Andrea Di Nicola
Giampaolo Musumeci

BEKENNTNISSE EINES MENSCHENHÄNDLERS

Das Milliardengeschäft mit den Flüchtlingen

Aus dem Italienischen von
Christine Ammann

Verlag Antje Kunstmann

Für Ettore und Leonardo, die ankamen,
als wir an diesem Buch arbeiteten.

INHALT

Über dieses Buch 7

Ich bin Moses 19
Der millionenschwere Schleuserboss 32
Josip Lončarić, der Unfassbare 55
Gegenüber von Lampedusa 78
Die Herren der Grenzen 94
Die Philosophie des Missionars 125
Menschenschmuggel in drei Zügen 135
Flüchtlinge, die vom Himmel fallen 150
Der Schleuser mit dem goldenen Herzen 163
Kabir, der Vermittler 172
Der Schleuser der Taliban 185

Epilog 197
Danksagung 205

Anmerkung der Autoren

In diesem Buch finden Sie die Bekenntnisse der Männer, die die illegale Einwanderung kontrollieren. Wir haben für unsere Recherchen die wichtigsten Orte des Schleusergeschäfts aufgesucht, doch viele der Hauptpersonen, die in diesem Buch vorkommen und mit denen wir, ob im Gefängnis oder während ihrer Schleusertätigkeit, gesprochen haben, wollten nur unter der Bedingung etwas erzählen, dass wir sie nicht fotografieren oder filmen und ihre wahre Identität verschleiern. In einigen Fällen durften wir Tonaufnahmen der Gespräche machen. Für alle genannten Personen hat bis zu einer rechtskräftigen Verurteilung die Unschuldsvermutung zu gelten.

ÜBER DIESES BUCH

Der Hafen von Turgutreis, Landkreis Bodrum, im Südwesten der Türkei. Es ist 9.30 Uhr, ein Tag im Mai 2010. Am Boulevard Gazi Mustafa Kemal, Nummer 26, befindet sich das Büro der Segel- und Motorjachtvermietung »Argolis Yacht Ltd«. Auf dem Schreibtisch liegen heute die Papiere für die Bavaria 42 Cruiser: Der dreizehn Meter lange Einmaster fährt unter griechischer Flagge und ist unweit von hier an der Mole vertäut.

Ein Mann um die vierzig mit wettergegerbtem Gesicht, mit kräftigen Armen und festem Händedruck betritt das Büro. Er legt Pass und Bootsführerschein vor, um den Vertrag abzuschließen. Er ist Skipper. Giorgi Dvali, Georgier, geboren in Poti. Seit Jahren arbeitet er für Touristen an der türkischen Küste, organisiert Mittelmeerkreuzfahrten. Die Georgier gelten, wie die Ukrainer, dank ihrer langen Seefahrertradition als hervorragende Segler. Schon seit Jahrhunderten bringen die Schwarzmeerhäfen erfahrene Seeleute hervor. Dvali erklärt der Angestellten, sein nächster Kunde sei eine amerikanische Familie aus Seattle: ein Ehepaar, zwei erwachsene Kinder, die ein paar Wochen zwischen der türkischen Küste und den griechischen Inseln herumschippern wollen, eine *mavi yolculuk*, eine »blaue Reise« genießen, wie die Fischer hier sagen. Für einen

Seemann wie ihn ein alltäglicher Törn: wunderschön und für die Touristen mit Sicherheit ein Erlebnis.

Miete und Versicherungsgebühr zahlt Dvali in bar. Kurze Zeit später steht er schon auf der Mole und betrachtet prüfend das Schiff. Neben ihm liegen traditionelle türkische Gulets vertäut, gebaut in den Häfen von Bodrum und Marmaris, und Segeljachten von fünfzehn bis zwanzig Meter Länge. Ein einziges Kommen und Gehen: Skipper, englische und deutsche Touristen, einige Griechen – eine babylonische Sprachverwirrung. Dvali schaut sich um, inspiziert den Rumpf und geht dann an Bord, um zu überprüfen, ob unter Deck alles in Ordnung ist: drei voll ausgestattete Kabinen, sechs Betten insgesamt, eine geräumige Kombüse und zwei Bäder. Die Innenräume elegant, holzvertäfelt. Das Boot ist höchstens fünf Jahre alt, fast wie neu. Auf dem Gebrauchtmarkt würde man für so was 120.000 bis 130.000 Euro zahlen. Übermorgen wird er mit der ersten Morgendämmerung in See stechen.

Dvali gibt seine Route sofort in das Navigationsgerät ein, er will sichergehen, dass es funktioniert: Breitengrad 40.1479, Längengrad 17.972. Von April bis September kreuzen Hunderte von Schiffen wie die Bavaria 42 zwischen der Türkei und den griechischen Inseln und weiter westlich bis zur italienischen Küste: zwischen Korfu und Vieste, Kreta und Kalabrien, Antalya und Santa Maria di Leuca. Lange Segeltörns, fernab von den überfüllten Stränden. Tourismus für Auserwählte.

Sechs Tage später ist das Boot früh morgens im offenen Meer vor Porto Selvaggio, Provinz Lecce. Der Motor tuckert, mit sieben Knoten kämpft es sich durch die Wellen. Das Land ist nur noch zehn Seemeilen entfernt. Ein Schiff der Küstenwa-

che, vom Zoll, legt bei: eine Routinekontrolle wie viele andere an diesem Tag. Das Seefahrtbuch ist in Ordnung, Dvali scheint ein erfahrener Seemann zu sein. Die Beamten gehen an Bord. Doch da wird der Mann nervös. Als sie ihn nach den Passagieren fragen, antwortet er, er begleite eine amerikanische Familie auf Mittelmeerurlaub. Sie würde noch schlafen, er wolle nicht stören. Obwohl Dvali fließend Englisch spricht, stammelt er. Vor allem aber weckt sein Blick, der mehrmals zur geschlossenen Kabinentür geht, den Verdacht der Beamten. Sie beschließen, genauer hinzuschauen. Unter Deck finden sie keine Segelliebhaber aus Amerika. Kein Ehepaar mit erwachsenen Kindern. Als die uniformierten Männer ihre Nase ins Innere stecken, schlägt ihnen scharfer Schweißgestank entgegen: Unter Deck drängen sich vierzig afghanische Männer zwischen sechzehn und zweiunddreißig Jahren. Alle aus der Provinz Herat. Sie blicken verwirrt, viele sind seekrank. Sie sind über die Türkei gekommen: von Istanbul, dem großen Verschiebebahnhof für Flüchtlinge aus aller Welt, über Izmir weiter nach Bodrum, wo sie Dvali getroffen haben. Einmal auf See, ist die Route nach Italien einfach. Das Ziel: die apulische Küste.

