

Lastzüge am Brenner: Zwischen Alpen, Mailand und Verona ein Bermuda-Dreieck für Brummis

# „Täglich geht die Falltür auf“

Organisiertes Verbrechen: Transportdiebstahl auf Bestellung

Lastzüge mit Kameras, Whisky oder Halbfertigprodukten verschwinden immer häufiger – gestohlen von Großbanden, verschoben von multinationalen Hehlerringen.

Europäisches Zentrum des aus den USA importierten „truck hijacking“ ist Oberitalien. In Westdeutschland macht neuerdings eine Kaffee-Mafia Kriminalisten nervös.

An Sonn- und Feiertagen zog es Alfred Eiger\*, 47, Kölner Fernfahrer ohne Job, an den Rhein. Frachthöfe großer Speditionen interessierten ihn besonders. Er zwängte sich zwischen parkende Lastzüge, hob hier und da eine Plane empor, lugte in Führerhäuser. Dann suchte er in der Regel die nächste Telephonzelle auf und rief einen ominösen „Manfred“ an. Typische Botschaft: „Was ist mit Zucker, ich habe so um die 24 Tonnen — o.k.“

Mal war es Zucker, mal waren es 25 000 Weinflaschen „Goldener Oktober“, mal für 200 000 Mark Whisky, Weinbrand und Rum, die der Fernfahrer ausfindig machte. Stets ging es dann zu wie bei dem Zucker-Laster: Er fand ein Fenster des Führerhauses „um wenige Zentimeter geöffnet“ (Polizeiprotokoll) und den „Bosch“-Schlüssel im

Bewaffneter Lastwagenfahrer: „Alle wissen von nix“



\* Name geändert.



Zündschloß. Eiger brauchte nur loszufahren.

Er steuerte den Lkw auf die Bundesstraße 9 und nahm Kurs nach Norden, in Richtung Leverkusen. Dort stellte er, „damit die Fuhre man wenig auffällt“, den Brummi vorübergehend auf dem Parkplatz für Anlieferer der Bayer-Werke ab und ging „erst einmal aus-schlafen“.

Anderntags bestellte „Manfred“ die Zuckerfuhre nach Kerken und lotste Eigers süße Fracht „zu einem Großhandelslager im Westen von Köln“ (Protokoll). Dort mußte der Fahrer, „um beim Abladen nicht erkannt und identifiziert zu werden“, sofort „die Rampe verlassen“ und verschwinden. Sein Anteil am dunklen Geschäft: 8000 Mark.

Die Großhehler-Bande, für die Eiger den Akquisiteur spielte, hat bislang zwölf solcher Beutezüge innerhalb von sechs Monaten gestanden: 10 000 Flaschen „Rüttgers Club“ und sechs Tonnen Fliesenkleber samt 38-Tonner aus dem Industriegebiet an der Wiesbaden-Schiersteiner Rheinbrücke zum Beispiel, für 250 000 Mark „Gardeur“-Hosen einer Wuppertaler Kleiderfabrik, die später plötzlich in einem Textilhaus auftauchten, 30 Paletten „Spüli“ der Firma Henkel — schier alles, was der Vermittler „Manfred“ en gros bei

# Rodenstock hat ein neues Objektiv-Programm entwickelt.



Die Rodenstock-Objektivreihen RODAGON, APO-RODAGON, EURYGON, ROGONAR-S und ROGONAR stellen heute mit einigem Abstand das umfangreichste Vergrößerungs-Objektiv-Programm für das Hobbylabor und den Fachanwender dar.

Vom apochromatisch korrigierten APO-RODAGON bis zum äußerst preisgünstigen ROGONAR haben alle Normalwinkel-Objektive des neuen Programms in der Brennweite 50 mm die Anfangslichtstärke von 1:2,8 und bieten damit den Vorteil der bequemen Einstellung auch

bei Arbeiten mit dichten Negativen. Für das Format 6x6 cm tritt neben das bewährte RODAGON 1:5,6/80 mm ein neu gerechnetes Objektiv mit der Lichtstärke 1:4,0.

Mit Ausnahme des ROGONAR haben jetzt alle Objektive Rastblenden auch für halbe Blendenwerte; ausschaltbar für Arbeiten mit dem Color-Analyser.

