

Millionen verdienen

Brutale Überfälle auf Handelsschiffe vor Somalia nehmen wieder deutlich zu – und mit ihnen steigen die Umsätze



CINETEXT, GETTY IMAGES

„ZAHNMANN“ schirmt sich das Gesicht mit der linken Hand ab. Der Anführer der Piraten wird so genannt, weil er nur noch einen Schneidezahn hat, der auch noch schief aus seinem Mund heraussteht. Dann redet er auf Somali mit einem Kumpan. „Er will nicht, dass ihm dein christliches Blut ins Gesicht spritzt“, übersetzt der Mann den Satz für Kapitän Krzysztof Kotiuk. Es knallen zwei Schüsse in den Himmel über dem Golf von Aden. Sie gehen am Kopf des Kapitäns der „Hansa Stavanger“ vorbei. Krzysztof Kotiuk braucht eine Weile, bis er realisiert, dass er nicht tot ist. Jetzt soll

er sich auf die Ladefläche setzen. Die Sonne hat den Stahldeckel glühend heiß gemacht. Die Schmerzen auf der Haut sind unerträglich, aber immerhin spürt er überhaupt noch etwas, und dafür dankt er Gott. Es war der schrecklichste Moment seines Lebens, sagt Kotiuk, als alles vorbei ist. Der Erlebnisbericht des Kapitäns, eines Deutschen auf dem deutschen Frachter „Hansa Stavanger“, liest sich wie ein Krimi. Doch alles, was Krzysztof Kotiuk beschreibt, ist wirklich passiert. Der 21. April 2009, als die Piraten ihn zur Scheinexekution auf das Deck des Schiffs bringen, ist der 17. Tag in der Hand somalischer Piraten. Bis dahin hat die Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg, der das mit 1700 Standardcontainern eher kleine Schiff gehört, kein

Robert Shaw als der scharlachrote Pirat im Kinofilm von 1976. Derart romantisch ist das Leben moderner Seeräuber nicht

Angebot für ein Lösegeld gemacht. Jetzt wollen die Piraten den Druck erhöhen. Der Kapitän soll die Botschaft nach Hause senden, dass sie es ernst meinen mit der Drohung, die 24-köpfige Crew zu ermorden. Die Angreifer sind bestens gerüstet: Sie kauen Khat, eine pflanzliche Droge, die sie in Säcken mit an Bord bringen. Sie haben Schmerztabletten und Antibiotika gegen Krankheiten dabei. Und um den Körper hängen Munitionsgürtel für ihre Kalaschnikows – die Standardbewaffnung moderner Piraten.

Niemand ahnt zu dem Zeitpunkt, dass die Geiselnahme noch weitere 104 Tage andauern wird. Erst nach insgesamt vier Monaten geben die Kriminellen den Frachter gegen 2,75 Millionen Dollar frei. Länger als die „Hansa Stavanger“ ist kein Schiff von Piraten festgehalten worden. Keine andere Besatzung hat solche Qualen durchlitten. Fast 400 Seeleute sind momentan weltweit in der Hand von Piraten. Schiffskaperungen sind das größte Übel der internationalen Seefahrt. Nichts gefährdet das Leben der Kapitäne und Besatzungen so sehr wie die Überfälle. Und nichts bedroht das Eigentum der Reeder und die Fracht der Handelsfirmen derart stark. Mit dem Bild romantischer Piratenfilme haben die modernen Gegner nichts zu tun. Abschir Abdillahi oder Mohamed Abdi Garaad – diese Namen nennen die Vereinten Nationen – kontrollieren in Somalia Truppen von 500 bis 800 Piraten.

Wer verdient. Von der Not der Schifffahrtsfirmen profitiert eine ganze Sicherheitsindustrie. Die Firmen sind nicht immer seriös, manchmal halbseiden und bleiben meist im Verborgen. Private Söldnertruppen zum Beispiel kassie-

ren 10 000 Dollar (7900 Euro) pro Tag an Bord, Versicherungen nehmen 20 000 Dollar Prämie für eine Fahrt ins Piratengebiet. Auch die Folgekosten sind hoch: Nach einem Überfall stehen oft teure Schiffsreparaturen an, manchmal muss ein Teil der Ladung ersetzt werden.

