

Mit Taktik durchs Piratengebiet



Details

Veröffentlicht am Donnerstag, 19. April 2012 00:46

Geschrieben von Wolfgang Wirtl

Ein Erfahrungsbericht der „Sleipnir2“-Crew Evi Strahser & Wolfgang Wirtl

Sie berichten von ihrer Fahrt 2010 durch die Piratengebiete im Arabischen Meer und im Golf von Aden.



Neben den drei Teilen von „Fluch der Karibik“ gibt es zahlreiche abenteuerliche, meist historische Verfilmungen, die das Thema der Seeräuberei zum Inhalt haben. Die Piraterie der Gegenwart ist für die Langstreckensegler heute ein durchaus weniger romantisches Problem der Törnplanung, das in verschiedenen Segelgebieten einkalkuliert werden muss.

Wie hoch das tatsächliche Risiko einzuschätzen ist, von quasi modernen Seeräubern attackiert zu werden, wird häufig leidenschaftlich diskutiert und von Seglern wie auch weniger Betroffenen sehr unterschiedlich bewertet - primär ist es aber natürlich eine Frage des Reviers.

Der Golf von Aden und die somalische Küste Ostafrikas sind jene Gebiete, die diesbezüglich in den Medien am stärksten repräsentiert sind und auch in der internationalen Politik eine gesteigerte Aufmerksamkeit bekommen haben.

Wir wollen uns in diesem Artikel auf das Piratenproblem im Golf von Aden und dem Roten Meer beschränken, weil wir diesen Seeraum im Februar und März 2010 selbst durchsegelt haben, die Emotionen und Auseinandersetzung mit dem Reizthema am eigenen Leib erfahren haben und die Taktiken sowie Hilfestellungen für eine Durchfahrt der Risikozonen aus erster Hand erlebt haben.



Infos zum Thema „Piraterie“

Der wichtigste nautische Revierführer für dieses Gebiet stellt aus unserer Sicht die jeweilige aktuellste Ausgabe des Red Sea Pilots dar - inklusive Statistik und Bewertung der Wahrscheinlichkeit einer Attacke auf ein Segelschiff im Golf von Aden.

Die umfangreichste Information zum Thema Piraterie gibt es auf www.noonsite.com. Der Link Noonsite Piracy Pages führt zu Statistiken, der Beschreibung aller erfassten Übergriffe und einer Vielzahl von Ratschlägen und Anleitungen zum Verhalten in den betroffenen Gebieten.

Anfahrt ins Piratengebiet



Von einer direkten Fahrt von den Malediven in den Oman (Salalah ist üblicherweise der Sammelpunkt von Yachten, bevor es in den Golf von Aden weitergeht) wird von mehreren Staaten offiziell abgeraten, da sich die Mutterschiffe der Somalis weit in das Arabische Meer nahe der Schifffahrtsrouten verlagert haben.

Die meisten Boote segeln daher auf dieser Strecke ein sogenanntes Dog Leg, wählen also einen nördlicheren Kurs als die Rhumb Line (direkte Linie), um dann wesentlich später Salalah anzusteuern. In jeden Fall wird ein Abstand von 600 nm zur somalischen Küste empfohlen bzw. sich nicht westlicher als 060° Ost zu halten.

Funknetz als Hilfestellung

In der Saison 2010 wird noch in Thailand das sogenannte IO (Indian Ocean) - Funknetz ins Leben gerufen, um die Fahrtensegler mit Wetterberichten, Positionsmeldungen und nützlichen Informationen,

beispielsweise über die lokalen Belange in den verschiedenen Einklarierungshäfen, zu versorgen.

Für den heiklen Streckenabschnitt von den Malediven bis zum Eingang in das Rote Meer werden die Positionsmeldungen verschlüsselt durchgegeben und vom Net-Controller (hoffentlich) in die richtige tatsächliche Position umgerechnet.



Es gibt verschiedene (nach Farben benannte) Gruppen zu je drei fiktiven Wegpunkten, die wiederum nach Buchstaben des nautischen Alphabets bezeichnet sind. Die Yacht gibt Distanz und Peilung zu einem der drei fiktiven Wegpunkte als Zahlenreihe - ohne weitere Angaben (Seemeilen, Wegpunkt, Grad) - durch, wobei zur Peilung 200 Grad als fixe Größe addiert werden.

