

Zeitschrift: Schweizer Monat : die Autorenzeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur

Band: 96 (2016)

Heft: 1041

Artikel: Im Würgegriff der Piraten

Autor: Seyle, Conor

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-736406>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Im Würgegriff der Piraten

Ohne Schifffahrt stünde die globalisierte Wirtschaft still. Der maritime Handel sorgt sich dabei weniger um Bürokratie und Freihandelsabkommen, als um moderne Piraterie: Überfälle und Geiselnahmen machen den Job des Seefahrers zum tödlichsten der Welt.

von *Conor Seyle*

Die heutige globalisierte Wirtschaft ist extrem abhängig von der Meeresschifffahrt. Fast kein Gut, das produziert, verkauft oder angebaut wird, würde es ohne die Wasserwege auf den Markt schaffen. Hersteller sind auf sie angewiesen, um an essentielle Zutaten für ihre Produkte zu kommen. «90 Prozent von allem», wie Seefahrer das gerne sagen, reisen mit dem Schiff. Ohne die kommerzielle Schifffahrt wäre die Welt, wie wir sie heute kennen, eine fundamental andere. Trotzdem weiß kaum jemand, unter welchen Bedingungen die Schifffahrt funktioniert – und viele sind überrascht, wenn sie hören: Zur See zu fahren ist der gefährlichste Beruf, den es gegenwärtig gibt.

Die Wahrscheinlichkeit, tödlich verletzt zu werden, ist als Seefahrer dreimal so hoch wie in jedem anderen Job.¹ Die Gefahren, denen die Frauen und Männer des Schiffspersonals ausgesetzt sind, sind dabei nicht nur physischer Natur. Von den Todesfällen, die in oben zitierte Statistik flossen, waren 7,5 Prozent Suizide. Bei weiteren 18 Prozent der Unfälle ist unklar, ob sie Unfälle oder nicht doch bewusste Handlungen waren. Sicher jeder dreizehnte, möglicherweise bis zu jeder vierten Matrose nimmt sich also das Leben. Einer der Hauptgründe für diese blutige Statistik sind Piraten.

So altertümlich der Begriff anmuten mag: Die Piraterie ist ein massives und weit herum unterschätztes Problem des 21. Jahrhunderts. In den letzten zehn Jahren gab es über 3000 Piratenangriffe auf Schiffe und über 6000 Geiselnahmen. Die Stiftung, für die ich arbeite, hat zwei Jahre lang untersucht, welche Auswirkungen diese Geiselnahmen auf Seefahrer haben, und die Erfahrungen der Matrosen dokumentiert.² So viel im Voraus: das Leiden ist gross – und es geht um sehr viel Geld.

Zur Fahrt nach Somalia gezwungen

Die Geschichte von «Mark», wie er in diesem Text heißen soll, ist eine sehr typische für das, was zurzeit auf unseren Weltmeeren geschieht. Mark ist Berufsseemann und in vielerlei Hinsicht repräsentativ für seine Branche. 98 Prozent der Seeleute sind Männer, 28 Prozent stammen – wie er – von den Philippinen. Die Philippinen haben eine lange Seefahrertradition, sie versorgen den globalen Markt mit mehr Seeleuten als jedes andere Land. Bis ins

Conor Seyle

ist amerikanischer Polit- und Sozialpsychologe. Er leitet die Forschungsabteilung der One Earth Foundation. Seine Forschung setzt sich u.a. mit der Frage auseinander, wie sich politische Konflikte vorhersagen und verhindern lassen.

Jahr 2012 war Mark Crewmitglied eines jener Schiffe, die verarbeitete Güter und Rohstoffe rund um die Welt transportieren. Er ist Überlebender eines Piratenangriffs und war Geisel.

Im Jahr 2010 war Mark an Bord eines Supertankers, der Öl aus dem Irak in die Vereinigten Staaten transportierte – durch das Arabische Meer. Supertanker heißen nicht umsonst offiziell «Very Large Crude Carrier» (VLCC); es sind enorm grosse Gefährte. Mit einer Länge von mehr als 330 Metern (mehr als drei Football-Felder) und 60 Metern Breite sind es schwimmende Ungetüme, mit zwei Dutzend Crewmitgliedern. Mark war im April 2010 sieben Monate auf See und schlief in seiner Kojje, als ein Notfallalarm ihn weckte. In seinen Worten:

«Der Notfallalarm war der vertrauteste Alarm an Bord. Es folgte eine Durchsage an alle, von Seiten des diensthabenden Offiziers, es war der Dritte Offizier, der alle auf die Brücke kommandierte. Also rannte ich von meiner Kajüte zur Brücke. Alle Offiziersdienstgrade waren schon dort. Der Kapitän informierte uns, dass wir von einem Hochgeschwindigkeitsboot verfolgt würden. Zu dieser Zeit konnten wir es mit blossem Auge sehen: Es war circa zwei Meilen entfernt, sehr schnell – und unser Schiff fuhr gerade einmal vierzehn Knoten. Nach einer halben Stunde hatte es uns beinahe eingeholt.»

