

# Hellas

Wie deutsche und österreichische Lastwagenfahrer und Spediteure in griechischen Häfen zu **Opfern von illegalen Migranten und Schleusern** werden.



Einbahnstraße: Für viele Flüchtlinge ist Rückkehr in die Heimat keine Option



**D**er weiße Scania, der gerade den Fährhafen der griechischen Stadt Patras ansteuert, hat bereits einiges hinter sich. Dem haben Migranten schon ordentlich zugesetzt: An beiden Flanken des Curtainsiders hängen die Schließen der Plane lose herunter und eine Spannstange pendelt haltlos im Fahrtwind.

Das sehen auch die rund fünfzig Männer aus Afghanistan, die an der nächsten Ampelkreuzung auf Lastwagen lauern. Für sie bedeutet der angeschlagene Zustand des LKW Gutes. Da kommt ein Fahrzeug, das eine reelle Chance bietet, sich darauf zu verstecken, um unerkannt eine der vielen Fähren nach Italien zu erreichen.

# unter *Anarchie*



Treibjagd: Migranten stürmen einen LKW im Hafen von Patras

Doch der Chauffeur hat die Gefahr schon erkannt und nähert sich der roten Ampel von weitem nur ganz langsam. Erst als die Lichtanlage umspringt auf Grün, gibt er Vollgas und hält auf die Kreuzung zu. Im selben Augenblick hechten zwei Dutzend Männer auf die Straße, verfolgen den Scania, der noch immer beschleunigt und rüber-

zieht in den Gegenverkehr. Im Laufen zerren sie an der Plane, klammern sich an die Laderaumtüren und versuchen, irgendwie auf oder unter den Lastwagen zu kommen. Ob es einer schafft, ist im Gewimmel der Menschen und bremsenden, ausweichenden Pkw nicht zu erkennen. Dann biegt der Lastwagen ab und verschwindet auf der

Geraden Richtung Hafen, wo noch einmal zwei von Migranten belagerte Ampeln auf ihn warten.

## **FAHRER MÜSSEN DEN WEG ZUM HAFEN FREIKÄMPFEN**

Dramatische Szenen wie diese gehören in Patras zum normalen Straßenalltag. Hier regt sich schon lange niemand mehr auf über

Gruppen von dunkel gekleideten Männern, Jugendlichen und Kindern, die vor den Augen der Öffentlichkeit Lastwagen entern. Da hupt schon lange keiner mehr, um einem ahnungslosen LKW-Fahrer ein Zeichen zu geben, wenn Menschen aus Gebüsch springen, unter sein Fahrzeug klettern und sich an die Achsen klammern. ▶



**Löchrig: Migranten überwinden Barrieren im Hafen von Patras**

„So schlimm und so viele wie jetzt waren es noch nie“, bringt es Josef Harensa auf den Punkt, der seit 13 Jahren Griechenlandtransporte fährt und gerade seinen 620er-Scania samt Kühltrailer in eine Waschanlage kurz vor dem Hafen gefahren hat. „Manchmal stehen hundert oder zweihundert Männer an einer Ampel. Da hast du ein

richtig mulmiges Gefühl, wenn du auf die Massen zufahren musst“, beschreibt der 58-Jährige seine Gefühle.

Während er spricht, inspiziert er genau die Gegend um die Waschanlage und hat schnell eine Handvoll Migranten ausgemacht, die auch hier in den Büschen sitzen. Wirklich zur Ruhe kommt keiner, der hier durch muss zum Hafen! Tatsächlich stehen man-

## **SCHULDLOS IN DEN KNAST: ES DROHEN HAFTSTRAFEN**

che Chauffeure so unter Stress, dass sie an roten Ampeln schon gar nicht mehr stoppen. Bloß, um nicht anhalten zu müssen, überholen einige sogar mitten im Stadtverkehr Kollegen, die sich noch halbwegs an Verkehrsregeln halten, mit 70, 80 Sachen. Die Geschwindigkeit scheint für viele der einzige Schutz zu sein, wollen sie den Hafen erreichen, ohne dass illegale Migranten unter oder auf das Fahrzeug und zwischen die Ware klettern.

Dabei beflügelt die Fahrer die Angst, dass sich einer so geschickt verstecken könnte, dass er erst bei der Einfahrt in die Fähre entdeckt wird. Dann droht dem Fahrer eine langjährige Haftstrafe und dem



**Angst fährt mit: Josef Harensa graut es vor der Hafenanfahrt**

Besitzer die Beschlagnehmung des Lastwagens.

