

Gomorrha

Reise in das Reich der Camorra

Bearbeitet von
Roberto Saviano, Friederike Hausmann, Rita Seuß

1. Auflage 2009. Taschenbuch. 368 S. Paperback
ISBN 978 3 423 34529 3
Format (B x L): 12 x 19,1 cm

[Weitere Fachgebiete > Ethnologie, Volkskunde, Soziologie > Diverse soziologische Themen > Kriminalsoziologie](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

**beck-shop.de**
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

dtv

Die süditalienische Camorra mischt mit im internationalen Drogenhandel, verschiebt riesige Mengen Giftmülls in Italien, macht gewaltige Geschäfte mit der Herstellung billiger wie hochwertiger Textilien, hat praktisch das Monopol auf den Handel mit Zement und Geschäftsbeziehungen, die bis nach Deutschland, Schottland oder China reichen. Auf ihr Konto gehen jedes Jahr Hunderte von Toten. Der junge Journalist Roberto Saviano stammt selbst aus Neapel. Er hat unter Einsatz des eigenen Lebens vor Ort recherchiert, Beweise geliefert und ein brillantes Buch geschrieben, das dem Leser den Atem nimmt. Die Macht der Camorra wie anderer Verbrecherorganisationen stützt sich auf Schweigen. Saviano hat diesem Schweigen die Macht des Wortes entgegengestellt. Damit hat er sich auch tödlicher Gefahr ausgesetzt, lebt seitdem an geheimen Orten und begibt sich nur unter dem Schutz von Bodyguards in die Öffentlichkeit.

Roberto Saviano, 1979 in Neapel geboren, arbeitete nach dem Studium der Philosophie als Journalist für ›Il Manifesto‹, den ›Corriere del Mezzogiorno‹ und ›L'Espresso‹. Für sein Buch ›Das Gegenteil von Tod‹ erhielt er 2009 den Geschwister-Scholl-Preis.

Roberto Saviano

Gomorrha

**Reise in das Reich
der Camorra**

Aus dem Italienischen
von Friederike Hausmann
und Rita Seuß

Deutscher Taschenbuch Verlag

Von Roberto Saviano außerdem bei dtv:
Der Kampf geht weiter. Widerstand gegen
Mafia und Korruption (34780)

**Ausführliche Informationen über
unsere Autoren und Bücher
finden Sie auf unserer Website
www.dtv.de**



Ungekürzte Ausgabe 2009
11. Auflage 2015
Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG, München
Lizenzausgabe mit freundlicher Genehmigung
des Carl Hanser Verlages
© 2007 der deutschsprachigen Ausgabe:
Carl Hanser Verlag München
Titel der italienischen Originalausgabe: ›Gomorra.
Viaggio nell' impero economico e nel sogno di dominio
della camorra‹ (Mailand 2006)
Der erste Teil wurde von Friederike Hausmann,
der zweite von Rita Seuß übersetzt.
Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Sämtliche, auch
auszugsweise Verwertungen bleiben vorbehalten.
Umschlaggestaltung: Isaraufwärts
Umschlagbild: PROKINO 2008
Satz: Filmsatz Schröter, München
Druck und Bindung: Druckerei C.H.Beck, Nördlingen
Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier
Printed in Germany · ISBN 978-3-423-34529-3

für S., verdammt

Kurz gesagt: Verstehen heißt, unvoreingenommen und aufmerksam der Wirklichkeit, wie immer sie aussehen mag, ins Gesicht zu sehen und ihr zu widerstehen.

Hannah Arendt

... der Sieger, durch welche Mittel er auch siegen mag, trägt nimmer Schmach davon.

Niccolò Machiavelli

Menschen sind Würmer, und Würmer sollen sie bleiben.
aus einem abgehörten Telefongespräch

Die Welt gehört dir.

