

Jan Kahmann

JAGD AUF MENSCHLICHES GOLD

Die Kaperung des Containerschiffs »Taipan«



Real-Roman

Kellner Verlag
Bremen Boston

Jan Kahmann

Jagd auf menschliches Gold

Die Kaperung des
Containerschiffs *Taipan*
und der Hamburger
Piratenprozess

Real-Roman


Kellner Verlag
Bremen Boston

Dieses Buch ist bei der Deutschen Nationalbibliothek registriert.
Die bibliografischen Daten können online angesehen werden:
<http://dnb.d-nb.de>

Der Autor Jan Kahmann

Jahrgang 1947, wuchs im hessischen Büdingen und Bad Homburg auf, fuhr viele Jahre zur See und erwarb in Bremen das Patent zum Kapitän auf Großer Fahrt. 1977 wechselte er als Schiffs-fahrtssekretär zur Gewerkschaft ÖTV, wurde später Vorsitzender des Bezirks Weser-Ems und 1999 in deren geschäftsführenden Bundesvorstand gewählt.



Nachdem die Gewerkschaft ÖTV 2001 in der neu gegründeten Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft/ver.di aufgegangen war, leitete er den Fachbereich Verkehr im ver.di-Bundesvorstand, Berlin. Kahmann gehörte daneben zehn Jahre dem Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) in London an. Er lebt in Bremen, seit 2007 als aktiver Rentner.

Video der Intervention durch MS *Tromp*

<https://www.youtube.com/watch?v=IcqZKBJMnHI>

IMPRESSUM

© 2016 KellnerVerlag, Bremen • Boston

St.-Pauli-Deich 3 • 28199 Bremen

Tel. 04 21 - 77 8 66 • Fax 04 21 - 70 40 58

sachbuch@kellnerverlag.de • www.kellnerverlag.de

Lektorat: Klaus Kellner, Manuel Dotzauer, Sebastian Liedtke

Satz: Insa Stroyer, KellnerVerlag

Fotos Vignette und Innentitel: Manuel Dotzauer

Umschlag: Jens Vogelsang, Aachen

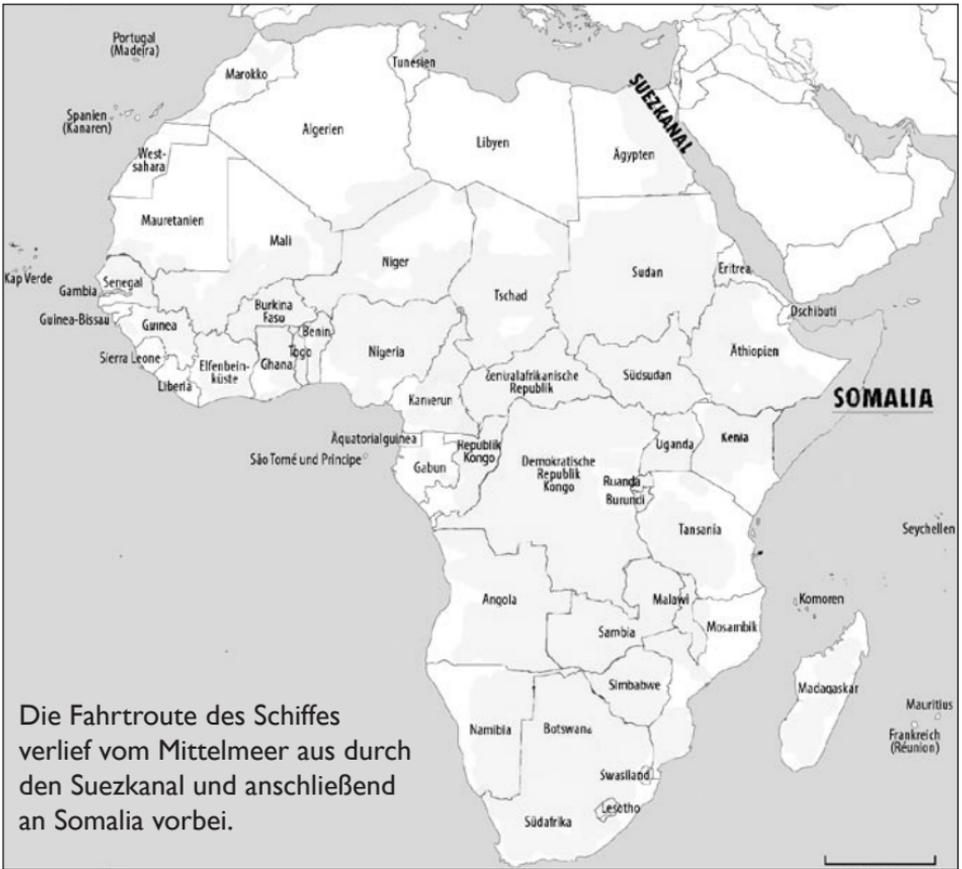
Umschlagfoto mit freundlicher Genehmigung
des Ministerie van Defensie Nederlands



