

Eskil Engdal

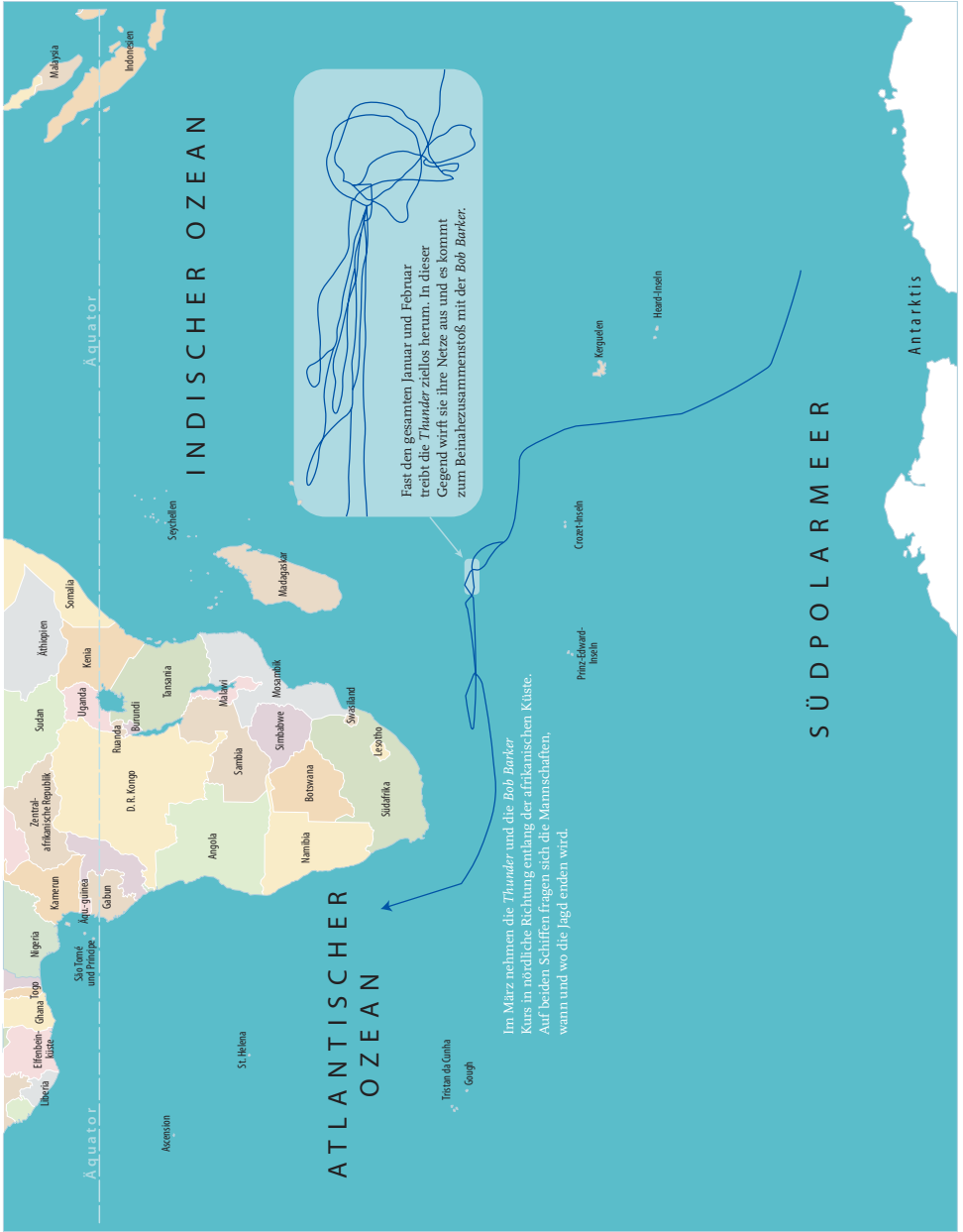
Kjetil Sæter

FISCH MAFIA

Die Jagd nach den skrupellosen
Geschäftemachern auf
unseren Weltmeeren



campus





FISCH-MAFIA

Eskil Engdal

Kjetil Sæter

FISCH-MAFIA

**Die Jagd nach den skrupellosen
Geschäftemachern auf unseren Weltmeeren**

Aus dem Norwegischen von
Lothar Schneider

Campus Verlag
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Die norwegische Originalausgabe *Jakten på Thunder* der Autoren Eskil Engdal und Kjetil Sæter erschien 2017 bei Forlaget Vigmostad & Bjørke AS, Norwegen.

Published by agreement with the Kontext Agency.

Die Veröffentlichung dieser Übersetzung wurde durch finanzielle Unterstützung von NORLA, Norwegian Literature Abroad, ermöglicht.

ISBN 978-3-593-50671-5 Print

ISBN 978-3-593-43684-5 E-Book (PDF)

ISBN 978-3-593-43759-0 E-Book (EPUB)

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Copyright © 2017. Alle deutschsprachigen Rechte bei Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main.

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlagmotiv: © Simon Ager

Konvertierung in EPUB: le-tex publishing services GmbH, Leipzig

www.campus.de

INHALT

Der Pirat	7
»The Bandit 6«	9
»Operation Icefish«	18
Die Okkupation	24
Die heiße Phase der Jagd	27
»Operation Spillway«	30
Das Eis	34
Die <i>Vesturvón</i>	39
Hauptstadt der Piraten	42
Der Sturm	49
Der inoffizielle Kontakt	54
Der längste Tag	57
Der Skipper	61
Desolation Island	67
Das Geisterschiff	72
Die Wand des Todes	75
Der Weltrekord	81
»The only sheriff in town«	84
Der fliegende Seemann	90
Ein verdammt böser Traum	98
La mafia gallega	102
Die Finger Gottes	110
Buenas tardes, <i>Bob Barker</i>	115
Flaschenpost	127
Razzia auf offenem Meer	132
»Operation Sparrow«	136

