



AUSLAND

Brennender Supertanker nördlich von Dubai, US-Hubschrauber*: Verlostraten wie im Zweiten Weltkrieg

Fünf Millionen Schlüssel fürs Paradies

Der Golfkrieg wird total. Zur See wurde im Dezember im Durchschnitt täglich ein Tanker oder Frachter angegriffen – mit neuer Taktik und neuen Waffen: Die Iraker fliegen Langstreckenangriffe gegen Irans schwimmende Öllager im äußersten Südosten des Golfs, die

Iraner setzen Schiffe aller Flaggen mit neuen Raketen in Brand. Zu Lande bereiten die Mullahs eine neue „letzte“ Offensive vor, für die sie angeblich Millionen mobil machen. Die Golf-Anrainer fürchten eine Ausweitung des Krieges auf ihr eigenes Territorium.

Die Radarschirme an Bord der Tanker, die vorzugsweise nachts in die Straße von Hormus einlaufen, zeigen ein Bild, das unwirklich und bedrohlich zugleich scheint – die gewaltigste Konzentration von Schiffen auf der Erde, erkennbar in Form heller Leuchtpunkte, die sich auf den Geräten dicht an dicht zusammendrängen.

Die Punkte markieren die Bereitstellungsräume von Super- und übergroßen Supertankern, sogenannten Ultra Large Crude Carriers (ULCC), die östlich und westlich der iranischen Insel Larak am oberen Rand der Meeresstraße Öl umschlagen.

Tanker, die von der iranischen Ölinsel Charg im Norden des Golfs nach Larak gefahren sind, pumpen hier ihre Fracht an Bord der gigantischen ULCC, die als Depotschiffe dienen, während an den gegenüberliegenden Bordwänden der Kolosse kleinere Supertanker Öl an Bord nehmen.

Larak und seine Welt der Ultra-Pötte sind die wirtschaftliche Schlagader des Iran – und das lohnendste, aber auch am schwierigsten zu treffende Angriffsziel des Kriegesgegners Irak. Die Tankerpulks

liegen mehr als 1100 Kilometer von den irakischen Fliegerhorsten entfernt und können von Mirage-F-1-Jagdbombern nur mit Hilfe komplizierter Flugmanöver erreicht werden: Die Maschinen starten mit geringer Treibstoff-, aber maximaler Bombenlast und werden dann über dem Golf erst für die lange Strecke vollgetankt, in der Regel aus Tankflugzeugen des sowjetischen Typs An-12.

Am 22. Dezember 1987, beim dritten Angriff dieser Art, war einer Mirage-Rotte beinahe geglückt, was der irakische Staatspräsident Saddam Hussein verlangt hatte: „die wirtschaftliche Hauptarterie des Iran (zu) zerfetzen“. Lasergesteuerte Bomben trafen den in Liberia registrierten Tanker „Seawise Giant“, mit 564 739 Tonnen das größte Schiff der Welt, sowie die gleichfalls unter liberianischer Flagge stehende, 411 508 Tonnen große „World Petrobras“. Auch auf die englische „Burmah Enterprise“, ein Großschiff mit 457 000 Tonnen, gingen irakische Bomben nieder.

* Beim Anflug auf den zyprischen 232 000-Tonner „Pivot“.

Aber: Die Stahlelefanten steckten den Bombenhagel weg, als handele es sich um Silvesterknaller. Die Brände auf den Decks der „Seawise Giant“ und der „Burmah Enterprise“ konnten gleich wieder gelöscht werden. Nur das Feuer in den Aufbauten der „World Petrobras“ erwies sich als hartnäckiger. Neun Stunden später aber pumpte auch dieser Riese bereits wieder Öl in kleinere Tanker um.

Der Einsatz der Mirage am entferntesten Ende des Golfs illustrierte die Furcht Saddam Husseins vor einer neuen, wie schon oft als „letzter“ angekündigten Großoffensive des Iran an der Landfront zum Irak. Dafür hat Teheran eine Viertelmillion fanatischer Kämpfer vor der Hafenstadt Basra konzentriert.

Angedroht haben die Mullahs noch weit mehr: Im Zuge der massivsten Aushebungskampagne in der Geschichte des Revolutionsstaats sollen womöglich Millionen junger Iraner auf das mörderische Schlachtfeld geschickt werden. Teheran importierte fünf Millionen Metallschlüssel – Talismane, wie sie von iranischen Märtyrersoldaten in den

Kampf getragen werden – als symbolische Schlüssel, mit denen sich den Gefallenen die Tür zum Paradies öffnen soll.