ISBN 978-3-95651-115-8

Inhalt

Einleitung.....	6
1. Mutterschiff <i>Hud Hud</i>	10
2. Containerschiff <i>Taipan</i>	32
3. Fregatte <i>Tromp</i>	59
4. Ermittlungen in Dubai.....	74
5. Der Prozess beginnt.....	83
6. Zeugen des Containerschiffs.....	94
7. Zeugen der Fregatte.....	108
8. Somalia-Sachverständige.....	128
9. Aus dem Leben der zehn Piraten.....	154
10. Umstrittene Befragungen auf See.....	209
11. Umstrittene deutsche Zuständigkeit.....	215
12. Schwieriger Umgang mit Kranken.....	222
13. Beobachtungen.....	230
14. Haftentlassung der Heranwachsenden.....	244
15. Angeklagte ohne Schuld, Richter ohne Vertrauen.....	258
16. Zeugen des Mutterschiffs.....	297
17. Ein Geständnis.....	329
18. Die Plädoyers.....	368
19. Letzte Worte.....	418
20. Urteil.....	436
Nachwort.....	468

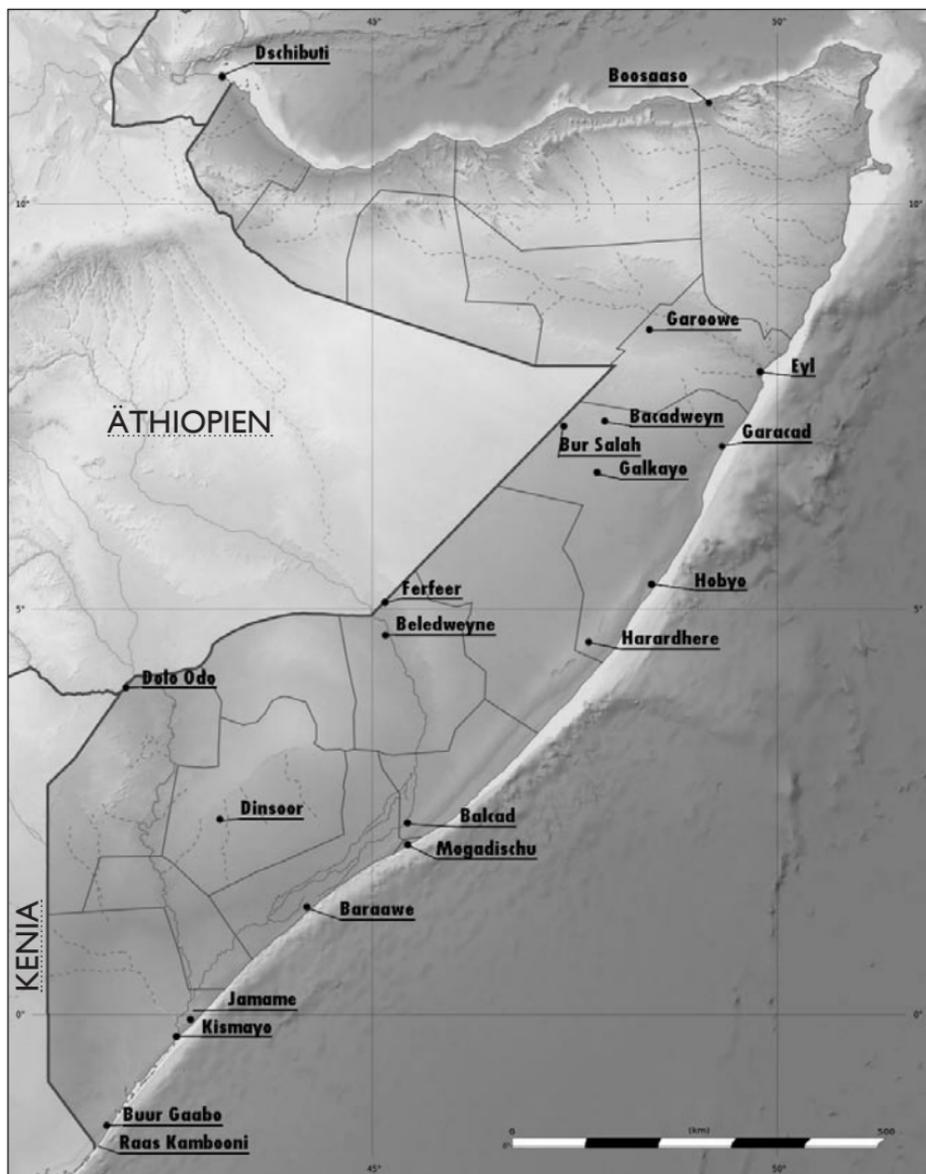


Die Fahrtroute des Schiffes verlief vom Mittelmeer aus durch den Suezkanal und anschließend an Somalia vorbei.



© dapd

Die Situation im Gerichtssaal in Hamburg: Vorn sitzen die Angeklagten mit der Verteidigung, im Hintergrund sitzen die Zuschauer hinter einer Glaswand.



SOMALIA

Einleitung

