

Ende einer Kaperfahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **86 (2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-715213>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ende einer Kaperfahrt

Es ist der frühe Morgen des 5. April, Ostermontag 2010. Drückende Hitze über dem Arabischen Meer, die Luft ist noch dick und diesig, und doch können Ahmed A., Abdul S. und die anderen Somalier mit ihren Hightech-Feldstechern am Horizont die Silhouette eines Containerfrachters ausmachen.

Es ist das unter deutscher Flagge fahrende «Motorschiff Taipan» der Hamburger Reederei Komrowski. Für einen Überfall muss das Meer ruhig sein, bei hohem Seegang könnten sie in ihren kleinen Schnellbooten nicht an das grosse Schiff herankommen. Aber es sieht gut aus. Das Meer liegt wie eine Decke.

Auf Position 12°24' Nord, 60°21' Ost verharrt die indische Dau «Hud Hud». Der Segler war drei Wochen zuvor gekapert worden und dient den Piraten jetzt als Mutterschiff. An Bord sind Männer, die sich auskennen mit Nautik und Navigation; Männer wie Bootsführer Ahmed A. Als die «Taipan» am Horizont nach Westen abdreht und Fahrt aufnimmt, hält die Dau Abfangkurs.

Skiffs startklar

Mit ein paar Handgriffen machen die Piraten ihre wendigen Skiffs startklar. Zehn Männer, gross und dürr und dunkelhäutig, springen in die beiden Schnellboote. Sie haben Seile dabei, zwei Enterleitern, Drillingshaken, ein Thuraya-Satellitentelefon, einen Cricketschläger, zwei Messer, zwei Tokarew-Pistolen, fünf vollautomatische Sturmgewehre, zwei RPG-7-Panzerfäuste mitsamt Granaten und Starttreibladung.

Die «Taipan», 140 Meter lang, 23 Meter breit und mit 800 Containern beladen, hält an diesem Morgen Kurs auf ihren

nächsten Wegpunkt Richtung Mombasa, Kenia. Der 29-jährige Matrose Kumar aus Sri Lanka hat Dienst als Ausguckposten auf der Brücke, er sichtet in einer Nebelbank die Dau. Kapitän Dierk Eggers verfolgt sie auf dem Radar: einen Punkt, der mit 8,4 Knoten und Kurs 283 Grad auf sein Schiff zukommt. Der Punkt – das können Piraten sein oder auch ein friedliches Fischerboot.

Eggers ändert den Kurs. Um den Vorfall zu dokumentieren, will er seine Brückenkladde zwei Decks tiefer holen. Da ertönt durch den Lautsprecher: «Kapitän auf die Brücke!» Die Wache hat weisse Spuren im Wasser entdeckt, Gischtschleifen von zwei Schnellbooten. 22 Knoten Annäherungstempo, meldet der Dritte Offizier am Radar. Eggers befiehlt volle Fahrt. Doch mehr als 17 Knoten gibt die «Taipan» nicht her; binnen 30 Minuten würden die Angreifer am Schiff sein.

Abgebrühter Seebär

Dierk Eggers ist mit 69 Jahren ein abgebrühter Seemann. Norddeutscher, einsneunzig gross, Typ Eigenbrötler. Vor acht Tagen erst hat er auf der «Taipan» angemustert; der eigentliche Kapitän, ein Pole, wollte die Route durch den Golf von Aden und dann weiter nach Mombasa nicht fahren, er hielt sie für zu gefährlich. Da musste ein erfahrener Mann her, Dierk Eggers. Bis zu 45 Staaten versuchten und versuchen,

koordiniert mit massivem Militäreinsatz das Piratenproblem in den Griff zu bekommen. Im Golf von Aden, dem gefährlichsten Gewässer der Welt, geleiten Fregatten Handelsschiffe durch einen festgelegten internationalen Schutzkorridor. Manchmal verfolgen sie die Schnellboote der Seeräuber.

Die weichen aber immer öfter mit grösseren Mutterschiffen ins offene Meer aus. Es gibt inzwischen Überfälle fast im gesamten Indischen Ozean. Ein Gebiet, mehr als siebenmal so gross wie Europa, das sich nicht komplett überwachen lässt.