Wie ernst nicht nur der Irak diese Drohung nimmt, zeigte in der vergangenen Woche die Gipfelkonferenz des Golf-Kooperationsrates in der saudi-schen Hauptstadt Riad.

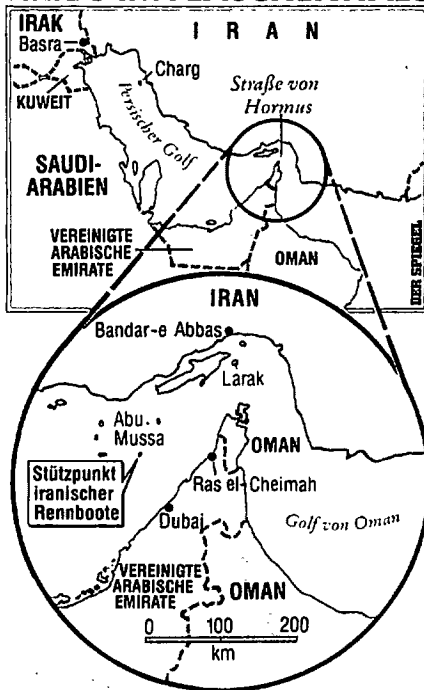
Diese wirtschaftliche und militärische Allianz der Golf-Anrainer Saudi-Arabien, Kuwait, Katar, Bahrein, Vereinigte Arabische Emirate und Oman fürchtet ein Übergreifen des Krieges auf ihr eigenes Territorium. Bedroht fühlen sich vor allem Kuwait, wo schon mehrmals iranische Raketen einschlugen, und Saudi-Arabien, das am 31. Juli 1987 einen Aufstand iranischer Pilger in Mekka erlebte, der in einem Blutbad endete.

Schon im Herbst hatte der Schiiten-Papst Ajatollah Chomeini die „korrupten und verfaulten Saudi-Herrscher“ als „wahren Feind der islamischen Revolution“ verflucht. Die „Notwendigkeit der Rache an Saudi-Arabien wegen der Ereignisse von Mekka“ stufte er gleich hoch ein wie das eigentliche Kriegsziel: „Dies ist genauso wichtig, wie den Irak militärisch zu besiegen.“

Zu Lande setzt Chomeini auf die saudi-schen Schiiten, deren Oberhaupt, Scheich Hassan el-Safar als Vorsitzender der „Organisation Islamische Revolution auf der arabischen Halbinsel“ mit jährlich 20 Millionen Dollar aus der Kasse der iranischen Revolutionswächter Pasdaran besoldet wird. Dafür werden in einem Lager nahe der heiligen Stadt Ghom Freiwillige aus mehreren arabischen Ländern zum Kampf gegen die Saudi-Monarchie ausgebildet.

Ein bislang streng unter Verschluss gehaltener Geheimdienstbericht, mit dem König Fahd nun den Golfkrat alar-

KRIEG IM FLASCHENHALS



mierte, schätzt auch die militärischen Möglichkeiten des Iran, am Golf eine zweite Front neben jener gegen den Irak zu eröffnen, als hoch ein: Ölfelder, aber auch lebenswichtige Meerwasser-Entsalzungsanlagen liegen in Reichweite iranischer Raketen und Jagdbomber.

Auf See tun die Iraner ohnedies schon, was sie wollen. Sie greifen immer öfter saudische Tanker an und legen sich nun schon vor Dubai auf die Lauer nach lohnenden Zielen. Im Dezember erreichte der Tankerkrieg im Golf, der im März 1984 begann, seinen bisher dramatischsten Höhepunkt.

Trotz eines Aufgebots von 30 US-Kriegsschiffen mit 20 000 Mann Besatzung, die nach dem Bekunden Washingtons im Golf die „Freiheit der Meere“ (so Außenminister George Shultz) garantieren sollten, wurden vorigen Monat über 30 Schiffe angegriffen – iranische Tanker, unter ihnen die „Sisangird“, auf der eine irakische Exocet-Rakete 21 Menschen tötete, neutrale Schiffe, die im Gegenzug von iranischen Rennbooten beschossen wurden, Containerfrachter und neuerdings auch Bergungsschlepper, die von irakischen Maschinen angegriffen wurden, um sie beim Löschen brennender iranischer Schiffe zu hindern.

Das Tohuwabohu im Golf ist selbst von Experten kaum mehr zu durchschauen. Ein Beispiel: Weil die U.S. Navy nur solche Schiffe schützt, die unter dem Sternenbanner fahren, flaggen US-Konzerne, zum Beispiel Exxon, ihre bisher unter der Billigflagge der Bahamas laufenden Supertanker auf die der Bermudas um – als Schiffe einer Kronkolonie genießen sie nunmehr den Schutz durch britische Kriegsschiffe im Golf.

