

Marines befreien Geiseln

Autor(en): **Martin, Alexander**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **85 (2010)**

Heft 11

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-717543>

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.

Marines befreien Geiseln

Am 8. September 2010 überfielen um 8.10 Uhr elf Piraten am Horn von Afrika den deutschen Frachter Magellan Star. Schon am 9. September befreiten um 3.30 Uhr 24 amerikanische Marine-Infanteristen den polnischen Kapitän und dessen Mannschaft. Es folgt exklusiv im SCHWEIZER SOLDAT der Bericht des Chefs des Angriffszuges.

CAPTAIN ALEXANDER MARTIN, 15TH MEU'S MARITIME RAID FORCE COMMANDER

Die USS Dubuque kreuzt am 7. September 2010 rund 1500 Seemeilen von ihrem Flaggschiff, der USS Peleliu, entfernt im Golf von Aden.

Die Dubuque gehört zur Combined Task Force 151 (CTF 151), welche die Piraten am Horn von Afrika bekämpft. Am 8. September geht in den frühen Morgenstunden bei der Dubuque ein Hilferuf ein.

Das unter der Antigua-Flagge fahrende Motorschiff Magellan Star berichtet: «Piraten haben unser Schiff übernommen. Wir, die Besatzung, haben uns in einem Schutzraum, der Zitadelle, eingeschlossen.»

Alles Routine

Zuerst fährt die türkische Fregatte TCG Gökçada zur Magellan Star. Ihre Besatzung entdeckt zwei leere Boote und sieht keine Menschen. Dann schliesst sich die USS Princeton (CG 59) der Gökçada an und bald trifft auch die Dubuque beim entführten Schiff ein.

Der Ort des Geschehens liegt im Golf von Aden rund 85 Seemeilen südöstlich von Mukallah, Jemen.

Am 8. September trinke ich in meiner Kabine meinen Morgenkaffee. Major Mike Ford klopft an die Tür: «Hey, Mann, da ist ein Schiff überfallen worden. Wir haben noch keinen Befehl. Hier ist der Lagebe-



Amerikanische Marine-Infanterie: Die Piraten im Visier.

richt. Mach vorwärts und versetze Deinen Zug in den Bereitschaftsgrad -120.»

Als Maritime Raid Force Commander der 15th MEU bin ich nicht überrascht. Mein Zug trainiert seit einem Jahr für Situa-

tionen wie diese. Was sich in den kommenden 60 Minuten abspielt, das ist Routine, das ist eingeübt.

Ich rufe den diensthabenden Unteroffizier an, Staff Sergeant Hartrick. «Staff

Piraten riefen Reederei an: «Wo ist die Mannschaft? – Wie läuft der Motor?»

Zu einer Posse sondergleichen kam es am 8. September 2010 an Bord der gekaperten Magellan Star. Um 8.30 Uhr meldete der polnische Kapitän des deutschen Frachters der DS Reederei in Dortmund, Piraten hätten das Schiff übernommen.

Die Mannschaft sei, wie im Entführungsfall vorgesehen, in den geheimen Schutzraum, die Zitadelle, geflohen. Er, der Kapitän, habe die Maschine so abgeschaltet, dass die Piraten den Motor nicht

mehr anwerfen konnten. Dann riefen die Freibeuter in Dortmund an. «Die Piraten wählten die Notfallnummer und fragten uns, wo die Mannschaft sei», berichtet Jürgen Salomon, der Reeder.

Darauf habe er den Piraten ebenso wenig eine Antwort erteilt wie auf die Frage, wie man denn – bitte schön – die Maschine wieder in Gang bringe. Es folgten wüste Beschimpfungen von Seiten der Freibeuter. Aber der Reeder wusste: Der Kapitän

und seine Mannschaft waren in der mit einer schweren Stahltüre verschlossenen Zitadelle nicht aufzufinden und in Sicherheit.

Zudem konnten die Freibeuter das Schiff nicht in Betrieb nehmen, weil der Kapitän den Motor blockiert hatte. So liefen die Piraten ins Leere. Jürgen Salomon: «Sie hatten kein Faustpfand in der Hand und stellten auch keine Forderungen.»

Sergeant, hier spricht der Skipper.» «Yes, Sir.» «Piraten haben einen Frachter aufgebracht, viel mehr weiss ich auch nicht. Versetzen Sie den Zug in den Bereitschaftsgrad -120.» «On it, Sir.»

«Die Lage ist ernst»

Die Soldaten rüsten zum Einsatz. Sie stellen alles bereit: Schutzwesten, Waffen, Munition, Funkgeräte und die Enter-Ausrüstung. Wir kontrollieren die Verbindungen und überprüfen, ob die Waffen funktionieren. Besonderes Augenmerk schenken wir der medizinischen Ausrüstung, den Lampen und den Nachtsichtgeräten.

