



SWR2 Leben

Doppelte Opfer

Seeleute zwischen Piraten und Reedern

Von Achim Nuhr

Sendung: Montag, 9. September 2019, 15:05 Uhr

Redaktion: Nadja Odeh

Regie: Andrea Leclerque

Produktion: SWR 2019

SWR2 Leben können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/tandem.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

DOPPELTE OPFER

Erzähler:

November 2018: Der polnische Nachrichtensender TVN24 meldet:

1 O-Ton:

Ship's owner_ nine sailors abducted by pirates are safe; negotiations underway.mp4
On the coast of Nigeria, pirates kidnapped... in the terms of pirates.
(<http://www.tvn24.pl>)

Sprecherin:

Vor der Küste Nigerias haben Piraten eine Schiffsbesatzung gekidnappt, darunter acht Polen. Die Verhandlungen über deren Freilassung haben gerade erst begonnen. Experten sagen, dass sich der Golf von Guinea für Seefahrer zur gefährlichsten Region der Welt entwickelt: wegen der Piraterie.

Erzähler:

An Bord der MV Pomerania Sky werden auch Filipinos und ein Ukrainer gefangen gehalten. TVN24 berichtet weiter, dass es sich bereits um die fünfte Entführung polnischer Seeleute vor der nigerianischen Küste handelt. Das Schiff gehört einer deutschen Gesellschaft und fährt wohl unter liberianischer Flagge. Inzwischen verhandelt ein internationales Team mit den Piraten, berichtet ein Korrespondent von TVN24 vor Ort:

2 O-Ton (Schalte nach Nigeria):

Ship's owner_ nine sailors abducted by pirates are safe; negotiations underway.mp4.
The ship is in safe water... the earliest release.

Sprecher 1:

Das Schiff hat inzwischen sichere Gewässer erreicht. Sie werden verstehen, dass wir aus Sicherheitsgründen keine genaueren Angaben machen wollen. Oberste Priorität hat die Sicherheit der Seeleute, die sich weiterhin an Bord befinden. Wir arbeiten daran, dass sie so früh wie möglich freikommen.

Erzähler:

Einen Monat später ist es soweit: Wohl nach Zahlung eines Lösegelds kommen die Seeleute frei, unverletzt. Ein Glück, das vielen anderen Seeleuten nicht zuteilwird. Für das Jahr 2018 meldet das International Maritime Bureau, also das Internationale Schifffahrtsbüro über 200 Vorfälle von Piraterie und bewaffneten Überfällen weltweit, elf Prozent mehr als im Vorjahr. Nachdem jahrelang die Piraten Somalias die Schlagzeilen bestimmten, würde nun der Golf von Guinea für Seeleute immer gefährlicher: In nur einem Quartal sind dort 41 Seeleute entführt worden. Während vor Somalia inzwischen internationale Kriegsschiffe sowie bewaffnete Sicherheitsdienste die Piraten erfolgreich in Schach halten, häufen sich die Angriffe auf Schiffe vor Nigerias Küsten. Piraten misshandeln und foltern viele Seeleute, um ein hohes Lösegeld zu erpressen.

1 Atmo: in Schiff: Sirene, Funksprüche

Erzähler:

8. Mai 2010: Der deutsche Tanker „Marida Marguerite“ nähert sich dem Golf von Aden. Im Maschinenraum überwacht der Inder Chirag Bahri den Schiffsmotor – für den Ingenieur eine Routinearbeit. Doch dann ertönt ein Alarmsignal. In wenigen Minuten wird sich sein Leben für immer verändern.

3 O-Ton:

Suddenly I got a call... what we can do.

Sprecher 2:

Ich bekam einen Anruf von der Brücke: Piraten kämen mit einem Schnellboot auf uns zugerast. Ich solle sofort auf maximale Geschwindigkeit hochfahren. Aber dabei geriet ich schnell in den roten Bereich: Wir fuhren zwar nur 12,5 Knoten, 23 Kilometer pro Stunde, aber das Meerwasser war 34 Grad warm. Deshalb musste ich aufpassen, dass der Motor nicht überhitzt. Ich fuhr so schnell wie möglich.

