

ANDREA DI NICOLA & GIAMPAOLO MUSUMECI

Bekentenissen van een mensensmokkelaar

Achter de schermen van het grootste reisbureau ter wereld

Vertaald uit het Italiaans door Ada Duker en Annette de Koning

vannep amsterdam

Inhoud

INLEIDING	11
‣ <i>De kneepjes van het vak</i>	15
‣ <i>Bekentenissen van een mensensmokkelaar</i>	17
IK BEN MOZES	21
‣ <i>De Siberische smokkelaar</i>	21
‣ <i>Enkele reis</i>	23
‣ <i>Een crimineel reisbureau</i>	27
DE MILLION DOLLAR-SMOKKELAAR	31
‣ <i>Een koffertje met geld</i>	31
‣ <i>Het grootboek van de smokkelaarsbaas</i>	34
‣ <i>De hawala</i>	38
‣ <i>Operatie Cestius</i>	40
‣ <i>Miljardenhandel</i>	43
‣ <i>Regels voor het witwassen</i>	46
JOSIP LONČARIĆ, DE ONGRIJPBARE	49
‣ <i>Gezwoven vijanden</i>	49
‣ <i>Nummer één onder de mensensmokkelaars</i>	53
‣ <i>Onderzoek en veroordelingen</i>	56
‣ <i>Een lange criminele carrière</i>	59
‣ <i>Carpe diem</i>	61
‣ <i>Basismateriaal</i>	64
‣ <i>De afloop</i>	66

DE OVERKANT VAN LAMPEDUSA	69
‣ <i>De migrantenvisser</i>	69
‣ <i>Een droom binnen handbereik</i>	72
‣ <i>'Ik ben de kapitein. Jij bent niemand.'</i>	75
‣ <i>Niet alleen Lampedusa</i>	78
DE MANNEN BIJ DE GRENZEN	83
‣ <i>Andere toegangswegen</i>	83
‣ <i>Een onverdacht netwerk</i>	85
‣ <i>De Griekse toegangspoort</i>	88
‣ <i>Tussen Afrika en Italië zit El Douly</i>	91
‣ <i>Libië, om te beginnen</i>	93
‣ <i>Grote flexibele netwerken</i>	95
‣ <i>Een kwestie van vertrouwen</i>	98
‣ <i>De smokkel via Het Kanaal</i>	101
‣ <i>De business is een kwestie van gevoel</i>	104
DE FILOSOFIE VAN DE MISSIONARIS	109
‣ <i>Op de vlucht voor de oorlog</i>	109
‣ <i>Van slachtoffer tot dader</i>	111
‣ <i>De oorlog: pure business</i>	114
SMOKKELEN IN DRIE BEDRIJVEN	117
‣ <i>Reizen op maat</i>	117
‣ <i>Reisagenten</i>	118
‣ <i>Het vervoer</i>	122
‣ <i>Vrije toegang</i>	125
‣ <i>Smokkelaars 2.0</i>	127
INGEVLOGEN MIGRANTEN	129
‣ <i>Schijn bedriegt</i>	129

‣ <i>Rondreis door Italië</i>	134
‣ <i>China en zijn dubbelgangers</i>	136
 KABIR, DE BEMIDDELAAR	141
‣ <i>De smokkelaar die van Italië houdt</i>	141
‣ <i>'Ik doe niets verkeerd'</i>	143
‣ <i>Terrorismegevaar</i>	148
 DE TALIBANSMOKKELAAR	151
‣ <i>De risico's van het vak</i>	151
‣ <i>'Doe met hem wat je wilt'</i>	153
‣ <i>De terreursmokkelaar</i>	156
 EPILOOG	161
‣ <i>De kleine visjes...</i>	161
‣ <i>... en de grote vissen</i>	163
 APPENDIX BIJ DE NIEUWE, UITGEBREIDE EDITIE	169
‣ <i>Inleiding</i>	169
 BALKAN, DE STILLE DOORGANG	173
‣ <i>Balkan-proloog</i>	173
‣ <i>Taxichauffeur met een hart van goud</i>	175
 EEN 15-STAPPENPLAN OM SMOKKELAARS AAN TE PAKKEN	183
‣ <i>Aanbevelingen voor Italië en de EU</i>	183
‣ <i>Baten in plaats van kosten</i>	191
 DANKWOORD	192

Inleiding

Zuid-West-Turkije, de haven van Turgutreis in het district Bodrum. Het is mei 2010, 's ochtends halftien. Op de Gazi Mustafa Kemal-boulevard nummer 26 zit Argolis Yacht Ltd, een bureau voor het beheer en de verhuur van zeil- en motorboten. Op tafel liggen de papieren klaar van de Bavaria 42 Cruiser, een dertien meter lange eenmaster die verderop langs de kade ligt aangemeerd.