Umgekehrt kommen neuerdings amerikanische und britische Helikopter Neutralen zur Hilfe – aber erst, nachdem diese getroffen worden sind. Am Vormittag des Weihnachtstags war es ein Hubschrauber der englischen Fregatte „Scylla“, der die Crew des koreanischen Frachters „Hyundai 7“ im Norden Dubais von Bord ihres brennenden Schiffs holte. „Der Irak greift derzeit im Rhythmus von zweieinhalb Tagen an, während der Iran alle zwei Tage zuschlägt“, hat Anfang letzter Woche Christoph Bettermann errechnet, der deutsche Chef des Bergungs- und Versorgungsunternehmens International Marine Services in

Dubai. Experten in Athen fiel auf, daß griechische Tanker, die ein Drittel der 150 Tanker stellen, die täglich im Golf unterwegs sind, noch am ehesten geschont wurden – jedenfalls die von Großbreedern wie Niarchos, Livanos oder Loukas Hatzioannou, der allein 60 Tanker im Golf aufgefahren hat. Athener

Konkurrenzreeder vermuten, daß sich Teheran den drei Großen gegenüber zurückhält, weil sie einen Teil der Schiffe an die National Iranian Oil Company verchartert haben, die sie auf der berühmtesten „Exocet Alley“, der Raketen-Allee zwischen Charg und Larak, einsetzt. Die Route zwischen dem



Iranisches Angriffsrennboot: „Was ist die Natur Ihrer Ladung?“

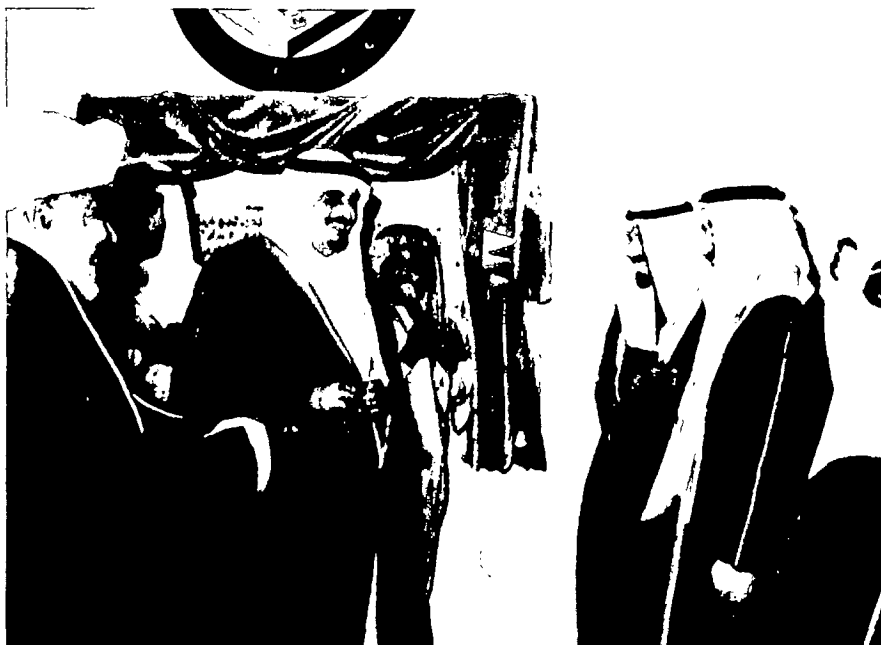
nördlichen Ölterminal und der Umschlaginsel im Südosten hat einen neuen Typ von Fahrernmann hervorgebracht: Söldner-Kapitäne, die 10 000 Dollar pro Fahrt steuerfrei kassieren, während die Mannschaftsmitglieder, vorwiegend Filipinos, Malediver und Inder, als Unterlinge des Krieges mit 370 Dollar Monatsheuer vorliebnehmen müssen.

Dem Zynismus auf der Todesstrecke entspricht die Geldgier der Reeder, die abkassieren, wo sie können. So fing ein griechischer Funker kürzlich einen Funkpruch auf, der eine Geheimklausel der Reeder-Arrangements mit den Iranern preisgab: Teheran zahlt den Reedern außer der Frachtrate für jede Fahrt einen Pauschalbetrag von 5000 Mark pro Kopf der Besatzung. Diese Prämie stecken zumeist die Reeder ein.

