

SEEFAHRT

Duell am Tor der Tränen

Mit Plastikbooten und Panzerfäusten bedrohen Somalias Barfußpiraten den Welthandel. Nach der Entführung eines Supertankers sollen auch deutsche Kriegsschiffe gegen sie vorgehen. Private Sicherheitsfirmen bieten nun den Reedern ihre Dienste an.



Verteidigungsminister Jung
Eine Fregatte für „Atalanta“

Die wichtigen Dinge im Leben sind einfach, auf jeden Fall in der Welt von Erik Prince. Der Amerikaner mit dem eckigen Kinn und den kurzgeschorenen Haaren hat als Elitesoldat für die US-Marine gedient. Er war in Bosnien, Haiti, im Nahen Osten. Und Prince glaubt, dass es ihm auf dem neuen Schlachtfeld, auf hoher See, vergleichsweise leichtfallen werde, die Guten von den Bösen zu unterscheiden.

„Wenn ein paar Kerle in einem sechs Meter langen Fischerboot hocken, in der Mitte des Golfs von Aden, und wenn sie auch noch Panzerfäuste in den Händen halten – dann sind sie bestimmt nicht zum Angeln rausgefahren“, sagt Prince, 39, Chef von Blackwater Worldwide, der größten und berühmtesten Söldnerfirma: „Dann weiß man doch, was die vorhaben.“

Seine Männer sollen Frachtschiffe eskortieren, für die neue Aufgabe rekrutiert er sie unter ehemaligen Elitekämpfern der Marine. Zunächst sollen sie angreifende Piraten warnen, mit Lautsprechern. Dann müssen sie zur Abschreckung ein paar Mal in die Luft schießen. Aber danach werden zum Beispiel die Schützen an Bord der beiden Helikopter des Blackwater-Einsatzschiffes „McArthur“ ihren Job erledigen.

Bis zu 3000 seiner Söldner halfen schon der US-Armee im Irak. Sie haben sich den Ruf erworben, bisweilen erst zu schießen und dann zu zweifeln. Das gab bereits Ärger, etwa als nach einem Blackwater-Einsatz 17 Zivilisten tot auf der Straße lagen.

Momentan rufen Dutzende neuer Klienten an, Reeder und Schiffsversicherungen zumeist. Sie wollen alle dasselbe: dass Blackwater-Söldner ihre Frachter und Tanker heil um Somalia herumbringen, durch die gefährlichsten Gewässer der Welt, durch das Jagdgebiet jener Piraten-Banden, die mit Kalaschnikow und Panzerfaust alles überfallen, was ihnen vor den Bug kommt. Die mit ihren Badelatschen und Plastikbooten aussehen wie kleine Ganoven, um die sich irgendein Boot der Küstenwache kümmern müsste. Die jetzt aber in Wahrheit die Kriegsflotten der Großmächte vor riesige Probleme stellen – und natürlich auch die Regierungen in Berlin, Paris oder Washington.

Mehr als 90 Schiffe haben somalische Piraten in diesem Jahr schon angegriffen, dreimal so viele wie 2007. 39 Frachter, Tanker, Fischkutter konnten sie kapern und entführen. Mindestens 14 davon ankern zurzeit schwer bewacht vor Piraten-Dörfern entlang der Küste. Die Schiffsbesatzungen warten seit Monaten, dass Lösegeld eintrifft und sie freigelassen werden. Knapp 25 Millionen Euro haben Reeder bisher bereits gezahlt, schätzt die Uno.

Ihren größten Fang machten die Piraten am 15. November: Weit draußen auf dem Indischen Ozean, 420 Seemeilen von Somalias Nachbarland Kenia entfernt, kaperten sie den saudi-arabischen Supertanker „Sirius Star“, einen der größten weltweit, bis oben hin voll mit über 300 000 Tonnen Rohöl. Die Piraten können mit einer Ölkatastrophe drohen, wie sie die Welt noch nicht gesehen hat, sie könnten weite Teile des Ozeans verseuchen.

