

Kosovo-Krieg – Flucht der Kosovo-Albaner nach Albanien und Mazedonien

Ich saß in einer Transall C-160, einem Transportflugzeug der Bundeswehr, und flog Richtung Tirana. Das Flugzeug transportierte Lebensmittel, Decken, Zelte und andere Hilfsgüter nach Albanien, das mit dem Ansturm der Kosovo-Albaner – Flüchtlinge, die 1999 von serbischen Truppen gewaltsam aus dem Kosovo vertrieben wurden – fertigwerden musste. Den größten Teil des Laderaums der Maschine nahmen die für den Transport bestimmten Hilfsgüter ein. Nur fünf bis sechs Sitzreihen waren vom Frachtraum abgetrennt und freigehalten worden für medizinisches Personal, Logistiker der Bundeswehr, Journalisten und mich, dem einzigen Künstler.

Nach meinem Erlebnis während der Floßfahrt auf der Tara vor mehr als zwanzig Jahren, nach dem Tod Titos 1980 sowie dem seit Anfang der 1990er Jahre tobenden Bürgerkrieg und dem Zerfall Jugoslawiens in viele kleine Einzelstaaten wollte ich mir jetzt endlich selbst ein Bild davon machen, was es bedeutet, wenn aus Nachbarn, Freunden und Bekannten Feinde werden. Einen ersten Eindruck hiervon hatte ich ja bereits 1978 auf der Sandbank am Ufer der Tara gewinnen können. Das Kosovo als Schauplatz der Schlacht auf dem Amsfeld weckte deshalb mein besonderes Interesse.

Der Flug hatte sich sehr kurzfristig ergeben. Und da ich nicht wusste, wie es von Tirana aus weitergeht, hatte ich mich entschieden, nur das Allernotwendigste mitzunehmen, um möglichst beweglich zu bleiben. In einer kleinen schwarzen Fototasche hatte ich eine Nikon F2 mit drei Objektiven sowie einige Filme verstaut. Im Übrigen führte ich nur mit, was ich auf dem Leib trug oder in der Fototasche unterbringen konnte. Das heißt eine Unterhose, ein weißes T-Shirt, eine Jeans, eine gefütterte Jeansjacke für kalte Nächte sowie meine gut eingelaufenen Wanderschuhe. Außen an die Fototasche hatte ich außerdem ein kleines Handtuch zum Waschen angehängt. Auf der Rückseite der Tasche deponierte ich eine Zahnbürste und Zahnpasta, eine Tube Waschgel für die Wäsche sowie Papiere und Geld. Später bastelte ich mir aus einer großen blauen 100-Liter-Mülltüte, die ich unterwegs in einem kleinen Dorf kaufte, noch ein Regencap. Ein kreisrunder Schnitt am unteren, geschlossenen Ende des Plastiksacks sowie ein Schnitt jeweils an der rechten und linken Seite erlaubten es mir, das Cap bei Regen wie einen Poncho über den Kopf zu ziehen und die Arme durch die zwei Öffnungen an der Seite zu stecken.

Auf dem Flug kam ich ins Gespräch mit einem Fotografen einer deutschen Tageszeitung. Dieser wollte ein bis zwei Tage in Tirana bleiben und danach hoch in die Berge nach Kukës an die albanisch-kosovarische Grenze reisen. Da wir beide jeweils allein unterwegs waren, beschlossen wir, vorerst zusammenzubleiben. Nachdem wir in Tirana gelandet waren, wartete ich, bis ihm sein Koffer und seine Fotoausrüstung aus dem Frachtraum ausgehändigt worden

