

STREIK!

„Ein Hafen ist eine Grenze. Aber auf der anderen Seite liegt kein Staat, sondern der Rest der Welt.“
Riccardo Degl'Innocenti, Weapon Watch, Genua

Text: Kirsten Wulf
Fotos: Camillo Pasquarelli

Waffen für Saudi-Arabien! Und das im Bauch von Schiffen, die regelmäßig an ihren Kais andocken. Da machen die Hafendarbeiter von Genua nicht mit – an ihren Händen soll kein Blut kleben. Solche Schiffe fassen sie nicht an. Ganz einfach



Panzer im Schiffsbauch der „Bahri Abha“. Der Frachter war unterwegs nach Saudi-Arabien, als er November 2021 in Genua anlegte. Dort machte ein Informant heimlich ein Foto der Ladung und spielte es den Dockern zu

20. Mai 2019

DAS TELEFON KLINGELT MITTEN IN DER NACHT. DREI UHR. Es geht los. Aus dem Küchenfenster sieht Riccardo Rudino über die Lichter von Genua, den funkelnden Hafen, den Lichtschweif des Leuchtturms, der gleichmütig durch die Dunkelheit kreist. Seit bald 500 Jahren steht die *Lanterna* auf dem Felsbühl vor dem Hafen. Irgendwo da draußen auf dem Meer zieht ein großes blaues Schiff Richtung Genua. Es kommt aus den USA und ist auf dem Weg zurück nach Saudi-Arabien. An Bord Waffen, Munition, Panzer, von denen niemand etwas wissen will.

Riccardo Rudino, Spitzname *il Vecchio*, „der Alte“. Er ist 57 Jahre alt, mit 17 begann er im Hafen von Genua zu arbeiten, wie vor ihm sein Onkel und inzwischen sein Sohn. Von Herzen Hafearbeiter, Gewerkschafter, Antifaschist. Ja, Antifaschist. „Genua war immer rebellisch“, erinnert Rudino, immerhin die einzige Stadt in Europa, die 1945 nicht von den Alliierten befreit werden musste, sie hatte sich bereits selbst befreit. „Noch heute erinnern Straßen und Plätze an die Partisanen, an ihren Kampf gegen den Faschismus, und das war immer auch der Kampf der Hafearbeiter.“ Il Vecchio hat zwar einen grauen Vollbart, aber unter seiner Schirmmütze blinken wache, angriffslustige Augen.

Alle drei Wochen macht die „Bahri Yanbu“, oder eines ihrer fünf Schwesterschiffe der saudi-arabischen Reederei Bahri, in Genua fest. Aber dieses Mal sind sich Riccardo und die anderen

Unten Das Fährterminal und die „Bibi Bar“ bei Nacht. Das Lokal ist ein beliebter Treffpunkt der Docker

Rechte Seite Streikende Hafearbeiter



Hafearbeiter vom kleinen *Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali* (CALP) sicher, dass das Schiff voll beladen ist mit Waffen. Sie haben Informationen von Kollegen aus Le Havre, die mit ihrem Streik im Hafen sogar verhinderten, dass die „Yanbu“ weiteres Kriegsgüter aus französischer Produktion laden konnte. Nach einem Stopp in Spanien ist Genua der nächste Hafen. Dabei brauchte man nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, was im Schiffsbauch schlummert. Die „Yanbu“ pendelt im Linienverkehr zwischen den USA und Saudi-Arabien hin und her. Vom größten Waffenexporteur zum größten Waffenimporteur der Welt. Und dazwischen liegt regelmäßig der Hafen von Genua.

Jeder kennt die Fernsehbilder aus dem Krieg im Jemen. Seit 2015 führt Saudi-Arabien eine Militärallianz gegen Huthi-Rebellen an, die wiederum vom Iran unterstützt werden – ein Stellvertreterkrieg, in dem zwischen den Fronten die Zivilbevölkerung massakriert wird. Aber dann finden Menschenrechtler in den Trümmern eines Wohnhauses die Plakette mit der Fabrikationsnummer einer Bombe, und die Hafearbeiter aus Genua wissen genau, woher die Bombe stammt: aus der Fabrik einer Tochterfirma der deutschen Rheinmetall auf Sardinien. Ein Schiff der Bahri hatte sie nach Saudi-Arabien gebracht, direkt in den Krieg. Und zuvor hatte es in Genua an der Ponte Etiopia gelegen.

