

**HEYNE <**



CAPTAIN RICHARD PHILLIPS  
MIT STEPHAN TALTY

# HÖLLENTAGE AUF SEE

IN DEN HÄNDEN VON  
SOMALISCHEN PIRATEN –  
GERETTET VON NAVY SEALS

Aus dem Amerikanischen  
von Karlheinz Dürr und Norbert Juraschitz

WILHELM HEYNE VERLAG  
MÜNCHEN

Die amerikanische Originalausgabe erschien 2010 unter dem Titel *A Captain's Duty. Somali Pirates, Navy SEALs, and Dangerous Days at Sea* bei Hyperion Books, New York.

Published in agreement with the author, c/o BAROR INTERNATIONAL, INC., Armonk. New York, U.S.A.



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967  
Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte Papier  
*Super Snowbright* liefert Hellefoss AS, Hokksund, Norwegen.

Deutsche Erstausgabe 10/2012

© 2010 Richard Phillips  
© 2013 by Wilhelm Heyne Verlag, München,  
in der Verlagsgruppe Random House GmbH  
Redaktion: Ulrich Mihr  
Umschlaggestaltung und Motiv: Hauptmann & Kompanie, Zürich  
Karte Afrika: GeoKarta, Altensteig-Wart  
Satz: EDV-Fotosatz Huber/Verlagsservice G. Pfeifer, Germering  
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck  
Printed in Germany 2013  
ISBN: 978-3-453-20062-3

[www.heyne.de](http://www.heyne.de)

*Allen gewidmet, die zur See fahren:  
der US-Navy, den Navy SEALs,  
den Seeleuten der Handelsmarine.  
Ich bin stolz, zu ihnen zu gehören.*

*Für meine Familie – meine Frau Andrea  
und meine Kinder Daniel und Mariah,  
die mir halfen, geduldiger zu werden.*

*Und schließlich für meine Eltern,  
die mich im Glauben erzogen.*



# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b> .....	11
<b>Eins</b>	
-10 Tage.....	19
<b>Zwei</b>	
-8 Tage.....	43
<b>Drei</b>	
-7 Tage.....	65
<b>Vier</b>	
-6 Tage.....	85
<b>Fünf</b>	
-3 Tage .....	97
<b>Sechs</b>	
-2 Tage .....	109
<b>Sieben</b>	
-1 Tag .....	125
<b>Acht</b>	
Tag 1, 06.00 Uhr .....	133
<b>Neun</b>	
Tag 1, 07.35 Uhr .....	143

<b>Zehn</b>	
Tag 1, 09.00 Uhr .....	157
<b>Elf</b>	
Tag 1, 11.00 Uhr .....	177
<b>Zwölf</b>	
Tag 1, 15.30 Uhr .....	191
<b>Dreizehn</b>	
Tag 1, 19.00 Uhr .....	199
<b>Vierzehn</b>	
Tag 3, 02.00 Uhr .....	233
<b>Fünfzehn</b>	
Tag 3 18.00 Uhr .....	255
<b>Sechzehn</b>	
Tag 3, 19.00 Uhr .....	271
<b>Siebzehn</b>	
Tag 5, 03.00 Uhr .....	295
<b>Achtzehn</b>	
Tag 5, 19.45 Uhr .....	311
<b>Neunzehn</b> .....	321
<b>Dank</b> .....	333

***Gibt man sich der Angst hin, wird sie stärker.  
Hat man Vertrauen, gelangt man zu Größe.***

John Paul Jones, Seefahrer, Nationalheld und Freiheitskämpfer  
im Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg



## Einleitung

**D**ie Hitze im Rettungsboot war unerträglich. Auch die letzten kühlen Wassertropfen waren jetzt verdunstet, die nach meinem Fluchtversuch noch auf der Haut übrig geblieben waren, und obwohl es 2.00 Uhr nachts war, strahlte die Hitze vom Bootsrumpf zurück und legte sich schwer auf mich. Es war, als säße ich direkt auf dem Äquator. Ich hatte alles bis auf die Khakishorts und die Socken ausgezogen. Aber trotz der Socken konnte ich die Füße nicht mehr auf das Deck stellen, weil es glühend heiß war. Auch meine Rippen und Arme schmerzten, das Ergebnis der Tracht Prügel, die mir die Piraten verpasst hatten. Sie waren stocksauer, weil ihnen ihre Millionen-Dollar-Geisel beinahe entwischt wäre.

Durch die Achterluke konnte ich die Bordlichter des Kriegsschiffs sehen, das ungefähr eine halbe Meile entfernt achteraus auf den Wogen des Ozeans auf und nieder schaukelte. Beinahe hätte ich es geschafft. Doch im hellen Licht des Mondes hatten mich die Piraten entdeckt. Wäre ich entkommen, dann säße ich jetzt bei einem kühlen Bier in der Kajüte des Kapitäns, würde der halben Besatzung meine Abenteuergeschichte erzählen und auf die Telefonverbindung nach Hause warten.

Von hier aus wirkte das Schiff dort draußen gigantisch. Wie ein Stück Heimat, so nahe, dass es mir unwirklich erschien. Vermutlich ein Zerstörer, was bedeutete, dass die Navy-Leute genug Feuerkraft hatten, um tausend Piratenboote bis nach Mogadischu zu pusten. *Aber warum hatten sie nichts unternommen?*

Die harten Formschalen der Plastiksitze drückten gegen meinen Rücken, und meine Beine verkrampften sich. Ich ließ den Kopf nach hinten hängen, um die Nackenverspannung zu lockern. Die Somalis hatten mich wie einen erlegten Rehbock im Rettungsboot an eine Stange gebunden. Ich hing mit den Händen an einer waagrecht gehaltenen Haltestange an der Decke des kapselartig geschlossenen Rettungsboots. Auch meine Füße waren gefesselt. Ich hatte keinerlei Gefühl mehr in den Fingern. Der schlaksige Pirat, den ich Musso nannte, hatte die Stricke so fest angezogen, dass meine Hände schon nach einer Minute völlig taub waren. Meine Hände waren inzwischen so angeschwollen, dass sie wie ein Paar Clownshandschuhe aussahen.