Giorgi Dvali heißt in Wahrheit anders. Aber die Ermittler, die mit seinem Fall befasst waren und uns davon erzählen, wollen seinen wirklichen Namen nicht nennen. Er ist ein Schleuser. Listen- und kenntnisreich. Um die Grenzen des alten Kontinents zu überwinden und die internationale Polizei zu umgehen, die die illegale Einwanderung bekämpft, arbeitet Dvali mit dem neuesten Trick. Er greift zu einem neuen, kräftigen Brecheisen, um in die »Festung Europa« vorzudringen: zu einer neuen List, die inzwischen nicht nur im Mittelmeer, son-

dern auch am Ärmelkanal verbreitet ist, weil die luxuriösen Motor- und Segeljachten von den Grenzbeamten kaum beachtet werden. Man versteckt die Flüchtlinge einfach unter Deck, damit sie nicht zu sehen sind, wenn Flugzeuge oder Hubschrauber das Meer überfliegen. Das einzige Anzeichen, die Achillesferse, ist der größere Tiefgang der Boote, die nur für zehn Personen ausgelegt sind, aber jetzt vier- oder fünfmal so viele beherbergen.

Manchmal werden die Boote gekauft, manchmal geklaut und manchmal, wie bei Dvali, mit falschen Papieren und falscher Identität gemietet und nicht zurückgegeben, wie uns die Staatsanwälte erläutern, die dem Phänomen seit einiger Zeit nachgehen. 1000 bis 4000 Euro zahlen die jungen Afghanen oder Pakistani für die Überfahrt. Man legt in Antalya, Izmir oder Tekirdağ ab und tuckert dann mit ungefähr acht Knoten, fünfzehn Stundenkilometern, übers Meer. Die Bootsfahrt nach Italien dauert fünf bis sieben Tage. Mit einer Motorjacht geht es schneller, sie fährt mit circa fünfundzwanzig Knoten übers Meer. Alternativ bieten sich auch superschnelle Hochleistungsschlauchboote an, die heutzutage von Griechenland, von Lefkada, Korfu oder Igoumenitsa aus starten – weil die Kontrollen in Albanien mittlerweile verschärft wurden. Mit ihren siebzig bis achtzig Knoten schießen sie pfeilschnell übers Wasser, die Überfahrt dauert höchstens fünf Stunden, aber die Küstenwache fängt sie auch leichter ab.

An jenem Tag im Mai meinte es das Schicksal nicht gut mit unserem Kapitän. Bei den Kontrollen, dem reinsten Glücksspiel, erwischte es ausgerechnet seine Bavaria 42. Jetzt sitzt er im Gefängnis. Vier Jahre hat er wegen Begünstigung illegaler

Einwanderung bekommen, während die Jacht, wie Dutzend andere, beschlagnahmt im Hafen von Lecce liegt.

Cataldo Motta, Leiter der Staatsanwaltschaft in Lecce, und sein Stellvertreter Guglielmo Cataldi sind Antimafia-Staatsanwälte. In den letzten zwanzig Jahren ermittelten sie gegen die apulische Mafia »Sacra corona unita«, kämpften erst gegen Zigaretten- und Drogenschmuggel und später gegen den von Männern und Frauen. Früher lag der Menschenschmuggel noch in der Hand der albanischen Mafia, heute in der von türkischen, afghanischen, pakistanischen, iranischen und griechischen Schleuserbanden. Der Fall Bavaria 42 fällt in ihre Zuständigkeit, ebenso wie die Operation »Ropax« von 2011, mit der es den Antimafia-Bezirksdirektionen in Bologna und Lecce, von der nationalen Antimafia-Direktion koordiniert, gelang, einen großen Schleuserring zu zerschlagen, der afghanische, pakistanische und iranische Flüchtlinge über Griechenland und die Türkei in die EU schmuggelte. Es gab zwei Routen: Die einen Flüchtlinge wurden nach Ägypten gebracht und nahmen von dort Kurs auf Sizilien, die anderen reisten von der Türkei über Griechenland oder direkt nach Italien. Der Fall Bavaria 42 und die Operation »Ropax« können vielleicht eine kleine Vorstellung davon geben, wie fachmännisch, flexibel und geschäftstüchtig die kriminellen Herrschaften vorgehen: Sie reagieren prompt auf Maßnahmen und Gegenmaßnahmen der Ordnungsmächte und entwickeln fortlaufend neue Methoden, um Flüchtlinge erfolgreich nach Europa zu bringen.

Die Tricks der Branche

Mauern, Patrouillen, versperrte Routen: All das vermag nichts gegen das System der Einschleusung von Flüchtlingen* auszurichten. Nichts gegen die immer raffinierteren kriminellen Organisationen, die dahinterstecken und von enormem Geschäftssinn getrieben sind: Denn ihre schärfsten Waffen heißen Kreativität und Klugheit, ihre eigentliche Stärke ist Anpassungsfähigkeit in jeder Situation. Es handelt sich um Kriminelle, ja, aber auch um Geschäftsleute. Warum sie ins Geschäft einsteigen, kann verschiedene Gründe haben: weil sie nahe einer Grenze leben oder erfahrene Seeleute sind. Aber sie gehen alle nach einem System vor, das sich als äußerst widerstandsfähig selbst gegen ausgefeilteste Ermittlungsmethoden erweist: Sie bilden ein Netzwerk, ja, aber ein hochflexibles, das wenig mit dem monolithischen Modell der organisierten Kriminalität wie Mafia oder 'ndrangheta zu tun hat.

