

GOMORRA

ROBERTO SAVIANO

GOMORRA

Reis door het imperium van de camorra

Vertaald uit het Italiaans door
Karoline Sabbatino-Heybroek en Elke Parsa

Lebowski Publishers, Amsterdam 2013

De bijbeltekst op de pagina's 261, 279 en 280 is ontleend aan *De Nieuwe Bijbelvertaling*, © Nederlands Bijbelgenootschap 2004

Eerste druk, maart 2007

Drieëntwintigste druk, mei 2013

Oorspronkelijke titel: *Gomorra, Viaggio nell'impero economico e nel sogno di dominio della camorra*

Oorspronkelijk uitgegeven door: Mondadori, 2006

© Roberto Saviano, 2006

© Vertaling uit het Italiaans: Karoline Sabbatino-Heybroek en Elke Parsa, 2007

© Nederlandse uitgave: Lebowski Publishers, 2013

Omslagontwerp: Robert Adriaansen, Loudmouth

Typografie: CeevanWee, Amsterdam

ISBN 978 90 488 1694 1

NUR 320

www.lebowskipublishers.nl

Lebowski Publishers is een imprint van Dutch Media Uitgevers bv

Aan S., verdomme

‘Je moet weten wat het begrip “afgrijselijk” inhoudt, niet het bestaan ervan ontkennen, maar onbevooroordeeld de strijd aanbinden met de werkelijkheid’

HANNAH ARENDT

‘Zij die winnen, op welke manier dan ook, schamen zich nooit’

NICCOLÒ MACCHIAVELLI

‘De mensen zijn wormen en moeten wormen blijven’

uit een afgetapt telefoongesprek

‘De wereld is van jou’

SCARFACE, 1983

Inhoud

Deel een

De haven 11

Angelina Jolie 27

Het Systeem 50

De oorlog van Secondigliano 75

Vrouwen 160

Deel twee

Kalashnikov 187

Gewapend beton 218

Don Peppino Diana 256

Hollywood 282

Aberdeen, Mondragone 299

Vurenland 328

Woordenlijst 351

Deel een

De haven

De container begon te slingeren terwijl de hijskraan hem op het schip hees. Het leek alsof hij door de lucht dobberde en het mechanisme waarmee de container aan de hijskraan vastzat de beweging niet in bedwang kon houden. De slecht gesloten laadkleppen schoten plotseling open en met tientallen tegelijk kwamen er lichamen uit de lucht vallen. Het waren net etalagepoppen, maar op de grond barstten hun hoofden uit elkaar alsof het echte schedels waren. En dat waren het ook.

Uit de container vielen mannen, vrouwen, en ook een paar jongens. Dood. Bevroren, op elkaar gestapeld, als sardientjes in een blik. Het waren de Chinezen die eigenlijk nooit doodgaan, de onsterfelijken die hun identiteitspapieren aan elkaar doorgeven. En kijk waar ze terecht waren gekomen. Het waren lichamen waarover bizarre verhalen in omloop waren, ze zouden worden verwerkt in restaurantgerechten, begraven op fabrieksterreinen of in de krater van de Vesuvius worden gesmeten, maar daar waren ze. Ze vielen met bosjes tegelijk uit de container, hun naam op een kaartje aan een koordje om hun nek.

Allemaal hadden ze geld opzijgezet om zich te laten begraven in hun Chinese geboortegrond. Ze lieten een gedeelte inhouden op hun salaris, zodat ze, eenmaal dood, verzekerd waren van hun terugreis. Een plek in een container en een gat in een stukje Chinese aarde. Toen de hijskraanbestuurder het me vertelde, hield hij zijn handen voor zijn gezicht en bleef hij me tussen zijn vingers door aankijken. Alsof hij door dat masker van zijn handen meer durfde te vertellen. Hij had lichamen zien vallen en hoefde niet eens alarm te slaan of iemand te waarschuwen. Hij had de container nog niet op de grond gezet of een stuk of tien mensen, die uit het niets waren opgedoemd, hadden de lichamen weer in de container teruggedaan

en met een brandslang de achtergebleven resten weggespoten. Zo ging dat.

