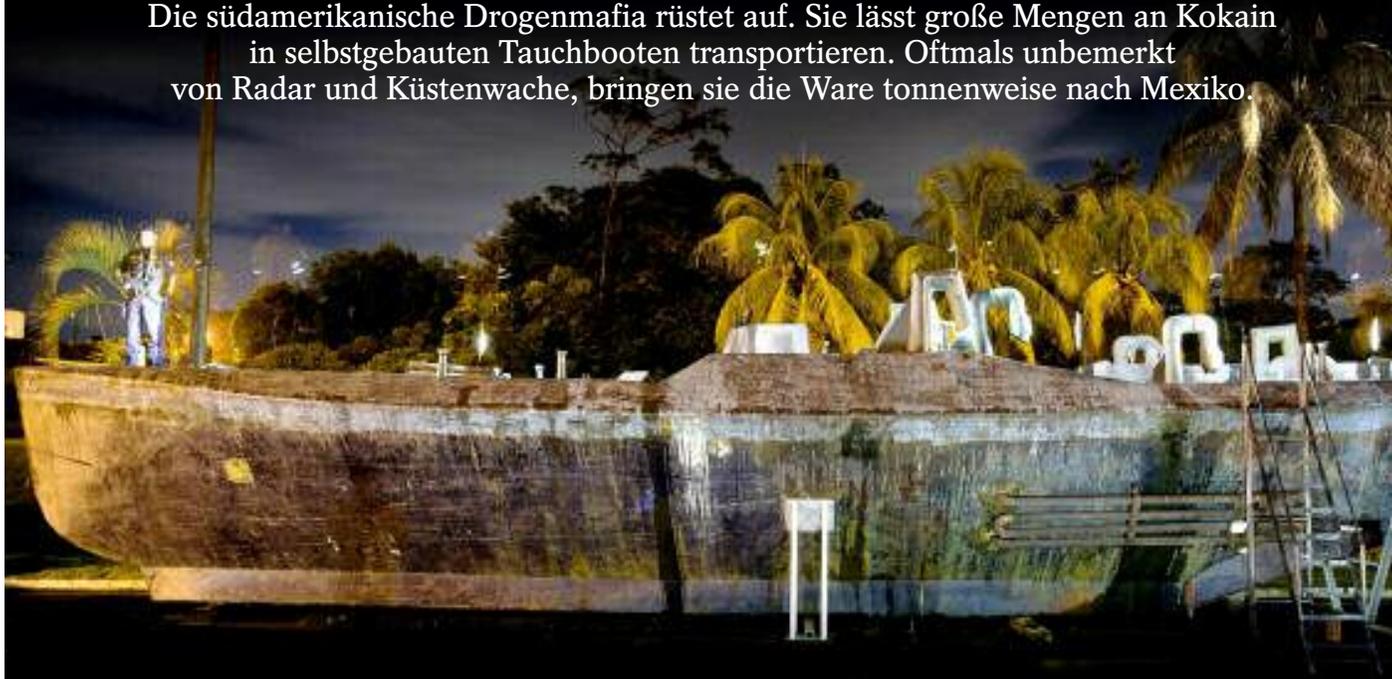


KOLUMBIEN

Drogenkrieg zu Wasser

Die südamerikanische Drogenmafia rüstet auf. Sie lässt große Mengen an Kokain in selbstgebauten Tauchbooten transportieren. Oftmals unbemerkt von Radar und Küstenwache, bringen sie die Ware tonnenweise nach Mexiko.



Sichergestelltes Tauchboot auf einem Marinestützpunkt in Kolumbien: „Ständig das Gefühl zu ersticken“

LUCA ZANETTI / DER SPIEGEL

Der Tag, an dem Gustavo Alonsos Leben als Drogenkurier endete, begann mit dem dumpfen Rattern eines Hubschraubers. Der Helikopter flog genau über ihm, er kam rasch näher, das hörte Alonso, irgendwann blieb der Hubschrauber einfach in der Luft stehen.

Unten, im Rumpf eines Tauchboots, das 600 Seemeilen vor der mexikanischen Küste lag, saß Alonso, zusammen mit drei anderen Besatzungsmitgliedern und einem Bewacher der kolumbianischen Drogenmafia, auf knapp 15 Quadratmetern zusammengepfercht. An Bord hatten sie 3,5 Tonnen Kokain, Einkaufspreis etwa 8 Millionen Dollar, auf den Straßen Miamis oder Washingtons war die Ware über 60 Millionen wert.