»Exercise Good Hope«	140
Der Unglücksvogel	145
Der Wanderer	149
Der Mann in der Arena	153
Das dritte Schiff	156
»Du bist nichts«	163
Die Schlange im Paradies	171
Afrikas Achselhöhle	176
Mayday	182
Ein schrecklicher Traum	196
Letzter Ausweg	217
Inselstaat der Gerüchte	223
48 Stunden	226
Drei verurteilte Männer	230
Spiel des Zufalls	236
Die Flucht	240
Das unglücklichste Schiff der Welt	245
Das Urteil	251
Die Gefangeneninsel	252
Der Mann aus der Mongolei	262
Der letzte Pirat: Die <i>Viking</i>	268
»Operation Yuyus«	274
Die geheimnisvolle <i>Tiantai</i>	281
Ein schmutziges Spiel	290
Die Abrechnung	296
Die Madonna und der Tintenfisch	301
Endspiel	307
 Dank	 315
Anmerkungen	319

DER PIRAT

APRIL 2016

Der Regen peitscht gegen die großen Fensterscheiben des Flughafengebäudes. Er steht in der Ankunftshalle und hält ein Schild mit unseren Namen hoch, als würden wir zu einer Konferenz oder einer Safari abgeholt. Er habe seit vierundzwanzig Stunden nicht geschlafen, sagt er.

Nichts unterscheidet ihn von den Taxifahrern, die sich in die kleine Gruppe der Flugpassagiere drängen. Den Namen der Provinzstadt, in der wir eben gelandet sind, sollen wir, so seine Bitte, nicht verraten.

»Wer hat euch meine Telefonnummer gegeben?«, will er auf dem Weg hinaus zu dem wartenden Auto immer wieder wissen. Er befürchtet eine Falle, befürchtet, dass mit unserer Ankunft die Vergangenheit ans Tageslicht kommen werde.

»Diese Typen sind imstande zu töten, nur um ihre Namen und ihren Gewinn zu retten.«

Der einzige Grund, warum er sich mit uns treffen wollte, ist die Gier, die gleiche Gier, die ihn antrieb, wieder und wieder mit dem Schiff ins Südpolarmeer zu fahren. Dafür, dass er uns seine Geschichte erzählt, verlangt er eine stolze Summe Geld sowie die Zusicherung, dass wir weder ihn noch die Stadt, das Land oder den Kontinent, auf dem wir uns treffen, namentlich nennen.

Jeden Morgen kommt er pflichtschuldigst zum Hotel getrottet, zählt Namen und Orte auf, bemüht sich, die Beutezüge auseinanderzuhalten, versucht sich an Details zu erinnern, die im Strom der Vergangenheit verschwunden sind. Er ist weder redegewandt noch sonderlich genau. Manchmal sind die Geschichten wie kräf-

tige Wellen, die sich plötzlich brechen – um träge am Ufer zu ver-
ebben.

Sobald er mit seiner Geschichte zu Ende ist, hetzt er davon zu
einem Job, von dem er lebt, seit er gezwungen wurde, die *Thunder*
zu verlassen und an Land zu gehen. Seine einzigen Freunde schei-
nen einige Nachbarshunde und ein kleiner Neffe zu sein.

Als er damals in Malaysia auf der *Thunder* anmusterte, wurde
das Schiff bereits seit einem Jahr von Interpol gesucht. Im Beiboot,
das ihn in der Dunkelheit vom Land zum Ankerplatz der *Thunder*
brachte, hatte er das ungute Gefühl, dass etwas Schreckliches pas-
sieren würde.

»THE BANDIT 6«

HOBART, TASMANIEN, DEZEMBER 2014

Von Hobart aus nimmt Kapitän Peter Hammarstedt am Nachmittag des 3. Dezember 2014 Kurs auf das »Schattenland«, den Ort, der auf keiner Karte verzeichnet ist. Er steuert die *MY Bob Barker* den Derwent River hinunter hin zur launischen Storm Bay und in einer fünfzehntägigen Seefahrt weiter in die abgeschiedene Hölle mit den schlimmsten Winden und den höchsten Wellen der Weltmeere.

Er ist unterwegs ins Nirgendwo. Dort soll er eine Operation der Mafia knacken. Kaum jemand glaubt an einen Erfolg.

Die jungenhafte Frisur und der struppige Bartwuchs lassen den schwedisch-amerikanischen Kapitän jünger wirken als seine 30 Jahre. Trotz seines jugendlichen Alters ist er bereits ein Veteran in der militanten Umweltorganisation Sea Shepherd. Das Ziel ist eine Flotte von Schiffen, die illegal Antarktisdorsch fischt, eine Delikatesse aus der Tiefsee, die genauso viel Profit abwirft wie Drogenhandel oder Menschensmuggel. Die Trawler operieren in einem so extremen und unzugänglichen Gebiet, dass die Chance, sie zu entdecken, verschwindend gering ist.¹ Spürt Hammarstedt die Schiffe auf, will er sie aus dem Südpolarmeer vertreiben, ihr Fischereiequipment vernichten und die Besatzung an die Küstenwache oder Hafenverwaltung ausliefern.

Vor seinem Auslaufen aus Hobart, der Hauptstadt von Tasmanien, hat sich Hammarstedt eingehend mit dem Objekt seiner Jagd beschäftigt, hat die Karten mit Positionen studiert, an denen die Flotte illegaler Fischerboote schon früher von Forschungsschiffen und Aufklärungsflugzeugen gesichtet wurde. Er versucht, sich in die Fischer hinein zu versetzen, prüft die Unterwassertopografie

und die Bänke, wo der Antarktisdorsch in großer Konzentration vorkommen könnte. Im Rossmeer, das sich wie eine Bucht in die Antarktis erstreckt, gibt es eine Reihe legaler Fischereifahrzeuge. Außerdem wird das Gebiet regelmäßig von Marineschiffen besucht, was es unwahrscheinlich macht, dort die Flotte der Fischwilderer zu finden. Er beschließt stattdessen, Kurs auf die Banzare-Bank zu nehmen – ein Unterwasserplateau, das aus der antarktischen Tiefsee aufragt. Hammarstedt nennt dieses Gebiet Shadowland, das Schattenland. Mit diesem Namen, den er selbst geprägt hat, ist er sehr zufrieden. Das hört sich taff an, fast wie aus *Pulp Fiction*. Für die Fahrt dorthin wird er zwei Wochen benötigen. Dort will er seine Jagd starten.²

Als die *Bob Barker* nicht mehr weit entfernt vom 60. Breitengrad und der nördlichen Grenze des Südpolarmeeres ist, beginnt er die 31-köpfige Besatzung zu schulen. In den »Heulenden Sechzigern« kann sich die klarblaue Wasseroberfläche ohne Vorwarnung in tiefgrün dahinjagende Wasserwände verwandeln und die Orkane sind so häufig, dass sie nie einen Namen bekommen. Die Besatzung aus Freiwilligen übt das Mann-über-Bord-Manöver, die Evakuierung, die Konfrontationstaktik und die Verwendung von Schilden in den Beibooten.