Wollen Sie mehr wissen? Verlangen Sie unsere völlig überarbeitete und erweiterte Vergrößerungs-

fibel. Erhältlich auch bei Ihrem Fotofachhändler.

Optische Werke G. Rodenstock  
Isartalstraße 43  
8000 München 5

Bitte senden Sie mir die Vergrößerungsfibel „Vom Bild zum Ebenbild“.

Name: \_\_\_\_\_

Beruf/Alter: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

SP/36

## Rodenstock

Supermärkten, Großküchen und Bars vermarkten konnte, kam ins Sortiment.

Eigers krumme Tour am Rhein, einer der wenigen aufgeklärten Fälle dieser Art, zählt nach den Erkenntnissen des Bundeskriminalamtes (BKA) in Wiesbaden zur neuesten Masche der international organisierten Großbanden in Europa. Seit das Schiebergeschäft mit gestohlenen Mercedes-Limousinen via Beirut nach Nahost stagniert und seit es „auch auf dem Strich so etwas wie Emanzipation gibt und die Loddel notabene auf den Sektor Eigentumskriminalität abdriften“ (so ein BKA-Mann), kommt der Transportdiebstahl en gros, in den USA längst kriminell üblich („truck hijacking“), immer mehr in Mode.

Europäischer Operationsschwerpunkt der auf Lkw spezialisierten Banden, die mal klauen, mal den Fahrer kaufen, ist Norditalien. Aber auch die Rheinachse zwischen Basel und Rotterdam sowie Bayern und Niedersachsen zählen zu den Revieren. In Nordfrankreich sind schon ganze Austern-Transporte verschwunden, in Hamburg auch mal Spargel für 100 000 Mark, in Stuttgart 50 000 Zündkerzen. Ausgefallenste Fracht, die im Europahandel bislang abhanden kam: 5000 Gesangbücher auf dem Weg nach Jugoslawien.

Je dreister und zielstrebigere die Täterringe ihr Sortiment verbreitern, je aufnahmefähiger der graue Markt auch für verderbliches Diebesgut wie Butter, Fisch oder Blumen wird, um so schwieriger hat es die Polizei, diesem organisierten Verbrechen auf die Spur zu kommen. Nach einer (unvollständigen) BKA-Statistik wurden 1976 doppelt so viele, nämlich 208 Diebstähle westdeutscher Lkw-Transporte registriert wie im Jahr zuvor.

1977 stieg die Zahl der Fälle gegenüber 1976 um abermals rund 25 Prozent, auf 259. Dabei entstand, wie das BKA schätzt, allein der deutschen Wirtschaft ein Schaden von rund 30 Millionen Mark. Und nur „allenfalls jeder fünfte Fall“, so BKA-Kriminaldirektor Cord Suffert, „wird jemals aufgeklärt“.

Weder unter den westdeutschen Landeskriminalämtern (LKA) noch auf europäischer Interpol-Ebene gibt es bislang ein wirksames und abgestimmtes Polizei-Konzept, das für Europa neue Kriminalphänomene „truck hijacking“ zu bekämpfen.

BKA und LKA fehlt es allein schon an einem funktionierenden gemeinsamen Meldewesen in der prosperierenden Sparte „Ladungsdiebstähle“. „Das meiste“, gesteht BKA-Oberkommissar Wolfgang Prechtel in Wiesbaden, „erfahren wir aus der Zeitung und von Versicherungen, aber nicht über den Polizei-Ticker.“ Und aus dem „großen Loch“ jenseits der Alpen hörten die BKA-Ermittler von ihren italienischen Interpol-Kollegen noch vor kurzem:

„Wir haben Wichtigeres zu tun, als ungesicherte Laster zu bewachen.“

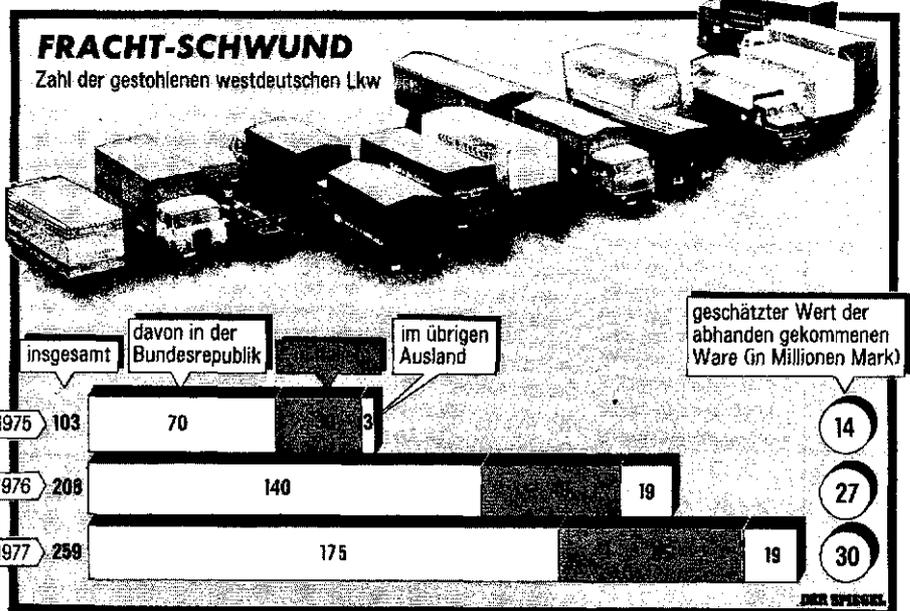
Jeder vierte der 259 deutschen Lastzüge, die 1977 entführt und leermacht wurden, fiel in Norditalien unter die Räuber, jeder zweite in den ersten vier Monaten dieses Jahres. Vor allem das Gebiet zwischen Brenner, Mailand und Verona gilt in der Branche als das „Bermuda-Dreieck für europäische Lkw“; im Schnitt verschwinden auf der Apenninhalbinsel so an die zehn Brummis täglich.

Fernfahrern, vornehmlich aus der Bundesrepublik, aus den Niederlanden und aus Skandinavien, geht es da nicht selten wie Karl Sommer, 29, von der bayrischen Spedition Flicker: Während er in einer Raststätte in Citadella bei Padua mit seiner Firma telephonierte, sah er durchs Fenster, wie sich langsam ein auf Sichtweite geparkter Lkw mit drei Tonnen Butter in Bewe-

sich drei Tage später sein Fahrzeug — leer.

Häufig werden die Laster schlicht gestohlen, wenn der Fahrer mal eben zur Toilette eilt. Ein Erfahrungsbericht aus der Branche, der im BKA zirkuliert und von den Beamten als „kaum übertrieben“ bezeichnet wird, kritisiert die Sicherheitslage auf norditalienischen Rast- und Zollhöfen als „alarmierend und katastrophal“. Oft verschwinden die Trucks „in unmittelbarer Nachbarschaft der Zollabfertigung“, wo es bisweilen tagelang Staus gibt. Das Beutegut wird „nicht nur auf den italienischen Markt, sondern sogar weiter bis Afrika geschleust“ (Prechtel).

Gefragt in der Branche sind vor allem Nahrungs- und Genussmittel, Geräte der Unterhaltungselektronik und Textilien. Eine Verlustliste holländischer Spediteure für „1977/Italien“ erläutert, was alles so anfällt: „... 7216 kg



gung setzte. Als Sommer geistesgegenwärtig mit einem hilfswilligen Lancia-Fahrer die Verfolgung aufnahm, peitschten Schüsse aus einem BMW, der dem Fernfahrer kurz zuvor schon an der Raststätte aufgefallen war. Sommer („Da haben wir schleunigst kehrtgemacht“) gab auf.

Die Chance, sich abzusetzen, hatte Leo Huber, 43, aus Kempten, nicht mehr, als er nachts an einer Raststätte bei Verona geweckt wurde. Vier Männer schlugen die Scheiben seines Wagens (Ladung: Käse) ein, traktierten ihn mit Tritten in die Nieren und zwangen ihn ans Steuer.

