine erste Phase der Euphorie folgt eine schnelle Ernüchterung und eine ebenso schnelle Kosten-Nutzen-Rechnung mit dem Ergebnis, daß zugesagte Finanzmittel in der Regel dann doch nicht freigegeben werden.

Unglücklicherweise ist die epistemische Gemeinschaft im Indischen Ozean genauso wie ihr Pendant im Pazifik die treibende Kraft hinter all den – bisher gescheiterten – Versuchen, auf der Basis der Förderung und Unterstützung multilateraler Initiativen eine "Region für sich" zu schaffen und einen Pro-

---

<sup>1167</sup> Siehe dazu ausführlich Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge: 2001.

zeß der Regionalisierung in Gang zu setzen. 'Unglücklicherweise' deswegen, weil diese Gemeinschaft aufgrund ihrer Zusammensetzung nicht nur aus Wissenschaftlern, sondern auch Militärs, hochrangigen Beamten und Politikern einen erheblichen Einfluß inne hat, was die Formulierung der Zielsetzung und des geographischen Rahmens solcher Initiativen betrifft. Das heißt nichts anderes als daß sie den Diskurs im Indischen Ozean und über den Indischen Ozean führen und bestimmen. Die von ihrer Vision des Indischen Ozeans ausgehenden Impulse sind jedoch nicht stark genug, um ihre Perzeption des Indischen Ozeans gegen anderslautende Interessen der Wirtschaft und der Politik durchzusetzen. Insofern ähneln diese Impulse, flapsig formuliert, 'Fehlzündungen' aufgrund eines falschen Betriebsstoffs, die den Motor eventuell kurzzeitig für ein paar Umdrehungen in Bewegung setzen, ihn aber nicht wirklich anwerfen können. So war das offizielle Echo auf die Gründung des *Indian Ocean Maritime Affairs Committee* (IOMAC) aus den wichtigen Staaten Australien, Indien und Südafrika höchst verhalten – die beiden ersteren traten von vornherein noch nicht einmal bei. Vor und während der Gründungsphase von IOR-ARC entzündete sich kurzzeitig sogar eine richtiggehende Euphorie, die aber bereits ein Jahr nach der Gründung wieder verpufft war, unter anderem auch wegen dem fehlenden Engagement aus der Wirtschaft – heute wird das Regime, wiewohl es noch existiert, für tot gehalten.<sup>1168</sup> Anregungen, im Indischen Ozean ein Sicherheitsregime analog zum asiatisch-pazifischen CSCAP oder zum *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) zu errichten, verhalten nach wie vor ohne jedwedes offizielles Echo. Die einzige ozeanweite sicherheitspolitische Initiative, die von Regierungsseite lanciert worden ist, war IOZOP, und diese wurde bezeichnenderweise von extraregionalen Entwicklungen als intervenierenden Variablen fast schon aufgezwungen. Mit dem Wegfall dieser Variablen beziehungsweise der grundlegenden Transformation derselben verschwand auch IOZOP wieder von der Bildfläche.<sup>1169</sup>

Die Ergebnisse dieser Untersuchung korrelieren dabei perfekt mit den Ergebnissen der Feldforschungen des Verfassers und seines Teams im Rahmen des *Panchayati Raj*-Projekts in Südasien, Südostasien, Australien und Südafrika: Diese speziellen Studien zur Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit des Aufbaus eines maritimen Sicherheitssystems im Indischen Ozean lassen nämlich ebenfalls daran zweifeln, daß der Indische Ozean insgesamt in mittelfristiger bis längerfristiger Zukunft als geeigneter Rahmen für ein maritimes Sicherheitssystem oder für irgendein anderes Regime darstellt.<sup>1170</sup> Die Staaten, die aufgrund ihres Machtpotentials und ihres Einflusses als Schrittmacher für ein solches System in Frage kämen – also Indien, Australien und Südafrika –, lassen zur Zeit ein Interesse an der Region Indischer Ozean vermissen. Da extraregionale Zwänge, wie sie in den neunziger Jahren im Pazifik erst zur Neuorientierung der Außen- und Sicherheitspolitik einiger einflußreicher Länder und dann zur

---

<sup>1168</sup> Siehe dazu oben, "Der Indische Ozean als ökonomische Region", S. 262ff.

<sup>1169</sup> Trotzdem werden überarbeitete Varianten immer wieder von Vertretern der epistemischen Gemeinschaft ins Spiel gebracht, allerdings ohne Resonanz außerhalb ihrer Gruppe.

<sup>1170</sup> Siehe Mitra, Subrata K./Lehr, Peter: *Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem. Abschlußbericht für die Fritz Thyssen Stiftung*. Heidelberg, September 2002.

Gründung der APEC und des ARF führten, nicht zu erwarten oder zumindest nicht vorhersehbar sind, wird sich an dieser Situation so schnell auch nichts ändern.

Diese Erkenntnisse führen zu einer wenig positiven Einschätzung über die Zukunftsaussichten weiterer Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean: sie werden auch weiterhin scheitern.

### IX.5.3 Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean werden auch weiterhin scheitern

Man sieht sehr deutlich, daß diese unterschiedlichen Perzeptionen des Indischen Ozeans nicht dazu geeignet sind, ein von allen geteiltes mentales 'Bild' beziehungsweise eine *mind map* über den Indischen Ozean als "Region für sich" in den Köpfen der Meinungsführer aus der epistemischen Elite, der Wirtschaft und der Politik der wichtigsten Staaten des Indischen Ozeans entstehen zu lassen: die einen sehen eine maritime Großregion Indischer Ozean, wo andere lediglich einige begrenzte maritime Subregionen erkennen können – und wieder andere überhaupt nichts, was mit einer für sie relevanten Region zu tun haben könnte. Da wir aber oben im Theorieteil aus unserer neorealistischen Position analog zur Regimebildung erklärt haben, daß ein Prozeß der Regionalisierung durch die Interessen eines oder mehrerer hegemonialer Staaten initiiert und vorangetrieben werden muß, zwingt sich uns folgende Schlußfolgerung auf:

***Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean scheitern regelmäßig deswegen, weil die Meinungsführer der drei wichtigsten Staaten kein gemeinsames 'Bild' vom Indischen Ozean entwickelt haben.***

Damit haben wir – im Rahmen des in den Geistes- und Sozialwissenschaften Möglichen – unsere Ausgangshypothese verifiziert, quod erat demonstrandum, sozusagen. In gewisser Weise ist dies höchst ironisch, denn wir konnten auch eine 'Schnittmenge' an geteilten Perzeptionen nachweisen, welche für eine Neukonstruktion der Realität zumindest in einem Teil – oder sogar in zwei Teilen – des Indischen Ozeans genutzt werden könnten – was aber nicht geschieht.

### IX.5.4 Gemeinsamkeiten bezüglich der Perzeptionen werden nicht erkannt

Wenn wir uns nochmals die zur Zeit vorhandenen verschiedenen Perzeptionen zum Indischen Ozean vor Augen halten, dann stellen wir fest, daß es eine Konvergenz der Perzeptionen durchaus gibt, und zwar was den nördlichen Teil des Indischen Ozeans betrifft. Die beiden maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen, die diesen nördlichen Teil bilden, sind sowohl empirisch (meßbare Daten) als auch kognitiv (in der Vorstellung der Akteure) als (Sub-) Regionen "für sich" nachweisbar:

- Aufgrund des Monsunsystems, das diese beiden Subregionen erfaßt, bilden sie eine empirisch nachweisbare klimatische Region.
- Die beiden Subregionen bilden zwei der drei Bestandteile der alten Seidenstraße des Meeres und sind somit Teil eines empirisch nachweisbaren historischen Systems.
- Da diese historischen Verbindungen sowohl im Golf von Bengalen als auch in der Arabischen See wieder in das Bewußtsein der Akteure getreten sind, kann man auch hier zumindest von zwei empirisch nachweisbaren historischen "Subregionen für sich" sprechen – zusammengehalten werden sie nämlich zur Zeit nur durch indische Interessen.
- Durch beide Subregionen führen die wichtigsten Seewege des Indischen Ozeans, was sie zwar nicht zu ökonomischen Subregionen macht (der transregionale und extraregionale Handel hat ein deutliches Übergewicht), aber zu einem Teil eines empirisch nachweisbaren Handelsnetzwerks beziehungsweise Handelssystems, das sowohl von der politischen als auch der wirtschaftlichen Elite wahrgenommen wird. Das Interesse der politischen Elite kommt im Golf von Bengalen durch Initiativen wie BIMST-EC zum Vorschein, in der Arabischen See durch Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Seewege. Letzteres stößt auch auf das ansonsten nur schwach ausgeprägte Interesse der Wirtschaft.
- Beide Subregionen bilden Teil einer lockeren Kette von zusammenhängenden Sicherheitskomplexen, die in Gestalt von *Milan East* und *Milan West* bereits durch niederschwellige maritime vertrauensbildende Maßnahmen einen gewissen Grad an empirisch nachweisbarer sicherheitspolitischer Vernetzung erreicht haben. Diese Vernetzung resultiert aus ebenfalls empirisch nachweisbaren bedeutenden sicherheits- und wirtschaftspolitischer Interessen Indiens bezüglich Energiesicherheit (Arabische See/Persischer Golf) und Zugang zur APEC (via den Golf von Bengalen). Selbst vom ozeanfernen politischen Establishment in New Delhi werden beide Subregionen daher bereits als "(Sub-) Regionen für sich" wahrgenommen, wobei zur Konstruktion eines "Wir-Gefühls" zunächst unter den (potentiell) beteiligten Akteuren besonders auch auf die historischen Verbindungen zurückgegriffen wird.

Beide Subregionen wären somit geeignete Foci für Regionalisierungsmaßnahmen, denn nur hier besteht eine Konfluenz aus historisch, wirtschaftlich und politisch motivierten Interessen. Es erscheint daher nach Meinung des Verfassers sinnvoll, die bestehenden Regionalisierungsversuche "vom Kopf auf die Beine" zu stellen und sich auf diese beiden Foci zu konzentrieren – mit der Hoffnung, daß dieser Regionalisierungsprozeß sich langfristig auch auf den gesamten Indischen Ozean ausdehnen könnte. Im letzten Teil dieser Arbeit wollen wir versuchen, einen solchen Prozeß zu skizzieren, unter anderem auch durch einen (kursorischen) Vergleich mit dem Regionalisierungsprozeß im asiatisch-pazifischen Raum. Der abschließende dritte Schritt beschäftigt sich somit mit der Zukunft des Regionalismus im Indischen Ozean selbst, indem er den Sinn desselben hinterfragt und sich mit der norma-

tiv-ontologischen Frage beschäftigt, wie kommen wir von 'hier' (ineffektiver Regionalismus) nach 'da' (effektiver Regionalismus)?

## X. Interpretationen

Die vorausgegangene empirisch-analytische und kognitive Analyse hat uns gezeigt, wie es um die sogenannte und vielbeschworene 'Region Indischer Ozean' wirklich bestellt ist: Es besteht unter den – und zum Teil sogar innerhalb der – untersuchten Eliten kein Konsens hinsichtlich einer gemeinsamen Perzeption, die als Basis für eine oftmals versuchte Neukonstruktion der perzipierten Realität in diesem Raum dienen könnte. Diese kognitive Dissonanz ist nach Ansicht des Verfassers der Hauptgrund für die bislang allesamt gescheiterten Regionalisierungsbemühungen. Nun wollen wir es aber nicht einfach bei diesem negativen Beispiel belassen, denn wie wir eingangs in einer normativ-ontologischen Sicht der Dinge erklärt haben, sollte das Endziel jeder Regionalisierungsprozesse gleich in welcher Region zum Aufbau einer Sicherheitsgemeinschaft führen. Vielmehr gilt es nun, die erzielten Ergebnisse zu interpretieren, um den Weg von dem bisherigen defekten Regionalismus zu einem effektiven Regionalismus aufzuzeigen.

Bernard Bailyn hat im Zusammenhang mit der Geschichte des Atlantiks vor einigen Jahren geschrieben:

*"There comes a moment, when historians, wherever they may be located and whatever their personal backgrounds, blink their eyes and suddenly see within a mass of scattered information a new configuration that has a general meaning never grasped before, an emergent pattern that has some kind of enhanced explanatory power."*<sup>1171</sup>

Nun ist das mit der "generellen Bedeutung" – vor allem im Sinne von "genereller Akzeptanz" – in den Geisteswissenschaften so eine Sache. Dennoch glaubt der Verfasser, eine solche in der vorliegenden Neuinterpretation der 'Region Indischer Ozean' oder der 'Welt des Indischen Ozeans' gefunden zu haben: zum einen hinsichtlich der 'Region' Indischer Ozean, zum anderen hinsichtlich der zur Zeit möglichen Regionalisierungsprozesse in derselben. Im Vergleich zu den wegweisenden Werken von Auguste Toussaint<sup>1172</sup>, K. N. Chaudhuri<sup>1173</sup> oder Kenneth McPherson<sup>1174</sup> erscheint diese Arbeit jedoch wenig kongenial und eher destruktiv denn konstruktiv: Haben diese großen Namen mit kühnen Pinsel-

---

<sup>1171</sup> Bernard Bailyn, zitiert von Bose, Sugata: "Space and Time on the Indian Ocean Rim: Theory and History", in: Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, Christopher Alan (Hrsg.): *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York 2002, S. 365-388 (365).

<sup>1172</sup> Toussaint, Auguste: *A History of the Indian Ocean*. London 1968

<sup>1173</sup> Chaudhuri, K. N.: *Asia Before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge 2000 (Original 1985)

<sup>1174</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi et al. 1993

strichen auf der bis dato leeren Leinwand des Indischen Ozeans<sup>1175</sup> ein Bild entworfen, das uns das Leben und Streben der Menschen längst vergangener Tage nahebrachte und uns einen Einblick in das 'Funktionieren' dieser Welt ermöglichten, so erscheint der Verfasser dieser Arbeit eher als 'Kunstkritiker', der den ihm fremden Stil kritisiert, die benutzte Perspektive bemängelt und letztendlich sogar die Wahl der Leinwand in Zweifel zieht.

## **X.1 Systemtheoretische und geographische Implikationen**

Die erste Kritik trifft den geographischen Rahmen selbst, der den Hintergrund der bislang allesamt gescheiterten Regionalisierungsversuche bildet: Das gewählte Bezugssystem in Form eines geographisch definierten Indischen Ozeans – sei es als 'Welt', als 'Region', als 'System' oder als "interregionale Arena"<sup>1176</sup> – ist schlichtweg eine Nummer zu groß. Eine über die Geographie hinausgehendes Konstrukt 'Indischer Ozean', das als "Region für sich" das Leben und das Denken der Anrainer prägt, wie dies das Mittelmeer getan hat, und das letztendlich sogar identitätsbildend wirken könnte, ist schlichtweg nicht vorhanden.

### **X.1.1 Keine 'Region Indischer Ozean'...**

Wie wir gesehen haben, beschränkt sich eine wahrnehmbare Region im Indischen Ozean auf die Subregionen *Golf von Bengalen* und – bereits mit erheblichen Abstrichen – *Arabische See*. Wie tief jedoch das Denken in dem lediglich geographisch definierten Bezugsrahmen "Indischer Ozean" im Bewußtsein der Spezialisten, die sich mit dem Indischen Ozean befassen, verankert ist, beweist eine Behauptung von Kenneth McPherson, der schreibt:

*"The Indian Ocean region was the home of the world's first urban civilization, and the centre of the first sophisticated commercial and maritime activities."*<sup>1177</sup>

Abgesehen davon, ob nun die gemeinte Industal-Kultur als erste urbane Zivilisation gelten kann oder doch diejenige Sumers, ist es nicht sinnvoll, den Indischen Ozean als Heimat dieser Kultur bezeichnen zu wollen, denn dieser war für die maritimen Handelsbeziehungen mit den Kulturen Mesopotamiens absolut irrelevant. Der korrekte Bezugsrahmen wäre vielmehr – in einer kontinentalen Perzeption – Südwestasien oder – in einer maritimen Perzeption – die Arabische See. Nun ist die Arabische See

---

<sup>1175</sup> Dieser beliebte Vergleich mit der Malerei wird sowohl von McPherson – allerdings nicht in eigener Sache – und Bose gebraucht. Siehe McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi et al. 1993, S. 2; Bose, Sugata: "Space and Time on the Indian Ocean Rim: Theory and History", in: Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, Christopher Alan (Hrsg.): *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York 2002, S. 365-388 (367).

<sup>1176</sup> Diesen Ausdruck benutzt Bose, Sugata: a. a. O., S. 366.

zweifelloso eine Subregion des Indischen Ozeans, womit McPhersons Behauptung technisch gesehen nicht falsch ist, aber sie verstellt den Blick auf die Realität – nämlich: Küstenschifffahrt zwischen der Makran-Küste und dem Persischen Golf – und schafft eine andere – nämlich: frühe Einheit des Indischen Ozeans, geographisch definiert. Wie die Untersuchungen gezeigt haben, bestand eine solche Einheit aber nie, sie beschränkte sich auch in der Blütezeit des Handelssystems auf die Arabische See, den Golf von Bengalen und die Südchinesische See. Jede andere Sichtweise ist entweder pure Poesie<sup>1178</sup> oder, etwas volkstümlicher, eine Binsenwahrheit: von allen geglaubt und nicht hinterfragt, nichtsdestotrotz aber falsch und letztendlich kontraproduktiv, indem sie zu einem falschen Ansatz hinsichtlich der angestrebten Regionalisierung verleitet.

### X.1.2 ... aber eine 'Teilregion Nördlicher Indischer Ozean'

Diese negative Einschätzung trifft jedoch nicht zu für einige Teilbereiche des Indischen Ozean, das heißt für die maritim definierten Subregionen *Arabische See* und *Golf von Bengalen*. In beiden Seeregionen läßt sich eine zunehmende sicherheitspolitische Vernetzung nachweisen, die im Golf von Bengalen auch durch eine wirtschaftspolitische Verflechtung unterstützt wird:

- Im Golf von Bengalen hat sich im Laufe der neunziger Jahre ein niederschwelliges Flottensymposium in der Tradition des WPNS gebildet, das den Namen *Milan* (Hindi für: *Treffen*) trägt. Dieses Treffen, in dem soziale Aktivitäten wie Sport und gegenseitige Schiffsbesuche im Vordergrund stehen, entstand ursprünglich als indische vertrauensbildende Maßnahme, mit deren Hilfe der damalige *Chief of Naval Staff*, Admiral Ramdas, südostasiatische Befürchtungen bezüglich der indischen Basis Port Blair auf den Andamanen – lediglich 80 Seemeilen vor der Küste Sumatras – zerstreuen wollte. Mittlerweile nehmen neben Schiffen des Gastgebers Indien Flotteneinheiten Bangladeschs, Sri Lankas, Indonesiens, Singapurs und Thailands daran teil.
- Ebenfalls seit Mitte der neunziger Jahre existiert ein wirtschaftspolitisches Regime namens BIMST-EC (*Bangladesh, India, Myanmar, Sri Lanka, Thailand – Economic Cooperation*). Dieses Regime soll sich die bestehenden historischen Bindungen zunutze machen und ein 'Wir-Gefühl' im Golf von Bengalen schaffen.
- Im Jahr 2000 gelang es, das erfolgreiche vertrauensbildende Milan-Modell als *Milan-West* auch auf die Arabische See auszudehnen. An diesem Treffen beteiligen sich neben Indien der Iran und Oman, das sich mittlerweile wieder an seine seefahrerischen Traditionen erinnert. Pakistan wurde zu dem Treffen nicht eingeladen.

---

<sup>1177</sup> McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi et al. 1993, S. 1.

In den maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen zeigt sich also, daß es sehr wohl möglich ist, multilaterale Initiativen in Richtung auf maritime Sicherheit und mehr zu starten und auch mit Leben zu füllen, wenn auf ein gemeinsames Interesse nicht nur der epistemischen Gemeinschaft, sondern auch der betroffenen Regierungen zurückgegriffen werden kann. Gemeinsame historische Erfahrungen sind dabei durchaus hilfreich: Wenn man die beteiligten Länder in einen sowohl maritimen als auch kontinentalen Zusammenhang bringt, stellt man fest, daß sich ein Gürtel der multilateralen Zusammenarbeit vom Persischen Golf (kontinentale Subregion) über die Arabische See (maritime Subregion), Südasien (kontinentale Subregion), Golf von Bengalen (maritime Subregion) und Südostasien (kontinentale Subregion) sowie die angrenzende Südchinesische See (maritime Subregion) erstreckt. Wie man weiß, verlaufen hier seit alters her die wichtigsten Seestraßen (*Sea Lines of Communication* – SLOCs), über die neben Waren auch Ideen und Menschen transportiert wurden und werden. Offenbar manifestiert sich hier wieder ein Phänomen, das unter den Namen *Gewürzstraße*, *Porzellanstraße* oder *Seidenstraße des Meeres* bekannt geworden ist.

## **X.2 Regionalisierungstheoretische Implikationen**

Die aus den empirischen und kognitiven Analysen gezogenen Schlußfolgerungen lassen auch einige Aussagen über die zur Zeit realisierbaren Regionalisierungschancen im Indischen Ozean zu. Im Abschnitt über die Regionalisierungsbestrebungen im Indischen Ozean<sup>1179</sup> wurde ein 'regionalistischer Dreisatz' entwickelt, der eine zeitliche Abfolge aus Region, Regionalismus und Integration als logisch ansieht:

4. Die Einsicht in die Existenz eines eigenständigen, von anderen abgrenzbaren Bedeutungszusammenhangs (System, Region) muß – vor allem innerhalb dieses Bedeutungszusammenhangs – zumindest innerhalb der politischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Eliten anerkannt sein.
5. Aus dieser (bescheidenen) Basis entwickelt sich sodann ein Prozeß der wirtschaftlichen und/oder politischen Regionalisierung als zweite Stufe durch Schaffung von Regimen und Institutionen, begleitet durch die allmähliche Entstehung einer regionalen Identität in über die Eliten hinausgehende Bevölkerungskreise.
6. Der Prozeß der Regionalisierung führt schließlich in einer möglichen dritten Stufe zu einer Integration nach dem Beispiel der EU.

In diesem Abschnitt geht es vor allem um die ersten beiden Punkte, um die Einsicht in die Existenz eines für sich selbst stehenden Bedeutungszusammenhangs, der sich von anderen abgrenzen läßt, sowie um den Prozeß der Regionalisierung. Da der für sich selbst stehende Bedeutungszusammenhang

---

<sup>1178</sup> Diesen Ausdruck benutzt Sugata Bose: "Space and Time on the Indian Ocean Rim: Theory and History", in: Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, Christopher Alan (Hrsg.): *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York 2002, S. 365-388.

sowohl auf geographisch (geoökonomisch, geopolitisch) definierten Fakten beruht als auch auf kognitiven Prozessen, soll er *kognitive Region* genannt werden.

Um die Existenz einer kognitiven 'Region Indischer Ozean' auszuarbeiten, wollen wir zunächst die Ergebnisse aus den Abschnitten *ökonomische Region* und *politische Region* Revue passieren lassen und diese aus Sicht der Regimetheorie bewerten. Die Regimetheorie bezieht sich zwar eher auf den oben angeführten zweiten Punkt der Regionalisierung, ihre Prämissen sind jedoch auch für die Definition der Region selbst sehr nützlich, denn als hinreichende Bedingungen für eine Regimeentstehung kommen nach Harald Müller folgende Faktoren in Betracht:

- *Die Ausbildung oder Änderung von Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der Akteure, so daß eine die Kooperation begünstigende Struktur entsteht.*
- *Die Einsicht der Akteure in die Existenz dieser Struktur.*
- *Der Aushandlungs-Prozeß, der diese Einsicht in die Regimekonstruktion umsetzt.*<sup>1180</sup>

Die oben gemachten Analysen quantitativer und qualitativer Art haben deutlich gemacht, daß diese Müllerschen Voraussetzungen im Indischen Ozean entweder gar nicht oder nur zum Teil vorhanden sind, wie folgende Zusammenfassung zeigt:

### X.2.1 Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen

Die Ausbildung oder Änderung von Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der Akteure, in unserem Fall Indien, Australien und Südafrika, hat bisher noch nicht stattgefunden. Wie gezeigt, spielt der Indische Ozean nur innerhalb der epistemischen Gemeinschaft eine Rolle, im tatsächlichen Regierungshandeln jedoch nicht. Der Indische Ozean wird somit in sicherheitspolitischer Hinsicht als Region schlichtweg (noch) nicht wahrgenommen und kommt daher als Rahmen für diesbezügliche Initiativen (noch) nicht in Frage. Die Handlungspräferenzen der wichtigsten Anrainerstaaten richten sich vielmehr vom Indischen Ozean weg. Eine Änderung der Präferenzstrukturen wie im Pazifik vor der Gründung der APEC zeichnet sich zur Zeit nicht ab und ist auch mangels positiver wie negativer globaler Anreize, beispielsweise in Form einer Bedrohung von außen (negativer Anreiz) oder zu erwartenden Wirtschaftswachstums (positiver Anreiz) nicht zu erwarten. Möglich ist allerdings eine Verfestigung der noch zaghaften und niederschweligen sicherheitspolitischen Beziehungen in der Arabischen See, dem Golf von Bengalen und der Südchinesischen See in Form von Milan West, Milan East und WPNS. In diesem nordwestlichen/nordöstlichen Bereich des Indischen Ozeans ist somit am ehes-

---

<sup>1179</sup> Siehe oben, S. 66f.