Auch hinter den Verluststatistiken stehen die Gesetze des Marktes. 1987 wurden 155 Schiffe im Golf in Brand gesteckt, schrottreif geschossen oder versenkt. Seit Beginn des Tankerkrieges wurden insgesamt 420 Schiffe attackiert, was einem Viertel der im Zweiten Weltkrieg beschädigten oder versenkten Tonnage der alliierten Handelsschifffahrt entspricht. Doch kaum ein Schiffseigner will es sich leisten, auf das Geschäft am Golf zu verzichten: Trotz des Ausfalles von Kriegshavaristen befinden sich die Transporttarife vor allem für Öl auf einem Tiefpunkt, besteht nach wie vor ein Überangebot an Tankern.

Die Rechnung ist einfach: Obwohl die Frachtrate, etwa für eine Tankerfahrt von Japan in den Golf, über eine Million Dollar beträgt, reicht sie nicht aus, um Zinsen, Betriebskosten, Löhne, Treibstoff, Versicherung zu decken. Doch die Dollarmillion reicht, um Tanker vor dem noch teureren Einmotten zu retten.

Immerhin zahlt Lloyd's in London, wenn ein Schiff in Brand geschossen



König Fahd (M.) auf der Golf-Konferenz in Riad: Furcht vor einer zweiten Front

wird. Die sogenannten Shuttle-Tanker, die auf der Route Charg-Larak verkehren, werden dagegen fast ausschließlich von der iranischen Gesellschaft Bimeh versichert, da die Versicherungssumme für die entmotteten Seelenverkäufer auf dem Londoner Markt ins Astronomische ansteigen würde.

Lloyd's, das bisher über eine Milliarde Dollar für kriegsversehrte Schiffe ausschütten mußte, hat die Golf-Risikoprämie für den traditionellen Wert der Schiffshülle zuletzt verdoppelt und zog sich vorige Woche prompt den Zorn der Vereinigten Arabischen Emirate zu, die um das Geschäft ihrer teuer ausgebauten Häfen bangen. Wenigstens Frachter, so argumentierte Ibrahim Hannoun von

den Emirat-Versicherern, sollten von der Erhöhung ausgenommen werden, da sie nicht so oft wie Tanker angegriffen würden.

Die Gewässer vor den Emiraten haben sich zu einem der gefährlichsten Abschnitte im Golf entwickelt: Donnerpiste vor allem für die in Schweden gebauten Rennboote, mit denen iranische Revolutionsgardisten Neutrale verfolgen, die auf dem Weg von oder nach Kuwait und Saudi-Arabien sind, den bisherigen Hauptfinanziers der irakischen Kriegskasse.

Die Revolutionswächter operieren von der Insel Abu Mussa nördlich von Dubai aus, deren strategischen Wert schon der Schah erkannt hatte. Er nahm sie, zwei Tage ehe London die Emirate in die Unabhängigkeit entließ, 1971 im „Einvernehmen“ mit dem Emir von Schardscha in Besitz.

Nun dient das Meer zwischen Dubai und Abu Mussa den Iranern als natürlicher Flaschenhals, da die Tanker und Containerschiffe nördlich Abu Mussas in einem Sperrgebiet verkehren müßten, das Teheran – nach britischem Falkland-Vorbild – über den halben Golf verhängt hat. Dort befinden sich die „killing fields“ der irakischen Mirage-Maschinen, die auf alles schießen, was nach einem Schiff aussieht – ein zusätzliches Risiko, das die Tankerkapitäne durch Entlangschleichen im Korridor zwischen Abu Mussa und den Hoheitsgewässern der Vereinigten Arabischen Emirate zu vermeiden suchen.

Doch den Iranern entgeht nichts. Ehemalige Frachter, die in Glasgow gebaut und in Iran zu Hilfsfregatten umgerüstet wurden, kontrollieren jedes vorbeiziehende Schiff – zunächst per Funk („Was ist Ihr Zielhafen, was ist die Natur Ihrer Ladung?“) und gelegentlich durch In-



Iranische Kriegsfreiwillige: Talisman für Märtyrersoldaten



Iranische Pilger in Mekka: Rache zum Kriegsziel erklärt

spektion an Bord. Wer in Verdacht steht, eine Ladung für Saudi-Arabien oder Kuwait zu befördern, wird – wie der Hamburger Frachter „Norasia Pearl“ – in den Kriegshafen Bandar-e Abass zur Durchsuchung umgeleitet.

Andere Schiffe werden per Funk mit der Bemerkung „bon voyage“ verabschiedet. Der Gruß ist Teil des ritualisierten Kriegsvorspiels im Golf – er kündigt fast immer einen nachfolgenden Angriff durch iranische Rennboote an.