Ich hatte mich schon mal besser gefühlt.

Da hing ich nun schlaff in den Fesseln, immer noch keuchend, und zählte die Minuten. Ich hörte das Knarren des Boots und die Wellen, die gegen den Fiberglasrumpf schlugen.

Dann, urplötzlich, schlug die Stimmung im Boot um. Niemand hatte auch nur ein Wort gesagt, niemand hatte sich bewegt. Ich konnte ohnehin nicht viel sehen, nur das Weiße der Augen und Zähne der Somalis, wenn sie lachten oder redeten, und durch die Luken an Bug und Heck fiel ein wenig Mondlicht. Aber den Stimmungsumschwung spürte ich im Bruchteil einer Sekunde – als hätte jemand auf einen Schalter gedrückt und von positiv auf negativ umgeschaltet. Wenn einem jemand eine geladene AK-47 auf die Stirn richtet, merkt man ziemlich schnell, in welcher Stimmung er ist, das können Sie mir glauben. Ob er sich glücklich fühlt oder gereizt ist, ob seine Nase juckt, ob er mit dem Gedanken spielt, seine Freundin in die Wüste zu schicken, oder was auch immer. Das *weiß* man einfach. Wie eine Antenne registrierte meine Haut die Veränderung in der Luft – als ob sich etwas Gefährliches ins Boot geschlichen und sich direkt neben mich gesetzt hätte.

Nur gelegentlich konnte ich kurz sehen, was vor sich ging, meistens war ich auf mein Gehör angewiesen. Und was ich zuerst hörte, war ein Klicken. Das Geräusch kam vom Cockpit des Boots, wo der Anführer saß. *Klick*. Stille. *Klick*. Stille. *Klick, klick*. Er drückte den Abzug seiner 9-Millimeter, aber das Patronenlager war leer. Im Dunkeln konnte ich zwar nicht sehen, ob er dabei die Waffe auf mich richtete, aber das Geräusch jagte mir trotzdem einen Schauer nach dem anderen über den Rücken. Dieser fiese kleine Bastard hatte die Waffe nicht durchgeladen, sonst würde mein Schädelinhalt wahrscheinlich längst in blutroten und grauen Schlieren über die Bordwand rinnen. Aber er hatte keine Patronen im Magazin. Noch nicht...

Dann drang eine Art Sprechgesang durch die Dunkelheit zu mir. Der Führer im Cockpit rief etwas mit seiner dröhnenden Stimme, und die anderen drei antworteten – der Große, den ich Tall Guy nannte, Young Guy (der Jüngste, der meistens ziemlich irre dreinblickte) und Musso. Ich lehnte mich vor, versuchte herauszufinden, was sie sagten. Anscheinend war es eine Art religiöser Zeremonie, es erinnerte mich ein wenig an die Lateinische Messe in der katholischen Kirche, damals in Massachusetts, wo ich aufgewachsen bin. Vor ein paar Stunden hatten sich diese Burschen unter viel Gelächter Witze erzählt und damit geprahlt, dass sie »echte somalische Piraten« seien, »rund um die Uhr im Einsatz«. Doch jetzt war alles anders. Es kam mir so vor, als seien wir tausend Jahre zurückversetzt worden und als bäten sie zu Allah um seinen Segen für das, was sie bald tun würden.

Ich wusste, was passieren würde. Aber ich hatte nicht vor, tatenlos zu bleiben und alles nur hinzunehmen.

»Was habt ihr jetzt vor, wollt ihr mich umbringen?«, schrie ich zum Anführer hinauf. Im Dunkeln hörte ich ihn lachen – ich sah sogar seine Zähne aufblitzen –, dann bekam er einen Hustenanfall

und spuckte aus. Danach sangen die vier einfach weiter. Ich versuchte, die Hände zu bewegen, vielleicht konnte ich die Fesseln ein bisschen lockern, aber eins musste man Musso lassen: Von Knoten verstand er was.

Dann brach der Betgesang ab, einfach so. Auf dem Boot wurde es still; jetzt hörte ich wieder das Plätschern der Wellen. Angestrengt starrte ich in die Dunkelheit, versuchte zu erkennen, ob die Mündung einer AK-47 auf mich gerichtet war. Nichts.

»Hast du Familie?«

Die Stimme klang spöttisch und überheblich. Es war der Boss, keine Frage.

»Ja, ich hab Familie«, sagte ich. Mit einem Anflug von Panik wurde mir klar, dass ich mich nicht von meinen Lieben verabschiedet hatte. Ich biss mir auf die Lippe.

»Tochter? Sohn?«

»Ich habe einen Sohn, eine Tochter und eine Frau.«

Schweigen. Ich hörte etwas rascheln, aus der Richtung des Cockpits. Dann redete der Anführer weiter.

»Das ist schlecht.« Offenbar wollte er mich gründlich verunsichern. Und das gelang ihm verdammt gut.

»Ja, das ist wirklich schlecht«, gab ich zurück. Was immer sie vorhatten oder sagten, sie sollten jedenfalls nicht merken, dass sie es geschafft hatten, echte Todesangst bei mir auszulösen.

Musso kam durch den Mittelgang zu mir. Er nahm einen weißen Stoffstreifen, den er von einem Hemd abgerissen hatte, und flocht ihn durch meine Handfessel. Er zog den Lappen nicht fest an, sondern flocht ihn nur um die Leine. Dann nahm er zwei Schnüre, wie sie bei Fallschirmen verwendet werden, eine war rot, die andere weiß, und flocht sie ebenfalls durch die Fessel. Langsam. Sein Gesicht war höchstens dreißig Zentimeter von meinem entfernt, und ich konnte genau beobachten, wie sehr er sich auf die Sache kon-

zentrierte. Er wickelte die weiße und die rote Schnur in einem komplizierten Muster um die Fessel, es musste offenbar ganz exakt gemacht werden.

Es ist ein eigenartiges Gefühl zuzuschauen, wie man auf das eigene Sterben vorbereitet wird. Irgendwie schienen sie zu erwarten, dass ich mich mit meiner Ermordung abfinden, ein braves Opfer sein und kein Wort sagen würde. Das jagte mir heiße Wut durch den Körper. Diese Burschen würden mich nicht meiner Familie und allen, die ich liebte, wegnehmen. Auf keinen Fall.

