

**Piraten
im Süd-
chinesischen
Meer**

Wer sich zur
Wehr setzt,
spielt mit
dem Leben

Freibeuter der Moderne

Piraten bedrohen weltweit die
Handelsschifffahrt – auch
deutsche Tanker und Frachter
werden überfallen
Von Carsten Holm

La ist die Frühlingsnacht in der
Bucht von Rio de Janeiro, als vier
Männer, mit Maschinenpistolen
und Messern bewaffnet, um 4.15
Uhr den deutschen Gastanker
„Igloo Moon“ entern.

Das Schiff der „Martime Reederei“
aus Elsfleth an der Weser liegt
an der Pier der staatlichen Raffi-
nerie „Petrobras“, um seine Ladung
zu löschen. Die Banditen zwingen
Kapitän Peter Seemann, 41, den
Safe zu öffnen, und machen gute
Beute. 22.000 Dollar liegen im Tresor,

M. GOLDWATER / NETWORK / AGENTUR FOCUS

Geld für die Heuer. Die Piraten rauben einige Besatzungsmitglieder aus, nach einer Viertelstunde flüchten sie mit einem Boot. „Wir hatten Todesangst“, sagt der Kapitän.

Die „Igloo Moon“ hat am 3. April dieses Jahres Butadien geladen, ein hochexplosives Gas, das auch bei der Herstellung von Autoreifen verwendet wird. Wenn sich bei einem Handgemenge zwischen Piraten und Seeleuten ein Schuß löst und eine Gasleitung Leck schlägt, „fliegt das ganze Schiff in die Luft“, weiß Jürgen Linder, Inspektionskapitän der Elsflether Reederei.

Die Angst geht um unter Seeleuten, seit die Piraterie wieder zu einer unkalkulierbaren Gefahr für die internationale Handelsschiffahrt geworden ist: Vor den Küsten und in den Häfen der Dritten Welt lauern die Freibeuter der Moderne, um Schiffe zu kapern.

Sie sind in der schmalen Straße von Malakka zwischen Singapur und Indonesien ebenso zu Hause wie vor der Südküste Chinas, und sie treiben ihr Unwesen in indischen Häfen wie in Afrika und Südamerika. Oft operieren die Piraten im Stil militärischer Kommandoeinheiten und nähern sich vor allem nachts mit Speedboten den großen Frachtern. Die Gangster werfen Entershaken und hangeln sich, wie Artisten, bei einem Tempo von 35 Stundenkilometern an Seilen die glatten Bordwände hoch. Dann nehmen sie mit, was ihre Boote fassen und was sich an Land verscherbeln läßt: Fahrräder aus China, Babynahrung aus den USA, Unterhaltungselektronik aus Japan.

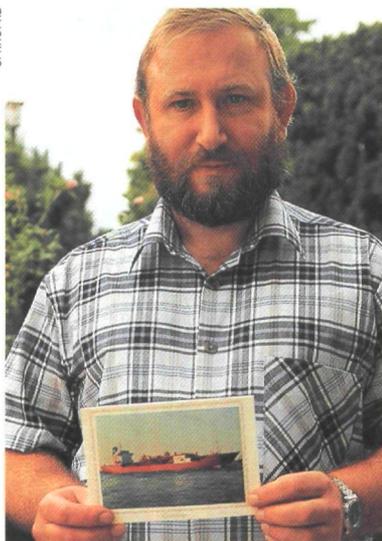
Mitunter entführen die Piraten sogar Schiffe mit Mann und Maus. Im November 1997 trifft es den unter indonesischer Flagge fahrenden Tanker „Atlanta“ vor der Küste seines Heimatlandes. Die Banditen zwingen den Kapitän zum Kurswechsel in den Golf von Thailand, wo ein Tanker auf sie wartet. Sie sperren die Crew ein, pumpen 3000 Tonnen Diesel um und machen sich davon. Führungslos treibt die „Atlanta“ in der See.

Der Besatzung geht es jedoch besser als der Crew des Frachters „Anna Sierra“. Die wird, immerhin mit Rettungsbooten, im September 1995 weit vor der südvietnamesischen Küste kurzerhand über Bord gestoßen, damit die Piraten die

Ladung, Zucker im Wert von fünf Millionen Dollar, ungestört an Land bringen können. Die Seeleute werden von vietnamesischen Fischern gerettet.

Als Freibeuter im vergangenen April den unter malaysischer Flagge fahrenden Tanker „Petro Ranger“ auf der Reise von Singapur nach Vietnam ertern, streichen sie den Schornstein neu, taufen das Schiff in „Bilby“ um und hissen die Flagge von Honduras. Zwei Wochen lang suchen die malaysische Navy, die australische Luftwaffe und die philippinische Küstenwache vergebens nach dem Tanker, der schließlich im chinesischen Hafen Haikou auf der Insel Hainan entdeckt wurde.