Den Attacken auf den Südkoreaner „Hyundai 7“ und auf den norwegischen Tanker „Berge Brig“, der ebenfalls Heiligabend beschossen wurde, gingen vor dem Emirat Ras el-Cheimah verheerende Angriffe voraus. Raketen schlugen in die Aufbauten des Tankers „World Produce“ und in den zypriotischen Supertanker „Pivot“, aus dem brennendes Öl ins Meer strömte.

Rennbootraketen entzündeten auch den in Singapur registrierten 85 000-Tonnen-Tanker „Norman Atlantic“. Das Schiff, in ein 3000 Grad heißes

Flammenmeer verwandelt, brannte aus, zerbrach in zwei Teile und sank nahe der Einfahrt zur Straße von Hormus – als zweiter Tanker, der im Verlauf des Schiffsgemetzels im Golf an Ort und Stelle unterging.

Schlimm zugerichtet wurde auch der griechische 102 000-Tonner „Ariadne“, den iranische Rennboote gleich zweimal hintereinander angriffen: zunächst am 15. Dezember 1987 um 7.45 Uhr vor der Küste von Oman, wo das Schiff mit MG-Feuer belegt wurde, und dann, sieben Stunden später, vor Dschabal Ali, dem Industriehafen südwestlich von Dubai. Dort griffen abermals Schnellboote, diesmal mit Raketen, aber auch eine iranische Korvette mit Granaten an.

Die Intensität der Brände – die „Ariadne“ brannte aus, obwohl sie nur unter Ballast fuhr und gar kein Öl geladen hatte – führen Experten auf eine neue Waffe der Iraner zurück: Raketen mit Phosphorgemisch, die Bord- und Tankwände zerschlugen und im Inneren der Tanks weiterbrennen. Bis Anfang

Dezember hatten sich die Rennbootgardisten mit vergleichsweise primitiven, bazookaähnlichen Raketen begnügt, die beim Aufprall auf die Bordwände explodierten, nur selten aber auch die Tankwände durchbohren konnten.

„Diese Raketen hinterließen allenfalls Löcher“, erläutert ein Bergungsexperte in Dubai, „sie hatten eher psychologischen Effekt. Das Dröhnen beim Einschlag war nervenfetzend – unheimlicher als der Gong des Dr. Fu Man Chou.“

Andere Experten vermuten aufgrund der Wucht der neuen Terrorwaffe, die mehrere Tanks durchschlagen kann, daß die Rennboote neuerdings mit Panzerabwehrraketen bestückt sind – eine Möglichkeit, die vorigen Sommer bereits Donald Kerr, Golf-Analytiker am Londoner Internationalen Institut für Strategische Studien, in Betracht gezogen hatte.

Kerr hatte damals auch schon den Typ genannt, den die Iraner für eine maritime Rolle zweckentfremden könnten: einen Teil jener 2000 amerikanischen Tow-Raketen, die Reagans Spezial-Oberst Oliver North als Gegengeschäft zur Freilassung von US-Geiseln an Teheran geliefert hatte.

AFGHANISTAN

Schwere Fehler

Mit der Doppelstrategie einer militärischen oder politischen Lösung versuchen die Sowjets, sich aus Afghanistan zurückzuziehen – bisher ohne Aussicht auf Erfolg.

Glasnost nun gar zum Thema Afghanistan: Bei einer Umfrage unter Moskauer Bürgern sprachen sich 53 Prozent für den vollständigen Abzug der sowjetischen Truppen aus Afghanistan aus, berichtet die sowjetische Wochenschrift „Argumenty i fakty“ zum achten Jahrestag der sowjetischen Militär-Intervention beim südlichen Nachbarn.

Die „brüderliche Hilfe“ der Sowjet-Armee im Dezember 1979, die das kommunistische Regime in Kabul vor einer drohenden „Konterrevolution“ retten sollte – als öffentliches Thema in Moskau lange Jahre tabu –, wird nun auch unter Russen zu einer umstrittenen, vieldiskutierten Frage.

So setzt das Blatt der Intelligenzija, das die Umfrage veröffentlichte, in einem Begleit-Kommentar noch eins drauf: „Man findet in unserem Lande kaum einen Menschen, der wünscht, daß sowjetische Jungs in Soldatenuniform auch nur einen Tag länger als unbedingt notwendig in Afghanistan bleiben.“

Die Zeitung „Moscow News“, nicht nur mehr zur Information westlicher Ausländer in der Sowjet-Union gedacht, geht sogar so weit einzugestehen, daß