„Sleipnir2“ meldet z.B. am 9. Februar „451 Kilo 212“, befindet sich also 451 Seemeilen mit einer Peilung von 012° vom Wegpunkt „Kilo“ (Gruppe Grün) entfernt. Unsere reale Position ist allerdings ca. 530 Seemeilen vor Salalah mit einem Zielkurs von 300°.

Manchen Cruisern erscheint das System weit überzogen oder sogar lächerlich, und auch wir sind uns nicht ganz sicher, was wir davon halten sollen.

Abwehrtaktik

Auf dem Abschnitt in den Oman werden von einigen Seglern auch erstmals die empfohlenen Antifouling Lines ausgebracht. Etwa 100m lange und zumindest 2mm dicke Leinen (auch Angelleinen) werden am Heck in der Hoffnung nachgezogen, dass sich die Propeller etwaiger Angreifer darin verfangen.



Ein amerikanischer Single Hander will diese Methode bereits erfolgreich angewandt haben. Wie viele andere Cruiser erheben wir starke Zweifel an der Wirksamkeit dieser Abwehrtaktik: Die meisten der sogenannten Skiffs (Speedboote) queren nicht das Kielwasser des „Opfers“, sondern nähern sich zwar von achtern, aber von einer Seite in einem spitzen Winkel oder auf Kollisionskurs.

Zudem sind die Boote der Piraten in der Regel mit zwei starken Außenbordern ausgerüstet, wodurch es unwahrscheinlich ist, dass die Leine beide Propeller außer Kraft setzt.

Ob es sich bei einem sich nähernden Skiff um Piraten oder harmlose Fischer handelt, ist leider schwer zu unterscheiden. Anzeichen für Seeräuber wären Leitern, Fässer für zusätzlichen Treibstoff und unverhältnismäßig starke Motorisierung (zwei Außenbordmotoren). Bis solche Hinweise erkannt werden, ist das Schnellboot allerdings vermutlich längst zu nahe.

Konvois als Schutzmaßnahme

Salalah im Oman ist der übliche Ausgangspunkt für die Fahrt durch die mittlerweile gefährlichste Wasserstraße der Welt und somit schlüssigerweise auch Start der Konvois, die zum Schutz der Yachties jedes Jahr organisiert werden.

In der übervollen Ankerzone für Yachten geht die „Sleipnir2“ längsseits an eine Dhau aus Bangladesch. Die Besatzung, die über Monate auf See lebt, wurde von Piraten entführt und vor kurzem freigelassen - im Hafen von Salalah dichten sie derzeit die Einschusslöcher an ihrem Boot ab...



In der Saison 2010 bieten sich den Blauwassersegelern zwei große Konvois: der MF (Mid-February) - Konvoi, dem sich auch die „Sleipnir2“-Crew anschließt, und ein von Niederländern organisierter Konvoi, der etwas später (am 4. März) aufbricht. Beide Unternehmen kämpfen in Vorbereitung und Durchführung mit ähnlichen Schwierigkeiten, wodurch wir uns hier lediglich auf „unseren“ MF-Konvoi konzentrieren können.

Eine Minderheit von Cruisern fährt „privat“ in kleinen Gruppen von zwei bis maximal sieben Yachten und äußert sich in Aden durchwegs positiv über den Ablauf der Zitterstrecke - Einzelfahrer gab es in der Saison 2010 (Stand Mitte März) unseres Wissens nach keine...

Ob die Teilnahme an einem Konvoi die Sicherheit im Golf von Aden erhöht, muss jeder selbst abschätzen. Von den meisten wird jedenfalls das „Wir-Gefühl“ der Gruppe als vertrauenserweckend erlebt, zudem

ermöglicht die Flotte bei kleineren oder auch anspruchsvolleren Problemen eine effizientere Hilfestellung innerhalb der Yachtgemeinschaft.

Im Falle einer Attacke haben die anderen Schiffe im Konvoi bessere Möglichkeiten, Notsignale zu senden als das betroffene Boot selbst. Dass ein Aggressor die große Gruppe im Zweifelsfall meidet und sich eher einem Einzelfahrer zuwendet, ist zumindest schlüssig - wenn auch nicht erwiesen.

Der Mid-February Convoy wird von Tom, einem pensionierten Mitglied der Royal Air Force, über mehrere Wochen akribisch organisiert, und der militärische Charakter des Unternehmens ist offensichtlich. Alle an der Teilnahme interessierten Fahrtensegler werden frühzeitig mit Informationen über den Ablauf, die Gruppenformationen und die verschiedensten Richtlinien versorgt. Am Tag vor dem Auslaufen findet ein umfangreiches Briefing im Oasis Club, einer westlichen Enklave in Salalah, statt.

