

Die Zeit vom 9. September 1999

Spediteure des Elends

Von Mario Kaiser

Sie verkaufen Flüchtlingen illegale Reisen in die reichen Länder Europas. Jeder Krieg bringt Schleusern neue Kunden, jede neue Grenzkontrolle treibt die Preise höher. Ein Report aus den Geschäftszentren der Menschenschmuggler

Er kam am frühen Morgen mit der Fähre aus Brindisi, als der Nebel das Meer in weiße Laken hüllte. Der Anker der Europa I rasselte auf Grund, und die Heckklappe schlug mit einem Donner auf den Kai, wo seine Mutter im schwarzen Kleid stand und auf ihn wartete. Er rollte mit dem ersten Wagen die Rampe hinunter. Die Mutter stieg zu ihrem Sohn und stürzte sich auf seinen Sarg.

Wenn das bleiche Licht des neuen Tages auf Vlorë fällt, schwemmt das Meer die verlorenen Söhne der albanischen Küstenstadt an. Die einen Schutzengel und gut geschmierte Außenborder haben, schlitzten mit ihren Schnellbooten die See auf, entledigt des Treibguts, das auf ihrer Ladefläche kauerte, Tausende Dollars schwer. Die in der Hetzjagd übers schwarze Meer einen Fehler machen, rollen in Leichenwagen aus dem Bauch der Europa I.

Andon Kokthi machte einen Fehler. In San Foca, an der Küste Italiens, stieß er eine Gruppe Kurden über Bord und ins gelobte Land. Dann raste er zurück aufs offene Meer, als er in den Suchscheinwerfer eines Schnellbootes der Guardia di Finanza blickte. Kollision bei 45 Knoten. Jetzt klebt sein Passbild auf einer Holztafel am Platz der Unabhängigkeit, neben seiner Todesanzeige. Und Vlorë flüstert Rache.

Sie tragen hier einen geschätzten Unternehmer zu Grabe. Andon Kokthi war erst 32, doch die Jungen in der Stadt blickten zu ihm auf. Sie sahen ihm nach, wenn er im gestohlenen Mercedes mit deutschen Nummernschildern über rote Ampeln preschte. Seine Dollars, das wussten sie, verdiente er mit den abgerissenen Gestalten, die am Strand hockten und Plastiktüten umarmten und nach Sonnenuntergang in seinem Boot verschwanden. Kokthi, der Fährmann in die schöne Welt, hatte einen Job und die goldenen Ringe, um es zu beweisen.

Vlorë, Albaniens südliches Tor zur Adria, lebt vom Schleusen illegaler Einwanderer so selbstverständlich wie Wolfsburg von VW. Eine mörderische Dienstleistungsgesellschaft, auferstanden aus den Ruinen von Hodschas kollektiver Einzelhaft. Ihre Paten spielen nach den Regeln der modernen Marktwirtschaft, bieten ein maßgeschneidertes Produkt, wo die Nachfrage groß und die Konkurrenz verwandt ist oder bluten muss. Cash-Flow nie versiegend.

Rings um ein Europa, dessen Grenzen nach innen immer durchlässiger, nach außen aber schwerer überwindbar werden, haben Menschenschmuggler ein Netz gesponnen und sich darauf spezialisiert, Schlupflöcher in den Schengener Wohlstandswall zu drillen. Sie

operieren hinter den Fassaden von Hotels, Pizzerien, Goldgeschäften und Cafés mit Meeresblick, und sie kennen kein Problem, nur einen Preis, um es zu lösen. In Albanien und Mazedonien, Tschechien und Slowakei, Ungarn und Rumänien, Marokko und Tunesien - wie Reiseveranstalter haben sie ihre Stützpunkte an den wichtigsten Routen nach Westeuropa positioniert. Spediteure des Elends, die aus jedem Winkel der Erde jene verfrachten, die auf der Flucht vor dem alten oder der Suche nach dem besseren Leben sind. Buchungsklassen inklusive.

Irgendwo ist immer Krieg, foltert immer ein Saddam. Irgendwo plündert immer ein Kleptokrat sein Land. Wenn in Dagestan die ersten Schüsse fallen und im Kosovo erst die Albaner, dann die Roma verjagt werden, ist die Auftragslage gut. Dann steigen die Preise, dann werden ein paar mehr ins Boot geladen, ein paar mehr in den Lkw gepfercht. Und wieder, wie in jeder Nacht, folgt eine Gruppe Menschen einem, der verspricht, sie hinter die Grenze zu führen. Irgendwo auf einer Landstraße in Tschechien, irgendwo in einem Zug zwischen Bukarest und Prag, irgendwo auf der in Finsternis getauchten Adria. Und am Strand von Vlorë fahren die Limousinen der Schleuser vor.