Außerdem lässt sich der Lösegeldes lässt sich der Geldbote mit einer sechsstelligen Summe entlohnen. Dieser Teil der Anti-Piraten-Branche – der Helikopterflug hinaus auf den Golf von Aden und das Abwerfen der Geldsäcke über dem Frachter – ist fest in der Hand britischer Ex-Soldaten. Sie haben sich in Ostafrika mit ihren Dienstleistungsfirmen niedergelassen.

„Abgesehen von den Militäreinsätzen fließen von den Kosten, die die Piraterie verursacht, nur 20 Prozent nach Somalia. Der Rest bleibt in unserem Wirtschaftskreislauf“, sagt Anja Shortland vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Sie hat mehrere Studien zu dem Thema herausgegeben. Nach den Berechnungen machen Sicherheitsausrüstungen, Versicherungsprämien, Ausfallgelder oder Reparaturkosten 80 Prozent des „Umsatzes“ aus. „Piraterie ist nicht nur profitabel für Somalia, sondern sie führt auch zu Geschäften in vielen anderen Ländern“, sagt Wissenschaftlerin Shortland.

Sicherheitsfirmen verdienen also mitunter mehr als die Piraten. Nicht alle sind so bekannt wie Blackwater, deren Söldner wegen ihrer Rolle im Irak-Krieg ins Gerede kamen. Von dem US-Unternehmen, das inzwischen „Xe“ heißt, können Reeder ihre Schiffe beschützen lassen: Dann fährt die „McArthur“, ein umgebauter Kreuzer der US-Küstenwache, neben dem Frachter durch die gefährdeten Gebiete. Im Werbeprospekt

wird ausdrücklich betont, dass es sich „um nicht tödliche Abwehrmaßnahmen“ handelt.

Das Geschäft blüht, weil die Zahl der Piratenüberfälle weltweit steigt: Nach Angaben des International Maritime Bureau wurden im vergangenen Jahr 406 Fälle von Piraterie gemeldet, das ist fast 50 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Im Golf von Aden und im Roten Meer lag das Plus sogar bei 90 Prozent. „Jährlich durchqueren etwa 20 000 Schiffe diese Regionen, und fast täglich erfolgt ein Überfall. Gleichzeitig haben sich die geforderten und gezahlten Lösegelder verzehnfacht“, sagt Jürgen Heimes, Leiter der Transportabteilung der Ergo-Versicherungsgruppe. Weitere Krisengebiete sind Nigeria, Indonesien und Malaysia.

Die somalischen Piraten haben ihren Aktionsradius auf 1000 Seemeilen erweitert. Er reicht vom Golf von Aden über die Ostküste Somalias, das südliche Rote Meer, die Meeresstraße Bab-al-Mandeb bis in den Osten Omans hinein. „Das riesige Seegebiet ist nicht zu schützen“, sagt ein Oberleutnant der Marine, der mit der Atalanta-Mission der Nato vor Ort ist.

Aus Sicht der Banden sind die Bedingungen ideal: Das Somalia-Becken ist groß, die Küste lang und nach 25 Jahren Bürgerkrieg existiert keine Ordnungsinstanz im Land. Die Hoffnung, die Piraterie werde sich durch Atalanta und politische Hilfe von selbst erledigen, geht nicht auf. „Das Problem lässt sich nicht lösen. Dort, wo ein System Korruption duldet, in Südamerika oder Ostafrika, wird es weiterhin Piratenüberfälle geben“, sagt ein erfahrener Kapitän.

Profiteur Söldner. Plötzlich steht er da, das Abendlicht schützt ihn, niemand sah ihn kommen. Segelschuh-

he, blaues Hemd, Cordjackett. Das Gespräch findet in einer Vorstadt-kneipe statt. Die anderen Besucher schauen die Sportübertragung und kümmern sich nicht um die beiden Männer am Eckisch. Keine Namen, keine Fotos, das ist die Vereinbarung. Mit so einem Mann streitet man nicht. Wenn er durch die Tür geht, dreht er sich automatisch zur



Seite. Sonst könnten die Schultern gegen den Türrahmen stoßen. Sein Hals ist so breit wie sein Kopf. Der ehemalige Kampfschwimmer bestimmt die Regeln an diesem Abend.