Ihr Geschäft beruht auf Vertrauen und dem gegebenen

* Aus Gründen der Einfachheit werden in diesem Buch über das Schleuser-/Schmugglerwesen die Begriffe Flüchtling und illegaler Einwanderer synonym verwendet. Hierbei ist jedoch festzuhalten, dass die Schleuser unterschiedliche »Kunden« haben: Einwanderer ohne jede Einreiseberechtigung (illegale Einwanderer), Ausländer, für deren Einreise zunächst legitime Voraussetzungen vorliegen, bei denen aber die notwendigen Bedingungen für einen dauerhaften Aufenthalt in Europa später entfallen (irreguläre Einwanderer), oder auch Einwanderer, die nach ihrer Ankunft Asyl bzw. die Anerkennung als Flüchtling oder einen anderen internationalen Schutzstatus beantragen können.

Wort. Und strukturiert sich dabei blitzschnell neu: Ist das eine Netzwerk aufgeflogen, bildet sich auf der Stelle ein neues. Ein kriminelles Netzwerk von außergewöhnlicher Flexibilität. Ein fähiger Schleuser* kann einfach jede Grenze überwinden: Ist die Abmachung einmal getroffen und das Geld übergeben, hilft er dem Flüchtling, heimlich in das gewünschte Land zu kommen. Allerdings können die Methoden dabei höchst unterschiedlich und manchmal verblüffend sein, wie der Trick, den die Ordnungskräfte am Hafen von Bari aufgedeckt haben. Man stelle sich diese amerikanischen Fernsehsendungen vor, in denen versponnene Automechaniker alte Schrottkisten in hoch individuelle farbenfrohe Boliden verwandeln. So ähnlich gehen die Schleuser vor. Wenn die Fähren aus Griechenland anlegen und die Autos, Wohnmobile, Wohnwagen und Lkw aus dem Bauch der Fähre rollen, durchsuchen Zoll und Polizei die Fahrzeuge nach illegalen Einwanderern. Zu den beliebtesten Methoden der Schleuser gehören Aushöhlungen im Armaturenbrett oder im Fußraum. Allerdings wollen sie damit nicht ihr Auto verschönern und individueller gestalten, nein, sie verstecken darin Flüchtlinge und bringen sie über die Grenze. In

* Schleuser sind keine Menschenhändler im engeren Sinne. Menschenhändler im engeren Sinne sind Kriminelle, die andere durch Vortäuschung falscher Tatsachen oder gewaltsam in andere Länder locken, um sie dort auszubeuten. Wie etwa das organisierte Verbrechen in Nigeria, das das Geschäft mit der Prostitution kontrolliert. Aber es gibt zwischen Schleusern und Menschenhändlern zahlreiche Berührungspunkte und einen Graubereich, in denen sich beide kriminelle Spielarten mischen und überlagern. Wir möchten hier allerdings beide Bereiche getrennt halten.

einem Trojanischen Pferd modernen Zuschnitts. Der Flüchtling liegt möglicherweise ein wenig eng, aber die Methode ist todsicher – solange der Fahrer nicht nervös wird.

Man kann natürlich auch die Sitzbank aushöhlen und sämtliche Polster entfernen, sodass nur ein Gerippe übrig bleibt. Oder einen Lkw mit doppeltem Boden ausstatten oder, noch so eine Idee, so tun, als säße im Wohnmobil eine normale Urlauberfamilie. Der Kreativität der Schleuser sind keine Grenzen gesetzt. Sie nimmt mitunter geradezu theatralische Züge an: Heimatlose Flüchtlinge tarnen sich als fröhliche Familie auf Europareise. Da spielt sich etwa folgende Szene ab: Im abgeschotteten Hinterraum eines Internetcafés warten, ein wenig verschreckt, einige Afghanen, bewacht von zwei Mitgliedern der Organisation. Unter den Afghanen befinden sich ein Mann und eine Frau, beide um die fünfzig. Ein wenig abseits stehen noch zwei junge Männer um die zwanzig. Die Mitglieder der Organisation mustern die Gruppe streng wie bei einem Casting. Schließlich zeigen sie auf die vier und lassen sie vortreten. Ihr Ton lässt keine Widerrede zu. Wenig später erscheint einer von der Organisation mit Kleidung auf dem Arm, in passender Größe und westlichem Schnitt. Man schickt die vier zum Duschen, sie müssen sich kämmen und die ausgewählte Kleidung anziehen. Ein paar Stunden später sind sie kaum mehr wiederzuerkennen und wirken schon etwas weniger ängstlich. Die Schleuser schießen ein paar Fotos, im Passbildformat. Dann statten sie die vier mit Zugfahrkarten aus, in Richtung Norden, nach Frankreich. Man gibt ihnen neue Pässe, alle vier tragen darin denselben Nachnamen. Ein Mann und eine Frau mittleren Alters und ihre beiden Söhne: eine perfekte Familie auf Reisen.

Antonella Chiapparelli, Polizeioberrätin und Leiterin der Digos* in Frosinone, und ihrem Kollegen Paolo Patrizi, Polizeihauptmeister und stellvertretender Digos-Leiter, gelang es, einen riesigen Schleuserring aufzuspüren und zu sprengen. Während der Arbeit an unserem Buch trafen wir uns mit ihnen, weil wir etwas über die Flüchtlingsverstecke der Schleuser erfahren wollten, auf die die Polizei immer wieder stößt: »Aus Afghanistan fliehen die Leute in Massen: ein wahrer Exodus. Dafür braucht man die passenden Organisationsstrukturen: Häufig ist das ein Netz aus Telefoncafés. Wir haben in ihren Hinterräumen Kellerverstecke entdeckt. Dort erhalten die Flüchtlinge, frisch geduscht, Kleidung und neue Dokumente, mit denen man sie in Flugzeuge oder Züge setzt. Sie sollen sauber, ordentlich und unverdächtig erscheinen. Häufig reisen sie zu mehreren, sie wirken wie eine Familie oder eine Gruppe Freunde und fallen so weniger auf. Damit senkt man das Risiko und maximiert die Chance, den Zielort wirklich zu erreichen.«

Bekenntnisse eines Menschenhändlers

Dieses Buch erzählt, wie das Geschäft mit den Flüchtlingen funktioniert. Wer steckt dahinter? Wie und warum wird jemand Schleuser? Wie sind die Schleuserringe organisiert? Welche Routen werden bevorzugt und warum? Wie viel lassen sich Schleuser für ihre Arbeit bezahlen und in welcher Form? Wie

* Divisione Investigazioni Generali e Operazioni Speciali, auf Terror- und Extremismusbekämpfung spezialisierte Abteilung für allgemeine Ermittlungen und Sonderoperationen (A.d.Ü.)

vermeiden sie Kontrollen und Ermittlungen und schaffen es so, jahrelang unentdeckt zu bleiben? Wie »vernetzen« sie sich? Wie erfahren sie überhaupt, dass jemand nach Europa will?

