



Sprit-Schieber am Shkodra-See: „Das große Geld fließt an die Dollarsekretäre“

„Benzin ist unser Glück“

SPIEGEL-Reporter Erich Wiedemann über die Embargopiraten in Nordalbanien

Wenn der Fischer Dritan aus Shkodra im Norden Albaniens am Sonntagnachmittag in sein Stammcafé geht, trüfelt er sich vorher ein paar Tropfen Benzin aufs Revers. Benzin ist in Shkodra das Parfüm der Erfolgreichen. Aber es nutzt nichts, denn die Luft hier ist mit Spritdunst dermaßen gesättigt, daß man mit einem Benzin-Flakon dagegen nicht anduften kann.

Privatautos waren in Albanien bis 1990 verboten. Alles, was mit Automobilen zusammenhängt, genießt deshalb eine beinahe religiöse Verehrung. „Benzin ist unser Glück, es hat Reichtum nach Shkodra gebracht“, sagt Dritan.

Nur daß es sich um jene Art von Glück handelt, das aus dem Unglück anderer Menschen herrührt. Über den Shkodra-See an der Grenze zwischen Albanien und Montenegro läuft mehr als die Hälfte des illegalen Treibstoffnachschubs für die serbische Kriegsmaschinerie. Die Ohnmacht der Uno, die Tragödie von Sarajevo, die Leiden der bosnischen Moslems haben ursächlich mit dem plötzlichen Reichtum der Fischer von Shkodra zu tun, die seit drei Jahren das Embargo der Vereinten Nationen en gros unterlaufen.

„Wenn wir es nicht machen, dann machen es andere“, sagt Dritan. „Und das große Geld fließt doch wieso an die Dollarsekretäre in Italien und Griechenland.“ Er meint die Ölbosse in Piräus, Bari und Brindisi. Man nennt sie hier Sekretäre – wie die KP-Bonzen, die früher das Geld und die Macht hatten.

Unter den gegebenen Umständen ist es schwer, einen albanischen Schmuggler zu der Einsicht zu bringen, daß er unmoralisch handelt, wenn er ehrlich erworbenes Benzin mit einem moderaten

Aufschlag nach Montenegro weiterverkauft. Die Schieber zahlen ja sogar Steuern auf ihre Gewinne. Die Tageszeitung *Zëri i Popullit* hat vorgerechnet, daß Nordalbanien Steueraufkommen in Höhe von jährlich umgerechnet 22 Millionen Dollar praktisch komplett aus dem Benzinschmuggel stammt.

Auf italienischer Seite macht vor allem die „Anonima Petroli Italiana“ (API) das Geschäft. Die API ist selbst am Schmuggel nicht beteiligt, sie liefert nur riesige Mengen Sprit über die Adria – obwohl sie wissen müßte, daß damit der Boykott unterlaufen wird. Marcello Senepa, der Präsident von API Albanien, antwortete neulich auf die Telefonanfrage eines Reporters zur Sache: „Ich bin sehr, sehr verärgert über diese Frage.“ Man möge ihn doch bitte nicht länger mit dem Thema belästigen. Basta.

Die Arme-Leute-Republik Mazedonien hat es mit faulen Transitgeschäften zu einer Vervierfachung ihres Außen-

handelsvolumens gebracht. Und auch für Griechenland und Albanien ist das Embargo ein Riesen-Reibachgeschäft. Nach einem Anfang des Jahres zwischen Tirana, Athen und Rom geschlossenen Abkommen dürften eigentlich keine Tanker mehr italienische und griechische Häfen in Richtung Albanien verlassen, wenn der Eigner nicht vor dem Auslaufen den Nachweis liefert, daß die Ladung tatsächlich für Albanien bestimmt ist. Doch das Abkommen ist wertlos, weil es von bestechlichen Inspektoren überwacht wird, deren Regierung kein Interesse daran hat, daß die Sanktionen eingehalten werden.

Die Uno-Sanktionen wären eine wirkungsvollere Waffe gegen den serbischen Eroberungskrieg als die Uno-Schutztruppe – wenn sie eingehalten würden. Aber so, wie sie gehandhabt werden, sind sie eine Farce.