<sup>1180</sup> Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, S. 34.

ten eine die Kooperation begünstigende Struktur sowie die Einsicht der Existenz einer solchen erkennbar.

### X.2.2 Einsicht in die Existenz einer solchen Struktur

Abgesehen von dem eben angesprochenen nördlichen Bereich des Indischen Ozeans, wo sowohl eine Struktur als auch die Einsicht der Existenz einer solchen besteht, ist die Einsicht des Vorhandenseins einer geopolitischen Struktur namens Indischer Ozean lediglich innerhalb einer eng begrenzten epistemischen Gemeinschaft erkennbar. Die vorigen Analysen haben dabei erkennen lassen, daß wir es hier mit einer doppelten Wahrnehmungsdissonanz zu tun haben: zum einen erkennt die epistemische Gemeinschaft eine Struktur, die sich empirisch so nicht nachweisen läßt, zum anderen erkennt sie einen Bedarf, der von den Regierungen nicht nachvollzogen werden kann: da die Regierungen Indiens, Australiens und Südafrikas den Indischen Ozean im Gegensatz zu anderen Regionen als friedlich wahrnehmen, wenden sie sich ihren dringlicheren Problemen zu, als da sind der indo-pakistanische Konflikt in Südasien, Transformationsprobleme in Südafrika, wirtschaftliche Rezession in Australien und der Konflikt um die Spratlys mit China in Südostasien.

### X.2.3 Aushandlungsprozesse und Regimekonstruktionen

Aufgrund dieser fehlerhaften Wahrnehmung der Konfliktstruktur des Indischen Ozeans durch die epistemische Gemeinschaft, zum Teil einhergehend mit einer ebenso fehlerhaften Wahrnehmung der geoökonomischen Struktur des Indischen Ozeans, kommt es nach Ansicht des Verfassers zwangsläufig auch zu von vornherein fehlerhaften Entwürfen für Systeme Kollektiver Sicherheit oder ähnlicher, anspruchsloserer Sicherheitsregime für den Indischen Ozean insgesamt. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Versuch, auf die – vielfach als bereits gescheiterte – Plattform IOR-ARC ein maritimes Symposium ähnlich des westpazifischen WPNS aufzusetzen. Der Indische Ozean hat sich jedoch in den vorausgehenden Analysen als der falsche Rahmen für solche Initiativen herausgestellt. Der korrekte Rahmen hierfür ist vielmehr der nördliche Teil des Indischen Ozeans, nicht der Indische Ozean insgesamt.

### X.2.4 Der "Catch 22" der Regimebildung

Zu Beginn dieser Untersuchung wurde im Theorieteil in Bezug auf die Rekonstruktion der Wirklichkeit im Indischen Ozean in Richtung auf eine eigenständige Region die folgende, aus der Regimetheorie abgeleitete Argumentation entwickelt:

- Wenn ein System eine (Re-) Konstruktion der Wirklichkeit darstellt, dann ist dafür - analog zur neorealistischen Variante des Regimeansatzes nach Keohane - das Interesse eines Hegemonialstaats oder einer Gruppe von potentiellen Hegemonialstaaten unabdingbar.
- Das Interesse – in der Regel entweder geopolitisch und/oder geoökonomisch bedingt – an einer regionalen multilateralen Zusammenarbeit ist die Hauptvoraussetzung für die Entstehung regionaler Regime oder Organisationen.
- Diese wiederum beeinflussen nach konstruktivistischer und kognitivistischer Lesart auch die Perception und die Einstellungen zu der Region, die den geographischen Rahmen des Regimes oder der Organisation bildet. Letztendlich vermögen sie es vielleicht sogar, die Konzeption der Interessen und der Identität der Akteure zu verändern.
- Dies wiederum ist eine der Vorbedingungen für die Entstehung einer Sicherheitsgemeinschaft, in der die militärische Konfliktlösung undenkbar geworden ist.

Das erste Problem, mit dem wir uns im Indischen Ozean konfrontiert sehen, besteht nun aber darin, daß weder innerhalb der Wirtschaft noch innerhalb der Politik ein grundlegendes Interesse an einer regionalen multilateralen Kooperation gleich in welchem Rahmen besteht. Von Seiten der Wirtschaft und der Regierungen der untersuchten wichtigsten Anrainerstaaten des Indischen Ozeans – Indien, Australien, Südafrika – wird daher kaum ein Impuls für einen erfolgreichen Regionalismus ausgehen. Das zweite Problem des Regionalismus im Indischen Ozean besteht darin, daß sich die dortige epistemische Gemeinschaft aufgrund der aufgezeigten kognitiven Dissonanz vergeblich darum bemüht, ein von vornherein nicht vorhandenes staatliches und wirtschaftliches Interesse am Aufbau von multilateralen Regimen und Organisationen auf regionaler Ebene mit Hilfe dieser Regime zu einem funktionierenden Regionalismus und der Schaffung einer regionalen Identität umzuprägen. Etwas einfacher ausgedrückt und in das obige Muster gebracht stellt sich die Situation im Indischen Ozean wie folgt dar:

- Ein reales Interesse an der Region Indischer Ozean ist weder innerhalb der Wirtschaft noch innerhalb der Politik beziehungsweise der Regierungen erkennbar.
- Ein solches Interesse könnte durch regionale Regime oder Organisationen hervorgerufen und verstärkt werden.
- Erfolgreiche Regime und Organisationen können im Indischen Ozean jedoch erst entstehen, wenn ein diesbezügliches Interesse innerhalb der Wirtschaft und – vor allem – der Regierungen vorhanden ist.
- Ein reales Interesse an der Region Indischer Ozean ist aber weder innerhalb der Wirtschaft noch innerhalb der Politik beziehungsweise der Regierungen erkennbar.

Ohne Interesse an der Region kein Regime und ohne Regime kein Interesse an der Region – so sieht der *Catch 22* des Indischen Ozeans aus. Um den defektiven Regionalismus in dieser (geographischen) Region zu einem effektiven Regionalismus umzubauen, benötigen wir offenbar eine Art intervenierender Variable, die als Interesse bildender Katalysator wirken könnte. Am Beispiel des erfolgreicheren Regionalismus im Pazifik als mit dem Indik vergleichbarer maritimen Großregion werden wir nun darstellen, inwieweit der Regionalismus auch im Indischen Ozean funktionieren beziehungsweise wie eine intervenierende Variable aussehen könnte.

### ***X.3 Der asiatisch-pazifische Raum als Region?***

Auf den ersten Blick erscheint der asiatisch-pazifische Raum als Paradebeispiel einer gelungenen Regionalisierung in einer Makroregion – oder, angesichts der schieren Größe dieses Ozeans, der eigentlich eine Hemisphäre der Erde bildet – in einer Megaregion. Immerhin existieren in dieser Region – zum Teil schon seit mehreren Dekaden – erfolgreiche subregionale Gemeinschaften (ASEAN und SPF) sowie mehrere erfolgreiche (trans-) regionale Gemeinschaften wie APEC, ARF und CSCAP sowie WPNS. Dabei gebührt der APEC bei all ihrer Mängel eine entscheidende Rolle, wie Ravenhill mit Recht hervorhebt:

*"The concept of 'Asia-Pacific' was not in the international relations lexicon two decades ago. APEC has played an important role in popularizing this new identity, one previously largely confined to participants in the PAFTAD and PECC processes. By fostering a trans-Pacific community, APEC played a significant role both symbolically and practically in providing an alternative basis for organization to one built on a narrower East Asian definition."<sup>1181</sup>*

Es gibt jedoch auch zahlreiche skeptische Stimmen, die zum Teil den Erfolg dieser Gemeinschaften in Frage stellen, zum Teil die geographische Reichweite derselben kritischer bewerten. Mit den ersteren wollen wir uns in diesem Rahmen aus Platzgründen nicht ausführlich beschäftigen – es reicht uns hier die Tatsache der bloßen Existenz dieser Gemeinschaften, unter denen schon allein CSCAP als *Second-Track* des ARF alljährlich eine große Zahl von gut besuchten Konferenzen, Seminaren und Workshops veranstaltet, die ihrerseits eine wahre Flut von Veröffentlichungen in Form von Artikeln und Berichten, Pressemeldungen und Strategiepapieren, Monographien und Sammelbänden nach sich zieht. Im Vergleich mit den Pendants im Indischen Ozean ist dies schon Beweis genug – auch wenn, wie oben bereits dargelegt, sich eine gewisse Müdigkeit auch innerhalb der epistemischen Gemeinschaft hinsichtlich

---

<sup>1181</sup> Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge: Cambridge University Press 2001, S. 173f.

*Second Track*-Prozessen breitgemacht zu haben scheint. Im folgenden wollen wir uns daher mit der Kritik befassen, die sich mit der pan-pazifischen Identität und der damit verbundenen geographischen Reichweite dieser Gemeinschaften und damit mit der Gestalt der asiatisch-pazifischen 'Region' selbst befassen.

### X.3.1 Der Pazifik als politische und ökonomische Region

Aus den oben gemachten Darlegungen zum asiatisch-pazifischen Raum als geopolitische und geoökonomische Region ist deutlich geworden, daß es – im Gegensatz zum Indischen Ozean – tatsächlich zahlreiche empirisch nachweisbare beziehungsweise meßbare Indikatoren gibt, welche die Existenz einer eigenständigen Region "für sich" belegen. Dennoch sprechen auch die Handelsstatistiken nicht so ohne weiteres für sich, sie müssen vielmehr interpretiert werden. Auf die positiven Interpretationen sind wir bereits eingegangen. Hier setzt aber bereits die Kritik an, zum Beispiel die von Charles E. Morrison, der die Tatsache des Anteils von 75 Prozent des intraregionalen Handels am gesamten Handel der Pazifikanrainer wie folgt kommentiert:

*"However, the four-continent APEC 'region' is vast; including most of the world's non-European major trading countries. In such a region, how significant is this overall percentage of intra-regional trade? To illustrate by a reductio ad absurdum, if APEC were broadened to encompass the globe, it could be pointed out that 100 per cent of each country's trade is with other countries."*<sup>1182</sup>

Einer der vehementesten Kritiker der üblichen Perzeption des asiatisch-pazifischen Raums als 'Region' ist Barry Buzan, der die Frage stellt, welche Sorte von Region in welcher Art von Welt der Pazifik nun eigentlich darstellt.<sup>1183</sup> Insgesamt besteht der Regionalismus im Pazifik in der Sicht Buzans – abgesehen von zwei oberflächlichen Organisationen namens APEC und ARF – in der Hauptsache aus bloßer Rhetorik:

*"In part this rhetoric reflects the enhanced wealth and status of East Asia in the global economy, and the desire to project a new Pacific image as the wave of the future in contrast to the Atlantic as the old focus of global power [...] But as Higgott [...] points out, much of this rhetoric and its supporting litera-*

---

<sup>1182</sup> Morrison, Charles E.: "Interdependence, Policy Networks, and Security in Asia-Pacific", in: Harris, Stuart/Mack, Andrew (Hrsg.): *Asia-Pacific Security. The Economics-Politics Nexus*. Canberra 1997, S. 121-136 (125f.).

<sup>1183</sup> Siehe Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in: McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 2000, S. 68-87.

*ture is heavily prescriptive and exhortatory, creating the danger of the perception of the region outrunning its rather modest reality.*"<sup>1184</sup>

Der erwähnte Richard Higgott formulierte seine Kritik – bereits 1995 – etwas spöttisch, indem er auf das mangelnde Problembewußtsein der Verfechter einer pazifischen Identität hinweist:

*"While you would not know it from a reading of the economic literature on the region, the 'Pacific' is a contested construct. [...] Whilst the 'Pacific' is more than an ocean, it is not a coherent region deserving the hyperbole associated with the oft heralded arrival of the Pacific Century. There is no Pacific community in a linguistic, religious, cultural, political or ideological sense, nor is there much historical evidence of a regional consciousness. Rather, there are long-standing historical antagonisms. Certainly, there is no 'Pacific paradigm'. Nor is there a formal framework of institutions comparable to those that have developed in Europe over the last 30 years.*"<sup>1185</sup>

Die Definition dieser Region namens Pazifik blieb für ihn eine der wichtigsten politischen Fragen, deren Beantwortung aber regelmäßig einer oberflächlichen Beschwörung des Pazifischen Jahrhunderts zum Opfer fällt. Ein Indikator dafür, auf welch schwachen Fundamenten die gerade erst eine Dekade alte Region 'asiatisch-pazifischer Raum' steht, liefert die ASEAN-Gruppe, allen voran Malaysia und Singapur, die nach wie vor eher danach trachten, ein 'pazifisches Asien' zu konstruieren, in dem die USA und die anderen westlichen Mächte kein Mitspracherecht haben sollen. Zwar wurde diese im Grundsatz anti-westliche Rhetorik, zu der auch die Debatte um die asiatischen Werte im Gefolge von Huntingtons "Kampf der Kulturen"<sup>1186</sup> gehört, bisher nicht in die Tat umgesetzt, aber immerhin hatte sie Substanz genug, um durch Malaysias Premier Mahathir in Gestalt eines Plans für ein *East Asian Economic Caucus* (EAEC) lanciert zu werden. Barry Buzan folgert daraus:

*"To sum it up, a case can be made for the existence of an Asia-Pacific international region, but not a very strong one. It mostly rests on a rising pattern of reciprocal trans-Pacific trade, on a more lopsided pattern of investment, and on the existence of a wealth of Asia-Pacific rhetoric and a new and quite superficial regional organization.*"<sup>1187</sup>

---

<sup>1184</sup> Buzan, Barry: a. a. O., S. 78.

<sup>1185</sup> Higgott, Richard: "APEC – A Sceptical View", in: Mack, Andrew/Ravenhill, John (Hrsg.): *Pacific Cooperation. Building Economic and Security Regimes in the Asia-Pacific Region*. Boulder/San Francisco/Oxford 1995, S. 66-97 (68f.).

<sup>1186</sup> Siehe Huntington, Samuel P.: *Kampf der Kulturen*. München 1998; eine Kritik kommt beispielsweise von Müller, Harald: *Das Zusammenleben der Kulturen. Ein Gegenentwurf zu Huntington*. Frankfurt am Main 2001 (4. Auflage).

<sup>1187</sup> Buzan, Barry: a. a. O., S. 79.

Die Frage, die sich hier jedoch zwangsläufig aufdrängt, ist natürlich auch Buzan nicht entgangen:

*"The question is whether more is gained or lost in terms of understanding international relations in this area by adopting an Asia-Pacific regional perspective? Does the self-promoting Asia-Pacific dialogue reflect an emerging reality, or does it mask a set of relationships more usefully seen in other terms?"<sup>1188</sup>*

Buzan selbst bleibt da eher skeptisch, für ihn wäre Südost- und Ostasien als *pazifisches Asien* der bei weitem passendere Bezugsrahmen. Die USA ist für ihn dagegen schon kein fester Bestandteil dieses 'Systems' mehr, vielmehr bildet sie ein Bindeglied zwischen den Systemen *pazifisches Asien* und *Nordatlantik*.<sup>1189</sup>

### X.3.2 Der Pazifik als 'kognitive' Region

Anhand von APEC und ARF erkennt man deutlich den Unterschied des erfolgreichen Regionalismus im Pazifik zu dem bisher erfolglosen Regionalismus im Indik: Im Pazifik gelang es der epistemischen Gemeinschaft, ihre kognitive Vorstellung einer Region namens Pazifik oder asiatisch-pazifischer Raum auch außerhalb ihrer eigenen Gruppe populär zu machen und das Konzept einer eigenständigen Region auch auf die Schlüsselgruppe der Politik zu übertragen. Im Indik gelang es der epistemischen Gemeinschaft dagegen bisher noch nicht, einen vergleichbaren *Spillover-Effekt* hervorzurufen.

Wenn man aber bedenkt, daß von vielen Beobachtern eben dieses Regionalismus hervorgehoben wird, der größte Erfolg von APEC, ARF und CSCAP bestünde darin, die erste Dekade erfolgreich überlebt zu haben, dann erkennt man auch eine Gemeinsamkeit des Regionalismus im Pazifik mit dem im Indik: Es ist auch dort schwierig, die divergierenden vielfältigen Interessen der (potentiellen) Mitglieder dauerhaft unter einen Hut zu bringen, zumal das Interesse vieler Mitglieder offenbar ein eher ephemerer Ausdruck politischer Manöver darstellt, hinter denen sich nicht viel Substantielles und Dauerhaftes verbirgt. Die vielfältigen *First Track*- und *Second Track*-Aktivitäten im asiatisch-pazifischen Raum dürfen daher nicht darüber hinweg täuschen, daß auch dieser Regionalismus nach wie vor in seiner Existenz bedroht ist. Die Stimmung im Pazifik faßte James C. Glad bereits 1992 recht zynisch zusammen:

*"APEC to some appears as a loose and woolly forum replete with task groups and committees superimposed on the insubstantial and more narrowly regional fluff of ASEAN. Discussing the shadow battles*

---

<sup>1188</sup> Ebenda.

<sup>1189</sup> Ebenda.

*among these acronyms, a business editor in Singapore cites an old Chinese adage: 'Hollow drums make the most noise'.<sup>1190</sup>*

Dem ist auch heute, zehn Jahre später, eigentlich nichts positiveres hinzuzufügen – der Regionalismus im asiatisch-pazifischen Raum stagniert, er hat bis heute in seiner gesamt-pazifischen Dimension noch nicht richtig Wurzel gefaßt. Aufgrund der tiefgreifenden Unterschiede zwischen den westlichen Mitgliedsländern und den östlichen Mitgliedsländern ist es fraglich, ob er in der momentanen Form die Basis eines *Pazifischen Jahrhunderts* werden kann und ob er bereits die Basis einer pan-pazifischen Identität darstellt. Beides erscheint im Lichte der Überlegungen als fraglich: Nach Meinung vieler Kritiker müßte der heutige Regionalismus so umgebaut werden, daß ARF und APEC ihre 'ASEAN-Lastigkeit' aufgeben und einem breit angelegten, multilateralen Forum für den gesamten asiatisch-pazifischen Raum Platz machen würden. Somit wäre nach wie vor ein Bedarf an einem *Helsinki für Asien* nach Gorbatschow zu erkennen, das als Basis für ein friedliches Pazifisches Jahrhundert fungieren könnte. Was nun die pan-pazifische Identität betrifft, so machen die Querelen um die Zukunft APECs deutlich, daß wir es hier vielmehr mit einer entstehenden Identität des pazifischen Asiens zu tun haben, nicht des asiatisch-pazifischen Raums.<sup>1191</sup> Das ASEAN Regional Forum (ARF) als Schöpfung der südostasiatischen ASEAN ist ohnehin Ausdruck einer (süd-) ostasiatischen Identität und einer autochthonen strategischen Kultur, nicht aber einer pazifischen Identität und Kultur.

### X.3.3 Fazit: There is less than meets the eye...

Bezeichnend für den Stand der Dinge bezüglich des Regionalismus im Pazifik ist eine Episode zum Ende der ersten PECC-Konferenz, deren einziges meßbares Ergebnis der Ruf nach weiteren Konferenzen und Workshops war. Zu diesem Anlaß erklärte einer der Teilnehmer: *"There is less here than meets the eye".<sup>1192</sup>*

Es gibt im asiatisch-pazifischen Raum durchaus einen florierenden Regionalismus – das ist vor allem dann unbestreitbar, wenn man sich die Vielzahl der Konferenzen, Seminaren und Workshops der *Second Track*-Regime oder die Treffen der Finanzminister oder gar der Regierungschefs anläßlich der *First Track*-Organisationen vor Augen hält. Dennoch scheint der Regionalismus auf der Stelle zu verharren: neue Initiativen werden entweder von vornherein abgelehnt oder – falls sie auf Druck einiger einflußreicher Staaten wie der USA dennoch implementiert werden – sie führen zu mehr oder weniger deutlich geäußerter Unzufriedenheit

---

<sup>1190</sup> Glad, James Clovis: "The half-empty basin", *Wilson Quarterly*, 1992, 16 (1), S. 76-88 (80).

<sup>1191</sup> Das Wortspiel aus *Pacific Asia* und *Asia Pacific* verliert im Deutschen etwas an Sinn.

<sup>1192</sup> Zitiert von Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge 2001, S. 55.

oder gar zu offenen Richtungsstreitigkeiten wie bei der APEC. In diesem Fall kommt dann automatisch die nach wie vor bestehende Konfliktlinie im Pazifik wieder zum Vorschein, welche die westlichen Staaten USA, Kanada, Australien und Neuseeland von den östlichen Staaten der ASEAN-Gruppe, der Volksrepublik China sowie Südkorea und Japan trennt. Mahathirs EAEG-Vorstoß ist hierfür ein bezeichnendes Indiz. Dies läßt im Vergleich zum Indischen Ozean einige interessante Schlußfolgerungen zu:

- Um zunächst das Positive anzusprechen, das den Pazifik vom Indik unterscheidet, kann man konstatieren, daß es der epistemischen Gemeinschaft im Pazifik im Gegensatz zu ihrem Pendant im Indischen Ozean gelungen ist, die Vorstellung einer *Region Pazifik* in den Köpfen der Wirtschaft und der Politik zu verankern. Damit konnte nach immerhin drei Dekaden von Versuch und Irrtum ein Regionalismus im Pazifik in Gang gesetzt werden, den es in dieser Form im Indischen Ozean noch nicht gibt.
- Allerdings – und das ist das gemeinsame Negative – funktionierte auch die kognitive Konstruktion einer Region Pazifik nicht reibungslos. Vielmehr ist auch im Pazifik eine kognitive Dissonanz wahrnehmbar, die sich lediglich anders äußert als diejenige im Indischen Ozean: Die Existenz einer eigenständigen Region "für sich" wird nicht ernsthaft bestritten – die Dissonanz besteht vielmehr hinsichtlich der geographischen und der politischen Reichweite dieser Region. Während also die einen im Westen eine asiatisch-pazifische Region im Auge haben, die nun reif ist für eine weitere Institutionalisierung, sehen die anderen im Osten ein pazifisches Asien, dessen Foren lediglich die Bühne für einen konzertierten Unilateralismus darstellen.
- Das diese Erkenntnis begleitende positive Element besteht darin, daß es offensichtlich in beiden maritimen Großregionen Subregionen gibt, in denen ein Prozeß des (Sub-) Regionalismus offenbar besteht, wenn nicht gar floriert: Im Indischen Ozean sind dies die beiden maritimen Subregionen Arabische See und Golf von Bengalen, im pazifischen Ozean sind dies die maritime Subregion Südchinesische See und die eher kontinentale Subregion Ostasien.<sup>1193</sup> Interessant ist hierbei die Tatsache, daß diese angesprochenen Subregionen geographisch, aber auch historisch, zusammenhängen, wie wir im historischen Abschnitt immer wieder feststellen konnten<sup>1194</sup>
- Das zweite gemeinsame Negative ist in der eher uninteressierten Haltung der Wirtschaft am wirtschaftspolitischen Regionalismus sowohl im Pazifik (APEC und PBEC) als auch

---

<sup>1193</sup> So auch Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world? ", in: McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 2000, S. 68-87 (85f.).

<sup>1194</sup> Siehe die betreffenden Kapitel unten in "Der Indische Ozean als historische Region".

im Indik (IOR-ARC und IORBF) zu finden. Verwunderlich ist das eigentlich nicht, denn im Zeitalter der Liberalisierung und der Globalisierung, gekennzeichnet durch eine immer stärker werdende wirtschaftliche Verflechtung und Interdependenz erscheinen vorrangig politisch motivierte Regionalismen als gar zu künstliche Konstrukte, hinter denen zumindest kein wirtschaftliches Interesse steht, sondern höchstens ein (macht-) politisches, oftmals aber nur ein wissenschaftlich motiviertes Interesse der epistemischen Gemeinschaft.