„Einer der Täter“, so erinnert sich Huber, „legte sich in die Koje und richtete eine Pistole auf mich, ein zweiter kauerte sich in den Fußraum vor dem Beifahrersitz, die anderen stiegen in einen Pkw.“ Nach mehrstündiger Nachfahrt fesselten die Hijacker ihr Opfer an einen Zementblock in einem Weinberg; in Mestrino bei Padua fand

Insektizide... 25 296 kg Babynahrung... 206 Rinderhälften... 25 Tonnen braune Bohnen... 5000 kg Zutaten für chinesische Gerichte...“ BKA-Ermittler Prechtel: „In Mailand können die Versicherungen dann über Zeitungannoncen alles zu einem Fünftel des Preises wieder zurückkaufen.“

Fast alle Waren verschwinden auf Bestellung. Ahnungsvoll lächelnd nehmen die Interpol-Auswerter in Wiesbaden oft die Diebstahlmeldungen zu den Akten: Da ist etwa die Rede von einem deutschen Großposten von noch nicht endverarbeitetem Photopapier, der bei Como abhanden kam, während der leere Lkw ganz in der Nähe einer Photofabrik gefunden wurde.

Oder: Es verschwinden Tonnen von Kunststoff-Granulat, eines Grundstoffs für die Herstellung von Ski-Schuhen, wie sie nur in drei Firmen in ganz Italien produziert werden. Ist — weitaus seltener — zufällige Beute zu vermarkten, floriert unter den Großhehlern der



Diebeslager in Mailand: Rotwein für die Mafia?



Diebstahlsobjekt Gefrierfleisch: Spione in der Spedition?

Tausch: Rasierapparate gegen Rotwein, Jeans gegen Zigaretten.

Milieu und Atmosphäre vor Ort erkundete letztthin BKA-Oberrat Siegfried Reichinger, als er sich am nördlichen Stadtrand von Mailand sozusagen im Operationszentrum umsah, auf den Zollhöfen von Concorezzo und in den Fernfahrerkneipen ringsum. Meistens beginnt ein Coup in solch einer Trattoria — mit einem vom Nebentisch aus erlauschten Kollegen-Plausch über Geldsorgen („Ich habe ein Haus ange-

fangen“) und über „die besten Puffs in der Lombardei“. Informationen darüber, was einer so geladen hat, werden ausgetauscht wie Details über die Schneelage am Brenner und die Stau-strecke bei München. „Fernfahrer“, wissen Kriminalisten, „sind alte Klatschtanten.“

Rechercheure, die früher eher im Schmuggel firm waren, inzwischen, EG-geschädigt, aber auch mit der Zeit gehen, hören mit und gehen „eben mal“ telefonieren, wenn sie eine lu-

krative Ladung erkundet haben; zunächst muß der Zwischenhändler akzeptieren. Mitunter werden die Fernfahrer auch, das BKA weiß von zwölf einschlägigen Fällen, von Prostituierten ausgeforscht. Die Mädchen erkunden auch, ob ein Truck-Kapitän nicht geneigt ist, seine Ladung einfach zu „verkaufen“ — indem er „halt mal eine halbe Stunde länger als üblich zum Pinkeln geht“.

So „um die 5000 bis 10 000 Mark“, wissen BKA-Sachbearbeiter, „können Fahrer derzeit beim Verhehlen eines Wagens gutmachen.“ Manche tun's billiger. Ein deutschstämmiger Typ, Spitzname „Baffo“, der früher selber mal Brummis steuerte, jetzt aber Damen und Driver lenkt, offeriert deutschen Ex-Kollegen in der Bar „Morino“ nicht cash, sondern Naturalien: „Wenn du mitziehst, kannst du umsonst bumsen.“

Allzu verständlich, weil allzu menschlich: Wenn es bei Kripo-Vernehmungen um Details geht, wenn zu ermitteln ist, warum Fahrer Joe seinen Zündschlüssel ausgerechnet auf der Theke vergaß, geraten die Ermittlungen immer wieder ins Stocken. BKA-Fahnder Reichinger, der die Vernehmungsprotokolle einiger Dutzend in Italien bestohlener oder ausgeraubter deutscher Fernfahrer ausgewertet, stößt „jetzt immer mehr auf das Problem: „Alle wissen von nix.“

Wie schwierig diesem mafiosen Gewerbe beizukommen ist, zeigt sich in den USA. Zwar ist dort, wie der stellvertretende FBI-Direktor Richard Gal-

# NEUHEIT

Ein ungewöhnlicher  
Schuh = der Ganz-Tages-  
Schuh von **Hush Puppies®**



Modelle  
für Damen  
u. Herren

**WIE  
BARFUSS LAUFEN!  
WUNDERVOLL LEICHT  
GEHEN SIE WIE AUF  
EINER WIESE UND  
KÖNNEN SO DEN  
GANZEN TAG FRISCH  
BLEIBEN.  
GTS- DER GANZTAGES-  
SCHUH (RUNDHERUM  
LEDER)**