Richtlinien des MF-Konvois:

Gruppen:

Grundsätzlich werden vier Gruppen zu je sechs bis sieben Yachten formiert - ein koreanischer Einhandsegler muss sich unter Einhaltung eines Sicherheitsabstandes hinter der letzten Reihe halten.



Jede Gruppe besteht aus zwei Dreier-Reihen, wobei das mittlere Boot der vorderen Reihe als Groupleader fungiert, den Referenzpunkt für die anderen fünf bis sechs Schiffe darstellt und über VHF-Funk koordiniert. Die zentralen Yachten fahren Positionslichter auf Deckshöhe und ein Hecklicht, für die äußeren Teilnehmer genügt ein Hecklicht, ob der Radarreflektor geführt wird, bleibt jeder Crew selbst überlassen.

Die Bezeichnungen der einzelnen Formationen („Eagle“, „Skyhawk“, „Merlin“ und „Kestrel“) leiten sich von der Überstellung einer Flotte während des 2. Weltkrieges ab, Major Tom - den Spitznamen wird er wohl lange nicht los - führt als „Eagle Lead“ das Unternehmen auf seiner SY „Katann“ als mittleres Schiff der ersten Reihe.

„Sleipnir2“ wird für die nächsten fünf Tage als Backbordboot der zweiten Reihe in der hintersten Formation zu „Kestrel6“.

Funk:

Die VHF-Transceiver werden auf Low Power geschaltet, der Verwendung des Handfunkgerätes ist grundsätzlich der Vorzug zu geben. Der Anrufkanal ist mit einem Buchstaben aus dem nautischen Alphabet codiert und wird täglich gewechselt, zusätzlich gibt es einige Arbeitskanäle, die ebenfalls durch Buchstaben definiert sind.

Über Satellitentelefon wird zumindest zweimal täglich die jeweilige Position der Flotte an einen Commander der Royal Navy als Hauptansprechpartner und Koordinator bzw. auch an das MSCHOA Watch (Maritime Security Centre - Horn of Africa) durchgegeben.

Für den Fall eines Angriffs besteht über zwei Telefonnummern die Möglichkeit eines direkten Kontaktes mit einer Kommandozentrale für Hubschraubereinsätze.

Abwehrmaßnahmen:

Die Geschwindigkeit wird mit fünf Knoten festgelegt, ein eventueller Einsatz von Waffen wird nie dezidiert angesprochen, aus den allgemeinen Richtlinien der besprochenen Verteidigungstaktiken geht allerdings hervor, dass ein solcher ausgeschlossen wird...

Im Ernstfall soll möglichst rasch eine „Attack Formation“ eingenommen werden; einige Skipper bekunden sogar ihre Bereitschaft, ein angreifendes Skiff gegebenenfalls zu rammen.

Den Vorschlag angesichts der vielen Yachten unter Umständen über Bord zu springen und so die Piraten zu verwirren, oder Zeit zu gewinnen, halten wir von der „Sleipnir2“ für unsinnig, und er stellt in unseren Augen absolut indiskutable Seemannschaft dar.

Aufbruch des MF-Konvois durchs Piratengebiet

Am 18. Februar brechen 27 Yachten aus 17 Nationen von Salalah auf, um in einem Abstand von 12 bis 18 nm zur jemenitischen Küste nonstop durch den Golf von Aden zu fahren - der Abschnitt zwischen Mukalla bis kurz vor Aden gilt als jener mit der höchsten Piratenaktivität weltweit.

Die geplante Route liegt also zwischen dem jemenitischen Hoheitsgebiet und dem durch Kriegsschiffe „gesicherten“ sogenannten Korridors. Gerade innerhalb dieses für die Großschifffahrt eingerichteten Korridors werden allerdings die meisten Überfälle verzeichnet - innerhalb der Hoheitsgewässer kann man im Notfall nicht mit internationaler militärischer Unterstützung rechnen.