Das Meer wird mit ihnen sein heute Nacht. Sanft und silbern schwappt es in die Bucht, der Wind weht schwach, drei Knoten, Südsüdost. Fünf Schnellboote schaukeln in der Dünung. Die Skipper, die ihre aufblasbaren Torpedos gomone nennen, schrauben im Taschenlampenlicht und rauchen ihre letzten Zigaretten. Am Strand stoppt ein Kleinlaster, aus dem zwei Männer springen, Benzinkanister in ein Holzboot wuchten, hinausrudern zu den gomone und den Treibstoff dieser Nacht verteilen.

Am Ufer sitzt eine Gruppe junger Männer im Sand, sehnig, unrasiert, Schiffbrüchige schon an Land. Eine Frau wiegt ein Baby im Arm, auf ihrem T-Shirt wachsen Palmen auf "Haway". Sie starren aufs Meer, als könnten sie das andere Ufer sehen, und harren des Zeichens zum Aufbruch. Sie werden furchtbar frieren. Die Gischt wird auf sie regnen, der Fahrtwind sie auskühlen und die Schläge auf die Wellen ihre Wirbelsäulen stauchen. Das Meer wird zu Stein bei 60 Knoten. Vielleicht wird einer über Bord fallen. Retten wird ihn niemand.

Anastas Goga, der Hafenmeister, steht auf der Terrasse vor seinem Büro und zählt die Menschen, die in die gomone steigen. Es ist alles, was er für sie tun kann, den Rettungsmannschaften bei einem Unglück zu funken, nach wie vielen Menschen sie suchen müssen. Unternehmen kann er nichts. Er hat ja nicht einmal ein Boot. Aber Angst und Frau und Kinder. "Dies", sagt er und schwenkt die Hand am Ufer entlang, "ist das Bild Albanien. So funktionieren die Dinge hier."

Sie kommen. Eine Mercedes-Kolonnen fährt über den Strand. Die vier Wagen stoppen vor den Wartenden im Sand, und als die Fahrer aussteigen und ein Pfiff durch die Bucht hallt, scharen sich die jungen Männer um sie. Letzte Rechnungen werden beglichen. 600 Dollar kostet die Albaner die Überfahrt, 100 Dollar weniger für die, die auf Empfehlung kommen. Die Kurden haben ihren Mittelsmännern schon in Istanbul 6000 Dollar bezahlt, Tritte, Schläge und gefälschte Pässe inklusive.

Wieder ein Pfiff. Jetzt greifen sie nach ihren Plastikbeuteln, in denen sie die Verkleidung für die neue Welt verwahren - Sonntagsanzüge, in die sie am anderen Ufer schlüpfen werden, um nicht als Illegale aufzufallen. Dann reiht sich die erste Gruppe am Ufer auf und rudert zu ihrem Schnellboot hinaus. Sechzehn Männer, eine Frau und ein schreiendes Baby zwingen sich in ein Boot, das für sechs Personen ausgelegt ist. Der Skipper treibt das Boot hinaus aufs

Meer, bis nur sein silberweißer Schweiß noch auf dem Wasser schimmert. "Gott schütze sie", sagt Goga und blickt aufs Meer. "Sie legen ihr Leben in die Hände von Teenagern."

Viele der Skipper sind nicht einmal volljährig. Die Besitzer der Boote wollen es so. Die Jungen riskieren mehr beim lebensgefährlichen Katz-und-Maus-Spiel mit der Küstenwache. Manchmal stoßen sie Passagiere über Bord, um die Guardia di Finanza aufzuhalten, die sie aus dem Wasser fischen muss. Seit die Italiener die Verfolgung erst aufnehmen, wenn die Illegalen am Strand gelandet sind, gehen die skafisti notfalls auf Kollisionskurs, um sich und ihre Boote zu retten. Manchmal aber weichen die Italiener nicht. Kokthis Verhängnis.

Vlorë ist so arm, dass sogar Kanaldeckel gestohlen werden

Sein Name ist Dushan, er ist 22, und fragt man ihn, was er schmuggelt übers Meer, lächelt er und sagt: "Was immer den höchsten Profit abwirft." Mit 16 flog er von der Schule, wegen schlechten Benehmens, mit 18 handelte er mit Cannabis. Mit 19 jagte er sein eigenes Schnellboot über die Adria und sorgte für seine 9 Geschwister. Dann kaufte er sich ein Mädchen aus Moldawien und schickte es auf den Strich.