C. KROPPKE



Kapitän Seemann, „Igloo Moon“-Foto Gezwungen, den Safe zu öffnen

Die Piraten sind zumeist vortrefflich organisiert, ihre Verbindungen zu lokalen Behörden offensichtlich. Die Freibeuter überfallen Schiffe zwar nicht, wie Sir Francis Drake, mit einem offiziellen Kaperbrief ihrer Regierung. Aber sie werden in etlichen Häfen und vor vielen Küsten offenbar geduldet.

Auf der Internationalen Hafensicherheitskonferenz in Bremen machten Experten im April vorigen Jahres publik, daß Piraten unter mehreren hundert Containern oft mit erstaunlicher Sicherheit diejenigen mit dem wertvollsten Frachtgut herausfinden.

„Martime“-Kapitän Linder glaubt den Grund ihres Erfolgs zu kennen: Die Gangster seien über Staupläne informiert, „weil wir die den örtlichen Hafenbehörden eine Woche vor dem Einlaufen des Schiffes

zukommen lassen müssen“. Selbst wenn die Behörden alarmiert werden, greifen sie häufig nicht ein. In Rio de Janeiro rief ein Kapitän mit einem Handfunksprechgerät um Hilfe, „bis die Batterie aufgebraucht war“, doch niemand eilte ihm zu Hilfe. Der Schiffsführer hatte sich, im August 1996, in seiner Kabine verschanzt, während Banditen sieben Container ausraubten.

Die Zahl der gemeldeten Überfälle hat sich nach Angaben der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO innerhalb weniger Jahre von 107 (1991) auf 229 (1997) mehr als verdoppelt. Und die Dunkelziffer ist hoch: Experten des US-amerikanischen Maritime Security Council mutmaßen, daß allenfalls zwei Drittel angezeigt werden.

Aus gutem Grund. Als die „Igloo Moon“ am 3. April ein paar Seemeilen vor dem Strand der Copacabana Opfer von Piraten geworden war, meldete der Kapitän den Vorfall erst, als der Tanker auf hoher See war. Andernfalls wäre das Schiff von brasilianischen Behörden womöglich tagelang festgehalten worden – eine teure Angelegenheit: Jeden Tag, den ein Schiff wie die „Igloo Moon“, das für den Cargoverkehr angemietet wird, ungenutzt im Hafen liegt, entgehen dem Eigner Einnahmen von rund 30 000 Mark für die Charter. Die Betriebskosten großer Containerschiffe schlagen darüber hinaus mit täglich 100 000 Mark zu Buche. Solche Ausfälle, sagt Detlef Meenke vom Verband Deutscher Reeder (VDR), könnten sich die Eigner „angesichts der harten Wettbewerbssituation nicht leisten“.

Immer häufiger werden auch deutsche Frachter überfallen. Allein zwischen Januar und Mai enterten Piraten fünf größere Pötte. In Anbetracht der Raubüberfälle befürchtet der VDR-Sprecher Meenke, daß 1998 „kein gutes Jahr für die deutsche Handelsschiffahrt“ wird.

Am 6. März hatte es die Martime Reederei zum erstenmal getroffen: Kapitän Helmut Eix meldete per Satellitentelefon nach Elsfleth, daß die „Igloo Star“ – Schwesterschiff der „Igloo Moon“ – auf der Reede von Kandla, einer indischen Hafenstadt nahe der indisch-pakistanischen Grenze, überfallen worden war. Die Täter ließen Farbe im Wert von 20 000 Mark mitgehen.

Am 14. April um 2.25 Uhr stürmten im ecuadorianischen Hafen Guayaquil zehn Piraten die „Simone J.“ der Reederei Jüngerhans aus Haren an der Ems. Die Täter brachen mit einem Bolzenschneider einen Kühlcontainer auf. Nach fünf Minuten verließen sie „unter Mitnahme von 15 Boxen Shrimps das Schiff“, wie der Kapitän an seine Reederei telegraphierte.

Zwölf Tage später, am 26. April, legten, ebenfalls in Guayaquil, gegen 23.35 Uhr zwei Piratenboote neben dem auf Reede liegenden Frachter „Csav Rio de la Plata“ an. Die Freibeuter kletterten die Bordwand empor, brachen auf dem Schiff der in Schenefeld bei Hamburg ansässigen Reederei Wehr Container auf und stahlen Monitore für Computer.

Der Verband Deutscher Reeder stuft die brasilianischen Häfen Rio de Janeiro und Santos als die gefährlichsten der Welt ein – eine wohl zutreffende Wertung, wie am 11. Mai die Crew der „Jümmegas“ zu spüren bekam.

Drei Piraten besetzten den Gas- und Chemikaliertanker der Reederei Hartmann aus dem ostfriesischen Leer, nahmen einen Matrosen und einen Offizier als Geiseln und erpreßten die Herausgabe der Barkschaft im Safe, immerhin 23 173 Dollar und 19 Cent.