Als Musso fertig war, ging er zum Cockpit zurück. Sie fingen wieder an zu reden – jetzt aber in normalem Gesprächston – und schienen eine Absprache zu treffen. Ich sah, dass der Anführer dem Großen seine Pistole gab. Tall Guy kam auf mich zu. Also hatten sie ihn für den Job bestimmt.

Tall Guy setzte sich hinter mich auf den orangefarbenen Überlebensanzug. Anscheinend mussten sie aus einem rätselhaften Grund bei dem Ritual auf etwas Orangenem oder Rotem stehen oder sitzen. Er checkte das Magazin der 9-Millimeter, rammte es wieder in den Griff der Pistole und hantierte dann eine Weile mit der Waffe. Es war, als würde er mit mir spielen. Der Typ, den ich Young Guy nannte und der mich die ganzen zwei Tage angestarrt hatte, grinste wie ein Irrer, kam herbei und zerrte meine Füße auf den Überlebensanzug. Dann kam auch noch Musso hinzu und riss heftig an meinen Armen. Sie versuchten, mich in die richtige Position zu bringen, vermutlich um die Sache sauber durchziehen zu können. Der Anführer schrie Musso zu: »Fest anziehen!«, und den anderen befahl er: »Zieht ihn hoch!« Musso riss an der Leine, mit der meine Hände gefesselt waren, um meine Arme über meinen Kopf zu ziehen. Sie wollten mich strecken. *Kommt nicht in Frage*, sagte ich mir. *Ich lass mich nicht abschlachten wie das gemästete Kalb in der Bibel.*

Als Musso anfing am Strick zu ziehen, klemmte ich die Fäuste fest unter mein Kinn. »Das schaffst du nicht«, murmelte ich ihm durch zusammengebissene Zähne zu. »Dazu bist du nicht stark genug.« Ich dachte, wenn ich ihre Zeremonie durcheinander brachte, würde ich vielleicht ein bisschen länger am Leben bleiben. Musso wurde wütend. Seine Nasenflügel weiteten sich vor Anstrengung und er verlor die Geduld mit mir. Schweißperlen rannen ihm über das Gesicht, während ich die Sache allmählich genoss – dieser bescheuerte somalische Pirat schaffte es nicht, mich zu etwas zu zwingen. Wir starrten uns aus zwei Handbreit Entfernung an. »Das schaffst du nicht«, zischte ich ihm ins Gesicht.

Schließlich ließ er meine Arme los und schlug mir ins Gesicht. Ich grinste.

Nun begann sich auch der Anführer aufzuregen und schrie seine Leute mit einer Mischung aus Somali und Englisch an. »Zieht noch fester zu!« Musso betrachtete mich und lächelte. Er legte mir die Hände auf die Arme und ließ sie dort liegen, als wollte er sagen, *Reg dich ab, Kumpel*. Ich nickte, hielt aber meine Fäuste fest unter das Kinn geklemmt. Schließlich griff er nach der Fessel und riss heftig daran. Aber damit hatte ich gerechnet. Meine Hände wurden ein paar Zentimeter höher gezogen, aber das war's auch schon.

Doch jetzt legten sich die Somalis richtig ins Zeug. Sie stöhnten vor Anstrengung und kämpften mit ganzer Kraft gegen mich. Musso versuchte, meine Hände nach oben zu reißen, was ihm aber nicht gelang, weil ich sie weiter unter mein Kinn presste. Einer zog meine Füße rückwärts auf den orangenen Anzug, aber mit ein paar Kickbewegungen rückte ich die Füße wieder in die Ausgangsposition zurück. Der Dritte stand mit der Knarre hinter mir. Ich keuchte und schnappte nach der heißen, drückenden Luft, hielt aber all ihren Versuchen Stand. Aber natürlich fuhr mir kurz der

Gedanke durch den Kopf: *Wie lange kannst du das durchhalten?* Nicht lange, das war mir vollkommen klar. *Am besten, du verabschiedest dich jetzt.*

Urpötzlich explodierte etwas neben meinem linken Ohr. Ich sah buchstäblich Sterne. Mein Kopf wurde brutal nach vorn gestoßen und schlug hart gegen die gefesselten Hände. Mein ganzer Körper wurde schlaff. Ich spürte, dass Blut über mein Gesicht strömte und zwischen meinen Fingern durchquoll.

*Verdamnte Scheiße*, dachte ich, *er hat es wirklich getan. Er hat mich erschossen.*

Nach ein paar Augenblicken hob ich den Kopf, schaute zu den senkrechten und waagrechten grünen Streben der Bootskabine hinauf, sah aber alles nur verschwommen, wie durch einen Schleier. Die Verstrebungen überkreuzten sich, und der Anblick dieses Kreuzes hatte mich schon ein paarmal beruhigt. Doch jetzt, als ich das Kreuz betrachtete, kam mir ein unter diesen Umständen ziemlich absurder Gedanke: Ich werde Frannie wiedersehen – Frannie, den Hund, den ich in Vermont aus dem städtischen Hundezwinger geholt hatte. Eine total verrückte Hündin, die keinen einzigen Befehl befolgen wollte. Nur einen Monat vor meiner Abreise war Frannie direkt vor unserem Farmhaus überfahren worden. Und jetzt würde ich sie wiedersehen.

Dann hörte ich Musso schreien. »Tu das nicht! Nein, nein!« Ich blickte auf. Die weißen Knoten des Stoffstreifens, den er um die Fesseln gewickelt hatte, waren rot vom Blut aus meiner Kopfwunde. Musso drehte fast durch.

Ich holte tief Luft. Ich hatte keine Ahnung, ob ich tatsächlich eine Kugel eingefangen hatte oder was sonst passiert war.