Seither tagen die Krisenstäbe in aller Welt. Denn die Seeräuber bedrohen den Energienachschub des Westens und den Welthandel: Etwa 95 Prozent aller Güter



Gekapertes Waffenschiff „Faina“



Piraten-Sprecher in Eyl



Aufgebrachter Fischtrawler

Piraten-Hochburg Somalia: Die Männer werfen



Piraten-Angriffsboot



Supertanker „Sirius Star“



Piraten in Eyl

Enterhaken über die Bordwand, klettern mit Seilen und Strickleitern an Deck

im internationalen Warenverkehr werden verschifft, und eines der wichtigsten Nadelöhre der Seefahrt ist das Bab al-Mandab, das „Tor der Tränen“, die Enge im Süden des Roten Meers, in Reichweite der Piraten. Über 16 000 Schiffe müssen jedes Jahr dort durch.

Vertreter der Anrainerstaaten trafen sich vergangene Woche in Kairo, um eilige Maßnahmen zu beraten. EU-Militärs waren kurz zuvor nach Northwood bei London geflogen, um sich abzustimmen. Denn die Europäische Union will in ihrer ersten gemeinsamen Marinemission mehrere Kriegsschiffe ans Horn von Afrika schicken. Am 8. Dezember soll die „Operation Atalanta“ beginnen. Dabei ist auch die deutsche Fregatte „Karlsruhe“.

Die Europäer verheddern sich allerdings in einem furchtbaren Kuddelmuddel. Es geht um Mandate, Bedenken, Prozeduren. In Berlin streiten die Experten darum, ob nun beispielsweise immer ein Polizist mitreisen muss, weil manche glauben, dass Soldaten niemanden verhaften dürfen. „Une querelle d'Allemand“ nennen die Franzosen das, einen typisch deutschen Streit.

Die Deutschen wollen dabei sein, aber nicht so richtig, und sie wollen mehr tun, wissen aber nicht, was und wie. Deutschland schlängelt sich mal wieder in eine internationale Aufgabe hinein und tut sich dabei so schwer wie kaum ein anderes Land.

Verteidigungsminister Franz-Josef Jung will, dass die Marine lediglich Nothilfe leistet. Sie kann demnach nur gegen Seeräuber vorgehen, wenn die in Sichtweite einer deutschen Fregatte ein ziviles Schiff angreifen. Sind die Piraten erst einmal an Bord und fahren mit dem gekaperten Schiff samt Geiseln davon, darf das deutsche Kriegsschiff die Gangster weder jagen noch deren Mutterschiffe versenken.

Wer gegen Piraten kämpft, könnte auch Gefangene machen. Was tun mit denen? Niemand weiß es genau. Innen- und Außenministerium wollen keine Gefangenen nach Deutschland bringen lassen. Wenn sie mangels Beweisen freigelassen würden, könnten sie ja hierbleiben. Denn nach Somalia darf niemand abgeschoben werden.

Zuständig für die Gefangenen wäre das Amtsgericht Hamburg, Hauptabteilung VII. Ein Richter müsste im Renaissanceklotz am Sievekingplatz einen Haftbefehl erlassen – und zwar am Tag nach der Ergreifung. Dafür müssten die Delinquenten vorgeführt werden. Nur wie soll das gehen?

Am Mittwoch vergangener Woche trafen sich in Berlin die

Abteilungsleiter der Ressorts Innen, Außen, Verteidigung und Justiz, um eine Lösung zu finden. Die Linie sieht vor, Piraten nur bei einer „schwerwiegenden Verletzung deutscher Rechtsinteressen“ nach Deutschland zu schicken. Für die Details des Verfahrens gibt es Vorschläge, auf Fachebene gelten sie als unproblematisch. Wenn sich die Minister einigen, könnte ein entsprechendes Gesetz noch vor Weihnachten durchs Parlament gehen. Dann wäre Deutschland gerüstet, juristisch.

Derzeit sind vier Nato-Schiffe am Horn von Afrika unterwegs, im Uno-Auftrag sollen sie Nahrungsmittelfrachter schützen. Ab 8. Dezember sollen sie von der EU-Mission „Atalanta“ abgelöst werden.

Doch die Nato richtet sich darauf ein, länger zu bleiben, da die EU nur schleppend vorankommt. Vergangene Woche war noch unsicher, ob es den Militärs in Brüssel überhaupt gelingen wird, den Operationsplan bis zum 5. Dezember vorzulegen. Und ohne den will sich der Bundestag nicht einmal mit dem Einsatz befassen.