Die mexikanischen Kontakte, an die sie das Kokain übergeben sollten, waren bereits vier Tage überfällig. Ihr Schiff habe technische Schwierigkeiten, hatten sie gemeldet. Zwölf Tage schon war die Besatzung unterwegs in dem kleinen Tauchboot, in dem man kaum stehen und kaum gehen kann. Eine Glaskuppel, die dauernd von Wellen überspült wird, war der einzige Sichtkontakt zur Außenwelt. Ständig

drückten sie sich aneinander vorbei, spielten Karten oder dösten vor sich hin.

Gegen zehn Uhr dann hörten sie auf einmal einen trockenen Knall: Der Bord-schütze des Helikopters über ihnen hatte ein Stahlnetz abgeschossen, das sich um die Schiffsschrauben wickelte und das Boot am Weiterfahren hinderte.

Sie hörten Lautsprecherdurchsagen, sie wussten, dass schwere Waffen auf sie gerichtet waren, dass sie keine Chance hatten. Sie stellten die Maschinen ab, gingen

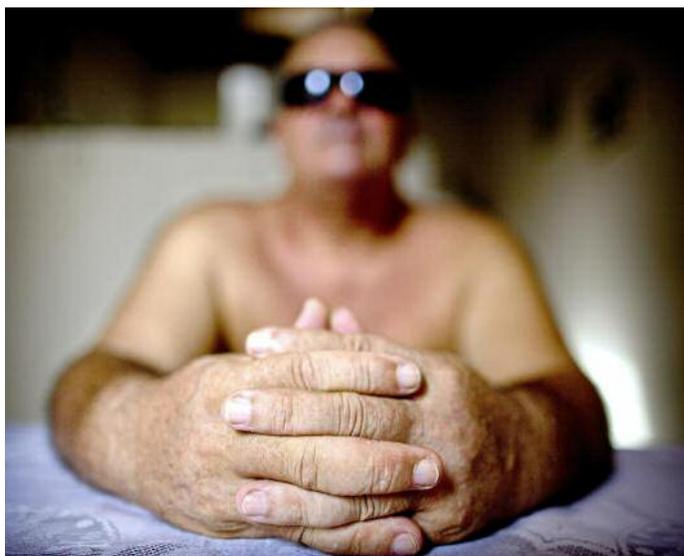
hinaus und ergaben sich der US-Küstenwache.

„Zuerst wollte ich mich umbringen“, sagt Alonso, „doch dann begriff ich, dass ich so den Narcos, den Drogenhändlern, endlich entkommen konnte.“ Im US-Gefängnis würden sie keine Macht mehr über ihn haben. Ihn nicht mehr abholen können für den nächsten Transport wie in den vergangenen Jahren.

Er wird wegen Drogenhandels verurteilt, verbringt Jahre im Gefängnis, die ersten zwei in Isolationshaft. Seit seiner Entlassung lebt er wieder in seiner Heimatstadt, sein altes Leben hat er hinter sich gelassen. Die Menschen, mit denen er im Drogenhandel zu tun hatte, sind entweder tot oder hinter Gittern.

Gustavo Alonso, 53, ist ein stämmiger kleiner Mann, er steht auf der Terrasse des Hotels Estación in der kolumbianischen Hafenstadt Buenaventura, er blickt auf die Bucht vor ihm. Ein Labyrinth aus Inseln mit verschlungenen Mangrovenwäldern und Flussmündungen.

Alonso heißt nicht Alonso, sein wahrer Name darf nicht genannt werden. Die Drogenmafia mag es nicht, wenn ehe-



LUCA ZANETTI / DER SPIEGEL

Kapitän Alonso: „Zuerst wollte ich mich umbringen“

malige Angestellte anfangen zu plaudern. Und hier in Buenaventura, dem Zentrum der Drogenhändler an der Pazifikküste, ist das besonders gefährlich. Drogenbanden wie die Rastrojos und die Aguilas Negras führen in der Stadt seit Jahren einen Krieg um die Vorherrschaft über die Transportrouten.

Die Armenviertel Buenaventuras mit ihren schäbigen Holzhütten, an deren Wänden grauer Schimmel blüht, sind ihre Rekrutierungsgebiete. Viertel, in denen es kaum Arbeit und nur gelegentlich Strom und Wasser gibt. Viertel, die die Drogenmafia kontrolliert und in denen sie ihre Fußsoldaten findet.