Een man van rond de veertig met een gebruind, ietwat getekend gezicht en gespierde armen komt het kantoor binnen met zijn paspoort en vaarbewijs om het huurcontract te tekenen. Hij is schipper. Hij heet Giorgi Dvali, komt uit Poti in Georgië en werkt al jaren voor toeristen langs de Turkse kust, voor wie hij cruises op de Middellandse Zee organiseert. Vanwege hun lange mariene traditie zijn Georgiërs, net als Oekraïners, zeer gewaardeerde schippers. De havens langs de Zwarte Zee brengen al eeuwen deskundige zeelieden voort. Dvali meldt de bureaumedewerker dat hij een tocht gaat maken met een Amerikaans gezin uit Seattle, een echtpaar met twee tienerkinderen, dat een paar weken langs de Turkse kust en de Griekse eilanden wil varen. Ze willen genieten van de *mavi yolculuk*, de 'blue cruise', zoals de lokale vissers die noemen. Voor een zeeman zoals hij een heel gebruikelijke en prachtige route met gegarandeerd succes voor de toeristen.

Dvali rekent de huur en de verzekering contant af. Even later staat hij op de kade en bekijkt hij het schip. Ernaast liggen traditionele *kaïks* – in de havens van Bodrum en Marmaris gebouwde

bootjes – maar ook vijftien meter lange zeiljachten. Het is op de kade een komen en gaan van schippers, van Engelse, Duitse en enkele Griekse toeristen, je hoort er allerlei talen door elkaar. Dvali kijkt om zich heen, inspecteert de romp van het schip en gaat aan boord. Hij verdwijnt benedendeks en checkt of alles in orde is. Drie ingerichte hutten met in totaal zes bedden, een ruime kombuis en twee badkamers; een stijlvol, met hout afgetimmerd interieur. Het schip is hoogstens vijf jaar oud, eigenlijk nog zo goed als nieuw. Op de tweedehandsmarkt zou het 120.000 à 130.000 euro opbrengen. Overmorgen vertrekt hij, bij zonsopgang.

Dvali besluit de route meteen in het navigatiesysteem in te voeren om te kijken of dat naar behoren functioneert. Van april tot september varen er honderden schepen zoals deze Bavaria 42 tussen Turkije of de Griekse eilanden en de Italiaanse kust, tussen Corfu en Vieste, tussen Kreta en Calabrië, tussen Antalya en Santa Maria di Leuca. Lange cruises, ver van de overvolle stranden. Toerisme voor de bevoorrechten.

Zes dagen later is het schip op volle zee ter hoogte van Porto Selvaggio in de provincie Lecce. Het vaart op de motor en gaat met zeven knopen door de golven, nog maar tien mijl uit de kust. De kustwacht komt langszij, het is een routinecontrole, een van de vele. Het logboek is in orde, Dvali lijkt een ervaren schipper. De douaniers klimmen aan boord. Op dat moment wordt de man nerveus. Op de vraag naar de passagiers die aan boord zijn, antwoordt Dvali dat hij een Amerikaans gezin op hun vakantie op de Middellandse Zee begeleidt. Ze slapen en hij wil ze niet wakker maken. Zijn Engels is goed, maar toch stottert hij een beetje. Zijn blik gaat steeds naar de dichte deur van de kajuit en dat wekt argwaan bij de mannen. Ze besluiten een kijkje te nemen. Benedendeks ligt geen Amerikaans gezin dat dol is op zeilen. Geen echtpaar met tienerkinderen. Als de mannen hun neus naar binnen steken komt hun een zure zweetlucht

tegemeet en zien ze veertig Afghanen tussen de zestien en tweeëndertig jaar. Ze kijken verwilderd, de meesten zijn zeeziek. Ze komen allemaal uit de provincie Herat en zijn via Turkije gereisd: eerst naar Istanbul, het grote verzamelpunt voor vluchtelingen vanuit alle windstreken, en toen via Izmir verder naar Bodrum, waar ze Dvali hebben ontmoet. Als de trossen daar losgegooid worden, is de oversteek naar Italië, naar de kust van Puglia, kinderspel.