Nicht nur Gesetze und Mandate behindern die Militärs – egal ob unter Nato- oder Uno-Kommando –, sie sind auch einfach zu schwach aufgestellt. Die Piraten seien schnell, „professionelle Leute“, sagt der französische Vizeadmiral Gérard Valin. In der kritischen Viertelstunde, die sie brauchen, um ein Schiff zu entern, muss das Kriegsschiff sie abfangen. Sonst ist

es zu spät, sonst haben die Piraten die Geiseln.

Eine normale Fregatte schafft bei voller Fahrt 30 Seemeilen pro Stunde, in einer Viertelstunde also etwa 8 Meilen. Das, so der Admiral, sei der Einsatzradius, und der sei doch erbärmlich klein. „Die Piraten wissen, wenn sie kein Kriegsschiff am Horizont sehen, haben sie alle Zeit der Welt.“ Valin hat ausgerechnet, dass ein Kriegsschiff somit nur ein bis zwei Prozent der Gewässer um Somalia sichern kann.

Commodore Keith Winstanley von der Marine Ihrer Majestät sagt: „Die Piraten werden dorthin gehen, wo wir nicht sind. Wenn wir im Golf von Aden patrouillieren, werden sie nach Mogadischu gehen. Sind wir in Mogadischu, fahren sie in den Golf von Aden.“ Eine amerikanische Offizierskollegin empfiehlt deshalb „massiv, dass die Reedereien selbst aktive Schutzmaßnahmen organisieren“: Schiffe könnten in Konvois fahren, sie ließen sich mit Stacheldraht, Elektrozaunen und Schallkanonen sichern. Und die Eigner könnten Söldner anheuern.

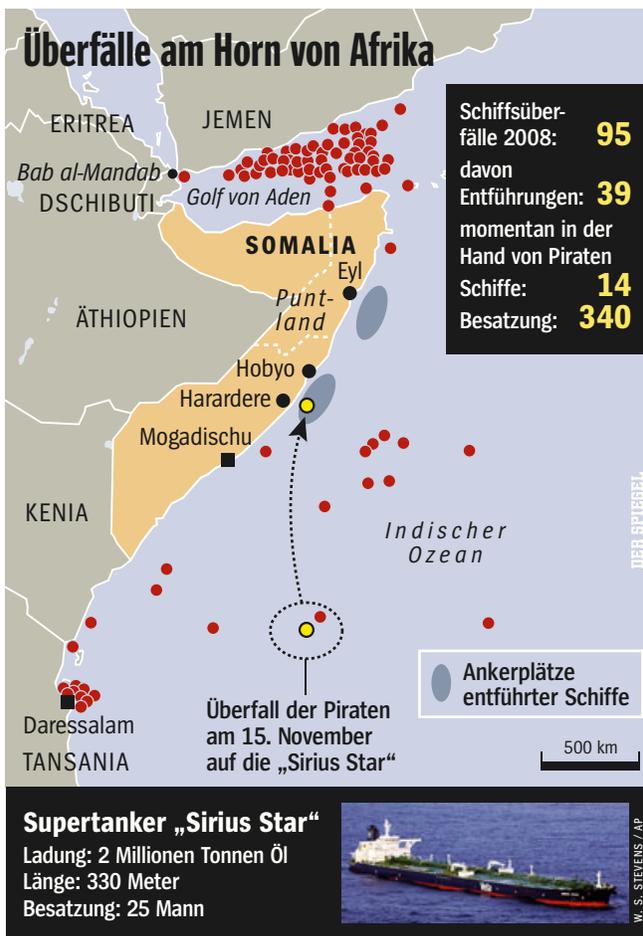
Die Amerikaner haben ihre 5. Flotte längst am Horn von Afrika, die russische Fregatte „Neustrashimy“ – „Der Furchtlose“ – kreuzt dort, die Russen kommandieren nun noch weitere Schiffe ab.

Alles gut gemeint, sagen Experten, aber Somalia 3000 Kilometer lange Küste lasse sich so nicht sichern. Und den Indischen Ozean, wo es die „Sirius Star“ traf, kann niemand kontrollieren. „Man darf sich keine Illusionen machen“, sagt Valin, Oberkommandierender der französischen Marine dort im Indischen Ozean.