Als sich Hammarstedt einst mit japanischen Walfängern auf einen Nahkampf einließ, stieß er auf aggressiven Widerstand, aber er wusste, dass sie es nicht riskieren würden, Menschenleben zu gefährden. Bei der Flotte der Fischwilderer hingegen ist nicht vorhersehbar, was er zu erwarten hat. Das illegale Fischen in der Antarktis ist eines der lukrativsten Geschäfte der Fischwilderei und Hammarstedt hat die Mannschaft darauf vorbereitet, dass die Piraten zur Waffe greifen könnten.

An der Steuerbordseite der Brücke hat er ein laminiertes Plakat in A4-Format angebracht. »Wanted – Rogue toothfish poaching vessels – The Bandit 6« (Gesucht – unerlaubt Antarktisdorsch

fischende Schiffe – die *Bandit 6*) steht in blutroter Schrift auf sand-braunem Grund geschrieben. Die Schiffe, nach denen gefahndet wird, heißen *Thunder*, *Viking*, *Kunlun*, *Yongding*, *Songhua* und *Perlon* – eine verkommene Flotte von Fangschiffen, die seit Jahrzehnten den wertvollen Bestand an Antarktisdorsch plündert.³ Alle stehen auf der schwarzen Liste der CCAMLR, der Organisation, die sich um das Fischen in den internationalen Fanggründen rund um die Antarktis kümmert.⁴

Die 64 Jahre alte *Perlon* steht seit 2003 auf der Schwarzen Liste der Behörden. Die *Yongding* treibt seit mindestens zehn Jahren im Südpolarmeer ihr Unwesen. Die *Kunlun* ist das kleinste der Schiffe, aber vielleicht das bekannteste und hat Verbindung zur spanischen Mafia. Dann ist da noch die große *Songhua*, mit dem charakteristischen tiefgelegenen Deck vorn, sie fischt seit 2008 illegal in der Antarktis.

Ganz oben auf dem Plakat sind die Abbildungen der zwei Schiffe, die Hammarstedt bis in seine Träume verfolgen. Die *Viking* – ein Rostkahn, der mit seiner illegalen Ladung in asiatischen Häfen ein- und ausläuft – das erste Fischereifahrzeug, das jemals von Interpol gesucht wurde. Und dann die in Norwegen gebaute *Thunder*, ebenfalls von Interpol gesucht.⁵ Der Eigner hat mit den Plünderungszügen in der Antarktis über 60 Millionen Euro verdient. Die *Thunder* ist es vor allem, die er kriegen will.

In einem Ordner auf der Brücke bewahrt Hammarstedt Kopien der Interpolfahndungen auf. Erwischt er eines der Schiffe, wird er sich an die Reling stellen mit dem Mafiaschiff im Hintergrund und mit der laminierten Interpolfahndung in der Hand. Dann wird der Schiffsfotograf ein Bild von ihm machen.

Nach neun Tagen auf dem Meer erblickt er auf 61 Grad Süd die ersten Eisberge. Zwei steil aufragende Eiskathedralen mit abfallenden Fassaden und vergänglicher Spitze. Hammarstedt umrundet mit der *Bob Barker* die Eisriesen, damit die Besatzung sich damit ver-

traut machen kann, ein Vorgeschmack auf das, was sie erwartet.

James Cook, der erste, der mit dem Schiff in die Antarktis fuhr, hatte eine vor Angst und Kälte schlotternde Mannschaft vor sich, die später die Eiswüste als Vorhof zur Hölle beschrieb. »Die ganze Szenerie sah aus wie die Wracks einer zertrümmerten Welt oder so, wie die Dichter einige Regionen der Hölle beschreiben; eine Vorstellung, die in dem Maße verstärkt wurde, wie die Schwüre, Flüche und Verwünschungen von allen Seiten zu uns widerhallten«, schrieb Wissenschaftler George Forster, der Cook auf seiner zweiten Reise begleitete.⁶

Für die Besatzung der *Bob Barker* entspricht die Antarktis ihrer Idealvorstellung von der Welt: unberührt, friedlich und zeitlos. Unter ihnen liegt ein verlorener Kontinent, das Kerguelen-Plateau – eine riesige Landmasse, vor 110 Millionen Jahren nach einer Reihe von Vulkanausbrüchen entstanden. Dieses frühere Festland war dreimal so groß wie Japan, wahrscheinlich gab es hier eine tropische Flora und Fauna. Vor 20 Millionen Jahren begann der Kontinent langsam abzusinken. Heute liegt er über einen Kilometer unter der Wasseroberfläche verborgen. Die einzig sichtbaren Erinnerungen an das verlorene Land sind die Kerguelen sowie die Heard- und McDonald-Inseln mit Berggipfeln, die höher sind als jene in Australien, und die nach französischen Entdeckern, australischen Wissenschaftlern und norwegischen Walfängern benannt wurden. Norwegian Bay. Mount Olsen. Mawson Peak.

In der Tiefe zwischen dem Kontinentalsockel und der Kontinentalschräge steht der Antarktisdorsch, auch Schwarzer Seehecht genannt, ein abstoßend aussehender Riesenfisch mit vorstehender Unterlippe, der bis zu 120 Kilo schwer und über 50 Jahre alt werden kann.⁷ Er beginnt sein Leben im seichten, landnahen Gewässer und erst mit sechs bis sieben Jahren schwimmt er hinunter in die eiskalte dunkle Tiefe von 1000 bis 2000 Metern. Ende des 19. Jahrhunderts wurde ein Exemplar gefangen und beschrieben, danach vergaß man den Fisch völlig, bis er in den 1980er Jah-

ren wiederentdeckt wurde und in amerikanischen Restaurants auf den Tisch kam. Das fette, perlweiße und grätenlose Fleisch sorgte für eine gastronomische Sensation. Der Antarktisdorsch glich einer Mischung aus Hummer und Jakobsmuschel und er wurde von vielen als der wohlschmeckendste Fisch bezeichnet. Ein englischer Restaurantkritiker gab seinen Lesern folgenden Rat: »Der Bestand ist wirklich gefährdet, deshalb tut man besser daran, soviel zu essen, wie man kann, solange der Vorrat reicht.«⁸

Die Jagd auf das »weiße Gold« bringt verdecktes Vermögen, kostet durch Schiffbruch und Unfälle auf See hunderte von Leben und droht die langsam wachsende Delikatesse auszurotten.

