

Freiwillig bei den Piraten - total verrückt?

Ja, ein bisschen vielleicht schon, aber nicht nur. Denn Seefahrt tut not, und das wird sich auch durch die Piraterie nicht ändern, weder in der Straße von Malakka noch am Horn von Afrika oder wo Seeräuber sonst noch aufkreuzen werden. Aber dies ist natürlich leicht gesagt, nachdem ich mit einem Containerschiff der Reederei NSB gerade auf der Reise von Asien nach Hamburg durch die genannten Seegebiete gefahren bin und wir wohlbehalten in das ruhige Rote Meer eingelaufen sind. Trotzdem kein Schönreden, aber auch kein Bangemachen vor Seereisen und vor allem Seereisen auf regelrechten Arbeitsschiffen (und nebenbei bemerkt, ich kriege für diesen Erfahrungsbericht weder von der Reederei eine Extratour noch tue ich's um eines Honorars willen). Ich berichte gerne, um selbst an meinen Erinnerungen noch ein wenig zu klammern und weil es sehr viele Interessierte gab, die uns immer wieder nach einer echten Seereise fragten.

Meine Frau und ich sind ein Jahr lang von Weimar ausgerissen, da unsere Familien multikulturell gemischt und über die ganze Welt verteilt sind, und wir sie einmal in aller Ruhe be- oder vielleicht eher heimsuchen wollten. Nach getaner Tat sind wir nun gerade heimgekehrt - meine Frau mit dem Flugzeug, weil sie arbeitet, und ich mit einem Frachtschiff, weil ich pensioniert bin. Zu Beginn der Reise waren wir schon gemeinsam mit einem Bananendampfer von Antwerpen nach Costa Rica über den Atlantik geschaukelt. Da gab's noch keine Piraten, doch dazu komme ich sofort, vorab ein paar Worte über Frachterreisen.

Auf unseren ausgedehnten Landgängen zwischen den Seetörns wurden wir immer wieder gefragt, wie das denn ginge, mit Frachtern zu fahren. Kann man, muss man sich das erarbeiten, was tut man drei Wochen lang auf hoher See, was kostet es, wie bucht man so was? Zum Letzten zuerst: Heutzutage natürlich über das Internet: Google oder Yahoo, Stichwort Frachtschiffreisen oder auch Freighter Travels. So findet man zig Agenturen und kann sich beraten lassen. Aber Reisen auf einem Frachtschiff, im Vergleich zu Traumreisen auf Kreuzfahrtschiffen, gibt es schon lange. Ich ziehe Frachter vor, da alles viel informeller und nicht touristisch aufgemotzt ist, nicht mehr als zehn - doch meist weniger - Passagiere an Bord sind, man Ruhe hat, sich - bei entsprechendem Wetter - auf dem Schiff frei bewegen kann, d. h. Besuche auf der Brücke oder in der Maschine sind in der Regel willkommen, wenn man der Besatzung nicht im Wege ist - eben, weil es ein Arbeitsschiff ist und kein „Chicken Vessel“ (Hühnerboot), wie die Seeleute manchmal über die Luxusdampfer lästern. Das Essen ist solide aber nicht unbedingt mehrgängig. „Meergängig“ kann das Essen bei beiden Schiffstypen werden, wenn man nicht ganz seefest ist, aber die Fische wollen schließlich auch leben. Und an Seekrankheit, so fies ich sie aus eigener Befindlichkeit kenne, ist kaum jemand gestorben. Gegessen wird in der Offiziersmesse. Wohnen tut man in sehr geräumigen Außenkabinen, die auf Kreuzfahrtschiffen meist unerschwinglich sind. Sie sind bis zu 40 qm groß, mit freier Sicht nach vorn, zur Seite oder nach achtern und meist hoch oben unter der Brücke. Etwaige Kosten: circa 100 Euro pro Person und Tag. Man bedenke: drei Wochen auf einem Schiff mit voller Versorgung, mit möglichen Landgängen, allem möglichen Schnickschnack, oft Fitness-Raum mit Sauna und Seewasserpool, Fahrstuhl, mit DVD- und CD-Spielern, und das mittenmang echter Seemänner und -frauen! Und schließlich ankommen ohne Jetlag! So, aber nun zu den Piraten. In den Medien ist viel davon geschrieben und vielleicht auch zerredet worden.