Vor wenigen Wochen gab es hier Tote, eine Frau wurde ermordet, zwei andere verschwanden spurlos, ein Racheakt der Narcos nach einem fehlgeschlagenen Transport. Ein Schmugglerboot war vor der Küstenwache geflohen und hatte dabei Fracht abgeworfen. Wenige Tage später konnte die Polizei der Presse stolz die beschlagnahmte Ladung präsentieren. Für die Narcos ein Verrat, dem Vergeltung folgen muss.

Es gebe zwei Wege, in den Drogenhandel hineinzugeraten, erklärt Alonso. Entweder weil man das schnelle Geld wolle, den Coup seines Lebens, der das eigene Haus, die Rente oder die Ausbildung der Kinder ermöglicht. Oder aber, weil man erpresst wird, nachdem die Drogenmafia einem zuvor geholfen habe – so wie bei ihm.

Alonso hat das Kapitänspatent, er arbeitete jahrelang auf großen Fischereischiffen, bevor er Kokainboote durchs Meer steuerte. Zusammen mit Frau und drei Töchtern lebte er in Buenaventura, dann, so erzählt er, bekam seine Frau eine schwere epileptische Erkrankung. „Die Ärzte sagten, sie müsse dringend operiert werden, aber die Operation sollte 40 000 Dollar kosten.“

Das Geld hatte er nicht. Ein Bekannter habe ihm damals zugesichert, man würde sich darum kümmern, er solle sich keine Sorgen machen. Nach der Operation kam der Freund wieder auf ihn zu und bat ihn nun selbst um einen Gefallen. Alonso ahnte, worum es ging. Und sagte trotzdem zu. Hätte er ablehnen können? „Dann stünde ich heute nicht hier“, sagt er.

Es beginnt eine zweijährige Laufbahn als Drogenschmuggler, vier Trips unternimmt er insgesamt. Zunächst mit einem Kutter, der von den Drogenhändlern bereitgestellt wird: Fünf Tonnen Kokain lagern bei dieser allerersten Reise versteckt unter Fischen. Alonso, der bekannte Kapitän, kommt unbehelligt an allen Kontrollen vorbei. Am vereinbarten Treffpunkt vor der Küste Mexikos übergibt er die Ware und kehrt nach Hause zurück.

Noch hat er die Hoffnung, dass die Narcos ihn nun in Ruhe lassen. Doch als er

anlegt, warten sie schon auf ihn. „Sie lassen dich nie in Frieden, es sei denn, die Polizei schnappt uns, oder wir kommen beim Transport um.“ Sie drücken ihm ein paar Geldscheine in die Hand und bringen ihn nach Hause. Er soll sich bereithalten für die nächste Mission, das Haus nicht verlassen. Wochenlang traut er sich nicht rauszugehen.

Als er eines Nachts schließlich abgeholt wird, ist er fast erleichtert. Im Morgengrauen, nach stundenlanger Fahrt mit Auto und Motorboot, erreicht die Truppe ihr Ziel: eine Insel im Mangrovendickicht der Küste. Vom Boot aus sieht Alonso eine jener Werften, von denen man sich in Buenaventura immer wieder erzählt hat. Hier werden aus Fiberglas Tauchboote zusammengebaut, für den Kokaintransport, im Dschungel unter freiem Himmel konstruiert.

Ein bewährtes System der Narcos: Auf dem Meer sind die Boote kaum zu sehen, das Radar kann sie nicht erfassen. Nur aus der Luft sind ihre Umrisse zu erkennen. Einzig Wärmebilder der Luftüberwachung können sie verlässlich orten. Doch auch dieses Problem beheben die Drogenhändler schnell: Sie versehen die Boote mit dicken Rohren am Rumpf. So werden die Abgase nach außen geführt, wobei sie durch das Meerwasser abkühlen. Ein Drittel des Kokains für den US-Markt wird inzwischen mit Tauchbooten transportiert.

„Ich hatte Angst, als sie mir das Boot zeigten“, sagt Alonso. Mit Schiffen konnte er sich aus, da konnte er immer wieder aufs Deck treten, aufs Meer schauen. Nun aber sieht er, wie klein das Tauchboot ist, wie zerbrechlich, wie eng es darin werden würde. Im Rumpf lagern schon zehn Tonnen Treibstoff, Dosenessen, Wasserkanister. Und dreieinhalb Tonnen reines Kokain. Gegen Einbruch der Nacht muss die gesamte Besatzung einsteigen.