In der Nacht auf den 16. September fährt die *Bob Barker* hinein in den südlichen Teil der Banzare-Bank. Das Meer um Hammarstedt scheint von der Zeit unberührt zu sein, aber aus der Karte liest er Bruchstücke der Geschichte des Kontinents. Er entdeckt Spuren von Habgier und unfassbarem Heldenmut. Da gibt es Meeresabschnitte, Anhöhen und Bergflanken, die nach Gemahlinnen, Geliebten, Herrschern, Mäzenen, erfrorenen Helden oder schlicht nach optischen Täuschungen benannt sind. Die Banzare-Bank wurde von dem australischen Polarforscher Douglas Mawson entdeckt und von ihm benannt. Auf seiner ersten großen Expedition in die Antarktis verbrachte Mawson zwei Winter auf einem felsigen Außenposten, der, wie sich bald herausstellte, von den stärksten Winden auf dem Erdball heimgesucht wird. Bei einer Schlittentour verlor er zwei seiner Expeditionsteilnehmer.

Als Mawson im Oktober 1929 von Kapstadt aus zu seiner nächsten Expedition aufbrach, war die »heroische« Ära für die Erforschung der Antarktis vorüber. Aber es gab nach wie vor große weiße Flecken auf der Karte. Der erklärte Zweck der Banzare-Expedition war wissenschaftlicher Art, doch in Wirklichkeit sollten bald »aggressive« norwegische Expeditionen und territoriale Ansprüche in den Vordergrund treten.⁹ Im Januar traf Mawson die Norvegia-Expe-

dition unter Führung des norwegischen Piloten und Polarpioniers Hjalmar Riiser-Larsen. Die beiden einigten sich darauf, die Antarktis auf der jeweils anderen Seite des 45. Breitengrades zu erforschen, eine Vereinbarung, die als der erste internationale Staatsvertrag in der Antarktis gilt.

Peter Hammarstedts Hoffnung ist, dass die moderne Fischerei und der Umweltschutz sich auch nach klaren Regeln und Absprachen richten – und dass jemand darauf achtet, dass sie eingehalten werden.

Der schwedische Kapitän steuert das Schiff in den Windschutz einer Eiszunge, die ihn vor der Dünung von Westen her schützt. Das ganze Gebiet abzudecken wird zwei Wochen dauern, das Radar wird jede Bewegung im Umkreis von 12 nautischen Meilen anzeigen und der helle antarktische Sommer ermöglicht es ihm, den ganzen Tag zu suchen. Hammarstedt weiß, dass die Fischereifahrzeuge, auf die er Jagd macht, sicher jemanden am Radar sitzen haben, der die *Bob Barker* sieht, lange bevor es zu einem visuellen Kontakt mit einem der Hochseefangschiffe kommt. Er hat jedenfalls die sechs Schiffe gründlich studiert und ist der Meinung, dass die *Bob Barker* mit ihren 3000 Pferdestärken schneller ist als sie.

Als er die Crew in der Messe zusammenruft, sind einige von der Seekrankheit stark mitgenommen.

»Wir starten die Suche von Westen. Dann fahren wir in südlicher Richtung zum Eis. Wir können jederzeit auf ein Schiff stoßen. Die Wache vom Krähenneist aus beginnt heute Nacht. Gefechtsstationsdrill nach dem Lunch und anschließend Erste-Hilfe-Übung«, sagt Hammarstedt.

Er schätzt, dass die Suche sicher mehrere Wochen dauern wird.

Die Nebelbänke, die aus dem Meer aufsteigen, werden dichter. Alle halbe Stunde ist Hammarstedt auf der Brücke und checkt das Radarbild. Es ist übersät mit Pünktchen – Eisberge, die sich von Amery-Schelfeis gelöst haben, einem riesigen Gletscher, der sich vor der antarktischen Landmasse erstreckt. Das einzige, was

auf dem Radarschirm einen Eisberg von einem Schiff unterscheidet, ist die Geschwindigkeit. Wenn das Schiff fischt, bewegt es sich langsam, vielleicht im selben Tempo wie die Eisberge. Deshalb will Hammarstedt ein Paar zusätzliche Augen haben, das die Objekte, die das Radar auffängt, deutet.

Im Ausguck, dem Krähenneest, ist man dem Wetter schlimmer ausgesetzt als anderswo auf dem Schiff. Wer da oben an der Mastspitze steht, hat als Windschutz nur eine dünne Stahlplatte. Er muss ständig den Blick über die Wasseroberfläche schweifen lassen auf der Suche nach Schiffen und Leinenbojen. Etwas aus den Augenwinkeln zu entdecken ist wahrscheinlicher als direkt vor der Nase. Die meisten in der Mannschaft melden sich freiwillig für die Wache im Ausguck; jeder möchte als erster die *Thunder* sehen.

Auf dem Radar zeigen sich jetzt 40 bis 50 Objekte. Es ist, als würde man auf eine Pepperonipizza starren und ständig ist die Wache auf der Brücke mit dem Mann im Ausguck in Verbindung, gibt Richtung und Abstand von Objekten durch, die das Radar nicht identifizieren kann.

Aber man sieht nur spiegelglatt daliegendes Meer und im Nebel auftauchende und verschwindende Eisberge. Einen Tag nach Beginn der Suche befindet sich die *Bob Barker* 300 Seemeilen von Davis Bay und 150 Meilen vom Rand des Eises entfernt.

»Wir könnten jeden Moment auf sie stoßen«, murmelt Hammarstedt.

Plötzlich sieht Hammarstedt auf dem Radar, dass sich einer der langsam treibenden Punkte in die entgegengesetzte Richtung zu den träge dahingleitenden Eisbergen bewegt. Geschwindigkeit sechs Knoten und Kurs Südwest. Das muss ein Schiff sein. Hat es die *Bob Barker* bemerkt? Soll er den Kurs ändern, um ihm den Weg abzuschneiden, oder wäre das zu auffällig?