„Wir konnten nicht mehr so tun, als wüssten wir nicht, was auf den Schiffen transportiert wird“, sagt Riccardo. „Wir“ meint das CALP, das Kollektiv von gut 20 befreundeten Hafearbeitern, die seit zehn Jahren gemeinsam ihre Interessen vertreten, als Kollektiv autonomer Arbeiter, irgendwo zwischen Sozialismus und Anarchie, ziemlich weit links verortet. In bester Hafearbeitertradition. Und nach dem Alarm aus Le Havre konnten sie auch nicht mehr so tun, als wüssten sie nicht, was einige von ihnen an diesem Morgen im Mai auf die „Yanbu“ verladen sollen.

Ein großes, eckiges Gerät, eingeschweißt in Plastik – ein Stromgenerator. Könnte harmlos sein, allerdings ist der Absender die Rüstungsfirma Teknel aus Rom. Weapon Watch, ein Verein, der in Genua sitzt und den Waffenhandel in europäischen und mediterranen Häfen beobachtet, prüft die Seriennummer und findet heraus, dass dieser Stromgenerator kein Krankenhaus mit Strom versorgen, sondern Drohnen lenken soll. Mehr noch: Empfänger ist die saudische Nationalgarde – eine Elitetruppe der saudi-arabischen Armee, die im Jemen im Einsatz ist.

Während alle Verantwortlichen, von Schiffsagentur über Hafenbehörde bis zum Hersteller, den zivilen Nutzen eines Generators beschwören, trommelt das Hafearbeiterkollektiv Unterstützerinnen und Unterstützer für den Boykott des Waffenschiffs zusammen: Pazifisten, kirchliche Friedensgruppen, Antifaschisten, Menschenrechts- und Flüchtlingsorganisationen. Zeitungen, Radio und TV berichten. Als herauskommt, dass für den Export dieses angeblich zivilen Generators längst eine Genehmigung vom Außenministerium vorliegt, ist sogar die zögerliche Gewerkschaft CGIL empört. Eine billige Lüge, da stand es tatsächlich schwarz auf weiß: militärischer Nutzen – also Streik! Die Gewerkschaft hat sich dem Kampf gegen die „Schiffe des Todes“ angeschlossen – allein das ist für das Kollektiv schon ein Erfolg.



Am Morgen des 20. Mai ist alles vorbereitet. Treffen um 5.30 Uhr, eine halbe Stunde später begrüßen rauchende Leuchtraketen die „Yanbu“ im Hafen. Vor der Absperrung zum Terminal flattern Transparente an den Mauern, „Häfen für Waffen schließen – für Menschen öffnen!“. Im Lauf des Vormittags versammelt sich eine bunte Menschenmenge vor dem Eingang zum Terminal. Wartet ab. Nichts ist zu sehen von dem, was hinter dem gelben Stahltor am Kai vor sich geht. Genuas Hafearbeiter sind kampferprobt. Streik – niemand rührt den Generator an. Es wird verhandelt. Die „Yanbu“ legt wieder ab. Ohne Generator. Der wird bis auf Weiteres in ein Lagerhaus geschoben. Sieg gegen die mächtige Bahri aus Saudi-Arabien! Das kleine radikale Hafearbeiterkollektiv wird gefeiert. Sie hatten selbst nicht damit gerechnet; jetzt schreiben sie Schlagzeilen in ganz Italien. Erst langsam werden sie begreifen, in welches Wespennest sie gestochen haben.

Drei Jahre später im Januar 2022. Mittagszeit, es brummt in der „Bibi Bar“. Der umgebaute Container steht etwas verloren auf dem Parkplatz am Fährterminal herum. Die „Bibi Bar“ gehört allein den Hafearbeitern. Um die Helden vom Mai 2019 zu treffen, bleibt man am besten hier sitzen. Sie alle arbeiten in ständig wechselnden Schichten rund um die Uhr in verschiedenen Terminals, aber irgendwann taucht jeder mal bei Bibi auf. Bibi, die kleine, kräftige Köchin, eilt zwischen voll besetzten Tischen und dick eingepackten Männern in orange und gelb leuchtenden Arbeitshosen und -jacken herum, nimmt Bestellungen im Vorbeilaufen auf, verschwindet wieder in der Küche. Über der Durchreiche flimmert stumm ein Flachbildschirm, und die Speisekarte

schreibt Bibi jeden Abend mit Kreide an eine der Wände. Günstige, kräftige Gerichte ohne viel Schnickschnack. „Mein Zuhause“, sagt Riccardo, il Vecchio. „Was wäre ich ohne Bibi?“