Giorgi Dvali heet in werkelijkheid anders. Maar de rechters die zich met zijn zaak bezighouden en ons erover vertellen, willen zijn echte naam niet noemen. Hij is een smokkelaar. Handig en vakkundig gebruikt hij de recentste truc om de barrières te omzeilen en de internationale politie te ontwijken die de illegale migratie bestrijdt. Een nieuw soort breekijzer om Fort Europa binnen te dringen. Het is een truc die niet alleen op de Middellandse Zee wordt ingezet, maar ook op Het Kanaal. Luxe zeil- en motorjachten trekken nauwelijks de aandacht van de kustpolitie. De vluchtelingen worden benedendeks verstoppt, waar ze voor vliegtuigen of helikopters onzichtbaar zijn. De enige aanwijzing, de achilleshiel, is de beduidend grotere diepgang van de boten. Ze zijn berekend op maximaal tien passagiers, maar nu zijn er vier of vijf maal zoveel mensen aan boord.

De boten zijn vaak gekocht, gestolen of, zoals in het geval van Dvali, gehuurd. Maar wel met valse papieren en valse identiteitsbewijzen en ze worden nooit meer teruggebracht, zo wordt ons door de autoriteiten verteld die zich al een tijdje met dit fenomeen bezighouden. Voor zo'n overtocht betaalt een jonge Afghaan of Pakistani 1000 tot 4000 euro. Ze vertrekken uit Antalya, Izmir of Tekirdağ en varen met acht knopen, ongeveer vijftien kilometer per uur. De overtocht naar Italië duurt dan vijf tot zeven dagen. Met een motorjacht gaat het een stuk sneller, die vaart met een kruissnelheid van vijftientig knopen over de Middellandse

Zee. Een alternatief zijn de razendsnelle rubberboten die vanuit Griekenland vertrekken, vanuit Lefkas, Corfu en Igoemenitsa, en niet meer vanuit Albanië, omdat daar de controles verscherpt zijn. Die rubberboten gaan met zestig, zeventig knopen over het water en de oversteek duurt hooguit vijf uur. Maar de kustwacht kan die makkelijker onderscheppen.

Die dag in mei heeft onze kapitein pech. In de roulette van de controles wordt zijn Bavaria 42 gesnapt en hij belandt in de gevangenis. Hij moet vier jaar zitten voor het meewerken aan illegale immigratie, en zijn schip ligt met tientallen andere in beslag genomen jachten in de haven van Lecce.

Cataldo Motta, hoofd van het Openbaar Ministerie in Lecce, en Guglielmo Cataldi, zijn plaatsvervanger, zijn antimaffia-aanklagers. De afgelopen twintig jaar hebben zij de Apulische maffia Sacra Corona Unita bestreden, de handel in sigaretten en drugs gedwarsboomd en nu is de mensensmokkel aan de beurt. Die was eerst in handen van de Albanese maffia, maar nu in die van Turkse, Afghaanse, Pakistaanse, Iraanse en Griekse smokkelaarsbendes. Motta en Cataldi houden zich bezig met de zaak Bavaria 42, en in het verleden waren ze betrokken bij de opsporingsoperatie Ropax uit 2011, die gecoördineerd werd door het hoofd van de Italiaanse antimaffiadienst en geleid werd door de districtshoofden in Bologna en Lecce. Dit heeft geresulteerd in het oprollen van een enorm crimineel netwerk met een Griekse en Turkse operationele leiding, dat Afghanen, Pakistanen en Iraniërs smokkelde. Ze gebruikten twee routes. De ene vanaf Egypte, waar de migranten eerst werden verzameld om vandaar verder te reizen naar Sicilië, de andere vanaf Turkije, soms via Griekenland en soms rechtstreeks naar Italië. De zaak Bavaria 42 en Operatie Ropax geven een inkijkje in de creativiteit, flexibiliteit en ondernemingsgeest van deze criminelen, die onmiddellijk weten te anticiperen op

acties en tegenacties van de grensbeambten en continu azen op nieuwe manieren om Europa binnen te komen.