Unser Abschiedstreffen mit Verwandten fand in Bali statt, Frachteranschlüsse waren ab Singapur und Malaysia möglich. Um von Asien aus mit dem Schiff nach Deutschland zu kommen, führt die Hauptverkehrsrouten durch die zwei genannten Piratengebiete und dann durch den Suezkanal - oder halt, wie einst, um Afrika herum. Mittlerweile sind die Schiffsversicherungen durch die Piraterie und die Kanalgebühren aber derart hoch, dass die Reedereien „guter Hoffnung“ sind und ernsthaft erwägen, durch den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung künftig Scherereien mit den Piraten und die horrenden Kanalkosten buchstäblich zu umschiffen. Die Reise, auf der ich mich gerade befinde, ist also eine historische, denn das Schiff macht dieses Mal vorerst seine letzte Fahrt durch den Suezkanal. Dann geht's höchstwahrscheinlich wieder um Afrika herum! Beide Alternativen bereiteten uns Kopfzerbrechen - einerseits der längeren Reise wegen, aber primär wegen der Piraten. Ich versprach meiner Frau, auf dem größten und schnellsten zur Verfügung stehenden Schiff als Passagier „anzuheuern“. Das Reisebüro teilte meine Meinung, konnte aber keine Garantien geben. Frachter mit Passagieren seien noch nicht gekapert worden. Das machte uns Mut und spricht sogar für die Piraten, denn das würde erst recht Opposition gegen ihr Unwesen mobilisieren. Meine Frau hingte mir zum Abschied einen Talisman um den Hals und andere schickten uns Scharen von Schutzengeln.

Am Tag, als ich in Malaysia an Bord ging, las ich in Zeitungen von der Entführung zweier Seeleute in der

Malakka-Straße. Na, das fängt ja schön an! Dabei hieß es, diese Gewässer seien jetzt sicher. Hoffentlich sieht meine Frau diese Zeitungsartikel nicht... - An Bord war gute Stimmung; gleichwohl wurden wir aufgefordert, achtsam zu sein und die Außentüren zumindest nachts geschlossen zu halten. Aber worauf achten?

Als wir uns auf glatter See den somalischen Gewässern näherten, informierte der Sicherheitsoffizier die versammelte Mannschaft über die Lage: Die meisten bewaffneten Überfälle und Schiffsentführungen haben sich an der nördlichen Küste von Somalia, d.h. im Golf von Aden ereignet. Das sei ein Gebiet von etwa 1.300 km Länge und mehr als 100 km Breite, also schwer zu kontrollieren von schnellen Wachbooten, die mittlerweile aus mehreren Nationen kommen, z.B. Bundesrepublik Deutschland, China, England, Frankreich, Indien, Russland etc. Eines ihrer Handicaps, wie auch die der Schiffsmannschaften: Sie dürfen nicht einfach schießen, da das einer Kriegshandlung gleichkäme. Diese Frage wird sehr kontrovers diskutiert, weil sie die Selbstverteidigung entweder ad absurdum führt oder zumindest auf die Spitze treibt. Andererseits aber fördere sie die Schiesswut ohne Grenzen - „catch as catch can!“ Selbst der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen hat sich mit dem Thema befasst.

Im Seerechtsabkommen der Vereinten Nationen steht, „dass jeder Staat auf hoher See oder an jedem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff aufbringen dürfe“. Und eine Resolution des UNO-Sicherheitsrates vom 2. Juni fordert Staaten dazu auf, „sich an der Bekämpfung von Piraterie an der somalischen Küste zu beteiligen.“ Für Deutschland bleibt die Frage, wer dieses Abkommen erfüllen soll. Die Bundeswehr oder die Bundespolizei? Zwar beteiligt sich die Bundesmarine mit einem Schiff am Horn von Afrika, doch „...die Deutschen dürften nur eingreifen, wenn die Piraten Mitglieder von al-Qaida wären. Sie greifen nicht ein, wenn es ordinäre Verbrecher sind. Die Probleme dieser Welt wollen einfach nicht zur deutschen Innenpolitik passen“ (Der Spiegel 27/2008, S. 46).