Vielleicht hätte ich den Piraten erst mal wirklich klar machen sollen: *So einfach könnt ihr mich nicht umbringen, dazu bin ich zu stur. Ihr müsst euch schon ein bisschen mehr anstrengen.*



## - 10 Tage

*»Zahl der Piratenüberfälle im 1. Quartal 2009 um 20 Prozent gestiegen: Insgesamt wurden 36 Schiffe geentert und ein Schiff entführt. Sieben Besatzungsmitglieder wurden als Geiseln genommen, sechs entführt, drei getötet, ein Seemann wird vermisst, er wurde vermutlich ebenfalls ermordet. Bei den meisten Überfällen waren die Angreifer mit Schusswaffen und Messern bewaffnet. Das Ausmaß der Androhung und des Einsatzes von Gewalt gegen die Schiffsbesatzungen ist nicht akzeptabel. Die Gewässer um Somalia bleiben auch weiterhin berüchtigt für Schiffsentführungen und Geiselnahmen von Besatzungen zur Erpressung von Lösegeldern.«*

ICC, International Maritime Bureau Piracy Report,  
1. Quartal, 2009

**Z**ehn Tage vor dem Angriff hatte ich gemeinsam mit meiner Frau Andrea meine letzte Mahlzeit in den Staaten genossen, in einer der schönsten Städte des Bundesstaats Vermont. Von unserem umgebauten Farmhaus sieht man nur grüne Hügel, wiederkäuende Kühe und noch mehr grüne Hügel. Underhill ist einer der Orte in Vermont, in denen ein junger Farmer seiner Dorfliebsten die Frage RACHEL, WILLST DU MICH HEIRATEN? nicht direkt stellt, sondern auf Heuballen sprüht. Ein Ort, von dem aus man sich schon nach drei Minuten Fußmarsch in einem Wald verirren kann, der so tief und dicht und still ist, dass man glaubt, es könne

jeden Augenblick der alte Pionier und Jäger Daniel Boone hinter einem Baum hervorkommen. Im Ort gibt es zwei Gemischtwarenläden und eine katholische Kirche namens St. Thomas. Gelegentlich verirren sich auch mal ein paar Touristen aus Manhattan hierher. Die Gegend ist das absolute Kontrastprogramm zum Meer, und genau das gefällt mir daran. Mir kommt es so vor, als führte ich zwei völlig verschiedene Leben.

Als Seemann der Handelsmarine arbeite ich häufig drei Monate am Stück und habe dann drei Monate Urlaub. Sobald ich nach Hause komme, vergesse ich das Meer. Dann bin ich hundertprozentig Vater und Ehemann. Als unsere Kinder Dan und Mariah noch klein waren, kümmerte ich mich um sie, vom Aufstehen bis zum Schlafengehen. Nachbarn und Freunde baten mich häufig, als Babysitter auf ihre Kinder aufzupassen, deshalb hatte ich manchmal fünf oder sechs Kinder im Schlepptau. Ich kochte das Abendessen: arme Ritter bei Kerzenlicht, meine Spezialität. Ich half den Kindern bei den Hausaufgaben, eine Tätigkeit, die ich scherzhaft Rich's Homework Club nannte, oder begleitete die Kinder auf Klassenausflügen. Was ich auch mache, ob bei der Arbeit oder im häuslichen Leben, ich mache es immer mit vollem Einsatz.

Wenn ich mich dann von meiner Familie verabschiede, ist es gewöhnlich für einen längeren Zeitraum. Vor dem Einschiffen muss man ihnen etwas Besonderes bieten, denn es könnte tatsächlich das letzte Mal sein, dass man mit ihnen zusammen sein kann. Als Dan noch jünger war, versuchte er mich manchmal mit spitzen Bemerkungen zu provozieren: »Na ja, eigentlich hab ich gar keinen Vater. Der ist nämlich nie zu Hause. Wahrscheinlich kann er mich nicht leiden.« Dann lachten wir darüber. Dan ist genau so, wie ich selbst mit neunzehn war: ein Schlaumeier, der unweigerlich deine Schwächen entdeckt und gnadenlos in diese Kerbe haut, bis man lachend nachgeben muss. Aber was er sagte, nämlich dass ich nie

da sei, ging mir dann nicht mehr aus dem Kopf. Denn darin steckt auch ein Körnchen Wahrheit. Meine Tochter Mariah und Dan sahen mich drei Monate lang jeden Tag von morgens bis abends, doch dann verschwand ich wieder in eine weit entfernte Ecke der Welt. Es war ihnen völlig egal, dass es Seeleute gab, die viel länger an Bord blieben als ich, oder dass ich ihnen einmal von einem Bur-schen erzählte, den ich kannte, einen Funker, der volle zwei Jahre auf seinem Schiff geblieben war.

Als Seemann ist man eben gezwungen, von Zeit zu Zeit sein ei-gentliches Leben gewissermaßen auf einem Küchenregal zu Hause zurückzulassen und das Leben auf See voll zu akzeptieren. Denn in diesem Beruf gibt es so gut wie kein Privatleben. Du bist rund um die Uhr im Dienst, um das Schiff zu führen. Du isst, du schläfst, du arbeitest – viel mehr gehört nicht dazu. Du legst dein Landle-ben ab und fährst zur See. Und eines Tages kehrst du zurück, nimmst dein Landleben wieder vom Regal und lebst es für eine Zeitlang weiter.

Für den Übergang vom Landleben zum Leben auf See entwickelt man bestimmte Rituale. In der englischen Seemannssprache gibt es dafür den Ausdruck »crossing the bar«; er bedeutet, sich aus dem sicheren Hafen in die unbekanntn Weiten des Ozeans zu wa-gen (der Ausdruck kann sich aber auch auf den Tod eines See-manns beziehen). Auf diesen Übergang muss man sich mental vorbereiten. Die Zeit kann sogar richtig stressig werden, vor allem dann, wenn sich in den Seelen der Angehörigen obskure Ängste ein-nisten. Vermutlich hatte auch Andrea in diesem kalten März die Gefahren im Sinn, die zu meinem Job gehören – Piraten, Monsterwellen, Verzweiflungstaten der Menschen in den Häfen der Dritten Welt. Ich dagegen dachte zu diesem Zeitpunkt bereits wieder wie ein Captain und hatte ständig meine Checkliste mit tausend Aufgaben vor Augen: Welche Reparaturen muss ich noch

durchführen lassen? Besteht meine Besatzung aus verlässlichen Männern? Am Anfang unserer Ehe fing ich damit schon ungefähr einen Monat vor der Abreise an, was Andrea regelmäßig fast zum Wahnsinn trieb. Inzwischen, nach dreißig Jahren auf See, warte ich damit, bis ich an Bord bin.