Die Seeleute wehrten sich nicht – und taten gut daran. Längst hat sich unter Fahrensleuten aus aller Welt herumgesprochen, daß Menschenleben den Piraten der Moderne nicht mehr bedeuten als ihrem legendären Vorfahren Klaus Störtebeker. Allein 1996 kamen 26 Seeleute bei Überfällen ums Leben, 1997 bereits 51.

Die Schiffsbesatzungen sind den Piraten zumeist schutzlos ausgeliefert. Die internationalen Reederverbände raten nachdrücklich von einer Bewaffnung der Crews ab, weil es sonst an Bord zu Schießereien kommen könnte – vor allem auf Tankern mit unabsehbaren Folgen. Die auf deutschen Schiffen fahrenden Kapitäne sind laut VDR denn auch „alle unbewaffnet“.

Dazu gibt es, allein wegen der Besatzungsstruktur, keine vernünftige Alternative. Die Männer der multinationalen Crews, von denen viele von den Philippinen oder aus Polen stammen, würden in

Deutschland keine Waffenbesitzkarte erhalten.

Deutsche Kapitäne können zwar eine Waffenbesitzkarte beantragen und dürften sie an Bord mitführen. Doch die Aufrüstung würde ihnen wenig nützen: Angehende Offiziere der Handelsschiffahrt werden von der Bundeswehr freigestellt und können, wie Reeder-Sprecher Meenke meint, „allenfalls schießen, wenn sie Mitglied eines Schützenvereins sind“.

Fast hätten es die Piraten auf deutschen Schiffen mit ernstzunehmenden Gegnern zu tun bekommen. Das Bundeskriminalamt und der Bundesgrenzschutz erwogen Ende der achtziger Jahre, deutsche Schiffe in alle Welt von Sicherheitsbeamten begleiten zu lassen.

Doch das Vorhaben, Männer der Anti-Terror-Einheit GSG 9 auf Handelsschiffen einzusetzen, wurde wegen juristischer Barrieren aufgegeben. Die meisten Raubzüge der Piraten finden nicht in internationalen, sondern in fremden Hoheitsgewässern statt. Dort dürften deutsche Sicherheitsbeamte nach internationalem Recht nicht eingreifen.

Die Kapitäne versuchen, sich mit Bordmitteln zu wehren. Sie erhöhen die Fahrt, wenn sich verdächtige Boote nähern, versuchen Piraten mit Suchscheinwerfern zu blenden, und sie legen Schläuche bereit, um die Banditen mit Wasserdruck von Bord zu fegen. Aber der Einsatz solcher konventioneller Mittel, sagt VDR-Sprecher Meenke, sei nur gegen unbewaffnete Piraten ratsam. In gefährlichen Gegenden wie dem Golf von Thailand oder vor der philippinischen Küste sichern Crews deutscher Schiffe ihre Brücke inzwischen mit Stacheldrahtverhauen gegen Freibeuter.

Die Abwehrerfolge werden gering bleiben, solange nicht alle Regierungen versuchen, den heimischen Piraten den Garaus zu machen. Schon im Juni 1995 protestierte der damalige US-Außenminister Warren Christopher gegenüber dem brasilianischen Präsidenten Fernando Henrique Cardoso gegen die

besorgniserregende Lage in den Häfen des Landes.

Auch die Bundesregierung führte Gespräche mit den Brasilianern. Deren Ergebnis war, so der ehemalige Bonner Staatssekretär im Verkehrsministerium Hans Jochen Henke, „die Einsetzung von Fachausschüssen durch die brasilianische Regierung, durch deren Maßnahmen ein Rückgang der Überfälle erwartet wird“.

Im Bonner Verteidigungsministerium wird über eine massivere Form der Hilfe für die deutsche Handelsflotte nachgedacht. Kriegsschiffe der Bundesmarine, die zu Manövern oder Flottenbesuchen auf allen Meeren unterwegs sind, könnten überfallenen Frachtschiffen zu Hilfe



Anti-Terror-Einheit GSG 9 (bei einer Übung)
In fremden Hoheitsgewässern machtlos

eilen, wenn die Piraten in internationalen Gewässern angreifen.

Doch das macht nur Sinn, wenn sich mehrere Länder zusammenschließen und den Einsatz ihrer Schiffe koordinieren. Die Hoffnungen auf ein Ende der Freibeuterei, glaubt Dieter Stockfisch, Piraterie-Experte auf der Bonner Hardthöhe, „richten sich auf den Einsatz von Schiffen und Flugzeugen der Marinen der Welt“.

Die blauen Jungs aus Deutschland allerdings könnten, wenn sie denn gemeinsam mit Marinesoldaten anderer Länder Polizei spielen, nach der heutigen Rechtslage bei Piratenüberfällen zu spät kommen: Sie brauchen, schrieb Stockfisch jüngst in einer Bundeswehr-Publikation, „eine parlamentarische Ermächtigung“ – und zwar jeweils „im Einzelfall“.

**Entführter
Frachter
(Fahndungs-
foto)**

Komplizen
in den
Behörden