Den Piraten geht es meist nicht um die Übernahme der Fracht oder das Aneignen anderer Wertgegenstände, sondern um Lösegeld. Sie erpressen die Reedereien – und ihr «Pfand» besteht nicht nur aus gekapertem Schiff und Waren, sondern auch aus den Leben der an Bord befindlichen Crew. Mark und die anderen konnten sie nun sehen: ein halbes Dutzend Piraten in Tarnfleckjacken und mit verdeckten Gesichtern. Schnellfeuerwaffen und Raketenwerfer.

¹ Vgl. die Forschung von Stephen Roberts, Swansea University Medical School.

² Sample: 456 Seefahrer, davon 101 Geiseln und 364 Nichtgeiseln, sowie 38 Angehörige.

Maritime Piraterie 2015

Beurteilung der menschlichen Kosten

Westindischer Ozean



306

Seefahrer waren von Angriffen betroffen



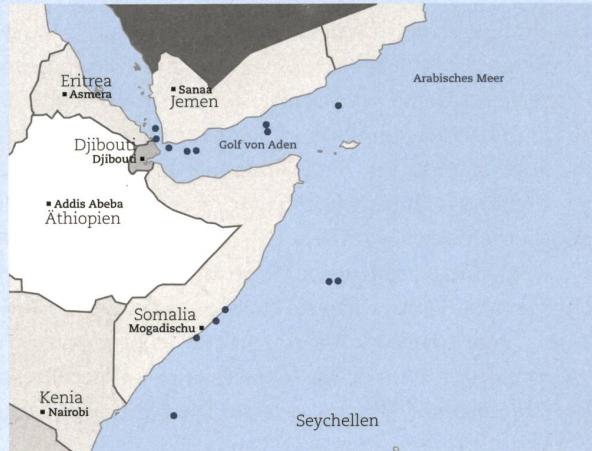
108

Seefahrer wurden in Geiselhaft genommen (für jeglichen Zeitraum im Jahr 2015)



41

Seefahrer verbleiben in Gefangenschaft



Golf von Guinea



1225

Seefahrer waren von Angriffen betroffen



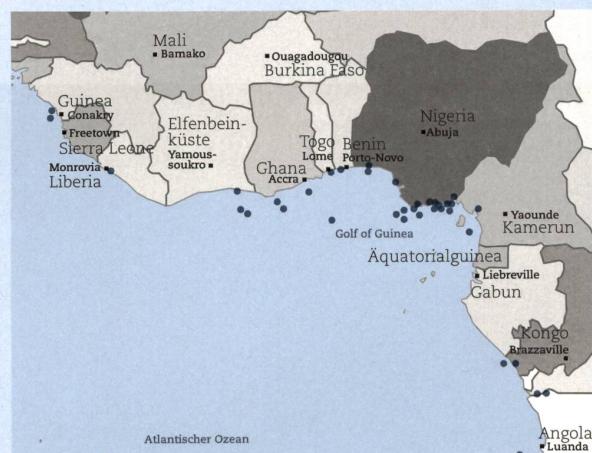
44

Seefahrer wurden entführt (für jeglichen Zeitraum im Jahr 2015)



23

Menschen wurden in Piratenangriffen getötet



Südostasien



3674

Seefahrer erfuhrten Piraten- oder Raubüberfälle



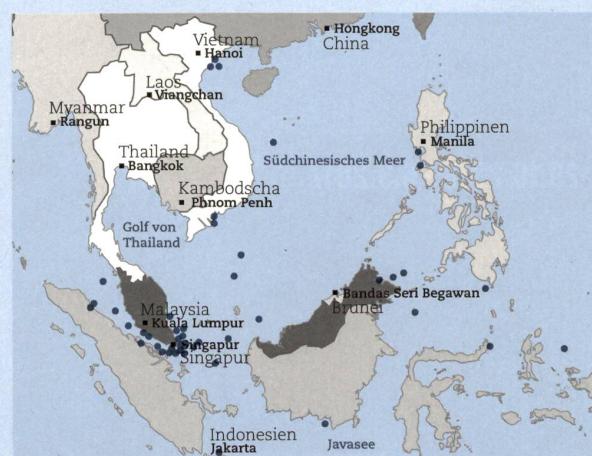
38%

der Zwischenfälle erfolgten mit Waffen



23

Seefahrer wurden während den Zwischenfällen verletzt



Quelle: Oceans Beyond Piracy / One Earth Foundation / Icon made by Freepik and Zlatko Najdenovski from www.flaticon.com.

tenwerfer. Kaum dass ihr Boot in Reichweite war, nahm die Crew von Marks Schiff die Verteidigung auf: Mit Fontänen aus den schiffseigenen Feuerwehrschräuchen versuchten sie, die Piraten am Näherkommen zu hindern. Diese antworteten mit Gewehrschüssen und Raketen. Und zielten auf die Brücke.