Im 17. Jahrhundert standen in Hamburg zum letzten Mal Piraten vor Gericht. Gefangene Seeräuber fanden damals vor den Richtern kaum Gnade, fast immer vollzogen am Ende Henker die Strafe. Aber die Piraterie starb damit nicht. Immer wieder werden Schiffe auf den Weltmeeren überfallen und den Seeleuten dabei Qualen und Torturen zugefügt. Vor einigen Jahren trieben besonders in den Gewässern vor Somalia Piraten ihr Unwesen. In den Jahren 2008 bis 2012 wurden dort Hunderte von Handelsschiffen angegriffen und gekapert, Tausende Seeleute über Monate, einige über Jahre als Geiseln gefangen gehalten. Mindestens 23 von ihnen fanden dabei den Tod, und fast ebenso viele gelten als vermisst.

Die Kaperung des unter deutscher Flagge fahrenden Containerschiffs *Taipan* bringt nach vier Jahrhunderten die Piraterie wieder in einen Hamburger Gerichtssaal zurück. Wegen gemeinschaftlich begangenen, bewaffneten Angriffs auf den Schiffsverkehr und erpresserischen Menschenraubs sitzen zehn Somalier auf der Anklagebank. Sie sind beschuldigt, von einem zuvor gekaperten Mutterschiff aus den Hamburger Frachter im Indischen Ozean überfallen zu haben.