Hij kon het nog niet geloven, hij hoopte dat het een hallucinatie was geweest die door het buitensporige overwerk was opgewekt. Hij sloot zijn vingers zodat zijn gezicht volledig bedekt werd en praatte huilend verder, maar ik kon hem niet meer verstaan.

Alles wat bestaat, komt hierlangs. Hier, door de haven van Napels. Er is geen product, of het nu om stof of plastic, speelgoed, hamers, schoenen, schroevendraaiers, bouten, videospelletjes, jasjes, broeken, boren of horloges gaat, dat niet deze haven passeert. De haven van Napels is een wond. Een gapende wond. Eindpunt van eindeloze goederenreizen. De schepen komen de Golf binnenvaren en naderen de haven zoals jonge dieren op de tepels die hen zogen afkomen, alleen moeten ze niet zuigen, maar zich laten melken.

De haven van Napels is het gat in de wereldkaart waaruit alles tevoorschijn komt wat er in China wordt geproduceerd, het Verre Oosten zoals verslaggevers het vermakelijk genoeg nog steeds noemen. Ver, heel ver, bijna onvoorstelbaar ver. Als ik mijn ogen dichtdoe, zie ik kimono's, de baard van Marco Polo en de voet van Bruce Lee halverwege in de lucht. In werkelijkheid is er geen andere plek ter wereld die zo nauw is verbonden met de haven van Napels. Hier is het Oosten helemaal niet ver weg. Het Nabije Oosten, het heel Nabije Oosten zouden ze het moeten noemen. Alles wat in China wordt geproduceerd, wordt hier gedumpt, als een emmer water die telkens leeggegooid wordt in een zandkuil die daardoor alleen nog maar verder erodeert, alleen maar wijder en dieper wordt.

De haven van Napels alleen al krijgt twintig procent van de waarde van de textielimport uit China te verstouwen, maar meer dan zeventig procent van die stoffen passeert de haven. Het is iets eigenaardigs wat maar moeilijk te begrijpen valt, maar de goederen beschikken over vreemde magische krachten, waardoor ze er zijn terwijl ze er niet zijn, er aankomen maar tegelijkertijd nooit aankomen, duur voor de klant maar inferieur van kwaliteit, van weinig waarde voor de fiscus maar toch kostbaar. Textiel kent verschillende

kwaliteitscategorieën en één pennenstreep op het begeleidende document is al genoeg om de kosten en de btw radicaal te drukken. In de stilte van het zwarte gat van de haven lijken de moleculen van de voorwerpen uit elkaar te vallen, om zich, eenmaal uit het zicht van de kust, opnieuw te materialiseren.

De goederen moeten meteen uit de haven verdwijnen. Alles gaat zo snel dat de waar al verdwijnt terwijl ze er nog mee bezig zijn. Alsof er niets is gebeurd, in een handomdraai. Een niet-bestaande reis, een boot die zogenaamd aanlegt, een spookschip, een lading die in het niets verdwijnt, alsof die er nooit is geweest, verdampt. De waar moet in handen van de koper terecht komen zonder het slijmspoor van het traject achter te laten, het moet zijn magazijn in, meteen, snel, voordat de tijd begint te tikken, tijd die een controle kan betekenen. Tonnen goederen worden als een pakket onder rembours behandeld dat door de postbode thuis wordt afgegeven.

In de haven van Napels met zijn 1.336.000 vierkante meter en zijn 11,5 kilometer lengte, is de tijd buitengewoon rekbaar. Alles wat buiten de haven een uur kost, lijkt in de haven van Napels in nauwelijks meer dan een minuut te gebeuren. Het beeld van de spreekwoordelijke traagheid die in onze verbeelding iedere beweging van een Napolitaan uiterst langzaam maakt, gaat hier aan diggelen, wordt herroepen en ontkend. De douane controleert alleen op bepaalde tijden en de Chinese goederen glippen buiten die tijden om door de douane. Meedogenloos snel. Hier lijkt iedere minuut te worden vermoord. Een slachting van minuten, een vernietiging van seconden die uit iedere documentatie worden weggerukt, achtervolgd door het gaspedaal van de vrachtwagen, voortgestuwd door hijskranen, vergezeld door heftrucks die de ingewanden van de containers ontleden.

