



Über den Berg: Die Straßen in Albanien sind nicht nur eng, sondern auch steil. Doch Nikola Goxha kennt ihre Tücken

Im Land der *Skipetaren*

Albanien, abgeschottet vom Rest Europas, fristete lange Zeit ein elendes Dasein. LKW-Fahren ist hier noch immer **ein Abenteuer** – auch wenn das Land spürbar vorankommt.



Der dunkelblaue SK-Hängerzug schwankt wie ein Dampfer bei Windstärke sechs. Schlaglöcher und tiefe Fahrbahnabsenkungen schleudern ihn gefährlich zur Seite – von links nach rechts und umgekehrt, in immer größeren Amplituden. Dabei hält der Fahrer gekonnt die Geschwindigkeit. Um seine Ladung muss er sich keine Gedanken machen. Es sind ein paar Hundert Hühner, eingepfercht in kleinen Käfigen, die das wilde Hin und Her mit stoischer Ruhe ertragen.

NERVEN WIE DRAHTSEILE: HARTGESOTTENE FAHRER

Die schmale Straße, die über enge Serpentin, steile Anstiege und lange Gefällstrecken zur albanischen Provinzstadt Fier führt, ist für sich alleine schon eine Herausforderung für schwere Lastzüge. Durch die brüchige Fahrbahn, desolate Dauerbaustellen und den starken Regen, der seit Tagen fällt, wird sie aber zusätzlich zur Belastung für die Nerven der Chauffeure.

Denn in den Schlaglöchern sammelt sich schlammiges Wasser. Die Tiefe oder gefährliche Hindernisse unter der Wasseroberfläche sind so nicht zu erkennen. Trotzdem geht Dimitrios Dukas, der Chauffeur des Hühnertransporters, nur vor wirklich tiefen Schlaglöchern vom Gas. Dann lenkt er die Fuhrer aber besonders gefühlvoll durch die Untiefen.

Da kennt einer jedes Schlagloch und jede gefährliche Bodenwelle. Kein Wunder, schließlich bringt der 42-jährige Grieche drei Mal in der Woche Hühner vom ▶

Hanglage: Viele Städte in Albanien schmiegen sich an umliegende Berge



Urige Gesellschaft: Nutztier und Nutzfahrzeug in trauter Zweisamkeit



Held der Straße: Dimitrios Dukas kämpft sich täglich über üble Pisten



Stoisches Vieh: Die Ladung Hühner in Dimitrios' Gliederzug bleibt erstaunlich ruhig trotz fieser Löcher

Hochfrequenz: Kontrolliert wird oft, aber man kann über vieles reden ...



griechischen Ioannia bis zum Schlachthof im albanischen Fier. Und das seit ein paar Jahren. Allein für die 150 Kilometer von der albanischen Grenzstadt Kakavije bis zur Abladestelle braucht er fünfeinhalb Stunden – wenn's gut läuft. Manchmal ist die Strecke durch Erdbeben oder Schnee und Eis aber auch völlig unpassierbar.

wichtigste Nord-Südtangente, vorhalten.

Dafür kennt der Albaner Nikola Goxha die Tücken der SH 4 umso besser. Schließlich ist er mit seinem chromblitzenden Scania fast täglich hier unterwegs. „Die 4 ist, zumindest rund um Tepelenë, die brutalste Strecke, die ich in Albanien kenne“, schildert der 41-Jährige seine Eindrücke. Mit seinem 124er und modernem Tautliner mit tiefem Palettenkasten leidet er besonders unter den Straßenverhältnissen.

Damit ist Dimitrios einer der wenigen EU-Europäer, die mit dem Lastwagen regelmäßig durchs Land der Skipetaren fahren, wie sich die Albaner selbst gerne nennen. Ansonsten verirren sich deutsche, griechische oder italienische Trucks höchstens hierher, wenn griechische Fähren streiken und der Hafen im albanischen Durres die einzige Möglichkeit bietet, Italien auf dem Seeweg zu erreichen. Erst dann setzen einige ganz Mutige ihre Autos den Strapazen aus, die albanische Straßen wie die SH 4, die

Trotzdem hat er sich den veredelten Schweden ganz bewusst für seine Fahrten zwischen Albanien und Griechenland zugelegt. Nur so kann er mit den herausgeputzten Trucks auf griechischen Straßen optisch mithalten. In Albanien, wo zwanzig Jahre alte und ältere Lastwagen das Straßenbild beherrschen, ist er ein Exot. LKW werden hier oft gnadenlos geschunden,



Steiltransport: Die Fahrt über enge Serpentinstraßen ist in dem gebirgigen Land Fahreralltag



Fortschritt: Mit besseren Straßen werden auch die Fuhrparks moderner



Freiluftmuseum: Ältere Fahrzeuge sind Trumpf, sie lassen sich leicht reparieren



Improvisierte Lasi: Steine statt Keilen, geknotete Gurte müssen genügen

überladen und meist erst ausgemustert, wenn buchstäblich gar nichts mehr geht.

