



ZUGEREIST

Die Deutschen in Zürich
habens nicht nur leicht

SEITE 17

WEIT GEREIST

Für «MusicStar» fliegt Max
Loong um die halbe Welt

SEITE 21

Leuenberger Seite 18
Warum er bei der Post für
Ordnung sorgen muss

Vasella Seite 18
Warum ihn der Bundesrat
zum Wirtschaftsweisen
berufen sollte

Schwab Seite 19
Warum er die Finanzkrise
falsch einschätzt

In der Schusslinie

Das erwartet die Schweizer Soldaten im Kampf gegen die Piraten:
Ein Besuch auf der Fregatte Karlsruhe vor der Küste Somalias



Gegenangriff:
Soldaten der
Karlsruhe auf
Piratenjagd
FOTO: REUTERS



Im Golf von Aden im Einsatz: Die Fregatte Karlsruhe FOTO: GETTY IMAGES



Höfliche Aufforderung: Im Ernstfall wird geschossen FOTO: KEYSTONE



Kapitän Kuhfahl auf der Brücke der Karlsruhe FOTO: GETTY IMAGES

VON ALEXANDER BÜHLER

Kapitän Hans-Joachim Kuhfahl, Kommandant der deutschen Fregatte Karlsruhe, wollte sich gerade entspannen. Es sind noch wenige Seemeilen zum Hafen Djibouti. Die Besatzung freut sich auf einen Landurlaub. «Das ist der sinnvollste Einsatz, den wir je gemacht haben», hebt der Skipper an, als plötzlich ein Funkspruch des Frachters Tembek hereinkommt. Ein verdächtiges Schiff ist in der Nähe, vielleicht droht ein Angriff. Eben noch gingen ruhige Kommandos an den Rudergänger, die Wachhabenden sprachen leise vor dem Radarbild. Sekunden nach dem Hilferuf herrscht auf der Brücke Hochbetrieb: Piratenalarm!

Niemand weiss, ob die Tembek demnächst angegriffen wird. Der Frachter fährt mit vollem Schub von 20 Knoten auf einen Gegenkurs, weg von diesem Schiff. Die deutsche Fregatte geht sofort auf Verfolgungsjagd, steht aber zu weit entfernt. Kuhfahl reagiert in Sekunden. Er gibt das Stichwort «Action Lynx» heraus: Hubschrauberangriff.

Im Eiltempo manövrieren die deutschen Soldaten den Sea Lynx aus dem Hangar auf das Flugdeck. In weniger als sechs Minuten ist die Maschine flugbereit, das schwere Maschinengewehr montiert und die vierköpfige Besatzung samt bewaffneter Boardingsoldaten startklar. Während der Rotor sich schon dreht, wer-

den die Halteseile gelöst, dann gibt der Flugdeckooffizier mit einer Kelle das Startsignal. Der Kampfhubschrauber rast los. Die Soldaten schauen ihm gebannt nach.

Ein Fischerboot genügt – und sie schlagen Alarm

Noch sind es deutsche Soldaten und deutsche Offiziere, die im Golf von Aden durch die See jagen, um Handelsschiffe zu schützen. Doch an einer der nächsten Sitzungen entscheidet der Bundesrat, ob sich auch Schweizer Soldaten an der Operation Atalanta beteiligen, dem Einsatz der Europäischen Union gegen die somalischen Piraten.

Ausrücken müssten dafür wohl die Elitetrupps des Aufklärungs-

detachements 10 aus Isone im Tessin (siehe Artikel Seite 15). Doch der Einsatz ist umstritten. Hier geht es nicht mehr um ruhige Botschaftsbewachungen. Im Ernstfall geraten die Schweizer in eine hochkomplexe Seekriegsführung zwischen gerissenen und blitzschnell agierenden Piraten auf Kleinbooten und über zwei Dutzend Kriegsschiffen aus zwölf Nationen, die mit Helikoptern und Schnellboten pausenlos den Hilferufen angegriffener Frachtschiffe nachhaken. Jeder Frachter kann ein Opfer sein, jede Nusschale ein Pirat.

Bisher konnten die Kriegsschiffe der Operation Atalanta zahlreiche Überfälle vereiteln. Aber die Piraten haben sich in

den letzten Wochen der neuen Lage angepasst. Um ihre Reichweite zu erhöhen, stationieren sie jetzt auf hoher See verlassene Boote, die vollgepackt sind mit Ersatztreibstoff. Gleichzeitig starten sie ausgeklügelte Täuschungsmanöver, um die Atalanta-Flotte zu narren.