Vor ein paar Jahren noch war er Soldat im härtesten Teil der Bundeswehr, bei den Kommando-Sonderkräften. Davor hat er an der Bundeswehruniversität Pädagogik studiert und abgeschlossen. Warum er als Offizier mit hohem Dienstgrad kein Berufssoldat mehr sein wollte, darüber spricht er nicht im Detail. „Bundeswehrinterne und politische Rahmenbedingungen“ seien Gründe dafür gewesen, sagt er nur. Gelegentlich sei er bei Reserveübungen der Bundeswehr in Kriegsgebieten. Statt im gepanzerten Wagen fahre er im Jeep mit heruntergeklappter Frontscheibe.

Jetzt betreibt der Mann eine eigene Sicherheitsfirma im Südwesten

Deutschlands. Die vergangenen Wochen hat er auf einem deutschen Handelsschiff vor der afrikanischen Ostküste verbracht. Zusammen mit fünf Mitarbeitern hat er das Schiff vor einem möglichen Piratenangriff geschützt. Als Kampfschwimmer ist er an kurzen und langen Waffen ausgebildet, und er hat sie stets mit an Bord. Im Ernstfall würde er in den Motor eines sich nähernden Piratenschiffs schießen.

„Unser Frachter liegt auch bei Wellengang ruhig in der See, das Piratenboot schaukelt. Das macht Treffer einfach“, sagt der Mann. Und solange er in Notwehr handle, bekomme er keinen Ärger.

Trotz der Ruhe, die der Sicherheitsunternehmer ausstrahlt: Man mag sich einen solchen Angriff nicht ausmalen. Moderne Piraten sind mit Panzerfäusten ausgerüstet. Auf der „Hansa Stavanger“ haben sie damit in die Brücke hineingeschossen und mehrere Kabinen in Brand gesetzt. Verletzt wurde zum Glück niemand. Sollte es zu Gefechten zwischen privaten Sicherheitskräften und Piraten kommen, sind Tote nicht auszuschließen.

Die Anforderungen an einen Söldner beschreibt der Ex-Soldat so: mindestens 30 Jahre alt, Schießausbildung, ausgeprägtes taktisches Verständnis. „Das ist wichtig, denn kein Plan übersteht den ersten Feindkontakt“, sagt er. Gut sei auch Erfahrung im Sanitätsdienst. Das hat seinen Preis. Sicherheitsfirmen kalkulieren mit Kosten von etwa 2200 Dollar täglich pro Mann. Vier bis fünf Söldner sind meis-

NEU: Das schönste Land der Welt hat ein eigenes Magazin.

Das Magazin mit den besten Seiten Deutschlands. Jetzt alle zwei Monate.

Jetzt am Kiosk.

Genuss Land & Leute Leben Heimatkunde

HÖRZU HEIMAT im Abo – Nur für kurze Zeit: 3 Hefte für 3 € bestellen unter 01805-014 614*.

mit Piraten

privater Sicherheitsfirmen. *Birger Nicolai* berichtet aus der Schattenwelt der Anti-Piraten-Einsätze

tens an Bord. Ihr Job besteht nicht nur aus dem Geleitschutz. Vielmehr rüsten sie das Schiff vor der Fahrt mit Abwehrvorrichtungen aus: Stacheldraht in Kilometerlänge kommt um die Reling. Feuerlöschschläuche werden so präpariert, dass sie 4000 Liter Salzregen in der Minute verspritzen. Wer den in die Augen bekommt, schreit vor Schmerz. „Wenn Schiffe gut ausgerüstet sind, werden sie auch nicht angegriffen“, macht der Mittvierziger Werbung für seine Dienste. Piraten dürfen gar nicht erst an Bord kommen, lautet sein oberstes Ziel.

Was dafür gebraucht wird, gibt es nicht im Supermarkt: je ein Kilometer Stacheldraht für 180 Meter Schiffslänge, Molotowcocktails, Wurfeisen oder Kampflaser – der Renner ist derzeit das Modell „Hercules 400“. Waffen sind an Bord meist problematisch, denn der Flaggenstaat des Schiffs bestimmt, was zulässig ist. Frachter unter deutscher Flagge etwa dürfen nur mit einer Pistole ausgerüstet sein.