Wie es sich anfühlt, in einem griechischen Gefängnis eingesperrt zu sein, das weiß Sven Ahlers, der für den belgischen Spediteur L&L fährt, ganz genau. „Mit Europa hat das nichts mehr zu tun“, meint der 44-Jäh-

rige, dem letztes Jahres Schleuser, sechzig Kilometer vor Patras, während einer Ruhepause heimlich fünf Migranten auf dem Kühlaufleger versteckt hatten.

Nachdem die illegalen Einwanderer bei der Routinekontrolle vor der Einfahrt in die Fähre nach Ancona entdeckt worden waren, klickten die Handschellen. Danach wurde Sven Ahlers zu drei anderen

**Migrantensuche: LKW-Kontrolle am Eingang zur Fähre**



Lastwagenfahrern in eine Zweimannzelle gesperrt. Schlafen musste er auf dem Zellenboden, getrunken wurde aus einem Wasserhahn und Essen gab es nur für den, der den Souvláki-Service bezahlen konnte. Nicht einmal die deutsche Botschaft wurde von der griechischen Polizei informiert.

**ZU VIERT IN ZWEIER-ZELLE, HOHE KAUTIONSZAHLUNG**

Erst nach zwei Tagen und Nächten kam Sven Ahlers gegen Zahlung einer Kaution von 3600 Euro inklusive der Anwaltskosten aus dem Horrorknast frei. Die gleichen menschenverachtenden Haftbedingungen mussten auch zwei Fahrer des Bochumer Frigospediteurs Kipka erdulden. Denen hatten Schlepper die Palettenkästen leer geräumt, zwölf Migranten reingepackt und hinter halbierten Paletten versteckt. Auch sie kamen, obwohl die Migranten bescheinigt hatten, dass die beiden Fahrer mit

dem Menschen-smuggel nichts zu tun hatten, erst nach Zahlung einer hohen Kaution wieder frei. Dass Polizeigefangene in Griechenland keine Rechte zu haben scheinen, belegen auch Aussagen von Christian Hehenberger. Der österreichische Chauffeur musste fast zwölf Stunden mit den Händen auf dem Rücken, angekettet an eine Bank, ausharren. Zudem wurde Hehenberger immer wieder von einem Polizisten mit Füßen getreten.

Nach Hause reisen mussten alle vier ohne ihre Lastwagen. Denn in Menschenschmuggel verwickelte Fahrzeuge werden in Griechenland



© Sven Ahlers

**Heimlich enterten Migranten Sven Ahlers' Kühllaufleger**

immer hohe Haftstrafen. Raphael Kusmerski, einer der Kipka-Fahrer, leidet noch heute unter dem Geschehen. Immer wenn die Polizei im Hafen seinen LKW routinemäßig kontrolliert, überfallen den 29-Jährigen Panikattacken. Auch Sven Ahlers holen die Erinnerungen immer wieder ein – oft mitten in der Nacht.

Den Transportunternehmer Klaus Dieter Kipka hätte die rücksichtslose Beschlagnahmung seiner beiden Kühllastzüge „finanziell beinahe ausgeknockt“. Denn die Verwahrung konnte erst nach drei Monaten

durch einen griechischen Anwalt beendet werden. So lange wurden Leasingraten und Versicherungen für die beiden Fahrzeuge weiter vom Kipka-Firmenkonto abgebucht, während die Transportaufträge mit angemieteten Lastzügen erledigt werden mussten. Auf 35.000 Euro beläuft sich der Schaden. Viel Geld für eine Spedition mit nur fünf Gespannen.

**VOM GRIECHISCHEN STAAT QUASI ENTEIGNET**

Dabei hatte Kipka noch Glück im Unglück. Andere Unternehmer müssen hilflos zusehen wie ODDY, die staatliche, griechische Eigentumsverwaltung, ihre beschlagnahmten Lastwagen versteigert – wenn es nicht innerhalb von drei Monaten gelingt, sie freizubekommen. „Weil griechische Anwälte gerne streiken und Gerichte endlos Ferien machen, kann es dabei schnell zu Engpässen kommen“, berichtet die deutsch-griechische Rechtsanwältin Christina Auf dem Graben.