All das können nur sie selbst erzählen. Die Schleuser, die Menschenhändler. Wir haben sie getroffen und zum Reden bewegt. Wir haben zugehört, ihre Geschichten, Verhaltensweisen und Arbeitsmethoden analysiert und versucht, zu verstehen, wie das kriminelle System dahinter funktioniert. In diesem Buch finden Sie die Bekenntnisse von großen und kleinen Schleusern. Die ganze Geschichte, von Anfang an und häufig bis zu dem Punkt, wo jemand Rechenschaft ablegt.

Josip Lončarić war einer der gerissensten Menschenhändler. Er ging der Polizei in Ljubljana ins Netz, doch die slowenischen Behörden entließen ihn schon nach wenigen Monaten aus der Untersuchungshaft, und er verschwand wieder im Nichts. Der gebürtige Kroate war ein Schleuserboss, Chef eines milliardenschweren Imperiums. Ungefähr 90 Prozent der Chinesen, die in den Neunzigerjahren nach Italien kamen, gingen – ebenso wie viele Flüchtlinge aus Bangladesch und den Philippinen – durch seine Hände. Seine Organisation, die weltweit zu den größten gehörte, führte er mit seiner Exfrau, einer jungen Chinesin, die hauptsächlich für die Auftragsakquise und Verwaltung der Gelder zuständig war. Das operative Reisegeschäft vergaben sie vielfach an kleine und mittlere Subunternehmer, an Kriminelle, die keine Skrupel kannten. Lončarić war »der wichtigste europäische Schleuserboss«, wie Federico Frezza, Staatsanwalt in Triest, sagt, der damals gegen illegale Einwanderung ermittelte und zu denen gehörte, mit denen Lončarić Katz und Maus spielte.

Eine andere Größe im Schleusergeschäft heißt Muammer Küçük. Seit Jahren ist der gebürtige Türke der unumstrittene Boss, wenn es um die illegale Einwanderung über das Mittelmeer geht. Ein Marketinggenie, dem es mit einer »Exzellenzinitiative« gelang, anderen beträchtliche Marktanteile abzujagen. Sein besonderes Angebot: Zahlung erst bei Erreichen des Zielorts. Er garantiert sicherere Überfahrten, stattet seine Mannschaft mit Seekarten und modernsten Handys aus und bietet verschiedene Anlaufstellen für die Ankömmlinge, die in andere Länder weiterreisen wollen. Die Idee mit den Jachten stammt von ihm.

Diese und viele andere große und kleine Schleuser von Osteuropa bis zu den Mittelmeerländern ermöglichten uns, in unserem Buch über eine Parallelwelt zu berichten, die bisher weitgehend unbekannt ist. Und eins steht dabei fest: Es wird Zeit, dass wir uns von der Vorstellung verabschieden, dass es sich bei Schleusern um kleine Gauner handelt, die sich auf die Schnelle ein paar Dollar verdienen wollen. Hinter der illegalen Einwanderung, hinter den Zehntausenden von Flüchtlingen, die Jahr für Jahr Europa erreichen, steckt nämlich in Wahrheit eine geschäftstüchtige Branche, zu der, ja, auch kleine Ganoven und manchmal bemitleidenswerte Gestalten gehören, aber vor allem mächtige Berufsverbrecher: Männer in Zweireihern, knallharte Geschäftsleute, deren weltweite Umsätze nur von denen aus dem Drogengeschäft übertroffen werden. Noch in den abgelegensten Gegenden der Welt sitzen ihre »Agenten«, wie die Flüchtlinge sie nennen, und arbeiten über ein gigantisches Netzwerk hervorragend zusammen: ein Netzwerk, das das Geschäft mit der illegalen Einwanderung organisiert.

Der kleine Schleuser, der die Flüchtlinge über das Mittelmeer bringt, ist nur die Spitze des Eisbergs. Manchmal ist er sogar selbst Flüchtling und stottert seine Schulden ab, indem er seine angeblichen Skipper-Fähigkeiten zu Markte trägt. Er mag wohl ein kleiner Ganove oder manchmal auch ein »mittelschwerer« Verbrecher sein. Doch hinter ihm verbirgt sich eine kriminelle Parallelwelt, über die endlich berichtet werden muss. Denn nur so können wir der politischen Instrumentalisierung des Phänomens entgegenwirken und unseren verengten Blickwinkel weiten, der die Meinungsbildung schon zu lange bestimmt. Vielleicht können wir dann endlich klarer sehen. Und verstehen, dass wir das Problem keineswegs lösen, wenn wir nur den jungen Schleuser verhaften: weil hinter ihm ein globales Netzwerk steht, das davon profitiert, dass Menschen in andere Länder wollen, die sie auf legalem Wege nicht erreichen. Hinter jedem Flüchtling, der in Italien oder einem anderen EU-Land ankommt, hinter jedem notleidenden Gesicht, das uns von den Titelseiten der Zeitungen entgegenblickt, steht ein reicher Geschäftsmann, der von ihm 1000 bis 10.000 Euro eingesackt hat.

Dieses Buch handelt von den größten und erbarmungslosesten »Reiseveranstaltern« der Welt.