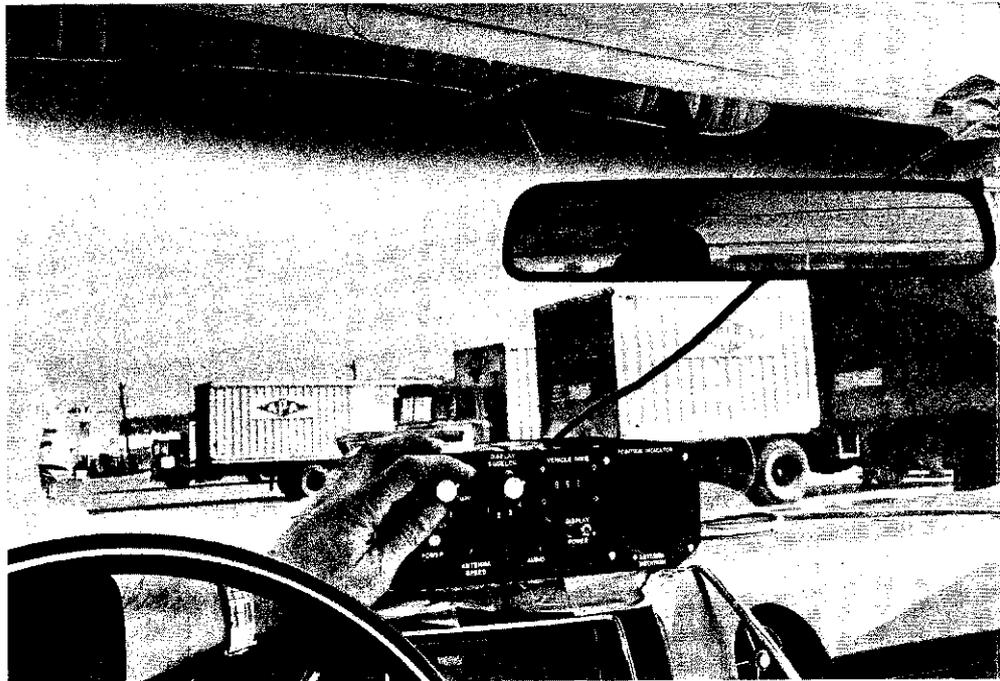
VON  
FACHÄRZTEN  
EMPFOHLEN



**Hush Puppies®**  
**GTS**

Ganz-Tages-Schuh

Die Adresse des Fachgeschäftes mit GTS-  
Schuhen in Ihrer Nähe sagt Ihnen  
Hush Puppies 3410 Northeim 22



US-Peilgerät\*: Tausend Dollar pro Überfall

lagger vor Interpol-Experten erläuterte, das Unwesen der „cargo crooks“ um „mehr als die Hälfte zurückgegangen“, seit 1971 im Großraum Newark/New York 30 Personen, „der harte Kern der Verbrecher“, verhaftet worden war. Doch immer noch geht nahezu täglich, wie Gallagher einschränkt, „die große Falltür auf“ — vor allem auf der verrufenen Strecke, die das FBI „Boston Philadelphia Corridor“ nennt.

Jeder Mitarbeiter der dort operierenden Hijacker-Organisationen erhält zwischen 600 und 1000 Dollar pro Überfall — je nachdem, ob er nur als Fahrer oder als „Gun man“ eingesetzt wird; 100 Dollar bekommen schweigsame Arbeiter für zwei bis drei Stunden zügiges Abladen in einem geheimen Lagerhaus.

Eingebaute anpeilbare Lkw-Sender sollen der Polizei künftig helfen, den Weg gekapert Wagen zu verfolgen. Selbsthilfe-Suchaktionen der Transportfirmen nach überfälligen Trucks oder großflächige Beschriftungen auf den Lkw-Dächern zur Erleichterung der Hubschrauber-Fahndung fruchten oft nichts: Der Tatort der Entführung liegt meistens ganz in der Nähe einer in Minuten zu erreichenden Halle oder Scheune.