Scarface, 1983

Inhalt

Erster Teil

- Der Hafen 11
Angelina Jolie 27
Das System 51
Der Krieg von Secondigliano 76
Frauen 165

Zweiter Teil

- Kalaschnikow 193
Zement 226
Don Peppino Diana 266
Hollywood 294
Aberdeen, Mondragone 312
Feuerland 341

Erster Teil

Der Hafen

Während der Kran ihn auf das Schiff hievelte, trudelte der Container, als schwimme er auf der Luft. Der Spreader, der ihn am Kran hält, konnte die Bewegung nicht stoppen. Die schlecht verriegelten Öffnungen sprangen plötzlich auf, und Dutzende von Körpern fielen heraus. Sie sahen aus wie Schaufensterpuppen. Doch beim Aufprall auf den Boden barsten die Köpfe, als wären es echte Schädel. Und es waren Schädel. Aus dem Container regnete es Männer und Frauen. Auch einige Kinder. Tot. Tiefgefroren, übereinandergepackt, hineingeschichtet wie Heringe in die Dose. Die Chinesen, die ewig leben. Die Unsterblichen, die ihre Papiere vom einen zum anderen weiterreichen. Hier also waren sie gelandet. Die Leichen, über die die wildesten Gerüchte umgingen, es hieß, sie würden in Restaurants verkocht, auf den Grundstücken um die Fabriken herum vergraben, in den Krater des Vesuv geworfen. Da waren sie. Zu Dutzenden purzelten sie aus dem Container, um den Hals Schildchen mit ihrem Namen. Alle hatten Geld beiseite gelegt, um sich in ihren Heimatorten in China begraben zu lassen. Ein Teil des Lohnes war einbehalten worden als Garantie für die Rückreise, als Tote. Ein Platz im Container und eine Grube in einem Fleckchen chinesischer Erde. Als der Kranfahrer aus dem Hafen mir die Sache erzählte, bedeckte er sein Gesicht mit den Händen und blickte mich durch die Fingerzwischenräume an. Als ob diese Maske der Hände ihm Mut mache, weiterzuerzählen. Er hatte die Leichen herausfallen sehen und nicht einmal Alarm schlagen oder jemanden benachrichtigen müssen. Kaum war der Container auf den Boden herabgelassen, tauchten wie aus dem Nichts Dutzende von Menschen auf, stapelten die Leichen wieder hinein und schwemmten die

Reste mit einem Wasserschlauch weg. So lief das. Der Kranfahrer konnte es selbst noch nicht fassen, hoffte, es sei nur eine Halluzination, wegen der vielen Überstunden. Er schloß die Fingerzwischenräume, bedeckte das ganze Gesicht mit den Händen und sprach weinerlich weiter, aber ich konnte ihn nicht mehr verstehen.

Alles nur Denkbare wird hier durchgeschleust. Durch den Hafen von Neapel. Stoff, Plastikteil, Spielzeug, Hammer, Schuh, Schraubenzieher, Bolzen, Videospiel, Jacke, Hose, Bohrer oder Uhr, es gibt nichts, was nicht den Hafen passiert. Er ist eine klaffende Wunde. Endpunkt der endlosen Reisewege der Waren. Die Schiffe kommen an und steuern im Golf auf das Hafenbecken zu wie die Jungen zu den Zitzen des Muttertieres, nur daß sie nicht saugen, sondern ausgesaugt werden. Der Hafen von Neapel ist die Öffnung im Globus, durch die ausgespuckt wird, was China und der Orient hervorbringen, den die Chronisten auch heute noch gern den Fernen Osten nennen. Fern, sehr fern. Fast unvorstellbar. Wenn wir die Augen schließen, sehen wir Kimonos, Marco Polo mit seinem Bart und Bruce Lee im kühnen Sprung. In Wirklichkeit ist dieser Orient mit dem Hafen von Neapel so eng wie mit keinem anderen Ort der Welt verbunden. Hier hat der Orient nichts Fernes. Er liegt unmittelbar vor der Tür und müßte der Nahe Orient genannt werden. Alles, was China produziert, wird hier ausgekippt. Wie wenn einem Kind sein Eimerchen in einer Sandkuhle umfällt und das verschüttete Wasser sich ausbreitet und versickert. Über Neapel werden zwanzig Prozent des Wertes der Textilproduktion aus China eingeführt, aber siebzig Prozent der Warenmenge passieren den Hafen. Dieses merkwürdige Phänomen ist schwer zu verstehen, aber Waren haben magische Fähigkeiten, sie können existieren, ohne vorhanden zu sein, ankommen, ohne je zu erscheinen, den Kunden ein Vermögen kosten, obwohl sie wertlos sind, für die Steuerbehörden als Lumpen durchgehen, obwohl sie aus edlem Material sind. Bei den Textilien gibt es eine ganze