**ABENTEUERLICHE LASI:
STEINE ALS UNTERLEGKEIL**

Dabei sind albanische Fahrer oder ihre Chefs wahre Improvisationskünstler. Das belegen Lastwagen, die nur noch mit Spanngurten und Draht zusammengehalten werden. Etwa ein irrwitziger Schwertransporter, der einen riesigen runden Tank mit zwei verknoteten Spanngurten „gesichert“ hat. Untergelegte Felsbrocken sollen dafür sorgen, dass der Tank in Kurven nicht von der Ladefläche rollt.

Anders bei Nikola, der Wert auf Transportqualität legt. Das hat er vom Vater gelernt, der eine LKW-Fahrschule im albanischen Gjirokastra besitzt – das prägt. Deswegen hat er sich bei der Anschaffung seines Trucks finanziell

weit aus dem Fenster gelehnt und vor zwei Jahren 42.000 Euro auf den Tresen eines albanischen Händlers geblättert. Der hat den damals acht Jahre alten 420er aus Italien importiert. Aus albanischer Sicht ist der Scania damit fast ein Neufahrzeug. Im Preis inbegriffen war eine Generalüberholung von Motor und Getriebe. Trotzdem viel Geld für ein Land, in dem das durchschnittliche Monatseinkommen zwischen 200 und 400 Euro liegt.

Jetzt ist Nikola damit beschäftigt, den Batzen Geld durch Fahren zwischen Athen und Tirana wieder reinzufahren. Aktuell hat er griechische Orangen für Nordalbanien an Bord. Danach geht's leer wieder Richtung Griechenland. Denn die wenigen Güter wie Möbel, Kleidung oder Schuhe, die Albanien seit ein paar Jahren für den Export produziert, verlassen das Land überwiegend in Seecontainern. Da ▶



Viele der in Albanien produzierten Güter gehen in Seecontainern aufs Schiff



Kombiverkehr: unmotorisiertes Gespann

Ost-West-Beziehung:
IFA- und Bedford-Trucks
sieht man noch oft



Experiment: Wieviele Kühe passen auf die Ladefläche eines T1-Benz. LKW-Zierrat wird am Straßenrand verkauft

Zeitreise: In Xhevat Selimajs Lager finden
sich Teile für längst verblichene Trucktypen



bleiben kaum Exportladungen für einen Planentrailer übrig.

Wie sich Nikolas Transporte bei rund fünfzig Prozent Leerfahrten rechnen, erschließt sich aus mitteleuropäischer Sicht nicht wirklich – selbst wenn der albanische Dieselpreis mit umgerechnet 1,35 Euro um zwanzig Cent unter dem griechischen liegt und die Lebenshaltungskosten niedrig sind. Tatsächlich sind albanische Lastwagen generell nur selten voll ausgelastet. Überall im Land stehen Flotten von sauber gewaschenen, mehr oder weniger alten Lastwagen und warten auf Ladung. Weil sie meist über weit verzweigte Beziehungsgeflechte in mehr als nur einer Sparte Geld verdienen, ist das für albanische Geschäftsleute aber kein Problem

JEDER WEISS, WIE MAN POLIZISTEN ÜBERZEUGT

Über Verdienstmöglichkeiten als LKW-Fahrer oder Transportunternehmer redet hier trotzdem kaum einer wirklich offen. Genauso wenig darüber, wie Fahrer damit klarkommen, dass bei permanent wechselnden Höchstgeschwindigkeiten auf fünfzig Kilometer Überlandstrecke mindestens drei Radarkontrollen und jede Menge zusätzliche Polizisten auf Verdienstmöglichkeiten lauern. Die Antwort sind dann nur ein wissendes Lächeln und eine wage Handbewegung Richtung Geldbeutel. Will heißen, dass man da halt für EU-Europa eher ungewöhnliche Lösungen zwischen Fahrern und Beamten anstreben muss.

Überhaupt ist es in Albanien besser, als Journalist nicht zu viele Fragen zu stellen und nur dezent zu fotografieren. Besonders, wenn es ums Thema



LKW-Ladungen geht, die in Containern aus Übersee in Albanien ankommen. Da wird dann unversehens die Vermutung geäußert, dass es um eine Recherche zum Drogenschmuggel und die albanische Mafia geht. Die Stimmung kann dann binnen Sekunden reichlich frostig werden. Oder Männer werden seltsam unfreundlich, weil man die Kamera auf einen Transporter gerichtet hat, dem sie gerade mit dem PKW folgen.

Vielleicht ist das alles noch ein Erbe aus der Zeit Enver Hoxhas, dem brutalen Despoten, der das Land nach dem zweiten Weltkrieg vierzig Jahre lang gegen alle europäischen Einflüsse abgeschirmt hat. 16.000 Bunkeranlagen im Land zeugen auch heute noch von einem Polizei- und Militärstaat, der die Menschen bis Ende der 80er-Jahre rücksichtslos unterdrückt hat. Ohne spezielle Strategien hatte damals kaum einer eine Chance, halbwegs anständig zu überleben. Danach erschlichen sich korrupte Politiker die Macht und brachten das Volk durch ein betrügerisches Kreditsystem um seine wenigen Ersparnisse. 1997 reagierte das Volk mit Gewalt und die OSZE musst für Frieden sorgen.