Auf dem Weg zum Hügel der Schnellboot-Kommandeure erklärt Dushan die Windungen seines Lebens. "Mein Vater ist nur ein armer Schmied", sagt er, "er kann unsere Familie nicht ernähren." In einer Stadt, in der es kaum Arbeit gibt, wo sogar Kanaldeckel gestohlen und verschoben werden, sei seine Karriere als Schmuggler vorgezeichnet gewesen. "In Vlorë", sagt Dushan, "gibt es keinen anderen Weg, um an Geld zu kommen."

Als der Schmuggel mit Cannabis nicht mehr genug abwarf, kaufte er ein Schnellboot für 180.000 Mark und schickte statt verbotener Substanzen verzweifelte Menschen übers Meer. In den ersten Monaten steuerte er das Boot noch selbst, dann konnte er vor Angst die Hände nicht mehr fest am Ruder halten. Ein Freund kam bei einer Kollision mit den Italienern ums Leben, ein anderer verschwand mit seinem Boot und tauchte nie wieder auf. "Ich war 19", sagt Dushan, "mein Leben war kostbar." Und das der Menschen, die Nacht für Nacht in sein Boot stiegen? "Für den Skipper ist es viel gefährlicher. Solange Passagiere an Bord waren, haben die Italiener uns nie gerammt."

Einmal wollte Dushan aussteigen. Sich eine Frau suchen und ein ruhigeres Leben führen. Er fuhr nach Mazedonien und kaufte für 5000 Mark ein Mädchen aus Moldawien. Sie war 19, und sie gefiel ihm sehr. Er dachte an Verlobung, nahm sie mit nach Bari, und sie begannen ganz von vorn. Er lernte Italienisch, sie schlief mit fremden Männern. Für ihre gemeinsame Zukunft. Doch das Mädchen begann, Kokain zu schnupfen, und das machte Dushan Sorgen. Noch mehr, dass sie morgens nie mehr als 250 Mark nach Hause brachte. Er reklamierte sie in Mazedonien und ging allein zurück nach Vlorë.

Ein Junge fährt da am Meer entlang und erzählt seine Geschichte. Ein Junge mit dem runden Gesicht eines, der von seiner Mutter gut bekocht wird. Ein Junge mit Bartwuchs, der dunkles Beck's trinkt und Marlboro Lights pafft, wenn er Mann sein will. Es könnte die Geschichte eines älteren Bruders sein, und in gewisser Weise ist sie das auch, weil der in Italien in Haft sitzt, verurteilt als Schleuser. Dushan aber erzählt seine Geschichte mit der Selbstverständlichkeit eines, der sich selbst befragt und Antworten gefunden hat, die ihn zufrieden stellen. "Ich bin kein Krimineller", sagt er, "dies ist meine Art zu leben."

Oft, wenn Schleuser aus Osteuropa sich erklären, schwingt eine merkwürdige Sehnsucht mit nach der harten Hand der alten Diktatoren. Für Dushan ist es Enver Hodscha, der Mann, der

sein Volk bis zur Besinnungslosigkeit knebelte. Dessen Eisernheit bewundert er, dessen Heldenlieder kann er auswendig. "Wir waren noch ärmer damals", sagt Dushan, "aber alles hatte seine Ordnung. Keine Kriminalität, keine Prostitution, keine Drogen." Da hätte es auch nicht gegeben, was ihm unter Berisha widerfuhr, dem Präsidenten, der Albanien in den Bürgerkrieg stürzte. Dessen Häscher verhafteten ihn einmal wegen Drogenschmuggels. Sie schlugen ihn fast tot, wie zu Hodschas besten Zeiten. "Doch dann schmierten wir den Richter, und er ließ mich wieder laufen."

Die falschen Pässe kommen aus bulgarischer Produktion

An einem schmalen Schotterweg biegt Dushan links ab und fährt, vorbei an Zedern und Orangenhainen, einen Hang hinauf. Hier hat er ein Stück Land gekauft, mit Blick aufs märchenhaft türkise Meer. Ein Hotel will er darauf bauen, irgendwann, wenn sich Touristen nach Albanien trauen. Am Ende des Weges aber offenbart sich, dass hier bereits Gäste residieren. Eine Flotte von Schnellbooten liegt da auf Trailern, sechs, sieben, acht, aufblasbare und mit harter Schale. Männer mit nackten Oberkörpern liegen unter ihnen, hängen kopfüber an der Bordwand, spachteln, schmieren. An einem Trailerreifen lehnt eine Kalaschnikow.