Vorsichtshalber ist nördlich der somalischen Küste ein festgelegter Korridor empfohlen worden, in dem sich alle Schiffe melden mögen, die das Gebiet passieren. Größere Schiffe sind durch ein internationales Verfahren identifizierbar mit Größe, Schnelligkeit, Besatzung, Ziel usw. - dies durch einen Klick auf das Schiffssymbol, das auf dem Radarschirm erscheint. Das wissen und können auch die high-tech-ausgerüsteten Piraten! Sie selbst sind in ihren unregistrierten Booten nicht derart erkennbar und außerdem sehr leicht mit Fischerbooten zu verwechseln. Die patrouillierenden Wachboote, die sich nur knapp z.B. als EU-Warship melden, können auch nicht im Einzelnen identifiziert werden, und damit werden sie den Piraten in dieser Hinsicht gewissermaßen ebenbürtig. Ein bewaffnetes Wachboot ist zur Konfrontation mit den Piraten fähig.

Trotz oder gerade wegen des empfohlenen Korridors berichtete unserer Sicherheitsoffizier von ganz konkreten Übergriffen, die sich nach offiziellen Meldungen in den letzten Tagen wiederholt ereignet hatten. Sie betrafen allerdings nur kleinere und langsamere Schiffe. Am helllichten Tage und mitten im Korridor fanden wegen der guten Sichtverhältnisse die meisten Überfälle statt. Im Dunkeln sei es für die Piraten schwieriger. Diese allerdings zu stellen, sei nach wie vor problematisch, weil das Gebiet so riesig und das Unterscheiden von Fischern und Piraten so schwierig sei. Das im Ernstfalle Herbeirufen von Wachbooten koste oft sehr viel Zeit. Mittlerweile gibt es für kleinere und langsamere Schiffe die Möglichkeit, sich in Konvois zu sammeln und von einem Patrouillenboot begleiten zu lassen.

Ermutigend und sehr nüchtern war unser finnischer Offizier: Wir sind mit unseren rund 90.000 PS und ca. 25 Knoten (über 40 km/h) ein schnelles Schiff mit etwa 10 m hohen Bordwänden, die - vor allem bei hoher Geschwindigkeit - nicht so leicht zu entern sind. Im Falle eines Angriffs und der Schiffsübernahme sei auf jede Gewalt zu verzichten. Bei Alarm von der Brücke haben sich alle anderen in der Mitte des Schiffs unter Deck zu sammeln, wo man vor Waffengebrauch und Sprengstoffen am sichersten sei. Die Ausgucke wurden verdoppelt. Die Brückenbesatzung würde versuchen, Angreifer früh auszumachen, sie auszumäandrieren oder sie bei offensichtlichem Angriff in den Grund zu fahren. Aber das mit einem Koloss von 320 m Länge und 42 m Breite? Tags- und nachtsüber bleiben alle Außentüren verrammelt. Er schloss: „Take it serious, people! We have a fast and tall ship. But as we all know, this is a real threat and the waters that we are going through are dangerous“. So liefen wir mit „3 mal AK“ (äußerste Kraft) in den Korridor ein und blieben bis ans Ende auf ziemlich geradem Kurs. Ich hielt schon ein bisschen die Luft an, während die Besatzungsmitglieder und die beiden anderen Passagiere sehr gelassen waren. Trotzdem konnte man manchen Seeleuten anmerken, dass sie mit den Abwehrmaßnahmen gegen die Seeräuber unzufrieden waren. Ich hörte Argumente wie: Die Politiker seien weltfremd und hätten keine oder wenig Ahnung von den Realitäten auf See etc.

Wir überholten einen langsameren Konvoi, und ich glaubte die bundesdeutsche Fregatte als Begleitschiff an der Silhouette erkannt zu haben, vielleicht aber auch nur wegen des deutschen Akzents bei einer englischen Riodurchsage. Im Gefahrengebiet gibt es eine Radiofrequenz für Notfälle, aber auch die scheint problematisch, weil sie von allen möglichen Empfängern abgehört werden kann und spärlich genutzt werden sollte. Ich hörte eine Menge Statik und viel Stimmendurcheinander, das ich mit Notfällen nicht in Verbindung bringen konnte. Also Störmanöver durch mögliche Piraten? - Die Alternative zur Einzelfahrt, nämlich das Gefahrengebiet in Konvois unbeschadet zu überwinden, hat mich am meisten überzeugt und sogar ein wenig beruhigt. Erinnert hat mich dieser Schiffskonvoi allerdings auch an all die Kriegsbeschreibungen im nördlichen Eismeer während des Zweiten Weltkrieges. Das Sammeln und langsame Fahren stoße auf Widerstand, weil Zeit bekanntlich Geld sei. Den Reedereien seien bewaffnete Bordkommandos angeboten worden, ähnlich, wie in der Fliegerei, aber diese werden in der Regel abgelehnt.