Bei Nachtfahrten müssen alle Fenster und Luken abgedunkelt werden, beispielsweise mit Alufolie, Klebeband und Müllsäcken. „Wir lassen unsere Schiffe verschwinden“, sagt der Sicherheitsmann. Selbst das rote und grüne Licht der Positionsleuchten müsse weg. „Wer die Schiffsmaschine abstellt, wenn der erste Schuss der Piraten fällt, hat schon verloren“, sagt der Mann. Die Angreifer sehen den Überfall als Sport, meint er. Und sieht es ebenso.

So unauffällig wie er gekommen ist, verschwindet der Gesprächspartner nach drei Stunden wieder. Im Taxi fährt er in irgendein Hotel der Stadt, um morgen zum nächsten Einsatz aufzubrechen.

Geldquelle austrocknen. US-Präsident Barack Obama hat die bedrohliche Sicherheitslage in Ostafrika zur nationalen Herausforderung erklärt und einen Erlass verfügt: Der Besitz von Personen, die den Terrorismus in Somalia unterstützen, kann in den USA beschlagnahmt werden. Parallel dazu suchen die Vereinten Nationen einen Weg, wie sie Lösegeldzahlungen verbieten können. Der „Sanktionsausschuss“ will darüber abstimmen. Weltweit kann schon länger das Vermögen von Terroristen eingefroren werden. Nun will man auch den Geldfluss der Piraten stoppen.

Doch was heißt das für Versicherungen, die Schäden nach Piratenüberfällen oder Lösegeld bezahlen? Schließlich steht in der Anweisung Obamas, dass „finanzielle Hilfe in Bezug auf militärische Aktivitäten“ in Somalia unter die Beschlagnahme fallen. Ist damit auch eine Lösegeldzahlung an Piraten gemeint?

Diese Frage treibt den Juristen der Allianz Global Corporate & Specialty seit Wochen den Schweiß auf die Stirn. Offiziell äußern will man sich in München nicht. „Wir prüfen mögliche Folgen und haben noch keine Antwort darauf“, sagt ein Sprecher lediglich. Eines ist aber sicher: Schiffs- und Transportversicherungen sind für den Konzern ein Riesengeschäft.

Londoner Experten schätzen den Markt für Lösegeldversicherungen auf 340 Millionen Euro Jahresprämie. Zum Vergleich: 2009 wurden für 47 Schiffe mit 870 Seeleuten an Bord rund 200 Millionen Euro Lösegeld gezahlt. Und längst nicht alle Überfälle waren versichert. Die Spezialversicherer tragen Namen wie Aspen, Hiscox oder

Ascot in Großbritannien und Chubb in den USA. Sie kassieren zwischen 10 000 und 30 000 Dollar Prämie für eine Schiffstour durch ein Gefahrengebiet. „Aber es gibt auch hohe Zuschläge. In heißen Zeiten verlangen die Versicherer 70 000 Dollar je Durchfahrt. Es wollen alle kräftig an der Piraterie mitverdienen“, sagt ein Kapitän, der bei einer großen Reederei Schiffspassagen organisiert.

Zwar bietet die spezialisierte Allianz-Tochter keine Absicherung bei Lösegeldforderungen an, versichert aber Schäden an Schiff und Ladung. Daher sind Allianz-Mitarbeiter auch an Verhandlungen bei einem Piratenüberfall beteiligt.

Was sind die Folgen, sollte wegen der Obama-Initiative eine Versicherung in den USA als unerwünschter Geschäftspartner gebrandmarkt werden? Die Situation sei klar, sagt ein Jurist: „Wer Lösegeld zur Verfügung stellt, kann nach aktueller Rechtslage in den USA als Geldgeber für Terroristen in Somalia angesehen und entsprechend belangt werden.“ So birgt der Erlass aus dem Weißen Haus Risiken auch für deutsche Unternehmen.