Die Sonne sinkt schon wieder, doch auf dem Hügel der skafisti gähnen sie noch. Der Rhythmus ihrer Körper hat sich dem Schleuserleben angepasst, hellwach sind die skafisti nur in der Nacht. Zur Hauptverkehrszeit. Ein rot gelockter Riese mit Kugelbauch schlurft auf Dushan zu. Sie küssen sich auf beide Wangen, spazieren entlang der Boote, streicheln Rumpfe und Motoren und reden von Kokthi, den sie heute Nachmittag begraben werden. "Die Bastarde haben ihn umgebracht", sagt der Riese, "und sie werden dafür bluten." Eine Ladung schmutziges Heroin sollte man den Italienern schicken, brummt er. Einen Moment lang sieht der Riese aus, als denke er nach. Dann zieht er an seinem Stummel und lässt den Rauch gleichgültig aus den Nasenlöchern steigen. Er wird trotzdem wieder hinausfahren heute Nacht. Manchmal erwischt es eben einen, aber bisher waren es immer die anderen. Er wirft seine Kippe in den Staub und tritt sie mit nacktem Fuß aus. Und sagt: "Das Meer gibt, und das Meer nimmt."

Wo ein Weg ist, ist ein Schleuser. Je stärker Europa seine Grenzen abschottet, desto größer ist die Nachfrage. Die restriktiven Asyl- und Einwanderungsgesetze in Deutschland und anderen europäischen Ländern sind der Schleuser größtes Glück, Männer wie Milosevic ihre Garanten für steigende Profite. Vier Millionen legen jedes Jahr ihr Geld und Schicksal in die Hände von Menschenschmugglern und verlassen ihr Land. Fast 300 000 Menschen überquerten im vergangenen Jahr illegal die Grenzen der Europäischen Union, schätzt das International Centre for Migration Policy Development. Mehr als die Hälfte von ihnen kam im Schlepptau eines Schleusers.

Die verdienen an der Schmuggelware Mensch so gut wie an Haschisch, Kokain und Heroin, sagt die International Organization for Migration. Mehr als zwölf Milliarden Mark jährlich. Geld, das entlang der Routen fließt, auf denen Schleuser operieren. Aus Albanien übers Meer, aus Rumänien über Land. Jeden Morgen, wenn die leeren Schnellboote zurückkehren in die Bucht von Vlorë, setzt sich im Hauptbahnhof von Bukarest ein Zug voll mit Ceausescus müden Kindern in Bewegung. Zwei Tage später, um 5.41 Uhr, hält er kreischend in Prag.

Im Wartezimmer der Schleuser brennt noch Licht. Als der Tag anbricht über Prag und die Rumänen aus dem Zug taumeln, summen im Park am Bahnhof die Laternen noch. Hier sinken die Angekommenen ins Gras, legen die Köpfe auf ihre Plastiktüten und warten auf die Männer mit den Geldscheinbündeln in den Hosentaschen, die die Löcher in der Grenze

kennen. Es wird ein langer Tag werden und eine noch längere Nacht. Vor Mittag haben die Herren Schleuser nicht Geschäftszeit, und die Wagen, auf die sie ihre Kunden verteilen, verlassen die Stadt erst in der Dämmerung.

In den Nebenstraßen bereiten ihre Adjutanten schon den nächsten Durchbruch in den Westen vor. Rund um den Bahnhof parken sie die Autos, mit denen sie die Rumänen heute Nacht an die Grenze fahren werden: einen roten Ford Transit, einen weißen Fiat Ducato, einen silbernen Peugeot 205 mit französischem Kennzeichen, einen beige Renault 11 ohne Rückbank. Nackt bis aufs Blech sind diese Karren, rostig bis ins Mark. Die einzigen persönlichen Gegenstände darin sind die Kippen in den Aschenbechern. Sie müssen nur diese eine Fahrt noch überstehen, wie ihre Passagiere.

Als es Nachmittag wird und in den Bäuchen der Männer warmes Bier schwappt, schreiten die ersten Schleuser über den Bahnhofplatz. Sie tragen hautenge Nylon-T-Shirts, in deren Ausschnitten Ray-Ban-Sonnenbrillen klemmen. Auf ihren Uhren blitzt das Sonnenlicht. Handys am Gürtel wie Pistolen. Die Rumänen erkennen sofort, dass ihre Reiseleiter eingetroffen sind. Die Männer scharen sich um sie. Sie wechseln ein paar Worte und ziehen sich zurück ins Obergeschoss des Bahnhofs, in die Spielhalle Paradise, wo die Hausordnung Kaugummi verbietet und die Banditen zweiarmig sind.