Erzähler:

Der Maschinenraum liegt mitten im Schiff, der Motor lärmt. Deshalb bekommt Chirag Bahri zuerst nicht mit, wie es draußen weitergeht.

2 Atmo: RPG- und MG-Feuer

Erzähler:

Draußen legen die Piraten mit ihrem Schnellboot an, entern die Marida Marguerite und feuern dabei mit Maschinengewehren und einer Panzerfaust, wie Chirag Bahri später von seinen Kollegen erfahren wird. Die Schiffsmannschaft ist unbewaffnet: Sie hat keine Chance, sich zu wehren.

4 O-Ton:

Within another 20 minutes... find out what is happening.

Sprecher 2:

Nach 20 Minuten kam der nächste Anruf von der Brücke: Ich solle hochkommen, die Piraten hätten das Schiff bereits übernommen. Ich war schockiert. Das hätte ich niemals für möglich gehalten. Deshalb sagte ich meinem Kollegen zuerst: Du, ich glaube, die wollen uns auf den Arm nehmen. Dann rief ich die Brücke zurück, aber niemand antwortete. Da sagte ich: Lass' uns lieber hochgehen und schauen, was da los ist.

3 Atmo: Containerschiff

Erzähler:

Der Tanker ist auf dem Weg vom indischen Hafen Kandla (Auspr. ^{**}Kuanda) ins belgische Antwerpen. Er fährt damals unter der Flagge der Marshallinseln, Betreiber ist die deutsche Shipcare Management GmbH & Co. KG. Neben Chirag Bahri arbeiten 18 weitere Inder an Bord, außerdem zwei Bangladeschis und ein Ukrainer.

Vor der Abfahrt hatte die internationale Mannschaft mehr Schutz vor somalischen Piraten gefordert. Vergeblich, erzählt Chirag Bahri:

5 O-Ton:

We asked the company... during this period.

Sprecher 2:

Wir hatten vorher das deutsche Unternehmen um bewaffneten Begleitschutz gebeten, aber das wurde abgelehnt aus finanziellen Gründen. Stattdessen mailte man uns die Richtlinien zur sogenannten *best management practice*: Also, was wir selbst zu unserem Schutz unternehmen sollten. Bis zum Golf von Aden hatten wir nur vier Tage Zeit, unser Schiff vorzubereiten. Sobald wir abgelegt hatten, begannen wir, Stacheldraht an den Treppen und den Geländern zu verlegen. Außerdem stellten wir Wachen auf, Tag und Nacht. Wir waren alle bereits ziemlich angespannt schon während dieser ersten vier Tage.

Erzähler:

Die Piraten kapern die Marida Marguerite unterhalb der omanischen Hafenstadt Salalah, noch vor dem Golf von Aden, hunderte Kilometer entfernt von der somalischen Küste.

Überfälle auf hoher See, fernab der Küsten, sind schon damals nichts Besonderes mehr: Piraten fahren immer weiter hinaus, um Schiffe zu kapern. Für das gesamte Jahr 2010 melden die Vereinten Nationen insgesamt 53 gekaperte Schiffe, mit fast 1.200 Seeleuten an Bord. Die englische Buch-Autorin Rose George beginnt damals eine Recherche zu Containerschiffen. Gleich auf ihrer ersten Fahrt auf einem dänischen Schiff spürt sie, wie sehr die Angst vor den Piraten mitfährt.

6 O-Ton:

I was getting nervous... this is not nothing.