Reihe Warenkategorien, und auf den Begleitpapieren genügt ein Federstrich, um Kosten und Mehrwertsteuer radikal zu senken. Im schwarzen Loch des Hafens scheint sich die molekulare Struktur der Dinge aufzulösen und erst in einiger Entfernung von der Küste wieder zusammenzufügen. Die Ware muß den Hafen sofort verlassen. Alles geht so schnell, daß sie verschwindet, während es geschieht. Als ob gar nichts gewesen wäre, nur eine Handbewegung. Eine nicht vorhandene Fahrt, eine falsche Ankunft, ein Gespensterschiff, eine Ladung, die sich in Luft auflöst. Als ob sie nie existiert hätte. Verdampft. Die Ware muß beim Käufer ankommen ohne Spuren ihrer Reise, sie muß sein Lager schnell erreichen, sofort, bevor die Zeit läuft, die Zeit, während der eine Kontrolle stattfinden könnte. Tonnen von Waren bewegen sich, als wären sie Päckchen, die vom Postboten ausgeliefert werden. Auf den 1 336 000 Quadratmetern Fläche und den 11,5 Kilometern Länge des Hafens von Neapel erfährt die Zeit eine erstaunliche Verdichtung. Was draußen eine Stunde dauern würde, scheint hier in kaum einer Minute möglich zu sein. Die angeblich sprichwörtliche Langsamkeit der Neapolitaner wird hier Lügen gestraft. Die chinesischen Waren unterlaufen die zeitliche Dimension, in der der Zoll seine Kontrolle durchführen kann. Rasend schnell. Eine Minute nach der anderen Minute wird hier niedergemacht. Ein Massaker von Minuten, ein Blutbad von Sekunden, der Durchsicht der Papiere entrisen, angetrieben vom Gaspedal der Lastwagen, begleitet von den Kränen und Loren, die die Container ausweiden.

Im Hafen von Neapel ist die größte staatliche Reederei Chinas tätig, die Cosco. Sie gebietet über die drittgrößte Handelsflotte der Welt und betreibt den größten Containerterminal. Sie kooperiert mit der MSC, die ihrerseits die zweitgrößte Handelsflotte der Welt besitzt und in Genf ansässig ist. Schweizer und Chinesen haben sich zusammengetan und beschlossen, den größten Teil ihrer Geschäfte in Neapel abzuwickeln. Hier verfügen sie mit mehr als neunhundertfünfzig Metern Kaimauer, hundertdreißigtausend Quadratmetern

Containerterminal und dreißigtausend Quadratmetern Außenfläche über ein Areal, auf dem fast der gesamte Verkehr von und nach Neapel abgewickelt wird. Man muß viel Phantasie aufbringen, um sich vorzustellen zu können, wie sich die ungeheure chinesische Produktion ganz auf den neapolitanischen Hafen konzentrieren kann. Ein biblisches Gleichnis drängt sich auf, der Hafen ähnelt dem Nadelöhr, durch das anstelle des Kamels Schiffe ziehen. Buge, die sich kreuzen, riesige Frachter, die in Reih und Glied draußen auf die Einfahrt in den Golf warten, beim Manövrieren das Ächzen der Hecks, der eisernen Aufbauten, der Bordwände und Bolzen, wenn sie sich in das enge neapolitanische Loch zwängen. Wie in einen Anus, dessen Schließmuskel sich unter großen Schmerzen weitet.