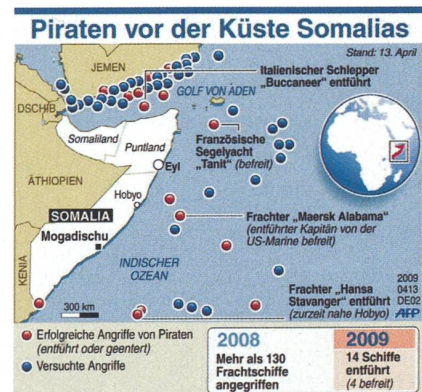
NATO-Draht

Im Konvoi mit anderen Handelsschiffen, im Schutz der Marine, die Reling umwickelt mit NATO-Draht, die Brückenwache verstärkt, war Eggers Tage zuvor mit der «Taipan» in den Golf von Aden ausgelaufen. Zu der Zeit hatten 1500 Kilometer südöstlich im offenen Meer gerade Piraten den Supertanker «Samho Dream» aus Südkorea gekapert; im Bauch des Riesen schwappte irakische Rohöl im Wert von 170 Millionen Dollar.

Über UKW-Funk hörte Eggers auch, wie in der Nähe der «Taipan» Schiffe unter Beschuss lagen. Für seine 15-Mann-Crew ordnete er eine Alarmübung an. Doch durch den Golf von Aden kam er mit seinem Schiff unbeschadet. Dann der Ostermontag: Um kurz nach elf Uhr schrillt ein



Ein typischer Piratenangriff per Boot mit starkem Aussenbordmotor.



Hier greifen die Piraten an.



Der Scharfschütze nimmt das Boot ins Visier.



Der Helikopter fliegt das Schiff an.

Signalton über die «Taipan», siebenmal kurz, einmal lang. «Skiff-Annäherung», meldet der Kapitän über Lautsprecher, «Besatzung sofort in den Schutzraum!» Die Lage ist ernst. Männer in blauen und orangefarbenen Overalls hasten zur Elektrowerkstatt am Hauptdeck und zum angrenzenden Maschinenkontrollraum.

Beides dient als «Panikraum» oder «Zitadelle», wie sie es nennen: ein Ort, um sich vor Piraten zu verschanzen.

Jeder der 15 Mann hat bei Alarm seine Aufgabe. Der Dritte Offizier auf der Brücke packt sich das VHF-Funkgerät und sämtliche Schiffsdokumente, bevor er die engen Treppen der fünf Decks hinuntereilt. Andrej Ponomarew, der russische Erste Offizier, schliesst auf den Decks die Türen ab.

«Dunkle Gruppe»

Auf der Brücke, der Kommandozone, 30 Meter über dem Wasser, stehen jetzt noch Kapitän Eggers, Ausguckposten Kumar und Igor Suhowerchow, der 26-jährige Sicherheitsoffizier. Um 11.45 Uhr setzt der Kapitän einen Notruf ab und mailt seine Reederei an.

Die Piraten sind nun hart an der «Taipan». Ihre Skiffs kommen von achtern, eins steuerbord, eins backbord. Sie schiessen

mit Sturmgewehren von schräg unten auf die Brücke. Eggers hört «Einschläge, Steuerbordseite». Zurückschiessen geht nicht, Besatzungen von Schiffen unter deutscher Flagge dürfen keine Waffen einsetzen. Eggers feuert vom linken Brückenflügel zwei Notsignalaraketen ab; sie landen weit neben den Piraten im Meer.

Schiff in Not

Im Fahrradtempo flüchtet sein Schiff durchs Meer, 17 Knoten, gerade mal 31 Kilometer schnell, an der Seite die Piraten, viertel Steuerbord. Die stehen nun in ihrem Schnellboot. Als «dunkle Gruppe» nimmt Dierk Eggers sie wahr, aufgeplustert mit ihren Jacken im Fahrtwind, dunkle Kappen auf den Köpfen. Alles «sehr militärisch», wird der Kapitän später zu Protokoll geben. «Die standen auf dem Skiff wie zu Salzsäulen erstarrt, wie Stalagmiten.»