«Dann feuerten die Piraten mit einem Maschinengewehr. Zuerst gaben sie einen Warnschuss ab. [...] Sie waren wirklich nah an uns dran, und sie verlangten, dass wir stoppen, während sie auf uns feuerten. Sie zeigten demonstrativ ihre Waffen; besonders die Panzerfaust. Damit schossen sie auf die Brücke – allerdings ohne zu treffen. Es war ein Warnschuss, denn die Panzerfaust verfehlte die Brücke nur knapp. Sie wollten uns mitteilen, dass sie, sollten wir nicht augenblicklich anhalten, das nächste Mal nicht mehr danebenschissen würden.

Der Käptan ordnete den Stopp unseres Motors an. Die Piraten enterten das Schiff, wozu sie eine Leiter mit Enterhaken verwendeten. Vom Oberdeck bis zur Brücke feuerten die Piraten ihre AK-47 in jeden Winkel, wir schlossen uns auf der Brücke ein und kauerten uns hin. Obschon wir die Türe verriegelt hatten, waren

wir sichtbar, die Brücke besteht schliesslich vornehmlich aus Fenstern. Sie richteten ihre Gewehre auf uns, wir mussten die Türe öffnen. Dann schrie einer der Piraten: «Kapitän? Kapitän?» Der Kapitän hob seine Hand. Dann traten sie ihm in die Oberschenkel.»

Die Piraten nahmen Mark und seinen Kollegen die Pässe ab und befahlen allen 24 Crewmitgliedern, sich in einer Reihe hinzusetzen. Sie wurden nach Marks Aussagen von drei Männern bewacht, jeder von ihnen bewaffnet mit einer AK-47, einer Kaliber 30 und Handfeuerwaffen. Zwei Stunden lang wurde die Crew mit vorgehaltener Waffe bedroht, bis das «Mutterschiff» der Piraten ankam, mit ihm eine weitere Gruppe von 40 oder mehr Piraten, die ebenfalls an Bord kamen. Die Piraten zwangen die Crew, die Motoren wieder anzuwerfen. Es begann eine dreitägige Fahrt zum Hafen von Hobyo im nördlichen Teil von Zentralsomalia.

Um Lösegeld verhandelt

Auch nach ihrer Ankunft in Hobyo wurden Mark und der Rest der Crew auf der Brücke gefangengehalten. Sie assen, was sie an

Anzeige

Landesmuseum Zürich. SCHWEIZERISCHES NATIONALMUSEUM. MUSÉE NATIONAL SUISSE. MUSEO NAZIONALE SVIZZERO. MUSEUM NAZIONALE SVIZZERA.

29.10.2016 - 5.3.2017 Di-So 10–17, Do 10–19
www.landesmuseum.ch



FLUCHT

Bord hatten, doch nach drei Monaten gingen ihre Vorräte zur Neige, und die Piraten gaben ihnen Reis und Fleisch. Das Fleisch bestand aus Innereien – die Piraten assen das Ziegenfleisch, die Crew dessen Reste. Die Monate vergingen. Bisher hatte die Reederei offenbar kein Lösegeld bezahlt.

Während die Piraten verhandelten, verbrachten Mark und die anderen Crewmitglieder ihre Zeit mit Beten. Sie spielten Schach mit einem Schachbrett, das sie aus Materialien, die auf dem Schiff zu finden waren, zusammengebastelt hatten. Als die Lösegeldverhandlungen ein weiteres Mal stockten, wurden die Piraten nach Marks Aussage gewalttätig. Sie kämpften miteinander und verprügeln Crewmitglieder. Sie zeigten den Geiseln Videos von Enthauptungen als Warnung dafür, was ihnen widerföhre, wenn das Lösegeld nicht bezahlt würde. Der Schiffskapitän wurde von den anderen abgesondert. Die Piraten schlugen ihn zu ihrer eigenen Unterhaltung, aber auch, um Druck auf die Reederei zu machen, die Verhandlungen zu beschleunigen. Manchmal kam es zu diesen Prügeleien und Folterungen, während der Kapitän mit der Reederei oder seiner Frau telefonierte.