An diesem Mittag kommt Lele kurz vorbei, der Künstler im Kollektiv, und zeigt das Foto von seinem neuen Wandbild in der Umkleidekabine: das Porträt von Ciro, einem Kollegen, der vor Kurzem mit 54 Jahren an einem Herzinfarkt starb. Schwarzes Gesicht vor rotem Hintergrund, erinnert irgendwie an Che Guevara.

Dann setzt sich Mauri zum Alten an den Tisch, drückt auf einem alten Tastenhandy herum – „ist sicherer als ein Smartphone“. Muss das Kollektiv vorsichtig sein? Mauri zuckt mit den Schultern. „Wenn wir ungestört reden wollen, haben wir unsere Kanäle.“ Wenn man im Internet ein wenig nach dem Kollektiv stöbert, tauchen Videos auf, in denen Vermummte Parolen sprühen, hinter orangenen Rauchschwaden von Nebelgranaten herumhuschen, Einkaufswagen mit Autoreifen auf die Zugangsstraße zum Hafen rollen, mit Benzin begießen und in brennende Barrikaden verwandeln, zu den wartenden Lkw-Fahrern spazieren und erklären, warum der Hafen gerade dichtgemacht wurde. „Streik ist Streik und keine Plauderstunde auf der Piazza“, sagt Lele, der Künstler, „ein Streik muss auch sichtbar gemacht werden.“

Riccardo, der Alte, nickt. „Streik ist unsere einzige Waffe.“ Er holt nun weit aus, „Wir haben den Internationalismus ja nicht erfunden“, und erinnert an den Vietnamkrieg, als Hafearbeiter aus Genua Hilfsgüter sammelten für ein Schiff, das sie trotz Embargos nach Vietnam schickten, an die Boykottaktionen gegen die chilenische Diktatur. „Das alles ist in der DNA der Hafearbeiter. Und wenn heute ein Schiff bei uns liegt, und das ist voll mit Waffen, und das fährt in ein Kriegsgebiet“, er schnappt nach Luft, „dann fasse ich das nicht an. Streik. Ganz einfach.“ Er schaut in die Runde. Ja, verdammt, sie haben einmal genau so gewonnen, und es wäre so einfach gewesen, weiterzumachen.

Aber als es auf die Gewerkschaft ankam – wo war sie da?“ Der Alte macht eine Pause. Ein wunder Punkt. Alle wissen, so einfach ist es nicht mehr. Nach dem Erfolg vom Mai 2019 hat sich die CGIL, die größte Gewerkschaft Italiens, in der die meisten Hafearbeiter organisiert sind, nicht mehr an weiteren geplanten Aktionen gegen saudi-arabische Waffenschiffe beteiligt. Im Februar 2020 gab es erneut den Versuch, ein Schiff der Reederei Bahri zu boykottieren. Weapon Watch konnte nachweisen, dass sich – nicht zum ersten Mal – Container mit hochexplosiven Waffen und Munition auf dem Schiff befanden. Keine 200 Meter Luftlinie entfernt von den ersten Silos mit entflammaren Flüssigkeiten sollte es anlegen, in unmittelbarer Nähe zu Hauptstraßen und Wohnhäusern des Arbeiterviertels Sampierdarena. Man mag sich eine Explosion hier nicht vorstellen.

Rechte Seite Maurizio Gueglio, Italo Bonzi und Michele Lenzo (v.l.n.r.) im Hafen. Sie sind Mitglieder des Dockerkollektivs CALP

Erneut mobilisierte das Hafearbeiterkollektiv, aber für einen wirkungsvollen Boykott hätte die mächtige Gewerkschaft CGIL wieder den Streik erklären müssen. „Und?“, flucht il Vecchio. „Sie haben uns hängen lassen!“ Die CGIL hat sich stillschweigend verabschiedet und sich an keinen weiteren Protesten gegen die „Schiffe des Todes“ mehr beteiligt. Weil die Gewerkschaft auch Arbeiter vertritt, die Militärgüter produzieren? Italien steht weltweit auf Platz neun der größten Waffenhändler, rangiert in Europa hinter Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien.