ICH BIN MOSES

Der Schleuser aus Sibirien

Aleksandr ist Schleuser. Der Mann aus Sibirien hat lange für mächtige türkische Menschenhändler gearbeitet. Hellblaue Augen, schlauer Blick: Schon bei der ersten Begegnung merkt man, er ist ein charismatischer Typ. Wenn er redet, blickt er einen herausfordernd an. Die Kapitäne, die die Boote steuern, also die Drecksarbeit machen, sind für die Organisationen im Flüchtlingsgeschäft unverzichtbar. Aleksandr ist Kapitän. Und in dem System arbeiten Leute selbst über Tausende von Kilometern zusammen, vorausgesetzt natürlich, sie sind fähig und tüchtig. Wir unterhalten uns mit Aleksandr, weil wir wissen wollen, wie die Schleuser ihre Skipper rekrutieren, die neuen Fährmänner der Unterwelt, die für eine Handvoll Dollar alles riskieren. Er hat alles riskiert. Und in dem Job gibt es keinen besseren als ihn, behauptet er.

Ich bin in Sibirien geboren, in der Nähe von Irkutsk, 1971. Dort habe ich achtzehn Jahre gelebt, dann musste ich zum Militär. Da habe ich angefangen, in der Welt herumzureisen. Ich war fünfzehn Jahre in Wladiwostok, im äußersten Osten von Russland, gegenüber von Japan. Ich bin dort auf die Marineschule

gegangen, Spezialfach Maschinenbau, habe mich aber von Anfang an für Segelschiffe interessiert. Als die Sowjetunion zusammenbrach, sind alle dem Kapitalismus hinterhergehechelt. Alle wollten das große Geld machen. Ich wollte lieber Skipper werden: Mit vierundzwanzig war ich schon Kapitän.

Der Staat war damals am Ende, nichts funktionierte mehr. Es gab keine Regeln, keine Polizei mehr, keinen Zoll. In Wladiwostok wimmelte es nur so vor Verbrechern, es war vielleicht die schlimmste Stadt der Ex-UdSSR. Hätte ich damals Geld scheffeln wollen, wäre ich heute ein toter Mann. In den Neunzigerjahren gab es dort eine Müllkippe, und direkt daneben war ein Automarkt, auf dem konnte man sich für ein paar Kröten ein japanisches Auto kaufen. Wenn da jemand mit dem Bargeld in der Tasche herumspazierte, mit 3000 oder 4000 Dollar, dann haben sie ihn ganz schnell kaltgemacht. Die Kippe ist heute ein riesiges Grab, wo Hunderte von Leuten liegen.

Ich habe das Segeln in Wladiwostok gelernt. Ich habe es gut gelernt, weil meine ersten Schiffe keinen Motor hatten. Ich war so geschickt, dass ich mit einem dreizehn Meter langen und acht Tonnen schweren Schiff sogar im Hafen herumsegeln konnte. Anfangs habe ich die Boote der Marineschule gefahren, dann kamen die Reichen, die neuen Kapitalisten. Das erste große Schiff, das ich gesteuert habe, gehörte einem Geschäftsmann.

Damals lief das so: Sobald einer Milliardär wurde, kaufte er sich eine Jacht. 1993 wurde der Rubel ja Monat für Monat weniger wert. Man musste das Geld auf der Stelle ausgeben, wenn man keine Verluste machen wollte. Das war der wilde Kapitalismus. Viele Leute besaßen plötzlich eine Jacht, mit der sie aber

nie fuhren. Für die Reichen war die Jacht ein Statussymbol. Einmal hatte sogar ich eine echte Luxusjacht: Ihre Besitzer mussten vor der Polizei abhauen und hatten sich ins Ausland abgesetzt.

Ich habe in Südkorea gearbeitet. Da habe ich lange eine Ferretti 73 gefahren, dreiundzwanzig Meter lang. Ohne Crew. Wenn ich sie in den Hafen manövrierte und vertäute, haben die Leute applaudiert. Das Segeln war meine große Leidenschaft. Geld bedeutete mir wenig, ich hätte tausend Möglichkeiten gehabt, mir meinen Lebensunterhalt zu verdienen. Aber das Meer und dieses Leben, das war einfach das, was ich wollte.

Als dann Putin an die Macht kam, hat sich die Situation drastisch verändert: Es gab weniger Geld und weniger Arbeit. Ich bin nach Sibirien zurückgegangen, unter anderem, weil meine Mutter alt und kränklich war. Vor meiner Rückkehr war ich sogar kurz in Italien: Zwei Monate habe ich als Skipper in Viareggio gearbeitet.

Damals musste ich mir dann eine Arbeit übers Internet suchen. Ich habe ein paar Anzeigen ins Netz gestellt, ich wollte unbedingt wieder als Captain arbeiten. Ich hatte meine Anzeige auch an ein ukrainisches Portal weitergeleitet. Das war 2010. Und über das Portal habe ich kurz vor Weihnachten ein interessantes Jobangebot gekriegt. Man hat mich über Skype kontaktiert, und ich musste so etwas wie ein Einstellungsgespräch absolvieren. Frage und Antwort. Der Mann, mit dem ich gechattet habe, saß in der Ukraine. Später habe ich dann erfahren, dass er zu der Organisation gehörte, er war eine Art Wandschirm zwischen dem Organisator und dem Skipper. Der Skipper darf ja möglichst nichts über den anderen wissen. Weil dem

Boss dann nichts passieren kann, wenn Polizei und Staatsanwaltschaft das Boot hochnehmen. Die Organisatoren bleiben immer im Verborgenen.

Erst einmal wollten sie eine Kopie von meinem Pass. Ich habe sie per E-Mail geschickt: Sie hatten also meine Anschrift, mein Foto, alles. Nichts konnte ich vor ihnen geheim halten! Bei einem zweiten Gespräch haben sie mich dann mit Fragen bombardiert: Rauchst du? Nein, ich rauche nicht. Trinkst du? Nein, ich trinke nicht. Nimmst du Drogen? Wie ist dein Gesundheitszustand? Frage, Antwort, Frage, Antwort. Sie sind offen zu mir gewesen. Sie haben gesagt: »5000 Dollar für eine Fahrt.« Ich habe Ja gesagt. Einen Vorschuss habe ich nicht verlangt.