Es stellt sich hier also die Sinnfrage, die eingangs schon gestellt worden ist: Welchen Sinn macht ein Regionalismus in Makro-Regionen wie dem Pazifik und dem Indik? Kann hier tatsächlich noch eine wirksame regionale Identität als Basis für weitergehende Entwicklungen, womöglich sogar für eine Sicherheitsgemeinschaft begründet werden? Die bloße Existenz eines wie auch immer gearteten Regionalismus vermag darauf keine Antwort geben, denn die Erfahrung zeigt, daß auch bereits gescheiterte Organisationen und Regime nicht einfach genauso formell beendet werden wie sie gegründet worden sind, sondern noch einige Jahre oder gar Jahrzehnte vor sich hin vegetieren und manchmal sogar wieder hervorgekramt werden wie zum Beispiel IOZOP. Insofern hat Ravenhill durchaus recht, wenn er formuliert,

*"[m]oribund institutions that survive – often little more than in name only – litter the international landscape".<sup>1195</sup>*

Einen Hinweis auf eine mögliche Antwort geben die beiden Wirtschaftsforen APEC und IOR-ARC. Wenn man sich die Kritik an beiden zu eigen macht, muß man feststellen, daß a) IOR-ARC bereits sechs Jahre nach der Gründung praktisch tot und b) APEC in erhebliche Schwierigkeiten geraten ist. Das endgültige Scheitern des wirtschaftlich motivierten Regionalismus sowohl im Indik als auch im Pazifik zeichnet sich aus dieser kritischen Perspektive somit ab. Wenn man aber eine optimistischere Haltung einnimmt und einerseits auf die Vielzahl der Aktivitäten APECs verweist, andererseits die Meinung des indischen IOR-ARC-Delegierten in Betracht zieht, die Gemeinschaft sei noch nicht tot, dann muß man immerhin noch das grundlegende Desinteresse der Wirtschaft als eigentlichen Adressaten dieser Art von Regionalismus feststellen. Damit kommt man um die Erkenntnis nicht herum, daß der direkte wirtschaftliche Regionalismus in beiden Makro-Regionen entweder bereits gescheitert ist oder aber dazu verurteilt scheint: In der jetzigen Ära der Globalisierung und der zunehmenden wirtschaftlichen Interdependenzen will es nicht so recht einleuchten, wie es Regierungen

---

<sup>1195</sup> Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge 2001, S. 187.

schaffen wollen, Handelsströme durch politische Maßnahmen umzulenken und zu ordnen – die Krawalle auf den G7-Gipfel zumindest zeigen deutlich, daß eine solche Steuerungsfähigkeit angesichts der tagtäglich sichtbaren Probleme der Wirtschaftspolitik und vor allem der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit schon in einem Land nicht mehr ernst genommen wird. Der Sinn beider Regionalismen – falls man überhaupt einen erkennen will – besteht wohl viel eher darin, durch Abbau von Feindbildern und Schaffung von Vertrauen für ein 'Mehr' an Sicherheit zu sorgen. Abgesehen davon, daß auch die Wirtschaft durch die Sicherheit der maritimen Handelswege profitiert und insofern der wirtschaftliche Regionalismus indirekt doch der Wirtschaft nutzt, ist daher ein allgemeiner Regionalismus, letztendlich als Fundament für das Streben nach einer Sicherheitsgemeinschaft im Sinne von Karl W. Deutsch, das sinnbehaftete Unterfangen. Dies ist zwar lediglich die zugegebenermaßen teleologische Ansicht des Verfassers, die der Leser nicht notwendigerweise teilen muß, aber diese Zweckbestimmung eines Regionalismus, gerade in Makro-Regionen wie dem Pazifik und dem Indik, eröffnet den Blick für das in realistischem Rahmen Machbare.

#### ***X.4 Reprise: Regionalisierungsprozesse im Indischen Ozean***

Die Darstellung des Regionalisierungsprozesses im asiatisch-pazifischen Raum zeigt, daß hier intervenierende Variablen am Werk waren, die in dieser oder einer ähnlichen Konstellation im Indischen Ozean nicht eingetreten und nicht (mehr) zu erwarten sind: Während der Zusammenbruch der Sowjetunion im asiatisch-pazifischen Raum im Verbund mit einer außenpolitischen Neuorientierung der USA ein sogenanntes *window of opportunity* öffnete, das dem bislang vor sich hin dümpelnden Regionalisierungsprozeß einen erheblichen Impuls gab, führte der Rückzug der Sowjetunion aus dem Indischen Ozean auch zu einem weitgehenden Rückzug der USA, deren residuale Interessen auf den Persischen Golf und Zentralasien beschränkt sind. Was Regionalisierungsmaßnahmen im Indischen Ozean betrifft, verfolgt die USA nach wie vor das Motto *"if it ain't broke, don't fix it"*<sup>1196</sup>, ohne daß ein vergleichbarer Politikwechsel wie im Pazifik erkennbar wäre.

Insgesamt lassen sich somit die Ergebnisse der voranstehenden Untersuchungen auf folgende vier Thesen verdichten:

1. Der Regionalisierungsprozeß im asiatisch-pazifischen Raum kann nicht als Modell für vergleichbare Versuche im Indischen Ozean dienen, weil die besonderen Umstände, die ihm zum (oftmals bezweifelt) Erfolg verholfen haben, nicht wiederholbar sind.

---

<sup>1196</sup> Siehe dazu Mason, Peggy "Asia-Pacific security forums: Canadian views", in Rohana Mahmood/Rustam A. Sani (Eds.), *Confidence Building and Conflict Reduction in the Pacific. Proceedings of the Sixth Asia-Pacific Roundtable, Kuala Lumpur, June 21-25, 1992*, Kuala Lumpur 1992, S. 153-165. Mason referiert auch die Position der USA, die es vorziehen würde, die bisherigen bilateralen Militärallianzen fortzusetzen, nach dem Motto: "If it ain't broke, don't fix it." (Mason, a.a.O., S. 159).

2. Ein maritimes Sicherheitssystem in Indischen Ozean wird es auf absehbare Zeit nicht geben, weil der Indische Ozean nicht als eigenständige Region erkannt wird.
3. In den Teilbereichen des Indischen Ozeans Arabische See und Golf von Bengalen dagegen entstehen solche maritimen Sicherheitssysteme bereits, befinden sich zur Zeit aber noch auf der Ebene von maritimen vertrauensbildenden Maßnahmen.
4. Diese – bisher noch eher unpolitischen – maritimen Sicherheitssysteme in statu nascendi lassen sich am besten mit dem asiatisch-pazifischen *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) vergleichen. Da dieses seinen regionalen Schwerpunkt in der Südchinesischen See und den Seegebieten des Malaiischen Archipels hat, erstreckt sich ein Gürtel maritimer vertrauensbildender Maßnahmen vom Persischen Golf bis an die Küste Chinas.
5. Damit läßt sich in sicherheitspolitischer – und auch aus wirtschaftspolitischer (hier nicht behandelt) – Hinsicht eine Renaissance der Seidenstraße des Meeres nachweisen.

Um nochmals auf das Zitat von Bernard Bailyn, vor allem auf die "neue Konfiguration" zurückzugreifen,<sup>1197</sup> können wir behaupten, daß wir es hier offensichtlich auch mit einer Masse verstreuter Informationen zu tun haben, die – neu interpretiert – ein neues Muster ergeben oder, etwas weniger vorwitzig formuliert, ein altes, vertrautes, aber zwischendurch in Vergessenheit geratenes Muster wieder in den Blick rücken. Das ergaben zumindest die empirischen Analysen bezüglich des Indischen Ozeans als geographische, historische, geoökonomische und geopolitische Region. Die Analyse des Indischen Ozeans als kognitive Region jedoch ergab ein sehr widersprüchliches Bild, was die Wahrnehmung von Mustern in den wichtigsten Anrainerstaaten des Indischen Ozeans betrifft:

- Die epistemische Gemeinschaft macht sich anscheinend die historisch entstandene und mittlerweile rein geographisch gefaßte Definition des Indischen Ozeans als drittgrößtem Ozean der Welt zu eigen und versucht – oftmals mit Verweis auf den asiatisch-pazifischen Raum – diese weite Definition zur Grundlage von Regionalisierungsbestrebungen zu machen – wobei sie jedoch regelmäßig scheitert.
- Die politische Elite akzeptiert diese Definition zumindest verbal, indem sie an solchen Bestrebungen zeitweilig und nominell mitwirkt. Durchzusetzen scheint sich das kognitive Konstrukt des Indischen Ozeans in dieser Form aber nicht, denn ernsthaft ist die politische Elite nur an Regelungen auf sicherheits- und wirtschaftspolitischer Ebene in ihrem eigenen Küstenvorfeld interessiert – wobei sie bisher recht erfolgreich ist.
- Die wirtschaftliche Elite ist als pragmatischste Gruppe im Zeitalter der Liberalisierung und Globalisierung an Absatzmärkten 'egal wo' interessiert, das Hauptkriterium für ihre Wahrnehmung der Muster ist daher der Waren- und Kapitalfluß. Dieser aber nutzt den Indischen Ozean in erster Li-

---

<sup>1197</sup> Zitiert nach Bose, Sugata: "Space and Time on the Indian Ocean Rim: Theory and History", in: Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, C. A. (Hrsg.): *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York und Chichester 2002, S. 365-388 (365).

nie als Transitraum vom Atlantik und dem Mittelmeer in den Pazifik – nicht unähnlich der erweiterten Seidenstraße des Meeres zur Zeit des *Estado da India*.

Die Interpretation der regionalen Muster im Indischen Ozean durch die politische und die wirtschaftliche Elite sind dabei – aus durchaus unterschiedlichen Gründen – weitgehend deckungsgleich. Aus dem Rahmen fallen dagegen die Versuche der epistemischen Gemeinschaft, den Indischen Ozean insgesamt als dominantes Muster zu interpretieren. Bis jetzt haben sich diese Versuche als untauglich erwiesen: weder eine Wirtschaftsgemeinschaft in Form von IOR-ARC noch ein sicherheitspolitisches Panchayati Raj im Indischen Ozean erwies sich bislang als mehrheitsfähig. Damit hat sich also die eingangs aufgestellte provokante These bewahrheitet, daß Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean deshalb scheitern, weil der Indische Ozean insgesamt der falsche Rahmen darstellt – der richtige Rahmen wäre der Komplex bestehend aus der Arabischen See und vor allem dem Golf von Bengalen. Diese letzte Aussage liefert uns neben einer ernüchternden Erkenntnis hinsichtlich der weiteren Zukunft beziehungsweise des Sinns und Zwecks bisheriger Regionalisierungsversuche aber auch einen möglichen gangbaren Weg, wie dieselben doch noch sozusagen "vom Kopf auf die Füße" gestellt werden könnten, um noch einmal kurz – zugegebenermaßen aus reiner Koketterie – in den marxistischen Sprachgebrauch zurückzufallen.

## **XI. Eine 'Fokustheorie' für den Indischen Ozean**

Um nochmals mit dem Negativen zu beginnen: der Indische Ozean ist lediglich als geographisches Konstrukt vorhanden, nicht aber als kognitives Konstrukt in den Köpfen der Menschen – weder der Anrainer im allgemeinen noch der Entscheidungsträger im besonderen. Damit ist der Indische Ozean als Basis für Regionalisierungsbestrebungen nicht tragfähig. Da wir aber aus normativen Gründen eine Regionalisierung im Indischen Ozean als durchaus sinnvoll, ja sogar als geboten erachten, müssen wir nach einem Ausweg suchen.

Nun ist es ja vielleicht gar nicht nötig, die gesamte (geographische) Region Indischer Ozean von Anfang an in ein wirtschaftliches oder sicherheitspolitisches Regime zu integrieren. Immerhin wissen wir, daß sich auch die Europäische Union erst allmählich auf ganz Westeuropa (außer der Schweiz) ausdehnte, und wir wissen auch, daß die ASEAN erst in den neunziger Jahren auch die Indochina-Staaten erfaßte. Es ist daher ganz offensichtlich nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis möglich, sich zunächst auf einen Kernbereich zu konzentrieren, um überhaupt einen Regionalisierungsprozeß in Gang zu setzen, und die "Troublemaker" zunächst außen vor zu lassen. Ein gewisses 'Regionenverständnis' scheint aber unabdingbar zu sein – die geographischen Konzepte 'Westeuropa' und 'Südostasien' waren allgemein akzeptiert und in der Vorstellungswelt der Menschen präsent. Durch gemeinsame historische Erfahrungen und zahlreichen sozio-kulturellen, wirtschaftlichen und

politischen Aktionen waren und sind diese Konzepte auch mit Leben gefüllt, so daß sie für eine Vielzahl von Menschen auf die eine oder andere Weise eine tagtägliche Relevanz besitzen. Anhand der aufgezeigten Interaktionen im Golf von Bengalen kann man aufzeigen, daß sich ein solcher Bewußtwerdungsprozeß dort gerade auch vollzieht.

### ***XI.1. Der Golf von Bengalen als Fokus für Regionalisierungsbestrebungen***

Der Prozeß der Bewußtwerdung der Existenz einer eigenständigen und für das Leben der Anrainer relevanten (Sub-) Region beziehungsweise die kognitive Konstruktion derselben ist in dem jetzigen Stadium sicherlich noch beschränkt auf die Ebenen der politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger, von denen aber erstere bereits auch historisch argumentieren und auf die gemeinsamen historischen Erfahrungen der vorkolonialen Epoche verweisen. Wir haben weiter oben bereits angedeutet, daß einige der Müllerschen Bedingungen für eine Regimeentstehung, welche wir für unsere Zwecke des Nachweises einer 'Regionentstehung' adaptiert hatten, im Golf von Bengalen erfüllt sind. Diese Bedingungen lauten:

- Präferenzstrukturen und Situationsdefinitionen der Akteure müssen so (re-) definiert werden, daß eine Struktur entsteht, welche multilaterale Kooperationen auf verschiedenen Ebenen begünstigt.
- Den jeweiligen Akteuren muß die Existenz dieser Struktur bewußt sein.
- Diese Einsicht muß durch diverse Aushandlungsprozesse in erfolgreiche Regimekonstruktionen umgesetzt werden.<sup>1198</sup>

Diese Behauptung werden wir im folgenden mit entsprechenden Argumenten belegen. Wir werden ebenfalls zeigen, daß außerdem unsere neorealistische Grundbedingung erfüllt ist, welche besagt, daß ein hegemonialer Staat – in diesem Fall Indien – ein Interesse an der betreffenden Region haben muß, um einen Prozeß der Neudefinition der Wirklichkeit und des Regionalismus zu initiieren.

#### **XI.1.1 Das Interesse Indiens am Golf von Bengalen**

Indien wurde in den theoretischen Überlegungen zu Beginn dieser Arbeit als eine derjenigen Mächte bezeichnet, welche als potentielle hegemoniale Staaten die Rolle wichtiger Impulsgeber für Regionalisierungsversuche und – diesen vorgeschaltet – für eine allgemein anerkannte Definition der "Region Indischer Ozean" übernehmen könnten. In den ökonomischen und politischen Abschnitten der Untersuchung konnten wir aufzeigen, daß Indien seit Beginn der neunziger Jahre ein großes Interesse an

Südostasien respektive den ASEAN-Staaten und den starken Wirtschaften des pazifischen Asiens entwickelt hat. Verantwortlich für Indiens neue Politik des *Look East* waren zum einen die veränderten geopolitischen und geoökonomischen Umstände, zum anderen die damit zusammenhängende innenpolitische Neuorientierung weg von einer sozialistischen Kommandowirtschaft nach Nehru hin zu einer Liberalisierung und Globalisierung. Die Politik des *Look East* zielt dabei auf zweierlei ab:

- Sicherheitspolitisch auf die Vollmitgliedschaft innerhalb des ASEAN Regional Forum (ARF) zwecks besserer Mitsprache- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der sicherheitspolitischen Entwicklung im asiatisch-pazifischen Raum, vor allem im pazifischen Asien, das heißt in der Südchinesischen See. Hier war Indien bereits erfolgreich.
- Wirtschaftspolitisch auf eine Mitgliedschaft in der APEC, um der eigenen Wirtschaft weitere Entwicklungsimpulse zu geben, und um auch hier bei der Planung der wirtschaftlichen Zukunft mitwirken zu können. Bislang sind die indischen Vorstöße jedoch erfolglos geblieben, unter anderem auch, weil die APEC-Mitglieder kein Interesse daran haben, mit Indien auch den indo-pakistanischen Konflikt in den asiatisch-pazifischen Raum 'überschwappen' zu lassen.

Das neue Interesse an Kooperationen im Golf von Bengalen ist somit eher ein mittelbares Interesse als ein unmittelbares: Der Golf von Bengalen wird von Delhi als Vehikel betrachtet, mit dessen Hilfe man sich als verantwortungsbewußte Macht positionieren kann, die für die ASEAN ein passendes Gegengewicht gegen die Volksrepublik China bilden könnte. Dennoch ist es ein reales Interesse, welches bereits Veränderungen in der Perzeption dieser maritimen Subregion durch die Regierung in Delhi nach sich zog: Erstmals wird vom sicherheitspolitischen Establishment in Delhi eine maritime Subregion des Indischen Ozeans als relevant für Indiens sicherheits- und wirtschaftspolitische Interessen bewußt als solche wahrgenommen und damit von einem bloßen Subsystem des Indischen Ozeans beziehungsweise einer maritimen "Subregion an sich" zu einer maritimen "Subregion für sich". Ausgelöst von dem Interesse Indiens vollzieht sich hier somit ein Schritt, der im Indischen Ozean insgesamt bis jetzt noch nicht stattgefunden hat.

### XI.1.2 Präferenzstrukturen und Situationsdefinition im Golf von Bengalen

Aus diesem neuen realen Interesse am Golf von Bengalen lassen sich folgende Änderungen in den Präferenzstrukturen und in der Situationsdefinition Delhis ableiten, welche mit der neuen Politik des *Look East* verbunden und für die Subregion Golf von Bengalen von Belang sind:

- Ein Durchbrechen des bis zum Ende der achtziger Jahre vorherrschenden Musters, welches wirtschaftliche und politische Kontakte mit dem 'alten' Westen – sprich: den Ländern der EU und der USA – sowie mit dem sozialistischen Osten in den Mittelpunkt stellte, zugunsten einer neuen Be-

---

<sup>1198</sup> Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993, S. 34.

schäftigung mit dem 'neuen' Osten, also mit den Ländern des pazifischen Asiens, wie es durch *Look East* zum Ausdruck kommt.

- Eine Abkehr von der ausschließlichen Beschäftigung mit den Grenzen zu Pakistan auf der subkontinentalen und von der Bevorzugung eines idealistischen Internationalismus à la Nehru zugunsten einer Hinwendung zur eigenen Region, zumindest zu den an Indien angrenzenden Subregionen Golf von Bengalen und Arabische See. Beide waren bis zu Beginn der neunziger Jahre weitgehend irrelevant für das ozeanferne Delhi – abgesehen von den Offshore-Installationen in der Arabischen See und den Andamanen und Nikobaren im Golf von Bengalen als potentiellen Marinebasen.

Aufgrund vornehmlich wirtschaftlicher Sachzwänge nimmt Delhi nun wieder eine Definition der eigenen Region – im Sinne von Einflußsphäre – wieder auf, die bereits von Nehru entwickelt worden war: die 'indische Region' reicht vom Persischen Golf bis zur Straße von Malakka und schließt somit die Arabische See und den Golf von Bengalen mit ein.<sup>1199</sup> Als Sprungbrett (Mittel) für die indischen Ambitionen im Pazifik (Zweck) kommt dabei vor allem dem Golf von Bengalen eine besondere Rolle zu, die sich unter anderem auch in der Etablierung verschiedener Regime manifestiert.

### XI.1.3 Einsicht in die Existenz dieser Struktur

Die Existenz einer der Kooperation förderlichen Struktur ist Delhi sehr wohl bewußt: Schließlich wurde sie von Delhi zur Unterstützung ihrer asiatisch-pazifischen Ambitionen bewußt geschaffen beziehungsweise wiederbelebt – nicht umsonst nimmt das außenpolitische Establishment Rekurs auf die gemeinsamen historischen Erfahrungen der Anrainerstaaten, um die eigenen Initiativen zu vertiefen. Es ist allerdings fraglich, ob sich diese Struktur in der Perzeption Delhis tatsächlich auch auf den Golf von Bengalen beschränkt. Angesichts der auf den Pazifik, insbesondere auf die Südchinesische See abzielenden Interessen Delhis läßt sich auch argumentieren, daß für Indien beide Subregionen einen einzigen Bedeutungszusammenhang bilden.

### XI.1.4 Umsetzung in Regimebildung

Daß die Einsicht in die Existenz dieser Struktur namens 'Subregion Golf von Bengalen' auch zu einer tatsächlichen Regimeentstehung geführt hat, läßt sich anhand zweier niederschwelliger Regime leicht nachweisen: Mit den oben bereits dargestellten Regimen *BIMST-EC* (wirtschaftspolitisch) und *Milan East* (sicherheitspolitisch) gelang es Delhi bereits, eine Reihe süd- und südostasiatischer Staaten in ein entstehendes Netz multilateraler Kooperation einzubinden: Bangladesch, Sri Lanka und Thailand in

---

<sup>1199</sup> Siehe dazu die Ausführungen von Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001, S. 23ff ("Geography and Destiny").

beide Regime, Myanmar wenigstens in die wirtschaftspolitische Kooperation und Indonesien sowie Singapur in die sicherheitspolitische. In der Regierungsperiode Inder K. Gujrals wurden sogar Pläne laut, auch die Volksrepublik China beziehungsweise die Provinz Yünnan mit Indien, Bangladesch und Myanmar in ein ökonomisches Wachstumsviereck einzubinden.

### **XI.1.5 Rekurs auf Hettne**

Damit wären auch die Bedingungen Björn Hettnes<sup>1200</sup> für eine (sub-) regionale Integration weitgehend erfüllt. Hettne verlangt zunächst das Vorhandensein einer geographischen Einheit, die für ihn jedoch das schwächste Fundament für die Entwicklung eines Prozesses regionaler Integration bildet. Auf den weiteren Stufen seiner Skala folgen das Vorhandensein eines sozio-kulturellen Systems, danach die Einsicht in die Existenz einer Region als elementarer Mechanismus für regionale Sicherheit, dann folgt die regionale Organisation und schließlich eine regionale Zivilgesellschaft, welche durch die regionale Organisation hervorgerufen worden ist. Von diesen Bedingungen kann die durch den Golf von Bengalen gebildete geographische Einheit – welche ja auch in der vorliegenden Arbeit als eher schwache Basis für Regionalisierungsbestrebungen betrachtet wurde – als erfüllt gelten, genauso wie die Einsicht innerhalb den Eliten in die Existenz einer solchen in Form der maritimen (Sub-) Region Golf von Bengalen. In Gestalt von BIMST-EC und Milan East sind auch zwei regionale Organisationen respektive Regime vorhanden. Ein sozio-kulturelles System ist dagegen nur sehr schwach in Form eines historischen Systems erkennbar, das von seiten der Eliten wieder beschworen wird, aber wohl noch nicht Tritt gefaßt hat. Eine regionale Zivilgesellschaft ist überhaupt nicht erkennbar – bislang bleibt die Einsicht in die Existenz einer Subregion namens Golf von Bengalen noch auf den Zirkel der Eliten beschränkt. Dennoch erscheint der Golf von Bengalen als wahrscheinlichster Fokus für eine erfolgreiche Regionalisierung im Indischen Ozean, die nach und nach weitere seiner Subregionen erfassen könnte.

### ***XI.2 Erweiterungsmöglichkeiten***

Die Arabische See erscheint als die logische nächste Kandidatin für eine erfolgreiche Regionalisierung, denn auch dort lassen sich erste erfolgreiche Vernetzungen erkennen: Auf sicherheitspolitischem Gebiet in Gestalt von Milan West, an dem neben Indien auch der Iran und Oman beteiligt sind, auf sozio-kulturellem Gebiet die Wiederbelebung der historischen Kontakte des Omans zur ostafrikanischen Küste im allgemeinen und zu Sansibar im besonderen. Bezeichnend ist, daß auch hier wiederum sowohl von Indien als auch vom Oman auf historische Kontakte zurückgegriffen wird, um multilaterale Kooperation zu ermöglichen und zu verfestigen – Kooperationen, die auf ihren Interessen basieren:

- Indien versucht mit Milan West, die Seewege vom Persischen Golf zu Indiens Westküste zu sichern, um einen ungehinderten Zugang zu Erdöl und Erdgas aus den Quellen des Golfs zu gewährleisten. Der Schutz der indischen Seefahrt in diesem Gewässer ist dabei ungleich schwieriger als im Golf von Bengalen, denn in der Arabischen See ist der "Unruhestifter"<sup>1201</sup> Pakistan präsent, mit dem sich Indien nach wie vor einen "Kalten Krieg zur See liefert".<sup>1202</sup> Wohl auch aus diesem Grund unternimmt die indische Marine gemeinsame Manöver mit Einheiten der US Navy als extraregionaler Macht – die sogenannten *Malabar*-Übungen.<sup>1203</sup>
- Die Interessen des Omans sind dagegen etwas diffuser und wohl vornehmlich innen- und kulturpolitisch zu verorten: Der Oman erinnert sich wieder auf die eigenen glanzvolle Epoche als Seemacht, die als einzige regionale Macht sogar die Portugiesen in die Knie zwingen konnte.

Indem nun beide Staaten als hegemoniale Staaten auftreten – Indien in der gesamten Arabischen See, Oman in kultureller Hinsicht entlang der ostafrikanischen Küste – und aufgrund eigener Interessen versuchen, einen Regionalismus in Gang zu setzen, kann man die Arabische See als nächsten Kandidaten nach dem Golf von Bengalen für eine erfolgreiche, wenn auch noch sehr niederschwellige Regionalisierung betrachten. Interessant ist hierbei die Tatsache, daß hinter beiden Prozessen indische Interessen stecken, die ja auch in den Schlagworten *Look West* – bis in den Persischen Golf – und *Look East* – bis in die Südchinesische See – zum Ausdruck kommen.

Es gibt aber auch noch eine weitere Möglichkeit der Ausdehnung einer vom Golf von Bengalen ausgehenden Regionalisierung: Eine geopolitische und geoökonomische Erweiterung des Golfs von Bengalen in eine südöstliche Richtung nach Australien. Dieser von Kenneth McPherson stammende Vorschlag<sup>1204</sup> erscheint zwar auf den ersten Blick sehr überraschend – vor allem angesichts der indischen Haltung gegenüber diesem "westlichen Vorposten". Bei näherem Hinsehen überrascht eigentlich eher, daß diese Möglichkeit bislang noch nicht sondiert worden ist, denn die Vorteile gerade für Indien sind doch recht offensichtlich: Indiens Wirtschaft ist auf einen reibungslosen und störungslosen Import von Erdöl und Erdgas angewiesen. Australien hat in seinem *Northwestern Territory* und in der Timor-See beides im Überfluß. Die Volksrepublik China hat das bereits erkannt und in den letzten Jahren einige bahnbrechende Verträge mit Australien abgeschlossen, die einen großen Teil der chinesischen Energieversorgung langfristig gewährleisten. Indien hat an eine vergleichbare Lösung ihrer Energieprobleme noch gar nicht gedacht, obwohl es über die australischen Pazifikhäfen bereits seit längerem australische Kohle importiert. Wenn New Delhi also bereit ist, aus dem für Indien entfernten Osten

---

<sup>1200</sup> Siehe Hettne, Björn: "The Regional Factor in the Formation of a New World Order", in: Sakamoto, Yoshikazu (Hrsg.): *Global Transformation*. Tokio 1994, S. 136.