Es geht jetzt nur noch um Geld. 1500 Mark verlangen die Schleuser von den Rumänen für ihre Überführung in den Westen. Sie können hier auch falsche Pässe aus bulgarischer Produktion kaufen, aber woher das Geld nehmen? Nicht alle werden mitkommen heute Nacht, es sind nicht genügend Wagen da. Die Schleuser haben vorgesorgt - in der Pension Mila, gleich um die Ecke, sind stets zwei Zimmer für ihre überschüssigen Kunden reserviert. Für alle anderen beginnt die letzte Etappe auf ihrem langen Weg nach Westen. An der bayerisch-tschechischen Grenze werden sie schon erwartet. Von Fußschleusern auf der einen Seite, Hubschraubern auf der anderen.

Die diese Grenze schützen, mögen den Mond nicht. Wenn er zur Scheibe wird und voll am Himmel steht wie in dieser Nacht, macht er ihre Mission noch mal so schwer. Er blendet die deutschen Grenzschrützer durch ihre Bildverstärkerbrillen, die ihre Köpfe aussehen lassen wie die von Insekten. Er malt ihre Silhouette an den Himmel, durch den sie sonst unsichtbar fliegen würden wie ein schwarzer Vogel durch die Nacht. Jetzt schwirrt die Bell UH1-D entlang der Grenze, unbeleuchtet, 400 Meter über Waldmünchen, und richtet ihr schwarzes Auge auf das, was sich da unten bewegt.

Schleuser garantieren die Ankunft im gebuchten Land

Die Grenze, an der die Front des Kalten Krieges verlief, befindet sich wieder im Belagerungszustand. Nur der Stacheldraht fehlt diesmal. Die Gegner sind jetzt andere, die Methoden die alten. 7000 Grenzschrützer auf deutscher Seite, ungezählte Schleuser auf der anderen. Man beobachtet sich, belauscht sich, täuscht und trickst. Und irgendwann passt die eine Seite nicht auf, und die andere versetzt ihr einen Schlag. Deutschland und die anderen Mitgliedsstaaten der EU können ihre Grenzen dichter machen, ein Loch hier stopfen und eines da. Die Schleuser werden ein neues finden.

Doch die Grenzschrützer glauben an die abschreckende Wirkung ihrer Manöver. Sie glauben an die mühseligen, puzzlehaften Ermittlungen und die millionenteure Technik, mit der sie die Schleuser aufspüren und ihren Organisationen die Arme abschlagen wollen, wenn sie schon nicht zu den Köpfen vordringen. Die Grenze, die sie nicht dichtmachen können, versuchen sie

durchsichtig zu machen. Doch sie fassen dort nur die kleinen Angestellten im Geschäft: Fußschleuser, die Illegalen den Weg weisen, und Fahrer, in deren Autos sie auf der anderen Seite springen. Die, nach denen sie wirklich suchen, arbeiten in sicherer Distanz: in einer Pizzeria in Pilsen, einem Reisebüro in Skopje, einer Villa am Rand von Bukarest.

Markus Leitl, der Leiter einer Ermittlungsgruppe in der Grenzschutzstelle Waldmünchen, glaubt nicht mehr daran, dass diese Grenze lückenlos zu schützen sei. "Es sei denn, wir wollen zurück zu Stacheldraht und Panzersperren", sagt er und blickt aus einem Hubschrauber auf die bayerisch-tschechische Grenze. Er deutet auf die Betonplattenwege, die an den Eisernen Vorhang führten - jetzt fahren die Schleuser darauf. Doch wann sie wo den Durchbruch wagen, erkennen die Ermittler oft erst, wenn es zu spät ist. Wenn sie Spuren in der Erde und Kleider im Unterholz finden. Leitl sagt: "Die kundschaften ihre Übergangsorte über Wochen aus."

Manchmal schicken die Schleuser Spitzel, die sich festnehmen lassen und mit genauen Berichten zurückkehren. Wie groß ist die Dienststelle, wann ist Schichtwechsel? Was haben die für Fahrzeuge? So sicher sind sich die Menschenschmuggler ihrer Sache, dass sie ihren "Kunden" die Ankunft im gebuchten Land garantieren. Wer an der Grenze zurückgeschoben wird, darf bei der nächsten Schleusung kostenlos dabei sein. Wenn es sein muss, ein Dutzend Mal. Bis der Übertritt gelingt. Nur Überlebensgarantien geben sie nicht.