Wenn es nach den Russen und einigen Uno-Leuten geht, könnte sich das Ganze deshalb noch zu einem Krieg auswachsen: Nato-Botschafter Dmitrij Rogosin forderte EU und westliche Allianz auf, die Piraten-Hochburgen an Land „auszulöschen“. Eine begrenzte „Küsten-Operation“ schwebt ihm vor, nur so könne man die Seeräuber erledigen.

Wahrscheinlich hat er recht. Aber ganz sicher gibt es keine begrenzten Operationen in einem Land wie Somalia, das vor Hass und Gewalt brodelte.

Westliche Truppen würden hineingeraten in den Horror eines Bürgerkriegs zwischen Warlords, Islamisten und Clans, dem schon Zehntausende zum Opfer fielen – mitten hinein also in jenes Abenteuer, das 1994 für Amerika als Alptraum endete. Damals sollten US-Soldaten den Menschen im zerrissenen Somalia helfen, am Ende aber blieb ihnen nur der Rückzug im Kugelhagel. In Mogadischu schleifte der Mob einen



getöteten US-Soldaten im Triumph durch die Straßen.

Dabei scheint alles so einfach an der flachen Savannen-Küste Somalias, weil sich hier niemand verstecken kann und der Blick übers Land fast so weit geht wie übers Meer.

Die meisten Piraten kommen aus einem der drei Küstenorte: Eyl, Hobyo und Harardere. Halbverfallene Siedlungen am Meer sind das, mit jeweils ein paar tausend Einwohnern, einigen Schotterpisten und wenigen Stegen in der Brandung.

Abdinur Haji, Fischer aus Harardere, steht jeden Morgen an dieser Küste, meistens so früh wie am Dienstag vergangener Woche: „Wie immer bin ich um drei Uhr aufgewacht, ging ans Meer und wollte fischen. Aber dann sah ich da dieses sehr, sehr große Schiff. Es ankerte weniger als drei Meilen vor dem Strand. Ich fische hier seit 30 Jahren. Doch ein so riesiges Schiff habe ich noch nie gesehen.“

Die „Sirius Star“, im März erst getauft, gehört zu den größten Schiffen, die je gebaut wurden: 330 Meter lang, voll beladen dreimal so schwer wie ein amerikanischer Flugzeugträger, zu groß für den Suez-Kanal, zu groß auch für die meisten Häfen. Sie gehört zu einer Flotte von 19 Supertankern. Mit ihnen versorgt die saudiarabische Staats-Ölfirma Aramco die Welt mit dem Stoff, der Wohlstand schafft. Die „Sirius Star“ kam von den Ölterminals im Persischen Golf, der polnische Kapitän und seine 24 Matrosen und Offiziere sollten das Kap der Guten Hoffnung umrunden und Richtung USA fahren.

Der Kurs lag weitab jener Routen, an denen bislang Piraten lauerten. Manche Marine-Experten hielten es zudem für unwahrscheinlich, dass sich Seeräuber an solch einen Koloss wagen könnten. Dabei ist das einfach.

Ein Mutterschiff – eine der traditionellen Daus oder ein Fischkutter – muss die Männer weit aufs Meer gebracht haben, die Angriffsboote im Schlepp, so machen sie es hier meistens. Ein Radargerät kostet 1500 Euro, GPS-Empfänger gibt es ab 100 Euro: Es ist kein Problem, da draußen Beute zu finden, wenn man Zeit hat und einen Sack Kat-Blätter. Seeräuber lieben diese Droge, sie macht high, euphorisch, dann depressiv, aber dagegen helfen wieder neue Blätter in der Backe. Und so verstreicht die Zeit schnell.

Vielleicht wussten die Seeräuber auch, dass die „Sirius Star“ auf dem Weg war. Kenner der Region meinen, die Piraten hätten Spione in Hafenstädten wie Dubai. Vielleicht sind auch mächtige Hintermänner am Werk, die koordinieren und Befehle geben.