<sup>1201</sup> So Vizeadmiral Roy, Indian Navy.

<sup>1202</sup> Zur Erinnerung: der Begriff stammt von Vijay Sakhujä; siehe derselbe: "Cold War in the Arabian Sea", *Strategic Analysis*, Vol. XXV, No. 3 (June 2001), S. 371-384.

<sup>1203</sup> Das neueste bilaterale Manöver, Malabar IV, fand im Oktober 2002 statt.

<sup>1204</sup> Gespräch mit dem Verfasser am 10.12.2002 in Heidelberg.

Australiens Kohle zu importieren, warum dann nicht auch aus dem für sie näher gelegenen Norden Erdöl und Erdgas? Dies wäre allemal billiger als der Bau einer submarinen Pipeline von Oman durch die Arabische See. Ebenso wäre es sicherer, denn der "Unruhestifter" Pakistan könnte eine solche Route nicht stören. Auch politisch wäre eine solche Lösung sicherlich von Vorteil, denn verbesserte Beziehungen mit Canberra könnten womöglich die Chancen Indiens auf Aufnahme in den exklusiven Club asiatisch-pazifischer Mächte merklich erhöhen. Durch eine geopolitische und geographische Erweiterung des Golfs von Bengalen könnte Indien somit nur gewinnen.

### ***XI.3 Schlußwort***

Es hat sich gezeigt, daß Regionalisierungsversuche im Indischen Ozean, die ihn komplett abdecken sollen, tatsächlich auf Sand gebaut sind. Insofern ist die Bezeichnung "Sandbänke gescheiterter Hoffnung"<sup>1205</sup> berechtigt. Es hat sich aber auch gezeigt, daß eine Regionalisierung im Indischen Ozean nicht unmöglich ist, wenn man den korrekten geographischen Rahmen wählt: In seinem nördlichen Teil – dem Golf von Bengalen und der Arabischen See – sind aufgrund des Interesses Indiens als eines hegemonialen Staates nachhaltige Regionalisierungsimpulse nicht chancenlos. Tatsächlich besteht bezüglich des Golfs von Bengalen sogar Grund für verhaltenen Optimismus. Die epistemische Gemeinschaft als bisher wichtigster Impulsgeber und Ideenlieferant wäre daher gut beraten, sich in den nächsten Jahren vornehmlich mit dieser maritimen Subregion zu beschäftigen und den noch recht zaghaften Prozeß nach Kräften zu fördern.

---

<sup>1205</sup> Nach Schwarz, Hans-Peter: "Eine Sandbank gescheiterter Hoffnung?", *FAZ*, 15.08. 1979 – damals gebraucht für seine pessimistische Einschätzung der KSZE.

## **Anhang 1: Forschungsprojekt *Panchayati Raj im Indischen Ozean***

Im Rahmen des von der Fritz Thyssen Stiftung Köln geförderten Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean* (Laufzeit: Januar 2000 – Dezember 2001) wurden von der Forschungsgruppe, bestehend aus Prof. Subrata K. Mitra, Prof. Pervaiz I. Cheema, Peter Lehr (Projektmanager), Karsten Frei, Hendrick Lehmann und Maike Tuchner, Experteninterviews in Südafrika, Südasien (vor allem Indien und Pakistan), Südostasien (Malaysia, Singapur und Thailand) und Australien durchgeführt. Befragt wurden insgesamt 45 Personen. Die Interviews dauerten im Schnitt 90 Minuten, wobei es bei einzelnen Personen zu mehreren Treffen kam. Die Interviews wurden in der Regel von zwei Personen durchgeführt (Ausnahmen: Interviews von Prof. Cheema), welche die Antworten schriftlich protokollierten. Auf Tonaufnahmen wurde aufgrund der sensitiven Thematik durchgehend verzichtet, zudem wurde Vertraulichkeit zugesichert. Die Antworten fielen dementsprechend (selbst-) kritisch und nachdenklich aus. Es entstand nie der Eindruck, daß Interviewpartner sich darauf beschränken würden, die jeweiligen außen- und sicherheitspolitischen Richtlinien ihrer Regierung wiederzugeben.

Hauptziel der Experteninterviews war es, die Chancen eines maritimen Sicherheitsregimes im Indischen Ozean zu sondieren und dessen mögliche Inhalte tentativ zu bestimmen. Bis zum Abschluß des Projekts im Dezember 2001 wurden zu diesem Zweck folgende Forschungsreisen durchgeführt:

- Indien (Prof. Mitra – Literaturrecherchen)
- Malaysia, Singapur, Sri Lanka und Pakistan (Prof. Cheema)
- Indien, Nepal und in die Vereinigten Arabischen Emirate (Peter Lehr/Maike Tuchner)
- Südafrika (Clemens Spieß – Literaturrecherchen)
- Australien und Singapur (Peter Lehr/Hendrick Lehmann)
- Australien und Thailand (Peter Lehr/Maike Tuchner)

### ***Beobachtungen***

Zwei Beobachtungen konnten im Verlauf der Feldforschungen gemacht werden: Zum einen erwies es sich als unmöglich, Interviewpartner aus Südafrika zu gewinnen. Der Verfasser führt dies darauf zurück, daß sich südafrikanische Spezialisten zur Zeit vornehmlich mit dem Transformationsprozeß ihres Landes beziehungsweise ihrer Subregion *Südliches Afrika* beschäftigen. Interviewpartner aus Australien teilten diese Einschätzung und wiesen auf die gleichen Kontaktschwierigkeiten hin. Zum zweiten stellte es sich schon bei den ersten Interviews heraus, daß die besondere Brisanz nicht im Teil *Regime Structure* verborgen lag, sondern vielmehr im Teil *Defining the Indian Ocean*: Es fiel den Befragten schwer, diesen als eine eigenständige Region zu sehen, die mehr sein sollte als ein geographisches

Konstrukt. Diese unerwartete Problematik führte letztendlich zur Entstehung dieser Arbeit, die sich ursprünglich eher der Schaffung eines maritimen Sicherheitssystems widmen wollte.

## **Ergebnisse**

Da die Mehrzahl der befragten Personen darum baten, nicht namentlich mit bestimmten Äußerungen in Zusammenhang gebracht zu werden, soll an dieser Stelle lediglich eine Zusammenfassung der Antworten gegeben werden.<sup>1206</sup> Diese Antworten ließen sich interessanterweise in ein indisches und ein nicht-indisches Meinungsspektrum unterteilen.

### **Das indisches Meinungsspektrum**

Zu dem ersten Abschnitt "*Common Cooperative Security Theory*" äußerten sich lediglich zwei indische Interviewpartner. Beide hielten westliche Fachtermini für durchaus anwendbar in einem nicht-westlichen Umfeld. Jedoch wiesen sie darauf hin, daß westliche Fachbegriffe wie zum Beispiel "*Confidence Building Measures*" in der Regel während des Kalten Kriegs geprägt worden sind und daher in gewisser Weise als negativ vorbelastet gelten. Dessen müsse man sich bewusst sein.

Von allen Befragten wurde die derzeitige sicherheitspolitische Lage im Indischen Ozean als positiv und stabil eingeschätzt. Im Vergleich mit den siebziger und achtziger Jahren, in denen der Indische Ozean Schauplatz des Supermächte-Konflikts war, habe sich die Lage zu Beginn der Neunziger wesentlich verbessert. Sicherheitsrelevante Probleme wurden lediglich im nicht-staatlichen Bereich gesehen. Explizit wurden dazu Fischereikonflikte, Piraterie (Straße von Malakka, Küstengewässer von Somalia), Drogenhandel, Waffenschmuggel und illegale Migrationen genannt. Auch ein Wettüben im maritimen Bereich findet zur Zeit im Indischen Ozean nach Ansicht der indischen Experten nicht statt. Überraschenderweise sahen die befragten indischen Marineoffiziere (Kommodore, Konteradmirale und Vizeadmirale) in der Anwesenheit extraterritorialer Flotten – selbst der chinesischen – keine akute Bedrohung. Von diesen Interviewpartnern wurde sogar bestritten, daß – abgesehen von der USN – überhaupt Hochseeflotten ("*Blue Water Navies*") im Indischen Ozean vorhanden seien, die derzeit zu "*power projection*" in der Lage wären.

(Selbst-) Kritisch wurde die Perzeption der eigenen (indischen) Flotte durch die Nachbarstaaten bewertet. Es besteht ein Konsens unter den indischen Spezialisten, daß die indische Marine sehr vorsichtig im Umgang mit kleineren Nachbarstaaten sein muß, um Bedrohungsvorstellungen zu vermeiden. Auf die Durchführung von vertrauensbildenden Maßnahmen durch die indische Marine wurde daher

regelmäßig hingewiesen. Dabei wurde besonders *Milan* in der Bucht von Bengalen als erfolgreiche vertrauensbildende Maßnahme herausgestellt. Ab 2000 wurde *Milan* auch auf die Arabische See ausgedehnt, wo bereits Kooperationen mit den Marinen des Irans und Omans bestehen, zeitweise auch mit dem Irak.

Übereinstimmung besteht darin, daß der Indische Ozean zur Zeit – im Gegensatz zu den Siebzigern und Achtzigern – in der indischen Außen- und Sicherheitspolitik keine große Rolle mehr spielt. Diese Vernachlässigung des indischen maritimen Umfelds wird damit begründet, daß alle akuten Konflikte Indiens mit Nachbarstaaten an den Landgrenzen zu verorten sind, zum Beispiel der Kaschmir-Konflikt mit Pakistan. In diesem Zusammenhang wurde bemängelt, daß Indien trotz der immer wieder auftauchenden Seegeltungsansprüche niemals eine maritime Tradition entwickelt habe, so daß sowohl innerhalb der Bevölkerung als auch innerhalb der indischen Regierung jedes maritime Bewußtsein, ja sogar jedes Verständnis für maritime Themen, fehlen würde. Daher ist auch die Wahrnehmung des Indischen Ozeans als eigenständiger Region – das heißt mehr als ein rein geographisches Konstrukt – nur schwach ausgeprägt.

Ein allgemeines Sicherheitssystem wird von den indischen Befragten eher abgelehnt mit dem Hinweis, daß die Zeit hierfür noch nicht reif sei. Allerdings stößt die Idee einer Flottenkonferenz analog zu WPNS auf allgemeine Zustimmung, wobei wiederum auf die Bedeutung von *MILAN* als genuin indischer Initiative in diesem Bereich hingewiesen wird. Selbst eine Emulation von CSCAP wird von den meisten Interviewpartnern als möglich und wünschenswert gesehen. Weitergehende Initiativen in Richtung eines Pendant zum *ASEAN Regional Forum* (ARF) oder gar zur *KSZE* werden jedoch aus diversen Gründen abgelehnt. Ebenfalls abgelehnt wurde der Gebrauch des Begriffs "*naval*" für ein potentiell Sicherheitssystem, weil dieser Begriff die Reichweite unnötigerweise auf sensitive Themenkomplexe beschränken und damit jede Initiative von vornherein zum Scheitern verurteilen würde. Stattdessen sollte man den inklusiveren Begriff "*maritim*" benutzen.

Einige indische Gesprächspartner machten zudem deutlich, daß viele Initiativen hauptsächlich aufgrund fehlender finanzieller Mittel bei kleineren Staaten scheitern würden. Als Beispiel wurden die SAARC-Konferenzen genannt, zu denen die Delegierten aus Bhutan oder den Malediven aus finanziellen Gründen entweder gar nicht oder verspätet erscheinen würden. Dieses Problem müsse bei dem Aufbau eines maritimen Sicherheitssystems gleich welcher Art bedacht werden.

---

<sup>1206</sup> Ausführlichere Angaben finden sich in Lehr, Peter/Mitra, Subrata: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean. Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002.

## Das nicht-indische Meinungsspektrum<sup>1207</sup>

Bezüglich der von uns benutzten Definitionen gab es bei den befragten nicht-indischen Spezialisten (Politologen) keinen Dissens. Überraschenderweise teilten auch die Interviewpartner aus den ASEAN-Staaten Malaysia und Singapur unsere Definitionen, obwohl gerade von der ASEAN-Gruppe die westlichen Fachtermini während der Debatte um die "asiatischen Werte" am heftigsten angegriffen worden sind.

Was das gegenwärtige Sicherheitsumfeld im Indischen Ozean betrifft, wurde eine leichte Unzufriedenheit deutlich. Ein Interviewpartner (aus Nepal) bewertete die Lage einiger Subregionen sogar als instabil und potentiell explosiv. Die Nuklearisierung einiger Anrainerstaaten (gemeint waren Indien und Pakistan) würde diese Situation noch weiter verschlechtern. Der Aufbau von Hochseefloten ("*Blue Water Navies*") in einigen Anrainerstaaten wurde allgemein recht skeptisch bewertet. Teilweise kam auch deutliches Mißtrauen zum Vorschein, gerade in Richtung Indiens. Vor allem Sri Lanka und Pakistan sehen den Aufbau einer kampfkraftigeren indischen Flotte als Versuch Delhis, die frühere britische Rolle als Hegemon im Indischen Ozean zu übernehmen.

Die meisten Befragten waren ebenfalls der Ansicht, daß das derzeit gültige Seerecht verbessert werden müßte, da es den Interessen der kleineren Küstenstaaten sowie den Hinterlandstaaten zu wenig Rechnung trägt. Dabei stand vor allem die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen im Blickpunkt. Es wurde darauf hingewiesen, daß die kleineren Staaten nicht in der Lage seien, ihre Interessen alleine zu schützen. Dies sollte die Aufgabe eines verbesserten Seerechts sein.

Zur Rolle der Marinen im Indischen Ozean vertraten die Befragten die Ansicht, daß diese vornehmlich von der geographischen Lage und der finanziellen Situation eines Landes abhängen würde. Die Marine Singapurs sieht ihre Aufgaben beispielsweise geographisch und geostrategisch auf die Straße von Singapur sowie auf Teile der Malakka Straße konzentriert, obwohl die Finanzmittel für einen weiteren Ausbau bereit stehen. Der Inselstaat Sri Lanka dagegen verfügt zwar über eine geeignete geostrategische Lage, nicht jedoch über die nötigen Finanzmittel. Zudem ist Sri Lanka durch den Bürgerkrieg zwischen Singhalesen und Tamilen in der Wahrnehmung seiner maritimen Interessen eingeschränkt. Die pakistanische Marine nimmt für sich außer dem Schutz seiner Küste auch "*sea denial*" gegenüber der viel größeren indischen Marine in Anspruch. Explizit wurde dabei auf die vorhandenen Fähigkeiten zur Führung eines Unterwasserkriegs durch moderne U-Boote hingewiesen.

Insgesamt wurde aber auch die Meinung vertreten, daß den Ländern des Indischen Ozeans – mit der Ausnahme Australiens – eine mit westlichen Mächten vergleichbare maritime Tradition fehle. Interes-

---

<sup>1207</sup> Dieses umfaßt derzeit Ansichten von Wissenschaftlern und Marineoffiziere aus Singapur, Malaysia, Sri

santerweise wird diese Einschätzung auch von indischen Spezialisten, inklusive höherer Marineoffiziere, geteilt.

Die Frage nach der Definition des Indischen Ozeans wurde dahingehend beantwortet, daß der Indische Ozean zwar eine geographische, aber keine politische und schon gar keine homogene Region sei. Die Rolle extraterritorialer Mächte (Frankreich, Großbritannien, USA, eventuell Volksrepublik China) im Indischen Ozean wurde unterschiedlich bewertet: teilweise werden sie als potentielle Bedrohung gesehen, teilweise als potentiell nützlich, vorwiegend jedoch als Außenseiter, die im Zeitalter der Globalisierung jedoch fast zwangsläufig irgendeine Rolle spielen würden.

Die vorhandenen subregionalen Organisationen (ASEAN, SAARC, GCC, SADC) spielen in der Perception der Befragten als mögliche Rollenmodelle für eine (spätere) politische bzw. ökonomische Integration keine große Rolle. Selbst der Erfolg der *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) wurde von den Befragten sehr in Zweifel gezogen. Eigentlich ist IOR-ARC, so der Konsens der Befragten, bereits tot. Schuld daran sei hauptsächlich die indische Blockadehaltung bezüglich der Aufnahme neuer Mitglieder. Vor allem die Pakistanis zeigten sich davon tief enttäuscht.

Hinsichtlich eines möglichen Regimes in Form einer regelmäßigen maritimen Konferenz vertraten die befragten Singapurianer, Malaysier, Sri Lanker und Pakistanis die Ansicht, daß eine Kooperation in nicht-sensitiven maritimen Themenbereichen zu Beginn mehr Aussicht auf Erfolg haben würde als ein Beharren auf sicherheitsbezogene, sensitive Fragen und Probleme. Jede Form der Kooperation beginnt mit bescheidenen, nicht kontroversen Fragestellungen und entwickelt sich inkremental zu umfassenderen Organisationen, so der allgemeine Konsens. Von den Sri Lankern und Pakistanis wurde zudem die Meinung geäußert, daß eine auf den gesamten Indischen Ozean abzielende Kooperation durchaus auch zunächst auf subregionaler Ebene als Keimzelle gestartet werden könnte, um sich dann allmählich auszudehnen.

Von den vorgestellten Modellen wurden einer jährlichen Konferenz nach dem Vorbild des WPNS allgemein die besten Chancen eingeräumt. Allerdings sollte der Name nicht "*Naval Conference*" sein, sondern "*Annual Maritime Conference*". Wie die Interviews in Indien zeigten, störten sich auch dort alle der Befragten an dem Begriff "*naval*", da dieser eine Beschränkung auf sensitive, sicherheitsrelevante Fragen implizierte, für deren Diskussion jedoch ganz offensichtlich noch nicht die nötige Vertrauensbasis vorhanden ist. Die Beitrittskriterien sollten möglichst inklusiv sein und nicht nur Hinterlandstaaten, sondern auch interessierten extraregionalen Mächten die Teilnahme ermöglichen. Die Gefahr eines wegen der Teilnehmerzahl komplexen Konsensbildungsprozesses wird dabei von den Befragten bewußt in Kauf genommen.

## **Kommentare**

### **Das Problem "westlicher" Fachterminologie**

In der Vorbereitungsphase des Projekts fiel auf, daß von uns benutzte Fachterminologie wie zum Beispiel "*Collective Security*" von einigen der kontaktierten Wissenschaftlern anders verstanden wurde, als wir es erwartet hatten. Teilweise wurden Begriffe sogar abgelehnt und durch andere ersetzt, wie zum Beispiel "*Confidence Building Measures*" (CBMs) durch "*Trust Building Measures*" (TBMs). Wir entwickelten aus diesem Grund die Arbeitshypothese, daß im Gefolge der *asiatischen Wertedebatte* einige Fachbegriffe als 'politisch nicht korrekt' abgelehnt werden könnten. Bei den Interviews vor Ort wurde jedoch schnell deutlich, daß – mit einer Ausnahme<sup>1208</sup> – alle Befragten unsere Definitionen akzeptierten. Unsere Gesprächspartner machten uns lediglich auf eine mögliche negative Vorbelastetheit der Begriffe durch ihre Entstehungsgeschichte (Kalter Krieg) aufmerksam. Eine weitere Problematisierung der benutzten Fachtermini westlicher Provenienz erscheint daher unnötig.<sup>1209</sup>

Kritisiert wurde jedoch allgemein der Gebrauch des Ausdrucks *Naval Security*. Dieser sollte nach übereinstimmender Ansicht aller Befragten durch den neutraleren und inklusiveren Begriff *Maritime Security* ersetzt werden.

### **Geopolitische Beurteilung des Indischen Ozeans**

Unterschiedlich beurteilt wurde die derzeitige Lage im Indischen Ozean: Indische Spezialisten werteten das geopolitische und geostrategische Umfeld im Indischen Ozean seit dem Ende des Supermacht-konflikts Ende der achtziger Jahre als grundsätzlich positiv und stabil. Probleme würden derzeit lediglich durch nicht-staatliche Akteure geschaffen, zum Beispiel durch Piraterie in der Straße von Malakka, Waffen<sup>1210</sup>- und Drogenhandel oder durch Fischereikonflikte, die zunehmend zwischen bewaffneten Trawlern<sup>1211</sup> untereinander mit oder ohne Einmischung von Kriegsschiffen ausgetragen werden. Die nicht-indischen Spezialisten zeichneten hingegen ein deutlich negativeres Bild, wobei vor allem

---

<sup>1208</sup> Prof. Aswini K. Ray von der Jawaharlal Nehru University (JNU), New Delhi. Dieser machte jedoch kein Hehl aus seiner grundlegend marxistischen Überzeugung.

<sup>1209</sup> Es wurde uns jedoch geraten, den autochthon südasiatischen Begriff "*Panchayati Raj*" in Pakistan zu vermeiden, um nicht den Eindruck zu erwecken, das Projekt wäre eine indische Initiative. Laut Prof. Cheema hat sich aber auch diese Befürchtung nicht bewahrheitet.

<sup>1210</sup> Unter Waffenhandel wird hier der Handel mit sogenannten "*small arms*" verstanden, in der Hauptsache Schnellfeuergewehre des Typs AK 47 oder M 16.

<sup>1211</sup> Als Beispiel wurde von einigen indischen Marineoffizieren Feuergefechte zwischen indischen Patrouillenbooten und mit automatischen Waffen und Bazookas (!) bewaffneten thailändischen Trawlern genannt.

die Nuklearisierung Indiens und Pakistans, teilweise aber auch die Bürgerkriege in Somalia und Indonesien als subregionen-übergreifende Konfliktpotentiale genannt wurden.

Übereinstimmende Skepsis herrschte jedoch bezüglich der Frage, ob man den Indischen Ozean als eine über rein geographische Erwägungen hinaus gehende Region bezeichnen könne. Interessanterweise waren viele unserer Interviewpartner der Meinung, daß in der Zeit des Supermächtekonflikts (70er bis 80er Jahre) der Indische Ozean in der Perzeption der Anrainerstaaten sehr wohl eine sicherheitspolitische Region darstellte. Daß der indische Ozean heute nur sporadisch eine Rolle in der Außenpolitik spielen würde, wurde mit der nicht vorhandenen "*maritimen Tradition*" der meisten Anrainerstaaten begründet. Dies könnte sich als ernstzunehmendes Hindernis auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitsregime für den Indischen Ozean erweisen.

### Die Idee eines maritimen Sicherheitsregimes

Die Idee einer regelmäßig stattfindenden Flottenkonferenz nach dem Vorbild des WPNS stieß auf allgemeine Zustimmung, sowohl bei den indischen als auch bei den nicht indischen Spezialisten. Auch diejenigen australischen Spezialisten, mit denen wir bereits rege Korrespondenz führen, befürworten diese Idee. Insoweit erwies sich unsere Grundannahme als korrekt. Allerdings gibt es auch einen Konsens dahingehend, daß IOR-ARC als Sprungbrett für eine solche Konferenz nicht in Frage kommt, denn IOR-ARC ist in der Perzeption nahezu aller Befragten bereits gescheitert. Eine maritime Konferenz müsste daher als eigenständiges Regime konzipiert werden.

Alle Befragten (inklusive der erwähnten australischen Spezialisten) hielten es jedoch (aus unterschiedlichen Gründen) für äußerst schwierig, politische Entscheidungsträger von der Notwendigkeit eines solchen Regimes zu überzeugen. Die meisten Befragten stimmten daher unserer neorealistischen These zu, daß ein Regime im Indischen Ozean nur dann zustande kommen kann, wenn ein dominanter Staat – oder eine dominante Staatengruppe – die Initiative ergreift und eine solche Konferenz (erstmalig) organisiert. Vorstellbar wäre für viele hierbei auch eine Initiative eines Außenseiters wie Deutschland.

### Fazit

Während wir im Verlauf unserer Interviews in der Ansicht bestätigt wurden, daß eine maritime Konferenz im Indischen Ozean analog zum *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) sinnvoll wäre, haben wir auch erfahren müssen, daß die Möglichkeit der Realisierung einer solchen für die gesamte Region Indischer Ozean zumindest für die Anfangsphase eher skeptisch beurteilt wird.

Die Gespräche mit indischen und srilankischen sowie südostasiatischen Interviewpartnern haben jedoch auch einen möglichen Weg zur Bewältigung dieses Problems gewiesen. So existiert in der Bucht von Bengalen bereits seit einigen Jahren sowohl eine niedrigschwellige Flottenkonferenz in Gestalt von *MILAN* als auch ein auf wirtschaftliche Kooperation abzielendes Regime namens *BIMST-EC*.<sup>1212</sup> Die Bucht von Bengalen könnte daher als Fokus für ein größeres und anspruchsvolleres Regime dienen, das sich dann allmählich auf andere Regionen des Indischen Ozeans ausdehnen könnte. *Milan* beispielsweise wurde 2000 auch auf die Arabische See ausgedehnt, wobei Indien als Kooperationspartner Iran und Oman gewinnen konnte (Pakistan dagegen wurde nicht eingeladen).