Doch das stimmt nicht. Es ist ganz anders. Keinerlei augenfälliges Durcheinander. Alle Schiffe laufen in ordentlicher Reihenfolge ein und aus, jedenfalls wirkt es vom Festland aus so. Dabei nehmen hundertfünfzigtausend Container pro Jahr diesen Weg. Ganze Städte voller Waren werden im Hafen aufgebaut, um gleich wieder abgebaut und weitertransportiert zu werden. Der Vorzug des Hafens liegt in seiner Durchlässigkeit, keinerlei bürokratische Verlangsamung, jede gründliche Kontrolle würde diesen Gepard des Transports in ein langsames und schwerfälliges Faultier verwandeln.

An den Piers finde ich mich nie zurecht. Der Bausan-Pier wirkt wie aus Legobausteinen übereinandergestapelt. Eine riesige Struktur, die gar keinen Raum zu haben, sondern ihn zu erfinden scheint. Eine Ecke des Piers erinnert an einen Bienenstock. Tausende seltsame Waben füllen eine ganze Wand. Es sind die Steckdosen für die Reefer-Container, die Tiefkühlprodukte transportieren und wie Schwänze an diesen Wabenwänden hängen. Alle Burger und Fischstäbchen der ganzen Welt sind in diesen eisigen Containern gestapelt. Am Bausan-Pier habe ich stets den Eindruck, ich könnte sehen, woher sämtliche für die Menschheit produzierten Dinge kommen. Wo sie die letzte Nacht verbringen, bevor sie verkauft werden.

Als stünde ich am Ursprung der Welt. Innerhalb von Stunden durchqueren diesen Hafen alle Klamotten, die die Pariser Jugend im kommenden Monat tragen wird, die Fischstäbchen, die die Bevölkerung von Brescia ein Jahr lang ernähren, Uhren für die Handgelenke der Katalanen und Seide für alle Kleider, die die Engländer für eine Saison brauchen. Es wäre interessant, irgendwo zu erfahren, nicht nur wo eine bestimmte Ware hergestellt worden ist, sondern auch, welchen Weg sie genommen hat, bis sie in die Hand des Käufers gelangt. Die Herkunft der meisten Produkte ist multipel, hybrid und Resultat von mehreren Kreuzungen. Zur Hälfte entstehen sie im Inneren Chinas, dann werden sie in irgendeinem slawischen Randstaat weiterverarbeitet, im Nordosten Italiens fertiggestellt, in Apulien oder nördlich von Tirana verpackt, um schließlich in irgendeinem europäischen Kaufhaus zu landen. Die Ware genießt eine Reisefreiheit, die keinem menschlichen Wesen je zugestanden würde. Alle Etappen, alle zusätzlichen oder offiziellen Wege enden in Neapel. Solange die ungeheuren Fullcontainer langsam durch den Golf auf die Piers zusteuern, wirken sie wie schwerfällige Mammuts aus Eisen und Ketten mit verrosteten Schweißnähten an den Bordwänden, aus denen Wasser rinnt, Schiffe, auf denen man eine riesige Mannschaft vermuten würde. Sobald sie jedoch anlegen, werden sie von einer Handvoll Männer entladen, die man für unfähig halten würde, diese Giganten auf hoher See zu bändigen.

Als ich zum erstenmal ein chinesisches Schiff am Pier anlegen sah, glaubte ich, die Produktion der ganzen Welt vor mir zu haben. Meine Augen waren nicht in der Lage, die ungeheure Menge der Container zu erfassen. Ich konnte sie nicht zählen. Es mag lächerlich klingen, aber ich kam beim Nachrechnen durcheinander, die Zahlen wurden zu groß und verwirrten sich.