Feilschen um Lösegeld. In dem Veranstaltungprogramm wird er Krisenberater genannt. Der Bayer mit dem Kurzhaarschnitt hat bei Kidnappings Verhandlungen mit Entführern geführt; jetzt spricht er bei einem Fachsymposium vor Reedern, Militärs und anderen Sicherheitsexperten. Die Technikfirma Interschat hat zum Thema „Piraten-Bedrohung“ nach Schenefeld bei Hamburg eingeladen. Der Firmensitz im Gewerbegebiet ist so unauffällig, wie es einige Teilnehmer am liebsten bleiben möchten.

Interschat stattet Schiffe mit Steuerungstechnik aus und ver-

fall an Bord holten die Piraten den toten Seemann mehrmals aus dem Kühlraum, um ihn auf Mannschaftsfotos zu zeigen – stehend neben den anderen Crewmitgliedern. Der Reeder hatte von den Piraten einen Nachweis dafür verlangt, dass noch alle Besatzungsmitglieder am Leben sind. Sonst hätte er die Lösegeldverhandlungen abgebrochen.

„Irgendwann wird das Geld nicht mehr steigen“, weiß der Berater seine Zuhörer zu beruhigen. Die Interessen seien eindeutig: Kein Reeder wolle sein Schiff lange Zeit in Piratenhand lassen. Neben der Gefahr für Menschenleben gehe es auch um den teuren Ausfall des Frachters. Mindestens 10 000 Euro täglich verliert eine Reederei, wenn ein mittelgroßes Containerschiff nicht unterwegs sein kann. Und die Piraten wollten irgendwann zum nächsten Schiff – und geben sich dann mit einer Summe zufrieden.

Nach der Erfahrung des Beraters werde die Hälfte der zweiten Forderung der Piraten in der Regel am Ende gezahlt. Der Mann rät davon ab, gleich zu Beginn viel Geld anzubieten. Das erhöhe nur die Forderungen der Piratenclans und sei kontraproduktiv für alle anderen Fälle. „Bei einer Schiffscrew von zehn bis 15 Mann wird eine Summe von drei Millionen US-Dollar fällig“, sagt der Berater. Das sind 2,4 Millionen Euro. Natürlich hänge die Höhe des Lösegelds auch von der Dauer der Entführung ab. Die Mitglieder der Piratenbanden werden von ihren Chefs nach Tagen bezahlt – ein allzu rasches Ende ist daher nicht in ihrem Interesse. „Die Zeit ist unterschiedlich, aber nehmen Sie als Faustformel: 70 Tage plus“, sagt der Berater.

In dieser Phase sei es wichtig, dass ein Reederei-Vertreter zu den Familien der Seeleute reise, selbst wenn die auf den Philippinen wohnen, um die Angehörigen zu beruhigen, rät der Mann seinen Zuhörern. Schließlich sei das Ganze „keine rein monetäre Angelegenheit“. Seine Firma hat angeblich 40 Piratenüberfälle aus dem Jahr 2009 ausgewertet und daraus eine

„schlüssige Verhandlungsstrategie“ erarbeitet.

Dazu zählt auch, dass die Reeder die Versorgung auf den Schiffen sichern. Zustände wie auf der „Hansa Stavanger“ verschlechterten die Verhandlungsposition: Die Crew musste an manchen Tagen verdorbenes Ziegenfleisch essen, weil es nichts anderes gab. „Boote fahren zwischen dem besetzten Frachter und dem Festland hin und her. Es ist daher kein Problem, selbst von Deutschland aus für eine angemessene Ernährung der Mannschaft zu sorgen“, sagt der Mann.

„Die Piraten sind so professionell wie wir. Ich habe mit einem verhandelt, der in den USA studiert hat, ein anderer war Lehrer“, sagt der Berater. Solche Leute schauen auf die Website der Reederei und wüssten rasch, wie groß die Firma sei und was sie zahlen könne. Zum Abschluss seines Vortrags gibt er noch einen Rat: Reeder sollten vermeiden, dass es auf dem Schiff zum „Stockholm-Syndrom“ komme: So nennen es Kidnapping-Experten, wenn sich Geiseln emotional mit

den Entführern solidarisieren – und alles noch komplizierter machen.