In de haven van Napels is de grootste reder van de Chinese staat werkzaam, de cosco (China Ocean Shipping Company), die de op drie na grootste vloot ter wereld bezit, de grootste terminal voor containers beheert en een consortium vormt met de msc (Mediterranean Shipping Company), die met haar hoofdkantoor in Genève de twee na grootste vloot ter wereld bezit. Zwitsers en Chinezen

vormen een consortium dat besloten heeft het grootste deel van haar zaken in Napels te investeren. Hier beschikken ze over meer dan 950 meter kade, driehonderdduizend vierkante meter containerterminals en dertigduizend vierkante meter buitenruimte, waarmee ze bijna het volledige handelsverkeer in Napels naar zich toe zuigen.

Het is bijna onmogelijk voor te stellen hoe de Napolitaanse haven als opstapje dient voor de onmetelijke Chinese productie. Het tafereel uit het evangelie lijkt toepasselijk: het oog van de naald lijkt op de haven en de kameel die erdoorheen gaat, zijn de schepen. Rijen enorme vrachtschepen buiten de Golf die wachten om erin te mogen, voorstevens die tegen elkaar botsen, achterstevens die stampen en slingeren met kreunende geluiden van ijzer, staalplaten en bouten, als men langzaam het kleine Napolitaanse gat binnenvaart, een anus in zee waarvan de sluitspijeren zich uiterst pijnlijk verwijderen.

Of toch niet? Zo gaat het niet, er is geen enkele zichtbare verwarring. Alle schepen varen met regelmaat de haven in en uit. Zo lijkt het tenminste vanaf het vasteland, en toch passeren hier 150.000 containers. Hele steden van goederen verrijzen in de haven om vervolgens te worden weggevoerd. De sterkste eigenschap van de haven is zijn snelheid, iedere bureaucratische vertraging, iedere nauwgezette controle verandert het transportluipaard in een trage en logge luiaard.

Ik verdwaal altijd op de steigers. De Bausankade is net een legobouwwerk. Een onmetelijke constructie die geen ruimte lijkt in te nemen, maar eerder lijkt te doen alsof. Er is een hoek van de kade die lijkt op de raat van een wespennest en die een hele wand vult: het zijn duizenden stopcontacten voor de elektriciteitsvoorziening van de *reefer*-laadkisten, containers met ingevroren voedsel die met hun staart zijn aangesloten op dit wespennest. Alle visfiguurtjes en vissticks op aarde zijn in die bevroren laadkisten gepropt.

Wanneer ik naar de Bausankade ga, heb ik het gevoel dat ik alle goederen die voor de menselijke soort worden geproduceerd zie langskomen. Het is de plek waar de goederen de laatste nacht doorbrengen voordat ze worden verkocht. Alsof je de oorsprong van de

wereld aanschouwt. Binnen enkele uren komt de kleding voorbij die de Parijse kinderen een maand lang zullen dragen, de vissticks die ze in Brescia een jaar lang zullen eten, de horloges die de polsen van de Catalanen zullen sieren, de zijde voor alle Engelse maatpakken voor een seizoen.

Het zou interessant zijn om niet alleen te kunnen lezen waar de goederen zijn geproduceerd, maar ook welk traject ze hebben afgelegd voordat ze in de handen van de koper terechtkomen. De producten hebben een veelvoudige, gemengde of bastaardnationaliteit. Ze ontstaan voor de helft in Midden-China, dan worden ze ergens in een buitenwijk in een Slavisch land afgewerkt, in Noordoost-Italië geperfectioneerd, in Puglia of ten noorden van Tirana verpakt, om vervolgens te belanden in god mag weten welk Europees magazijn.

De goederen kunnen overal naartoe worden verplaatst, een recht dat geen mens ooit zal hebben. Alle stukken autoweg, zowel de toevallige als de officiële routes, vinden een eindpunt in Napels. Wanneer de schepen langzaam de Golf binnenvaren en de kade naderen, zijn het logge mammoeten van staalplaat en kettingen, met in hun flanken roestige naden waar water door naar buiten sijpelt, maar als ze afmeren aan de kade, lijken de enorme *full containers* lichtgewicht dieren. Schepen waarvan je zou denken dat er veel bemanning voor nodig is, maar waar maar een handjevol kleine mannetjes vanaf komt die je niet in staat acht die wilde beesten op de volle oceaan in toom te kunnen houden.