In Neapel werden heute fast ausschließlich Waren aus China gelöscht, 1 600 000 Tonnen. Offiziell. Mindestens eine weitere Million kommt ins Land, ohne Spuren zu hinterlassen. Nach Angaben der Zollbehörde selbst werden im Hafen

von Neapel sechzig Prozent der Güter an der Zollkontrolle vorbeigeschleust, zwanzig Prozent der Papiere werden nicht kontrolliert, und 50 000 Dokumente sind gefälscht: 99 Prozent davon stammen aus China, und man rechnet offiziell mit zweihundert Millionen Euro, die dem Fiskus pro Halbjahr entgehen. Die Container, die verschwinden müssen, bevor sie untersucht werden könnten, stehen in der ersten Reihe. Jeder einzelne trägt eine reguläre Nummer, doch es gibt viele mit der gleichen Nummer. So steht ein untersuchter Container für all seine illegalen Vertreter. Was am Montag entladen wird, kann am Donnerstag in Modena oder Genua verkauft werden oder in den Schaufenstern von Bonn oder München zu sehen sein. Ein Großteil der Güter, die auf den italienischen Markt kommen, ist nur als Transit deklariert, aber wie durch Magie wird beim Zoll aus dem Transitvermerk eine Einfuhrerlaubnis. Die Grammatik der Waren hat eine Syntax für die Papiere, eine andere für den Handel. Im April 2005 hat die Zollfahndung bei vier fast zufällig in kürzester Zeit hintereinander ausgelösten Durchsuchungsaktionen 24 000 Jeans für den französischen Markt, 50 000 Objekte aus Bangladesch mit der Herkunftsbezeichnung »Made in Italy« und ungefähr 450 000 Puppenfiguren wie Barbie und Spiderman, außerdem weitere 46 000 Plastikspielzeuge in einem Gesamtwert von ungefähr sechsunddreißig Millionen Euro sichergestellt. Ein Stück der globalisierten Wirtschaft passierte innerhalb weniger Stunden den Hafen und ging von Neapel in die Welt. Jede Stunde, jede Minute geschieht das. Aus einzelnen Stücken werden Viertel und schließlich ein ganzer Kuchen für den Handel.

Der Hafen ist von der Stadt getrennt. Ein entzündeter Blinddarm, der nie zur Peritonitis geworden ist und sich immer im Bauch der Küste gehalten hat. Es gibt verlassene Teile zwischen Wasser und Land, die weder zum Meer noch zur Küste zu gehören scheinen. Amphibisches Land, Meer in Metamorphose. Schutt und Abfall, jahrelang von den Gezeiten ans Ufer

gespülter Müll haben neue Formationen geschaffen. Schiffe entleeren ihre Latrinen, lassen beim Säubern ihrer Laderäume den gelblichen Schaum ins Meer fließen, Kutter und Jachten reinigen ihre Motoren und kippen das Öl direkt in die salzige Kloake. Alles treibt auf die Küste zu, zuerst als schwabbelige Masse, dann als harte Kruste. Die Sonne vollbringt das Wunder, das Meer als Wasser erscheinen zu lassen. In Wirklichkeit erinnert die Oberfläche des Golfes an das Glänzen der Müllsäcke. Der schwarzen. Statt eines Wasserbeckens ist der Golf eine Art Kläranlage. Der Hafendamm mit seinen Tausenden von bunten Containern sieht aus wie eine Sperranlage. Neapel ist von Mauern aus Waren umgeben. Es sind nicht Mauern, die die Stadt verteidigen, sondern die Stadt ist es, die die Mauern verteidigt. Hier finden sich weder Heerscharen von Schauerleuten noch romantische Gestalten. Man erwartet in einem Hafen Lärm, Männer mit Narben, die unmögliche Sprachen sprechen, ein ständiges Kommen und Gehen. Statt dessen herrscht hier die Stille einer vollautomatisierten Fabrik. Im Hafen scheint es keine Menschenseele mehr zu geben, Schiffe und Container bewegen sich wie von unsichtbarer Hand gesteuert. Geräuschlose Geschwindigkeit.