DE KNEEPJES VAN HET VAK

Muren, patrouilles of het afsluiten van routes halen niets uit tegen het illegale systeem van mensensmokkel¹. Een systeem dat in handen is van steeds handiger opererende criminele organisaties. Hun sterkste troef is creativiteit en slimheid, de onontbeerlijke flexibiliteit om zich steeds weer aan elke nieuwe situatie aan te passen. Het zijn weliswaar criminelen, maar ook ondernemers. Ze beginnen zo'n onderneming om verschillende redenen, bijvoorbeeld omdat ze vlak bij de grens wonen of omdat ze ervaren zeelieden zijn. Ze werken volgens een systeem dat bestand is tegen de meest verfijnde onderzoeksmethoden. Ze hebben een flexibel netwerk, het tegenovergestelde van de hechte, gesloten netwerken van de maffia of 'ndrangheta.

Basis van de business is vertrouwen en het gegeven woord. Als een netwerk wordt opgerold hergroeperen de leden zich razendsnel en formeren onmiddellijk een nieuw netwerk. De criminele netwerken zijn dus uiterst flexibel. Een bekwame smokkelaar²

-
1. In dit boek worden de termen 'migrantensmokkel', 'smokkel van illegale vluchtelingen' en 'mensensmokkel' als synoniemen gebruikt. De 'klanten' van smokkelaars kunnen zowel migranten zijn die illegaal het land binnenkomen, of buitenlanders waarvan verondersteld wordt dat ze legaal het land zijn binnengekomen maar die niet over de juiste kwalificaties beschikken voor een permanent verblijf, als migranten die na aankomst kunnen vragen om politiek asiel of erkenning van hun vluchtelingenstatus, of aanspraak kunnen maken op een andere vorm van internationale bescherming.
 2. Mensensmokkelaars zijn iets anders dan mensenhandelaren; de laatsten zijn criminelen die mensen onder valse voorwendselen of dwang ergens heen brengen en uitbuiten, zoals de Nigeriaanse georganiseerde misdaad die de prostitutie exploiteert. Hoewel er legio overeenkomsten zijn tussen mensensmokkel en mensenhandel en er een grijs gebied bestaat waarin de twee vormen van criminaliteit elkaar overlappen, hebben we ervoor gekozen de twee termen gescheiden te houden.

kan elke grens passeren. Zodra de overeenkomst en betaling in orde zijn, helpt een smokkelaar de migranten illegaal het land van hun keuze binnen te komen. Dat gebeurt op verschillende en soms onverwachte manieren, zoals de politie in de haven van Bari ontdekte. Smokkelaars gebruiken technieken die doen denken aan die Amerikaanse tv-programma's waarin ietwat mallotige automonteurs auto's ombouwen tot felgekleurde, unieke bolides. Alle auto's, campers en vrachtwagens aan boord van schepen die uit Griekenland komen, worden door de politie en douane op illegale migranten doorzocht. De meest gebruikte plek om ze te verstoppen is de ruimte onder het dashboard of het handschoenenkastje. Een hedendaags Paard van Troje. Natuurlijk, de migrant ligt wat krap, maar het werkt goed, zolang de chauffeur zichzelf tenminste niet van pure zenuwen verraadt. Een andere truc is het verwijderen van het vulmateriaal onder de banken om daar ruimte te creëren, het aanbrengen van een dubbele bodem onder een vrachtwagen of het aan boord brengen van campers met een gefingeerd gezinnetje dat op vakantie lijkt te gaan.

Soms levert de creativiteit van de smokkelaars bijna een theatervoorstelling op: ontheemde vluchtelingen veranderen in blij gezinnetjes die een reisje door Europa gaan maken. Zo speelde zich bijvoorbeeld de volgende scène af in een ruimte achter in een internetcafé, uit het zicht van nieuwsgierige passanten: twee leden van de organisatie monstereen een groepje verbouwde Afghanen. Onder hen zijn een man en een vrouw van rond de vijftig. Een beetje afzijdig staan twee jongens van nog geen twintig. De mannen van de organisatie bekijken hen aandachtig, alsof het een casting betreft. Dan wijzen ze naar de vier en wenken hen om dichterbij te komen. Even later verschijnt een van de organisatoren met kleren van westerse snit en in hun maat. De vier moeten zich wassen, de kleren aantrekken en hun haar kammen. Even later

zien ze er totaal anders uit en kijken ze ook iets minder angstig. Er worden pasfoto's gemaakt en ze krijgen kaartjes voor een treinreis via Frankrijk verder naar het noorden. Tot slot krijgen ze nieuwe identiteitspapieren, alle vier hebben ze nu dezelfde achternaam. Een man en een vrouw van middelbare leeftijd en twee jongens, die samen op reis gaan, het perfecte gezin.