Nur den Hinflug bitte

Dann informiert mich der »Vermittler«, wieder über Skype, dass sie mir ein Flugticket von Sibirien nach Kiew zahlen. Ich frage: Warum gerade in die Ukraine? Er sagt, weil er dort sitzt und mich persönlich kennenlernen will. Außerdem, sagt er, soll ich noch ein zweites Mitglied für die Crew rekrutieren, einen Assistenten. Das geht okay für mich. Ich spreche einen Freund aus Nachodka in der Nähe von Wladiwostok an, mit dem mich ein unvergessliches Erlebnis verbindet: Wir haben einmal ein Segelboot auf drei lange Kufen montiert und sind mit 120 Stundenkilometern übers Eis gejagt! Er sagt sofort zu. Der Vermittler zahlt alle unsere Flüge. Ich bleibe mehrere Tage in der Ukraine; der Vermittler möchte eine vertrauensvolle Atmosphäre schaffen, seine Chefs wollen wissen, ob er wirklich den richti-

gen gefunden hat. Da geht es ums Geschäft. Der Vermittler spricht perfekt Russisch. Er ist Türke, aber spricht sehr gut Russisch, kennt unsere Kultur, sogar unsere Comics. Er ist mehr Russe als ich.

Er beruhigt mich. Ich solle mir keine Sorgen machen. Er spricht von zwei seetüchtigen Schiffen, das eine acht, das andere fünfzehn Meter lang. Von höchstens zehn Personen, die wir an Bord nehmen. Je mehr Fahrten ich mache, desto mehr würde dabei rausspringen. So funktioniert das. Der Vermittler ist um die vierzig, ein stämmiger Mann mit riesiger Wampe. Und einem hässlichen Gesicht, aber intelligentem Blick. Die Nase ist groß und krumm. Seine Haut olivfarben. Ich denke sofort, der ist ganz schön auf Zack. Am Ende waren wir beinahe Freunde. Ich habe sogar seinen wahren Namen erfahren, Ahmed. Er lebt nicht in der Türkei, weil ihn die Polizei dort im Visier hat. Er betritt sein Heimatland nur, wenn unbedingt nötig. Er ist untergetaucht. Habt ihr kapiert, wie die Sache läuft? Man verurteilt die Kapitäne, man verurteilt die Vermittler, aber die Organisatoren, die Bosse, die bleiben sauber.

Er gibt mir zu verstehen, dass ich das Wort »Organisator« nicht in den Mund nehmen darf. Er sagt: »Du fliegst nach Istanbul. Da kommt ›jemand‹ und gibt dir das Geld.« Wer, das sagt er nicht. Das habe ich erst später erfahren. Der Vermittler besorgt mir ein Ticket nach Istanbul, reserviert ein Hotelzimmer im Sultanahmet-Viertel, in der Nähe der Blauen Moschee. Wenn ich ankomme, wird mich jemand anrufen, sagte er. Auch mein russischer Freund ist schon im Hotel. Alles komplett bezahlt. An der Rezeption gebe ich meinen Pass ab, nenne meinen wirklichen Namen. Aber dann zieht sich die Sache hin: Ich

bleibe mehrere Monate in Istanbul, ohne auch nur einmal zu fahren. Nach einer Weile schicke ich meinen Freund wieder nach Hause und rekrutiere zwei neue Crewmitglieder. Zwei Frauen: eine Freundin von mir und meine Verlobte. Aber noch immer passiert nichts. Nach ein paar Wochen schicke ich die Frauen auch zurück. Also, eigentlich sind wir quasi in Geiselhaft. Aber irgendwann kann ich die Leute beruhigen, ich würde das Boot trotzdem fahren, sage ich, alleine – und nur, wenn die Frauen wieder nach Hause können. Das hat dann geklappt.

Wenn ich frage, wann es endlich losgeht, sagt der Vermittler nur: »Morgen, morgen, morgen«, »in einer Woche vielleicht«, »Wir haben Probleme, weil gerade hundertzwanzig Leute ertrunken sind, die Polizei hat die Kontrollen verstärkt«. Dann fahre ich endlich nach Bodrum, dort kriege ich ein marodes Holzboot, noch dazu mit einem Motor, der nicht anspringt. Ein Scheißboot, sage ich. Als ich an Bord gehe, der nächste Schock, dabei habe ich in meinem Leben schon manchen alten Kahn gesehen! Der Vermittler sagt: »Wir nehmen fünfundsechzig Leute mit.« »Was?« Ich koche vor Wut. Und er: »Reg dich lieber über andere auf!« Ich sage, dass ich in dieses Wrack garantiert nicht einsteige. Sie müssen mindestens den Motor und die Geräte, GPS-Gerät und so, in Schuss bringen. Das ist Wahnsinn, sage ich, so viele Leute da reinzupferchen. Der reinste Wahnsinn. Glücklicherweise hört er auf mich. Also brauchen wir ein besseres Boot: noch mal zwei Monate Warten! Auf der Suche nach dem Boot fahre ich quer durch die Türkei. Die Tage vergehen, aber sie zahlen alles: Hotel, Verpflegung, Reisekosten. Dann finde ich endlich das passende Boot: neun Meter lang, 31.000 Euro. Kein Problem, sagen sie.

Ich fliege von Istanbul nach Marmaris. Eine Stunde Flug. Ich komme zum Hafen, gehe an Bord, fahre raus aufs Meer. Es ist sieben Uhr abends, irgendwann im April 2011. Ich nehme Kurs auf Griechenland.