Produziert werden die Waffen auch in der Region Ligurien, deren Hauptstadt Genua ist. Liguriens Präsident Giovanni Toti äußerte sich dazu 2019 auf Facebook: „Ist es nicht absurd, dass irgendjemand will, dass diese Produkte nicht in unseren Häfen verladen werden, während in Ligurien (glücklicherweise) viele tausend Personen für Fincantieri arbeiten, wo Militärschiffe und U-Boote hergestellt werden? Leonardo macht Radar und Raketen, OTO Melara Schiffskanonen und Panzerwagen, und wir alle hoffen, dass Piaggio bald Militärdrohnen entwickelt.“ Toti fürchtet, dass diese und andere Unternehmen abwanderten, Arbeitsplätze verloren gingen und der Hafen weniger wettbewerbsfähig sei. „Schluss mit der Selbstverstümmelung, Schluss mit politischer Instrumentalisierung und vor allem: Schluss mit der Heuchelei.“

„Aber genau dort, in den Fabriken und Forschungsabteilungen, beginnt der Krieg. Hier bei uns“, Riccardo kommt in Fahrt, seine Sätze überschlagen sich. „Erst liefern wir die Waffen, dann kommen die Flüchtlinge, die aber keiner haben will.“ Er reißt ein Zuckertütchen auf und schüttet es schwungvoll in den *caffè*. „Aber gut, wir sind nur eine Gruppe guter Freunde, die heikle Themen anpackt.“ Er dreht sich zur Seite, zeigt auf den jungen Kerl neben sich, der mit einem vollbeladenen Teller Roastbeef beschäftigt ist. „Hier, José ist der Einzige von uns, der Politik macht. Der versucht das alles politisch zu verstehen, einzuordnen, so als Gewerkschafter.“ José Nevio, 36 Jahre. Bevor Bibi ihm das Roastbeef hingestellt hat, war er ständig am Telefon. Müde Augen, als er die Sonnenbrille hochschiebt, ein echtes *ragazzo*-Lächeln im unrasierten Gesicht. Aufgewachsen im Arbeiterviertel Molassana, sozialer Brennpunkt. Papa war Gewerkschafter, Opa hatte den Ausweis der Kommunistischen Partei stets in der Tasche, und zum Abendessen gab's nichts als Diskussionen um Politik und Gewerkschaften. „Unfreiwillig frühe Indoktrination“, José grinst. 15 Jahre lang arbeitete er im Containerhafen, aber nun hat er dort einen Job, wo er hingehört. In der kleinen, linksradikalen Basisgewerkschaft USB ist er Koordinator für den Bereich Hafen und hat seine Freunde aus dem Kollektiv, die, wie er, mit der großen CGIL quasi verheiratet waren, gleich mitgenommen.

22. Februar 2021

Fast zwei Jahre nach dem Boykott der „Yanbu“ kommt das dicke Ende. Morgens um 4.30 Uhr klingelt es heftig an der Haustür. José vermutet einen Betrunkenen aus der Bar nebenan, schaut aus dem Fenster: fünf Polizisten, ausgerüstet mit Durchsuchungsbeschluss und Brechstange. José öffnet brav, in Pyjamahose und

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 36



Genua hat von der Fläche her den größten Seehafen Italiens. Er liegt strategisch günstig am nördlichsten Punkt des Ligurischen Meers, direkt bei den Industriezentren Norditaliens und mit Anbindung ans europäische Hinterland