Assistent-commissaris van politie Antonella Chiapparelli en haar collega Paolo Patrizi, respectievelijk hoofd en plaatsvervangend hoofd van DIGOS³ in Frosinone, hebben een van de grootste criminele mensensmokkelorganisaties ontdekt en opgerold. In verband met dit boek hebben wij hen opgezocht en zij vertelden nog iets meer over de vermommingen die je ook in veel andere smokkelzaken ziet: 'Afghanen migreren massaal. Om die allemaal op te vangen moeten smokkelaars allerlei scenario's klaar hebben liggen. Vaak maken ze gebruik van een netwerk van belwinkels. Zo troffen we achter in een winkel een luik aan, waaronder nieuwe kleren en reisdocumenten verstopt lagen voor mensen die per vliegtuig of trein verder zouden reizen. De bedoeling is ze er verzorgd en minder verdacht uit te laten zien. Vaak reizen ze in kleine groepjes en lijkt het net een gezin of vriendengroepje. Zo verkleinen ze de pakkans en vergroten ze de kans hun doel te bereiken.'

BEKENTENISSEN VAN EEN MENSENSMOKKELAAR

Dit boek beschrijft hoe de mensensmokkelaarsmafia te werk gaat. Wie zijn de mensensmokkelaars? Hoe en waarom zijn ze met de smokkel begonnen? Hoe zijn ze georganiseerd? Welke routes kiezen ze en waarom? Hoe en hoeveel krijgen ze betaald? Hoe spelen

3. Divisione Investigazioni Generali e Operazioni Speciali: in terrorisme en extremisme gespecialiseerde afdeling bij het departement van politie en justitie voor algemeen onderzoek en bijzondere operaties.

ze het klaar om jarenlang controles en onderzoeken te omzeilen en onder de radar te blijven? Hoe bouwen ze hun netwerk op? Hoe gaan ze überhaupt met de migratievraag om?

Deze vragen kunnen mensensmokkelaars eigenlijk alleen maar zelf beantwoorden. We hebben hen opgezocht en aan het praten gekregen. We hebben geluisterd, hun verhalen geanalyseerd en hun gedragingen en werkmethodiek geobserveerd om het criminele systeem erachter te begrijpen. Dit boek bevat hun bekentenissen en beschrijft het hele verloop, vanaf het moment dat ze als smokkelaar zijn begonnen, en in een aantal gevallen tot aan het moment dat ze rekschap afleggen van hun daden.

Josip Lončarić, de meest gehaaide smokkelaar ooit, werd in Ljubljana opgepakt, maar al na een paar maanden door de Sloveense autoriteiten uit zijn voorarrest ontslagen, waarna hij in het niets leek te zijn opgelost. Deze Kroaat stond aan het hoofd van een miljardenimperium. Negentig procent van de Chinezen en van de illegale vluchtelingen uit Bangladesh en de Filipijnen die in de jaren negentig Italië zijn binnengekomen, deden dat via hem. Zijn organisatie was een van de belangrijkste in de wereld en werd door hem en zijn jonge Chinese ex-vrouw bestierd. Zij hield zich vooral bezig met de acquisitie en het beheer van de geldstromen. Het operationele deel van de reis werd in het algemeen aan kleine of iets grotere criminelen uitbesteed. Lončarić was 'Europa's grootste mensensmokkelaar' volgens plaatsvervangend officier van justitie Federico Frezza in Triëst, die in die tijd deel uitmaakte van het anti-illegale team en met wie Lončarić kat en muis speelde.

Een andere grote naam in de smokkelwereld is de Turk Muammer Küçük, de onbetwiste baas op het gebied van illegale overtochten op de Middellandse Zee. Hij is een marketing-genie die een groot marktaandeel veroverde door de concurrentie af te troeven met een fantastische aanbieding: hij vraagt pas geld als de

bestemming is bereikt, hij garandeert een veilige oversteek omdat de bemanning beschikt over zeekaarten en de nieuwste mobiel-tjes, en op de plaats van bestemming heeft hij connecties die een helpende hand kunnen bieden wanneer men door wil reizen naar andere landen. Ook het idee van de luxe jachten komt uit zijn koker.