Sprecherin:

Ich wurde selbst nervös. Ich wusste zwar schon vorher, dass mein Schiff die Hochrisiko-Zone durchqueren würde. Aber hinter dem Suezkanal wurde es dann richtig ernst. Seefahrer sind eigentlich harte Burschen: Sie geben nicht gern zu, wenn sie nervös werden. Aber die Stimmung an Bord änderte sich definitiv. Es muss ermüdend und stressig sein, immer wieder durch Zonen voller Piraten zu fahren. Aber die Seeleute, die auf festen Routen nach Asien fahren, tun das etwa alle sechs Wochen. Jedes Mal dieser Stress – das ist nicht wenig.

4 Atmo: Straße London

Erzähler:

Auf ihren Fahrten erfährt Rose George immer mehr Geschichten von Geiselnahmen durch Piraten. Aber zurück auf dem sicheren Festland interessieren sich ihre Kollegen und Freunde nicht für die Opfer, sondern die Täter:

Piraten gelten offensichtlich nach wie vor als Abenteurer, wie man sie aus Heldenromanen und Hollywoodfilmen kennt.

7 O-Ton:

The thing that infuriated me... they did what they could.

Sprecherin:

Was mich wirklich wütend macht, ist, wie viele Menschen Piraten als Comic-Helden mit Glamourfaktor betrachten. Und die Regenbogenpresse, die über sie als eine Art Antihelden berichtet. Das sind sie nicht. Es sind brutale Kriminelle, die genau wissen, wie sie mit Folter, Brutalität und der Misshandlung von Seeleuten Druck auszuüben können auf die Reedereien und deren Verhandlungspartner. (*Rest wegschneiden*)

Erzähler:

Chirag Bahri und seine Kollegen werden in den ersten Tagen ihrer Gefangenschaft noch nicht misshandelt. Denn sie sollen ihren Tanker, die Marida Marguerite, zuerst zum Hauptquartier der Piraten steuern.

8 O-Ton (Chirag Bahri):

They checked the GPS... will get more money.

Sprecher 2:

Sie hatten ein eigenes GPS-System dabei und prüften, ob wir tatsächlich in die richtige Richtung fahren. Dann übernahmen sie unser Satellitentelefon und riefen damit ihre Bosse zu Hause an. Gemeinsam suchten sie im Internet nach dem Namen unseres Schiffs. Als sie dessen Besitzer fanden, waren sie sehr glücklich: Wir verstanden zwar kein Somali, aber sie sagten immer wieder: „german ma_{ka}p, german ma_{ka}p“ - deutsches Schiff. Das fanden sie toll! Das klang nach viel Geld.

5 Atmo: nn – Archiv: Schiff auf hoher See

Erzähler:

Auf dem Festland zerstören Kidnapper gewöhnlich die Handys ihrer Opfer, damit sie nicht von der Polizei geortet werden können. Piraten tun das Gegenteil: Sie nutzen die Telefone ihrer Opfer, um auf sich aufmerksam zu machen. Der 130 Meter lange, 20 Meter breite Tanker ist ohnehin unübersehbar, außerdem gelten in internationalen Gewässern strenge Regeln: Sobald auf einem Schiff ein Seemann in die Hände von Piraten fällt, müssen Polizei und Militär fernbleiben. Was an Bord passiert, verraten höchstens die Piraten - in ihrer Version.

9 O-TON (Rose George):

That is the very strange thing... the human lifes.

Sprecherin:

Das ist das Merkwürdige an der Piraterie, der somalischen zum Beispiel. Es war alles bekannt und offen sichtbar. Nur die Mainstream-Medien haben das Thema nicht aufgegriffen. Ich weiß nicht, warum. Vielleicht, weil ihnen die Seefahrt zu fern und

nicht interessant genug ist, die Berichterstattung darüber zu schwierig, zu riskant. Aber die Piraten selbst akzeptierten Interviews, riefen manchmal sogar die Journalisten an. Etwa bei der „MV Iceberg“: Die Mannschaft wurde fast drei Jahre lang gefangen gehalten. Alle wussten wo, und die Piraten wussten, dass sie im Vorteil waren, weil sie menschliche Leben in der Hand hatten.