Im Oktober vergangenen Jahres befreite die Polizei in der Oberpfalz in letzter Minute 75 Kosovo-Albaner aus einem fast luftdicht verschlossenen Möbelwagen. Die ersten 20 von ihnen waren bereits ohnmächtig, darunter 5 schwangere Frauen. Andere haben weniger Glück. Ertrinken, bevor sie das andere Ufer der Oder erreichen. Erfrieren im knietiefen Schnee des Bayerischen Waldes. Dort endete die Odyssee der Purananayagi Subramaniam. Sie hatte ihren Schleusern 15 000 Mark bezahlt, um sie aus Sri Lanka nach Deutschland zu bringen. In Leinenschuhen und dünnem Trainingsanzug folgte sie ihrem Fußschleuser bei zehn Grad minus durch die Berge Bayerns. Als sie erschöpft und unterkühlt in den Schnee kippte, ließ ihr Führer sie zurück. Er hatte sein Versprechen gehalten - sie erreichte das Land ihrer Träume, wenn auch nur als "weibliche Leiche, zuletzt lebend: 7. Dezember, 9.45 Uhr".

Abenteuerlicher als die Wege sind nur die Lügen, mit denen die Kunden gelockt werden. Da irren Menschen aus Sri Lanka durch Skandinavien, weil Schleuser ihnen versprochen, sie könnten dort gutes Geld verdienen - mit dem Pflücken von Zitrusfrüchten. Da werden Videos in Bangladesch gezeigt, in denen deutsche Geldautomaten als nie versiegende Geldquelle präsentiert werden - jeder kann sich etwas holen, so oft und so viel er will.

Die Spuren zu den Hintermännern verlieren sich immer wieder. Meist können die Aufgegriffenen dem Ermittler Leitl nicht einmal helfen, wenn sie wollten. Die Schleuser operieren nach dem Lehrbuch der organisierten Kriminalität - sie schotten ihre Organisationsebenen voneinander ab. Der eine weiß vom anderen außer seinem Vornamen nichts. "Gegenseitiges Blödhaltens" nennt Leitl das. Er hat die Methoden am Beispiel der "Pilsener Gruppe" studiert, Kosovo-Albanern, die an der Vertreibung ihrer Landsleute Millionen verdienten. Mehr als 40 000 Menschen soll die Bande über Tschechien in den Westen geschleust haben und ein bisschen Heroin dazu. "Die sind organisiert wie ein streng geführtes Unternehmen", sagt Leitl. "Die haben Handys mit Netzkarten, die sie ständig austauschen, die haben schnelle Autos, Nachtsichtgeräte und exzellente Landkarten."

In seinem Büro nahe der Grenze hat Leitl ein Organigramm der Pilsener Gruppe an die Wand gehängt. Den Versuch eines Organigramms jedenfalls. Denn da gehen so viele Pfeile hin und

her, dass es schwer fällt, den Überblick zu behalten. Zu manchen Schleuserfotos führen gar keine Pfeile, "derzeit noch kein Zusammenhang ersichtlich" steht darunter. Sicher ist nur, dass im Mittelpunkt der Gruppe drei Männer stehen, die den Ermittlern als "die Gebrüder H." bekannt sind. Doch von denen weiß Leitl nicht viel mehr, als dass sie in ihrem Restaurant Martinska in Pilsen die beste Pizza der Stadt backen. "Manchmal sitze ich einfach davor und versuche, neue Zusammenhänge zu erkennen", sagt Leitl und blickt auf das Labyrinth aus Pfeilen. "Ich frage mich immer wieder: Was fehlt an diesem Bild?"

Am 23. April dieses Jahres glaubten die Ermittler, eine Antwort zu bekommen. Sie rückten zur Operation Tornado aus. In einer konzertierten Aktion von Polizei und Bundesgrenzschutz in Deutschland und Tschechien stoppten sie eine Großschleusung, durchsuchten Wohnungen und verhafteten 52 Verdächtige. Sie wurden fündig: In Deutschland fielen ihnen Belege über Banktransfers in sechsstelliger Höhe in die Hände, in Tschechien ein 34-jähriger "Import-Export-Unternehmer", der als einer der Köpfe der Pilsener Gruppe gilt. Die Ermittler sprechen vom "größten Erfolg gegen den organisierten Menschenschmuggel". Vier Monate später warten sie immer noch auf die Auslieferung des 34-Jährigen. Zwischendurch war er wieder auf freiem Fuß.