Andrea und ich haben gewisse Gepflogenheiten für die Phase meiner Vorbereitung entwickelt. Erst streiten wir uns. Wegen jeder Kleinigkeit gibt es Krach, ob es um das Auto geht oder um das Wetter oder um die Schiffsglocke, die im Hof in der Nähe der Wäscheleine hängt und an der sie sich immer den Kopf anschlägt. Sie stößt drei- oder viermal dagegen, wenn sie die Wäsche zum Trocknen aufhängt, und jedes Mal stürmt sie ins Haus und schreit mich an, die Glocke endlich abzuhängen. (Sie hängt immer noch dort – sie hat inzwischen gewissermaßen Erinnerungswert.) In den Wochen, bevor ich den neuen Job antrete, gehen wir einander eben auf die Nerven, aber im Grunde ist das nur eine Art Ventil für die Ängste, die uns plagen – ihre Angst vor meiner Abreise, und meine Angst, sie alleine zurücklassen zu müssen.

Andrea ist Krankenschwester, sie arbeitet in der Notaufnahme im Krankenhaus von Burlington. Sie ist eine leidenschaftliche, eigensinnige, liebevolle Frau aus Vermont mit italienischen Wurzeln. Ich liebe sie über alles. Wir lernten uns in einer Kneipe in Boston kennen, dem *Cask 'n Flagon*, das in der Nähe des Kenmore Square liegt. Damals war sie noch Schwesternschülerin, während ich als junger Seemann schon ein paar Mal um die Welt geschippert war. Als ich in die Kneipe kam, saß eine Brünette mit Wuschelkopf an der Bar und unterhielt sich mit dem Barkeeper; sie fiel mir sofort auf. Die beiden hatten eben entdeckt, dass sie gemeinsame Freunde hatten. Dann plötzlich (so erzählt Andrea die Geschichte) tauchte dieser große Typ auf und setzte sich einfach neben sie.

»Sie haben da ein Problem«, sagte der Typ.

Andrea dachte, *Na gut, er sieht ja nicht schlecht aus. Spiele ich halt mal mit.*

»Und das wäre?«, fragte sie.

»Wo Sie auch reingehen, Sie sind immer die Hübscheste.«

»Danke«, sagte sie. »Aber ich sehe hier nur drei Frauen. Kein besonders großes Kompliment.«

Ich lachte und streckte ihr die Hand hin.

»Ich bin Rich«, sagte ich, »was Sie aber nicht allzu wörtlich nehmen dürfen.« Das doppelbödige Wortspiel mit meinem Namen gehörte in den frühen Achtzigern zu meinen besseren Eröffnungszügen.

Andrea lachte laut auf. Dann erlaubte sie mir, ihr einen Drink zu bestellen.

Jahre später, als wir verheiratet waren, erzählte mir Andrea, dass ich ihr sofort ziemlich unterhaltsam vorgekommen sei, ein Bursche, mit dem man leicht ins Gespräch kam. Wie bei den meisten Leuten beschränkte sich ihr Wissen über die Handelsmarine auf Humphrey-Bogart-Filme. Wahrscheinlich war das der Grund dafür, dass sie sich meine vielen Geschichten geduldig anhörte. »Was Sie erzählen, klingt nach einem echt interessanten Beruf«, sagte sie.

Kurze Zeit nach unserem ersten Kontakt musste ich wieder zur See. Andrea hörte monatelang nichts mehr von mir. Nach ihrem ersten Ausbildungsjahr zog sie in eine neue Wohnung. Dann, eines Nachts gegen 1.00 Uhr, klopfte es an der Tür. Und als sie öffnete, stand ich davor und grinste, als hätte ich den Hauptgewinn im Lotto gezogen. Sie war absolut sprachlos. Sie dachte, ich müsse durch ganz Boston geirrt sein, um ihre neue Adresse herauszufinden. Damit lag sie nicht ganz falsch.

Andrea war damals fünfundzwanzig und voll auf ihre Ausbildung konzentriert. In der Krankenpflege sah sie ihre Lebensauf-

gabe. Ich tauchte zwar auf ihrem Radarschirm auf, aber nur als kleiner Fleck ganz am Rand. Schließlich verschwand ich immer wieder, und sie bekam Ansichtskarten oder Briefe aus allen möglichen Häfen in aller Welt. Dann kam ich wieder nach Boston zurück und führte sie zum Essen und ins Kino aus; manchmal holte ich sie und ihre Freundinnen morgens um sieben ab und fuhr sie zu ihrer Schule. Und die ganze Zeit hatte ich eine Menge Geschichten auf Lager, von Stürmen vor Kap Hatteras, von Taifunen oder von guten oder verrückten Matrosen.

Für mich gab es damals nur das Leben zur See. Und Andrea gefiel es, Postkarten aus aller Welt zu erhalten und dann plötzlich wieder mit mir zusammen zu sein. »Es war irgendwie romantisch«, sagt sie bis zum heutigen Tag. »Richtig romantisch.«

Am Abend bevor ich zur *Maersk Alabama* abreisen musste, fuhren Andrea und ich zu unserem Lieblingsrestaurant *Euro* in der Nachbarstadt Essex. Andrea bestellte Scampi und ich eine Platte mit Meeresfrüchten; wir tranken eine Flasche Rotwein, die wir selbst mitgebracht hatten, weil das billiger war. Ich bin zu drei Vierteln Ire und zu einem Viertel Yankee, aber dieses eine Viertel herrscht über den Geldbeutel. Ich bin dafür bekannt, sparsam mit jedem Dollar umzugehen, und es macht mir nichts aus, das auch zuzugeben.