Erzähler:

Die gekaperte Marida Marguerite erreicht die Küste Somalias. Nur mit Mühe kann die Besatzung die Piraten überzeugen, bereits fünf Kilometer entfernt vom Festland zu ankern, damit das Schiff nicht auf Grund läuft und sinkt. Kein einziger Seemann wird während der achtmonatigen Gefangenschaft je das Schiff verlassen; von Somalia ist für sie nur ein Streifen Sand am Horizont zu sehen. Die Piraten dagegen werden ständig zwischen Schiff und Festland pendeln. An Land liegt Garad, ein Stranddorf: Satellitenfotos zeigen etwa 100 Hütten und Häuser. Chirag Bahri ist nie dorthin gelangt.

10 O-Ton:

Immediately after we reached... and took them home.

Sprecher 2:

Eine halbe Stunde, nachdem wir angelegt hatten, kamen etwa 50 Männer zu uns an Bord: weitere Piraten sowie deren Helfer. Es waren auch ein paar Befehlshaber in richtigen Uniformen dabei. Die machten sogleich einen Rundgang, um das Schiff ein erstes Mal zu plündern: Sie stahlen sämtliche Laptops, Handys, Gold- und Diamantringe. Danach kamen andere Piraten dran und raubten, was übrig geblieben war. So ging es die ganze Zeit während unserer Gefangenschaft: Sobald neue Wachen aufs Schiff kamen, plünderten sie, was noch zu haben war. Am Ende nahmen sie sogar noch die Vorhänge von den Fenstern mit.

6 Atmo: Weltbank

Erzähler:

Doch die Piraten geben sich nicht allein mit Laptops und Gardinen zufrieden: Vor den Augen der Besatzung suchen sie nach immer neuen Informationen zu den Seeleuten und den Besitzern des Tankers. Über einen Satellitenanschluss gelangen sie ins Internet und nutzen Notebooks, auf denen sie Schiffsregister und Facebook-Accounts finden. Auf Somali diskutieren sie, wieviel sie für das Schiff und dessen Besatzung fordern sollen.

Rose George hat anhand ihrer Recherchen über Containerschiffahrt ein Buch geschrieben.

11 O-Ton: *There was this perception... far from the truth.*

Sprecherin:

Es gibt die Vorstellung, dass Piraterie ein unblutiges Geschäft sei: Die Piraten übernehmen halt eine Zeitlang das Schiff, lassen die Mannschaft in Ruhe, die Versicherung zahlt das Lösegeld, und alle gehen glücklich auseinander. Das

Versicherungsunternehmen muss halt nur das Lösegeld zahlen. Allein Cirag Bahris Geschichte zeigt, dass das nicht stimmt. In Wahrheit geht es ganz anders zu.

7 Atmo: *Hafenrauschen mit Maschinen*

Erzähler:

Jörn Hille ist Diakon bei der Deutschen Seemannsmission. Er arbeitet in den Häfen von Hamburg und London. Auch der Hafenseelsorger weiß um das Thema Piraterie und wie sehr es den Seeleuten zu schaffen macht.

12 O-Ton:

Ich hatte ein Schiff mit einer philippinischen Besatzung, und da war ein junger 3. Offizier an Bord. Und bei einem Piratenangriff mit massivem Beschuss war er als Wachmann auf der Brücke, hat die Situation nicht meistern können und hat seinen Posten fluchtartig verlassen und sich versteckt. Nichts desto trotz haben seine Kollegen ihm das ein bisschen übel genommen und haben ihm dann einen sogenannten Streich gespielt, indem sie gerufen haben: Da kommt ein Boot. Und dann ist er unter den nächsten Tisch gehüpft oder hat sich irgendwo verkrochen. Und mein Eindruck bei diesem Menschen war, dass dieser Piratenüberfall ihn traumatisiert hat. Als Hafenseelsorger kann man dann so jemanden nur nahe legen, sich in medizinische Behandlung an seinem Heimatort zu begeben. In dem Fall mit sehr viel Nachdruck. Aber trotzdem ist es häufig so, dass man nicht erfährt, ob die Menschen diesem Rat gefolgt sind oder nicht.