Das Boot ist dreigeteilt: Die Luke im Bug führt in den kaum meterhohen Laderaum. Auf Knien robbt die Mannschaft an den Rauschgiftpaketen vorbei, weiter zum Steuerstand und den Schlafstellen. Alonso stellt sich ans Steuerrad, neben ihm ein GPS-Gerät zur Navigation und ein Funkgerät. Unter den Bettgestellen liegen die Dieseltanks. Hinter ihm befindet sich der Maschinenraum mit zwei Turbodieselmotoren. Kein Licht, keine Toiletten, gerade mal genug Platz, um zu stehen oder zu schlafen.

Um 20 Uhr ist die Flut hoch und die Nacht dunkel genug. Das Meerwasser zerrt am Tauchboot. Ein Schnellboot schleppt sie vor die Küste, dort werfen sie die Motoren an. Sie beschleunigen auf zwölf Knoten, Kurs 270 Grad, Richtung Westen, gen Hochsee. An der Tür zum Maschinenraum steht der Bewacher, den die Drogenmafia bei jedem Transport der Besatzung zur Seite stellt, bewaffnet



Kolumbianische Militärpatrouille im Hafen von Buenaventura: Mit Stahlnetzen und Helikoptern

mit einem Revolver und einem Sturmgewehr. Im Tauchboot herrscht eine unglaubliche Hitze durch die Motoren, die der Luft den Sauerstoff entziehen und sie mit Kohlenmonoxid anreichern – trotz Lüftungsrohren. „Man hat ständig das Gefühl zu ersticken“, sagt Alonso. „Alle vier Stunden verringerten wir die Geschwindigkeit von zwölf auf sechs Knoten. Dann machten wir genau für eine Minute die Luke vorn auf, ließen frische Luft hinein und beschleunigten sofort wieder.“

Schichtweise wechselt sich die vierköpfige Besatzung ab, immer wieder kontrolliert Alonso die Route. Auf hoher See hat ihm der Mann mit dem Sturmgewehr einen Zettel gegeben, auf dem die Zielposition verzeichnet ist. Zu einer be-

stimmten Zeit, an einem bestimmten Tag, müssen sie dort ankommen.

Nach seiner Schicht versucht jeder zu schlafen – doch der Geruch und die Geräusche an Bord machen das unmöglich. Nur trinken müssen alle. Literweise läuft ihnen der Schweiß den Körper hinunter. Ihr Hauptnahrungsmittel ist konzentrierte Milch, die peruanische „Leche Gloria“. Durch die Fäkalien, die während der Fahrt nicht entsorgt werden können, entsteht ein unglaublicher Gestank.

Hunderte solcher Boote hat Kolumbiens Drogenmafia in den vergangenen Jahren bauen lassen, nur 53 davon konnte die Polizei dingfest machen, 20 allein im vorigen Jahr. Der Transport ist äußerst lukrativ: Etwa eine halbe Million Dollar kostet der Bau eines Tauchboots, der Marktwert der Ladung kann mehr als das Hundertfache betragen. Oft versenken die Drogenschmuggler ihr Boot nach erfolgter Lieferung, Dutzende der Einweg-Schiffe sollen am Meeresboden vor der Küste von Mexiko liegen.

Der Bau und die Nutzung der Boote wird mittlerweile mit hohen Geldstrafen geahndet. Findet die Küstenwache auch noch Drogen an Bord, kommen die Schmuggler 8 bis 14 Jahre ins Gefängnis. Transporteure zu finden ist trotzdem nicht schwer.

Es ist eine gefährliche Mission, auf die sie sich einlassen. Der kleinste Konstruktionsfehler kann tödlich sein, schließlich befindet sich das Boot in der Regel 1500 Kilometer von der Küste entfernt. Wenn die dünne Hülle breche, sei alles vorbei, sagt Alonso. Er hat von mehreren Be-

Transportrouten
der Drogen-
Tauchboote





auf Schmugglerjagd

satzungen gehört, die als Drogenkurierer unter Wasser ihr Leben ließen, erstickten oder ertranken. „Selbst wenn man es durch die Luke an die Meeresoberfläche schafft, man ist mitten auf dem Meer, ohne Schwimmweste oder Rettungsboot.“

Alonsos erste Fahrt mit dem Tauchboot dauert fünf Tage, ohne Zwischenfälle erreicht er das Ziel. Er schleicht sich unter dem Radar und an den Sonargeräten der Kolumbianer vorbei. Alonso kennt die Lücken der Überwachung. Nach zehn Tagen treffen sie am Zielort vor der mexikanischen Küste ein. Per Funk senden sie auf einer vereinbarten Frequenz die Codewörter. Als die Sportyacht der mexikanischen Narcos anlegt, öffnen sie die Luke und stürzen sich ins Wasser, um den Gestank der vergangenen Tage loszuwerden.