Ihr Vorhaben, das gekaperte Schiff zur somalischen Küste zu bringen und für die Freilassung der 16 Besatzungsmitglieder ein hohes Lösegeld zu erpressen, scheitert nach wenigen Stunden. Es gelingt ihnen zwar, das Schiff zu entern, aber sie finden die Besatzung nicht. Die hat sich im Panikraum verschanzt und taucht erst wieder auf, als das Einsatzkommando einer niederländischen Fregatte das Schiff befreit hat und die Piraten festgesetzt sind. Vom Tatort im Indischen Ozean werden sie in die

Niederlande verbracht und nach erfolglosen Bemühungen ihrer Anwälte, die Auslieferung nach Deutschland zu verhindern, zur Untersuchungshaft nach Hamburg überstellt.

Anhand der Zeugenaussagen des Kapitäns und des Zweiten Offiziers der *Taipan* sowie beteiligter niederländischer Marinesoldaten und dem Geständnis eines Angeklagten zeichnet der Autor diese Piraterie von der Kaperung des Mutterschiffes bis zur Befreiung der *Taipan* durch das niederländische Elitekommando nach.

Am 22. November 2010, sechs Monate nach der misslungenen Kaperung, betreten die zehn somalischen Piraten erstmals den Gerichtssaal. Bei ihrem Anblick mag man glauben, dass Not und Armut sie zu Wegelagerern auf See gemacht hat. »Ein Frontalzusammenstoß zwischen der deutschen Justiz und der somalischen Wirklichkeit. Die Gründlichkeit hier, die Anarchie dort«, kommentiert die »Süddeutsche Zeitung« die Prozesseröffnung. Im arabischen Nachrichtensender Al Dschasira sagt ein somalischer Stammesältester, es sei die einzige Hoffnung junger Somalis, ein Schiff zu überfallen, denn die Alternative sei nur der Krieg in einer der vielen verfeindeten Milizen.

Die Angeklagten bestätigen dieses Bild. Hunger, Gewalt und der nicht endende Bürgerkrieg in ihrem Heimatland habe sie zu der Gewalttat getrieben. In der Not verloren einige auch noch ihre Jobs in der Fischerei, da fremde Fischtrawler rücksichtslos die somalische Küste leergefischt hätten und eine weltweit organisierte Kriminalität skrupellos die Schwäche Somalias ausnutze und seine Küstengewässer zum Abort für giftige und radioaktive Abfälle aus den Industrieländern missbrauche.

Die Angeklagten berichten von dem trostlosen Leben in einem Land, in dem jede staatliche Ordnung zusammengebrochen ist, wo Warlords und Clans untereinander Kriege führen, und von einer Gesellschaft, in der die

Diskriminierung von Minderheiten üblich und alltäglich ist. Einige Angeklagte behaupten, sie seien in finanzielle Abhängigkeit gebracht und damit zur Piraterie gezwungen worden.

Die Piraterie am Horn von Afrika ist längst zu einem gut organisierten Geschäft angewachsen und genießt auch Ansehen in der Bevölkerung. Investoren stellen als Teilhaber Waffen und Angriffsboote sowie Geld für die spätere Versorgung der Geiseln zur Verfügung. Clans und Stammesälteste halten schützend die Hand darüber und profitieren davon.

20 Pflichtverteidiger stehen den zehn Angeklagten zur Seite. Die schweigen zum Tathergang, äußern sich nur zur Person, bis auf einen Geständigen. Die Parteien streiten über die Zulässigkeit der Befragungen auf See durch Marineangehörige ohne Anwesenheit eines Anwalts, über die grundsätzliche Zuständigkeit eines deutschen Gerichts, über den Umgang mit drei Heranwachsenden und das Vertrauen der Richter.

Das Verfahren zeigt, wo deutsches Rechtsempfinden nicht mit dem somalischen übereinstimmt, so bei der Zahlung von Schmiergeld, um somalische Zeugen vernehmen zu können. Bei der Ladung somalischer Entlastungszeugen tut sich das Gericht wegen der unsicheren Identifizierung schwer.