Am nächsten Tag, dem 28. März, fuhr mich Andrea zum Flughafen. Alles war so wie immer; diese letzten gemeinsamen Stunden waren nichts Ungewöhnliches. »Alles in Ordnung«, sagte ich. »Ich bin sicher, dass ihr hier einen Schneesturm haben werdet, sobald ich abgereist bin. Du darfst dir dann vorstellen, wie ich in der heißen Sonne auf dem Deck faulenze.« Ich mag Schnee. Nichts liebe ich mehr, als an einem Fenster auf der Rückseite des Hauses zu stehen und auf die schneebedeckten Felder und Bäume hinauszuzusehen.

schauen. Andrea lachte. »Wir sehen uns im Juni«, sagte sie und küsste mich. Normalerweise bleibt sie, bis mein Flugzeug abhebt, eine Tradition, mit der wir anfangen, als die Kinder noch klein waren. Sie standen dann immer an den großen Aussichtsfenstern, wenn mein Flugzeug abhob, und winkten ihrem Daddy zu. Jeder Augenblick des Zusammenseins wurde intensiv und bis zur letzten Sekunde ausgekostet. Aber jetzt waren die Kids im College und Andrea war auf dem Weg zur Arbeit und konnte nicht bis zu meinem Abflug warten. Es war das erste Mal, dass das geschah. Daran musste ich später denken.

Ich liebe das Meer und meinen Beruf als Seemann, aber auf den Schiffen begegnet man auch einer Menge Spinner. Ich glaube, das hat viel damit zu tun, dass man die Angehörigen und Freunde so oft und für so lange Zeit zurücklassen muss. Das kann einen wirklich verwirren. Ehen scheitern daran. Freundinnen suchen sich einen anderen Burschen. Dann erhalten Matrosen mitten in der Nacht und irgendwo in der unendlichen Einsamkeit des Meeres E-Mails von irgendwoher, die mit »Lieber John« beginnen. Und manchmal verschwindet dann ein Crewmitglied, springt mitten im Ozean über Bord und wird nie mehr gesehen. Vieles davon hat mit den Belastungen und dem Druck zu tun, so lange von den Menschen getrennt zu sein, die einem nahestehen.

Seeleute der Handelsmarine reden immer über Jodie. Das ist der Typ, der daheim deine Frau vögelt, während du draußen auf dem Meer herumschippst. Er isst dein Essen, fährt dein Auto, säuft dein Bier. Und Jodie hockt auf deiner Couch, wenn du nach Hause kommst, und fragt dich: »Wer bist denn du?« Wenn ein Bursche seine Frau anruft und sie nicht abnimmt, trösten wir ihn mit »Sie treibt es gerade mit Jodie«. Aber obwohl wir ständig darüber Witze reißen, ist Jodie nur allzu real. Es kommt vor, dass Seeleute nach

Hause kommen und entdecken müssen, dass ihre Wohnung leer steht, das Bankkonto abgeräumt wurde und die Verlobte abgehauen ist, ohne auch nur eine Nachricht zu hinterlassen. Manchen Seeleuten passiert das sogar öfter. Jedes Mal, wenn ich wieder eine neue Jodie-Geschichte hörte, dankte ich dem Himmel dafür, dass Andrea zu Hause auf mich wartete. Jodie besuchte mein Haus nie.

Aber um ehrlich zu sein, manche Seeleute sind schon von Anfang an verrückt, vor allem die Köche. Ich bin vollkommen überzeugt, dass es in der gesamten amerikanischen Handelsmarine nur sehr wenige normale, ausgeglichene Köche gibt. Vielleicht nicht mal einen einzigen, von meinem Schwager Dave mal abgesehen. Aber auch im Rest jeder Crew findet man zahllose Exzentriker. Ich fuhr mal unter einem Kapitän der alten Garde, der Back- und Steuerbord-Peterson genannt wurde und sich sogar in einem Nebel dicker als Erbsensuppe weigerte, Radar zu benutzen. Er behauptete steif und fest, Radar würde einen hypnotisieren, man würde direkt in die Kollision mit einem anderen Schiff steuern. Deshalb hielt er Radar für eine Erfindung des Teufels. Oder ein anderer Typ, der während der gesamten dreimonatigen Fahrt nur einen halben Schnurrbart trug. Und noch ein anderer, der darauf bestand, dass wir ihn Eisbär nannten, wenn wir in Richtung Nordpol fahren, und Pinguin, wenn wir Richtung Südpol unterwegs waren. Wieder ein anderer kaufte in jedem Hafen ein T-Shirt für seine Sammlung, bis seine Kabine so vollgestopft war, dass man kaum noch die Tür öffnen konnte. Und ich kannte mal einen, der einen Wolfspelz mitsamt Kopf als Mantel trug, als er an Bord ging. Seeleute sind wirklich eine eigene Spezies, das steht fest.

Das war schon immer so. Die Handelsmarine ist die älteste der amerikanischen Dienste. Sie wurde 1775 gegründet, also noch vor der Army und der US-Navy. In all unseren Kriegen, einschließlich des Zweiten Weltkriegs, endeten Männer, die einfach nicht nach

den Vorschriften der US-Navy leben wollten, an Bord eines Frachters. Sie sahen keinen Sinn darin, Hosen mit Bügelfalten zu tragen oder jeden Offizier an Bord grüßen zu müssen, dazu fühlten sie sich einfach nicht fähig. Es ist auch kein Zufall, dass viele Schriftsteller der Beat Generation, wie zum Beispiel Jack Kerouac und Allen Ginsberg, früher Seeleute gewesen waren. Der Drang, auf der Welt herumzukreuzen, und der Drang zu rebellieren gehen Hand in Hand. Wir sind eine Bande von Sonderlingen und Banditen, aber vor allem verdammt gute Seeleute.