Danach verladen sie vier Stunden lang die Kokainpakete auf das andere Schiff, 20 bis 40 Kilogramm ist jedes einzelne schwer. Im Gegenzug erhalten sie 40 Ballen Geldscheine, insgesamt acht Millionen Dollar in 20-Dollar-Noten. Geld, das sie ihrem kolumbianischen Auftraggeber übergeben müssen. Ihr eigener Lohn für die Überfahrt liegt irgendwo zwischen 30 000 und 100 000 Dollar. Auch Alonso bekommt Geld, aber weit weniger, weil seine alten Schulden verrechnet werden. Für ihn haben sich die Transporte nie gelohnt.

Geld ist der Treibstoff in diesem Geschäft, viel Geld. In Kolumbien kostet ein Kilogramm Kokain etwa 2500 Dollar, in Europa sind es 30 000 Dollar. Allein bei

der Durchsuchung eines einzigen Geldverstecks des Drogengangsters „El Loco“ Barrera fand die Staatsanwaltschaft vor einigen Monaten 29 Millionen Dollar und 17 Millionen Euro.

Geschätzte fünf Millionen Kolumbianer sollen direkt oder indirekt mit dem Drogenhandel zu tun haben. Der Kampf wird deshalb an vielen Fronten geführt gegen die Rebellen der Farc, die nicht nur politischer Gegner der Regierung, sondern auch größter Drogenlieferant des Landes sind. Mit Hubschraubern der Polizei, die aus der Luft durch den gezielten Abwurf von Brandgranaten Kokainküchen im Dschungel niederbrennen. Und mit Flugzeugen, die das Pflanzengift Glyphosat in blauen Wolken auf Coca-Anbaufelder ausbringen. 7500 Hektar Anbauflächen haben die Kolumbianer allein in einem Gebiet der Farc seit November 2009 so vernichtet.

Seit Jahren kooperiert die Regierung mit der amerikanischen Drogenfahndungsbehörde DEA. Die Amerikaner haben dem Land Amts- und Finanzhilfe in Milliardenhöhe zukommen lassen. Die Fortschritte bei der Drogenbekämpfung in Kolumbien seien unübersehbar, sagt Jay Bergman, regionaler Leiter der DEA. Die Kolumbianer seien mittlerweile so gut, dass die Drogenmafia ihre Produktion demnächst wohl nach Bolivien, Peru und Ecuador verlagern werde: „In diesen Ländern haben die Behörden noch nicht genügend Erfahrung mit den Methoden, der technischen Ausrüstung und der Raffinesse der Drogenschmuggler.“

Eine Razzia im benachbarten Ecuador bestätigte vor kurzem Bergmans Prophezeiungen. Im Juli fand die Polizei dort in der Nähe der kolumbianischen Grenze ein echtes U-Boot: 30 Meter lang, mit Periskop und Elektromotoren, wohl bis zu 20 Meter Tiefe tauchfähig. Ein Boot, das im Gegensatz zum Tauchboot Alonsos von Ingenieuren gebaut wurde und nur von ausgebildeten U-Boot-Fahrern gesteuert werden kann. Geschätzte Baukosten: vier Millionen US-Dollar.

Er habe alles verloren durch den Drogenschmuggel, sagt Alonso heute, seine gesamte Existenz. Er lebt von der Rente seines 80-jährigen Vaters. In seinem Haus in Buenaventura sind die Dachbalken faul, sie müssten ausgetauscht werden, aber Alonso kann sich das nicht leisten. Er knüpft jetzt Netze, er will Fischer werden. Das wäre dann sein drittes Leben, nach dem des Kapitäns und des Drogenkuriers unter Wasser.

An die angeblichen Erfolge der Anti-Drogen-Einheiten seines Landes glaubt er nicht. „Solange jemand konsumiert, gibt es jemanden, der Kokain produziert. Jemanden, der es transportiert, jemanden, der es verkauft“, sagt er. „Und Idioten wie mich, die sich für diesen Dreck hergeben.“

ALEXANDER BÜHLER