Der Autor legt kein striktes Protokoll des Piratenprozesses vor, sondern bündelt die bedeutsamen Themen und richtet den Blick auch auf die politische Seite dieses Verfahrens und die dazu recht unterschiedlichen Sichtweisen von Zuschauern oder im Internet veröffentlichten Meinungen.

Mitunter werden die Piraten geradezu glorifiziert und Deutschland jede Legitimation abgesprochen, über sie zu urteilen. Das Verfahren wird als Schauprozess geschmäht, wo die Opfer zu Tätern gemacht würden, um deutsche

Handelsinteressen zu schützen. Auf der anderen Seite finden sich, überwiegend im Internet, üble und teilweise Menschen verachtende Kommentare gegenüber den Angeklagten bis zu dem Vorschlag, man hätte sie am besten gleich vor Ort im Indischen Ozean am höchsten Schiffsmast richten sollen.

I. Mutterschiff *Hud Hud*

Langsam dampft die Dhau¹ *Hud Hud* durch den Indischen Ozean. Leichter Wind kräuselt das Meer. Seit Tagen herrscht schönes Wetter. Gerade ist die Sonne am Horizont aus dem Meer gestiegen. Glutrot brennt sie ihren Lichtstrahl zur Dhau. Auf dem Meer liegt noch der feuchte Schleier der Nacht, den die Sonne erwärmt und langsam vertreibt. Hinter der diesigen Luft wölbt sich verschwommen der Horizont. An Deck des Vorschiffs der *Hud Hud* sitzen Hussein und Khalief, zwei somalische Piraten. Ihre Spitznamen lauten Pilot und Darogo. Alle Piraten auf der Dhau *Hud Hud* sprechen sich untereinander nur mit ihren Spitznamen an, auch dann, wenn die richtigen Namen bekannt sind. Diese Namen sind lang und unhandlich im täglichen Umgang und sollen auch möglichst verborgen bleiben, weil sie schnell Schlüsse auf Familie und Clan zulassen. Dem ersten Namen, ihrem persönlichen, folgen die Namen der Väter und der Vorväter. So ist es üblich in Somalia. Ein Spitzname verschleiert Identität und Herkunft, und das ist im Geschäft der Piraterie hilfreich.

Vor vier Tagen verließ die Dhau den Ankerplatz vor Garacad², einem Nest an der somalischen Küste, in dem viele Menschen von der Piraterie leben. Jetzt sitzen sie vorne auf der Back³ der Dhau und halten Ausschau nach einem Schiff, das sich zum Kapern eignet. So ein Schiff darf nicht zu schnell fahren und seine Bordwand nicht zu hoch sein. Geeignet sind tief abgeladene Frachter und

¹ Traditionelles arabisches/indisches Holzschiff. Dhaus verbinden die Häfen im Mittleren Osten.

² Somalischer Küstenort, Piratenhochburg im Bundestaat Puntland.

³ Aufbau auf dem Vorschiff.

Tanker, die schwerfällig ihren Weg durch den Ozean suchen. Schnelle und hochbordige Containerschiffe oder Autocarrier zu entern, ist gefährlich, lebensgefährlich.

Hussein und Khalief kennen sich aus Garacad. Khalief ist schon länger im Piratengeschäft tätig und beobachtete damals, wie Hussein in dem Dorf Kontakt zu einflussreichen Männern suchte, damit sie ihn mit auf Kaperfahrt nehmen. Die Blicke der beiden schweiften über den Horizont, und Hussein plaudert über sein Leben und warum er heute an Bord der Dhau *Hud Hud* ist.