Eskalation der Gewalt. Die Reeder rüsten auf. Roland Höger, Chef der Reederei Komrowski, bekennt sich offen dazu. „Ich stehe Schutztruppen aufgeschlossen gegenüber“, sagt er. Eines seiner Schiffe, die „Taipan“, war vergangenen April Opfer eines Überfalls. Doch sein Frachter wurde von einer Spezialeinheit der niederländischen Marine beschossen – ein Wunder, dass niemand getroffen wurde. Höger fordert von der Bundesregierung, dass bewaffnete Kräfte an Bord gehen dürfen. Und solange die Regierung nicht dafür Sorge, werde seine Reederei private Söldner anheuern.

Als Reedereichef Höger die Einschusslöcher in seinem Schiff sah, war ihm klar, dass „die Grenze des passiven Widerstands erreicht ist“. Salven aus Kalaschnikows hatten von achtern die Fenster der Brücke durchschossen – ein Wunder, dass niemand getroffen wurde. Höger fordert von der Bundesregierung, dass bewaffnete Kräfte an Bord gehen dürfen. Und solange die Regierung nicht dafür Sorge, werde seine Reederei private Söldner anheuern.

Was allerdings Konsequenzen hat: Die Reederei muss das Schiff ausflaggen. Das Handelsschiff darf nicht länger unter deutscher Flagge fahren, wenn es bewaffnet ist. „Wir haben innerhalb von drei Tagen eine andere Flagge genommen. Wir müssen unsere Crews schützen, das geht vor“, verteidigt sich Höger. Diskutiert wird darüber, Bundespolizisten auf deutschen Schiffen mitfahren zu lassen. Den Marine-soldaten, die bei Atalanta mitmachen, ist dies nicht erlaubt. Das sieht ihr Mandat nicht vor.

Unterdessen behelfen sich die Reeder selbst. Schaufensterpuppen, die als Soldaten verkleidet sind und Waffen in der Hand halten, stehen zur Abschreckung an Deck. Manche bewegen sich sogar. Von solchen „Lookout Dummies“ (Ausblickspuppen) berichtet Peter

Maiwald, Leiter Schiffssicherheit bei Beluga Shipping in Bremen. Seine Reederei teste außerdem gerade einen Elektrozaun als Reling.

Die Piraten allerdings stellen sich darauf ein und rüsten nach. Nach Erkenntnissen der Marine experimentieren Piratengruppen jetzt mit Treibminen: Fährt ein Schiff über eine Sprengstoff-Falle, reißt die Explosion ein Loch in den Rumpf und zwingt das Schiff zum Stoppen. Die Piraten können klarmachen zum Entern.

Immer Seemann.

Auf der „Hansa Stavanger“ haben die Piraten ihr Lösegeld bekommen. Jetzt eilt die Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ zu Hilfe. Die Crew des verwüsteten Frachters wird auf dem Militärschiff mit Erster Hilfe versorgt, die Männer können duschen und essen. Danach fährt Kapitän Krzysztof Kotiuk sein Schiff nach Mombasa. Von dort fliegt er am selben Tag nach München.

Kurz bevor er die „Hansa Stavanger“ für immer verlässt, geht er in seine Kabine und nimmt einen Blumentopf in die Hand. Er durchwühlt die Blumenerde. „Kaum zu glauben, aber in der Erde steckt immer noch mein Ehering“, schreibt er in sein Tagebuch. Den Ring hatte er am Tag des Überfalls in dem Topf versteckt. Das ist vier Monate her.

Wieder zu Hause, entlässt ihn seine Reederei Leonhardt & Blumberg „wegen wirtschaftlicher Probleme“, wie es zur Begründung heißt. Der 61-Jährige zieht vor das Hamburger Arbeitsgericht und bekommt eine Abfindung.

Ein Jahr nach dem Piratenüberfall ist Krzysztof Kotiuk noch in psychologischer Behandlung. Trotzdem hat er Zukunftspläne: Er wolle wieder zur See fahren, sagt er.



kauft Software zum Beladen von Containerfrachtern. Jetzt kommt ein neues Geschäft hinzu: Im eigenen Schiffsbrücken-Simulator bringt die Firma Kapitän und Offiziere bei, wie sie sich bei einem Piratenüberfall verhalten sollen.