Deze twee mannen, en met hen veel anderen uit Oost-Europa en de landen rond de Middellandse Zee, waren bereid ons iets te vertellen over het parallelle universum waar wij geen weet van hebben. We moeten af van het idee dat het hier om kruimeldieven gaat die op een makkelijke manier iets willen verdienen. Achter de illegale mensensmokkel, achter de tientallen duizenden migranten die elk jaar Europa binnenkomen, zit een hele industrie, geleid door soms kleine criminelen, en ja, soms ook door meelijwekkende figuren, maar ook en vooral door grote en professionele criminelen, heuse zakenlieden, wier omzet alleen in de drugswereld wordt overtroffen. We praten over een gigantisch netwerk van ‘agenten’, zoals de migranten hen noemen, die vanuit de meest afgelegen plekken in de wereld opereren, een netwerk dat de illegale immigratie in handen heeft.

De smokkelaar is slechts het topje van de ijsberg. Soms is hij zelf ook een vluchteling, die zijn overtocht terugbetaalt door zijn vermeende schipperskwaliteiten te gelde te maken. Soms is het een kleine of iets grotere crimineel. Maar daarachter bevindt zich een crimineel universum waarover eindelijk eens openheid van zaken moet worden gegeven. Alleen dan kan er een eind komen aan de manier waarop de politiek omgaat met het verschijnsel, aan de kortzichtigheid waarmee het al jaren wordt benaderd. Helderheid scheppen. Zodat ze begrijpen dat het probleem niet opgelost is met het arresteren van een paar smokkelaars. Een mondiaal netwerk profiteert van de noodzaak die mensen voelen om te vertrekken, een vertrek dat niet legaal kan plaatsvinden. Voor elke immigrant

die Italië of een ander EU-land binnenkomt, voor elk gezicht dat ons droevig van de voorpagina's van kranten aanstaart, strijkt een welgestelde zakenman 1000 tot 10.000 euro op.

Dit boek gaat over de grootste en meest meedogenloze 'reisbureaus' ter wereld.

Ik ben Mozes

DE SIBERISCHE SMOKKELAAR

Aleksandr is een smokkelaar. Hij komt uit Siberië en werkte jarenlang voor machtige Turkse smokkelaars. Blauwe ogen, pientere blik, een charismatische persoonlijkheid, dat zie je meteen. Hij kijkt je aan met een vertrouwenwekkende glimlach. De kapiteins die de boten besturen en het vuile werk opknappen, zijn van onschatbare waarde voor de mensensmokkelorganisaties. Aleksandr is zo'n kapitein. Op duizenden kilometers afstand van elkaar werken de mensen in het systeem samen, mits het ervaren en hardwerkende lieden zijn. Via Aleksandr proberen we erachter te komen hoe de mensensmokkelaars schippers rekruteren die alles riskeren voor een zakcentje. Hij riskeerde alles. Volgens Aleksandr zelf is hij de beste in dit vak.

Ik ben in 1971 in Siberië geboren, vlak bij Irkutsk. Ik heb daar achttien jaar gewoond en toen moest ik in militaire dienst. Vanaf dat moment heb ik de wereld rondgereisd. Ik heb vijftien jaar in Vladivostok gewoond, in het meest oostelijke puntje van Rusland, bij de Japanse grens. Daar heb ik op de zeevaartschool gezeten, richting werktuigbouwkunde, maar vanaf het begin lag mijn interesse bij de zeilschepen. Toen de Sovjet-Unie uiteenviel, joeg iedereen het kapitalisme na, op zoek naar het grote geld. Maar ik wilde liever schipper worden, op mijn vierentwintigste was ik al kapitein.

De Staat lag op zijn gat, er functioneerde niks meer. Er waren geen regels, geen politie, geen douane. Vladivostok was een broeinest van criminelen, misschien wel de ergste stad van de ex-USSR. Als ik toen alleen maar voor

het geld was gegaan, was ik er nu niet meer geweest. In de jaren negentig lag er vlak naast een Japanse tweedehandsautomarkt waar je voor een appel en een ei een auto kon kopen, een vuilnisbelt. Als je daar met drie- of vierduizend dollar op zak rondliep, werd je in de regel meteen beroofd en om zeep gebracht. Je lichaam werd gewoon op de storthoop gegooid, dus dat is nu een enorm kerkhof voor honderden mensen.