## Anhang 2: Fragebogen

### Vorbemerkungen

Der Fragebogen war als semi-strukturiertes Leitfaden-Interview konzipiert, das den Befragten die Möglichkeit zu ausführlichen Antworten geben sollte.

- Der erste Teil *Common Cooperative Security Theory* war für die befragten Politologen gedacht und sollte herausarbeiten, ob sich westliche politikwissenschaftliche Terminologie überhaupt problemlos auf die Zielregion übertragen ließe. Er begründet sich durch die im Rahmen der Debatte um die sogenannten "asiatischen Werte" aufgetauchten Befürchtung, daß sich Fachbegriffe aus der vornehmlich westlich orientierten politologischen Sicherheitsdebatte womöglich nicht ohne weiteres in außereuropäische Regionen bzw. Handlungszusammenhänge exportieren lassen könnten.
- Der zweite Teil *Current Security Environment* sollte die heutige sicherheitspolitische Gesamtlage im Indischen Ozean erarbeiten.
- Der dritte Teil *Defining the Indian Ocean* hat zum Ziel, den Indischen Ozean als Region (geographisch, politisch, ökonomisch, kulturell) zu definieren und seinen Stellenwert in der Außenpolitik der ausgewählten Staaten Australien, Indien und Südafrika sowie deren Einschätzung in der Sicht anderer Staaten des Indischen Ozeans darzustellen.
- Der vierte Teil *Regime Structure* schließlich sollte sowohl Struktur und Inhalt als auch Implementierungschancen ausgewählter Regime-Modelle beleuchten.
- Der vierte Teil wurde durch eine Ankreuztabelle mit möglichen Themen bzw. Themenkomplexen komplettiert. Diese wurden analog zu entsprechenden Regimen aus dem asiatisch-pazifischen Raum und aus UNCLOS III entwickelt.

## **Der Fragebogen**

### Common Cooperative Security Theory

(Ask these questions [1-7] only if respondent is a political scientist, for any other respondent: start with question 8)

*Comment: This part deals with the general conception of "common cooperative security". The questions are asked to find out what the interviewee thinks about the applicability and usability of this approach in the Indian Ocean.*

1. "Common cooperative security" is frequently used as an all-inclusive, catch-all concept. The term is defined as *"a relationship between antagonists, not between allies in which both sides share significant areas of common interest: (1) avoiding war, and (2) reducing the level of their military expenditure. Common cooperative security therefore aims at security together with and not against each other."* Do you agree with this definition?
2. "Collective security" is often used to describe security institutions like the European OSCE. The term is defined as *"one type of coalition building strategy among a group of nations on the principal that an attack against one, is an attack against all."* Do you agree with this definition?
3. Another term often used is "comprehensive security", for example in connection with IOR-ARC. Security is seen as *"multi-dimensional in nature. This means that discussions should not focus on traditional military threats to political and territorial sovereignty only. Discussions should also include a range of non-military issues which have direct implications for the security of communities and states."* Do you share this position?
4. "Confidence Building Measures" (CBMs) are tools that adversarial states can use to reduce tensions. *"CBMs work to eliminate the elements of secrecy in military activity in order to help states distinguish between real and unfounded fears about the intent of or threat posed by a real or potential adversary"*. Do you agree with this definition?
5. Some scholars view debates over whether the East-West model for CBMs is appropriate for other regions as a waste of time. Of course, each region must choose its own models. Some security concerns, however, can be found in many regions. For example, measures developed in one region to deal with border security, or fears of surprise attack, could be adapted for use in other regions where similar concerns exist. Do you agree with this position?

---

<sup>1212</sup> Bangladesh, India, Myanmar, Sri Lanka, Thailand Economic Cooperation.

6. Within ARF discussions, the term "CBM" has been dropped in favor of "Trust Building Measures" (TBM) which is deemed to be more neutral than the 'European' CBM concept. According to the ASEAN members, the adoption of CBMs would amount to an admission that an adversarial relationship exists. Do you share this position?
7. In the light of this, do you think that the terms discussed are applicable and useful in a non-Western context?

### Current Security Environment in the Indian Ocean and Role of Navies

8. Would you please comment on the current security environment of the Indian Ocean in your perception? How does your government evaluate the current security environment?
9. In your opinion, is the Indian Ocean region subject to a naval arms race?
10. Generally speaking, do you think that the build-up of blue water navies of Indian Ocean Rim states poses a threat to stability?
11. In your perception, what kind of role do you expect external navies to play in the Indian Ocean in the foreseeable future?
12. In your opinion, is there any other sea power which will play a role in the Indian Ocean in the foreseeable future?
13. How important do you rate navies in general as instruments of foreign policy?
14. How important is your navy as an instrument of foreign policy?
15. Do you think that the different sizes and capabilities of the navies in the Indian Ocean create instability and/or a threat perception among the states with smaller states?
16. How do you think the (imagined) build-up of your navy is perceived by the neighboring states?
17. What kind of missions does your navy perform today?

18. What are the possible missions in the future?
19. Are there any bilateral or multilateral agreements with other navies on one or more of the following topics?
1. Anti Piracy
  2. SAR
  3. Drug Trafficking Prevention
  4. Policing of SLOCs?
  5. Law and Order at Sea?
  6. Environmental Protection
  7. Other

### Defining the Indian Ocean as a Foreign Policy Arena

20. Geographically, your country belongs to the Indian Ocean Rim. Is this geopolitical fact mirrored in the foreign policy and security policy of your country? What role does the Indian Ocean play in your country's international relations?
21. In your opinion, does the Indian Ocean form a region in more than a geographical sense? Or, asked in a different way, is there anything that the Indian Ocean Rim states have in common (politically, culturally, economically)?
22. Does the Indian Ocean region as you defined it consist of littoral states only, or are land-locked states like Nepal or Malawi part of the Indian Ocean region, too?
23. How about the Red Sea and the Persian Gulf, do they form a part of the politically defined Indian Ocean region?
24. How about extra-regional powers with possessions in the Indian Ocean like France or the United Kingdom, do they politically belong to the Indian Ocean region?
25. Some scholars argue that there are common security problems in the Indian Ocean like environmental problems, illegal migration, drug trafficking and piracy. Do you agree?
26. Could economic development improve the overall security environment in the Indian Ocean, or do you rather think that security problems as possible obstacles to any economic development will have to be solved first?

27. Could one of the following sub-regional organizations be a model for confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean region? (ASEAN, SAARC, GCC, SADC)
28. In 1997, an Indian Ocean-wide forum named *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) was founded which includes some comprehensive security provisions. What do you think about IOR-ARC? Could it contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean via its 'comprehensive security' provisions?
29. In your opinion, is a security system in general necessary in the Indian Ocean?
30. Could you comment on the position of your government in regard to a security system in the Indian Ocean?
31. Some scholars argue that while informal dialogue processes are extremely important, these need to be complemented by some degree of formalized dialogue mechanisms. Do you agree?

### Regime Structure

32. If you were appointed by your government to develop a model for a security regime in the Indian Ocean, how would you proceed?
33. Would an annual naval conference contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean? If yes, is there a chance that such a naval conference could be implemented in the near future? How should it look like? (grade of institutionalization/of official character/founding members)
34. Would a semi-official network of think tanks, patterned after the Council for Security and Cooperation in the Asia-Pacific (CSCAP), contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean? If yes, what do you think about its feasibility? How should it look like? Which countries' think tanks should be members?
35. Would a regional forum like the ASEAN Regional Forum (ARF) contribute to confidence-building and conflict resolution in the Indian Ocean? What do you think about its feasibility? How should it be organized? (grade of institutionalization/official character/member states)

36. A fourth model could be a "heavily institutionalized" regional forum (to be called "*Conference for Security and Cooperation in the Indian Ocean*" (CSCIO)), a "Helsinki for the Indian Ocean", so to say. Would such a large-scale organization make sense to you? If yes, what would be the time frame for its implementation and how could it look like?
37. Such an organization would only be feasible in the long run as the eventual result of a step-by-step evolution starting with a low-key symposium as the first step. Do you agree?
38. Which decision making procedures would you prefer for the models we just talked about? Would you prefer a) consensus decisions, b) consensus-minus-one (the one being abstention) or c) majority decisions?
39. Regional multilateral organizations in Europe, Africa and Latin America provide for an official conflict resolution mechanism, usually in the shape of a "High Council" ASEAN however, while having such a High Council prefers to manage disputes within its membership without resorting to its High Council. In your opinion, would an institutionalized regime like the regional forum need such a High Council?
40. Now, let us talk about the contents of a security regime in the Indian Ocean. Which issues should be included in a annual naval conference, a council for security cooperation and a regional forum?

### Matrix

	<b>Naval Conference</b>	<b>Council for Security Co-operation</b>	<b>Regional Forum</b>
<b>Maritime Co-operation</b>			
Accession to treaties like UNCLOS and other relevant treaties			
Management of marine environment			
Conflict prevention			
<b>Law and Order at Sea</b>			
Ensuring freedom of navigation			
Policing of SLOCs to prevent piracy, drug smuggling and other crimes at sea			
Sharing of information resulting from maritime surveillance			
Exchange of information (on likely threats or security incidents)			
Common training in areas as humanitarian assistance, SAR, marine safety, law and order at sea			

<b>Search and Rescue</b>			
Sharing of experience and expertise in SAR and marine safety			
Facilitate co-ordination and co-operation in SAR training and procedures			
Consultation with regard to ratification, implementation and participation in relevant conventions and instruments concerning maritime SAR			
<b>Maritime Safety</b>			
Promotion of navigational safety measures such as adequate charting, notices to mariners, navigational aids, notification of recommended shipping routes			
Establishment of regional systems of port state control, e. g. to deal with substandard ships			
Consultation with regard to ratification, implementation and participation in relevant conventions and instruments concerning maritime safety			
<b>Naval Co-operation (CBMs)</b>			
Increased personnel contacts			
(Voluntary) Measures to promote naval transparency			
Establishing a framework of instruments to avoid incidents at high sea that would be open to interested navies			
<b>Protection and Preservation of the Marine Environment and Marine Resources</b>			
Co-operation to prevent, reduce, monitor and control pollution of the marine environment from all sources			
Ratification, implementation and participation in relevant conventions and instruments concerning protection, preservation and monitoring of the marine environment			
Development and implementation of national, sub-regional and regional monitoring programs and contingency plans in response to pollution incidents in the marine environment			
Formulation and harmonisation of policies for the conservation, management and sustainable utilisation of marine living resources that straddle maritime zones, or which are highly migratory, or occur in the high seas			
Formulation and harmonisation of policies for the exploration and exploitation of marine non-living resources which occur across two or more zones of national jurisdiction, especially in cases where a shared resource can be exploited, wholly or in part, from one or more of the zones of national jurisdiction			

<b>Marine Scientific Research and Technical Co-operation</b>			
Co-operation, either direct or through competent international, regional or sub-regional organisations, for the purpose of promoting studies, undertaking programs of scientific research			
Sharing of information and data acquired about the marine environment			
Implementation of programs in the maritime sector designed to build infrastructures, institutions and capabilities for policy formulation and implementation (including information sharing and development of databases)			
<b>Training and Education</b>			
<u>Generally</u> : Development and promotion of training and educational programs for the management of the marine environment			
<u>Specifically</u> : Development and promotion of training and educational programs for the management of law and order at sea			
Development and promotion of training and educational programs for the preservation of the marine environment (including prevention of marine pollution)			
Exchanging of naval and law enforcement personnel, scientists and other specialists			
Holding conferences, seminars, workshops and symposiums on maritime subjects of common interests			
Sharing curriculum and course information			
Fostering co-operation among maritime training institutions and research centres			

### Anhang 3: Verzeichnis der interviewten Personen

#### *Südasien*

##### Indien

Chopra, Ramesh C.	Major General	Delhi Policy Group (DPG), New Delhi
Gera, Y. K.	Major General	United Services Institute (USI), New Delhi
Kumar, Dr. Kishore	Joint Secretary	Society of Indian Ocean Studies (SIOS), New Delhi
Malviya, Gopalji	Professor	Department for Defence and International Studies, University of Madras, Chennai

Menon, K. Raja	Rear Admiral	Delhi Policy Group (DPG), New Delhi
Mohanty, Manoranjan	Professor	Department of Political Science, Delhi University, New Delhi
Nambiar, Sathish	General	United Service Institution (USI), New Delhi
Prabhakar, Dr. Lawrence	Reader	Department of Political Science, Madras Christian College, Chennai
Qasim, S. Z.	Professor	Society of Indian Ocean Studies (SIOS), New Delhi
Raghavan, V. R.	Lt. General	Delhi Policy Group (DPG), New Delhi
Rajagopalan, Rajesh	Research Fellow	Institute for Defence and Strategic Analysis (IDSA), New Delhi
Ray, Aswini	Professor	Centre for Political Studies, Jawaharlal Nehru University (JNU), New Delhi
Roy, Mihir	Vice Admiral	United Service Institution (USI), New Delhi
Roy-Chaudhury, Rahul	Research Officer	Institute for Defence and Strategic Analysis (IDSA), New Delhi
Sahwny, Dr. Karan R.	Researcher	Delhi Policy Group (DPG), New Delhi
Sakhuja, Vijay	Commander	Institute for Defence and Strategic Analysis (IDSA), New Delhi
Singh, Hitendra	DY Inspector General	Coast Guard Headquarters, New Delhi
Singh, K. P.	Policy Analyst	Delhi Policy Group (DPG), New Delhi
Uday Bhaskar, C.	Commodore	Institute for Defence and Strategic Analysis (IDSA), New Delhi

### Nepal

Manchanda, Dr. Rita	Research Officer	Tribhuvan University, Kathmandu (vorher IDSA, New Delhi)
Singh, K. B.	Professor	Institute for International and Strategic Studies (IISS), Tribhuvan University, Kathmandu

## Pakistan\*

---

Hussain, Kh. Ghazanfar	Captain, Naval Adviser	High Commission of Pakistan, New Delhi
------------------------	---------------------------	--

---

Syed, Fasahat H.	Commodore	Foundation for Research on International Environment, National Development and Security (FRIENDS), Islamabad
------------------	-----------	--

---

## Sri Lanka\*

---

Banerjee, Dipankar	General	Regional Centre for Strategic Studies (RCSS), Colombo
--------------------	---------	---

---

## *Australien*

---

Ball, Desmond	Professor	Strategic and Defence Studies Centre, Australian National University (ANU), Canberra
---------------	-----------	--

---

Barton, Matthew	Dr. Policy Adviser (South Asia)	Major Powers and Global Security Branch, Department of Defence, Canberra
-----------------	---------------------------------	--

---

Bateman, Sam	Professor	Centre for Maritime Policy, University of Wollongong
--------------	-----------	--

---

Bergin, Anthony	Professor	School of Politics, Australian Defence Forces Academy (ADFA), Canberra
-----------------	-----------	--

---

Bonnor, Jenelle	Visiting Fellow	Australian Defence Studies Centre, Australian Defence Force Academy (ADFA), Canberra
-----------------	-----------------	--

---

Ebery, Mark	Deputy Director of Studies	Australian Defence College, Weston Creek
-------------	----------------------------	--

---

Forbes, Louis	Vivian Professor	Department of Geography, University of Western Australia, Perth
---------------	------------------	---

---

Gordon, Sandy	Professor	School of Politics, Australian Defence Forces Academy (ADFA), Canberra
---------------	-----------	--

---

Khan, Dr. Shamsul	Lecturer	School of International Studies, University of South Australia, Adelaide
-------------------	----------	--

---

Leaver, Richard	Professor	Department of Politics, Flinders University, Adelaide
Leschen, Peter	Captain	Sea Power Centre, RAAF Base Fairbairn, Canberra
MacKinnon, Doug	Researcher	Centre for Transnational Crime Prevention, University of Wollongong
Maley, Dr. William	Reader	School of Politics, Australian Defence Force Academy (ADFA), Canberra
McPherson, Kenneth	Professor	Indian Ocean Centre, Curtin University for Technology, Perth
Rakisits, Dr. Claude	Director	Strategic Policy Branch, Department of Defence, Canberra
Trood, Russell	Professor	Centre for the Study of Australia-Asia Relations, Griffith University, Brisbane

### ***Südostasien***

Mak, Dr. Joon Nam	Director	Maritime Institute of Malaysia (MIMA), Kuala Lumpur, Malaysia
Panaspornprasit, Chookiat	Dr. Director	Institute for Security and International Studies (ISIS), Bangkok, Thailand
Singh, Bilveer*	Professor	Institute for Southeast Asian Studies (ISEAS), Singapur

## **Andere**

---

Armand, Jean	Commander, Marineattaché	Französische Botschaft, New Delhi
--------------	-----------------------------	-----------------------------------

---

Grare, Frédéric	Dr. Director	Centre de Sciences Humaines (CSH), New Delhi
--------------------	--------------	---

---

\*Interviews durchgeführt von Prof. Iqbal Pervaiz Cheema im Rahmen des Forschungsprojekts *Panchayati Raj im Indischen Ozean*.

## Literaturverzeichnis

"Development of MBT-2000 (Al Khalid)", *Defence Journal*, November 2000, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/nov/mbt-2000.htm> (Download am 21.08.2002)

"Die Menschen sehen aus wie gegrillt", *Stern Extra 2000. Wie wir Morgen leben werden – Reportagen aus der Zukunft*, Heft Nr. 2, 27. November 1989, S. 172-176

"Indian Ocean Rim Consultative Business Network (IORCBN) Meeting – December 12-13, 1995, New Delhi", *The Indian Ocean Review* Vol. 9, No. 2 (June 1996), S. 1-5.

"Law on the Territorial Seas and Their Contiguous Waters of the People's Republic of China. Approved by the 24<sup>th</sup> Session of the Standing Committee of the Seventh National People's Congress on February 25, 1992", *Far Eastern Economic Review*, 12 March 1992, S. 8-9

"Message from Hon'ble Minister of State for External Affairs, Mr. UV Krishnam Raju", *IORBC Newslines*, <http://www.iornet.org/newiornet/IORBC.htm> (Download am 04.12.2001)

"Resolution on the Adoption of the Charter of the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation. First Ministerial Meeting – Mauritius 5-7 March 1997", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 1 (March 1997), S. 1-4

"War of Words between Indonesia and Singapore over Terrorism", *Asian Defence Journal*, March 2002, S. 1

Abad, M. C.: "Re-engineering ASEAN", *Contemporary Southeast Asia (CSEA)*, Vol. 18, No. 3, December 1996, S. 237-253

Abir, M.: "Ethiopia and the Horn of Africa", in: Gray, Richard (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 4: from c. 1600 to c. 1790*. Cambridge et al. 1975, S. 537-577

Abu-Chacra, Faruk: "Trade and Trade Routes of the Quraysh", in Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 38-42

Acharya, Amitav: "Arms Proliferation Issues in ASEAN: Towards a More 'Conventional' Defence Posture?", *CSEA*, Vol. 10, no. 3 (Dec. 1988), S. 242-268

Acharya, Amitav: *An Arms Race in Post-Cold War Southeast Asia? Prospects for Control*. Singapur 1994

Acharya, Amitav: *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the problem of regional order*. London und New York 2001

Acharya, Shankar: "India's Medium-Term Growth Prospects", *Economic and Political Weekly (EPW)*, Vol. 37 No. 28, July 13-19, 2002, S. 2897-2906

Adler, Emanuel/Barnett, Michael: *Security Communities*. Cambridge et al. 1998

Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "A framework for the study of security communities", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge et al. 1998, S. 29-65

- Adler, Emanuel/Barnett, Michael: "Studying security communities in theory, comparison, and history", in: dieselben (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge et al. 1998, S. 413-441
- AFP: "Asian Nations Boosting Their Military Strength", Bericht in *Business Times*, 30.12.1982
- Agnew, John: "The Territorial Trap. The Geographical Assumptions of International Relations Theory", *Review of International Political Economy* 1/1, 1994
- Ahamed, Emajuddin (Hrsg.): *The Foreign Policy of Bangladesh: A Small State's Imperative*. Dhaka 1984
- Ahmad, Zakaria Haji: "Southeast Asia in the 1990s", *Asian Defence Journal* 7/1990, S. 4-15
- Ahluwala, Montek S.: "Economic Performance of States in Post-Reforms Period", *EPW* Vol. 35, No. 19, May 6, 2000, S. 1637-1648
- Ahsan, Syed Akhtar: *Strategic Concepts of the Indian Ocean*. Lahore: George 1979
- Akamatsu, Paul: "The Rise of the Great Japanese Merchants in the Seventeenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 125-141
- Alagappa, Muthiah: "A Nuclear-Free Zone: Problems and Prospects", *Australian Outlook* 41, no. 3 (December 1987), S. 173-180
- Alatas, Ali: "Managing the Potentials of the South China Sea", *Indonesian Quarterly*, Vol. 18, no. 2 (Second Quarter), S. 114-115
- Albinski, Henry S.: "Australia, New Zealand, and Indian Ocean Security: Perspectives and Contributions from Outlying American Alliance Partners", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 356-377
- Andaya, Leonard Y.: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", in: Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 119-136
- Anderson, Benedict: *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London 1996
- Appadorai, A.: "Die Außenpolitik Nehrus, 1946-1964", *Europa-Archiv*, Folge 23/1964, S. 885
- Arasaratnam, Sinnapp: "The Chulia Muslim Merchants in Southeast Asia 1650-1800", *Moyen Orient et Océan Indien* 4, 1987, S. 126-143
- ASEAN-Sekretariat (Hrsg.): *10 Years ASEAN*. Jakarta 1978
- Auber, Jacques: *Histoire de l'Océan Indien*. Tananarive 1955
- Aubin, Jean: "Merchants in the Red Sea and the Persian Gulf at the Turn of the Fifteenth and Sixteenth Centuries", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 79-86
- Auswärtiges Amt (Hrsg.), *Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa. Dokumente zum KSZE-Prozeß (einschließlich der KVAE)*, Bonn, 6. Aufl. Dezember 1984
- Axelrod, Robert M.: *The Evolution of Cooperation*. New York 1984

Badie, Bertrand: *La fin des territoires*. Paris 1995

Bajpai, Kanti: "India's Global Role for the 21<sup>st</sup> Century: Politics of Community, Order and Cooperation", in: Foreign Service Institute New Delhi (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the Future. Volume I*. New Delhi 1997, S. 3-20

Ball, Desmond/Grant, Richard L./Wanandi, Jusuf: *Security Co-operation in the Asia-Pacific Region*. Washington DC 1993

Ball, Desmond: *Strategic Culture in the Asia-Pacific Region (With Some Implications for Regional Security Cooperation)*. Working Paper No. 270. Canberra April 1993

Ball, Desmond: *The Council for Security Cooperation in the Asia Pacific. Its Record and Its Prospects* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 139). Canberra 2000

Bana, Sarosh: "Not on even keel", *Business India*, No. 624, February 4-17, 2002, S. 54-58

Banerjee, Brojendra Nath: *Indian Ocean – A Whirlpool of Unrest*. New Delhi 1988

Banerjee, Dipankar: "The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response", in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume I*. New Delhi 1997, S. 86-101

Banerjee, Dipankar: "Indian Ocean Zone of Peace: Need for a New Approach", *Strategic Analysis* 15, November 1992, S. 713-731

Baratta, Mario von (Hrsg.): *Der Fischer Weltatmanach '99. Zahlen – Daten – Fakten*. Frankfurt am Main 1998

Barendse, René J.: *The Arabian Seas. The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. Armonk, New York und London 2002

Barnett, Michael/Gause, F. Gregory: "Caravans in opposite directions: society, state, and the development of community in the Gulf Cooperation Council", in: Adler, Emanuel/Barnett, Michael (Hrsg.): *Security Communities*. Cambridge 1998, S. 161-197

Baru, Sanjaya: "Regional Economic Groupings: The Indian Perspective", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 133-147

Baruah, Amit: "India for gaining foothold in Myanmar to counter China", *The Hindu on indiaserver.com*, 13.01.2001 (Online-Dokument: <http://www.the-hindu.com/stories/01130008.htm>, Download am 13.02.2001)

Barudio, Günter: *Der Teutsche Krieg. 1618 – 1648*. Frankfurt 1998

Basham, A. L.: *The Wonder That Was India. A survey of the history and culture of the Indian sub-continent before the coming of the Muslims*. New Delhi 1999 (3. überarbeitete Auflage)

Basrur, Rajesh M.: *India's External Relations: A Theoretical Analysis*. Delhi 2000

Bateman, Sam: "Regional Cooperation for the Sustainable Development", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 187-202

Baumer, Christoph: *Southern Silk Road. In the Footsteps of Sir Aurel Stein and Sven Hedin*. Bangkok 2000