Völlig unerwarteter Westwind und ostsetzender Strom (bis zu 1,5 Knoten) macht es den schwächer motorisierten Yachten (inklusive „Sleipnr2“) unmöglich, den vereinbarten Speed zu halten. „Eagle Lead“ bremst daher den Konvoi auf vier Knoten, kurzfristig sogar auf 3.8 Knoten über Grund, und es dauert nicht lange, bis sich die ersten Schiffe mit starken Maschinen melden und das verzögerte Vorankommen bzw. das damit verbundene höhere Risiko des Unternehmens kritisieren - man möge doch die langsamen Boote zurücklassen, wenn diese die vereinbarten fünf Knoten nicht

realisieren können...

Tom berichtet, dass jeder Skipper nur fünf Knoten durch das Wasser (aber nicht über Grund) garantiert hat und bekräftigt seinen Ehrgeiz, mit allen Schiffen wohlbehalten in Aden anzukommen.

Die Nervosität steigt...

Die Stimmung im Konvoi ist in der Bilge, dafür steigt die Nervosität und Aggression der meisten Teilnehmer. Die Übermüdung und Gereiztheit basieren hauptsächlich auf den knappen Abständen zwischen den Yachten, die Tag und Nacht eingehalten werden sollen - das Radarbild zeigt häufig zumindest 15 Schiffe in einem Radius von einer Seemeile.

Vor allem die Gruppenleader scheinen kaum Schlaf zu finden, und die „Verschleißerscheinungen“ der Teilnehmer äußern sich in immer groteskeren Funkgesprächen mit zunehmendem Unterhaltungswert. Nach längeren Denkpausen folgen unverständliche Aussagen, die weniger formuliert als vielmehr gestottert werden - eine Bordfrau berichtet, dass ihr Mann beim Abhören des Funks in hysterische Lachkrämpfe ausbricht...

Arbeitskanäle werden verwechselt, man spricht minutenlang aneinander vorbei, oder vergisst sogar die eigene Bootsbezeichnung.

Mangelnde Disziplin

Die Positionen innerhalb des Verbandes werden von Beginn an von einigen Teilnehmern kaum eingehalten. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen fährt die als „Kestrel 3“ eigentlich vor „Sleipnr2“ befindliche dänische „Chriann“ kreuz und quer durch die Gruppe oder lässt sich weit zurückfallen. Eine Erklärung mag einfach darin liegen, dass so viele Individualisten, die gewohnt sind, über Jahre ihr Leben nahezu völlig selbstverantwortlich und eigenständig zu führen, sich nur widerwillig in die restriktiven Richtlinien so einer Organisation fügen. Der Anteil von - sagen wir - eigenwilligen Persönlichkeiten oder sogar Spinnern ist unter den Langstreckenseglern vermutlich verhältnismäßig höher als in anderen Bevölkerungsgruppen bzw. im normalen Leben.



Wie auch immer, wir sitzen alle im gleichen Boot und dennoch jeder in seinem eigenen...

Erste Konfrontation

So ist es weiter nicht verwunderlich, dass die für den zweiten Tag angesetzte Übung der sogenannten „Attack Formation“ (die mit den Worten „Execute Excalibur“ eingeleitet wird) weitgehend misslingt.

Bereits am gleichen Abend ist die Flotte mit dem ersten scheinbaren Ernstfall konfrontiert, der von völlig harmlosen Fischern „ausgeht“ - aber das weiß zu diesem Zeitpunkt natürlich niemand.



Ein Trawler nähert sich von Steuerbord den etwas zu aufgefächerten Schiffen und wird von der „Eagle“-Gruppe über einen längeren Zeitraum beobachtet. Plötzlich löst sich vom „Mutterschiff“ ein Speedboot und hält auf die nächstgelegene Yacht zu. Es kommt Bewegung in den Konvoi, hektische Funkgespräche überschneiden sich und nur „Sleipnr2“ kann mit den

Foto: SY Sleipnir

Außenbordmotoren an der kollektiven Flucht (wo bleibt die Attack Formation??) nicht mithalten. Ehe wir uns versehen, befinden sich der Trawler an unserer Steuerbordseite und das Skiff mit Kollisionskurs an unserer Backbordseite. Wir verweisen gestenreich auf unsere löchrige, ausgewaschene Kleidung und die Einfachheit des Kats - wie auch immer, die Fischer verstehen, heben die Daumen, grinsen und drehen ab. Die folgende „Standpauke“ von Tom an die übrigen „Kestrel“-Yachten hilft auch kaum, Puls und Adrenalin der „Sleipnir2“-Crew zu senken.