Auf der Brücke durchschlagen Kugeln die hinteren Fenster. Dann sieht Matrose Kumar, wie sich einer der Männer eine Panzerfaust auf die rechte Schulter legt und auf ein Brückenfenster zielt.

Genau dort steht Igor, der Sicherheitsoffizier. Kumar packt den Ukrainer und zieht in runter, sie kriechen über den Boden. Der Kapitän gibt Order zum Rückzug,

«zu viele Kugeln hier». Die Maschine lassen sie auf Autopilot laufen und hasten zum Schutzraum.

Zur selben Zeit, 50 Seemeilen entfernt, freut sich Kapitän Hans Lodder gerade auf sein Mittagessen, als er von dem Notruf in der Nähe erfährt. Lodder, 50, fast zwei Meter gross, tiefe Stimme, befiehlt die «HNLMS Tromp». Die Fregatte der niederländischen Marine, 195 Mann Besatzung, ist seit Februar 2010 im Auftrag der EU-Mission «ATALANTA» vor Somalia.

Im Operationszentrum seiner Fregatte hört Lodder seinem Air Controller zu, der mit dem Aufklärungsflugzeug «P-3C Orion» der deutschen Marine kommuniziert: Schiff in Not, Piratenattacke.

Das Blatt wendet sich

«Frag, wie weit das Schiff entfernt ist», sagt Lodder. «50 Meilen, Captain.» Die «Tromp» schafft 30 Knoten und kann in 90 Minuten die «Taipan» erreichen – machbar, da würden sie helfen, entscheidet Lodder. Elf Minuten später ist die Pilotin Yvonne Veldhuizen mit dem Bordhelikopter in der Luft.

Sie sind noch zehn Minuten von der «Taipan» entfernt, da meldet die «Orion», die Piraten hätten das Schiff geentert. Scheisse denkt Lodder. Wenn die Piraten an



Die holländischen Befreier seilen zur «Taipan» ab.



Gut zu erkennen: Die sechs Holländer auf dem Container.



Von der «HNLMS Tromp» aus operieren die Befreier.



Deckungsfeuer für die Befreier.

Bilder: NL Marine

Bord erst mal Geiseln in ihrer Gewalt hätten, darf er nicht mehr einschreiten. Das Leben der Besatzung geht vor Heldentaten.

Minuten später wendet sich das Blatt. Die «Orion» meldet, Eggers habe aus dem Schutzraum der «Taipan» gefunkt, die Crew sei dort in Sicherheit. «Wenn die sicher sind, können wir doch was machen», sagt Lodder zu seinen Offizieren.

Strom gekappt

Die «Orion»-Bilder von der «Taipan» sind gestochen scharf. Lodder weiss, dass zehn Piraten die «Taipan» geentert haben, wo auf dem Schiff sie sind, welche Waffen sie haben. Ihre beiden Panzerfäuste allerdings gefallen ihm gar nicht. Damit können sie seinen Helikopter vom Himmel holen.

Im Schutzraum der «Taipan» sind unterdessen alle nervös. Nachdem auch ihr Kapitän hereingekommen ist, haben Matrosen die Aussenklinke abgeschraubt und die Tür von innen durch eine mit Bolzen befestigte Stahlplatte gesichert. Nun hören sie Schüsse und Schreie an Bord.

Die Piraten brauchen Geiseln. Sie treten Türen ein und schiessen durch die Kajütentüren der Mannschaft. Im Schutzraum verfügt Kapitän Eggers über Radar, VHF-Funk, Satellitentelefon und ein Armaturenbrett für die Steuerung des Schiffs. Plötzlich

merken sie, wie das Schiff vibriert: Die Piraten ändern den Kurs der «Taipan».

«Es hat uns alle gewundert, wie schnell sich die Piraten auf der Brücke zurechtfinden», sagt Eggers später, «und dass sie so schnell das Ruder umlegen konnten.» Der Offizier am Radar meldet Kurs auf Somalia. Da stoppt Eggers die Maschine, kappt die Stromzufuhr. Blackout. Die «Taipan» liegt manövrierunfähig im Wasser. Im Schutzraum wird es dunkel. Keine Kommunikation mehr mit der Welt draussen.