Ist die Beute in Sicht, geht in der Regel alles ganz schnell: Die Angriffsboote preschen los, legen sich längsseits. Die Männer werfen Entershaken über die Bordwand, klettern mit Seilen und Strickleitern an Deck. Wenn sich die Mannschaft zu sehr



MARWAN NAAMANI / AEP

Blackwater-Hubschrauber (über Bagdad): Erst schießen, dann zweifeln

wehrt, etwa mit Wasser aus Hochdruckschläuchen, oder wenn der Kapitän wilde Ausweichmanöver fährt, drohen die Piraten mit ihrer Lieblingswaffe, der RPG-7.

Die alte Sowjet-Panzerfaust kann jedes Schiff auf 500 Meter treffen. Getrieben von ihrem Raketenmotor, durchschlägt die Granate bis zu 60 Zentimeter dicken Panzerstahl. Ein Kapitän, der auf 300 000 Tonnen Öl sitzt, dreht besser bei.

Die Piraten zwangen die Mannschaft der „Sirius Star“, den Tanker nach Harardere zu steuern und Anker zu werfen. Als der Fischer Haji das Schiff sah, fuhren gerade zwei kleine Boote zum Ankerplatz hinaus, an Bord 18 Männer. Dann folgte ein weiteres Boot, mit Lebensmitteln und Kat.

Wenig später meldete sich Farah Abd Jameh, wohl einer der Piraten, beim arabischen Fernsehsender al-Dschasira und erklärte, was die Bande wolle: „Das Lösegeld soll in bar zum Tanker gebracht werden. Wir garantieren für die Sicherheit des Schiffes, das das Geld bringt. Wir werden das Geld maschinell zählen. Und wir haben Geräte, die Falschgeld erkennen.“ Ein anderer Pirat sagte: „Die Saudis haben zehn Tage Zeit, unsere Forderungen zu erfüllen. Spuren sie nicht, werden wir etwas unternehmen, das verheerend sein kann.“

25 Millionen Dollar Lösegeld wollen die Seeräuber angeblich, das wären zehn Prozent. Die „Sirius Star“ ist rund 150 Millionen Dollar wert, ihre Fracht 100 Millionen.

Üblich waren vor wenigen Jahren noch ein paar zehntausend Dollar Lösegeld pro Schiff. Die Reeder zahlten immer, so stiegen die Preise. Derzeit liegen sie zwischen 500 000 und zwei Millionen Dollar Lösegeld für ein Schiff samt Crew.

„Die Firma muss das Geld immer in bar beibringen“, sagt der Piraten-Experte Roger Middleton, der für das britische Beratungsinstitut Chatham House gerade eine Studie über die Banden fertiggestellt hat. „Danach wird das Geld normalerweise nach Mombasa oder in den Jemen gebracht. Dort übernehmen es Sicherheitsprofis. Sie laden die Millionen auf kleine Boote oder Schlepper, fahren zum ent-

fürten Schiff, gehen längsseits und übergeben die Säcke.“

Oft wandert das Geld auch durch die Hände mehrerer Vermittler: „London hat viel damit zu tun“, sagt ein Sicherheitsexperte des Internationalen Instituts für Strategische Studien in London. „Einige Anwaltskanzleien haben sich darauf spezialisiert“, weiß auch der Besitzer eines spanischen Fischtrawlers, der sein Schiff freikaufen musste: „Und manchmal fragt man sich, ob die Piraten tatsächlich in Somalia sitzen oder doch eher in London.“

Verhandlungen und Geldtransfers ziehen sich fast immer über Wochen. Aber so lange behandeln die Seeräuber ihre Gefangenen auf den Schiffen halbwegs anständig, sagt Colin Darch, ein britischer Kapitän.

Am 1. Februar hatten die Piraten seinen dänischen Hochseeschlepper „Svitzer Korsakov“ gekapert. Einer der Seeräuber ranzte Darch auf der Brücke an: „Ich bin Andrew. Ich spreche Englisch. Dies ist Omar, unser Boss. Tu, was er befiehlt.“

Sie fuhren nach Eyl, ankerten dort vor der Küste. „Die Piraten kauten den ganzen Tag lang Kat“, erzählt Darch, „wir überlebten mit Zigaretten, Ziegenfleisch und Kamelmilch.“ Ab und zu tuckerten einige der Piraten mit ihren Booten an Land und besorgten Lebensmittel. 2,5 Millionen Dollar Lösegeld wollten sie.