- Bellers, Jürgen/Häckel, Erwin: "Theorien internationaler Integrationen und internationaler Organisationen", in: Rittberger, Volker (Hrsg.): *Theorien der Internationalen Beziehungen – Bestandsaufnahme und Forschungsperspektiven*. Sonderheft 21 der PVS. Opladen 1990, S. 286-310
- Bellwood, Peter: "Southeast Asia before History", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800..* Cambridge 1922, S. 55-136
- Beri, Ruchita: "Indo-South African Relations in the Post-Apartheid Era", *Strategic Analysis* Vol. XXII No. 2 (May 1998), S. 281-294
- Berton, Peter: "Russia and Japan in the Post-Cold War Era", in: Hsiung, James C. (Hrsg.): *Asia Pacific in the New World Politics*. Boulder und London 1993, S. 21-47
- Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Überarbeitete Neuauflage. München 6. Aufl. 1986
- Beyme, Klaus von: *Die Politischen Theorien der Gegenwart. Eine Einführung*. Wiesbaden 2000 (8. neubearbeitete und erweiterte Auflage)
- Bhaskar, C. Uday: "Regional Naval Cooperation", *Strategic Analysis*, November 1992, S. 733-746
- Bhattacharya, S. S.: "Geo-Political Importance of the Indian Ocean", *Strategic Analysis*, Vol. V, No. 7 (Oktober 1991), S. 803-823
- Bidwai, Praful/Vanaik, Achin: *New Nukes. India, Pakistan and Global Nuclear Disarmament*. New York 2000
- Bill, James A.: "Political Stability and the Future of the Islamic Republic of Iran", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 137-158
- Binder, Leonhard: "The Middle East as a Subordinate International System", *World Politics* 10 (April 1958), S. 408-429
- Bloeria, Sudhir S.: *Pakistan's Insurgency Vs. India's Security: Tackling Militancy in Kashmir*. New Delhi 2000
- Booth, Martin: *The Dragon Syndicates. The Global Phenomenon of the Triads*. New York 2001
- Bornschiefer, Volker: "Weltsystem", in: Nohlen, Dieter (Gesamthrg.)/Boekh, Andreas (Hrsg.): *Pipers Wörterbuch zur Politik Band 5: Internationale Beziehungen. Theorien – Organisationen – Konflikte*. München und Zürich 1984, S. 615-622
- Bose, Sugata: "Space and Time on the Indian Ocean Rim: Theory and History", in: Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, Christopher Alan (Hrsg.): *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York und Chichester 2002, S. 365-388
- Bouchon, Geneviève: "A Microcosm: Calicut in the Sixteenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 40-49
- Bowman, Larry W./Lefebvre, Jeffrey A.: "The Indian Ocean: U.S. Military and Strategic Perspectives", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 413-435

- Boxer, Charles R.: *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. New York 1969
- BP Statistical Review of World Energy 2002, Online-Version (Adresse: [http://www.bp.com/downloads/1087/statistical\\_review.pdf](http://www.bp.com/downloads/1087/statistical_review.pdf), Download am 12.12.2002)
- Bracken, Paul: *Fire in the East: The Rise of Asian Military Power and the Second Nuclear Age*. New York 1999
- Brackman, Arnold: *Southeast Asia's Second Front. The Power Struggle in the Malay Archipelago*. London 1966
- Bradley Martin, Esmond E./Bradley Martin, Chryssee: *Cargoes of the East. The Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*. London 1978
- Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II*. Erster Band. Frankfurt am Main 1990
- Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. 2 Bände. London 1972/1973
- Braun, Dieter: *The Indian Ocean – Region of Conflict or Zone of Peace?* Delhi 1983
- Breazeale, Kim (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999
- Breazeale, Kim: "Thai Maritime Trade and the Ministry Responsible", in: derselbe (Hrsg.): *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*. Bangkok 1999, S. 1-54
- Brecher, Michael: "International Relations and Asian Studies: The Subordinate State System of Southern Asia", *World Politics* 15 (January 1963), S. 213-235
- Bredow, Wilfried von: *Der KSZE-Prozess. Von der Zählung zur Auflösung des Ost-West-Konflikts*, Darmstadt 1992
- Brenner, R.: "A Critique of Neo-Smithian Marxism", *New Left Review* 104 (1977), S. 25-92
- Briggs, Lawrence Palmer.: *The Ancient Khmer Empire*. Philadelphia: The American Philosophical Society 1951 (Reprint 1974)
- Broeze, Frank/McPherson, Kenneth (Hrsg.): *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Century*. Honolulu 1989
- Brooke, Micool: "Peace and Prosperity the Thai Way", *Asian Defence Journal* (ADJ) 11/2002 (November), S. 14-17
- Brooke, Micool: "Australia – A Maritime Nation", *Asian Defence Journal* (ADJ), January/February 2002, S. 20
- Bruce, James: "A New Arms Race in the Gulf", *Jane's Intelligence Review* Vol. 007, Issue 01 (January 1995), S. 37-47
- Bruyneel, Mark: Modern Piracy Statistics, *Online-Artikel*, <http://www.tortuga.myweb.nl/archive/modern/figures.htm> (Download am 15.08.2002)
- Buckley, W. (Hrsg.): *Modern Systems Research for the Behavioral Scientist*. Chicago 1968

- Bueno de Mesquita, Bruce: *Principles of International Politics*. 2nd edition. Washington 2003
- Bureau of Economic and Business Affairs: *1999 Country Reports on Economic Policy and Trade Practices: Australia*. Washington D.C. März 2000
- Burgtorf, Andrea/Polster, Rainer (Editoren): *Asien – Nur noch aufwärts? Sonderbericht*. Frankfurt am Main 08. Februar 2000
- Burrell, R. M.: "Implications of the Iranian Revolution for the Security of the Persian Gulf", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 122-137
- Burrows, David: "The Indian Ocean Initiative: A Comparative Indian and Southern African Perspective", *Strategic Analysis*, Mai 1997, S. 233
- Buszinski, Leszek: *SEATO: The Failure of an Alliance Strategy*. Singapore 1983
- Buszynski, Leszek: *Gorbachev and Southeast Asia*, London 1992
- Buszynski, Leszek: *The Soviet Union and South East Asia*, London 1986
- Buzan, Barry/Rizvi, Gowher: *South Asian Insecurity and the Great Powers*. New York 1986
- Buzan, Barry/Jones, Charles/Little, Richard: *The Logic of Anarchy: Neorealism to Structural Realism*. New York 1993
- Buzan, Barry: "The Asia-Pacific: what sort of region in what sort of world?", in: McGrew, Anthony/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York: 2000, S. 68-87
- Buzan, Barry: "The Southeast Asian Security Complex", in: *CSEA*, Vol. 10, no. 1 (June 1988), S. 1-16
- Cady, John: *Southeast Asia. Its Historical Development*. New York 1964
- Cahen, Claude: *Der Islam I. Vom Ursprung bis zu den Anfängen des Osmanenreichs*. Fischer Weltgeschichte Band 14. Frankfurt am Main 1968
- Campbell, Ian C. et al.: *A History of the Pacific Islands*. Berkeley 1989
- Cantori, Louis J./Spiegel, Steven L.: *The International Politics of Regions – A Comparative Approach*. Englewood Cliffs, N.J. 1970
- Cartier, Michel: "The Chinese Perspective on Trade in the Indian Ocean", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 121-124
- Chadha, Vikram: "Implications of India's Global Orientation During the 1990s. Accomplishments and Pitfalls.", *Foreign Trade Review*, Vol. XXXIV, No. 1, April-June 1999, S. 52-71
- Chakraborti, Haripada: *Trade and Commerce of Ancient India (C. 2000 B.C. – C. 650 A.D.)*. Calcutta 1966

- Chalk, Peter: *Grey-Area Phenomena in Southeast Asia: Piracy, Drug Trafficking and Political Terrorism*. (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 123) Canberra 1997
- Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987
- Chapman, Graham P.: *The Geopolitics of South Asia. From early empires to India, Pakistan and Bangladesh*. Aldershot et al. 2000
- Chaudhuri, K. N.: *Asia Before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge 2000 (Neuaufgabe von 1990)
- Chaudhuri, K. N.: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge et al. 1985
- Chaudhury, Sushil/Morineau, Michel: *Merchants, Companies and Trade. Europe and Asia in the Early Modern Era*. Cambridge 1999
- Cheema, Pervaiz Iqbal: "SAARC Needs Revamping", in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 91-104
- Cheema, Pervaiz Iqbal/Cheema, Zafar Iqbal: "Nuclear Arms Control in the Indian Ocean", *Defence Journal* Vol. XX, No. 5-6, 1994, S. 13-29
- Cheema, Pervaiz Iqbal: "Indian Naval Buildup and Southeast Asian Security: A Pakistani View", *Contemporary Southeast Asia* Vol. 13, No. 1, June 1991, S. 86-102
- Chen Jie: "China's Spratly Policy. With Special Reference to the Philippines and Malaysia", in *Asian Survey*, Vol. XXXIV, No. 10. October 1994, S. 893-903
- Chen, Hung-yu: "The Prospects for Joint Development in the South China Sea", *Issues & Studies*, vol. 27, no. 12 (December), S. 112-115
- Chengappa, Raj: *Weapons of Peace. The Secret Story of India's Quest to be a Nuclear Power*. New Delhi 2000
- Chittick, H. Neville: "The East Coast, Madagascar and the Indian Ocean", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 183-231
- Chow, Peter C. Y.: "Asia Pacific Economic Integration in Global Perspective", in: Hsiung, James C. (Hrsg.): *Asia Pacific in the New World Politics*. Boulder und London 1993, S. 195-211
- Christie, D. N.: *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands (Canberra Working Paper 291)*, Canberra 1995
- Claessen, Henri J. M./Skalnik, Peter (Hrsg.): *The Early State*. The Hague, Paris, New York 1978
- CMIE: *Foreign Trade & Balance of Payments. July 2001*. Mumbai 2001, S. 120-169
- Coates, Austin: *China, India and the Ruins of Washington*. New York 1972
- Cohen, Saul B.: *Geography and Politics in a World Divided*, New York 1963

Cohen, Stephen P.: *India: Emerging Power*. Washington D. C. 2001

Cohen, Stephen P.: "The Future Indian Security Role in the Asia-Pacific-Indian Ocean Region". Paper Presented to the Second Indo-U.S. Strategic Symposium, New Delhi, India, December 11-13, 1990 (revised paper, v 2.1)

Corporate Communications Department, DVB: *Investment Research. The Shipping Landscape: Crude Oil Tankers*. Greenwich, USA 2/2001  
(<http://www.dvbbank.com/de/Content/downloads/CrudeOilTankers.pdf>, Download am 12.12.2002).

CountryProfiler.com: *South Africa – Economy*, Online-Dokument,  
<http://www.countryprofiler.com/safrica/economy1p.safrica.html> (Download am 19.07.2002)

Coussy, Jean: "International Political Economy", in: Smouts, Marie-Claude (Hrsg.): *The New International Relations. Theory and Practice*. London 2001, S. 140-154

Craft, Cassidy: *Weapons for Peace, Weapons for War. The Effects of Arms Transfers on War Outbreak, Involvement, and Outcomes*. New York und London 1999

Crawford, Robert M. A.: *Idealism and Realism in International Relations. Beyond the Discipline*. London und New York 2000

Cronin, Richard P.: *Japan, the United States, and prospects for the Asia-Pacific century: three scenarios for the future*, Singapore 1992, S. 9-22

Dadwal, Shebonti Ray: "The Current Oil 'Crisis': Implications for India", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 2 (May 2000), S. 391-402

Delbrück, Hans: *Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte*. 7 Bände. Berlin 1908 (Neuausgabe 2000)

Demandt, Alexander: *Ungeschehene Geschichte. Ein Traktat über die Frage: Was wäre geschehen, wenn...?* Göttingen 1984

Denoon, David B. H.: "Defence Spending in ASEAN", in Chin Kin Wah (Hrsg.): *Defence Spending in Southeast Asia*. Singapur 1987, S. 49-51

Department of Defence (Australia): *Australia's Strategic Policy*. Canberra 1997

Department of Defence (Australia): *Defence 2000. Our Future Defence Force*. Canberra 2000

Department of Defence (South Africa): *Defence in a Democracy. White Paper on National Defence for the Republic of South Africa*. Pretoria Mai 1996 (online unter <http://www.mil.za/Secretariat/White%20Paper/white.htm>, Download am 25.02.00)

Department of Foreign Affairs (Südafrika): "Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) auf ihrer Webseite <http://www.dfa.gov.za/>, aktualisiert am 30. Mai 2001 (Download am 06.12.2001)

Department of Foreign Affairs and Trade (Canberra): "The Indian Ocean Rim – A region of opportunity?" [http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/ior\\_oppportunity/ior\\_opp\\_why.html](http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/ior_oppportunity/ior_opp_why.html) (27.08.2002).

Department of Foreign Affairs and Trade: *Enhancing the Trade and Investment Environment in the Indian Ocean Rim Region. Full Report*. Canberra Dezember 2000

Department of Foreign Affairs and Trade: "Strengthening economic relations: The Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation". Online-Dokument: <http://www.dfat.gov.au/trade/iorarc/> (Download am 27.08.2002)

Department of Trade and Industry: *A Guide to the Real Economy 2002*. Pretoria: DTI South Africa 2002, S. 5. Online-Dokument: <http://www.dti.gov.za/downloads/guidetotherealeconomy.pdf> (Download am 23.09.2002)

DeRosa, Dean A./Govindan, Kumaresan: "Agriculture, Trade, and Regionalism in South Asia", *2020 Vision Brief* 46, June 1997; Online-Dokument: <http://www.ifpri.cgiar.org/2020/briefs/number46.htm> (Download am 05.09.2002).

Deutsch, Karl W.: *The Nerves of Government. Models of Political Communication and Control*. New York 1963

Diamond, Howard: "SEANWFZ Enters Into Force; U.S. Considers Signing Protocol", *Arms Control Today*, April 1997 (Online-Ausgabe: [http://www.armscontrol.org/act/1997\\_04/SEANFWZ.asp](http://www.armscontrol.org/act/1997_04/SEANFWZ.asp); Download am 09.12.2002)

Dibb, Paul: "Defence Force Modernization in Asia: Towards 2000 and Beyond", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 18, No. 4, March 1997, S. 347-359

Dibb, Paul: "The CSBM agenda in the Asia-Pacific region: Some aspects of defence confidence building", in: Mahmood, Rohana/Sani, Rustam A. (Hrsg.): *Confidence Building and Conflict Reduction in the Pacific*. Proceedings of the Sixth Asia-Pacific Roundtable, Kuala Lumpur, June 21-25, 1992. Kuala Lumpur 1993, S. 167-176

Dieter, Heribert: "Einleitung", in: derselbe: *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 13-19

Dikshit, Sandeep: "India, U.S. military think-tanks planning regular interaction", *The Hindu*, 09.04.2002 (Online-Ausgabe: <http://www.hinduonnet.com/stories/2002040903641100.htm>, Download am 09.04.2002)

Directorate Conventional Arms Control: *South African Export Statistics for Conventional Arms 1997-1999*. Pretoria 2000

Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985

Dowdy, William L.: "The Indian Ocean Region as Concept and Reality", in: Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 3-23

Draguhn, Werner/Schier, Peter (Hrsg.): *Indochina: Der permanente Konflikt?*, Hamburg, 2., erw. Auflage 1985 (Mitteilungen des Instituts für Asienkunde 139)

Drège, Jean-Pierre/Bührer, Emil M.: *Seidenstraße*. Köln 2002 (10. Auflage)

Du Toit, J.: *South Africa within the Indian Ocean Rim*. Johannesburg 1997

Dunn, Malcolm: *Kampf um Malakka. Eine wirtschaftsgeschichtliche Studie über den portugiesischen und niederländischen Kolonialismus in Südostasien* (Beiträge zur Südasien-Forschung 91). Wiesbaden 1984

Dupont, Alan: "Comprehensive Security", in: Singh, Jasjit: (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 45-57

Dupont, Alan: *Australia's Threat Perceptions: A Search for Security*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 82. Canberra 1991

Dupont, Alan: *The Future of the ASEAN Regional Forum: An Australian View* (Working Paper No. 321). Canberra Mai 1998

Easton, David: *A Systems Analysis of Political Life*. New York 1965

Eberwein, Wolf-Dieter: "The Future of International Warfare: Toward a Global Security Community", *International Political Science Review*, vol. 16, no. 4 (1995), S. 341-360

Ellen, Eric: "Bringing Piracy to Account", *Jane's Navy International*, April 1997, S. 29-35

Evans, L. H.: "South African Foreign Policy and the New World Order", *ISSUP Bulletin*, 3/1994, S. 8-9

Evans, Paul M.: "Emerging patterns in Asia-Pacific security: The search for a regional framework", in Hassan, Jawhar/Mahmood, Rohana (Hrsg.), *Towards a New Pacific Order, Proceedings of the Fifth Asia-Pacific Roundtable*, Kuala Lumpur 1991

Evers, Hans-Dieter: "Traditional Trading Networks of Southeast Asia", in: Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 142-152

Fargo, Thomas B.: "A Naval Role in Asia-Pacific Prosperity", Vortrag gehalten am 16.05.2000 in Hong Kong bei der Asia Society, Hong Kong Center (online-Dokument: <http://www.asiasociety.org/speeches/fargo.html>, Download am 08.07.2002)

Farmer, Edward L. et al.: "The Regional Fragmentation of Civilizations, 750 to 1500 A.D.: Processes", in: Farmer, Edward L. et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia. Volume I: 10,000 B.C. to 1850*. Boulder und London 1986, S. 282-290

Farmer, Edward L. et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia. Volume I*. Boulder und London 1986

Farmer, Edward L.: "Western European Domination in Southeast Asia", in: Farmer, Edward L. et al. (Hrsg.): *Comparative History of Civilizations in Asia. Volume II: 1350 to present*. Boulder und London 1986, S. 561-569

Fawaz, Leila Tarazi/Bayly, Christopher Alan (Hrsg.): *Modernity and Culture: From the Mediterranean to the Indian Ocean*. New York und Chichester 2002

Ferdowsi, Mir A.: "Die KSZE als Modell? Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung in der Dritten Welt", *Europa-Archiv*, Folge 3/1992, S. 76-84

Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Global Opportunity*. Aldershot 1995

Fernández-Armesto, Felipe: *Civilizations*. London, Basingstoke und Oxford 2000

Ferrand, Gabriel: "Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud", *Journal Asiatique*, 11. Folge, XIII (1919), S. 452f.

- Feske, Susanne: "Der ASEAN-Staatenbund", in: Dahm, Bernhard/Ptak, Roderich (Hrsg.): *Südostasien-Handbuch. Geschichte, Gesellschaft, Politik, Wirtschaft, Kultur*. München 1999, S. 541-561
- Feske, Susanne: *ASEAN: Ein Modell für regionale Sicherheit. Ursprung, Entwicklung und Bilanz sicherheitspolitischer Zusammenarbeit in Südostasien*. Baden-Baden 1991
- Finlay, Robert: "The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery", in: Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Global Opportunity*. Aldershot 1995, S. 93-104
- Foerster, Heinz von: *Wissen und Gewissen*. Frankfurt am Main 1993
- Fontaine, André: *Histoire de la guerre froide*, 2 Bde, Paris 1969 (1971)
- Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. 2 Volumes. Delhi 1997
- Fossum, T.: "SAR Coordination in the Indian Ocean Region", in: Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998, S. 101-109
- Frankfort, Henry.: *The Birth of Civilization in the Near East*. New York 1956
- Frost, Frank: *Vietnam's Foreign Relations - Dynamics of Change*, Singapur 1993
- FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century. Volume 1*. New Delhi 1997
- Funston, John: "ASEAN: Out of its Depth?", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 20, No. 1, April 1998, S. 22-37
- Gaddis, John Lewis: *The Long Peace: Inquires into the History of the Cold War*. New York 1987
- Galtung, Johan: "A Structural Theory of Integration", in *Journal of Peace Research* 5:4, S. 375-395
- Galtung, Johan: "Gewalt, Frieden und Friedensforschung", in Senghaas, Dieter (Hrsg.): *Kritische Friedensforschung*. Frankfurt am Main 1971, S. 55-104
- Ganguly, Sumit: *The Origins of War in South Asia. Indo-Pakistani Conflicts Since 1947*. New Delhi/Bombay/Hyderabad 1999
- Garnaut, Ross: "Economic Lessons", in: McLeod, Ross H./Garnaut, Ross (Hrsg.): *East Asia in Crisis. From being a miracle to needing one?* London und New York 1998, S. 352-366
- Garofano, John: "Flexibility or Irrelevance: Ways Forward for the ARF", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 21, No. 1, April 1999, S. 74-94
- Giles, Herbert A.: *The Travels of Fâ-hsien (399-414 A.D.), or Record of the Buddhistic kingdoms*. London 1959
- Glad, James Clovis: "The half-empty basin", *Wilson Quarterly*, 1992, 16 (1), S. 76-88
- Glover, Ian C.: "Beads and Bronzes: Archaeological Indicators of Trade between Thailand and the Early Buddhist Civilizations of Northern India", in: Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 117-141

- Glüsing, Jens/Ludwig, Udo/Wagner, Wieland: "Regelrecht abgeschlachtet", *Der Spiegel* 34/2001 (20.08.01), S. 68-74
- Goitein, S. D.: "Letters and Documents of India Traders", *Islamic Culture*, XXXVII, 1963
- Goitein, S. D.: "Portrait of a Medieval India Trader: Three Letters from the Cairo Geniza", *Bulletin of the School of Oriental and African Studies (SOAS)*, 48, 1987
- Goitein, S. D.: *Letters of Medieval Jewish Traders*. Princeton 1973
- Goldstein, Joshua S.: *International Relations*. New York 1994
- Goldstein, Joshua S.: *Long Cycles. Prosperity and War in Modern Age*. New Haven 1988
- Gollwitzer, Martin: "Sri Lanka: Drehscheibe des Handels", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 37-56
- Gonidec, P. F.: *Relationes Internationales*. Paris 1974
- Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy: "Introduction", in: dieselben (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 9-17
- Gorbachev, Michail S.: "Answers by M. S. Gorbachev to Questions from the Indonesian Newspaper Merdeka", *FBIS*, 23.07.87, S. CC3-7
- Gorbatschow, Michail: *Glasnost - Das neue Denken*, Berlin 1989
- Gorbatschow, Michail: *Perestroika. Die zweite russische Revolution*, München 1987
- Gordon, Sandy: "Australia's Perspective on Indian Ocean", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Maritime Security*. New Delhi 1993, S. 57-78
- Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995
- Gordon, Sandy: *Security and Security Building in the Indian Ocean Region* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 116). Canberra 1996
- Graduate Institute of International Studies, Geneva: *Small Arms Survey 2001. Profiling the Problem*. Oxford 2001
- Grare, Frédéric: "Energy Security for India", in: Chellaney, Brahma (Hrsg.): *Securing India's Future in the New Millenium*. Hyderabad 1999, S. 49-80
- Gray, Colin S.: *Modern Strategy*. Oxford und New York 1999
- Grey, R. W.: *A Proposal for Cooperation in Maritime Security in Southeast Asia*. Working Paper No. 274. Canberra July 1993
- Haas, Ernst B.: *The Obsolescence of Regional Integration Theory*. Berkeley 1975
- Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991
- Hall, D. G. E.: *A History of Southeast Asia*. London, Melbourne, Toronto 1970 (3. Auflage)

Hall, Kenneth R.: "Economic History of Early Southeast Asia", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 183-275

Hall, Richard: *Empires of the Monsoon. A History of the Indian Ocean and its Invaders*. London 1998 (TB-Ausgabe)

Hambly, Gavin: "Parthians and Sasanids in West Asia", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 180-191

Hambly, Gavin: "The Kushanas and Guptas in South Asia", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 191-202

Hamel-Green, Michael: "The Rarotonga South Pacific Nuclear-Free Zone Treaty", in Walker, Ranginui/Sutherland, William (Hrsg.): *The Pacific. Peace, Security & The Nuclear Issue*, London 1988, S. 93-122

Hänggi, Heiner: *Neutralität in Südostasien: Das Projekt einer Zone des Friedens, der Freiheit und der Neutralität*. Bern, Stuttgart, Wien 1992

Harris, Stuart/Mack, Andrew (Hrsg.): *Asia-Pacific Security. The Economics-Politics Nexus*. Canberra 1997

Harrison, Selig S./Subrahmanyam, K. (Hrsg.): *Superpower Rivalry in the Indian Ocean. Indian and American Perspectives*. New York und Oxford 1989

Harrison, Selig S.: *China, Oil and Asia: Conflict Ahead?* New York 1977

Hasenclever, Andreas/Mayer, Peter/Rittberger, Volker: *Theories of International Regimes*. Cambridge 1997

Hauff, Michael: "Entwicklung und Perspektiven der Wirtschaft Indiens", in: Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (Hrsg.): *Dokumentation: Revision des Indienbildes im Schulunterricht* (Fachtagung vom 05 bis 07. Juni 1998 im Haus auf der Alp, Bad Urach). Stuttgart et al. 1998, S. 63-66

Heintz, P.: *Die Weltgesellschaft im Spiegel von Ereignissen*. Diessenhofen 1982

Henwood, Roland: "South Africa's Foreign Policy: Principles and Problems", online-Version des ISS-Monographs 13, *Fairy Godmother, Hegemon or Partner*, University of Pretoria: Institute for Strategic Studies Mai 1997, online unter <http://www.iss.co.za/Pubs/Monographs/No13/Henwood.htm> (Download am 05.04.2002)

Herrmann, Wilfried A.: "Territoriale Ansprüche in Ost- und Südostasien", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 831-847 (insbesondere 842-846).