Dritan lebt seit dem Untergang des Kommunismus vom Schmuggel. Was soll ein Mann auch anderes machen in einem Land, in dem fast ein halbes Jahrhundert stalinistische Diktatur nichts als Ruß, Rost, Ruinen und 70 Prozent Arbeitslose hinterlassen hat?

Dritan hat mit der Embargopiraterie sein Einkommen in den vergangenen zwei Jahren nahezu verhundertfacht. Auf seinem hölzernen Boot bringt er drei bis vier 220-Liter-Fässer Benzin pro Nacht hinüber nach Demirovic und Bobovista am monte-



negrinischen Ufer. Als er anfang, arbeitete er als Schlepper für Importeure in Tirana und in der Hafenstadt Durrës. Heute verschiebt er den Sprit auf eigene Rechnung. Der Liter bringt ihm umgerechnet zwischen 25 und 30 Pfennig Gewinn. Das summiert sich auf bis zu 300 Mark in einer Nacht.

Dritan wohnt mit seiner Frau Angjelina und seiner sechsjährigen Tochter Susanna in einem aufgebockten blaßgrünen Autobus aus den fünfziger Jahren in einer Laubenkolonie am Stadtrand von Shkodra. Gemessen am Komfort in den zum Teil fensterlosen Wohnungen der staatlichen Plattenbauten, gilt ein alter Autobus hier als Vier-Sterne-Quartier. Dritan hat dafür umgerechnet 3000 Mark gezahlt.

An der Stoßstange ist ein Schaf angebunden. Die Fenster sind innen mit bunten Plakaten beklebt: Alpenlandschaft, Strapsgirl mit Hut, New-York-Panorama. Wovon man in Albanien so träumt.

Hinten ist das Wohn- und Schlafgemach. Vorn, wo früher das Steuerrad war, hat Dritan eine Abfüllstation mit den Requisiten seines Gewerbes eingerichtet: Benzinkanister, Handpumpe, Trichter, eine Kiste mit leeren Zweiliterflaschen aus Plastik. Seine Frau verdient ein bißchen dazu, indem sie benzingefüllte Flaschen im Zentrum der Stadt an Grenzgänger aus Montenegro verkauft.

Vorübergehend hat Dritan auch mal als Steuermann auf einem Mafia-Schnellboot gearbeitet, das nachts von Vlora aus Kurden, Inder, Pakistaner und albanische Mädchen nach Italien schmuggelte. Aber das war ein gefährliches Geschäft. Sein Boot wurde mehrfach von der italienischen Küstenwache beschossen. Viele seiner Kollegen sitzen drüben im Knast. Außerdem gab es ständig Auseinandersetzungen mit den Boat people, die die Wucherpreise der Mafia nicht bezahlen wollten.

Die Gewinnmargen hängen neuerdings ein bißchen durch. Die rumänischen Blockadebrecher an der serbischen Donaugrenze drücken mit Massenlieferungen auf die Preise. Der albanische Anteil am illegalen Spritexport ist daher leicht rückläufig, allerdings auf hohem Niveau. Es gab im letzten Frühjahr Tage, an denen vier Millionen Liter Benzin, Diesel und Kerosin von Albanien nach Serbien flossen.

Albaniens Staatspräsident Sali Berisha hat mitgeteilt, die Berichte über den

Benzinschmuggel in Shkodra seien nichts als Propaganda. Warum die knapp 2000 Personenwagen, Busse, Laster, Motorräder und Trecker, die im Norden des Landes registriert sind, rechnerisch 100mal soviel Sprit brauchen wie gewöhnliche Kraftfahrzeuge, das hat der Präsident aber nicht mitgeteilt.

Es gibt auch keine plausible Erklärung dafür, daß allein in den ersten zwei Februarwochen sechs Millionen Liter Jet-Treibstoff nach Albanien eingeführt wurden, obwohl die wenigen ausländischen Flugzeuge, die auf der holprigen Piste von Tirana landen, nicht dort betankt werden und obwohl die alten albanischen Luftwaffen-Migs seit Monaten nicht mehr aufgestiegen sind.