»Ich komme aus Galkayo⁴. Als Kind habe ich in Mogadischu gelebt. Der verdammte Bürgerkrieg hat mir meine Eltern genommen. Sie starben durch eine Granate. Da war ich noch ein kleines Kind. Meine Schwester kümmerte sich um mich. Ich schlug mich durch, lernte sogar etwas Lesen und Schreiben, auf der Straße, nicht in einer Schule. Schulen konnten sich nur Wohlhabende leisten. Der Hafen zog mich an, ich beobachtete die Fischer, und eines Tages nahm mich einer mit auf das Meer hinaus. Vor der Küste fischten große, fremde Boote. Sie holten mit ihren riesigen Netzen die Fische aus unseren Fanggründen, aus den somalischen Gewässern. Auf einigen Schiffen waren die Fischer bewaffnet. Die Fremden zwangen uns, unsere eigenen Fischgründe zu verlassen. So verlor ich meinen Job als Fischer. Später fand ich Arbeit als Bauhelfer.

In Mogadischu kam es tagtäglich zu Schießereien. Clans kämpften um die Vorherrschaft. Al-Shabaab⁵ kämpfte gegen die Äthiopier. Ich hatte mich den Äthiopiern angeschlossen. Ein Schuss der Al-Shabaab zertrümmerte mein Knie. Die Beinmuskulatur verkümmerte. Zwei Jahre musste ich auf Krücken laufen. Ich hatte eine kleine Familie, eine Frau und ein Kind. Es war unmöglich für uns, in Mogadischu

⁴ Stadt in Zentral-Somalia.

⁵ Militante islamistische Bewegung in Somalia.

zu überleben. So verließen wir die Stadt und schlugen uns nach Galkayo, meiner Heimatstadt, im Norden durch. Als Tagelöhner fand ich gelegentlich Arbeit. Aber es reichte nicht, um die Familie zu ernähren. Ein Geschäftsmann unterstützte uns. So überlebten wir. Plötzlich verlangte der Geschäftsmann seine Schulden zurück: 1.100 US-Dollar. Ich hatte kein Geld. Da setzte er mich unter Druck, und als er merkte, dass ich nichts zurückzahlen konnte, entführte er meinen vierjährigen Sohn. Seit drei Monaten habe ich meinen Sohn nicht mehr gesehen. Er hält ihn gefangen. Völlig verzweifelt verließ ich Galkayo und ging an die Küste nach Kulup⁶. Dort lernte ich Leute kennen, die mir einen Job besorgen wollten. Mir war jeder Job recht. Ich musste das Lösegeld für meinen Sohn auftreiben. Ich sollte ein gekapertes Schiff bewachen und dachte, es sei eines der Schiffe, die vor der Küste ankerten, aber sie brachten mich auf diese Dhau.«

Khalief zeigt sich interessiert an der Lebensgeschichte von Hussein. Ja, er habe im Radio gehört, dass ein Kind entführt worden sei und die Bevölkerung zu Spenden aufgerufen wurde, damit das Lösegeld zur Befreiung des Kindes zusammenkomme und es wieder zu seiner Familie zurückkehren könne.

Die Besatzung der *Hud Hud* besteht aus zwölf indischen Seeleuten. Das Schiff befindet sich aber in der Hand von 16 somalischen Piraten unter dem Kommando von Dhagawayne. Das ist sein Spitzname und bedeutet »Der mit den großen Ohren«. 19 Tage ist es her, am 19. März 2010, als sie die *Hud Hud* kaperten. Es war ein leichtes Spiel.

Die somalischen Angreifer näherten sich mit drei schlanken, weißen Skiffs⁷ der Dhau. Den indischen See-

⁶ Kleiner somalischer Küstenort am indischen Ozean, nahe Garacad.