„Wenn zu viele Informationen nach draußen gelangen, macht das unsere Arbeit schwierig“, sagt der Krisenberater. Er will nicht genannt werden. Sein Job ist es, mit Piraten über das Lösegeld zu verhandeln. Wochenlang sitzt er dann in einem Büro einer Reederei und hat das Bundeskriminalamt sowie Versicherungsvertreter an seiner Seite. Dort wird um jeden Zehntausend-Dollar-Sprung gefeilscht.

Mit traurigen Ereignissen während der nervenaufreibenden Verhandlungsphase: Nach der Kaperung des Frachters „Faina“ starb der Kapitän „unter ungeklärten Umständen“, wie es bis heute heißt. Die Leiche wurde anschließend im Kühlraum aufbewahrt, gleich neben den Lebensmitteln. Auch von Selbstmorden wird berichtet. Bei einem anderen Todes-

fall an Bord holten die Piraten den toten Seemann mehrmals aus dem Kühlraum, um ihn auf Mannschaftsfotos zu zeigen – stehend neben den anderen Crewmitgliedern.

Dazu zählt auch, dass die Reeder die Versorgung auf den Schiffen sichern. Zustände wie auf der „Hansa Stavanger“ verschlechterten die Verhandlungsposition: Die Crew musste an manchen Tagen verdorbenes Ziegenfleisch essen, weil es nichts anderes gab. „Boote fahren zwischen dem besetzten Frachter und dem Festland hin und her. Es ist daher kein Problem, selbst von Deutschland aus für eine angemessene Ernährung der Mannschaft zu sorgen“, sagt der Mann.

„Die Piraten sind so professionell wie wir. Ich habe mit einem verhandelt, der in den USA studiert hat, ein anderer war Lehrer“, sagt der Berater. Solche Leute schauen auf die Website der Reederei und wüssten rasch, wie groß die Firma sei und was sie zahlen könne. Zum Abschluss seines Vortrags gibt er noch einen Rat: Reeder sollten vermeiden, dass es auf dem Schiff zum „Stockholm-Syndrom“ komme: So nennen es Kidnapping-Experten, wenn sich Geiseln emotional mit

Maiwald, Leiter Schiffssicherheit bei Beluga Shipping in Bremen. Seine Reederei teste außerdem gerade einen Elektrozaun als Reling. Die Piraten allerdings stellen sich darauf ein und rüsten nach. Nach Erkenntnissen der Marine experimentieren Piratengruppen jetzt mit Treibminen: Fährt ein Schiff über eine Sprengstoff-Falle, reißt die Explosion ein Loch in den Rumpf und zwingt das Schiff zum Stoppen. Die Piraten können klarmachen zum Entern.

Immer Seemann. Auf der „Hansa Stavanger“ haben die Piraten ihr Lösegeld bekommen. Jetzt eilt die Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ zu Hilfe. Die Crew des verwüsteten Frachters wird auf dem Militärschiff mit Erster Hilfe versorgt, die Männer können duschen und essen. Danach fährt Kapitän Krzysztof Kotiuk sein Schiff nach Mombasa. Von dort fliegt er am selben Tag nach München.

Kurz bevor er die „Hansa Stavanger“ für immer verlässt, geht er in seine Kabine und nimmt einen Blumentopf in die Hand. Er durchwühlt die Blumenerde. „Kaum zu glauben, aber in der Erde steckt immer noch mein Ehering“, schreibt er in sein Tagebuch. Den Ring hatte er am Tag des Überfalls in dem Topf versteckt. Das ist vier Monate her.

Wieder zu Hause, entlässt ihn seine Reederei Leonhardt & Blumberg „wegen wirtschaftlicher Probleme“, wie es zur Begründung heißt. Der 61-Jährige zieht vor das Hamburger Arbeitsgericht und bekommt eine Abfindung.

Ein Jahr nach dem Piratenüberfall ist Krzysztof Kotiuk noch in psychologischer Behandlung. Trotzdem hat er Zukunftspläne: Er wolle wieder zur See fahren, sagt er.

Unterdessen behelfen sich die Reeder selbst. Schaufensterpuppen, die als Soldaten verkleidet sind und Waffen in der Hand halten, stehen zur Abschreckung an Deck. Manche bewegen sich sogar. Von solchen „Lookout Dummies“ (Ausblickspuppen) berichtet Peter

Ma-

ward, Leiter Schiffssicherheit bei Beluga Shipping in Bremen. Seine Reederei teste außerdem gerade einen Elektrozaun als Reling.