Fünfzehn Fahrzeugfreisetzungen hat die engagierte Anwältin im Jahr 2010 abgewickelt – fast alle erfolgreich. Vor kurzem aber musste sogar sie hilflos miterleben, wie ein Lastwagen des österreichischen Spediteurs Hartl Transporte enteignet wurde. In seinem Fall kam es nicht einmal zu einer Versteigerung. Der griechische Staat hatte den Lastwagen ganz einfach für



Steine gegen einen LKW-Fahrer, der Flüchtlinge vom LKW fernhalten wollte



Verborgener Käfig: Ausnahme, dass Fahrer beim Schmuggel mitwirken

eigene Zwecke requiriert. Und auch die ganz Großen unter den Griechenlandtransporteuren, wie der österreichische Branchenriese Gartner, kommen trotz bestens instruierter Fahrer und eigens angefertigter Sicherheitsschlösser nicht ungeschoren davon. Günther Danzers, Rechtsberater bei Gartner, erinnert sich spontan „an etwa sieben Fälle seit 2010“, die ihm und seinen Fahrern ernsthaft Schwierigkeiten bereitet haben. Aktuell steht noch immer ein beschlagnahmtes Fahrzeug in der ODDY Verwahrstelle von Patras, einer Art großem Schrottplatz.

Aus der begründeten Angst heraus, ihre Fahrzeuge zu verlieren, gehen inzwischen immer mehr Spediteure dazu über, in Griechenland keine Ladungen mehr zu übernehmen. So wollen sie verhindern, dass ihnen die Menschen-smugglermafia, versteckt zwischen Melonen oder Orangen, illegale Migranten auf den Lastwagen

setzt. Lieber schicken die Transporteure ihre Fahrzeuge jetzt leer rüber nach Italien und laden dort.

### BRUTALE METHODEN AUS DER PUREN VERZWEIFLUNG

Angst macht sich unter den Griechenlandfahrern auch breit, weil die Methoden, mit denen sich Migranten in Patras und im 250 Kilometer entfernten Nachbarhafen Igoumenitsa Zugang zu den Ladeflächen verschaffen, immer brutaler werden. So wurden schon ganze Türen aus den Angeln gerissen, weil Türverschlüsse beim Ampelstopp angebunden werden, um sie aufzusprengen. Immer häufiger kommen auch Brecheisen zum Einsatz, mit denen Vorhängeschlösser und Sicherheitsverschlüsse an Ladeaufbauten binnen Sekunden geknackt werden.

Die Logik hinter den Brutalo-Methoden ist nur schwer zu durchschauen. Schließlich bemerken Lastwagenfahrer spätestens bei den



Geduckt: Auch die Mitfahrt auf dem Dach ist eine Option



Volles Risiko: Versteck über den Achsen

Einfahrtskontrollen vor den Häfen den Einbruch. Letztendlich sind die zerstörerischen Methoden aber nur Ausdruck der Verzweiflung von Migranten, die oft schon seit drei, vier, fünf oder sogar sechs Jahren in den Hafenstädten festhängen: Wer so lange bei Wind und Wetter unter Plastikplanen haust, Zwangsgelder an die Kurdenmafia zahlen muss oder Hunger leidet, weil er sich nur noch aus Mülltonnen ernährt, klammert sich irgendwann an den letzten Strohalm Hoffnung. In diesem Fall daran, irgendwo in einem der aufgebrochenen Laderäume zwischen der Ware unentdeckt zu bleiben, um endlich raus zu kommen aus der Hölle von Hellas.

Andere schlitzten Dach- oder Seitenplanen von Lastwagen auf, klettern rein und versiegeln die Schnitte von innen mit Klebeband. Schon fast friedfer-

tig ist die bewährte Methode, beim Ampelstopp eines Lastwagens die spanische Klammer, die Kühl-trailertüren sichert, nach oben zu schieben und die Portale mit vereinten Kräften aufzuziehen. So können etwaige Mitstreiter durch einen schmalen Spalt auf die Lade-fläche schlüpfen.

Hakim aus Afghanistan, der seit fünf Monaten in Patras ausharrt, kennt genug aus seinen Reihen, die es geschafft haben; erst vor drei Tagen sein 16-jähriger Bruder.

Der konnte sich auf einem mit Schrottautos beladenen Lastwagen so gut verstecken, dass er weder bei der strengen Einfahrtskontrolle in die Fähre noch von der italienischen Polizei in Ancona entdeckt wurde. Vor wenigen Stunden hat Hakim den Anruf eines 15-jährigen Neffen aufs Handy bekommen,



Hängt hier fest: Hakim hat Frau und Kind in Deutschland

der es auf den Achsen eines Lastwagens von Patras nach Venedig geschafft hat

Für den 35-jährigen Hakim aber ist es deutlich schwieriger, rüberzukommen nach Italien und damit ein Stück näher an Deutschland, wo er schon einmal sieben Jahre gelebt hat. Dazu ist er, wie viele andere Erwachsene auch, einfach zu groß für die winzigen Hohlräume unter Lastwagen oder zwischen Ladungsteilen.