Vor kurzem griffen sie in einer konzertierten Aktion an drei verschiedenen Orten gleichzeitig an, um die Kriegsschiffe abzulenken und sich mehr Zeit zu verschaffen. Die Piraten wissen, dass ihnen mittlerweile für einen erfolgreichen Angriff nur noch zehn Minuten zur Verfügung stehen. In dieser Zeit müssen sie ein Frachtschiff geentert und Geiseln genommen haben. Sonst kann sie

ein Hubschrauber eines nahen Kriegsschiffs vertreiben.

Die Piraten klinken sich sogar in elektronische Warnsysteme ein und melden Angriffe, wo keine sind, um die Kriegsschiffe von ihrem Angriffsziel wegzulocken. Die Besatzungen vieler Handelsschiffe sind nervös. Es genügt bereits ein Fischerboot, und sie schlagen Alarm. Denn niemand kann sagen, ob sich unter den Planen auf diesen Nusschalen nicht doch Männer und Waffen verstecken.

Bis jetzt geht der Plan der Piraten auf. Vor einer Woche kaperten sie den deutschen Gas-Tanker Longchamp. Am Donnerstag kas-

FORTSETZUNG AUF SEITE 15

► FORTSETZUNG VON SEITE 13

In der Schusslinie

sierten sie 3,2 Millionen Dollar für die Freilassung des Tankers Faina. Gemäss dem Internationalen Schifffahrtsbüro IMB hat trotz des Schutzes durch die Schiffe der Operation Atalanta die Zahl der Überfälle im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zugenommen.

Ein Vorwurf, den Fregattenkapitän Kuhfahl von der Karlsruhe nicht mehr hören kann: «Gehen Sie mir doch weg mit Ihren Statistiken», schnauzt er. Denn er gibt sein Bestes, um das Mandat zu erfüllen. Absichtlich hält er die Details seiner Routenplanung geheim, um völlig unerwartet an Orten aufzutauken, wo die Piraten ihn nicht vermuten. Dazu drillt er seine Crew pausenlos.

Seine Soldaten müssen mit einem Speedboot mit Höchstgeschwindigkeit auf ein Schiff zuzugewandert oder sich vom Hubschrauber auf einen Frachter abselen. Für Atalanta ist die Karlsruhe bis zum letzten Kojenplatz belegt. An Bord sind neben den Einsatzkräften Ärzte, Feldjäger für polizeiliche Aufgaben, ein Übersetzer und ein Rechtsberater.

Gerade die Rechtsfrage macht den Einsatz kompliziert. Jedes Land wendet andere Regeln an. Die Soldaten der Karlsruhe dürfen laut ihrem Bundestagsmandat «tödbringende Gewalt» einsetzen. Damit das der moderne deutsche Soldat verinnerlicht, klebt an einer Scheibe ein Plakat, auf dem höflich darauf hingewiesen wird: «Sie dürfen schiessen, wenn der Kommandant es befiehlt.»

Schweizer Soldaten würden bei einem Einsatz wohl auf einem Frachter des Uno-Welternährungsprogrammes Dienst tun oder ein Schweizer Handelsschiff schützen, dessen Reeder die Soldaten anfordert. Ob auch sie eine «Lizenz zum Töten» kriegen und Piraten einfach erschossen dürfen, ist umstritten. Entscheiden muss das der Bundesrat.

Um einen Angriff jenseits der Bordwände abzuwehren, könnten sich Schweizer Einheiten zwar auf internationales Recht zur Piratenabwehr berufen – doch sobald Angreifer an Bord eines Schweizer Schiffes klettern, würde ein Gefecht nach eidgenössischem Recht beurteilt. Jeder Soldat müsste sich für todbringende Schüsse im Nahkampf rechtfertigen, als ob er sich auf heimlichem Boden befände.

Die grösste Sorge der Militärs gilt einer Eskalation

Ebenfalls unklar ist, was die Schweizer mit potenziellen Gefangenen machen müssten. Die EU-Streitkräfte regeln das sehr unterschiedlich: Die Franzosen haben ihre gefangenen Piraten an die Rumpfregierung Somalias überstellt – unter der formalen Zusicherung, dass ihnen dort nicht die Todesstrafe droht. Die dänische Fregatte Absalon kreuzt dagegen seit Wochen mit Piraten an Bord durch den Golf von Aden, weil sie keinen Staat zum Ausliefern findet, wo nicht die Todesstrafe herrscht. Die Briten dagegen haben ein bilaterales Auslieferungsabkommen mit Kenya und überantworten die Somalier einfach den dortigen Gerichten.