waren. Etwas irritiert über meine minimalistische Reiseausrüstung verließen wir danach gut gelaunt zu zweit das kleine schäbige Flughafengebäude. Wir waren beide gespannt zu erfahren, was uns in einem Land erwartet, das nach Jahrzehnten der Abschottungspolitik unter Enver Hoxha erst vor neun Jahren das kommunistische System abschütteln konnte und jetzt durch den Ansturm von Flüchtlingen aus dem Kosovo plötzlich in den Fokus der Weltöffentlichkeit gerückt war. Sichtbarer Ausdruck der kommunistischen Vergangenheit – und der beständigen Furcht vor imperialistischen Überfällen – waren die über 200.000 Zwei-Mann-Bunker, die an strategisch wichtigen Stellen verteilt tief in der Erde vergraben waren. Sie muteten wie Betonpilze an und waren überall im Land nach wie vor zu sehen. Nachdem sich das stalinistische System nach Hoxhas Tod im Jahr 1985 nicht länger an der Macht halten konnte, nutzten 100.000 desillusionierte Albaner die Gelegenheit, endlich das Land zu verlassen. Viele flohen vor Hunger, Armut und Arbeitslosigkeit nach Italien. Die Bilder vom Schiff Vlora, das mit 20.000 Flüchtlingen an Bord am 8. August 1991 in Bari/Italien anlegte, sind ein Zeugnis aus dieser Zeit. Und bis zum heutigen Tag kennt jede Familie die Geschichte von mindestens einem Familienmitglied, welches in den Jahren nach Enver Hoxhas Tod nach Europa oder in die USA emigrierte.

Ein kleiner mit Schlaglöchern übersäter Vorplatz mit Kreisel erwartete uns vor dem Flughafengebäude. Der Blick ging Richtung Berge, deren Ausläufer bis an den Flugplatz heranreichten. Die Wolken hingen tief, und es war grau, kalt und windig. Ich konnte zwischen den vielen wild wachsenden Büschen und Sträuchern, welche die Ebene zwischen dem Flughafen und Tirana bedeckten, die verrostete Stahlkonstruktion einer Brücke sowie eine oder mehrere aus Backsteinen und Beton errichtete Fabriken erkennen, deren Zustand nichts Gutes vermuten ließ. Die Fenster waren zerbrochen. Der Stahlbeton war an vielen Stellen beschädigt und gab den Blick frei auf das verrostete Stahlskelett der Betonkonstruktion. Im gleichen Zustand befanden sich auch die Anlagen selbst. Die Förderbänder zum Transport der Mineralien, die großen Trommeln zum Brechen der Steine sowie alle übrigen Maschinen schienen schon seit langer Zeit stillzustehen und rosteten ebenfalls vor sich hin.

Wir fanden unter den frierenden, auf Kundschaft wartenden Taxifahrern draußen vor dem Gebäude einen halbwegs vertrauenswürdigen dünnen, schlaksigen, hoch aufgeschossenen Mann mit einer riesigen Hakennase. Unrasiert, mit strubbeligem pechschwarzem Haar, fuhr er uns nach Tirana. Angezogen mit einer weiten, schlapperigen Hose und einem viel zu großen Jackett versank er mit seinen dünnen, langen Beinen, dem schmalen Oberkörper und den nach vorn gezogenen Schultern hinter dem Lenkrad in seinem Sitz. Uns ging es nicht besser. Auch wir versanken im löchrigen Schaumstoff zwischen den abgenutzten Federn des Rücksitzes seiner Limousine – einem dunkelblauen Mercedes 220 S. Baujahr 1963.

Konzentriert langsam und vorsichtig versuchte unser Fahrer, alle Schlaglöcher zwischen dem Flughafen und Tirana behutsam zu umfahren. Gelang es ihm einmal nicht, was bei dieser Straße letzten Endes nicht zu vermeiden war, krachte die Karosserie hart und ungebremst, quiet-schend bis zum Anschlag der Stoßdämpfer und der Federn, auf das Fahrgestell. Wir überquerten die Brücke, die jetzt über ein schmales Rinnsal, den Fluss Lana, führte, der sich durch ein breites, tiefes und mit Steinen jeglicher Größe übersätes Flussbett langsam und träge bergab