Wenn ich Schiffe von einem Hafen zum nächsten steure, liegt immer ein Stapel Bücher über die Geschichte der Handelsschifffahrt oder den Zweiten Weltkrieg in meiner Kabine. Wir, die Seeleute der Handelsflotte, waren die ersten Amerikaner, die im Zweiten Weltkrieg starben – siebzehn Minuten vor dem Angriff auf Pearl Harbor torpedierte ein japanisches U-Boot den Holzfrachter *SS Cynthia Olson* und versenkte ihn, über tausend Meilen nördlich von Honolulu. Dreiunddreißig Seeleute sprangen in die Rettungsboote, wurden aber nicht gerettet, weil tausend Meilen entfernt plötzlich die Hölle über die Kriegsschiffe der US-Navy hereinbrach. Die Handelsmarine hatte jedoch mehr Opfer zu beklagen als alle anderen US-Dienste im Zweiten Weltkrieg. Einer von 26 Seeleuten starb im Dienst. Besatzungsmitglieder von Schiffen, die vor der Atlantikküste torpediert worden waren, ertranken im Maschinenöl, während Sonnenhungrige vom Ufer aus zusahen. Im Nordatlantik froren Männer auf dem Boden ihrer Rettungsboote fest, nachdem ihre Tanker versenkt worden waren. Enorme, über 160 Meter lange Frachter, die Munition und Dynamit für die Front geladen hatten, wurden torpediert; die Explosionen waren so gewaltig, dass man nie auch nur Spuren der vielen Tonnen Material oder der Besatzung fand. Sie hatten sich gleichsam in Luft aufgelöst. Was irgendwie auch ganz passend erscheint: Die Handelsma-

rine war schon immer der unsichtbare Dienst, die Jungs, die die Panzer in die Normandie schafften und die Patronen nach Okinawa, aber niemand denkt heute noch an uns. Wie General Douglas MacArthur richtig feststellte: »Sie brachten uns neues Blut zum Überleben und zahlten dafür mit dem eigenen.«

Doch wenn dann die Jungs von den Frachtern nach Hause zurückkehrten, gab es keine Konfettiparaden, keine speziellen Gesetze wie die G. I. Bill, um ihre Wiedereingliederung in neue Berufe zu fördern, nichts dergleichen. Bis zum heutigen Tag müssen sie um ihre Anerkennung kämpfen, damit sie ihr Leben in Würde beschließen können. Dem Kongress liegt ein Gesetzentwurf vor, der ihnen den Status als Veteranen des Zweiten Weltkriegs zusprechen würde, aber der Entwurf steckt im politischen Prozess fest. Die meisten Burschen werden tot sein, bevor er verabschiedet wird. Es ist wirklich eine Schande.

Während ich mich in der Handelsflotte allmählich emporarbeitete, lernte ich ein paar der Männer kennen, denen im Zweiten Weltkrieg das Schiff unter den Füßen weggeschossen worden war. Der Ausspruch eines dieser Seeleute ist mir deutlich in Erinnerung geblieben: »Als der Krieg ausbrach, war ich in der Handelsmarine. Überall um uns herum sah ich Schiffe sinken. Ich bekam solche Angst, dass ich dann doch lieber zur Navy ging.« Der Mann hatte sich bei der Navy einfach die besseren Überlebenschancen ausgerechnet. Wer in der Handelsflotte blieb, hatte damals gute Chancen, vorzeitig vor seinen Schöpfer zu treten.

Viele von uns schleppen eine Art Komplex mit sich herum. Zum einen sind wir Patrioten, stolz auf unsere Traditionen. Aber zum anderen sind wir auch eine Bande eingefleischter Eigenbrötler, darunter auch ein paar richtig Irre, damit die Sache nicht zu langweilig wird.

Aber damit schaffen wir es natürlich nie in die Schlagzeilen.

Auf dem Flug zur *Maersk Alabama* hatte ich eines der Geschichtsbücher im Gepäck, aber ich las nicht darin, sondern saß nur da und dachte über die Aufgaben nach, die ich an Bord zu erledigen hatte. Mein Flug ging um 15.00 Uhr. Ich flog nach Salala im Sultanat Oman, das an der Ostküste der Arabischen Halbinsel liegt. Dort wurde das Schiff beladen. Ich habe auch schon früher 42 Stunden im Flugzeug sitzen müssen, um zu meinem Schiff zu kommen, insofern war diese lange Anreise nichts Außergewöhnliches: von Burlington nach Washington, D. C., von dort nach Zürich, von Zürich nach Maskat in Oman, wo ich zehn Stunden in einem Hotel schlief. Am nächsten Morgen direkt zum Flughafen zurück, um den Flug nach Salala zu nehmen. Ich war am 28. März aus Vermont abgereist und kam am 30. März in Salala an. Ein Seemann der Handelsmarine geht eben dorthin, wo es Arbeit für ihn gibt. Während der Reise stießen noch zwei Männer zu mir, die ebenfalls zur *Maersk Alabama* unterwegs waren: Shane, der bei dieser Reise mein Erster Offizier war, sowie ein Vollmatrose (auch A.B. genannt, eine gebräuchliche Abkürzung für das englische *able-bodied seaman*).

Am 30. März stieg ich leicht benebelt vom Jetlag aus dem Bett und sprang in das Auto, das mich zum Schiff brachte. Die *Maersk Alabama* lag am Pier; ihre beiden Kräne schwangen hin und her und stapelten einen Container nach dem anderen auf das Deck. Ich stieg die Gangway hinauf und ging in mein Büro, wo ich den Kapitän vorfand, den ich ablösen sollte. Er informierte mich über alles, was anlag, dann ging er von Bord. Ich setzte mein Gepäck in meiner Kajüte ab; meine Unterkunft und das Büro waren durch eine Tür verbunden und lagen auf dem Deck unterhalb der Brücke auf der Steuerbord-Seite. Um von meiner Kajüte auf die Brücke zu gelangen, musste ich nur durch den Flur zur Haupttür gehen. Sie führte in den sogenannten Kamin, das zentrale Treppenhaus. Eine

Treppe hoch, und schon war ich auf der Brücke, der Kommandozentrale des Schiffes.