Obwohl ich mich draußen auf dem Meer unglaublich frei fühle, bin ich eigentlich ihre Geisel. Ich habe das Boot auf meinen Namen gemietet, sie haben mich in der Hand. Ich bin entführt, ich stehe mit dem Rücken zur Wand: Wenn ich abhaue, zeigen sie mich wegen Diebstahl an. Sie verfolgen meinen Kurs genau, alle zwei Stunden muss ich meine Koordinaten durchgeben. Sie wollen alles wissen, die Leute von der Organisation. Lange Zeit ist die Fahrt schwierig. Es herrscht starker Wind, es stürmt. Weil das der Motor nicht durchhält, beschließe ich, näher an die Küste zu fahren. Sage und schreibe drei Mal muss ich den Anker werfen: eine siebzig Meter lange Metallkette mit großen Kettengliedern. Ich bin mutterseelenallein. Es ist eiskalt, der Wind peitscht übers Boot; wo ich hingucke, Wasser. Aber das Boot stoppt nicht. Erst beim dritten Versuch sitzt der Anker fest. Ich bin erschöpft, klettere unter Deck und versuche, ein paar Stunden zu schlafen. Mein Boot liegt nahe bei einer kleinen griechischen Insel, an den Namen erinnere ich mich nicht. Ich schließe die Augen und wache erst auf, als es hell wird: drohend über mir eine orthodoxe Kirche. Zeit, zu verschwinden.

Nach einer Woche und noch einem fürchterlichen Sturm erreiche ich Lefkada. Ich habe vielleicht zwei Nächte geschlafen, wenn überhaupt. Alle zwanzig Minuten musste ich den Horizont kontrollieren. Ich bleibe drei Tage auf der ionischen Insel. Über Western Union schickt mir der Organisator 2000 Euro. Davon kaufe ich ein Schlauchboot mit Motor, als Bei-

boot. Am Telefon krieg ich zu hören: »Wenn du nicht einunddreißig Leute mitnimmst, dann hast du ein echtes Problem.« Ich kenne ihren Plan nicht, ich weiß gar nichts. Er sagt mir, ich soll den Hafen von Lefkada verlassen und über Nacht an der Reede warten. Übermorgen würden sie mir sagen, wo ich die Kunden an Bord nehmen kann. Die Koordinaten, die sie mir geben, führen mich an eine felsige Küste. Kein Dorf, kein Hafen, kein gar nichts. Es ist Nacht, stockdunkel. Ich fahre näher heran, klebe fast an der Klippe, berühre schon die Felsen. Da kommen die Bastarde an Bord, wie Billardkugeln kullern sie blitzschnell unter Deck. Tum, tum, tum! Sie huschen vorbei, hören nicht auf meine Anweisungen, keiner von denen spricht Englisch. Schwupp, sind sie drin. Genau einunddreißig. Alles Männer. Die meisten jung, zwischen siebzehn und fünfundzwanzig. Afghanen und Iraker. Nur einer hat ein Handy. Vielleicht hält er den Kontakt mit den Chefs, aber das weiß ich nicht genau. Versteckt zwischen Büschen haben sie an den Felsen auf mich gewartet. Sie wollen nach Sizilien, aber ich setze mich durch: »Zu weit und zu gefährlich.« Ich nehme Kurs auf Apulien. Ich fahre mit vier Knoten, mit Segel und Motor.

Wir brauchen zwei Tage. Die Flüchtlinge bleiben unter Deck, der Schwerpunkt muss unter Wasser bleiben. Sie müssen da drinnen bleiben, und wenn sie kotzen. Wenn jemand an Deck kommt, laufen wir voll Wasser und krepieren. Ich kenne da keine Gnade, sie müssen die Klappe halten und auf mich hören. Noch nie hat sich ein Kapitän allein, ohne Crew, an diese Strecke gewagt. Nur ich. Kein Segelsportler, nicht einmal die vom America's Cup können es mit mir aufnehmen. Ich weiß, dass ich besser bin als alle anderen. Die Flüchtlinge fangen an,

zu beten. Ich bin ihre einzige Hoffnung. Ich hätte auch einem von denen das Ruder in die Hand drücken, das Schlauchboot nehmen und umkehren können. Und sie ihrem Schicksal überlassen. Aber der Typ bin ich nicht, der das Leben von Menschen einfach aufs Spiel setzt. Das wäre ja ein Verbrechen. Ob es ein Verbrechen ist, wenn man die Leute einschleust? Für mich war Moses der erste Schleuser der Menschheitsgeschichte! Ich bin wie er. Ich bin Moses!

Als wir in italienischen Gewässern sind, schalte ich alle Lichter am Boot aus. Wir sind in Küstennähe. Absolute Stille, pechschwarze Nacht, es ist nichts zu hören als das Rauschen der Wellen und leises Motorbrummen. Doch dann drehe ich mich um und sehe direkt vor mir einen riesigen Drachenschädel: das Patrouillenboot vom Zoll, sie fahren auch ohne Beleuchtung. Schöne Scheiße. Ich stelle den Motor ab. Sie kommen näher. Ich schreie, dass mein Funkgerät nicht funktioniert. Sie sagen auf Englisch: »Bleiben Sie stehen, keine Bewegung!« Und ich: »Okay, okay.« Sie legen langsam bei. Und ich rege mich langsam, aber sicher auf. Der Steuermann ist der reinste Dilettant, so was von ungeschickt. Ich rufe rüber, er soll's sein lassen, ich komme ran. Sie befehlen mir, zu bleiben, wo ich bin. Keine Manöver! Sie kommen an Bord. Sie fragen, ob ich etwa keine Papiere habe. Ich sage, doch, doch, alles in Ordnung. Hätte ich so getan, als besäße ich keine Papiere, wäre ich auf der Stelle ein illegaler Flüchtling gewesen und nicht etwa als Schleuser verurteilt worden. Aber solche Spielchen sind nichts für mich. Ich bin ein Seewolf, ein Profi. Die Flüchtlinge haben echt Glück gehabt, sie haben Italien ja erreicht. Ein paar Monate vorher, im Januar, kurz nachdem ich in die Türkei geflogen

war, sind hundertzwanzig Leute einschließlich Besatzung umgekommen. Das Boot gesunken. Alle ertrunken oder erfroren. Im Winter ist das Meer da eisig. Wäre ich der Kapitän gewesen, dann würden sie noch leben, so wie diese einunddreißig.

Sie haben mir vier Jahre und acht Monate aufgebrummt. Zwei Jahre muss ich noch absitzen.* Ich wiege heute fünfzehn Kilo weniger, habe Italienisch gelernt und eine Ausbildung als Buchhalter gemacht. Ich male. Viele sagen, ich hätte Talent. Gerade arbeite ich an einer zwei Mal ein Meter zwanzig großen Leinwand. Ich male die Richter Falcone und Borsellino. Ihr wisst schon, dieses berühmte Foto, wo sie die Köpfe zusammenstecken und lächeln. Ich bin der Erste, der ein Ölgemälde nach diesem Foto malt.