Hertz, John: "Idealist Internationalism and the Security Dilemma", *World Politics*, vol. 2 (Januar 1950), S. 157-180

Hess, Andrew C.: "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525", in: Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Global Opportunity*. Aldershot 1995, S. 196-223

- Hettne, Björn: "The Regional Factor in the Formation of a New World Order", in: Sakamoto, Yoshikazu (Hrsg.): *Global Transformation*. Tokio 1994, S. 134-166
- Hewitt, Vernon: *The New International Politics of South Asia*. Manchester 1997
- Higgott, Richard: "APEC – A Sceptical View", in: Mack, Andrew/Ravenhill, John (Hrsg.): *Pacific Cooperation. Building Economic and Security Regimes in the Asia-Pacific Region*. Boulder/San Francisco/Oxford 1995, S. 66-97
- Hirata, Akira/Okamoto, Jiro/Ogita, Tatsushi: "Strategy toward APEC: the case of Japan", in: Yamazawa, Ippei/Hirata, Akira (Hrsg.): *APEC: Cooperation from Diversity*. Tokio 1996, S. 29-42
- Hirschberg, Walter/Janata, Alfred (Hrsg.): *Technologie und Ergologie in der Völkerkunde*. Berlin 1980 (2. Auflage)
- Hoffmann, Steven A.: *India and the China Crisis*. Berkeley 1990
- Hofmeier, Rolf: "EAC", in: Boekh, Andreas (Hrsg.) und Nohlen, Dieter (Gesamtherausgeber): *Pipers Wörterbuch zur Politik Band 5: Internationale Beziehungen. Theorien – Organisationen – Konflikte*. München und Zürich 1984, S. 112
- Hollist, W. L./Rosenau, J. N. (Hrsg.): *World System Structure*. Beverley Hills 1981
- Holsti, Kalevi: "Who Got What and How: The CSCE Negotiations in Retrospect", in: Spencer, Robert (Hrsg.): *Canada and the Conference on Security and Co-operation in Europe*, Toronto 1984, S. 134-166
- Hopkins, T. K./Wallerstein, Immanuel (Hrsg.): *World-Systems Analysis – Theory and Methodology*. Beverly Hills/London/New Delhi 1982
- Hopkins, Terence A.: "World-Systems Analysis: Methodological Issues", in: Hopkins, Terence A./Wallerstein, Immanuel et al.: *World-Systems Analysis. Theory and Methodology (Explorations in the World-Economy Volume 1)*. Beverly Hills/London/New Delhi 1982, S. 145-158
- Hopkins, Terence K./Wallerstein, Immanuel: "Patterns of Development of the Modern World-System", in: Hopkins, Terence K./Wallerstein, Immanuel (Hrsg.): *World-Systems Analysis – Theory and Methodology*. Beverly Hills/ London/New Delhi 1982, S. 41-82
- Hossain, Kamal: "Towards a Single Market for South Asia", in: Mehrotra, L. L./Chopra, H. S./Kueck, Gert W. (Hrsg.): *SAARC 2000 and Beyond*. New Delhi 1996 (3. Auflage), S. 115-120
- Hourani, George F.: *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Revised and Expanded by John Carswell. Princeton, New Jersey 1995
- Hrbek, Ivan: "Egypt, Nubia and the Eastern Deserts", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 10-97
- Hsiung, James C. (Hrsg.): *Asia Pacific in the New World Politics*. Boulder und London 1993
- Huntington, Samuel P.: *Kampf der Kulturen*. München 1998
- Husain, Syed Anwar: *Superpowers & Security in the Indian Ocean. A South Asian Perspective*. Dhaka 1991

Hussain, Ross Masood: "SAARC 1985-1995: A Review and Analysis of Progress", in Gonsalves, Eric/Jetly, Nancy (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia. Regional Cooperation and SAARC*. New Delhi/Thousand Oaks/London 1999, S. 22-39

Ibn Battuta: *Reisen ans Ende der Welt 1325-1353*. Neu herausgegeben von Hans D. Leicht. München 2001

Ibrahim, Ahmad: "The Indian Ocean Rim Association for Regional Co-operation (IOR-ARC)", *African Perspectives – Perspectives Africaines*, Seventh Issue, Autumn 2001, Online-Version, <http://www.sis.gov.eg/public/africanmag/issue07/html/enaf03.htm> (27.08.2002)

ICC Commercial Crime Service: "Weekly Piracy Report", Online-Dokument, Web-Adresse: [http://www.iccwbo.org/ccs/imb\\_piracy/weekly\\_piracy\\_report.asp](http://www.iccwbo.org/ccs/imb_piracy/weekly_piracy_report.asp) (Download am 06.12.2001)

Ide Anak Agung Gde Agung: *Twenty Years Indonesian Foreign Policy 1945-1965*. Den Haag und Paris 1973

Imada, Pearl/Naya, Seiji (Hrsg.): *AFTA: The Way Forward*. Singapur 1992

Innes-Brown, Marc /Valencia, Mark J. : "Thailand's Resource Diplomacy in Indochina and Myanmar", *Contemporary Southeast Asian Studies*, Vol. 14, no. 4, March 1993, S. 332-351

Innes-Brown, Mark/Valencia, Mark J.: "Thailand's Resource Diplomacy in Indochina and Myanmar", *CSEA* Vol. 14, no. 4, March 1993, S. 332-351

International Maritime Organisation: *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*. Online unter [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647) (Download am 22.04.2002).

International Maritime Organisation: *International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR-Convention)*. Online unter [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=65](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=257&doc_id=65) (Download am 22.04.2002)

Jacob, Philip E./Toscano, James V. (Hrsg.): *The Integration of Political Communities*. Philadelphia: Lippincott 1964

Jakobeit, Cord: "Die Theorie regionaler Integration", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 21-41

Jane's Information Group: "Malaysian Manoeuvres to Acquire Submarine Fleet Are Profiled Ahead of April's Malaysian Defence Exhibition", 27.03.2002, [http://www.janes.com/press/pc020327\\_1.shtml](http://www.janes.com/press/pc020327_1.shtml) (Download am 29.04.2002)

Jansen, G. H.: *Nonalignment and the Afro-Asian States*. New York 1966

Jawhar Hassan/Rohana Mahmood (Hrsg.): *Towards a New Pacific Order. Proceedings of the Fifth Asia-Pacific Roundtable* (Kuala Lumpur, June 10-14, 1991), Kuala Lumpur 1991

Jie, Chen: "China's Spratly Policy. With Special Reference to the Philippines and Malaysia", *Asian Survey*, Vol. XXXIV, No. 10, October 1994, S. 893-903

Job, Brian L.: *Multilateralism: The Relevance of the Concept to Regional Conflict Management*. (Working Paper No. 5). Vancouver 1994

- Joeck, Neil: "Nuclear Developments in India and Pakistan", *Access Asia Review*, vol. 2 (July 1999), S. 5-45
- Kalirajan, K. P./Shand, Ric: "Evolving Economic Links Within the IOR-ARC", *The Indian Ocean Review* Vol. 10 No. 3, September 1997, S. 1-5
- Kanwal, Gurmeet: "India's Nuclear Force Structure", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 6, September 2000, S. 1039-1075
- Kaplan, Stephen S.: *Diplomacy of Power. Soviet Armed Forces as a Political Instrument*. Washington D. C. 1981
- Kautilya: *The Arthashastra. Edited, Rearranged & Translated and Introduced by L. N. Rangarajan*. New Delhi 1992
- Keay, John: *India. A History*. London 2000
- Keegan, John: *Die Kultur des Krieges*. Hamburg 1997
- Kegley, Charles (Hrsg.): *Controversies in International Relations: Realism and the Neoliberal Challenge*. New York 1995
- Kegley, Charles W./Wittkopf, Eugene M. (Hrsg.): *The Global Agenda: Issues and Perspectives*. New York 1984
- Kelegama, Saman: SAPTA and its Future, in: Gonsalves, Eric, Nancy Jetly (Hrsg.): *The Dynamics of South Asia: Regional Cooperation and SAARC*. Delhi 1999, S. 171-191
- Kennedy, Joseph: *A History of Malaya*. London und New York 1962
- Kennedy, Paul: *Aufstieg und Fall der großen Mächte. Ökonomischer Wandel und militärischer Konflikt von 1500 bis 2000*. Frankfurt am Main 1994
- Keohane, Robert O. (Hrsg.): *Neorealism and its Critics*. New York 1986
- Keohane, Robert/ Nye, Joseph: *Power and Interdependence*. Boston und London 1989
- Keohane, Robert: *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton 1984
- Khanna, V. N.: *India's Nuclear Doctrine*. New Delhi 2000
- Khilnani, R. K.: *Restructuring India's Foreign Policy*. New Delhi 2000
- Khôi, Lê Thành: *3000 Jahre Vietnam. Schicksal und Kultur eines Landes*. Bearbeitet und ergänzt von Otto Karow. München 1969
- Khokher, M. A. R.: "Maritime Awareness in Pakistan", *Defence Journal*, Oktober 2000, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/oct/maritime.htm> (Download am 21.08.2002)
- Kieniewicz, Jan: "Asian Merchants and European Expansion: Malabar Pepper Trade Routes in the Indian Ocean World-System in the Sixteenth Century", in Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes: Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 78-86

Kim, Duk-Ki: *Naval Strategy in Northeast Asia. Geo-Strategic Goals, Policies and Prospects*. London 2000

Kissinger, Henry: *White House Years*. Boston, Mass. 1979

Knust, Theodor A.: "Einführung", in: Polo, Marco: *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts*. Neu herausgegeben und kommentiert von Theodor A. Knust. München 2001, S. 7-19

Koch, Eckart: *Internationale Wirtschaftsbeziehungen. Eine praxisorientierte Einführung*. München 1992

Kotwal, Dinesh: Instability Parameters in Northeastern India, in : *Strategic Analysis*, April 2000, Vol. 24 No. 1, S. 137-149 (online Version unter <http://www.idsa-india.org/>, Stand 16.08.2002)

Kulke, Hermann: "Die Geschichte maritimer Beziehungen im Indischen Ozean", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 1-8

Kulke, Hermann: "Srivijaya – Ein Großreich oder die Hanse des Ostens?", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 56-88

Kulke, Herrmann/Rothermund, Dietmar: *Geschichte Indiens. Von der Induskultur bis heute*. München 1998

Kumar, Sumita: "Trends in Indo-Pakistan Relations", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 2, Mai 2000, S. 221-246

Kwiatkowska, Barbara: "Institutional Cooperation in the Indian Ocean Region: Resource Development and Environment Protection", in Saigal, K./Rajagopalan, Ramesh/Ganesh, L. S. (Hrsg.): *Science and Technology Cooperation in the Indian Ocean Region and Restructuring the United Nations*. Proceedings of Pacem in Maribus XXII. Madras 1995, S. 105-116

Lai, Frances: "Southeast Asia: SEAPOL", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 99-104

Lang, Winfried: *Der internationale Regionalismus. Integration und Desintegration von Staatenbeziehungen in weltweiter Verflechtung*. Wien und New York 1982

Lee Kuan Yew: "A Region at the Crossroads", *Asiaweek*, 10. August 1990, S. 24-25

Lehr, Peter/Mitra, Subrata: *Endbericht: Panchayati Raj im Indischen Ozean. Auf dem Weg zu einem maritimen Sicherheitssystem?* Heidelberg 2002

Lehr, Peter: "The Challenge of Security in the Indian Ocean in the 21<sup>st</sup> Century: Plus ça change...?" *Heidelberg Papers on South Asian and Comparative Studies* 13, November 2002

Lehr, Peter: "Interviews in Indien – Kompilation", Heidelberg, November 2000 (unveröffentlichtes Manuskript)

Lehr, Peter: *Ein Helsinki für Asien?* Heidelberg 1996 (unveröffentlichte Magisterarbeit)

Leifer, Michael: "ASEAN Regional Forum (ARF) 1994-", in: derselbe: *Dictionary of the Modern Politics of South-East Asia*. London und New York 1995, S. 52

Leur, J. C. van: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955

- Leur, Jacob Cornelis van: "On Early Asian Trade", in: derselbe: *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag und Bandung 1955, S. 1-144
- Levathes, Louise: *When China Ruled the Seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. New York und Oxford 1996 (TB-Ausgabe)
- Lewis, Jeffrey D.: *Reform and Opportunity: The Changing Role and Patterns of Trade in South Africa and SADC* (Africa Region Working Paper Series No. 14). Online-Dokument: <http://www.worldbank.org/afr/wps/wp14.pdf> (Download am 28.08.2002).
- Lim, Robyn: "The ASEAN Regional Forum: Building on Sand", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 20, No. 2, August 1998, S. 115-136
- Lind, Michael: *Vietnam – The Necessary War*. New York 1999
- Link, Werner: *Der Ost-West-Konflikt. Die Organisation der internationalen Beziehungen im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1980
- Lintner, Bertil: "Burma – Chinas Ambitionen und Indiens Antwort", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 917-924
- Lintner, Bertil: *The Politics of the Drug Trade in Birma* (IOCDs Occasional Paper 33). Perth 1993
- Lodi, Sardar F. S.: "An Agosta Submarine for Pakistan", *Defence Journal*, Januar 2001, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/jan/agosta.htm> (Download am 21.08.2002)
- Lomasney, Rowena: "Maritime Safety and SAR in the Indian Ocean Region – An Australian Perspective", in: Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998, S. 93-99
- Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000
- Lombard, Denys: "Introduction", in: derselbe/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 1-15
- Lombard, Denys: "The Malay Sultanate as a Socio-economic Model", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 113-120
- Lombardozi, Andreas: "The Indian Ocean Rim: A Cost-Benefit Analysis from a Development Perspective with Special Reference to Southern Africa", in: Campbell, Gwyn (Hrsg.): *The Indian Ocean Rim. Southern Africa and Regional Co-operation*. London 2003, S. 77-91
- Luhmann, Niklas: *Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie*. Frankfurt/Main 1984
- Luhmann, Niklas: *Politische Planung*. Opladen 1971
- Luhmann, Niklas: *Soziologische Aufklärung*. Opladen 1970
- Lund, Michael S./Roig, Enrique: "Southern Africa – An Emerging Security Community", *Searching for Peace in Africa. European Platform for Conflict Prevention and Transformation*, Online Dokument (link: [http://www.euconflict.org/euconflict/sfp/part2/391\\_.htm](http://www.euconflict.org/euconflict/sfp/part2/391_.htm), download am 30.11.2001)

Lusaka Declaration, abgedruckt zum Beispiel auf der Homepage des African National Congress (ANC), unter <http://www.anc.org.za/ancdocs/history/commonwealth/lusaka.html> (Download am 22.08.2002).

Lyons, Terrence: "Great Powers and Conflict Reduction in the Horn of Africa", in: Zartman, I. William/Kremenjuk, Victor A. (Hrsg.): *Cooperative Security. Reducing Third World Wars*. Syracuse 1995, S. 241-266

Lyons, Terrence: "The Horn of Africa Regional Politics: A Hobbesian World", in: Wriggins, Howard (Hrsg.): *The Dynamics of Regional Politics*. New York: Columbia University Press 1992

Mack, Andrew/Ravenhill, John (Hrsg.): *Pacific Cooperation. Building Economic and Security Regimes in the Asia-Pacific Region*. Boulder/San Francisco/Oxford 1995

Mackie, J. A. C.: *Konfrontasi – The Indonesia-Malaysia Dispute 1963-1967*. Kuala Lumpur 1974

Mackinder, Halford: *Democratic Ideals and Reality*, New York 1942

Mahmood, Rohana/Sani, Rustam A. (Hrsg.): *Confidence Building and Conflict Reduction in the Pacific*. Proceedings of the Sixth Asia-Pacific Roundtable, Kuala Lumpur, June 21-25, 1992. Kuala Lumpur 1993

Majumdar, Ramesh Chandra: *Hindu Colonies in the Far East*. Kalkutta 1963 (2. erw. Auflage)

Mak, Joon Nam: *ASEAN Defence Reorientation 1975-1992. The Dynamics of Modernisation and Structural Change*. Canberra 1993

Malaria Foundation International: "Background Information", <http://www.malaria.org/bginfo.html> (Download am 10.07.2001)

Malaysian Institute for Nuclear Technology Research (MINT): *Issues on the Establishment and Implementation of the Treaty on the South-East Asia Nuclear Weapon-Free Zone (SEANWFZ)*. Kuala Lumpur, November 2000 ([http://www.mint.gov.my/policy/fora\\_asean/issue\\_seanwfz.htm](http://www.mint.gov.my/policy/fora_asean/issue_seanwfz.htm); Download am 09.12.2002)

Malik, Mohan: "India-China Relations in the 21<sup>st</sup> Century: The Continuing Rivlary", in: Chellaney, Brahma (Hrsg.): *Securing India's Future in the New Millenium*. Hyderabad 1999, S. 337-391

Mannheim, Karl: *Man and Society in an Age of Reconstruction: Studies in Modern Social Structure*. London 1940

Marais, Hein: "South Africa carries a big stick", *Le Monde Diplomatique*, March 1999 (online unter <http://MondeDiplo.com/1999/03/07/saf>, Download am 05.04.2002)

Marchal, André: *L'Integration Territoriale*. Paris 1965

Marsh, Christopher: "Indian Ocean Regionalism: Trade Block, Stumbling Block, or Building Block?", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 2 (June 1997), S. 1-5

Mason, Peggy: "Asia-Pacific security forums: Canadian views", in Mahmood, Rohana /Sani, Rustam A. (Hrsg.), *Confidence Building and Conflict Reduction in the Pacific. Proceedings of the Sixth Asia-Pacific Roundtable, Kuala Lumpur, June 21-25, 1992*, Kuala Lumpur 1992, S. 153-165

Maswood, S. Javed: "The rise of the Asia-Pacific", in: McGrew, Andrew/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York: 2000, S. 57-66

- Maswood, S. Javed: *Japanese Defence. The Search for Political Power*, Singapur 1990,
- Mathew, Dean: "The US and the Gulf: The New Calculus", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 4 (July 2000), S. 797-806
- Matthies, Volker: *Der Grenzkonflikt Somalias mit Äthiopien und Kenya. Analyse eines zwischenstaatlichen Konflikts in der Dritten Welt*. Hamburg 1977
- Mattoo, Amitabh (Hrsg.): *India's Nuclear Deterrent. Pokhran II and Beyond*. New Delhi 1999
- Mayer, Marina J.: "The Feasibility of Including the Southern African Customs Union (SACU) and the Southern African Development Community [sic] (SADC) in the Indian Ocean Rim Association for Economic Co-operation", in: Campbell, Gwyn (Hrsg.): *The Indian Ocean Rim. Southern Africa and Regional Co-operation*. London 2003, S. 107-122
- Mazzarino, Santo: "On the Name of the *Hipalus (Hippalus)* Wind in Pliny", in: Romanis, F. de/Tchernia, A. (Hrsg.): *Crossings. Early Mediterranean Contacts with India*. New Delhi 1997, S. 72-79
- McGrew, Andrew/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 2000
- McLeod, Ross H./Garnaut, Ross (Hrsg.): *East Asia in Crisis. From being a miracle to needing one?* London und New York 1998
- McNeill, William H.: *The Rise of the West*. Chicago 1963
- McPherson, Kenneth/Elliott, Shane: "The Economic and Regulatory Environment Relating to Impediments and Complementarities of Trade and Investment in the Indian Ocean Rim", Perth 1999
- McPherson, Kenneth: "'There once was an ugly duckling...' Or the sad history of the good ship IOR-ARC", Eröffnungsvortrag auf der Konferenz *The Indian Ocean in a Globalizing World: Critical Perspectives on the 21<sup>st</sup> Century*. ICSSR Complex, Panjab University, Chandigarh, 18.-22. November 2002
- McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean: Old World, New Region?* (unveröffentlichtes Manuskript) Perth 2002
- McPherson, Kenneth: "An Indian Ocean Zone of Cooperation?", *The Indian Ocean Review* Vol. 7, No. 1 (March 1994), S. 12-17
- McPherson, Kenneth: "Indian Ocean Regional Cooperation" (Opening Address of the Workshop 'The Mitigation of Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region', 8-11 October 1996, Mt. Macedon, Australia), in: Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998, S. 11-17
- McPherson, Kenneth: "A Indian Ocean Zone of Cooperation?", *The Indian Ocean Review* Vol. 7, No. 1 (March 1994), S.12-17
- McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean: World and Region* (IFIOR Working Paper 1). Perth: Mai 1995
- McPherson, Kenneth: "Trade and Traders in the Bay of Bengal: Fifteenth to Nineteenth Centuries", in: Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998, S. 183-209

- McPherson, Kenneth: *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Delhi, Oxford, New York 1993
- Mehrotra, L. L./Chopra, H. S./Kueck, Gert W. (Hrsg.): *SAARC 2000 and Beyond*. New Delhi 1996 (3. Auflage)
- Meilink-Roelofs, Marie A.: *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Den Haag 1962
- Menon, Raja: *A Nuclear Strategy for India*. New Delhi/Thousand Oaks/London 2000
- Meyer, J. W./Hannan, M. T. (Hrsg.): *National Development and the World System*. Chicago 1979
- Mills, Greg: *South Africa and Security Building in the Indian Ocean Rim*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 127. Canberra 1998
- Ministry of Defence, Government of India: *Annual Report 1999-2000*. New Delhi o. J. (2000)
- Ministry of External Affairs: *India – Business Opportunities*. New Delhi Juli 2000
- Ministry of External Affairs: *Two Decades of Non-Alignment*. New Delhi 1983
- Mishra, H. B.: *Defence Programmes of India*. Delhi 2000
- Mitra, Subrata K./Bhattacharyya, Harihar : The Multicultural Challenge : The Post-Colonial State and Subnational Movements in India's Northeast, in: Basta-Fleiner, Lidija R. et al. (Hrsg.): *Rule of Law and Organisation of the State in South Asia*, München 2000, S. 91-134 (113)
- Mitra, Subrata/Lehr, Peter/Lehmann, Hendrick: "Autonomie- und Sezessionsbestrebungen in Nordostindien", in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg/Berlin/Bonn 2001, S. 893-915
- Mitrany, David: *A Working Peace System*. London 1943
- Modelski, George: "Kautilya: Foreign Policy and the International System in the Ancient Hindu World", *American Political Science Review*, vol. 53 (September 1964), S. 549-560
- Modelski, George: "The Long Cycles of Global Politics and the Nation-State", *Comparative Studies in Society and History* 20 (1978) , S. 214-235
- Mohan, Sulakshan: *India's Nuclear Leap*. Delhi 2000
- Mols, Manfred: "An Stelle einer Einleitung: Zur Genese und Begründungslogik des modernen, internationalen Regionalismus in Lateinamerika und Südostasien", in Mols/Wilhelmy von Wolff, Manfred/Gutiérrez, Hernán (Hrsg.): *Regionalismus und Kooperation in Lateinamerika und Südostasien. Ein politikwissenschaftlicher Vergleich*. Münster und Hamburg 1993, S. 1-46
- Montgomery of Alamein, Bernard: *Kriegsgeschichte. Weltgeschichte der Schlachten und Kriegszüge*. Frechen o. J. (englische Originalausgabe 1968)
- Morgenthau, Hans J.: *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*. New York 1973 (5<sup>th</sup> ed.)