Der Nachmittag des folgenden Tages gibt Gelegenheit zur Rehabilitation. Ein Skiff taucht in der achterlichen Kimm auf und ist wenig später längs an „Kestrel 6“, alias „Sleipnir2“. Kurz darauf sind wir allerdings von unseren Gruppenmitgliedern umringt und abgeschirmt - Gott sei Dank handelt es sich auch diesmal um Fischer, die lediglich Zigaretten und Wasser erbitten.

Diese Situation zeigt auch deutlich, dass es eine weise Entscheidung war, auf die Antifouling Lines im Rahmen des Konvois zu verzichten - wir hätten einander vermutlich gegenseitig außer Gefecht gesetzt.

Piratenübergriffe in unserer Nähe

Weit dramatischer sind jene Ernstfälle, die wir auf VHF Channel 16 am dritten und vierten Tag der Rallye mithören. Etwa 20 nm südlich unseres Standortes kommt es zunächst zu einem Überfall auf einen kleineren Frachter mit niedrigem Freibord. Ein Pirat fällt während des Enterns von der Aluminiumleiter ins Wasser und muss von seinen „Kollegen“ gerettet werden. Der anschließende Ausfall des Außenborders treibt die Somalis quasi direkt in die Fänge des angerufenen Kriegsschiffes. Mit äußerst gemischten Gefühlen verfolgen wir die hektische, sich überschlagende Stimme des Kapitäns und den nüchternen, geradezu gelangweilt wirkenden Tonfall des Funkers am Kriegsschiff, während er entsprechende Anweisungen gibt.

Tags darauf kann ein Containerschiff mittels Wasserwerfern einen Piratenangriff glücklicherweise abwehren.

Ein Kriegsschiff, das sich zwischen dem Konvoi und den beschriebenen Vorfällen befindet, rät Major Tom zu einer Kursänderung, dieser will aber an der Linie knapp außerhalb der jemenitischen Hoheitsgewässer festhalten.

Der viel zitierte internationale Korridor, der für die Handelsschiffahrt im Golf von Aden eingerichtet wurde, wird zumindest in dieser Saison von Yachten gänzlich gemieden - paradoxerweise ereignen sich die meisten belegten Attacken gerade dort, wodurch die Diskussion über Lösungsansätze für das Piratenproblem weiter angeheizt wird.



Hilfe für „Sleipnir2“

Bedingt durch den anfänglichen Gegenstrom und den anschließend (ab dem dritten Tag) erhöhten Cruisingsspeed auf 5,5 - streckenweise sogar 6 - Knoten, geht die Treibstoffkalkulation der „Sleipnir2“ nicht auf, mehr als die 500 Liter Benzin in 21 zusätzlichen Kanistern hätten wir auf dem Kat ohnehin nicht verstauen können. „Eagle Lead“ stoppt den Konvoi, ein Dinghy wird zu Wasser gelassen, und 100 Liter Benzin werden von verschiedenen Schiffen in Kanistern für uns eingesammelt. In dieser Phase zeigt sich das Unternehmen perfekt organisiert und hilfsbereit.

Hürden durch Fischernetze

Auch die fünfte Nacht lässt keine Langeweile aufkommen: mit der ersten Reihe der „Eagle“-Gruppe beginnend fahren mehrere Yachten ab 01.00 morgens innerhalb von 20 Minuten in offensichtlich weit ausgelegte Fischernetze. Die „Silver Fern“ tastet sich mit „Sleipnir2“ im Kielwasser unter Suchscheinwerfern langsam weiter, in der ersten Morgendämmerung hängt „Sleipnir2“ aber doch mit dem Steuerbordruder in einer Fischerleine. Nicht gerade die von Wolfgang favorisierte Zeit mit Messer bewaffnet ein Bad im tiefen Blau des Arabischen Meeres zu nehmen und uns von dem Netz freizuschneiden.

Am Ziel - in Aden/Jemen



Nach fünf Tagen und ziemlich exakt 600 Seemeilen erreichen alle Yachten des MF-Konvois völlig erschöpft, aber doch mehr oder weniger wohlbehalten



Aden - Major Tom hat sein Ziel erreicht. Die „Überlebenden“ bilanzieren überhäuftig allerdings sehr nüchtern:

Die Anstrengung durch die permanente Konzentration und die nicht von der Hand zu weisende Gefahr einer Kollision der Teilnehmer untereinander steht in einem schlechten Verhältnis zur Abwendung des Piratenrisikos. Man hadert nicht mit der Entscheidung, sich dem Konvoi angeschlossen zu haben, würde es aber gegebenenfalls nicht mehr machen, sondern eher in kleineren Gruppen auf privater Basis fahren.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrt durchs Wasser/oder auch über Grund stellt ebenfalls einen wesentlichen Stressfaktor dar und wird erfahrungsgemäß ab einer Anzahl von fünf Booten zum Problem.