Trotzdem bleibt ihm nur dieser eine Weg zurück zu seiner deutschen Frau und Tochter, die er bei seiner Abschiebung nach Kabul vor 18 Monaten in Frankfurt zurücklassen musste. Zurück in das Land, in dem er geboren wurde, kann er nicht. Dort wollten ihn Anhänger der Hezb-e Wahdat, der

schiiitischen Hazara-Partei, töten, erzählt er uns. Und die horrenden 5000 Euro, die Menschenhändler für eine Garantieschleusung verlangen, besitzt er nicht.

**WENIGSTENS DIE CHANCE AUF EIN BESSERES LEBEN**

Hakim beschreibt die Lebenssituation der Migranten dann auch mit drastischen Worten: „Uns ist es egal, ob wir in Rechtlosigkeit und Armut in unserer Heimat oder in Griechenland leben. Aber hier haben wir wenigstens die Chance auf ein besseres Leben auf der anderen Seite des Meeres! Dafür riskieren wir alles!“

Tatsächlich ist es für die Flüchtlinge sehr gefährlich, die Lastwagen zu entern. Erst vor acht Wochen wurde einer zwischen zwei Fahrzeugen eingequetscht. Zwei starben, als sie von den Achsen runter wollten, nachdem ein Lastwagen Richtung Athen, statt zum Hafen, gefahren war. Ein anderer wurde von einem LKW-Fahrer mit Absicht über den Haufen gefahren.

Knochenbrüche oder Schläge von frustrierten Polizisten gehören dagegen zu den kleinen Alltäglichkeiten. Aber auch die Migranten sind nicht zimperlich. So macht



Elend: Die Migranten leben in Dreck und Armut, oft monate- oder jahrelang

sich Wut über die unerträglichen Lebensumstände in Gewalt zwischen Migranten Luft. In Patras kämpfen immer wieder Afghanen und Iraker um die Vorherrschaft. In Igoumenitsa wurden kürzlich Somalier und Sudanesen von einer mit Knüppeln bewaffneten irakischen Meute auf die Hafeneinfahrt zugetrieben. Am selben Abend versuchten noch Dutzende Migranten, das Hafengelände zu stürmen. Manchmal beziehen aber auch Lastwagenfahrer Prügel, die

versuchen, blinde Passagiere vom Fahrzeug zu vertreiben, oder es gehen Front- oder Seitenscheiben zu Bruch. Viele der Chauffeure haben deswegen schon irgendein Kantholz in den Händen, wenn sie ihr Fahrzeug durchsuchen.

**VON DER POLIZEI ALLEIN GELASSENE FAHRER**

Das Schlimmste aber ist – das empfinden alle Fahrer so – dass sie von der Polizei alleine gelassen werden. Tatsächlich tun Polizisten in Patras ▶



Schlichte, aber wirksame Wegfahrsperrung – Betonblock



Hinter Gittern: Beschlagnahmte LKW im Hafen von Patras



© Margarete Nagel

Angespannt: Fahrer und Migranten

kaum mehr als Lastwagen, die von Illegalen belagert werden, an roten Ampeln durchzuwinken. Und auf dem Kontrollplatz vor dem Hafen drehen Beamte Lastwagenfahrern demonstrativ den Rücken zu, wenn die ihre Fahrzeuge nach versteckten Reisenden durchsuchen.

Gleichzeitig erlauben sie, dass Gruppen von Migranten um die Fahrzeuge schleichen und ins Hafengelände eindringen, wo sie den Chauffeuren noch einmal das Leben schwer machen. Vielmehr als Macht-, Lust- und Hilflosigkeit präsentiert die Staatsmacht so nicht. Kein Wunder, dass unter den Truckern inzwischen das Gerücht

die Runde macht, dass Polizisten von der Schleusermafia sogar bestochen werden.