Im TOC, im Tactical Operations Center, empfängt mich Lt Col Clearfield, mein Kommandant, mit den Worten: «Guten Morgen, Alex, hier ist das Neueste. Befehl Bereitschaftsgrad -60.»

Am CCOI, dem Critical Contact of Interest, wendet sich Lt Col Clearfield über Lautsprecher an die Mannschaft: «Die Lage ist ernst, wir versetzen unsere Eingreiftruppe in eine hohe Bereitschaft.» Jedermann steht bereit. Wir warten auf die Befehle von Captain Bolt, dem Skipper der Dubuque, und von Lt Col Clearfield.

Piraten sind bewaffnet

Am Nachmittag informiere ich mich bei Major Tom Tennant, dem Operationsoffizier, und bei Captain Mark Powers, unserem S2, dem Nachrichtenoffizier. Die Stimmung ist angespannt. Aber alle wissen, was sie zu tun haben, wenn der Befehl kommt.

Lt Col Clearfield tritt in den Führungsraum: «Das Schiff ist die Magellan Star. Die elfköpfige Mannschaft lebt. Der Kapitän und seine Crew haben sich eingeschlossen. Die Piraten sind bewaffnet. Es gibt keine Anzeichen, dass sie sich ergeben.»

Major Brian Dryzga, ein Huey-Pilot, ist der Air Mission Commander (AMC). Er teilt mit: «Meine Vögel, die Huey- und Cobra-Helikopter, stehen auf dem Deck bereit, voll beladen mit Treibstoff und Munition.» Dann gehen wir durch unseren Kampfplan. Wir besprechen auch Einzel-

Captain – und Captain

Die amerikanischen Streitkräfte kennen Captain und Captain.

In der Navy führt ein Captain das Kommando über ein Schiff. Der Navy-Captain ist ein Oberst.

Im Heer und bei den Marines ist ein Captain ein Hauptmann. Oft führt er eine Einheit oder eine Sondertruppe.



Bilder: US Navy

Am Horn von Afrika: Zwei Helikopter überwachen die Szene.



15 Marine-Infanteristen auf einem Boot: Die Equipe ALPHA greift an.



Rot eingekreist der Tatort.



Die Boote nähern sich der Magellan Star.



Ein seltenes Bild, zur Verfügung gestellt von der US Navy. Erkennbar die Magellan Star, St. John's (Hauptstadt von Antigua).

heiten. Wir wissen, dass uns eine schwierige Operation bevorsteht. Das kleinste Detail kann über Erfolg oder Scheitern entscheiden, wenn es gegen Piraten geht und Geiseln im Spiel sind.

Captain Bolts Absicht

Captain Bolt und Command Master Chief Rosado betreten den Raum. «Attention on deck!» «Bitte, nehmen Sie Platz.» Captain Bolt gibt uns den umfassenden Lagebericht, den er vom NAVCENT Maritime Operation Center (MOC) erhalten hat.

Er gibt uns seine Absicht bekannt und erwähnt auch die beiden Kriegsschiffe, die schon vor Ort sind. Mit einem Lächeln befiehlt er uns zurück an unsere Standorte und besteigt die Brücke.

Für mich ist es eine enorm positive Erfahrung, dass der Rapid Reaction Planning Process (R2P2) des Marine Corps so reibungslos läuft.

Warten auf den Befehl

Nun versammeln sich die 24 Mitglieder des Angriffszuges – Code: «BLUE COLLAR», blauer Kragen – in der Messe. Ich erläutere den Angriffsplan und setze die Bereitschaft auf -30. Nun warten wir einfach noch auf den Einsatzbefehl.

Der Einsatzbefehl kommt am Abend noch nicht. Wir versuchen zu schlafen und stellen den Wecker auf 3 Uhr in der Nacht.

Sergeant Homestead scherzt mit Captain Verblauw, dem Luftwaffenoffizier: «Die Sache ist so brisant, dass der Einsatz-

befehl nur von einem Drei-Sterner kommen kann.» Alle lachen – ein Drei-Sterner ist ein General oder Admiral mit drei Sternen.

Der grosse Coup

Die Rapporte über die Piraten verdichten sich. Sie sind schwer bewaffnet. Sie verhalten sich äusserst aggressiv. Sie befolgen die Aufforderungen nicht, die von der Princeton kommen. Im Gegenteil: Sie weigern sich, die Magellan Star zu verlassen und sich zu ergeben. Sie beharren auf dem Standpunkt: «Wir bleiben auf dem Schiff und kämpfen.»