Einige Minuten später entdeckt der Matrose Jeremy Tonkin im Ausguck drei miteinander verbundene Bojen, die steuerbord von

der *Bob Barker* im Meer dümpeln. Sie gehören höchst wahrscheinlich zu einem Trawler, der illegal unterwegs ist, denkt sich Hammarstedt. Sobald die Brücke Sichtkontakt mit dem fremden Fahrzeug hat, weist er die Mannschaft an, sich bereit zu halten.

Das Schiff ist von Nebel umgeben, als er es zum ersten Mal zu Gesicht bekommt.

»Das ist ein Fischdampfer«, sagt Hammarstedt.

»Oh yeah«, bestätigt der Erste Steuermann und Erste Offizier Adam Meyerson. »Es sieht der *Thunder* wirklich sehr ähnlich, Peter. Es hat dieselbe Art der Bemalung und die vorspringende Brücke.«

Von Abbildungen erkennt Meyerson die Umrisse des Schiffes wieder, das jetzt aus dem Dunst auftaucht, das vorspringende Steuerhaus und das charakteristische steile Heck des alten Trawlers.

Der joviale Erste Steuermann ist in San Francisco mit dem Meer als Nachbar aufgewachsen. Er segelte als 27-jähriger in einem kleinen einmastigen Segelboot von Kalifornien nach Hawaii und ist seit fünf Jahren als Steuermann bei Sea Shepherd. Manchmal guckt er wie Jack Nicholson in dem Film *Shining*, als dieser im Hotel Overlook in das Zimmer 237 hineinschaut.

Die Neuigkeit macht auf dem Schiff schnell die Runde. Im Steuerhaus drängt sich die Mannschaft und Hammarstedt lässt die Position notieren. Dann öffnet er das Fenster im Steuerhaus und blickt durchs Fernglas. Das Schiff liegt halbwegs verdeckt hinter einem Eisberg. Durch das Fernglas sieht er, wie ein Schwarm Seevögel sich auf die Fischabfälle stürzt, die über Bord gekippt werden. Über der Reling hängen die Leinenbojen, bereit, um ins Meer geworfen zu werden.

Aus dem Bücherregal hinten im Steuerhaus zieht Hammarstedt den roten Ordner mit Abbildungen und Beschreibungen der »Bandit 6« heraus und blättert hastig bis zum Foto der *Thunder*. Meyerson blickt ihm über die Schulter.

»Das ist die *Thunder*«, sagt Hammarstedt, gibt Meyerson high-

five und drückt den Alarmknopf. Fünfmal kurz. Das ist das Signal für die Crew, dass alle auf ihrem Posten sein müssen.

Sie haben das Schiff gefunden, das zwei Monate lang niemand gesehen hat und nach dem Neuseeland, Australien und Norwegen wegen Fischwilderei in großem Ausmaß in der ganzen Welt fahnden. Das berüchtigtste aller Wildererschiffe. Der Fischtrawler, dem die Minister, Behörden und Fahnder aus vier Kontinenten auf den Fersen sind, das in Reden genannt und auf Seminaren behandelt wird, dessen Kurs in Strategiedokumenten und Fahndungsprotokollen vermerkt ist, seit acht Jahren auf der schwarzen Liste und gejagt.

Die *Thunder* ist das flüchtige Schiff, das auftaucht, um dann plötzlich zu verschwinden, als würde es nicht wirklich existieren, sondern nur als Fiktion, denkt Hammarstedt. Er weiß, dass der Vergleich pathetisch klingt, aber im Laufe der letzten Monate war die *Thunder* zu seinem persönlichen Moby Dick geworden.

»17. Dezember 2014, 21:18 Uhr« notiert Hammarstedt ins Logbuch.

Dann steuert er volle Kraft voraus auf seine Beute zu.

»OPERATION ICEFISH«

FRANKFURT 2012 / VERMONT 2014

Mai 2012. Nach Kontrolle seines Ausweises wurde Peter Hammarstedt in die über hundert Jahre alte Frankfurter Justizvollzugsanstalt Preungesheim hineingeführt. Er solle unverzüglich kommen, hatte es geheißsen, deshalb waren erst ein paar Stunden vergangen, seit er sich in Stockholm in den Flieger nach Frankfurt am Main gesetzt hatte.

In einer der Zellen saß sein Chef.

Paul Franklin Watson war auf dem Weg von Denver zum Filmfestival in Cannes gewesen, als er bei der Zwischenlandung in Frankfurt von der Polizei verhaftet wurde. In den fast vierzig Jahren, seit er die Meeresschutzorganisation Sea Shepherd gegründet hatte, war Watson immer wieder mit dem Gesetz in Konflikt geraten. In der Haftanstalt erfuhr Watson, dass Costa Rica ihn über Interpol sucht wegen einer Auseinandersetzung zwischen Sea Shepherd und einem Haifischkutter vor zehn Jahren.

Während in Cannes der rote Teppich ausgerollt wurde, saß der Hollywoodliebling Watson abgeschnitten von der Welt im Knast. Immerhin war die Aktivistin und früherer Baywatch-Star Pamela Anderson unterwegs, um ihm zu helfen, vor deutschen Botschaftsgebäuden wurden Demonstrationen abgehalten und eines der Fördermitglieder der Gruppe hatte sich bereit erklärt, für Watson eine Kaution zu zahlen. Aber dem Anführer von Sea Shepherd drohte die Auslieferung an Costa Rica oder Japan. Das japanische Rechtssystem fürchtete er am meisten.

Als Watson aus der Zelle kam, um Hammarstedt zu treffen, setzte er sich an den kleinen Tisch im Besucherraum und betrach-

tete die mit Kinderzeichnungen dekorierten Wände. Auf Hammarstedt wirkte er entspannt und gelassen.

»In nächster Zeit wirst du mich vor den Medien und bei Veranstaltungen vertreten. Sollten Fragen gestellt werden ...«, sagte Watson, hielt mitten im Satz inne und schob einen kleinen Zettel über den Tisch. Der Text war von Hand geschrieben.