8 Atmo: *im Auto unterwegs im Hafen*

Erzähler:

Diakon Hille fährt durch den Londoner Hafen mit seiner modernen Infrastruktur: Schiffe in den Dimensionen ganzer Häuserblocks, gigantische Kranbrücken, an denen 12 Meter lange Metallkisten baumeln: Standard-Container.

9 Atmo: *„Can I have your ID?“, Betreten des Schiffs*

Erzähler:

Hille steuert ein riesiges Containerschiff an, das die Flagge von Hongkong trägt. Um an Bord zu dürfen, müssen wir versprechen, dessen Namen zu verschweigen. Selbst auf diesem Riesenpott arbeiten nur wenige Menschen. Das ist gut für Piraten: Sie haben leichtes Spiel, solange ganze Tanker- und Containerschiffe von gerade einmal 20 zivilen Seeleuten betrieben werden.

13 O-Ton:

in Schiff hinein, Funk, Dialoge, Gang durch Flure

Erzähler:

Der Kapitän schläft noch, weil das Schiff erst morgens um zwei Uhr am Londoner Hafen „Tilbury“ angekommen ist. Die Mannschaft – zumeist Inder - scheint sich über den Besuch des evangelischen Diakons zu freuen. Wir sprechen einen von ihnen auf Piraten an. Er gibt sich cool, trotz des brisanten Themas:

14 O-Ton:

Actually I have experienced... the other guy crying.

Sprecher 1:

Tatsächlich habe ich einmal gesehen, wie vor meinen Augen ein anderes Schiff gekapert wurde. Und zweimal haben sie versucht, mein eigenes Schiff anzugreifen. Bei dem anderen Schiff starteten die Piraten ihren Angriff vom Jemen aus. Der Kapitän flehte über Funk um Hilfe. Wir sahen durch unser Fernglas, wie die Piraten das Schiff stürmten. Dann brach die Funkverbindung plötzlich ab. Das Schiff drehte und verschwand direkt Richtung Somalia. Wir konnten nicht helfen. Mein Azubi weinte, als er die verzweifelten Funksprüche hörte.

Erzähler:

Der Mann, der seinen Namen nicht nennen möchte, ist der Bordingenieur und kommt aus Mumbai, wie die indische Hafenstadt Bombay heute genannt wird. Er ist ein Seemann, wie ihn Rose George beschreibt: nicht nur mutig, sondern mit Nerven aus Stahl, wie es so oft heißt.

15 O-Ton:

At broad daylight... out of their reach.

Sprecher 1:

Das andere Mal war am helllichten Tag um 8 Uhr morgens, ich betrat die Brücke, wo der Kapitän das Steuer persönlich übernommen hatte.

Das war ungewöhnlich. Ich fragte, was los sei. Er meinte nur: Schau mal dahinten, am Ausguck. Und da fuhren tatsächlich Piraten in ihrem Schnellboot, gleich neben uns! Aber unser Deck ragte 15 Meter über dem Meer, und wir waren zu schnell, unerreichbar für sie. Die Szene war aufregend, aber ich hatte trotzdem keine Angst. Wirklich nicht! Die würden doch ihre Kugeln und Raketen nicht für unser Schiff verschwenden, an das sie ohnehin nicht herankommen können.

10 Atmo: Dialoge an Bord**Erzähler:**

Diakon Hille hört dem Bordingenieur aufmerksam zu. Er hat schon viele Seeleute gesprochen, die auf kleineren Schiffen fuhren – und von Piraten geentert wurden. Ob dieser indische Seemann damals wirklich lässig auf Panzerfäuste schaute, ob wirklich nur sein Lehrling weinte, werden wir nie erfahren. Aber Hille weiß, dass die Opfer von Piraten ihre Erlebnisse niemals vergessen.