Weiterfahrt ins Rote Meer

Für den Streckenabschnitt von Aden bis zum Bab-el-Mandeb (Tor der Tränen), der Einfahrt in das Rote Meer, wird die Gefahr eines Piratenübergriffs als sehr gering eingestuft, trotzdem verlassen die Teilnehmer des Konvois innerhalb der ersten Woche den südjemenitischen Hafen in kleinen Gruppen.

Noch während der ersten Nacht werden wir auf VHF wieder Ohrenzeugen einer Piratenattacke etwa 15 Seemeilen südöstlich unserer Position. Kurz vor der Einfahrt in das Bab-el-Mandeb begegnet uns ein riesiges Cargo Ship, offensichtlich in Begleitung eines Kriegsschiffes.

In der folgenden Nacht passieren wir die Hanish Inseln auf jemenitischer Seite. Die Inselgruppe wurde in der Vergangenheit von Eritrea und dem Jemen beansprucht, heute gehören sie zum größten Teil zum jemenitischen Staatsgebiet. Durch die politisch unsichere Lage war in den Hanish Islands das Anker für Yachten verboten, 2010 darf man die Fahrt dort durchaus kurz unterbrechen - dafür drohen Gefahren anderer Art:

Etwa 36 Stunden nachdem wir die Inseln hinter uns gelassen haben, wird genau auf unserem Track ein Frachter von fünf Schnellbooten angegriffen. Wir waren auf Höhe der Hanish-Gruppe bei 35 Knoten achterlichem Wind und entsprechendem Seegang allerdings „sicher“, vermuteten das leidige Thema bereits als abgehakt und können es jetzt nicht erwarten, weiter nach Norden zu kommen...

Russische Piratenjagd

Die moderne Seeräuberei führt auch zu bizarren Geschäftsideen und eröffnet makabere Formen des Tourismus - vielleicht nur ein Fake, dennoch durchaus denkbare Realität:

Ein russischer Kreuzfahrtunternehmer bietet reichen Russen eine Jagd auf somalische Freibeuter entlang der ostafrikanischen Küste an. Das gecharterte Kreuzfahrtschiff fährt betont langsam durch die gefährlichsten Seegebiete, um Piraten zu einer Attacke zu provozieren und so die Mordlust der „Chartergäste“ zu befriedigen. Um 5790 US Dollar pro Tag wird zumindest ein Angriff von Somalis auf den „Köder“ vom Unternehmer garantiert, und je nach Investitionsbereitschaft steht den Passagieren ein reichhaltiges Waffenarsenal zur Verfügung:

Eine Maschinenpistole vom Typ AK - 47 kann für 9 Dollar am Tag gemietet werden, für 100 Schuss Munition zahlt man 12 Dollar, ein Granatwerfer beläuft sich auf 175 Dollar am Tag. Die Benützung eines fest an der Reling installierten Maschinengewehrs schlägt sich mit 475 Dollar zu Buche.

Um eine entspannte Nachtruhe zu gewährleisten, genießen die Passagiere einen Personenschutz durch ehemalige Mitarbeiter russischer Sondereinsatzkommandos.

Wer mehr über diese groteske Jagd nach Seeräubern erfahren will, kann unter „russische Piratenjagd“ googeln oder einen entsprechenden Bericht unter www.wirtschaftsblatt.at oder www.zeitzeuge.blog.de nachlesen.

Eine Stellungnahme der internationalen Marineverbände zu dieser Form der Piratenbekämpfung steht noch aus...

Wir ziehen Bilanz

Um auf die unprovokierte Gefahr und somit zum Thema zurückzukommen, kann wohl festgehalten werden, dass für den Langstreckensegler selbst am Horn von Afrika eine geringe Wahrscheinlichkeit besteht, von Somalis aufgebracht zu werden. Die nackten Zahlen der Statistik sind eine Sache, die emotionale Befindlichkeit des Cruisers, der die betroffenen Seegebiete queren muss, meist eine andere - die



Bezeichnung „Segelabenteuer“ bekommt eine zusätzliche (eher entbehrliche) Note.