Auf der «Tromp» bekommt Hans Lodder den Fullstop vom deutschen «Orion»-Aufklärer gemeldet. Er ruft den Helikopter zurück und befiehlt seine besten Männer zu sich: sechs Soldaten der «UIM M-3», des Sondereingriffsteams des Königlich Niederländischen Marinekorps.

Deckungsfeuer

Sein Verteidigungsministerium ist auf dem Laufenden; Den Haag signalisiert das «Go» auch der Bundesregierung in Berlin. Bedingung für den riskanten Einsatz: Die Deutschen müssten später die Piraten übernehmen.

Nun geht alles ziemlich schnell. Die «Tromp» ist in Sichtweite der «Taipan», von der Brücke feuern die Piraten auf das niederländische Kriegsschiff. Lodder lässt

seine Scharfschützen anlegen. Im Kugelhagel zerbersten Brückenfenster. Dann steht der Helikopter mit den Spezialkräften über der «Taipan».

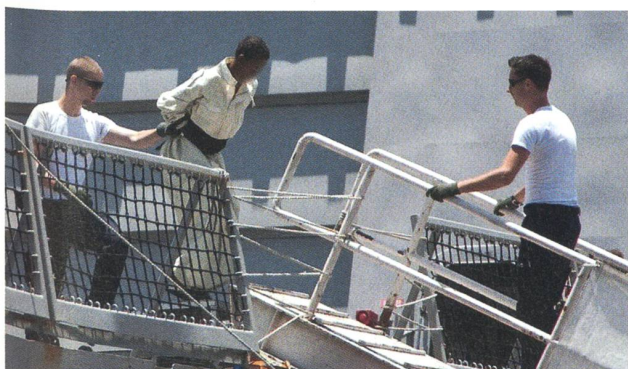
Der Teamleader gibt aus dem Helikopter Deckungsfeuer, als sich seine Kommandosoldaten auf die Container abseilen. Vier Minuten, dann sind die sechs Männer an Deck. Einer von ihnen hat sich bei einem Sturz von den Containern verletzt, aber er humpelt mit dem Team Richtung Brücke.

«Hände hoch!»

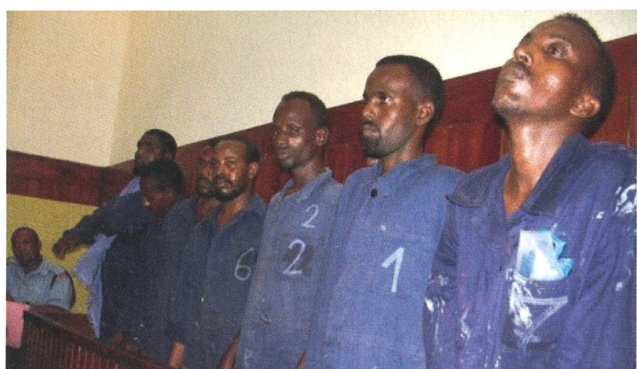
«Show your hands! Hands up!» schreien die Soldaten, als sie die ersten Somalier sehen. Fünf unbewaffnete Piraten ergeben sich sofort, Augenblicke später drei weitere. Die beiden letzten auf der Brücke aber wollen nicht aufgeben.

Erst nach einem Warnschuss kommen sie herunter. Die Soldaten fesseln sie und sichern das Schiff. Es dauert noch eine Stunde, bis Kapitän Eggers und seine Crew im Schutzraum den Signalen der Niederländer vertrauen, die Tür öffnen und aufs Freideck klettern.

Am Abend lässt Eggers antreten, seine Crew applaudiert ihren niederländischen Befreier. Den Rest macht Kapitän Eggers später mit Kapitän Lodder bei einem Glas Whiskey aus. *ste/fh/ur/os. +*



Einer der gefangengenommenen Piraten wird abgeführt.



Mehrere Freibeuter, mit Nummern gekennzeichnet.