16 O-Ton:

Dann ist das Besondere, denke ich, an Piraterie, dass dieses Gefühl des Ausgeliefertseins noch ein bisschen anders ist als in einer Entführungssituation an Land. Ich weiß, dass Behörden in Reichweite sind, als Entführungsoffer. Das ist anders auf See: Da muss ich davon ausgehen, dass wirklich keiner kommt. Und ich glaube, das steigert dieses Gefühl der Hilflosigkeit, des Ausgeliefertseins noch etwas.

11 Atmo: Straße London

Erzähler:

Auch er habe sich immer als starker Seebär präsentiert, erzählt Chirag Bahri. Das war bevor er auf dem deutschen Tanker Marida Marguerite von Piraten überfallen wurde.

Damals wiesen die deutschen Schiffsbetreiber die Forderungen der Piraten monatelang zurück. Die ließen ihren Unmut an der gefangenen Besatzung aus, auch an Chirag Bahri:

17 O-Ton:

The pirates used to tell... the crew of the Marita Margaret.

Sprecher 2:

Sie sagten, dass sie uns umbringen würden, wenn unser Dienstherr nicht endlich zahlt. Vor lauter Angst konnten wir nicht schlafen. Was würde geschehen? Sie begannen uns zu foltern. Vier, fünf Monate nach der Entführung war es besonders heftig. Nachts schlugen sie uns. Danach hängten sie uns an den Genitalien auf und ließen uns vier Stunden lang auf dem heißen Schiffsdeck zurück. Der Kapitän und der erste Offizier wurden bei minus 17 Grad in eine Kältekammer des Schiffs gesperrt – nackt, vierzig Minuten lang! Wir alle dachten, das sei unser Ende - das Ende der Crew der Marida Marguerite.

12 Atmo: Containerbrücken

Erzähler:

Später werden unabhängige Experten der deutschen Reederei eine schlechte Verhandlungstaktik bescheinigen. Chirag Bahri arbeitet heute für das Internationale Hilfs- und Unterstützungs-Netzwerk für Seefahrer in London. Kurz ISWAN. Es unterstützt die Familien gekidnappter Seeleute, später auch die freigelassenen Opfer auf dem Weg in ein neues Leben.

18 O-TON (Chirag Bahri):

When the money was dropped... have been killed.

Sprecher 2:

Am Ende ging es zu wie an einem Filmset: Ein kleines Flugzeug flog über unserem Tanker und warf zwei Fallschirme ab, an denen Geldtaschen hingen. Sie landeten im Meer, wo die Piraten sie leicht auffischen konnten. Aber dann wurde es noch einmal richtig gefährlich: Die Piraten fingen sogleich an, das Geld zu zählen. In diesem Moment hätte jeder von ihnen für Geld seinen Vater oder seinen Bruder umgebracht. Die Bosse versuchten, es zu verteilen. Aber einige rissen anderen das Geld aus der Hand; zwei fingen an, mit Flaschen aufeinander einzuprügeln. Seit ich für ISWAN arbeite, erfuhr ich von mehreren Fällen, wo noch während der Verteilung der Beute Menschen starben.

Erzähler:

Die Piraten verlassen die Marida Marguerite. Trotz acht Monaten Stillstands gelingt es der Mannschaft, den Motor ihres Schiffs zu starten. Sie möchte schnell aufbrechen, bevor sie von der nächsten Piratenbande überfallen wird. Denn die kann nicht weit weg sein: In Sichtweite der Marida Marguerite ankern damals acht weitere gekaperte Schiffe. Schließlich geben Chirag Bahris Peiniger dem Schiffskapitän eine Handynummer: Falls die Konkurrenz wirklich auftauchen sollte, würden sie das schon mit ihren Kollegen regeln.