»Peter wird mich vertreten. Paul Watson.«

Hammarstedt war bereits ein loyaler Veteran. Seit 2003 hatte er an allen großen Sea-Shepherd-Einsätzen teilgenommen. Zehn antarktische Sommer lang hatte er die japanischen Walfänger durch die Antarktis verfolgt und fast fünf Jahre auf See verbracht. Er hatte sich bei den Operationen stets an die Anordnungen gehalten und war nie ängstlich. Als er jetzt das Gefängnis verließ, war Kapitän Peter Hammarstedt die neue Galionsfigur von Sea Sheperd – er war Commander.

Nach acht Tagen wurde Watson gegen eine Kautions von 250 000 Euro aus dem Gefängnis entlassen und in einer Wohnung in Frankfurt-Bornheim unter Hausarrest gestellt. Jeden Tag um zwölf Uhr meldete er sich bei der örtlichen Polizeidienststelle. Als Präsident von Sea Shepherd USA und als Kapitän der *SS Steve Irwin* war er ausgeschieden. Jetzt hatte er einen Tipp bekommen, dass Japan seine Auslieferung wünsche. Er war davon überzeugt, dass er in diesem Land kein faires Verfahren bekommen würde. Außerdem kursierten Gerüchte, dass die Mafia von Costa Rica 25 000 Dollar auf seinen Kopf ausgesetzt hätte.

Die Abende vertrieb er sich mit Spaziergängen am Ufer des Mains. Und mit seiner Fluchtplanung.

Eines Abends im August rasierte er sich den Bart ab, färbte sein kreideweißes Haar und verschwand mit einem Auto über die Grenze in die Niederlande. Er fühlte sich krank, eine Infektion am Bein quälte ihn, er hatte keinen Pass und kein Handy, seine Kreditkarte wagte er nicht zu benutzen.

An der niederländischen Küste wurde er von dem Segler *Columbus* erwartet. Das Sea-Shepherd-Logo war verdeckt, damit das Schiff nicht unnötig auffiel. Durch den Ärmelkanal gelangte die *Columbus* in den Atlantik und erst vier Monate später tauchte Watson wieder in der Öffentlichkeit auf.

Im Südpolarmeer.

Nachdem die deutsche Polizei gemerkt hatte, dass sich Watson aus dem Staub gemacht hatte, verlangte auch Japan von Interpol eine Red Notice – die Art von Steckbrief, wie sie für Kriegsverbrecher und Mörder üblich ist. Mit zwei Steckbriefen von Interpol im Nacken war Paul Watsons Bewegungsfreiheit sehr eingeschränkt.¹⁰

Den Sommer 2014 verbrachte Watson in Woodstock in Vermont – ein unwirklicher Ort, eine grüne, wellige, von Laubbäumen gesäumte Landschaft, klassische Landhäuser mit Säulengängen und großen Fenstern im New-England-Stil. Mittendrin ein japanischer Zen-Garten, ein Teehaus und ein buddhistischer Meditationstempel, der als Versammlungsort für eine Gruppe dort lebender Mönche diente. Auf einer großen Rasenfläche war eine Reihe von Steinen senkrecht aufgestellt – eine Nachahmung von Stonehenge. Von diesem Anwesen aus geht der Blick auf die gewaltigen White Mountains in New Hampshire. Auf dem Grundstück befindet sich auch ein kleiner See, in dem niemand baden darf, weil die Sonnencreme den darin lebenden Fröschen schadet.

Besitzer dieses herrlichen Stückchens des amerikanischen Traums ist der Milliardär Pritam Singh – geboren als Paul Arthur Labombard in einer verarmten Industriestadt in Massachusetts. Nachdem er aus einer von Alkohol und Armut zerstörten Nachbarschaft geflohen war, tauchte Labombard als radikaler Studentenaktivist auf und später als Wortführer für die Rebellen der Sikhs in Nordindien. Wieder in den USA arbeitete er sich mit geliehenem Geld und eisernem Willen im Baugewerbe hoch. Bald war der Linksradikale mit den klaren blauen Augen, dem struppigen Bart

und dem Turban einer der größten Immobilienhändler von Key West an der Südspitze Floridas.

Dort begegnete er zufällig Paul Watson. Pritam Singh wurde rasch als hochprofilierter Promi in die Umweltbewegung integriert. Er finanzierte zum Teil das Flaggschiff von Sea Shepherd, die *Steve Irwin*, benannt nach dem australischen Umweltschützer und Krokodiljäger, der von einem Stachelrochen getötet wurde und Vizepräsident der Sea Shepherd Conservation Society gewesen war. Paul Watson verstand es, sich mit Promis aus der Geschäftswelt und der Unterhaltungsbranche zu verbünden. Sie hatten die mit Reichtum verbundene Kraft der Verführung. Oder, wie es Watson ausdrückte: »Mit James Bond, Batman, Captain Kirk und MacGyver am Steuer sind wir unbesiegbar.«¹¹

In Vermont war Watson an diesem milden Sommerabend der Gastgeber für die erste globale Sea-Shepherd-Konferenz. Die 250 Geladenen, die meisten schwarz gekleidet, wurden von den einheimischen Mohawk-Indianern gesegnet. Es wurden Seminare abgehalten über das Abschachten von Delfinen in Japan, über das Töten von Haien in China, über Meditation und Veganismus – und der Einsatz von Drohnen wurde demonstriert. Kapitän Peter Hammarstedt hielt einen Vortrag über die Walfangoperationen im Südpolarmeer.

Der Widerstand gegen den Walfang bestimmte die Geschichte der Meeresschutzorganisation und war ihr Aushängeschild. Nachdem er Greenpeace verlassen hatte, weil ihm die Organisation nicht militant genug war, kaufte Paul Watson einen 20 Jahre alten Atlantiktrawler, taufte ihn *Sea Shepherd* und begann mit der Verfolgung der *Sierra*, einem illegal operierenden Walfänger, der bereits an die 25 000 Wale geschlachtet hatte. Als Watson durch Zufall auf die *Sierra* stieß, verfolgte er sie bis nach Portugal und rammte das Schiff schließlich mit dem verstärkten Bug der *Sea Shepherd*, als es gerade den Hafen von Leixões verließ. Später wurde die Sea Shepherd von einem portugiesischen Gericht dem Eigner der *Sierra* als Entschä-

digung für den Schaden zugesprochen. Statt zuzulassen, dass die *Sea Shepherd* in den Besitz von Walfängern fiel, schlichen Watson und seine Crew in der Silvesternacht 1979 an Bord, öffneten die Ventile im Maschinenraum und versenkten das eigene Schiff. Doch auch die Sierra kam letztlich nicht davon: Aktivisten aus Watsons Crew versenkten sie nur zwei Monate später im Hafen von Lissabon, wo sie zur Reparatur im Dock lag. Doch das war nur ein Vorgeschmack auf das, was noch kommen sollte.