Ich war zum Hafen gegangen, um Fisch zu essen. Die Nähe zum Meer ist allerdings keine Garantie für gute Küche, und ich fand auf meinem Teller Bimssteine, Sand, ja sogar ein paar gekochte Algen. Die Vongole landeten genau so im Topf, wie sie aus dem Meer kamen. Garantiert frisch, aber mit hoher Infektionsgefahr. Längst ist man daran gewöhnt, daß Tintenfische wie Hühner schmecken, weil beide aus Züchtungen stammen. Um den unverwechselbaren Geschmack des Meeres auf der Zunge zu haben, mußte ich also ein bestimmtes Risiko eingehen. Da ich nun schon am Hafen war, fragte ich im Restaurant, wo ich ein Zimmer finden könnte.

»Ich weiß nichts, hier gibt es keine Wohnungen mehr. Die reißen die Chinesen an sich ...«

Aber ein Typ mitten im Raum blickte zu mir herüber und

brüllte mit einer Stimme, die noch mächtiger wirkte, als er aussah: »Vielleicht gibt's doch noch was.«

Mehr sagte er nicht. Als wir beide mit dem Essen fertig waren, gingen wir die Straße am Hafen entlang. Er mußte mich nicht einmal auffordern, ihm zu folgen. Wir betraten ein gespenstisch wirkendes mehrgeschossiges Wohnhaus. Im dritten Stock befand sich die letzte an Studenten vermietete Wohnung. Allen anderen Mietern war bereits gekündigt worden, um das Haus leer stehen zu lassen. Es durfte nichts zurückbleiben. Keine Schränke, keine Betten, Bilder, Kommoden, nicht einmal Wände. Es mußte Platz gemacht werden, Platz für die Pakete, für die riesigen Schränke aus Karton, Platz für die Waren.

In der Wohnung bekam ich eine Art Zimmer. Genauer gesagt einen Abstellraum, in den gerade ein Bett und ein Schrank paßten. Von Miete, Aufteilung der Stromrechnung oder einem Telefonanschluß war nicht die Rede. Ich wurde mit meinen vier Mitbewohnern bekannt gemacht, weiter nichts. Sie erklärten mir, dies seien die einzigen wirklich bewohnten Räume im ganzen Haus und dienten der Unterbringung von Xian, dem Chinesen, der »die Mietskasernen« kontrollierte. Ich mußte keine Miete zahlen, sondern sollte jedes Wochenende in den Mietskasernen, die zugleich Lager waren, arbeiten. Ich hatte ein Zimmer gesucht und Arbeit gefunden. Tagsüber wurden Wände eingerissen, abends Zement, Tapetenreste und Ziegel weggeräumt. Der Bauschutt wurde in normale Müllsäcke gefüllt. Der Lärm beim Einreißen der Wände war ungewöhnlich. Nicht wie das Einschlagen auf Stein, sondern als ob Gläser mit der Hand vom Tisch gefegt würden. Jede Wohnung wurde zu einem Lager ohne Zwischenwände. Ich verstehe bis heute nicht, warum die Häuser, in denen ich gearbeitet habe, noch nicht eingestürzt sind. Nicht selten haben wir ganz bewußt tragende Mauern eingerissen. Die Waren hatten Vorrang, die Statik mußte weichen, um für die Produkte Platz zu schaffen.

Die Idee, Kartons in Wohnhäusern unterzubringen, hatten

einige chinesische Kaufleute entwickelt, nachdem die neapolitanische Hafenbehörde einer Delegation des amerikanischen Kongresses ihren Securityplan vorgelegt hatte. Er sah die Einteilung des Hafens in vier Abschnitte vor: für den Kreuzfahrtverkehr, für die Küstenschifffahrt, für die Fracht- und Containerschiffe, wobei für jeden dieser Abschnitte die besonderen Sicherheitsrisiken aufgelistet wurden. Um zu vermeiden, daß sich die Polizei nach der Veröffentlichung dieses Securityplans tatsächlich gezwungen sähe, aktiv zu werden, daß die Zeitungen sich allzu lange mit dem Thema beschäftigten oder irgendeine heimlich installierte Kamera aufsehenerregende Szenen aufnehmen könnte, beschlossen viele chinesische Unternehmer, alles noch mehr den neugierigen Blicken zu entziehen. Auch aufgrund gestiegener Kosten sollte die Präsenz der Waren noch weniger wahrnehmbar sein. Man hätte sie in den Lagerhallen im Umland zwischen trostlosen Schuttabladeplätzen und Tabakfeldern unterbringen können, aber damit wären die Lastwagen nicht von der Bildfläche verschwunden. So dagegen fuhren nicht mehr als ein Dutzend bis unters Dach beladener Kleinlaster im Hafen ein und aus. Nach wenigen Metern waren sie in den Garagen der Mietskasernen verschwunden. In den Hafen hinein und wieder heraus, das genügte.