Nach einem Jahr floss schliesslich das Geld. Mark und seine Kollegen kamen frei. Wie viel Geld in diesem oder anderen Fällen bezahlt wurde, lässt sich kaum herausfinden: Wie bei Erpressungen üblich, hüten sich Unternehmen und Staaten, überhaupt zu kommunizieren, dass bezahlt werde. Eine Studie der Vereinten Nationen, von Interpol und der Weltbank schätzt jedoch, dass zwischen 2005 und 2012 insgesamt 413 Millionen Dollar Lösegelder an die Piratengangs am Horn von Afrika gingen. Das meiste davon bleibt allerdings, wie die Studie weiter feststellt, nicht bei den Piraten selbst – auch sie müssen es abgeben, an ihre Mafabosse, die insbesondere im Waffen- und Menschenhandel tätig sind. Die Piraterie ist im Jahr 2016 ein blühendes Geschäft.

Über Probleme spricht man nicht

Für das Schiffspersonal selbst, das so wichtig ist für unsere Weltwirtschaft, sind die Folgen enorm. Von den 101 Ex-Geiseln, die für die OEF-Studie befragt wurden, berichten 100 von Missbrauch durch die Piraten. Fast alle wurden ausgehungert und von Trinkwasser ferngehalten. Mehr als die Hälfte wurde geschlagen oder berichtete über schwere Verletzungen anderer Crewmitglieder. Fast ein Viertel sah, wie ein anderes Crewmitglied starb. Eine vergleichbare Zahl wurde selbst verwundet. In den frühen Tagen der somalischen Piraterie hatten die Piraten noch versucht, sich als Geschäftsleute zu zeigen, die kein Interesse hatten, ihre Geiseln zu verletzen. Doch unsere Studie bestätigt klar, dass diese Darstellung falsch ist.

Viele Überlebende von Piratenattacken leiden noch, lange nachdem sie wieder frei sind. Das gilt auch für Mark. Er gibt an, dass er seit seiner Heimkehr vergesslich geworden sei und kaum mehr schlafen könne. Er ringt mit sich, um seine Wut zu kontrollieren, und zeitweise springt er von emotionaler Taubheit zur höchsten Ängstlichkeit. Seine Lebenseinstellung habe sich ge-

wandelt, sagt er. Von den Piraten habe er gelernt, dass, «wenn jemand schwach ist, jemand das ausnutzen wird». Traumatische Ereignisse können das Gefühl der Sicherheit einer Person unterminieren. Langanhaltende Auswirkungen machen sich auf viele Arten bemerkbar, etwa als Post-Traumatic-Stress Disorder (PTSD) oder durch andere anhaltende Probleme. Mehr als ein Viertel (25,77 Prozent) der früheren Geiseln leidet an PTSD-Symptomen. Die Probleme, die Mark beschreibt, kennt man in diesem Zusammenhang gut.

Die Unterstützung für diese Rückkehrer ist oft mangelhaft. In den meisten Ländern sind dafür traditionell die teilweise Hunderte von Jahren alten Berufsverbände zuständig. Im 19. Jahrhundert gründeten Seemänner regionale und internationale Unterstützungsorganisationen, die es bis heute gibt. In Mumbai ist die Royal Bombay Seafarer's Society ihre jüngste Inkarnation. Sie ist Resultat von Zusammenführungen und Reorganisationen anderer Verbände, die bis ins Jahr 1837 zurückreichen – das Jahr, in dem die Bombay Sailor's Friends' Association gegründet wurde. Das Seamen's Church Institute, eine internationale Unterstützungsorganisation, wurde im Jahr 1834 gegründet. Doch wenn es um Traumata oder andere übergeordnete Gesundheitsaspekte geht, mangelt es ihnen oft an Expertise und Kapazitäten. Das liegt nicht zuletzt am herrschenden Ideal des maskulinen Stoizismus, der stark in der Seemannskultur verankert ist: über Probleme spricht man nicht.

Doch Menschen sind widerstandsfähig. Lebenslanges Leiden nach einem Piraterieangriff ist nicht unvermeidlich: 75 Prozent der von uns befragten Seeleute hatten keine PTSD oder andere gravierende Auswirkungen, und es gibt viele Mittel, diese Zahl zu erhöhen. In sogenannten Piratentrainings lernen Seeleute, wie sie auf Angriffe reagieren können. Sie lernen, wie sie Angriffe abwehren oder sich verhalten können, wenn Piraten an Bord sind. Einige Kurse widmen sich psychologischen Mechanismen, mit denen man solche Ausnahmezustände bewältigt, oder lehren Widerstandskraft bei Geiselnahmen. Ein solches Piratetraining vor dem Ablegen gibt den Betroffenen etwas in die Hand, um mit traumatisierenden Ereignissen umzugehen. Denn wie gesagt: ohne Seeleute wie Mark käme die Welt, wie wir sie kennen, zum Stillstand. ◀