1992 versuchten Watson und seine Verlobte, das frühere Playboy-Model Lisa Distefano, das Walfangschiff *Nybræna*, das auf den Lofoten am Kai lag, zu versenken. Die Sabotage brachte Watson 120 Tage Gefängnis ein, aber er wurde freigelassen, als die niederländischen Behörden sich weigerten, ihn an Norwegen auszuliefern.

In einem offenen Brief an das norwegische Volk erklärte Paul Watson, dass er acht Schiffe versenkt und weitere acht beschädigt habe. In dem Brief begründete er auch die Ideologie der Bewegung: *Sea Shepherd* beuge sich allein vor den Gesetzen der Natur, wie Watson es formulierte.

»Die *Sea Shepherd Conservation Society* ist eine gesetzestreue Organisation. Wir halten uns strikt an die Gesetze der Natur, respektieren die *Lex natura*. Wir stehen auf dem Standpunkt, dass die Gesetze der Ökologie Priorität haben vor den Gesetzen, die von den Nationen zum Schutz der Gesellschaft gemacht werden. (...) Der Geruch nach Schuld ist bereits ein Gestank in den Nasenlöchern Gottes«, schrieb er.¹²

Für Watson wäre es sinnlos, Schiffe zu versenken, ohne der Welt damit zeigen zu können, was dahintersteckte. Nach der Doku-Serie *Whale Wars – Krieg den Walfängern!*, die den Kampf von *Sea Shepherd* gegen die japanische Walfangflotte im Südpolarmeer darstellte, verzeichnete die Organisation einen gewaltigen Anstieg an Spendengeldern und freiwilligen Aktivisten. Der Erfolg der auf *Animal Planet* ausgestrahlten Serie übertraf alle bisherigen *Sea-Shepherd*-Aktionen.¹³

Peter Hammarstedt wollte es nun anders machen. Bei den früheren Expeditionen in der Antarktis sah er oft die Leinenbojen, die die Flotte der Fischwilderer hinterließ, bevor sie in den dunklen Häfen Südostasiens verschwand. Hammarstedt wollte, dass Sea Shepherd sein Profil vom Jäger illegaler Walfänger zugunsten eines engagierten Einsatzes für die unberührte Antarktis verändert.

In Vermont, in der Bibliothek mit der hohen Deckentäfelung, die zugleich Meditationsraum war, kam es zu einem Gespräch zwischen Peter Hammarstedt und Paul Watson. Der internationale Gerichtshof der UN in Den Haag hatte Japan untersagt, weiterhin Walfang in Südpolarmeer zu betreiben und Teile der Sea Shepherd-Flotte war ohne Aufgabe.

»Was hältst du davon, wenn wir uns der Verfolgung von Fischwilderern in der Antarktis zuwenden?«, fragte Hammarstedt. »Glaubst du, wir können sie aufspüren?«, erkundigte sich Watson. »Da bin ich sicher«, sagte Hammarstedt. »Okay«, antwortete Watson.

Vier Monate später saßen die Kapitäne Peter Hammarstedt und Siddharth »Sid« Chakravarty in einem Hotelzimmer in Wellington. Die »Operation Icefish« war initiiert. Unten im Hafen lag die *Sam Simon*, bereit, um ins Südpolarmeer zu starten. Seit Wochen hatte sich Kapitän Chakravarty auf den Schiffsfriedhöfen in Mumbai umgesehen nach Teilen für eine kräftige Winsch, die er auf der *Sam Simon* anbringen wollte, um die kilometerlangen Grundleinen, die er zu finden hoffte, an Bord ziehen zu können. Die *Bob Barker* mit ihrer großen Treibstoffkapazität, dem leistungsstarken Motor und dem eisverstärkten Rumpf sollte die Schiffe aufbringen und verfolgen. So lautete der einfache Plan.

»Und wie lange willst du sie verfolgen?«, fragte Chakravarty.

Die Frage kam für Hammarstedt überraschend. Er hatte keine klare Antwort. »So lange, wie es eben dauert?«, fragte Chakravarty.

»Ja. So lange, wie es eben dauert«, antwortete Hammarstedt.

DIE OKKUPATION

HOBART/SÜDPOLARMEER

»Oh, nein! Nicht diese Verrückten von Sea Shepherd.«

Das war der erste Gedanke, der Martin Exel durch den Kopf fuhr, als er von der »Operation Iceshelf« hörte.

Als oberster Manager für Umwelt und Politik beim Fischereigiganten Austral Fisheries lebte und kämpfte er seit über 20 Jahren für den Antarktisdorsch.

Exel hatte ein geheimes Nachrichtennetzwerk eingerichtet, um die Piraten ausfindig zu machen und zu stoppen; momentan operierte er mit einer Flotte legaler Fischereifahrzeuge, um im Südpolarmeer den Antarktisdorsch zu fangen. Bei Austral Fisheries wurde Sea Shepherd gewöhnlich für eine Bande verrückter, rücksichtsloser Spinner gehalten – Paul Watson galt als ein Mann, der sich mit blödsinnigen Aktionen blamierte und völlig weltfremd war. Martin Exel war davon überzeugt, dass Sea Shepherd die legalen Fischtrawler angreifen, die Schiffsrümpfe besprühen und ein höllisches Chaos anrichten würde.¹⁴

Als er Vertreter anderer Umweltorganisationen fragte, wie er sich verhalten solle, starteten sie ihn nur erschrocken an und rieten ihm, sich von Sea Shepherd fernzuhalten.

Die angekündigte Expedition von Sea Shepherd konnte für Austral Fisheries in einer kommerziellen Katastrophe enden. Die massive Medienmaschinerie von Sea Shepherd würde Luxushotels und Spitzenrestaurants weltweit aufschrecken und veranlassen, den Antarktisdorsch von der Speisekarte zu nehmen. Martin Exel sah keine andere Lösung, als mit Sea Shepherd Kontakt aufzunehmen und eine Zusammenarbeit zu versuchen.