Nichtexistente, kaum wahrnehmbare Bewegungen, die sich im alltäglichen Verkehrsgewühl verlieren. Gemietete Wohnungen. Entkernt. Untereinander verbundene Garagen, bis unter die Decke vollgestopfte Keller. Kein Hausbesitzer wagte sich zu beschweren. Xian hatte sie alle bezahlt. Miete und Entschädigung für die eigenmächtigen Veränderungen. Tausende von Kartons wurden in einem zur Lastenbeförderung umgebauten Aufzug hinaufgeschafft. In einem Drahtkorb fuhr eine Plattform ununterbrochen auf und ab. Die Arbeit war auf wenige Stunden konzentriert. Die Auswahl der Kartons folgte genauen Regeln. Ich fing zufällig Anfang Juli an. Man kann bei dieser Arbeit gut verdienen, aber man muß dafür gut trainiert sein. Es herrschte eine unerträglich schwüle

Hitze. Niemand wagte, einen Ventilator zu verlangen. Niemand. Nicht aus Angst vor Strafe oder aus anerzogener Unterwürfigkeit. Die Männer, die ausluden, kamen aus allen Winkeln der Erde. Aus Ghana, von der Elfenbeinküste, China, Albanien, aus Neapel, aus Kalabrien und Lukanien. Niemand verlangte etwas, denn alle wußten, daß die Waren nicht unter der Hitze litten, und das war Grund genug, kein Geld für Ventilatoren auszugeben.

Wir stapelten Kartons mit Jacken, Regenmänteln, K-Ways, Baumwollpullis und Regenschirmen. Da ich gehört hatte, daß in diesen Lagerhäusern nicht Güter auf Vorrat gesammelt wurden, sondern nur Sachen, die unmittelbar auf den Markt geworfen werden sollten, schien es absurd, mitten im Sommer Kleider für den Herbst zu beziehen statt Badeanzüge, Bikinis und Sandalen. Doch die chinesischen Unternehmer hielten sich an die Vorhersage, daß der August kühl werden würde. Dabei kam mir die ökonomische Theorie in den Sinn, nach der sich z. B. der Preis einer Flasche Wasser ändert, je nachdem, ob sie in der Wüste oder nahe an einem Wasserfall angeboten wird. In jenem Sommer boten italienische Unternehmer Wasser nahe am Brunnen an, die Chinesen hingegen ließen Quellen in der Wüste sprudeln.

Nach den ersten Arbeitstagen in den Mietskasernen übernachtete Xian bei uns. Er sprach fehlerfrei Italienisch, nur das R klang leicht wie ein V. Wie Totò in seinen Filmen die dekadenten Adelligen imitiert. Xian Zhu nannte sich Nino. Fast alle Chinesen, die in Neapel mit Einheimischen zu tun haben, nehmen einen neapolitanischen Namen an. Diese Gewohnheit ist so weit verbreitet, daß sich niemand mehr wundert, wenn sich ein Chinese als Tonino, Nino, Pino oder Pasquale vorstellt. Statt zu schlafen, verbrachte Xian Nino die Nacht damit, am Küchentisch zu telefonieren und ab und an fernzusehen. Ich hatte mich auf dem Bett ausgestreckt, konnte aber nicht einschlafen. Xian hörte nicht auf zu telefonieren. Die Worte kamen wie mit dem Maschinengewehr zwischen den Zähnen hervorgeschossen. Er schien zu sprechen, ohne auch nur durch