## LEIDTRAGENDE EINER VERFEHLTEN EU-POLITIK

Aber auch die Bevölkerung in den beiden Hafenstädten leidet unter der großen Zahl von Migranten. Der deutsche Honorarkonsul von Patras, der Grieche Georg Abatzis, fordert, dass Hellas nicht weiter allein gelassen werden darf mit dem Migrantenproblem in Patras und Igoumenitsa. Ihm reicht der Frontex-Einsatz (EU-Außenpolizei) an der griechisch-türkischen Grenze als Engagement der EU in Grie-

chenland nicht aus. Vielleicht hat Abatzis Recht. Die Europäische Union könnte für eine schnelle und humanitäre Lösung sorgen, indem sie die rund 3000 Migranten legalisiert und auf die Mitgliedsländer verteilt. So wäre den Migranten, den Spediteuren und den LKW-Fahrern geholfen – zumindest mittelfristig. Mittelfristig, weil die beiden Hafenstädte als „Goldene Tore in den Westen“ weiter attraktiv für illegale Einwanderer bleiben würden.

Wer nun fordert, neue Flüchtlinge durch Polizeigewalt zu vertreiben, spielt lediglich der Schleusermafia in die Hände. Denn je undurchdringbarer Grenzen so für

## TIPPS FÜR FAHRER Nummer sicher?

Wen Polizisten in Griechenland mit illegalen Migranten auf oder unter dem Lastwagen erwischen, hat einen Haufen Probleme.

„Illegale Einwanderer auf, unter oder im Fahrzeug lassen sich durch die Aufmerksamkeit des Fahrers verhindern. Zu 95 Prozent, da bin ich sicher. Die restlichen fünf Prozent sind dummer Zufall“, meint Eduard Nagel, Frigofahrer der Spedition Gartner.

Keine Frage, der Mann hat prinzipiell Recht, wobei man über die Prozentzahlen diskutieren könnte. Fakt bleibt, dass sogar das Auswärtige Amt in Berlin auf seiner Internetseite LKW-Fahrern Tipps gibt, was zu tun ist, wenn sie Patras oder Igoumenitsa ansteuern, damit keiner zum Menschen-smuggler wider Willen wird. Von Kontrollen des eigenen Fahr-

zeugs vor und im Hafen ist die Rede, oder davon, dass Fahrer ihre Ruhepause möglichst nicht an den Zufahrtswegen einlegen sollten.

Aber wer die extremen Verhältnisse rund um Patras und Igoumenitsa kennt, der weiß, dass noch mehr getan werden kann und muss, um Fahrer, die Fahrzeuge und die Ware zu schützen.

- Der österreichische Großspediteur Gartner, der auch Niederlassungen in Griechenland hat, entwickelte ein eigenes Sicherheitskonzept. Bei ihm bekommen Fahrer Listen von denkbar sicheren Parkplätzen, die Anweisung, wo möglich nur auf firmeneigenen Grundstücken zu stehen und – das ist besonders – einen ganz speziellen Sicherheitsverschluss für die Türen von Kühltrailern. Der sieht auf den ersten



Eduard und Margarete Nagel

Blick aus wie die klassische spanische Klammer, die zwei außen liegende Stangen verbindet und so die Türen sichert. Doch die Gartner-Klammer ist anders, weil in der Mitte ein dicker Metallblock verhindert, dass Schleuser oder Diebe die Türstangen zusammenziehen und die Klammer aushängen können.

- Aber auch andere Spediteure verbessern permanent die Sicherungseinrichtungen ihrer Trucks. Wobei viele, wie der Bochumer Griechenlandspediteur Klaus Dieter Kipka, Handge-

machtes bevorzugen, statt auf nachrüstbare, elektronische Sicherungsmaßnahmen von der Stange zu setzen. Kipka ließ an seinen Trailertüren alle Schrauben, die Türschlösser oder Stangen fixieren, fest auf den metallenen Untergrund schweißen (Foto). Wer jetzt mit Hilfe von Werkzeug in den Laderaum eindringen will, braucht mindestens eine Flex oder Bohrmaschine. Das Schweißgerät kommt bei Kipka aber auch zum Einsatz, wenn er kleine ringförmige Erhebungen auf die Stahlstangen der Türverschlüsse schweißen lässt (Foto). Diese Erhebungen verhindern, dass Migranten oder ihre Schleuser die spanische Klammer, die auch Kipkas Trailertüren sichert, nach oben schieben und dann die Portale aufziehen können – in Griechenland ist das ein verbreiteter Trick.