T-Shirt des Kollektivs mit der Aufschrift „Working Class Hero“. „Ich konnte noch nicht einmal so tun, als ob ich es nicht wäre, he he.“ Die Polizei nimmt die Wohnung auseinander, kontrolliert Schubladen, Matratze, die Steckdosen – alles wird gecheckt, Computer und Handy beschlagnahmt. Zeitgleich finden Durchsuchungen bei vier anderen Mitgliedern des Kollektivs statt. José soll sich anziehen. Weiter geht's in den Hafen, zu dem verfallenen Palazzo, in dem das Kollektiv den ersten Stock besetzt und einen Treffpunkt für die Hafentarbeiter eingerichtet hat. Dort warten die Spurensicherung, Munitionstechniker und die Leute von der DIGOS, der Abteilung für allgemeine Ermittlungen und Sonderoperationen, zuständig für Terror- und Extremismusbekämpfung. Der Vorwurf: Bildung einer kriminellen Vereinigung. Hinweise hätten sich aus dem Boykott der „Yanbu“ ergeben und aus der Beteiligung an Protesten gegen neofaschistische Gruppen, die versucht hatten, sich in Genua zu organisieren und Büros zu eröffnen. „Absolut richtig, da waren wir dabei!“, bekräftigt der Alte.

Weiterhin legt etwa alle drei Wochen ein Schiff der Bahri in Genua an. Zu erkennen an dem massiven Polizeiaufgebot im Terminal. „Wann immer es uns gelingt, einen Blick hineinzuworfen, ist das Schiff voller Waffen, Panzer, Kampfhubschrauber – das ganze Repertoire“, erklärt Riccardo Degl'Innocenti von Weapon Watch. Ein „Blick hinein“ meint illegal aufgenommene Fotos oder Videos aus dem Frachtraum, die Weapon Watch zugespielt werden. Für die irgendein Arbeiter in irgendeinem Hafen seinen Job riskiert, mindestens. Eigentlich müssten die Schiffe der Bahri auf dem Rückweg nach Saudi-Arabien, voll beladen mit Panzern und

Bomben aus den USA, einen weiten Bogen um Italien machen. „Es gibt das berüchtigte Gesetz 185 aus dem Jahr 1990“, sagt Degl'Innocenti, „also kein altes Gesetz, das wir irgendwo herausgekratzt hätten, sondern ein aktuelles Gesetz, das nur angewendet werden muss.“ Es regelt den Waffenhandel und verbietet nicht nur den Export, sondern auch den Transit von Rüstungsgütern in Länder, die sich in einem bewaffneten Konflikt befinden, gegen die ein Waffenembargo verhängt wurde oder deren Regierungen für schwere Menschenrechtsverletzungen verantwortlich sind. Alles trifft auf Saudi-Arabien zu.

Wer ist verantwortlich für die Kontrolle? Es müsste doch eigentlich nur jemand einen Blick in die Frachtpapiere riskieren. Der Weapon-Watch-Experte grinst. Tut aber niemand. Der Zoll nicht, weil das Schiff im Transit liegt und keine Waren auf das italienische Festland bewegt werden. Die Präfektur wirft die heiße Kartoffel zum Außenministerium. Auch Hafenamts, Hafenaufsicht oder die Staatsanwaltschaft wären – je nach Kompetenzbereich – für Kontrollen zuständig. Aber wo viele verantwortlich sind, ist es am Ende niemand.

Und die Geschäfte mit der Bahri scheinen gut zu laufen. Zumindest konnte sich die Schiffsagentur Delta aus Genua, die die saudi-arabische Reederei in Italien vertritt, schon 2019 dank dieses Kunden über ein kräftiges Umsatzplus freuen. Sie macht allein mit der Bahri 70 Prozent ihres Umsatzes. „Ein goldenes Ei“, resümiert Degl'Innocenti. „Soll man die Agentur bitten, sich lieber andere Schiffe zu suchen? Aus ethischen Gründen?“ Der

71-jährige Degl'Innocenti lacht, wissend, in welcher Welt er lebt. Und warnt das Kollektiv der Hafentarbeiter. „Ich gönne den *ragazzi* ihren Erfolg, sie bekommen bis heute viel Aufmerksamkeit. Aber das ist ein Ding, das sehr viel größer ist als sie. Sie sollten wirklich vorsichtig sein.“ Kriminelle Vereinigung – eine Anklage könnte das Leben von fünf der Helden vom Mai 2019 zerstören. Seit der Razzia ist nichts weiter passiert, José vermutet allerdings, dass er und auch die anderen unter Beobachtung stehen. Ob es zur Anklage kommt, ist noch ungewiss. Selbst wenn die Ermittlungsakten in der Schublade liegen bleiben, sie könnten bei jeder Gelegenheit herausgezogen werden. Das Damoklesschwert hängt.