Die britische Sicherheitsfirma Control Risks führte die Verhandlungen, ziemlich kaltblütig, schließlich einigte man sich. Ein Boot brachte 678 000 Dollar. „Die haben die ganze Nacht gebraucht, das Geld unter sich aufzuteilen“, sagt Darch. Nach 47 Tagen durften er und seine fünfköpfige Crew den Anker lichten.

Zwölf gekaperte Schiffe liegen zurzeit vor dem weißen Sandstrand von Eyl, darunter seit über 50 Tagen der ukrainische Spezialfrachter „Faina“ mit 33 Panzern für zweifelhafte afrikanische Abnehmer an Bord (SPIEGEL 41/2008). Die Verhandlungen stehen momentan wohl bei 8 Millionen Dollar, nicht mehr bei 20 Millionen, wie Sugule Ali, Piraten-Anführer an

Bord der „Faina“, dem SPIEGEL sagte. Der neue Reichtum lockt Männer in Scharen nach Eyl. Junge Seeräuber bewachen die Beuteschiffe, sorgen für den Nachschub, bereiten neue Raubzüge vor. Die Bosse fahren schwere Geländewagen und lassen Villen zwischen die Hütten bauen. Sie investieren in neue Restaurants und Hotels für zugezogene Piraten. Sie holen sich Zweitfrauen und Drittfrauen. „Alles, was man braucht, ist ein Boot, drei Jungs, und schon ist man Millionär“, grantelt ein alter Offizier der längst nicht mehr existierenden somalischen Marine.

Die Piraten kosten die Weltwirtschaft Millionen. Die Angst zwingt manche Reederei, den Weg ums Horn von Afrika und durch den Suez-Kanal zu meiden. Die Kapitäne fahren die lange Route ums Kap der Guten Hoffnung, durch den gefährlichen Agulhas-Strom, dessen Monsterseen schon große Frachtschiffe geschluckt haben.

leicht 250000 Dollar – für eine einzige Fahrt durchs Seeräuber-Revier.

Die Prämien hängen freilich noch von anderen Faktoren ab. Schnelle und hohe Schiffe fahren zurzeit billiger als andere – weil Piraten sie schwerer entern können.

Sicherheitsexperten fürchten noch eine weitere Gefahr: Terror zur See. So gibt es erste Anzeichen, dass sich Islamisten für die Techniken der Piraten interessieren. Maritime Attacken könnten „den Terroristen als Mittel der ökonomischen Destabilisierung dienen“, warnt die amerikanische Rand Corporation in einer neuen Studie. Sie könnten „mit den Piraten zusammenarbeiten oder bestimmte Missionen an sie abgeben“.

Eine Dschihad-Webseite postulierte bereits im April: „Maritimer Terrorismus ist eine strategische Notwendigkeit.“ Es gehe auf dem Weg zum „islamischen Kalifat“ jetzt auch darum, „die See und die Häfen

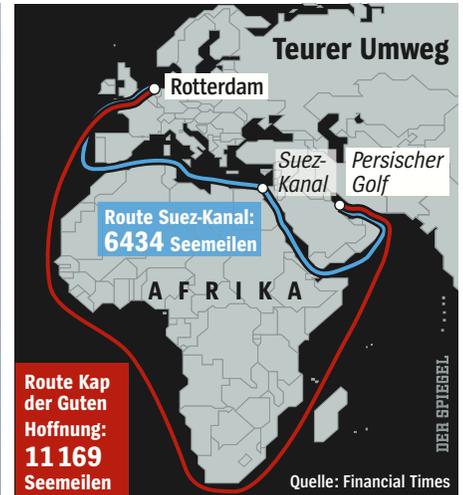
peryacht „Le Ponant“ gekapert hatten. Die deutsche Fregatte „Karlsruhe“ schlug vergangene Woche mit einem Hubschrauber acht oder neun Piraten-Boote in die Flucht, die einen britischen Tanker umzingelt hatten.

Energisch wehrte die indische Tarnkappen-Fregatte „Tabar“ – „Streitaxt“ – die Gangster ab: Sie schnitt einem Piraten-Mutterschiff den Weg ab, doch die Seeräuber beschlossen das Hightech-Kriegsschiff mit Kalaschnikows. Die „Tabar“ erwiderte das Feuer – zur Selbstverteidigung, so die Marine – aus vollen Rohren. Von dem Seeräuber-Schiff blieb nicht viel übrig.