Doch zum Glück passiert nichts weiter auf der Flucht zu der omanischen Hafenstadt Salalah. Dort warten bereits Mitarbeiter der deutschen Schifffahrtsgesellschaft und des Bundeskriminalamts. Es folgen zwei Tage Verhöre. Erst danach dürfen die Männer endlich ihr Schiff verlassen.

19 O-TON (Chirag Bahri):

Only the two top seafarers... missing from their part.

Sprecher 2:

Aber nur die beiden Obersten – der Kapitän und der Chefsingenieur – wurden in einem 5 Sterne-Hotel untergebracht. Wir anderen landeten in einem 3- oder 2 Sterne-Hotel mit schlechtem Service. Wir fühlten uns isoliert: Die schrecklichen acht Monate an Bord hatten uns eigentlich zusammen geschweißt wie eine Familie. Wir waren allesamt traumatisiert. Trotzdem wurden wir ungleich behandelt. Das hat uns zu schaffen gemacht. Das Unternehmen hätte besser etwas mehr investiert. Ich weiß bis heute nicht mal, was aus unseren Kollegen aus Bangladesch und der Ukraine geworden ist. Es gab eben damals noch keine Standards für Fälle wie unseren.

Erzähler:

Die Betreibergesellschaft kann dazu keine Stellung mehr nehmen: Die Shipcare Management GmbH & Go. KG ging inzwischen in die Insolvenz. Bis zuletzt habe die Reederei ihre gefolterten Angestellten kurz gehalten, so Chirag Bahri:

20 O-Ton:

We were only paid... paid a small amount.

Sprecher 2:

Für unsere Leidenszeit wurde uns sogar zuerst nur ein Krankengeld bezahlt. Und selbst dafür mussten wir kämpfen. Denn wie bei den meisten Seeleuten stand auch in unseren Arbeitsverträgen, dass ein Krankengeld maximal drei Monate lang gezahlt wird. Aber ich hatte ja schließlich auch nicht unterschrieben, mich foltern zu lassen, während meiner Arbeitszeit. Für die Seeleute ist das alles eine loose-loose-Situation. Ganz am Ende zahlten uns die Deutschen wenigstens unsere Löhne, plus eine kleine Entschädigung.

13 Atmo: Straße London

Erzähler:

Seit der Entführung des deutschen Tankers Marida Marguerite sind neun Jahre vergangen. Chirag Bahri arbeitet inzwischen als Direktor der Hilfsorganisation ISWAN für Indien und Südasiens. Bis dahin war es ein weiter Weg: Als er damals nach Indien zurückkehrte, war er schwer traumatisiert. Unter anderem ging darüber auch seine Ehe in die Brüche. Heute ist Bahri nach eigenem Bekunden glücklich neu verheiratet. Für ISWAN arbeitet er nun gemeinsam mit Regierungen, Reedereien und Seefahrern daran, dass Opfern von Piraten besser geholfen wird als ihm damals:

22 O-Ton:

When you go through a human crisis... having a support mechanism in place.

Sprecher 2:

Wenn man eine derartige Krise, ein solches Trauma durchlitten hat, braucht man zuallererst Liebe, Zuwendung, Mitgefühl. Vielleicht auch psychologische Betreuung. Gleich zu Anfang ist auch eine Lagebesprechung mit dem Arbeitgeber erforderlich: Dies bekommst du gleich jetzt von uns, jenes können wir dir als weitere Hilfe anbieten. Einige Seeleute waren ein ganzes Jahr lang in den Händen von Piraten, wurden aber anschließend von ihrer Reederei so hervorragend betreut, dass sie einen Monat später schon wieder auf einem Schiff arbeiten konnten. Andere wurden bereits nach fünf Monaten freigelassen, aber ein Jahr später irrten sie immer noch auf der Straße umher auf der Suche nach Hilfe, nach einem Job.

Erzähler:

Chirag Bahri wird weiterhin viel zu tun haben: Denn Piraterie wird es noch lange auf den Meeren dieser Welt geben.