„Wir haben getan, was wir konnten“, sagt Italo Bonzi. „Aber wenn wir so weitermachen, riskieren wir alles.“ Er ist mit 37 Jahren eines der jüngeren Mitglieder im Kollektiv. Noch immer ist er enthusiastisch, wenn er an den Mai 2019 zurückdenkt. David gegen Goliath, das mächtige Schiff, das gedemütigt aus dem Hafen verschwand. Aber wie soll er sagen, was er denkt, ohne falsch verstanden zu werden? Die anderen im Kollektiv seien wie Brüder für ihn, der Hafen ihr Leben. „Wirklich, ich finde die Waffengeschichte wichtig, war immer bei allem dabei. Aber ich sage ganz ehrlich: Ich stehe nicht in der ersten Reihe. Wir haben auch viele andere Kämpfe im Hafen auszufechten.“

Italos Großvater hatte noch Pferde, die Waren von den Hügeln in den Hafen transportierten. Sein Vater, Gewerkschafter natürlich, arbeitete für die Transatlantikliner, die zwischen Genua und Amerika pendelten, und Italo koordiniert nun seit 16 Jahren das Beladen der Fähren der Grandi Navi Veloci (GNV), der „Großen Schnellen Schiffe“. Das Unternehmen war von der alten Genuer Familie Grimaldi gegründet worden, Patriarch Aldo Grimaldi klärte Angelegenheiten auch gern mal direkt mit den Arbeitern.

Heute gehören die GNV zur Mediterranean Shipping Company (MSC), einem Weltkonzern. „Überall sollen Kosten gesenkt werden, wir müssen unsere Verträge verteidigen, uns auch darauf konzentrieren, was wir nach Hause bringen.“ Als er anfing, waren Hafentarbeiter in Genua unantastbar, ihr kämpferischer Ruf ist bis heute legendär. Verantwortlich dafür ist die Compagnia Unica, eine selbstverwaltete Kooperative der Hafentarbeiter. Ohne die Compagnia lief jahrzehntelang nichts im Hafen von Genua, gar nichts. Sie handelte Tarife aus und verteilte die Arbeit im Hafen. Jeden Morgen versammelten sich die *camalli* in der Sala della Chiamata, warteten, dass ihre Nummer aufgerufen wurde, antworteten laut mit einem tiefen „Uh!“ und gingen zu dem Schiff oder der Lagerhalle, wo sie an diesem Tag gebraucht wurden.

Früher waren alle, heute ist immerhin noch knapp die Hälfte der Hafentarbeiter in der Compagnia – 1000 mehrfach qualifizierte Arbeiter, die täglich als Joker dort eingesetzt werden, wo gerade Not am Mann ist. Seit der Teilprivatisierung des Hafens in den 1990er-Jahren werden die Terminals von privaten Unternehmen betrieben, die ihre Arbeiter selbst anstellen. Mit mehr oder weniger geschützten, mehr oder weniger gut bezahlten Verträgen und zunehmendem Druck. Viele gute Gründe für die Freunde des autonomen Kollektivs, eng zusammenzurücken.

„Wir machen weiter mit unserem Kampf gegen die Waffenschiffe“, sagt José. Die kleine Gewerkschaft USB, in der sie nun

Linke Seite Hafentarbeiter bei der Frühstückspause vor der „Bibi Bar“

Unten Riccardo Rudino, Spitzname „il Vecchio“, der Alte, 57 Jahre alt. Mit 17 begann er im Hafen von Genua zu arbeiten



organisiert sind, wird sie dabei unterstützen. „Wir können nicht bei jedem Schiff streiken, es nutzt sich auch ab.“ Aber sie haben gesät. Pazifistische und kirchliche Gruppen halten das Thema in der Öffentlichkeit, immer häufiger recherchieren auch die Medien in Italien. Für die Zukunft denkt José keineswegs kleiner, im Gegenteil: Das Kollektiv vernetzt sich international mit Gruppen, die in anderen Hafentädten Proteste organisieren. Sie tauschen Informationen aus, planen einen gemeinsamen Aktionstag, einen internationalen Streik, unterstützt von Weapon Watch. „Es geht ums Prinzip“, sagt Riccardo Degl’Innocenti, „um nachhaltige Häfen, nicht nur im ökologischen, sondern auch im ethischen Sinn. Pazifistische Häfen, in denen Schiffe mit militärischer Ladung tatsächlich nicht mehr anlegen dürfen.“