Kriminelle Reisebüros

Türken und Russen haben vieles gemeinsam. Der Organisator ist sogar einmal in Wladiwostok gewesen. Als ich das hörte, war mir schon klar, dass er da Kontakte zu Polizei, Gerichten, zu Geheimdiensten knüpfen wollte.

In den vielen Monaten, die ich in Istanbul warten musste, haben die von der Organisation wohl gemerkt, dass ich für alles tauge, dass ich vielseitig bin, ein heller Kopf. Sie wollten mich für andere Aufgaben einspannen. Aber mir immer nur ein paar Kröten geben. »Wir wollen, dass du nicht selbst fährst, du sollst

* Um die Identität von Aleksandr zu schützen, können wir nicht preisgeben, in welchem Gefängnis wir uns im Sommer 2013 mit ihm trafen.

die Fahrt organisieren.« Darum bin ich auch mit dem Organisator in Kontakt gekommen. Normalerweise läuft das nicht: Der Skipper und der Organisator lernen sich eigentlich nie kennen. Er hat dabei nur eine einzige Vorsichtsmaßnahme getroffen: Er hat sich jedes Mal mit anderem Namen vorgestellt. Sie wollten, dass ich da einsteige, aber ich wollte mein Geld nicht damit verdienen, Landsleute als Skipper anzuheuern und am Ende ins Gefängnis zu bringen. Das passte mir nicht. Sie hätten mir 1000 Euro dafür gegeben, dass meine Crew schließlich im Gefängnis landet. Der Typ bin ich nicht, das war nichts für mich.

Angeblich bin ich eine Gefahr für die Gesellschaft, weil ich dem Staatsanwalt, der mich verknackt hat, geschrieben habe, ich wäre wie Moses. Ich wollte mich eben selbst verteidigen. Zweimal habe ich der Staatsanwaltschaft geschrieben, wie es wirklich war. Auch an meine Botschaft habe ich mich gewendet, mögliche Zeugen, Adressen, Telefonnummern genannt. Es wurden internationale Ermittlungen aufgenommen. Aber mich hat man erst mal zu fast fünf Jahren verdonnert. Der Vermittler hatte mir sogar einen Anwalt geschickt. Ich kriegte einen Brief von ihm, in dem es hieß, meine Familie in der Ukraine hätte vorab meine Verteidigung bezahlt. Aber meine Familie lebt ja gar nicht da, sondern in Sibirien. Erst dachte ich, er hätte sich vertan, aber dann habe ich die Sache überprüft und bei meinen Leuten nachgefragt. Kein Mensch hat für mich gezahlt! Das waren die! Die Organisation ist an mir interessiert, weil sie meine Fähigkeiten in dem Geschäft brauchen können. Den Anwalt hab ich dann in die Wüste geschickt.

Das ist keine »organisierte« Kriminalität. Ich würde eher

sagen, das ist eine »verteilte« Kriminalität. Es gibt einen Mitarbeiter, noch einen und noch einen und so weiter. Der erste kennt den zweiten, aber der dritte kennt den ersten schon nicht mehr, versteht ihr? Nur wenige Mitarbeiter kennen den Organisator, und seinen wirklichen Namen kennt natürlich keiner. Eine Frage der Sicherheit – und eine Überlebensfrage für die Organisation. Die Kapitäne, die wissen so gut wie nichts. Das funktioniert ähnlich wie ein Social Network. Wie Facebook. Facebook für Schleuserringe. In Istanbul gibt es einen Agenten, der dort Flüchtlinge akquiriert, so wie ein Reisebüro. Flüchtlinge aus Afghanistan und dem Irak. Er ist nur für die Akquise auf dieser Etappe zuständig und bekommt nur dafür Geld. Dann gibt es einen, der sich um den Aufenthalt der Flüchtlinge in der Türkei und in Griechenland kümmert. Und wahrscheinlich wieder einen anderen, der den Weg nach Europa übernimmt, den ich aber noch nie gesehen habe. Es gibt viele, sehr viele. Das ist harte Konkurrenz. Der Organisator hat einmal gesagt, vor zwanzig Jahren, da wäre das Schleusergeschäft noch einfach gewesen. Damals gab es keine Konkurrenz. Alles lag in der Hand von ein oder zwei Familien. Aber als in Italien die Strafen für Schleuser verschärft wurden, ist der Ticketpreis sofort gestiegen. Und die Konkurrenz gewachsen. Das ist ein echter Markt, der nach den Gesetzen des Kapitalismus funktioniert. Wenn ihr wollt, dass keine Flüchtlinge mehr eingeschleust werden, dann müsst ihr denen das Geschäft kaputtmachen. Aber vor allem müsst ihr den Organisatoren, denen an der Spitze des Systems, einen ordentlichen Schlag versetzen.

Aleksandr weiß nicht, für wen er gearbeitet hat. Er kennt den Boss der Bosse nicht, den Geschäftsmann, der jede seiner Bewegungen aus der Ferne verfolgt hat. Er weiß nur, dass seine Kontaktleute Türken waren: mächtige, hochorganisierte Leute, deren Arm weit reichte. Würde Aleksandr den Namen kennen, dann würde er ihn sagen: ihn verzweifelt murmeln oder wütend herausschreien. Den Namen, der viele Jahre zuvor sogar von den Mauern eines italienischen Gefängnisses widerhallte. Den Namen, der immer mal wieder gemunkelt wurde, hinter vorgehaltener Hand. Doch der Name ist wie Nebeldunst. Lange Zeit gab es zu dem Namen des mächtigsten Menschenhändlers kein Gesicht. Weil sich der größte Schleuserboss, genauso wie Josip Lončarić, nicht schnappen lässt. Und sollte er doch einmal in die Fänge der Justiz geraten, macht er sich blitzschnell wieder davon und verschwindet im Nichts. Sein Name ist Muammer Küçük: der millionenschwere Schleuserboss.