Regierungskommissar Arben Petrela, der in Albanien für die Überwachung der Sanktionen verantwortlich ist, räumt ein, daß es hier und da zu Embar-

Laster heranfahren und die eisernen Öl- und Spritfässer auf einem Brett direkt von der Ladefläche ins Boot rollen.

Auf einem kleinen Bunker am Strand liegen zwei kleine Jungs in Badehosen und schauen zu. Albanien ist von fast 600 000 dieser bizarren Betonpilze übersät. Diktator Enver Hodscha hatte sie in den siebziger Jahren zur Abwehr irgendwelcher Invasoren bauen lassen. Viele Bunker dienen heute als Wohnungen, einige auch als Spritdepots.

Das Seeufer wird auf weiten Strecken von einem schmalen Ölschliffstreifen gesäumt. Die Fässer sind oft nicht dicht. Im Februar ist eine Barkasse mit 20 Fässern Flugbenzin mitten auf dem See explodiert, weil der Bootsmann eine glimmende Zigarettenspitze in eine Spritpfütze geschmissen hatte.

In Shkodra fehlt ansonsten das Wildwest-Ambiente, das die Schmugglerszene an der westlichen Peripherie von Ser-

bien prägt: keine Schießereien, keine männermordenden Feldzüge rivalisierender Banden. Hier ist für jeden Platz. Die Geheimpolizei sorgt dafür, daß keiner dem anderen die Pfünden wegnimmt.

Schon frühmorgens zwischen sechs und acht ist eine lange Kolonne von Tanklastwagen unterwegs zwischen Durrës und Shkodra. Sie biegen alle am Heldendenkmal in Shkodra halbrechts ab und fahren dann weiter über Kopliku auf den Grenzübergang südöstlich von Podgorica (vormals Titograd) in Montenegro zu. Auf den

letzten 35 Kilometern vor der Grenze gibt es gut zwei Dutzend Tankstellen, obwohl der Verkehr hier gegen null tendiert.

An einigen der Einmündungen der Stichstraßen, die zum Seeufer führen, stehen blaue Polizeifahrzeuge ohne Nummernschilder. Sie sollen das Verbot der Regierung durchsetzen, in der Drei-Meilen-Zone zum See Benzin zu verkaufen. In Wahrheit aber wachen sie darüber, daß die Schwarzhändler nicht gestört werden.

Bei Borici sitzen ein Brummi-Kapitän und sein Helfer auf dem Trittbrett ihres Tanklastzugs und vespern Brot, Schafskäse und Schnaps. Sie sagen, sie seien aus Vlora. Was sie hier tun? „Das sehen Sie doch, wir liefern Benzin für die Tankstelle da drüben.“

Aber hier gibt's doch fast nur Eselskarren? Er lacht: „Ja, sicher, aber die Leute brauchen auch Benzin für ihre Feuerzeuge.“ □



Schmuggelware in Shkodra: Die Sanktionen sind eine Farce

E. WIEDEMANN / DER SPIEGEL

goverstößen gekommen ist. Das sei aber nun vorbei.

Der Augenschein in Shkodra beweist das Gegenteil: Am südlichen Zubringer und an der Haupttransversale haben Händler ihre Stände aufgebaut, die Kanister mit Motoröl und Benzin in Plastikflaschen anbieten. Hier bedienen sich die kleinen Schmuggler, die auf dem Ameisenpfad am See in Einkaufstaschen und in Rucksäcken hinüberbringen, was sie tragen können.

In einer Bucht am Südufer, etwa fünf Kilometer außerhalb der Stadt, steht ein gelber Kasten-Lkw mit der Aufschrift „Aquila Delikat Essen“ bis zu den Achsen in den seichten Fluten. Damit kein Wasser eindringen kann, hat der Fahrer den Auspuff mit einem Schlauch verlängert und das andere Ende an der Anhängerkupplung festgebunden. Er wartet wohl auf Kundschaft von drüben. Vor allem die kleinen Kähne sind leichter zu beladen, wenn sie dicht an den