De eerste keer dat ik een Chinees schip zag aanmeren, kreeg ik het gevoel voor de totale wereldproductie te staan. Mijn ogen konden het aantal containers niet tellen, kwantificeren. Ik raakte de tel kwijt. Het lijkt misschien onmogelijk niet door te kunnen nummeren, maar toch lukte het niet, de cijfers werden te groot, ze gingen door elkaar heen lopen.

Tegenwoordig worden er in Napels praktisch alleen maar producten uit China gelost, 1.600.000 ton, althans de geregistreerde producten. Minstens nog een miljoen ton passeert zonder een spoor achter te laten. Alleen al in de haven van Napels ontsnapt, volgens

het douanekantoor, zestig procent van de waar aan controle, twintig procent van de invoerdocumenten wordt niet gecontroleerd en er zijn 50.000 vervalste papieren in omloop: 99 procent daarvan komt uit China en volgens de berekeningen wordt er per halfjaar tweehonderd miljoen euro aan belasting ontdoken.

De containers die moeten verdwijnen voordat ze geïnspecteerd worden, liggen vooraan. Iedere container is genummerd zoals het hoort, maar er zijn er veel met precies hetzelfde nummer. Een geïnspecteerde container staat voor al zijn illegale naamgenoten. Wat maandag wordt gelost, kan donderdag worden verkocht in Modena of Genua, of in de etalages van Bonn en München liggen. Een groot deel van de waar die op de Italiaanse markt wordt toegelaten, moet alleen maar worden overgeladen, maar de toverkunsten van de douane maken het mogelijk dat de transitgoederen blijven. De grammatica van de goederen heeft één syntaxis voor de documenten en een andere voor de handel.

In april 2005 heeft de Servizio di Vigilanza Antifrode della Dogana – de antifraudedienst van de douane – bij vier operaties die heel toevallig vlak na elkaar plaatsvonden 24.000 jeans bestemd voor de Franse markt in beslag genomen, evenals 51.000 voorwerpen afkomstig uit Bangladesh waarop *made in Italy* stond; en ook ongeveer 450.000 poppetjes – Barbie, Spiderman – plus nog eens 46.000 plastic speeltjes, met een totaalwaarde van ongeveer zesendertig miljoen euro. Een taartpunt van de economie passeerde in een paar uur de haven van Napels om daarna getransporteerd te worden naar de rest van de wereld. Er is geen uur, geen minuut dat dit niet gebeurt. En de economische taartpuntjes worden punten en dan kwarten en hele taarten van de handel.

De haven ligt gescheiden van de stad. Een ontstoken blindedarm, ooit ontaard in een buikvliesontsteking, die altijd in de onderbuik van de kust is blijven zitten. Het is een tussen het water en land ingesloten woestijnachtig gebied, dat noch aan zee noch aan het land lijkt toe te behoren. Een landamfibie, een zeemetamorfose. Grond gemengd met afval, afvalresten die jarenlang door de getijden aan

land zijn gespoeld hebben een nieuwe formatie doen ontstaan. De schepen lozen de inhoud van hun latrines, reinigen het laadruim en laten het gele schuim in het water wegstromen, motorboten en plezierjachten spoelen hun verstopte motoren door en maken ze schoon en zo komt alles in de afvalbak van de zee terecht. En alles slaat op de kust, als een weke massa die na verloop van tijd een harde korst vormt.

De zon wekt de illusie een zee te laten zien die uit water bestaat, maar eigenlijk lijkt de oppervlakte van de Golf op de schittering van vuilniszakken. Van die zwarte. En de Golf zelf lijkt meer op een enorm bassin vol koffiedrab dan met water. De kade met zijn duizenden bontgekleurde containers lijkt een niet te overschrijden grens. Napels wordt omringd door muren van goederen. Geen muren die de stad verdedigen, maar een stad die haar muren verdedigt. Er zijn geen legers van lossers, en er is ook geen romantisch havenvolk. Je stelt je de haven voor als een lawaaiige plek met een koortsachtig komen en gaan van mensen, van littekens en onmogelijke talen. Daarentegen heerst er de stilte van een geautomatiseerde fabriek. Het lijkt alsof er niemand meer in de haven is, de containers, de schepen en de vrachtwagens lijken aangedreven door een perpetuum mobile. Een snelheid zonder lawaai.