Die Besatzung der Karlsruhe musste sich bisher noch nicht mit gefangenen Piraten herumschlagen, und auch der letzte Einsatz geht glimpflich aus. Nach einer Stunde kommt der Hubschrauber wieder zurück. Das verdächtige Schiff war nicht mehr zu finden.

Bei einer Rauchpause auf Deck versucht die Besatzung ihre Anspannung loszuwerden – manch einer zeigt sich froh, dass nichts passiert ist, murr aber, dass man so nicht wisse, was man bewirkt.

Die grösste Sorge der Militärs gilt einer Eskalation – noch haben die Piraten nur Sturmgewehre und unpräzise Panzerabwehrraketen. Keiner weiss aber, was passiert, wenn sie verstärkt auf Gegenwehr durch die Frachter stossen. Dann, so die grosse Befürchtung der Planer, werden sie aufrüsten – und damit wächst die Gefahr einer massiven Konfrontation mit wesentlich mehr Todesopfern.

MITARBEIT: OLIVER ZIHLMANN



Die Karlsruhe ist bis auf den letzten Platz belegt

FOTO: GETTY IMAGES



Mit modernen Waffen gegen die Piraten

FOTO: KEYSTONE

«Tötet mich zuerst»

Kapitän Siddiqui über seine Zeit als Geisel

Kapitän Siddiqui, Sie und Ihre Besatzung wurden von Piraten überfallen und als Geiseln gefangengehalten.

Das fing am 17. Mai 2007 an. Mein Schiff, die MV Victoria, fuhr von Mombasa nach Mogadiscio. Wir brachten Lebensmittel für Flüchtlinge nach Somalia. Das Wetter war gut, die See ruhig. Plötzlich rief mich ein Offizier zum Radarschirm. Zwei kleine Punkte waren zu sehen, die schnell näherkamen. Ich ahnte schon, dass es Piraten waren, und liess die Maschinen stoppen.

Hätten Sie nicht fliehen können?

Die Victoria ist 30 Jahre alt und fährt kaum elf Knoten. Die Speedboote der Piraten sind sehr viel schneller. Sie rasten auf uns zu. In den zwei Booten standen 14 Mann bereit, alle bewaffnet. Ich sah AK47-Sturmgewehre und Panzerabwehrraketen auf uns gerichtet. Natürlich war die Besatzung völlig verängstigt.

Was geschah?

Zwei Männer mit Gewehren hielten Wache, ein paar kamen auf die Brücke. Einer, der die nautischen Geräte genau kannte, setzte einen neuen Kurs.

Sie lagen mit den Piraten einige Tage vor der Piratenhochburg Hobyo an der somalischen Küste vor Anker. Wie haben die Seeräuber sich verhalten?

Die waren sehr geschäftsorientiert. Es ging ihnen nur um das Schiff und das Lösegeld dafür. Als uns das Essen ausging, weil in



Anwar Ahmed Siddiqui, 51, aus Pakistan, Kapitän der geenterten MV Victoria

Hobyo noch mehr Piraten auf unserer Schiff kamen, haben sie Vorräte von Land hergeschafft. Unserem überlasteten Koch haben sie sogar zwei von ihren eigenen Köchen zur Seite gestellt.

Wie war der Umgang mit den Piraten?

Sie konnten ein wenig Englisch. Ich habe ihnen klipp und klar gesagt, dass sie bei Problemen mit Besatzungsmitgliedern zuerst zu mir kommen müssen. Ich habe ihnen gesagt: «Tötet mich zuerst, wenn ihr unbedingt jemanden töten wollt.» Als Kapitän muss ich mich vor die Besatzung stellen. Sie kamen nach einigen Tagen frei, als Ihre Reederei das Lösegeld bezahlte. Soll man wegen der Piraten die Lebensmittelhilfe für Somalia einstellen? Ich kann die Angst der andern verstehen. Aber was passiert, wenn wir alle nicht mehr fahren? Wenn wir keine Lebensmittel mehr zu den Flüchtlingen nach Mogadiscio bringen? Wer würde es sonst tun, wenn nicht wir?

INTERVIEW: ALEXANDER BÜHLER