«Aber irgendwann kommt der Einsatzbefehl», mutmasst einer. Wir warten und warten und warten. «Hey», ruft Homestead, «hört mal, die Entscheidung liegt jetzt im Hauptquartier von CENTCOM.»

Pause. «Das ist unser General Mattis!», ruft einer, und der ganze Zug bricht in Beifall aus. Wieder Pause. Ein Sergeant seufzt: «Mann, jetzt geht's noch länger.» «So sprich doch mit Mattis!» «Nein, das geht nicht, er wird ohnehin bei uns sein, wenn wir den grossen Coup landen.»

«ALPHA» vor «BRAVO»

Dann, noch in der Nacht, kommt der lang ersehnte Einsatzbefehl. Der Feldprediger, Commander Mike Foksett, betet mit uns – und schon sind wir auf den Booten. Das erste Boot – «ALPHA» – umfasst 15 Kämpfer, das zweite – «BRAVO» – 9. Wir, der Angriffszug, haben schon vieles durchgemacht. Heute aber erwartet uns eine besondere Herausforderung.

Wir nähern uns der Magellan Star. Für einen Augenblick setze ich das Fernglas ab – von blossen Auge erkenne ich die spektakuläre Macht, welche die Navy entfalten kann: die Helikopter Huey, Cobra und SH-60, ein amerikanischer Kreuzer, eine türkische Fregatte, das entführte Schiff – und wir, «BLUE COLLAR».

Über meiner linken Schulter geht die Sonne auf. Die Vögel, die Huey und Cobra, begleiten und schützen uns. Vom alles entscheidenden Augenblick sind wir noch ein paar Dutzend Meter entfernt. Ich selber befinde mich auf dem «ALPHA»-Boot. Bootsführer ist Homestead. Wir erreichen die Magellan Star zuerst und steigen auf die Enter-Vorrichtung vorne auf unserem Boot. Boot «BRAVO» kommt hinter uns, geführt von Staff Sergeant Hartrick.

Wann schiessen?

Die Einzelheiten, die jetzt kommen, sind von Bedeutung. Sie zeigen das individuelle Können der 24 hochtrainierten Kämpfer. Diese stehen vor Entscheidungen von grosser moralischer Tragweite: Wann schiessen? Wann nicht?

Wir entern die Magellan Star, wie so oft trainiert. Die neun Freibeuter verhalten sich völlig unterschiedlich:

- Die einen ergeben sich sofort, wenn die Waffe auf sie gerichtet wird. Als besonders wirksam erweist sich das Vorgehen, bei dem die Waffe direkt auf das Gesicht des Piraten gerichtet wird.
- Andere versuchen zu fliehen, namentlich auf die Brücke der Magellan Star.

Diese Piraten freilich werden förmlich «übertannt», zu Boden gerissen und festgenommen – ohne dass wir schiessen müssen.

- Nochmals andere versuchen sich auf dem Frachter zu verstecken – ohne Erfolg. Wir spüren sie auf und nehmen sie ohne Waffeneinsatz fest.

Das Ergebnis lautet zu unseren Gunsten. Wir hatten alle neun Piraten überwältigt, ohne dass wir einen einzigen Freibeuter verletzen oder töten mussten.

In meiner ganzen Laufbahn war ich noch nie so stolz wie jetzt: *Wir hatten uns bewährt in der heiklen Balance zwischen entschlossenem Waffeneinsatz und professioneller Übersicht und Zurückhaltung. Das ist das wahre Zeichen des modernen Kriegers.*

Schwerstarbeit

«BRAVO» hat den Auftrag, die Besatzung der Magellan Star zu bergen. Dieser Auftrag ist nicht minder bedeutsam und schwierig wie der «ALPHA»-Auftrag. «BRAVO» brauchte mehr als drei Stunden, den Auftrag zu erfüllen.

Unser Code «BLUE COLLAR» – auch ein Synonym für harte handwerkliche Arbeit – macht Sinn. «BRAVO» überwindet mit Brachialgewalt rund ein halbes Dutzend Hindernisse.

«BRAVO» setzt Schneidbrenner und schweres Gerät ein, um in Richtung der Geiseln vorzudringen. Die körperliche Leistung der Marines ist gewaltig. Sie wissen nicht, ob irgendwo noch Piraten lauern. Sie vollbringen Schwerstarbeit unter taktisch greifbarer Bedrohung.

«Murphy» an Bord

Ich richte mich über den Schiffs-lautsprecher an die Besatzung. Ich rufe die Crew in englischer und russischer Sprache dazu auf, sich zu zeigen. «BRAVO» setzt Megaphone ein, um den Kapitän und seine zehn Mann zu finden.