Die Piraten allerdings stellen sich darauf ein und rüsten nach. Nach Erkenntnissen der Marine experimentieren Piratengruppen jetzt mit Treibminen: Fährt ein Schiff über eine Sprengstoff-Falle, reißt die Explosion ein Loch in den Rumpf und zwingt das Schiff zum Stoppen.

Die Piraten können klarmachen zum Entern.

Immer Seemann. Auf der „Hansa Stavanger“ haben die Piraten ihr Lösegeld bekommen. Jetzt eilt die Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ zu Hilfe. Die Crew des verwüsteten Frachters wird auf dem Militärschiff mit Erster Hilfe versorgt, die Männer können duschen und essen. Danach fährt Kapitän Krzysztof Kotiuk sein Schiff nach Mombasa. Von dort fliegt er am selben Tag nach München.

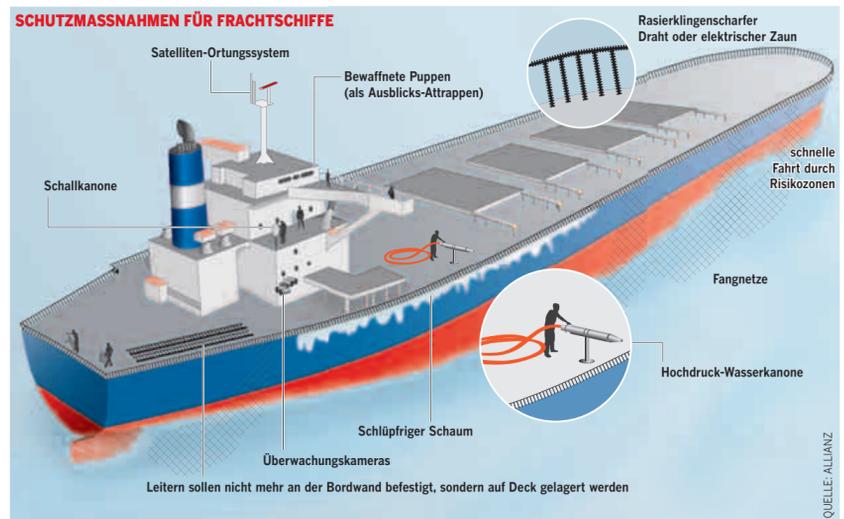
Kurz bevor er die „Hansa Stavanger“ für immer verlässt, geht er in seine Kabine und nimmt einen Blumentopf in die Hand. Er durchwühlt die Blumenerde. „Kaum zu glauben, aber in der Erde steckt immer noch mein Ehering“, schreibt er in sein Tagebuch. Den Ring hatte er am Tag des Überfalls in dem Topf versteckt. Das ist vier Monate her.

Wieder zu Hause, entlässt ihn seine Reederei Leonhardt & Blumberg „wegen wirtschaftlicher Probleme“, wie es zur Begründung heißt. Der 61-Jährige zieht vor das Hamburger Arbeitsgericht und bekommt eine Abfindung.

Ein Jahr nach dem Piratenüberfall ist Krzysztof Kotiuk noch in psychologischer Behandlung. Trotzdem hat er Zukunftspläne: Er wolle wieder zur See fahren, sagt er.

Unterdessen behelfen sich die Reeder selbst. Schaufensterpuppen, die als Soldaten verkleidet sind und Waffen in der Hand halten, stehen zur Abschreckung an Deck. Manche bewegen sich sogar. Von solchen „Lookout Dummies“ (Ausblickspuppen) berichtet Peter

Ma-



ANZEIGE

Sparkassen-Finanzgruppe

500168676795

50 EURO

Lassen Sie Ihr Geld für sich arbeiten.

Mit dem Zukunftssparen der Sparkasse.

Wir schaffen beste Arbeitsbedingungen für Ihr Geld. Egal, ob für die nächsten Anschaffungen oder die hohe Kante, fürs Baby oder fürs Alter, mit Prämien oder Förderungen: Beim Sparen kennen wir uns aus. Mehr Infos in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.sparkasse.de.

Wenn's um Geld geht – Sparkasse.