Lange Zeit fuhren wir, schräg versetzt, vor einem dicken japanischen Containerschiff her, auf dem an Deck die Wasserschläuche angeschlagen waren - offensichtlich zur Abwehr von Piraten. Zeitweise schossen beeindruckende Wasserfontänen aus den Schläuchen in die Luft und an den Bordwänden hinunter, ähnlich wie auf den Bildern, die wir über die Abwehr von Greenpeace-Aktivisten, z.B. auf Walfängern, kennen. Unser Kapitän, der völlig die Ruhe behielt, meinte, diese Wasserspritzaktionen seien Vorkehrungen, zu denen manche Schiffsmannschaften angehalten werden. Vielleicht lässt sich jemand ja auch vom Wasser abhalten. Aber im Ernstfalle würde er nicht gerne den Schlauch halten, wenn unten jemand mit einer Kalaschnikow auf ihn zielte. - Immer, wenn kleinere Schiffe unseren Kurs kreuzten, mal alleine und mal im Pack, also harmlose Fischerboote oder eben auch nicht, fuhr unser Nachbar sicherheitshalber großzügige Ausweichmanöver, während wir gar nicht in die Verlegenheit kamen. Wir hatten immer guten Abstand zu den nicht identifizierten Booten, doch es schienen mir auch Kandidaten darunter, die, von einem größeren Hauptschiff geleitet, kleinere und ziemlich schnelle „Speed Boats“ um sich hatten, die dann, vom Hauptschiff geleitet, von mehreren Seiten angreifen könnten. In dieser Art haben manche Angriffe tatsächlich stattgefunden.

Vielleicht und wahrscheinlich war es nur wieder einmal meine rege Fantasie, die mich sehr wach und wachsam hielt. Aber es zeigt sich offenbar immer wieder, wie aus den Fantasien nicht nur Alpträume werden können sondern lebensbedrohliche Realitäten. Wir hatten, wie man schon zu Beginn dieses Berichts lesen konnte, ausgesprochenes Glück. Als wir an Dschibuti vorbei in das Rote Meer einliefen, setzte Entwarnung ein. Der Spuk war vorüber, jedenfalls für uns. Gleich darauf erreichten uns wieder zwei Meldungen aus dem Krisengebiet. Eine von einem Piratenangriff mit Einsatz von Schusswaffen, die andere über einen vorläufigen Erfolg: „Die deutsche Marine hat im Golf von Aden einen Piratenangriff auf einen deutschen Frachter vereitelt. Neun der Piraten wurden festgenommen. Wie die Bundeswehr mitteilte, hatte die Fregatte RHEINLAND-PFALZ einen Notruf des Frachters aufgefangen und daraufhin einen Bordhubschrauber entsandt, um dem 50 Meilen entfernten deutschen Schiff und seiner Besatzung zu helfen. Auch ein US-Hubschrauber war im Einsatz. - Bei ihrem ersten Einsatz vor der Küste Somalias Ende Dezember war Deutschland in die Kritik geraten, weil die Bundeswehr zwar Seeräuber entwaffnet, dann aber wieder auf freien Fuß gesetzt hatte“ (Nachrichten der Deutschen Welle am 03.03.2009).

Meine stillen Gebete waren erhört worden, und ich danke allen, die uns Schutzengel geschickt hatten. Es muss ein ganzes Geschwader gewesen sein. Meine Frau, inzwischen schon wieder in Weimar angekommen, war erleichtert, als ich sie über Satelliten-Telefon anrief. Ihr Talisman bleibt dennoch ein Weilchen an meinem Hals. Und querab von Jeddah, Saudi Arabien, machte ich eine tiefe Verbeugung nach Mekka hin. Wir sind jetzt in arabischen Gewässern und gar nicht weit von Israel und Palästina entfernt. Dort, wie an anderen Brennpunkten, wird hoffentlich auch bald anhaltende Ruhe einkehren. Shalom-Salam!

Ob ich die Reise noch einmal wiederholen würde? Jein, denn jetzt habe ich sie ja erst hinter mir, und ich zehre davon. Aber ich kann trotz vieler möglicher Einwände sagen, dass ich mich auf dem großen Schiff durchaus sicher gefühlt habe. Ja, und ich bleibe verrückt auf Schiffsreisen! Außerdem bleibt immer und überall ein Rest-Risiko: Schiffe sind sicher im Hafen, aber sind sie dafür gebaut?

Joachim Wieler

auf der ITAL CONTESSA am 4. März 2009 im Suez-Kanal