Ebenso habe ich einen Plan bei mir, der mir um 3 Uhr in der Nacht von Captain Bolt übergeben worden ist. Der Plan erinnert mich an den Kalten Krieg. Er umfasst eine britische Schiffsverkehrsversicherung, Codewörter aus der Sowjetzeit, einen polnischen Kapitän, eine gemischte Besatzung, ein türkisches Kommandoschiff und somalische Piraten, die drohten, die Magellan Star in die Luft zu jagen.

Allein die Besatzung zeigt sich nicht. Sie weiss offensichtlich nicht, dass wir die Geiselnnehmer überwältigten. Sie verharren in ihrem Versteck. Und dann ereilt uns noch

ein klassischer «Murphy». Nach Murphys Regel, dass schief geht, was schief gehen kann, geht dem Kapitän bei seinem elektrischen Gerät, auch beim tragbaren Telefon, der Strom aus – keine Verbindung!

Loch für Loch

Tief unten im Maschinenraum dringt «BRAVO» weiter vor. 1st Lt Williams sucht systematisch das ganze Schiff ab. Die Marines schweissen Loch für Loch in den Schiffsbauch.

Derweil empfängt «ALPHA» auf dem Deck von der amerikanischen Küstenwache das LEDET, das Law Enforcement Detachment. Von der Dubuque aus werden wir laufend mit Wasser, Lebensmitteln und neuem schwerem Gerät versorgt. An Bord gelangen auch die Schadenexperten.

Endlich entdeckt «BRAVO» die Zitate. Die Marines schweissen ein letztes Loch in eine Trennwand. 1st Lt Williams ruft übers Megaphon: «Wir, die Marines, beherrschen das Schiff. Das Schiff ist sicher. Bitte kommen Sie heraus!»

«Kommt, zeigt euch»

Der Kapitän versteckt sich immer noch hinter einem Schott. Ängstlich späht er zu den Marines, aber er tritt nicht vor. Sergeant Chesmore reisst einen amerikanischen Badge von seinem Kampfanzug.

Dann hält er dem Kapitän die amerikanische Flagge entgegen. Beim hartgesotenen Seemann löst sich die Anspannung. Er lacht und ruft seiner Crew zu: «Kommt, zeigt euch.» Die Besatzung verlässt ihre Verstecke, reisst die letzte Türe zur Zitate auf und rennt zu den Marines.

Eskortiert von «BRAVO», steigen die elf Mann aufs Deck – jubelnd, erschöpft, und glücklich darüber, dass sie ihr Schiff wiederhaben.

Ich inspiziere mit dem Kapitän das Schiff und bringe ihn zurück auf seine Brücke. Der Kapitän mustert all die aufgeschlagenen Türen, die ausgebrannten Korridore, die herausgeschweissten Löcher: «Verdamme Piraten, sie havarierten mein Schiff.»

Einen Schritt hinter dem Kapitän, antworte ich – fast ironisch: «Ja, das taten sie.»

Ein 1000-Mann-Einsatz

Für uns, den Angriffszug, ist die Operation zu Ende. Aber für die Navy beginnt der Einsatz erst. Lt Danny Ridgon und Ens Mark Bote führen die Navy-Equipe an Bord. Das Team übernimmt die Brücke, die Unteroffiziere besetzen die zentralen Positionen.

Der Reparaturoffizier der Dubuque, Lt Mike Fought, nimmt den Schaden auf, den die Piraten und die Kämpfe angerichtet haben. Und schon setzen Foughts Mechaniker zur Reparatur an.

Zum Erfolg tragen alle bei: Die Besatzungen der Schiffe, diejenigen, die kämpfen, die Ingenieure, die Piloten, wirklich alle. Es ist ein 1000-Mann-Einsatz: Blau und Grün – die Navy und wir, die Marines.

Einfache Planung

Die Befreiung der Magellan Star zeigt die Kraft, welche die Navy und das Marine Corps miteinander besitzen. Alles beruht darauf, dass wir uns gegenseitig vertrauen.

Die Operation belegt auch, wie richtig die Grundsätze sind, welche Vizeadmiral McRaven erlassen hat: Einfachheit in der Planung, unermüdlicher Drill in der Ausbildung, Sicherheit, Tempo, Überraschung und zweckmässiges Vorgehen.

In diesem Sinn und Geist führen wir Aktionen wie den Einsatz «MAGELLAN STAR», und so haben wir Erfolg. 



Das glückliche Ende: Marines und befreite Geiseln auf dem Deck der Magellan Star.