In Vlorë lächeln die Schleuserbosse über die Probleme des inhaftierten Menschenschmugglers. Dort sitzen sie mittags im Hotel Bologna zu Tisch, Seite an Seite mit den italienischen Polizisten, die in der Stadt für Ordnung sorgen sollen. Die Schleuser, mit ihren goldrandigen Sonnenbrillen und weißen Hemden über üppigem Brusthaar fast so uniformiert wie die Polizisten, schätzen die Pasta des Hauses. Die Italiener schätzen die Begleitung der Schleuser. Von der Terrasse haben die Paten Vlorës einen wunderbaren Blick auf die Villen, die sie entlang der Promenade in Farben passend zu den Bikinis ihrer Freundinnen gebaut haben. Nicht alle schaffen es bis zum Richtfest. Die Villa des Kollegen Tozo wird nie fertig. Vor ein paar Wochen schoss ihm jemand mit einer M6 in den Rachen.

Die Herren reden nicht gerne über sich. Bittet man sie zum Gespräch, lassen sie die getönten Fenster ihrer S-Klasse-Limousinen hoch surren und verabschieden sich mit einem akzentfreien "Fuck off!". Die Stimmung ist gespannt in der Stadt seit der Schießerei vor drei Wochen vor dem Chateau. Der Boss der Bosse verlor dabei seinen besten Mann und nahm selber eine Kugel. Zani, der Mann, den sie hier den Sultan nennen, kam mit dem Leben davon, doch dann fand man seinen Bruder tot im Wald.

Die Hinrichtung war wölfisch, jetzt wartet die Stadt auf Rache

Es war eine Hinrichtung, so wölfisch, dass selbst Vlorë schauderte. Die Mörder schossen Zanis Bruder 18 Kugeln in die Brust. Sie legten eine Schlinge um seinen Hals und schleiften ihn hinter einem Auto durch den Wald. Sie schnitten ihm die Hände ab. Dann den Penis. Den stopften sie in seine Brusttasche. Jetzt wartet Vlorë auf Zanis Rache. Er wird sich anstrengen, eine noch entstelltere Leiche zu hinterlassen.

"Es ist beängstigend", sagt Eric Filipink, der Vlorë im Auftrag der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa beobachtet. "Hier werden Verbrecher zu mythischen Figuren aufgebaut. Und die Leute bewundern sie. Die Goldkettchen, die Autos, die Drogen, die Frauen." Die Schleuser haben unter denen, die sie um ihr schnelles Geld beneiden, eine Schattenwirtschaft aufgebaut: die Pensionen, in denen ihre Kunden übernachten; die Cafés am Strand, in denen sie ihre Geschäfte einfädeln; die Skipper, die ihre Boote über die Adria steuern; die Handlanger, die ihnen das Benzin besorgen. "Sie behaupten, dass sie lediglich Menschen in das Land ihrer Träume transportieren", sagt Filipink. "Ich behaupte, sie sind

Parasiten, die arme Leute aussaugen." Die Polizei schätzt, dass die Schleuser mehr als 150 Schnellboote, jedes einzelne gut 200 000 Mark wert, in und um Vlorë stationiert haben. Das macht die Flotte zu einer der größten Investitionen Albaniens. Anfang des Jahres konfiszierte der Polizeichef neun davon. Da konfiszierten die Schleuser den Polizeichef und fragten ihn, ob er am Leben hänge. Er nickte und gab die Boote zurück. Dann flüchtete er aus der Stadt.

Auf der Straße der Märtyrer, der Promenade Tiranas schönster Töchter, spaziert ein Mann mit drei goldenen Ringen. Sein Name ist Shaqir, und seine Hand zu schütteln kostet 150 Dollar. Er handelt mit der Illusion vom leichten Leben und stellt falsche Pässe aus für die Reise in dasselbe. Die Reichen setzt er in ein Flugzeug nach Paris, die Armen in ein Boot über die Adria. Er streichelt seine Breitling-Uhr und schwört, er tue Gutes. "Für mich soll jeder Albaner nach Europa gehen", sagt Shaqir, "denn da lernt er richtige Arbeit, Sauberkeit und so."

Seinen Sinn für gute Sitten hat der Mann in Freiburg geschärft. Viel gesehen vom schönen Breisgau hat er nicht, da kam die Schlägerei in einer Diskothek dazwischen. Fünf Jahre Haft für schwere

Körperverletzung. "Justizvollzugsanstalt", sagt Shaqir, er mag den wunderbar deutschen Klang dieses Wortes. In ebenjener JVA machte er seinen Hauptschulabschluss und benahm sich wie ein guter Deutscher, doch da wollte man ihn nicht mehr und schob ihn ab nach Hause. Verbunden geblieben ist er Deutschland trotzdem, besonders herzlich der Botschaft in Tirana. Dort, wie in fast allen europäischen Botschaften, sitzen albanische Übersetzer, die bei der Ausstellung eines Visums eine wichtige Rolle spielen. Denen lässt Shaqir die Wahl. "Gibt nur zwei Möglichkeiten", sagt er und grinst. "Entweder Geld oder Schlagen." Meist muss er nicht einmal die Faust ballen. "Jeder Mensch hat seinen Preis, oder?"