Doch zwischen den Kriegsschiffen gibt es gewaltige Lücken, „und wir können helfen, sie zu schließen“, sagt Ann Tyrell von der Sicherheitsfirma Blackwater. Das Einsatzschiff „McArthur“ sei bereit, genug Kämpfer seien angeheuert, in ein paar Tagen könne es losgehen.



Indische Fregatte „Tabar“, Frachtschiff: Feuer aus vollen Rohren



Die Strecke vom Persischen Golf bis nach Rotterdam ist rund 6500 Seemeilen lang, jene ums Kap aber mehr als 11000 Seemeilen. Das kostet die Reederei eines Tankers rund eine Million Dollar mehr für Hin- und Rückfahrt.

Trotzdem will etwa die norwegische Firma Odfjell ihre Chemietanker-Flotte, eine der größten der Welt, auf den weiten Weg schicken. Der Branchen-Primus Frontline trägt sich mit ähnlichen Plänen. Die dänische Container-Reederei Maersk will langsame und niedrige Schiffe ums Kap schicken, ebenso wie die Taiwan-Firma TMT. Die Kunden, und letztlich die Verbraucher, werden dafür zahlen.

Auch die Versicherungen wollen von den Reedern mehr Geld sehen für das höhere Risiko. Wer derzeit durch den Golf von Aden fahren will, muss Piraten-Zuschlag zahlen: Bis zu 0,25 Prozent vom Wert des Schiffes, sagt Tim Turner aus der Maritimen Abteilung bei Beazley, dem größten Syndikat für solche Versicherungen innerhalb von Lloyd's in London. Bei einem Schiff vom Wert der „Sirius Star“ wären das viel-

zu kontrollieren, ausgehend von jenen rund um die Arabische Halbinsel“. Dort hätten die Glaubensbrüder zur See ja schon „Kreuzzügler“ und „Zionisten“ gejagt.

Sicherheitsexperten entwerfen ein besonders schreckliches Szenario: dass Islamisten einen Supertanker in eine Stadt wie Singapur oder New York lenken und dort in die Luft jagen. Im Jahr 2003 kaperten Bewaffnete vor Indonesien einen Chemietanker. Sie wollten das Schiff nicht entführen, sie wollten nur lernen, wie man solche Kolosse steuert. Dann verschwanden sie wieder.

Am Freitag vergangener Woche durchkämmte ein schwerbewaffnetes Islamisten-Kommando das Piraten-Nest Harardere – auf der Suche nach den Entführern der „Sirius Star“. Sie wollten die Seeräuber niedermachen, drohten sie. Der Saudi-Tanker sei ein islamisches Schiff.

Die Islamisten an Land sind für die Piraten gefährlicher als westliche Kriegsschiffe auf See, denn die griffen bislang selten ein: Französische Spezialeinheiten fassten im April einige Piraten, die die Su-

Die Blackwater-Krieger sind nicht die Einzigen, die sich auf dem neuen Markt tummeln. Die britische Firma Drum meldet, die Zahl der Anfragen nach Begleitschutz habe sich im letzten halben Jahr verzehnfacht. Drum-Chef Peter Hopkins schickt Teams von vier bis acht Männern, die in Port Said auf die Schiffe gehen und in Oman oder Mombasa wieder aussteigen. Vier Leibwächter kosten rund 6500 Euro pro Tag plus Spesen. Die Männer sind bewaffnet, versuchen aber zunächst, die Schiffe mit Schallkanonen oder Stacheldraht zu verteidigen.

Härtere Töne schlägt der amerikanische Blackwater-Konkurrent John Harris an. Er garantiert, dass Piraten keine Chance haben gegen Kämpfer seiner Firma Hollow Point. Sie würden auch bereits entführte Schiffe befreien: „Wir bringen Ihre Crew und Ihre Fracht so oder so zurück“, verspricht er: „Entweder wir verhandeln, oder wir schicken ein Kommando rein.“

PER HINRICHS, DIETMAR HIPPE, CLEMENS HÖGES, CORDULA MEYER, WOLFGANG REUTER, STEFAN SIMONS, HOLGER STARK, ALEXANDER SZANDAR