Erfolgreicher war da schon 1976 eine Operation des FBI, für deutsche Verhältnisse hart an der Grenze der Legalität: Sechs Polizeibeamte wurden mit der Gründung einer Hehlerfirma beauftragt. Innerhalb von fünf Monaten setzten sie gestohlene Fracht für 2,4 Millionen Dollar um und zeichneten ihre Transaktionen mit diversen Kunden heimlich auf Videoband auf. Dann

\* Zum Orten entführter Lastzüge, in die Miniatur-sender eingebaut worden sind.

luden die Polizeiheller mit den italienisch klingenden Falschnamen ihre Geschäftsfreunde, darunter einen New Yorker Staatsanwalt, zu einer großen Party ein: Je später der Abend, desto krimineller die Gäste — Zug um Zug wurden 183 Haftbefehle vollstreckt.

Wie Hehler hochwertigen Frachtguts, zum Beispiel von New York aus, über Kontinente hinweg mit Geschäftspartnern in Europa kooperieren, erschloß sich Rechercheuren des Bundeskriminalamts letzthin im Fall Yashica zumindest andeutungsweise. 3500 Spiegelreflex-Kameras und Objektiv der japanischen Marke im Wert von rund einer Million Mark waren 1976 am Queens Boulevard in New York verschwunden; 180 Exemplare tauchten inzwischen — teils in renommierten Kaufhäusern — in München, Stuttgart, Passau und Wien als „Sonderangebote“ wieder auf („Yashica F R 549,- DM“, „Contax RTS 1298,- DM“).

Vergeblich mühte sich das BKA, von der Hamburger Innenbehörde mit den Ermittlungen betraut, via Interpol Washington, London und Jerusalem um eine Aufklärung des Falls. Festgestellt wurde am Ende nur: 20 Kilogramm optische Linsen, die der Wiener Hehler Abraham Frank in Österreich zu verhökern suchte, hatte er kurz zuvor in einem Lokal im New Yorker Brillantenviertel, 47. Straße, von einem Jossi, Bruder eines Rabbiners, erworben.

Ein anderer Posten Kameras aus dem Yashica-Stehlgut, der in Kaufhäusern in Frankfurt und München zu haben war, ließ sich bei den internationalen Ermittlungen bis zu dem Zwischenhändler Avy Oelbaum zurückverfolgen, der im New Yorker Lexington-Hotel eine Firma namens Airline Discount betrieb.

Die gleiche Ware, wie Oelbaum sie vertrieb, bezog ein argloser Stuttgarter Photohändler per Post von der Londoner Firma Talowain Limited, die die Aufträge oft nur an eine Axezi Traders Inc. in Brooklyn weitervermittelte. Dort verliert sich die Spur auf einem Trödlermarkt, wo der Milchmann Josua Wormser für 60 der besagten Kameras je 145 Dollar angelegt haben will.

Fazit der aufwendigen BKA-Ermittlungen im Fall Yashica, die den internationalen grauen Markt nur spärlich erhellten: Bislang sei „nicht nachweisbar“, daß die zahlreichen in den Fall verwickelten Geschäftsleute „Kenntnis davon hatten, mit gestohle-ner Ware zu handeln“.

Unmöglich war es bislang auch der Kripo, einen Überblick über die verzweigten Bandenstrukturen zu gewinnen. Und an die Führer der Gruppen kommt die Polizei weder in der Bundesrepublik noch in Italien heran.

Fest steht, daß sich die Täterkreise auch aus Versendern, Spediteuren, Frachtführern, Kraftfahrern und Ladungsempfängern rekrutieren. Mal wird, so kürzlich in Jugoslawien, eine für die Türkei bestimmte Ladung Maschinenteile im Wert von 300 000 Mark unterschlagen, um die Versicherung zu erleichtern — beteiligt an diesem Coup waren Angehörige aus sechs europäischen Staaten. Mal, so letzthin in Frankfurt, blüht das Geschäft auch ohne den großen Aufwand: Ein Kraftfahrer brachte 20 000 Hosen direkt zum ambulanten Händler statt zum Güterbahnhof.