Er kann an diesem Abend auf der Straße der Märtyrer keine 20 Schritte gehen, ohne die Hand eines Mannes zu klatschen und ihn auf beide Wangen zu küssen. Sie sind seine Zuträger, seine Reiseverkehrsleute, die ihm für 50 Dollar stecken, wer wohin will. Jetzt küsst er einen, der zwei Freunde hat, die mit der Fähre nach Italien wollen. "Kommt morgen wieder", sagt Shaqir, "und vergesst eure Passbilder nicht." Dann zeigt er auf eine Gruppe von Polizisten, die am Straßenrand auf eine Mitfahrgelegenheit in ihre schäbigen Vorstadtwohnungen warten. "Sieh dir die an", sagt er und lacht, "nicht mal ein Auto können die sich leisten. Verstehst du?" Er fährt Passat GL, blaumetallic, mit Blaupunkt radio und Sylt-Aufkleber.

Dem Leichenwagen folgen 94 Daimler-Limousinen

Einen Pass mit gültigem Visum benutzt Shaqir drei- bis viermal, bis sich das Foto ohne erkennbare Schäden nicht mehr austauschen lässt. "Die Italiener merken nichts", sagt er, "aber die Albaner wollen immer Geld sehen." Den Preis für eine Schleusung berechnet Shaqir nach Leistung und Arbeitsaufwand, das kennt er noch aus Deutschland. "Wenn du Geld hast" - er reibt Daumen und Zeigefinger -, "kannst du auch fliegen." 4000 Dollar verlangt er für ein solches Paket aus Ticket, Visum und Schmiergeld der Beamten am Flughafen.

"Luxusschleusung" heißt das in der Branche. Die Standardschleusung mit der Fähre nach Italien bietet er für 2000 Dollar, dafür muss der Pass bei Ankunft zurückgegeben werden. Die Billigschleusung mit dem Schnellboot über die Adria ist für 600 Dollar zu haben. "Doch das ist für die Dummen, die bezahlen für den Tod."

Es gab eine Zeit in seinem Leben, da hat Shaqir sein Geld als Maurer verdient. Doch leben konnte er davon nicht. "Zu Hause sagt das Kind" - er zupft an der Hose -, "Papa, hast du

Schoko mitgebracht?" Was soll man machen? Dass sein Job kriminell sein soll, kann er nicht erkennen. "Ich zeige denen nur den Weg", sagt er. Gehen müssen sie ihn selber. Kriminell ist für ihn das, was die in Vlorë machen. "Ich spiele vielleicht mit deinem Leben, aber mit meinem Leben zu spielen, das ist Dummheit." Das hätte Andon Kokthi wissen müssen.

In Vlorë beten sie jetzt für ihn. Die Stadt bewegt sich nicht, verharrt. Starrt auf ihn. Lautlos rollt der schwarze Leichenwagen über die staubbedeckten Straßen. Hinter seinen Scheiben, auf einem Bett frischer Blumen, liegt Andon Kokthi in seinem Sarg. Ein Korso von 94 Wagen folgt ihm, ein Querschnitt der Modellpalette von Mercedes-Benz. Am Straßenrand recken sie die Häuse. Seht her, er ist zurückgekommen. Langsam schiebt sich die Kolonne den Berg hinauf zum Friedhof. Die letzten Meter tragen sie ihn auf Schultern, vorbei an 89 Gräbern, auf denen weiße Blumen welken. Die unter ihnen ruhen, ertranken in der Straße von Otranto. Der Fährmann Kokthi kommt im Tod zu denen, die ihm das schöne Leben schenkten.

Die skafisti haben ihm einen Kranz gebunden, mit roter Schleife und einem Versprechen für die Ewigkeit: "Shokut te paharuar", "Für unseren unvergesslichen Freund". "Mein mutiger Sohn", fleht die Mutter, die weinend an seinem Sarg kniet und nicht von ihm lassen will, "warum hast du uns so früh verlassen?" Der Sarg senkt sich. Frische Erde prasselt. Die skafisti setzen ihre Sonnenbrillen auf, wenden sich ab und eilen zurück zu ihren Limousinen. Rasen den Berg hinab. Unten am Meer warten die Passagiere dieser Nacht.