Zurück im Mittelmeer erhalten wir Nachricht von Yachten, die später von Thailand aufgebrochen sind, dass sich die Situation im Arabischen Meer und im Golf von Aden (2. Märzhälfte/Anfang April 2010) verschlimmert:



Es werden vermehrt Überfälle im Arabischen Meer im Bereich der direkten Linie zwischen den Malediven und dem Oman verzeichnet, außerdem eine Attacke an der Küste des Oman und sogar ein Fall von Hijacking nur 10 Seemeilen außerhalb von Aden (der Oman und speziell der Bereich um den Hafen von Aden galten bislang als weitgehend sicher).

Ein deutscher Einhandsegler wird Anfang Mai (2010) im Roten Meer auf Höhe der Hanish Inseln überfallen. Die Seeräuber aus Dschibuti!, die ihn mit Maschinengewehren bedrohen, arbeiten schnell, und nach 15 Minuten segelt er minus einiger Hundert Dollar, einem GPS-Gerät und anderer Ausrüstungsgegenstände unverletzt und um eine Erfahrung reicher weiter..

Die Thematik ist exotisch, weitgehend unvertraut, und es gibt kaum Erfahrungswerte. Um das Risiko zu relativieren, einschätzbarer zu machen, versuchen sich viele mit Vergleichen aus dem gewohnten Alltagsleben zu helfen:

Der Autoverkehr ist unverhältnismäßig unfallgefährdeter als Blauwasserreisen, man wächst allerdings damit auf, verdrängt die Gefahr leichter und empfindet in der Regel das Risiko nicht als solches.

Die 21 Kanister Benzin im Cockpit der „Sleipnir2“ verstaubt, stellen mit Sicherheit das größte Gefahrenmoment auf der Fahrt durch den Golf von Aden dar - natürlich gehen wir davon aus, mit dieser (zugegebenermaßen unerwünschten) Situation „umgehen zu können“...

Wie groß ist das Risiko tatsächlich?

Die reale Möglichkeit als Yachtie tatsächlich mit einer Piratenattacke konfrontiert zu werden, ist aus unserer Sicht hauptsächlich in zweierlei Hinsicht gegeben:

Zum einen das Pech zu haben, zur falschen Zeit am falschen Ort zu sein. Etwa, der Überfall auf ein Containerschiff misslingt, und die Angreifer wenden ihre Aufmerksamkeit - ungeplant - dem gerade zufällig vorbeisegelnden Schiff zu, oder (tatsächlich belegter Fall) ein Frachter, dem durch Kenntnis der Route aufgelauert wird, ändert seinen Kurs, dafür nähert sich ein Fahrtensegler den „in Bereitschaft befindlichen“ Seeräubern.

Die andere, nicht zu leugnende Möglichkeit eines Übergriffs besteht darin, dass an sich harmlose Fischer - etwa entlang der jemenitischen Küste - durch das allgegenwärtige Thema angeregt werden, selbst zu Freibeutern zu werden. Die Lebensumstände dieser Leute sind oftmals hart, in den wenigsten Fällen haben sie etwas zu verlieren. Diesem Risiko setzt man sich allerdings nur aus, wenn man an entlegenen Plätzen vor Anker geht - etwa für einige Tage - und solcherart das Interesse lokaler Fischer auf sich zieht und quasi eine „Gelegenheit“ bietet. Für den auf Passage befindlichen Segler trifft dies weniger zu...

Wir sehen auch die Möglichkeit, bei rauem Wetter auszulaufen und den „Schutz“ entsprechenden Seegangs zu nützen - im Golf von Aden wartet man zwischen Jänner und März darauf wohl vergeblich...

Abschließend sei noch angedacht, dass die Erfolgsquote der Somalis, Handelsschiffe zu kapern, zumindest 2010 eher mager ist und möglicherweise durch immer bessere Vorbereitung der Frachter weiter sinkt. Die Yachtszene wird immer ein Randproblem im Themenkomplex bleiben, Hilfestellung von politischer oder wirtschaftlicher Seite, sowie eine Deckung für das Revier seitens der Yachtversicherungen ist nicht zu erwarten - was bleibt, ist Selbstschutz.

www.sleipnir2.at

Text & Fotos: Evi Strahser & Wolfgang Wirtl