⁷ Lange, schlanke Kunststoffboote, meist mit starken Außenbordmotoren ausgerüstet.

leuten war sofort klar: Diese Somalier rauschen mit ihren Skiffs nicht in friedlicher Absicht heran, die wollen ihr Schiff kapern. Ihre Dhau war tief abgeladen und dampfte schwerfällig durchs Meer. Den schnellen Skiffs kann sie nicht entkommen. Stunden zuvor war sie mit Holzkohle aus Kismayo mit Kurs Dubai ausgelaufen. Mit den Skiffs kreisten die Somalier um die Dhau, schossen aus Kalaschnikows Gewehrsalven in die Luft. Gegen die schwer Bewaffneten hatten sie keine Chance. Jede Gegenwehr wäre sinnlos und könnte schnell tödlich enden. Zwei Skiffs gingen längsseits der Dhau, während die Piraten auf dem dritten Skiff Abstand hielten und die Kaperung beobachteten. Mit ihren Kalaschnikows passten sie auf, dass die Inder keine Dummheiten machen, womöglich versuchen, sich zu wehren. Schnell kletterten die Somalier aus den beiden Skiffs, die an der Dhau festgemacht hatten, über die hölzerne Reling und bedrohten mit ihren Waffen die indischen Seeleute an Deck. Aus der Brücke, die nur wenig mit der nautischen Zentrale eines Frachters gemein hat (sie dient auch als Wohn- und Schlafplatz), eilte der Kapitän, und von ihm erzwangen die Somalier, die komplette indische Besatzung an Deck antreten zu lassen. In gebrochenem Englisch machte ein Somalier deutlich, dass der Crew nichts geschehe, wenn sie mache, was angeordnet werde. Sollten sie das aber nicht tun, werde man nicht zögern, sie schlecht zu behandeln – sehr schlecht, wenn es sein müsse.

Anschließend wurden die Inder bis auf wenige in einen Raum unter Deck eingesperrt. Die 16 somalischen Piraten übernahmen das Schiff. Dhagaweyne führt seitdem das Kommando. Er befahl den indischen Matrosen, die zwei Skiffs an Deck zu hieven. Die setzten die Boote auf der Holzkohle ab und legten dann eine große Persenning⁸

⁸ Wasserdichte Abdeckung aus imprägniertem Tuch.

darüber, um sie zu verbergen. Dhagaweyne signalisierte dem dritten Skiff, dass der Überfall reibungslos verlaufen und von den Indern kein Widerstand mehr zu erwarten sei, worauf der Bootsführer das Skiff zur Küste steuerte, die sich noch in Sichtweite befand.

Den eingescherrten indischen Seeleute wurde verboten, den Raum ohne ausdrückliche Erlaubnis des Piratenführers Dhagaweyne zu verlassen. Der braucht häufiger die Kenntnisse und Erfahrungen der indischen Berufsseeleute. Vom Schiffsbetrieb und dem navigatorischen und technischen Umgang mit der *Hud Hud* verstehen die Piraten nicht viel. Den Piraten ist wichtig, jene Seegebiete zu erreichen, wo die großen Überseeschiffe den Indischen Ozean passieren. Für die Navigation dorthin brauchen sie den Kapitän, zum Steuern des Schiffes einen Rudergänger und, wenn die Maschine Probleme macht, den Maschinisten. Jeweils links und rechts von dem Rudergänger postiert sich ein Pirat, das Schnellfeuergewehr im Anschlag. Einer der Piraten kontrolliert regelmäßig, ob der Rudergänger den vom Kapitän angegebenen Kompasskurs einhält. Die beiden bewaffneten Wachen achten darauf, dass niemand auf der Brücke unbefugt das Funkgerät benutzt. Damit könnten die Inder heimlich Nachrichten an andere Schiffe abgeben und auf ihre hilflose Situation aufmerksam machen.

Zusätzlich wurden die wenigen vorhandenen Mobiltelefone von den indischen Seeleuten eingesammelt. Die Dhau verfügt nur über die unmittelbar notwendigen nautischen und technischen Bedienungselemente auf der Brücke: Magnetkompass, Ruder, international übliches Funkgerät und ein Hebel zum Bedienen der Maschine. Die Piraten achten besonders darauf, dass die Maschine störungsfrei läuft und fachmännisch gewartet wird. Das hat der indische Maschinist sicherzustellen. Wenn er dafür zur Maschine geht, begleitet ihn ein bewaffneter Pirat.