Das »Haus« war ein siebenstöckiger Aufbau und befand sich am Heck des Schiffs. Es gliederte ein Apartmentgebäude; darin waren unsere Kajüten, die Messe und die Krankenstation untergebracht. Die Brücke bildete den obersten Stock; ihre großen Fenster reichten vom Dach bis ungefähr Hüfthöhe. Den unteren Teil bildeten Stahlpaneele, die bis zu dem mit speziellen Anti-Ermüdungsmatten aus Gummi belegten Boden reichten. (Die Wache wird immer auf der Brücke gehalten, wobei ein Offizier und ein Vollmatrose ständig den Horizont absuchen. Dieser spezielle Bodenbelag soll ihnen helfen, ständig wachsam zu bleiben.) Die Brücke erinnerte mich immer ein wenig an ein ringsum verglastes Gewächshaus, das freien Blick in alle Himmelsrichtungen ermöglicht. In der Mitte der Brücke ist der Kommandostand – von hier aus wird das Schiff gesteuert – und eine flache elektronische Konsole mit allen möglichen Navigationsinstrumenten. Hier steht auch der Radarschirm. Das Radar hat heute keine Ähnlichkeit mit den Kathodenstrahlröhrengeräten mehr, die man in Humphrey-Bogart-Filmen zu sehen bekommt. Es gleicht eher einem TV-Bildschirm. Schiffe werden zwar immer noch als kleine Punkte dargestellt, aber auf dem rechten Monitorrand erfolgt ein ständiger Datendurchlauf: Geschwindigkeit der einzelnen Schiffe, CPA (die Abkürzung für den *Closest Point of Approach*, also den Passierabstand, der genau darüber informiert, an welchem Punkt man dem Kurs eines anderen Schiffs am nächsten kommen wird), und die Zeit bis zum CPA. Auf der Backbordseite steht ein Kartentisch, an dem der Zweite Offizier – der »Bürohengst« des Schiffes – arbeitet. Ferner gibt es das GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System, das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem), das uns laufend mit den neuesten Wettermeldungen versorgt, eine kleine elektro-

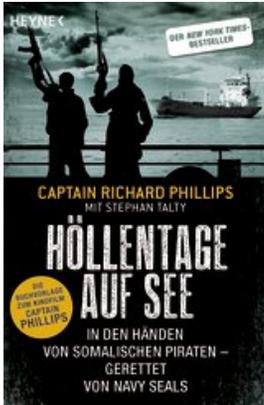
nische Station, die den traditionellen Funker ersetzt, und einen Computer.

Steuerbords steht immer der wichtigste Teil der Brückeneinrichtung: die Kaffeekanne, und zu ihr ging ich auch an diesem Morgen als Erstes.

Auf beiden Seiten führen Türen zu den Brückennocks – sechs Meter lange balkonähnliche Außengänge – die bei Anlegemanövern benutzt werden. Die beiden Nocks ermöglichen es, an den Bordwänden hinunter zu schauen, um Kollisionen mit den Kai- mauern oder einem anderen Schiff zu vermeiden. Über der Brücke liegt die Laufbrücke, eine offene Plattform und eine der höchsten Stellen des Schiffs.

Die Decks unterhalb der Brücke werden mit Buchstaben gekennzeichnet. Meine Wohneinheit auf der *Maersk Alabama* lag auf dem E-Deck, wie auch die des Leitenden Ingenieurs. Die Kabinen der Ingenieure und Offiziere befanden sich auf dem D-Deck. Auf dem C-Deck lagen die Quartiere der Crew, weitere Räume für die Vollmatrosen und die allgemeinen Aufenthaltsräume lagen auf dem B-Deck. Die Messe, in der wir unser Essen einnahmen, und die Krankenstation lagen auf dem A-Deck. Auf dem Hauptdeck befand sich das Schiffsbüro. Unterhalb des Decks, also im Bauch des Schiffs und direkt unter den Aufbauten war der Maschinenraum. Davor lagen die riesigen Frachträume, in denen sich auch die Ballast-, Treibstoff- und Wassertanks befanden. Hinter dem Maschinenraum und damit unter dem Hauptdeck lag der Achtern-Steuer Raum.

Während der nächsten paar Stunden inspizierte ich die *Maersk Alabama* sorgfältig – mit dem Auge eines Kapitäns. Als erstes fiel mir auf, dass die Sicherheit ein wenig vernachlässigt worden war. Überall auf dem Schiff sah ich offenstehende Türen. Die Türen zum Maschinenraum und zur Brücke und die Luke, die in die



Captain Richard Phillips, Stephan Talty

## **Höllentage auf See**

In den Händen von somalischen Piraten - gerettet von Navy Seals

DEUTSCHE ERSTAUSGABE

Paperback, Klappenbroschur, 336 Seiten, 13,5 x 20,6 cm

1 s/w Abbildung

ISBN: 978-3-453-20062-3

Heyne

Erscheinungstermin: Oktober 2013

Captain Phillips – ab 14. November im Kino

Am 8. April 2009 wird der Albtraum eines jeden Kapitäns wahr: Um 7.30 Uhr Ortszeit wird das Containerschiff Maersk Alabama 300 Seemeilen vor der Küste Somalias von Piraten angegriffen. Um seine Crew zu retten, weist Richard Phillips die Männer an, sich in einer Kabine zu verstecken, und begibt sich freiwillig in die Gewalt der Piraten. Fünf Tage lang wird er als Geisel in einem Rettungsboot gedemütigt, gequält und gefoltert: vier Männer gegen einen, ein Kampf um Leben und Tod. Bis in der Dunkelheit auf einmal Schüsse knallen ... – Ein packender Countdown auf offener See: spannungsgeladen, actionreich, wagemutig.

Captain Phillips fährt seit über dreißig Jahren zur See. Beladen unter anderem mit 17 Tonnen Nahrungsmitteln für das World Food Programme, führt die Route seines Containerschiffes diesmal von Salalah im Oman über den Golf von Aden und den Indischen Ozean nach Mombasa, Kenia. Die Fahrt verläuft friedlich, bis am achten Tag das Unglaubliche geschieht: Rasend schnell nähert sich ein vermeintliches Fischerboot. Mit einer langen weißen Leiter wird der Frachter geentert. Und vier mit Maschinengewehren bewaffnete Piraten stürmen an Bord. Ihnen gegenüber stehen der Captain und seine 20 Mann starke Besatzung – unbewaffnet. Ihre einzige Chance: Sie kennen das Schiff, die Piraten nicht. Vor allem begreift Captain Phillips eins: Dies ist der Moment, wo Willensstärke mehr zählt als jede Waffe.