Nicht selten gründen ehemalige Kaufleute und Bankrotteure aus der Transportbranche eigens Handelsfirmen, die eng mit Einbrechern und früheren Fernfahrern zusammenarbeiten. Kripo-Ermittler Anton Fuchs vom Münchner Präsidium: „Oft werden die Spione schon in Speditionen eingeschleust, und Beschaffer bringen die Ware nach entsprechenden Tips auf schnellstem Weg in sichere Verstecke oder direkt zu den Abnehmern.“

Etwa nach diesem Muster waren auch die Komplizen des auf den Raum Bingen spezialisierten Schnaps-, Wein- und Zuckerdiebs Alfred Eiger verfahren. Der vorbestrafte Fernfahrer hatte in Straßhaft in Castrop-Rauxel und bei einem gemeinsamen Knastlehrgang in Betriebswirtschaft den Kumpel Werner Waal kennengelernt, der früher, in ruhigeren Nahost-Zeiten, schon mal des öfteren gestohlene Luxus-Karossen via Antwerpen in den Libanon verschifft.

Kaum aus der Haft entlassen, tat Waal jenen Zwischenhändler „Manfred“ auf, von dem die Rede ging, daß er „Lebensmittel in großem Stil absetzen kann“. Alkoholika und andere Genussmittel flossen als legalisierte Ware über ein Auslieferungslager in Frechen

**Ist Ihr Haar so gepflegt wie Sie?**

Die tägliche Pflege mit dem Vitamin-Haarwasser PANTEEN gibt Ihrem Haar gesundes Aussehen, Glanz und Fülle. Denn PANTEEN wirkt biologisch aktiv mit Pantyl, aus dem Vitamin-B-Komplex. Fragen Sie Ihren Fachhändler nach PANTEEN. Nur er kann Sie richtig beraten.

**PANTEEN**

Produkte der PANTEEN GMBH, 7889 Grenzach-Wyhlen.  
Vertrieb: OMEGIN Dr. SCHMIDGALL GMBH & CO. KG, 7316 Kögern/N.

bei Köln an Selbstbedienungsmärkte im Raum Düsseldorf.

Erst als ein Großposten Wein, laut Etikett eigentlich „für Berlin“ bestimmt, in einem rheinischen Supermarkt gar nicht so recht ins Warensortiment paßte und der Kundschaft auffiel, wurde auch die Kripo aufmerksam und rollte das Unternehmen auf. „Jetzt ist Ruhe, wenigstens an dieser Front“, freut sich der Sachbearbeiter Althoff vom 5. Kommissariat in Köln.

Doch alle Maßnahmen zur Prävention, die Kfz-Gewerbe, Transportversicherer und Kriminalpolizei bisher einleiteten, greifen nicht. Ein Merkblatt rät den Fahrern mehr Umsicht („Unvermeidliche Aufenthalte möglichst kurz halten“, „Achte auf Fahrzeuge oder Personen, die dich über längere Zeit begleiten“), empfiehlt den Fracht-Unternehmern eine kritischere Mitarbeiterauswahl: „Besonders dem neu eingestellten Personal sollte im Betriebsablauf besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.“

Auf Auslandstouren sollen Lkw mit zwei statt nur einem Fahrer besetzt sein, verzollt werden soll die Ware „möglichst erst am Bestimmungsort“ — manchmal ketten vorsichtige Fernfahrer ihre parkenden Wagen schon aneinander oder bewaffnen sich. Die größte Schwachstelle aber, so wissen Branchenkenner, ist der Umstand, daß jeder, der mal an einem Lkw-Steuer saß, Brummis jeder Art jederzeit starten kann. Kripo-Mann Althoff: „Diesellastzüge mit den alten Bosch-Zündschlössern zum Beispiel, die kann man schon mit einem krummen Nagel fahren.“

Experten-Vorschläge zur besseren technischen Sicherung der Lkw, wie sie im BKA gesammelt werden (Beispiele: Codierschlösser, versteckter Unterbrecherschalter für die elektrische Anlage, pneumatische Anlaß-Sperren), kontern Vertreter der Auto-Industrie meistens mit dem Hinweis, „dies alles“ habe „natürlich nur dann einen Sinn, wenn der Fahrer nicht bei den Tätern mitspielt“.

So findet derzeit bei den Kriminalisten der Fall des Fernfahrers Günther Krämer großes Interesse, dem Ende April auf einer Tour nach Koblenz 19 Tonnen verkaufsfertig abgepackten Jacobs-Kaffees abhanden gekommen sind. Krämer war, wie er erzählt, nachmittags zwischen Syke und Bassum bei Bremen von einem dunkelgrünen VW-Passat überholt und von den Insassen mit einer Polizeikelle gestoppt worden.