In Vladivostok heb ik leren zeilen. En goed ook, want mijn eerste boten hadden geen motor. Ik kon een schip van dertien meter en acht ton zo de haven binnen zeilen. In het begin waren het boten van de zeevaartschool, maar daarna ging ik werken op schepen van de rijken, de nieuwe kapitalisten. Het eerste grote schip waar ik op voer was van een zakenman.

In die tijd kocht je een jacht als je schatrijk was. In 1993 werd de roebel elke maand minder waard. Om je geld niet te verliezen, moest je het onmiddellijk investeren. Dat was het wilde kapitalisme. Veel mensen hadden opeens een schip, maar gingen er nooit mee varen. Het was meer een statussymbool voor de rijken. Een tijdje had ik nota bene zelf zo'n ultraluxe jacht, de rechtmatige eigenaren werden door de politie gezocht en waren naar het buitenland gevlucht.

Ik heb in Zuid-Korea gewerkt. Daar heb ik een Ferretti van 73 voet gevaren. Zonder bemanning. Wanneer ik de haven binnen manoeuvreerde en aanlegde, begon iedereen op de kade te klappen. Zeilen was mijn passie. Geld interesseerde me weinig, ik had op honderd andere manieren in mijn levensonderhoud kunnen voorzien, maar ik hield van de zee en van het leven op zee.

Toen Poetin aan de macht kwam, veranderde alles drastisch, er was minder geld en minder werk. Ik ben naar Siberië teruggegaan, ook vanwege mijn oude moeder, die ziek was. Voordat ik naar huis ging, heb ik nog twee maanden in Viareggio gewerkt, als schipper natuurlijk.

Daarna moest ik via internet nieuw werk zien te vinden. Ik zette een aantal advertenties online, ik wilde in elk geval weer als kapitein aan de slag. Ik heb mijn advertentie ook op een Oekraïense site geplaatst. Dat was in 2010. Vlak voor de kerst kreeg ik een interessante aanbieding. Via

Skype zochten ze contact met me voor een sollicitatiegesprek. Degene met wie ik chatte, zat in Oekraïne. Later ontdekte ik dat hij als tussenpersoon bij de organisatie werkte, en dat hij als een soort scherm fungeerde tussen de organisatie en de smokkelaars. Die laatsten mogen niets over hun baas weten, zodat die veilig is in geval van een eventuele politie- of gerechtelijke actie. De organisatoren werken altijd ondergronds.

Eerst vroegen ze een kopie van mijn paspoort. Dat heb ik ze gemaild, met mijn adres, pasfoto, alles. Ik kon niets voor ze geheimhouden. In een tweede gesprek bombardeerden ze me met vragen. Rook je? Nee. Drink je? Nee. Gebruik je drugs? Ben je gezond? Vraag en antwoord. Vraag en antwoord. Ze waren heel duidelijk. Ze zeiden: '5000 dollar per reis'. Ik zei oké. Ik vroeg geen voorschot.

ENKELE REIS

De tussenpersoon zegt op een gegeven moment, nog steeds via Skype, dat hij een vliegticket voor me gaat kopen van Siberië naar Kiev. Op mijn vraag waarom naar Oekraïne, antwoordt hij dat hij daar zit en dat hij me persoonlijk wil leren kennen. Hij zegt dat ik een tweede bemanningslid moet werven, een hulpje. Ik vind het best. Ik bel een vriend uit Nachodka, vlak bij Vladivostok. We hebben ooit samen iets waanzinnigs gedaan, we hadden drie lange ijzeren staven onder een zeilboot gemonteerd en zo zijn we met 120 kilometer per uur over het ijs gescheurd! Hij wil wel meedoen. Alle vluchten worden betaald door de tussenpersoon. Ik blijf een paar dagen in Oekraïne, de tussenpersoon wil een sfeer van vertrouwen kweken. Degene die boven hem staat wil zeker weten dat ze de juiste man hebben gevonden. Het is business. De tussenpersoon spreekt perfect Russisch. Het is een Turk, hij spreekt mijn taal, kent onze cultuur, zelfs onze strips. Hij is bijna Russischer dan ik!

Hij zegt dat ik me nergens zorgen over hoeft te maken, dat er twee boten klaarliggen voor vertrek, eentje van acht en eentje van vijftien meter, en dat