Hochschieben der Klammer



Sicherheitscheck auf dem Dach



Selbstschutz: So gelangt niemand auf die Ladefläche





**Honorarkonsul Abatzis findet, die Europäische Union solle helfen**

den Einzelnen werden, desto eher gehen Menschen lebensgefährliche Risiken ein, um sich gegen Bezahlung in präparierten Fahrzeugen durch Kontrollen schmuggeln zu lassen. Ein Beispiel für diesen un-

glaublichen Wahnsinn wurde in Igoumenitsa kürzlich aufgedeckt, als Polizisten vier Menschen im umgebauten Tank entdeckten. Die Migranten wurden mit Wissen des griechischen LKW-Lenkers buchstäblich in den Kraftstoffbehälter eingebaut. Man möchte sich nicht vorstellen, einer der Geschleusten hätte Panik bekommen oder die Luft wäre knapp geworden.

In jedem Fall bleibt die vage Hoffnung, dass die Politik den untragbaren Zuständen abhilft. Leidtragende sind die ausführenden Enden der Handlungskette – hier wie häufig sonst im Güterverkehr die LKW-Fahrer. *Reiner Rosenfeld*



© Hans Meier

**Schleuserwahnsinn: Vier Migranten pferchen sich in einen LKW-Tank**

■ Auch Harald Pritzkow, dem illegale Migranten erst kürzlich alle Vorhängeschlösser am Kofferaufbau mit dem Brechisen aufgehebelt haben, hat aufgerüstet. Er sichert seine Türen jetzt mit extra starken, runden Vorhängeschlössern. Die sind sicherer, weil Schließzylinder und Bügel so nah beieinander sind, dass kein Einbrecherwerkzeug mehr dazwischen passt. Auch andere Fahrer widmen ihren Vorhängeschlössern besondere Aufmerksamkeit – zumindest beim Kontrollgang um den Truck. Sie prüfen akribisch den Zustand der Schließen, zerren und ziehen, schließen auf und wieder zu. So stellen sie sicher, dass Schleuser die Schlösser nicht fast unsichtbar mit Säure aufgebrochen und mit Superkleber wieder verschlossen haben. Den gleichen Trick verwenden Men-

schenschmuggler auch, wenn sie Bolzenplomben an Überseecontainern manipulieren.

- Wer kein Vorhängeschloss hat, der sichert Trailertüren aber auch mal mit Schraube, Mutter und einem Zehnerschlüssel. Will heißen, dass er seine Trailertüren buchstäblich zuschraubt. Das stellt zumindest bei kurzen Stopps an Ampeln sicher, dass niemand durchs Hintertürchen auf die Ladung klettern kann. Bei längeren Stopps wird abgesattelt und die Zugmaschine millimetergenau vorm Trailerheck geparkt.
- Der deutsche Spediteur Zargas geht den wohl ungewöhnlichsten Weg, um sicherzustellen, dass seine Fahrzeuge samt Fahrer den Hafen von Patras unbeschadet erreichen. Er lässt einen PKW so dicht hinter seinen Lastwagen herfahren, dass es für illegale vollkom-

men unmöglich ist, Türen aufzureißen oder von hinten unter den Lastwagen zu klettern, um sich auf den Achsen zu verstecken. Der Escortservice kostet, dafür stellt Zargas sicher, dass die Ware pünktlich ankommt.



**Harald Pritzkow gibt Tipps**

- Fahrer, die keinen derart individuellen Schutz genießen, können ihr Sicherheitsmanko oft mit einer Portion Phantasie und Intuition wett machen. Zumindest hat diese Kombination Richard van den Eng vom holländischen Spediteur Moeijes erst kürzlich den Hals gerettet, als er seinen LKW kurz vor dem Hafen von Patras noch einmal durchcheckte. Warum auch immer, an die-

sem Tag ist Richard ganz weit unter seinen Tandemachshänger geklettert und hat ganz vorne unter der Starrdeichsel sieben Sudanesen entdeckt, die sich dort auf ein paar quergelegten Brettern versteckt hatten. Auch wenn Richard wegen der Illegalen hätte im

Bau landen können, spricht er dennoch mit höchstem Respekt vom Erfindungsgeist und dem Wagemut seiner blinden Passagiere. Vielleicht, weil er einer von den ehrlichen Truckern ist, der zugibt, dass auch er sich in einem anderen, schlechteren Leben auf den illegalen Weg machen würde, rüber ins reiche Europa! *RR*



**Hier lagen sieben Migranten auf Brettern**



**Spezialausrüstung gibt Sicherheit**



**Schraubverschluss an Trailertüre**



**Zusatzschloss am Planentrailer**