- Morrison, Charles E.: "Interdependence, Policy Networks, and Security in Asia-Pacific", in: Harris, Stuart/Mack, Andrew (Hrsg.): *Asia-Pacific Security. The Economics-Politics Nexus*. Canberra 1997, S. 121-136
- Morrison, Charles W./Kojima, Akira/Maull, Hanns W.: *Community Building with Pacific Asia. A Report to the Trilateral Commission*. New York, Paris und Tokio 1997
- Morrison, Charles/Suhrke, Astri: *Strategies of Survival*. Queensland 1978
- Moskalenko, Vladimir/Shaumian, Tatiana: "Russia's security and the geopolitical situation in South Asia", in: Chufirin, Gennady (Hrsg.): *Russia and Asia. The Emerging Security Agenda*. Oxford 1999, S. 229-246
- Mukherjee, Rudrangshu/Subramaniam, Lakshmi (Hrsg.): *Politics and Trade in the Indian Ocean World. Essays in Honour of Ashin Das Gupta*. Delhi et al. 1998
- Müller, Harald: *Das Zusammenleben der Kulturen. Ein Gegenentwurf zu Huntington*. Frankfurt am Main 2001 (4. Auflage)
- Müller, Harald: *Die Chance der Kooperation: Regime in den internationalen Beziehungen*. Darmstadt 1993
- Mumbai Port Trust: "Region-wise Import-Export Based on Audited Returns", Online-Dokument, <http://mumbaiporttrust.com/portregionwy.htm> (Download am 07.01.2002)
- Myers, Willard H.: "Orb Weavers – The Global Webs: The Structure and Activities of Transnational Ethnic Chinese Criminal Groups", *Transnational Organized Crime* Vol. 1, No. 4 (Winter 1995), pp. 1-36
- Mzik, Hans von (Bearbeiter): *Die Reisen des Arabers Ibn Batuta durch Indien und China*. Hamburg 1911
- Nag, Prithvish: "The Indian Ocean, India and Africa: Historical and Geographical Perspectives", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 151-173
- NCAER: *Economic and Policy Reforms in India*. New Delhi August 2001
- Needham, Joseph: "China, Europe and the Seas Between", in: Fernández-Armesto, Felipe (Hrsg.): *The Gobar Opportunity*. Aldershot 1995, S. 1-32.
- Neemia, Uentabo: "Kiribati: Russophobia and Self Determination", in Walker, Ranginui/Sutherland, William (Hrsg.): *The Pacific. Peace, Security & The Nuclear Issue*, London 1988, S. 196-201
- Nerlich, Uwe/ Rendtorff, Trutz (Hrsg.): *Nukleare Abschreckung - Politische und ethische Interpretationen einer neuen Realität*, Baden-Baden 1989
- Nester, William: "The Third World in Japanese Foreign Policy", in: Newland, Kathleen (Hrsg.): *The International Relations of Japan*. London 1990, S. 71-99
- Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Elections in Asia and the Pacific. A Data Handbook 2 Vols*. Oxford 2001

- Nohlen, Dieter/Schultze, Rainer-Olaf/Schüttemeyer, Suzanne S. (Hrsg.): *Lexikon der Politik Band 7: Politische Begriffe*. München 1998
- Noorani, A. G.: *Brezhnev Plan for Asian Security. Russia in Asia*, Bombay 1975
- Norwich, John Julius: *A History of Venice*. London 1983
- O Chang Rim: "Consideration of the immediate issues with regard to Korea's reunification", in Jawhar Hassan/Rohana Mahmood (Hrsg.): *Towards a New Pacific Order. Proceedings of the Fifth Asia-Pacific Roundtable* (Kuala Lumpur, June 10-14, 1991), Kuala Lumpur 1991, S. 101-104
- O'Tuathail, Gearòid: *Critical Geopolitics*. Minneapolis 1996
- Pachauri, R. K.: "The Environment-Energy Challenge", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1997, S. 331-341
- Palat, Ravi Arvind/Wallerstein, Immanuel: "Of what world-system was pre-1500 'India' a part?", in: Chaudhury, Sushil/Morineau, Michel: *Merchants, Companies and Trade. Europe and Asia in the Early Modern Era*. Cambridge 1999, S. 21-41
- Palit, D. K.: *Major General Rudra. His Service in Three Armies and Two World Wars*. New Delhi 1997
- Palit, D. K.: *War in the High Himalaya*. London 1991
- Palmer, Norman: *The New Regionalism in Asia and the Pacific*. Lexington et al. 1991
- Panikkar, Kavalain Madhava: *India and the Indian Ocean. An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. London 1951 (Reprint 1962)
- Panikkar, Kavalain Madhava: *Asia and Western Dominance. A Survey of the Vasco da Gama Epoch of Asian History*. London 1953
- Pattanayak, Satyanarayan: "Oil as a Factor in Indo-Gulf Relations", *Strategic Analysis* Vol. XXV No. 3 (June 2001), S. 465-480
- Patzelt, Werner: *Einführung in die Politikwissenschaft. Grundriß des Faches und studienbegleitende Orientierung*. Passau 2001 (4. überarbeitete Auflage)
- Petri, Peter A.: "Measuring and Comparing Progress in APEC", *ASEAN Economic Bulletin* 1997, 14 (1), S. 1-13
- Pfetsch, Frank R.: *Internationale Politik*. Stuttgart, Berlin, Köln 1994
- Pike, Douglas: *PAVN: People's Army of Vietnam*. Novato, CA 1986
- Pohl, Manfred: "Piraterie in Südostasien – ein Gewerbe mit staatlicher Unterstützung?" in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*. Hamburg, Berlin, Bonn 2001, S. 849-869
- Polanyi, Karl: *The Great Transformation. Politische und ökonomische Ursprünge von Gesellschaften und Wirtschaftssystemen*. Frankfurt am Main 1990 (2. Auflage)
- Polo, Marco: *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts*. Neu herausgegeben und kommentiert von Theodor A. Knust. München 2001

- Popper, Karl: *Logik der Forschung*. Tübingen 1966 (2. erw. Auflage)
- Porter, Ian W.: "The Indian Ocean Rim", *African Security Review* Vol. 6, No. 6 (1997), S. 4
- Primbetow, Serik: "Regionale Integration der zentralasiatischen Staaten. Ergebnisse, Erfahrungen, Probleme und Perspektiven", in: Dieter, Heribert (Hrsg.): *Regionale Integration in Zentralasien*. Berlin 1996, S. 125-144
- Puchala, Donald J.: "The Integration Theorists and the Study of International Relations", in: Kegley, Charles W./Wittkopf, Eugene M. (Hrsg.): *The Global Agenda: Issues and Perspectives*. New York: Random House 1984, S. 189-215
- Pyle, Kenneth: "Restructuring foreign and defence policy: Japan", in: McGrew, Andrew/Brook, Christopher (Hrsg.): *Asia-Pacific in the New World Order*. London und New York 2000, S. 121-136
- Qasim, S. Z.: *Glimpses of the Indian Ocean*. Hyderabad 1998
- Ramdas, L.: "More for Navy", *Frontline*, 20. Dezember 1991, S. 7-8
- Rana, Kishan S.: "Restructuring the MEA", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1998, S. 431-445
- Ranganathan, C. V./Khanna, Vinod C.: *India and China: The Way Ahead After "Mao's India War"*. New Delhi 2000
- Rao, S. L.: "The First Regional Conference of the Indian Ocean Research Network, New Delhi, India", *The Indian Ocean Review* Vol. 8, No. 4 (December 1995) & Vol. 9, No. 1 (March 1996), S. 1-6
- Ravenhill, John: *APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism*. Cambridge 2001
- Ray, Haraprasad: "China and the 'Western Ocean' in the Fifteenth Century", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 109-124
- Ray, Himanshu Prabha: "Maritime Archaeology of the Indian Ocean. An Overview", in: derselbe/Salles, Jean-Francois (Hrsg.): *Tradition and Archaeology. Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*. Proceedings of the International Seminar Techno-Archaeological Perspectives of Seafaring in the Indian Ocean 4<sup>th</sup> cent. B.C. – 15<sup>th</sup> cent. A.D., New Delhi, February 28 – March 4, 1994. New Delhi 1996, S. 1-10
- Regaud, Nicolas: "La sécurité maritime de l'Asie du Sud-Est", *Défense Nationale* 47, avril 1991, S. 144
- Reischauer, Edwin O. et al.: *A History of East Asian Civilization* (2 Bände). London 1960 (Bd. 1), Boston 1965 (Bd. 2)
- Revere, Robert B.: "'No Man's Coast': Port of Trade in The Eastern Mediterranean", in: Polanyi, Karl/Arensberg, Conrad M./Pearson, Harry W. (Hrsg.): *Trade and Market in the Early Empires. Economies in History and Theory*. Glencoe, Illinois 1957, S. 38-63
- Risso, Patricia: *Merchants and Faith. Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, San Francisco und New York 1995
- Risso, Patricia: *Oman and Muscat: An Early Modern History*. London 1986

- Rittberger, Volker (Hrsg.): *Theorien der Internationalen Beziehungen – Bestandsaufnahme und Forschungsperspektiven*. Sonderheft 21 der PVS. Opladen 1990
- Roherty, James M.: "Beyond Limpopo and Zambesi: South Africa's Strategic Horizons", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 267-282
- Rosecrance, Richard: *The Rise of the Trading State: Commerce and Conquest in the Modern World*. New York 1986
- Rothermund, Dietmar: *Krisenherd Kaschmir. Der Konflikt der Atommächte Indien und Pakistan*. München 2002
- Roy-Chaudhury, Rahul: "India", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 19-27
- Roy-Chaudhury, Rahul: *India's Maritime Security*. New Delhi 2000
- Roy-Chaudhury, Rahul: *Sea Power and Indian Security*. London und Washington: Brassey's 1995
- Rüland, Jürgen: "Die Gemeinschaft Südostasiatischer Staaten (ASEAN): Vom Antikommunismus zum regionalen Ordnungsfaktor", *APuZ B* 13-14/95, 24. März 1995, S. 3-12
- Runciman, Steven: *Geschichte der Kreuzzüge*. München 1983 (Sonderausgabe)
- Rutter, Owen: *The Pirate Wind. Tales of the Sea-Robbers of Malaya*. Singapur et al. 1986 S. 78-95
- Sachdeva, Gulshan: "IOR-ARC: Can the Dream Be Fructified?", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 3, September 1997
- Saggs, H. W. F.: *The Greatness that was Babylon. A survey of the ancient civilization of the Tigris-Euphrates valley*. London 2. Aufl. 1966
- Saggs, H. W. F.: *The Might that was Assyria*. London 1984
- Sakamoto, Yoshikazu (Hrsg.): *Global Transformation*. Tokio 1994
- Sakhuja, Vijay: "Cold War in the Arabian Sea", *Strategic Analysis*, Vol. XXV, No. 3 (June 2001), S. 371-384
- Sakhuja, Vijay: "Chinese Penchant for Aircraft Carriers", in: Peace Forum/ Division of Strategic and International Studies (Taiwan) (Hrsg.): *Peace Forum Essays*, April 2002, Online-Version: <http://www.dsis.org.tw/peaceforum/papers/2002-04/MM0204001e.pdf> (Download am 21.08.2002).
- Sakhuja, Vijay: "Dragon's Dragonfly: The Chinese Aircraft Carrier", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 7 (October 2000), S. 1367-1386
- Sakhuja, Vijay: "Maritime Order and Piracy", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 5 (August 2000), S. 923-938
- Schimmelpfennig, Frank: "Konferenzdiplomatie als regionale Friedensstrategie. Läßt sich das KSZE-Modell auf den Vorderen Orient übertragen?" *Hamburger Beiträge zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik*, Heft 60, November 1991

- Schmidt, Manfred G.: *Wörterbuch zur Politik*. Stuttgart 1995
- Schmökel, Hartmut: "Mesopotamien", in: derselbe (Hrsg.): *Kulturgeschichte des Alten Orient. Mesopotamien, Hethiterreich, Syrien-Palästina, Urartu*. Stuttgart 1961, S. 2-310
- Schwarz, Hans-Peter: "Eine Sandbank gescheiterter Hoffnung?", *FAZ*, 15.08. 1979
- Scott, Andrew M.: *The Functioning of the International Political System*. New York 1967
- Serjeant, Robert Bertram: "The Hadramī Network", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 145-153
- Shukla, Vinay: "Russia in South Asia: A view from India", in: Chufirin, Gennady (Hrsg.): *Russia and Asia. The Emerging Security Agenda*. Oxford 1999, S. 247-269
- Silva, K. M. de: *A History of Sri Lanka*. London 1981
- Simonis, Georg: "Systemtheorie", in: Nohlen, Dieter (Gesamthrg.)/Boekh, Andreas (Hrsg.): *Pipers Wörterbuch zur Politik Band 5: Internationale Beziehungen. Theorien – Organisationen – Konflikte*. München und Zürich 1984, S. 474-481
- Simpson-Anderson, Robert: "Navies in War and Peace: Annual Policy Review 1", *African Security Review* Volume 5 No. 1, 1996 (Online-Version: <http://www.iss.co.za/Pubs/ASR/5.1/Simpson-Anderson.html>, download am 25.02.00).
- Singapore Ministry of Defence: *Defence of Singapore 1992-1993*. Singapur August 1992
- Singh, Bilveer: "Confidence Building in Southeast Asia", *Asian Defence Journal* 3/1992, S. 5-17
- Singh, Daljit: "A Political Overview of Southeast Asia", in: Sandhu, Kernial Singh et. al. (Hrsg.): *Southeast Asian Affairs 1992*, Singapore 1992, S. 3-20
- Singh, Jasjit (Hrsg.): *Asian Security in the 21<sup>st</sup> Century*. New Delhi 1999
- Singh, Jasjit: "An Indian Perspective", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 45-57
- Singh, Jasjit: "Cooperative Security: Paradigm for the 21<sup>st</sup> Century", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997
- Singh, Jasjit: "Foreword", in: Roy-Chaudhury, Rahul: *Maritime Security*. New Delhi 2000, S. xiii-xviii
- Singh, Jasjit: "Introduction", in: derselbe (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*. New Delhi 1997, S. 5-18
- Singh, Jasjit: *Nuclear India*. New Delhi 1998
- Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999
- Singh, K. R.: "Meeting Energy Needs: Domestic and Foreign Policy Options", in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21<sup>st</sup> Century*. Volume 1. Delhi 1997, S. 342-361
- Singh, Swaran: "Three Agreements and Five Principles Between India and China", in: Chung, Tan (Hrsg.): *Across the Himalayan Gap. An Indian Quest for Understanding China*. Online-

Veröffentlichung, Adresse des Buchs: [http://ignca.nic.in/ks\\_41.htm](http://ignca.nic.in/ks_41.htm), Adresse des Singh-Artikels: [http://ignca.nic.in/ks\\_41062.htm](http://ignca.nic.in/ks_41062.htm) (Download am 15.08.2002).

Singh, Swaran: "Sino-Southeast Asian Ties: Problems and Prospects II", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 2 (May 2000), S. 361-374

Singh, Swaran: "Sino-South Asian Ties: Problems & Prospects I", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 1 (April 2000), S. 31-49

Singh, Swaran: "Continuity and Change in China's Maritime Strategy", *Strategic Analysis* Vol. XXIII No. 9 (December 1999), S. 1493-1508

Singh, Udai Bhanu: "Major Powers and the Security of Southeast Asia", *Strategic Analysis* Vol. XXIV No. 2 (May 2000), S. 315-342

SIPRI: *Small Arms Survey 2001. Profiling the Problem*. Oxford 2001

Skocpol, T.: "Wallerstein's World Capitalist System: A Theoretical and Historical Critique", *American Journal of Sociology* 82 (1977), S. 1075-1090

Sköns, Elisabeth et al.: "Military Expenditure", SIPRI: *SIPRI Yearbook 1999. Armaments, Disarmament and International Security*. Oxford 1999, S. 269-349

Smith, Vincent A./Spear, Percival: *The Oxford History of India*. New York et al 1985 (4. Auflage)

Smolansky, Oles M.: "Soviet Interests in the Persian/Arabian Gulf", in: Dowdy, William L./Trood,

Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 458-778

Smouts, Marie-Claude (Hrsg.): *The New International Relations. Theory and Practice*. London 2001

Southern African Marketing Co./SADC: "The SADC Free Trade Area", *Official SADC Trade, Industry and Investment Review 2001. Special 5<sup>th</sup> Anniversary Issue*. Online-Dokument: <http://www.sadcreview.com/special%20features%202001/frspecialfeatures2.htm> (Download am 09.09.2002)

Spencer, George W.: *The Politics of Expansion: The Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya*. Madras 1983

Sricharatchanya, Paisal: "The Golden Land", *Far Eastern Economic Review* (im folgenden zitiert als: FEER), 23. Februar 1989, S. 11-12

Sricharatchanya, Paisal: "The Golden Land", *FEER*, 23. Februar 1989, S. 11-12

Steensgaard, Niels: "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy ca. 1500-1700", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 125-150

Sturm, Roland: "Regionen/Regionalisierung", in Nohlen, Dieter (Hrsg.): *Wörterbuch Staat und Politik. Neuauflage 1995*. Bonn 1996, S. 645-647

Subrahmanyam, K.: "Asia's Security Concerns in the 21<sup>st</sup> Century", in: Singh, Jasjit (Hrsg.): *Asian Security in the 21<sup>st</sup> Century*. New Delhi 1999, S. 7-23

- Subrahmanyam, K.: "Introduction", in: Singh, Jaswant: *Defending India*. Chennai 1999, S. viii-xxviii
- Subrahmanyam, K.: "India and the Changes in the International Security Environment", in: Foreign Service Institute New Delhi (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the Future. Volume I*. New Delhi 1997, S. 58-72
- Syed, Fasahat H. (Hrsg.): *Regional Cooperation Among Indian Ocean Countries*. Islambad 1999
- Takakusu, J.: *A record of the Buddhist religion as practised in India and the Malay Archipelago (671-695 A.D.) by I-tsing*. Oxford 1896
- Tamrat, Tadesse: "Ethiopia, the Red Sea and the Horn", in: Oliver, Roland (Hrsg.): *The Cambridge History of Africa. Volume 3: from c. 1050 to c. 1600*. Cambridge et al. 1977, S. 98-182
- Tan, Josef: "Signs of an Indian Ocean Rim regionalism are emerging", *The Indian Ocean Review* Vol. 10, No. 14 (December 1997), S. 1-2
- Tanham, George: "India's Strategic Culture", *The Washington Quarterly*, Winter 1992, S. 129-142
- Tanter, Richard: "Nuclear-Free Zones as a Demilitarization Strategy", in Sakamoto, Yoshikazu (Hrsg.): *Asia. Militarization and Regional Conflict*. Tokio 1988, S. 184-207
- Tanzer, Andrew: "Asia's Next Flashpoint? *Forbes*, 26. Oktober 1992
- Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia* (2 Bände). Cambridge 1992
- Taylor, Keith W.: "The Early Kingdoms", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge und New York 1992, S. 137-182
- Taylor, Romeyn: "The Ch'in-Han Universal Empire", in: Farmer, Edward L et al.: *Comparative History of Civilizations in Asia Vo. I*. Boulder und London 1986, S. 153-167
- Teoh, Bob: "More Punch to Meet Foreign Threats", *Business Times*, 20.01.1983
- Terpstra, H.: *The Rise of the Western Quarters of the Dutch East India Company (Surat, Arabia, Persia)*. Den Haag 1918
- Thakur, Ramesh: "Between East and West, from South to North", in: Gordon, Sandy/Henningham, Stephen: *India Looks East: An Emerging Power and its Asia-Pacific Neighbours*. Canberra Papers on Strategy and Defence No. 111. Canberra 1995, S. 9-43
- Thomas, Raju G. C.: "The Economic and Strategic Interdependence of the Indian Ocean Region", in Dowdy, William L./Trood, Russell B. (Hrsg.): *The Indian Ocean. Perspectives on a Strategic Arena*. Durham 1985, S. 45-63
- Thomas, Raju G. C.: "The Growth of Indian Military Power", in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?* New York 1992, S. 35-66
- Thomaz, Luís Felipe F. R.: "Melaka and Its Merchant Communities at the Turn of the Sixteenth Century", in: Lombard, Denys/Aubin, Jean (Hrsg.): *Asian Merchants and Businessmen in the Indian Ocean and the China Sea*. New Delhi 2000, S. 25-52

- Thompson, William R.: "Succession Crises in the Global Political System: A Test of the Transition Model", in: Bergesen, A. (Hrsg.): *Crises in the World-System*. Beverly Hills 1983, S. 93-116
- Thompson, William R.: "The Regional Subsystem – A Conceptual Explication and a Propositional Inventory", *International Studies Quarterly* 17 (March 1973), S. 89-117
- Tilly, Charles: "States and Nationalism in Europe, 1492-1992", *Theory and Society* 23 (1995), S. 131-146
- Toussaint, Auguste: *A History of the Indian Ocean*. London 1968
- Townsend-Gault, Ian: "Preventive Diplomacy and Pro-Activity in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia*, Volume 20, No. 2, August 1998, S. 171-190
- Townsend-Gault, Ian: "South China Sea", in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 124). Canberra 1998, S. 117-128
- Toynbee, Arnold: *A Study of History*. Bombay und Bangalore 1995 (rev. ed.)
- Uhe, Patrick: *Eine KSZE für Asien? Die Genese einer Idee und aktuelle Ausformungen sicherheitspolitischer Zusammenarbeit in einer konfliktreichen Region. Analyse und Dokumente*. Hamburg 1996
- United Nations: *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), Part V: Exclusive Economic Zone (Artikel 55-75); als Online-Dokument vorhanden unter der folgenden Adresse [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm) (Download am 16.08.2002).
- United States Energy Information Administration (EIA): *South China Sea Region*. Washington D. C.: EIA Februar 2001. Online-Dokument: <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schinafull.html> (Download am 22.08.2002)
- Váli, Ferenc A.: *Politics of the Indian Ocean Region. The Balances of Power*. New York 1976
- Vercoutter, Jean: "Das Alte Reich", in: Cassin, Elena/Bottéro, Jean/Vercoutter, Jean (Hrsg.): *Die Altorientalischen Reiche I. Vom Paläolithikum bis zur Mitte des 2. Jahrtausends*. (Fischer Weltgeschichte Band 2). Frankfurt am Main 1980, S. 245-286
- Vercoutter, Jean: "Das archaische Ägypten (I. und II. thinitische Dynastie)", in: Cassin, Elena/Bottéro, Jean/Vercoutter, Jean (Hrsg.): *Die Altorientalischen Reiche I. Vom Paläolithikum bis zur Mitte des 2. Jahrtausends*. (Fischer Weltgeschichte Band 2). Frankfurt am Main 1980, S. 232-244
- Verlinden, Charles: "The Indian Ocean: The Ancient Period and the Middle Ages", in: Chandra, Satish (Hrsg.): *The Indian Ocean. Explorations in History, Commerce and Politics*. New Delhi et al. 1987, S. 27-53
- Voll, J. O.: "Islam as a Special World System", *Journal of World History* 5 (1) 1994, S. 213-227
- Vu, The-Quyen: "Von der 'Union Indochinoise' zur 'Indochinesischen Föderation'? Ein historischer Überblick von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis heute", in: Draguhn, Werner/Schier, Peter (Hrsg.): *Indochina: Der permanente Konflikt?* Hamburg, 2. erweiterte Auflage 1985, S. 9-37

- Wainwright, A. Martin: "Regional Security and Paramount Powers: The British Raj and Independent India", in: Weinbaum, Marvin G./Kumar, Chetan (Hrsg.): *South Asia Approaches the Millenium. Reexamining National Security*. Boulder, San Francisco, Oxford 1995, S. 41-62
- Wall, Patrick (Hrsg.): *The Indian Ocean and the Threat to the West. Four Studies in Global Strategy*. London 1975
- Wallerstein, Immanuel: "A World-System Perspective on the Social Sciences", *British Journal of Sociology* XXVII (September 1976), S. 343-353
- Wallerstein, Immanuel: *Geopolitics and Geoculture: Essays on the changing world-system*, Cambridge 1991 (Repr. 1992)
- Waltz, Kenneth: *Theory of International Politics*. New York 1979
- Wansbrough, John: "Ugarit: a Bronze Age Hansa?", in Haellquist, Karl Reinhold (Hrsg.): *Asian Trade Routes: Continental and Maritime*. Kopenhagen 1991, S. 21-26
- Warr, Peter G.: "Thailand", in: McLeod, Ross H./Garnaut, Ross (Hrsg.): *East Asia in Crisis. From being a miracle to needing one?* London und New York 1998, S. 49-65
- Watson Andaya, Barbara: "Political Development between the Sixteenth and Eighteenth Centuries", in: Tarling, Nicholas (Hrsg.): *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume One: From Early Times to c. 1800*. Cambridge 1992, S. 402-459
- Weeks, Stanley B.: "Existing Maritime Cooperation Arrangements in the Asia-Pacific Region", in Bateman, Sam (Hrsg.): *Maritime Cooperation in the Asia-Pacific Region. Current Situation and Prospects*. Canberra: Australian National University 1999 (Canberra Papers on Strategy and Defence No. 132), S. 1-17
- Weggel, Oskar: *Die Asiaten*. München 1989
- Wehr, Paul/Pfoser, Klaus: *Toward Common Security in Central America* (Working Paper 90-8). Boulder, Col. July 1990
- Weidemann, Diethelm: "Indian Ocean – An Emerging Region? Problems, Prospects and German Interests", in: Syed, Fasahat (Hrsg.): *Regional Cooperation Among Indian Ocean Countries*. Islamabad 1999, S. 43-84
- Wheatley, Paul: *Nagara and Commandery: Origins of Southeast Asian Urban Traditions*. Chicago 1983
- Wheatley, Paul: *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula A.D. 1500*. Kuala Lumpur 1961
- Wheeler, R. E. M.: *Rome Beyond the Imperial Frontiers*. Harmondsworth 1954
- Wiesehöfer, Josef: "Mare Erythraeum, Sinus Persiscus und Fines Indiae", in: Conermann, Stephan (Hrsg.): *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. Hamburg 1998, S. 9-36
- Wittfogel, Karl August: *Die orientalische Despotie. Eine vergleichende Untersuchung totaler Macht*. Frankfurt am Main 1977 (TB-Ausgabe)
- Wolters, O. W.: *Early Indonesian Commerce. A study of the origins of Śrīvijaya*. Ithaca, New York 1967

Woodroffe, Colin D. (Hrsg.): *Maritime Natural Hazards in the Indian Ocean Region*. Wollongong Papers on Maritime Policy No. 6. Wollongong 1998

World Bank: *World Development Report*. Washington D.C. 1994

Worsley, Peter: "Drei Welten oder eine? Eine Kritik der Weltsystemtheorie", in: Blaschke, J. (Hrsg.): *Perspektiven des Weltsystems: Materialien zu Immanuel Wallerstein <Das moderne Weltsystem>*. Frankfurt am Main/New York 1983, S. 32-79

Wyatt, David K.: *Thailand: A Short History*. New Haven und London 1984

Yamazawa, Ippei/Hirata, Akira (Hrsg.): *APEC: Cooperation from Diversity*. Tokio 1996

You Ji: *The Armed Forces of China*. St. Leonards 1999

Zartmann, William: "Africa as a Subordinate State System in International Relations", *International Organization* 21 (Summer 1967), S. 545-564

Zingel, Wolfgang-Peter: "Regional Cooperation in South Asia", Vortrag gehalten bei der 15. European Conference on Modern South Asian Studies, Karls Universität Prag, vom 8. bis 12. September 1998 (Online Dokument: <http://www.sai.uni-heidelberg.de/intwep/zingel/praha98.htm>)

Zulkarnen, Isaak: "Main Battle Tank Developments in the Asia-Pacific", *Asian Defence Journal* November 2001, S. 18-21