Die blasse Januarsonne senkt sich über dem Hafen von Genua. Die Luft wird klamm, das sonore Grummeln der Schiffe liegt wie ein Tinnitus in den Ohren. In der „Bibi Bar“ ist die Stimmung entspannt. Eine Gruppe Arbeiter wärmt sich am Tresen, leise kräht Prince sein „Purple Rain“ aus einer kleinen Box. „Den Song hatte er seinem Vater gewidmet“, meint Romeo Pelliceri, 52, auch er aus dem Kollektiv und stolzer Hafentarbeiter. Bevor er seinem Vater vor 23 Jahren in den Hafen folgte, war er Umzugshelfer, Barmann und Elektriker, spielte American Football in der ersten Liga und fotografierte Hochzeiten. Nun sitzt er auf Gabelstaplern oder Kränen in 30 bis 60 Meter Höhe, bewegt Container durch die Luft und fotografiert den Hafen zu jeder Tages- und Nachtzeit. Ein Romantiker, der diesen Job für nichts tauschen möchte und die Welt der bunten Halden gigantisch gestapelter Bauklötze mit seinen Fotos in mystisches Licht setzt. Purple Rain.

Bibi guckt aus der Durchreiche in den Restcontainer, sie hat Zeit zum Quatschen. Im Ermittlungsbericht zu der kriminellen

Vereinigung ist sogar die „Bibi Bar“ erwähnt, der – konspirative? – Treffpunkt der Gruppe. Bibi lacht ihr schönes, ein bisschen rauchiges Mädchenlachen. „Ich werde noch berühmt!“ Klar, eine wie Bibi kennt viele Geschichten von vielen Hafentararbeitern. „Jeder hier hat ein Skelett im Kleiderschrank, aber ich habe alle *camalli* in meinem Herzen. Können das wirklich schlechte Menschen sein, wenn sogar der Papst sie empfangen hat?“

Tatsächlich, der Papst. In einem Interview hatte er diese Hafentararbeiter lobend erwähnt, die einmal ein Schiff voller Waffen blockiert hätten. Die nicht herumreden, sondern anpacken. Leider war ihm der Name des Hafens entfallen. Das Kollektiv half ihm auf die Sprünge. Zwar ist niemand im Kollektiv religiös, aber sie steckten im Schlamassel, und eine Audienz beim Papst kann nie schaden. Kurz, die potenziell kriminelle Vereinigung schrieb dem Heiligen Vater – und wurde in den Vatikan geladen.

Wenn José von diesem Besuch erzählt, muss er schnell seine Sonnenbrille wieder aufsetzen. Ein umwerfender Mann, dieser Papst. José hatte nur eine Bedingung gestellt: anständiges Hemd und Jackett, okay – aber keine Krawatte. Sie wurde den heldenhaften Hafentararbeitern erlassen. Im Gegenzug überreichte José dem Papst ein Gastgeschenk. Ein T-Shirt des Kollektivs mit der Aufschrift „Working Class Hero“.

Kirsten Wulf, Jahrgang 1963, lebt als freie Autorin und Schriftstellerin in Genua. Die Recherche bei Bibi und den Hafentararbeitern wärmte das Herz der gebürtigen Hamburgerin. Wer mit dem Anblick von Schiffen aufgewachsen ist, die von den Weltmeeren kommen und wieder hinausfahren, fühlt sich in jedem Hafen zu Hause. Camillo Pasquarelli, Jahrgang 1988, ist freiberuflicher Fotograf und lebt in Rom und Genua. Erst nach Abschluss seines Studiums der Politikwissenschaft und Anthropologie entschied er, sich ganz der Fotografie zu widmen. Heute interessiert er sich vor allem für Langzeitprojekte und beschäftigt sich auch mit Dokumentarfotografie, die er mit anthropologischen Ansätzen kombiniert.



José Nevio, aufgewachsen im Arbeiterviertel Molassana. Der Vater war Gewerkschafter, der Großvater hatte den Ausweis der Kommunistischen Partei stets in der Tasche. 15 Jahre arbeitete José im Containerhafen. Nun hat er dort einen Job, wo er hingehört: in der kleinen, linksradikalen Basisgewerkschaft USB