»Nach ein oder zwei Fischpiraten im Südpolarmeer zu suchen ist so gut wie aussichtslos. Wir haben diese Schiffe seit zwanzig Jahren gejagt und wissen, wie schwierig und kostspielig das ist«, erklärte er bei einem Treffen mit Jeff Hansen, dem Sea-Shepherd-Direktor in Australien.

Anfang der 1990er Jahre schickte Austral Fisheries ihr Flaggschiff, die 85 Meter lange *Austral Leader*, auf eine Reihe kostspieliger und enttäuschender Expeditionen in die Antarktis. Man hoffte, dort Vorkommen des Seehechts zu finden. Auf dieser Fahrt verlor die Gesellschaft jeden Tag große Summen Geld, einziges Ergebnis waren leere Netze. In ihrer Verzweiflung suchten sie auf den Karten nach Stellen, an denen sie regulär fischen könnten und gelangten schließlich zu den Macquarie-Inseln auf halbem Weg zwischen Australien und der Antarktis. Aus der Tiefe holten sie dort einen in Australien so gut wie unbekannten Fisch, den Antarktisdorsch, auch Schwarzer Seehecht genannt. Aber die Australier waren zu spät gekommen: der Bestand an Antarktisdorsch war bereits von russischen Trawlern leergefischt worden.

Austral Fisheries setzte seine Expeditionen fort, fuhr immer weiter hinein ins Südpolarmeer bis hin zur Vulkaninsel Heard. Dort traf die *Austral Leader* auf eine Flotte argentinischer Fischwilderer. Als es der isländische Kapitän auf eine Konfrontation mit den Argentinern ankommen ließ, war der Kampf um den Antarktisdorsch eröffnet. Nachdem man gedroht hatte, die Schiffe zu bewaffnen, setzte Austral Fisheries eine höchst ungewöhnliche und kostspielige Untersuchung in Gang, um die illegale Fischereiflotte und ihre Eigentümer zu ermitteln. Die Gesellschaft rekrutierte ehemalige Spezialeinheiten, um Informationen einzuholen, in Perth wurde eine Zentralstelle für anonyme Hinweise eingerichtet, in den Häfen wurden Plakate geklebt und für sachdienliche Hinweise auf die Antarktisdorsch-Fischpiraten eine Belohnung von 100 000 Dollar versprochen. Allmählich machte sich das Netzwerk geheimer

Informanten aus aller Welt bezahlt. Doch war dies ein Spiel mit hohem Einsatz und großem Risiko. Einer der anonymen Informanten wurde enttarnt und so zugerichtet, dass er für drei Monate ins Krankenhaus kam. Was man anfangs für eine Bande opportunistischer Amateure gehalten hatte, erwies sich als eine gut organisierte und zynische Verbrecherbande. Die Piraten beauftragten private Sicherheitsdienste, die jedes einzelne der Patrouillenschiffe überwachten. Als ein französisches Patrouillenboot unterwegs zur Antarktis war und auf Réunion bunkerte, wussten die Piraten, dass es noch vier Tage bis zu den Fischbänken brauchen würde und die Trawler wurden vorgewarnt.

Die Führung bei Austral Fisheries verglich die Situation im Südpolarmeer mit einer Invasion, die sowohl die Souveränität des Landes wie die wirtschaftlichen Interessen provozierte. Zwischen 40 und 100 Piratenschiffe plünderten in dem Gebiet, viele mit spanischen und norwegischen Hintermännern. Als die australischen Behörden Schiffe in die Antarktis schickten, um die Piratenflotte zu jagen, war das die erste bewaffnete Operation des Landes in diesem Gebiet seit dem Zweiten Weltkrieg. Die »Operation Dirk« wurde 4000 Kilometer vom australischen Festland entfernt durchgeführt und kostete die Steuerzahler Millionen von Dollar. In einem der friedlichsten Lebensräume der Welt fand so etwas wie ein Krieg statt, obwohl in der Antarktis jede militärische Aktion verboten ist.

Als das Patrouillenboot *Oceanic Viking*, ausgerüstet mit zwei Kaliber-50-Maschinengewehren, im Dezember 2006 in die Prydz Bay kam, stieß sie auf das Piratenschiff *Typhoon I*, das später unter dem Namen *Thunder* bekannt werden sollte.

DIE HEISSE PHASE DER JAGD

SÜDPOLARMEER, DEZEMBER 2014

»Ich wollte, dass du es als erster erfährst.«

Die *Sam Simon* ist gerade von Wellington aufgebrochen, um sich der »Operation Icefish« anzuschließen, als Kapitän Sid Chakravarty einen Telefonanruf aus dem Südpolarmeer bekommt. Es ist Peter Hammarstedt.

»Ich glaube, ich habe direkt vor mir die *Thunder*. Wir fanden einige Leinenbojen im Wasser. Wir haben das Schiff optisch in Sicht. Sie sind 5,7 Seemeilen entfernt. Die Silhouette stimmt, es muss sich um die *Thunder* handeln«, berichtet er.

Nach Beendigung seines Gesprächs mit Chakravarty steigt Hammarstedt schnell die Treppe von der Brücke nach unten, hastet hinüber zur Messe und hinein in den Salon. Mit Leidenschaft in der Stimme unterrichtet er die Besatzung darüber, was vor ihnen liegt.

»Wir sind auf einen Fischdampfer gestoßen. Im Wasser befinden sich Fischereigeräte. Wir müssen ein Stück näher ran, um hundertprozentig sicher zu sein, aber es sieht ganz so aus, als wäre das Schiff die *Thunder*. Zweiter Tag der Suche und wir haben eines erwischt!«, sagt er voller Freude.

»Das ist einfach supergeil«, ruft einer aus der Mannschaft durch den Lärm der Begeisterung, die Klatschsalven und das Gejohle im Salon.

Auf der Brücke beobachtet Adam Meyerson, wie das Heck der *Thunder* immer näher kommt, er fährt einen Kurs, um das Schiff abzufangen, das jetzt in südöstliche Richtung fährt – weg von den Leinenbojen.