EU-FÖRDERUNG FÜR DEN WEG IN DIE ZUKUNFT

Erst jetzt, fünfundzwanzig Jahre nachdem Albanien begonnen hat, sich dem Westen zu öffnen, kommt das Land langsam auf die Beine. Hilfe leistet dabei die EU, indem sie den albanischen Straßenbau massiv fördert, darunter die nagelneue Autobahn zwischen Albanien und dem Kosovo. Auf der Strecke bleiben dabei altbewährte Verkehrsmittel. Wie die berühmte LKW-Fähre über den Komanstausee, die

ALBANIEN

Die Republik Albanien ist etwas kleiner als Belgien und liegt eingebettet von Montenegro und dem Kosovo im Norden, Mazedonien im Osten und Griechenland im Süden. Das kleine Land verfügt über 362 Kilometer Adriaküste. Zwei Drittel des Landes sind bergig, die albanischen Alpen ragen bis auf 2764 Meter in die Höhe. Von den 2,83 Mio. Einwohnern sind 83 Prozent Albaner. Die größte Minderheit stellen die Griechen.

bis vor wenigen Jahren die Versorgung zum Kosovo sichergestellt hat. Weil Fahrzeuge jetzt die Fährverbindung nur noch sporadisch benutzen, startet der Urweltpaddler, wie das alte rostige Boot genannt wird, jetzt höchstens nur noch einmal täglich zur zweieinhalbstündigen Fahrt.

Dass LKW die Fähre kaum noch ansteuern, liegt sicherlich auch an der abenteuerlichen Zufahrt zur Anlagestelle. Die führt durch einen dreihundert Meter langen, kurvigen, unbeleuchteten, nur 4,5 Meter breiten Natursteinstollen. Wer da mit einem Truck nicht genau manövriert, fährt sich schnell fest. So wie ein Volvo, der letztes Jahr im engen Tunnel stecken geblieben ist. Beim Versuch, sich aus dem Stollen zu befreien, ging er in Flammen auf.

Mit besseren Straßen wird Albanien auch attraktiver für neue Fahrzeuggenerationen à la Actros, Atego oder Stralis. Besonders große Baufirmen setzen aktuell schon auf einen modernen Fuhrpark. Jedoch zunächst nur im Kernland Albani-

ens, rund um Durres und die Hauptstadt Tirana. Nur dort gibt es bisher Werkstätten, die die Elektronik der modernen Fahrzeuge beherrschen. Ein mutiger Unternehmer importiert gar gebrauchte Volvo-Langhauber aus Atlanta/USA über Deutschland nach Albanien. In diesem besonderen Fall wird damit Bitumen aus Albanien Erdölregion ins Nachbarland Mazedonien exportiert.

SICHER: LANGFRISTIGE ERSATZTEILVERSORGUNG

Trotzdem wird Albanien noch lange ein Freiluftmuseum für alte Lastwagen wie IFA, Mercedes, Bedford und Liaz bleiben. Denn speziell im gebirgigen Hinterland sind sie als motorisierte Lastesel, weil leicht zu reparieren, bisher unersetzbar.

Dass die Ersatzteilversorgung noch auf Jahrzehnte gesichert ist, dafür sorgen Menschen wie Xhevat Selimaj. Der 42-Jährige hat schon in jungen Jahren begonnen, LKW-Teile zu horten. Heute lagern zehntausende von Benz- und Liaz-Teilen auf seinem unscheinbaren Anwesen im nordalbanischen Fushë Arrëz. Trotz augenscheinlichem Durcheinander in den dunklen Hallen kann der begeisterte Mechaniker und findige Geschäftsmann jedes einzelne Teil einem bestimmten Fahrzeugtyp zuordnen. Inzwischen betreibt er damit international schwunghaften Handel, der sogar Einkäufer aus dem Irak anzieht.

Trotz allem Stolz auf seinen Erfolg ist Xhevat Selimaj bodenständig und ein echter Skipetar geblieben: Er kann sich noch begeistern, kürzlich einen albanischen Bären geschossen und eigenhändig seinen Allrad-Tatra zum Schneepflug umgebaut zu haben. *Reiner Rosenfeld*



Kurios: Wenn die Ladung schwerer ist als das Fahrzeug



Düster: Bunker aus der Zeit der Diktatur



Auslaufmodell: Autofähre am Komansee



Etwa die Hälfte der Albaner ist muslimisch

Verwickelt: Albanien ist mit vielen Bergen ein schwer zugängliches Land



Upcycling: Es gibt so gut wie keine Teile, die man nicht noch brauchen kann