Krämers Version der unheimlichen Begegnung, die derzeit noch von skeptischen Vernehmungsbemten überprüft wird: Zwei pistolenbewehrte, etwa 35jährige Männer sprangen aus dem VW, gaben sich als Zollfahnder aus, legten dem Fernfahrer Handschellen an und zwangen ihn in die Schlafkabine des Führerhauses, während sich einer der „Zöllner“ hinters Steuer

zwängte. Auszug aus Krämers Aussage: „Im Laufe der Fahrt in Richtung Ruhrgebiet wurde mir aus einer Thermosflasche Kaffee angeboten, die ein Betäubungsmittel enthalten haben muß, denn kurze Zeit darauf bin ich eingeschlafen.“

Nachts gegen zwei an einer Raststätte am Koblenzer Kreuz geweckt, erfuhr Krämer von seinen Entführern, während sie die Handschellen durch eine Bandage aus Tesafilm ersetzten: „Polizei und Staatsanwaltschaft kommen gleich.“ Die vorgeblichen Zollfahnder brausten mit einem bereitstehenden Pkw davon, und als er sich von den Klebebändern befreit hatte, entdeckte Krämer: Der ganze geladene Kaffee im Wert von einer halben Million Mark war weg.



„Eben fuhr doch noch so ein dicker Brummer vor uns her“

Der Verdacht, ein Brummi-Diebstahl sei wohl auch schon mal bestellte Arbeit, kommt den Fahndern immer dann, „wenn das einem Spediteur mehr als einmal passiert“ (Reichinger). Deutsche Großspeditionen haben seit 1974 kaum Ladungsdiebstähle mehr gemeldet; um so mehr ist nach BKA-Beobachtungen die Fracht kleiner Firmen gefährdet.

Besorgt registrieren Kripo-Ermittler, wie Speditionsverträge in der Branche „oft über drei bis vier Stufen“ untervermittelt werden. Die Gewinnspannen der Klein-Unternehmer an der Front, urteilt BKA-Mann Prechtel, seien „dann besonders im Italien-Verkehr manchmal so gering, daß da mancher schon bei einem kaputten Reifen Existenzprobleme sieht und für eine krumme Tour natürlich empfänglich wird“.

Das BKA rät den Versicherungen, bei der Schadensabwicklung „nicht zu

kulant“ zu sein, empfiehlt Lagerrevisionen und Solvenzüberprüfungen. „Wenn eine Firma will, daß ihre Ware tatsächlich am Ziel ankommt“, sagt der BKA-Referatsleiter Diebstahlsdelikte, Suffert, „wäre sie gut beraten, den Frachtauftrag nicht mehr untervermitteln zu lassen“.

Das größte Phänomen in der Sparte Ladungsdiebstähle ist derzeit für BKA und Landeskriminalämter der Schwund an Eduscho-Kaffee auf deutschen Straßen. Ob in Ottweiler an der Saar, im Großraum Hannover oder im Westfälischen — in drei Jahren wurden mehr als 25 Eduscho-Lkw im Wert von je 15 000 Mark ausgeraubt.

Weithin ungeklärt ist, wohin die Ware fließt. Die Bremer Herstellerfirma, so Eduscho-Sprecher Hans Jür-

gen Kiselowski, vermutet, „daß da ein großer Hohlring hintersteckt“, der den in Pfundpackungen abgefüllten Kaffee in Säcke umschüttet und „ins Ausland“, zum Beispiel nach Holland, dirigiert. „Jeder“, so Kiselowski über die illegalen Vertriebswege, „hat da Angst, was zu sagen“; auch im firmeneigenen Vertriebsnetz wurde ermittelt.

So ist der graue Kaffee-Markt, organisiert nach dem Schneeball-System, erst in einem der zwei Dutzend Fälle transparent: Die niedersächsische Polizei hob fünf Hehler aus, die 3,5 Tonnen der braunen Bohnen an Mittelsmänner, vornehmlich auf dem platten Lande, weiterverramsch hatten.

Ein hannoverscher Fahnder: „Da hören die Bauern über Bekannte, irgendwer kann Kaffee für zwei, drei Mark das Pfund billiger besorgen und bestellen dann fleißig.“ ◆