Ik ging naar de haven om vis te eten. De nabijheid van de zee staat niet garant voor een goed restaurant: op mijn bord vond ik puimsteen, zand, zelfs wat gekookte algen. De venusschelpen werden zo uit zee in de pan gesmeten. Een garantie voor versheid, een Russische roulette met infecties. Omdat inmiddels iedereen zich heeft neergelegd bij de kwekerijmaak, waardoor een pijlintvis hetzelfde smaakt als kip, moet je om de echte zeemak te proeven een zeker risico nemen. En dat risico nam ik graag. Terwijl ik in het havenrestaurant zat, informeerde ik naar woonruimte die ik kon huren.

‘Ik weet van niets, de huizen verdwijnen hier. De Chinezen pikken ze in...’

Maar een kerel die in het midden van de eetzaal troonde, fors maar niet fors genoeg voor de stem die hij had, wierp een blik op me

en brulde: 'Misschien is er nog wel iets!' Meer zei hij niet.

Nadat we beiden waren uitgegeten, namen we de weg langs de haven. Hij hoefde me niet eens te vragen hem te volgen. We kwamen aan in de hal van een bijna spookachtig gebouw, een studenten-flat. We gingen naar de derde verdieping waar zich het enige appartement bevond dat nog intact was. Iedereen werd weggestuurd om ruimte te maken voor de leegte. In de appartementen mocht niets meer staan. Geen kasten, geen bedden, geen schilderijen, geen nachtkastjes, zelfs geen binnenmuren. Er moest alleen ruimte overblijven, ruimte voor de pakjes, ruimte voor de enorme kartonnen kasten, ruimte voor goederen.

In het appartement wezen ze mij een soort kamer toe, beter te omschrijven als een kamertje met nauwelijks ruimte voor een bed en een kast. Er werd niet over huur gesproken of over rekeningen die moesten worden voldaan voor elektra en telefoon. Ik werd voorgesteld aan vier jongens, mijn medebewoners, en dat was het. Er werd gezegd dat dit het enige appartement was in het flatgebouw dat daadwerkelijk werd bewoond en dat het er was om Xian, de Chinees die 'de flatgebouwen' controleerde, onderdak te verschaffen.

Ik hoefde geen huur te betalen, maar ze vroegen me ieder weekend in de magazijnhuizen te werken. Ik was op zoek gegaan naar een kamer en had daarnaast werk gevonden. 's Morgens werden de tussenmuren gesloopt, 's avonds werden de resten cement, behang en baksteen opgeruimd. Het puin werd in gewone vuilniszakken gedaan. Het neerhalen van een muur brengt onverwachte geluiden voort, niet van geteisterd steen maar van kristallen die met een hand van een tafel op de grond worden geveegd. Ieder huis werd een magazijn zonder binnenmuren. Ik snapte niet hoe het mogelijk was dat het gebouw waar ik werkte nog overeind stond. Meerdere keren hebben we draagmuren gesloopt, ons er terdege van bewust wat we deden. Maar de ruimte was nodig voor de goederen en het bewaren van het cementen evenwicht woog niet op tegen het bewaren van de producten.

Het plan om de pakketten in de huizen te proppen, was aan het brein van enkele Chinese handelaren ontsproten nadat de havenau-

toriteiten van Napels een beveiligingsplan hadden gepresenteerd aan een delegatie van het Amerikaanse Congres. Het was een voorstel om de haven in vier zones op te delen: een zone voor cruiseschepen, voor kustvaarders, voor goederen en voor containers. Per zone was ingeschat wat de veiligheidsrisico's waren. Na de publicatie van dit beveiligingsplan besloten veel Chinese ondernemers dat alles met de grootst mogelijke stilte moest worden omgeven, om te voorkomen dat men de politie zou kunnen dwingen om in te grijpen, dat de kranten erover zouden schrijven of dat een televisiecamera, op zoek naar een sappige scène, binnen zou kunnen dringen. Ook een verhoging van de invoerrechten was reden de aanwezigheid van de goederen nog minder zichtbaar te maken door ze te laten verdwijnen in schuren die gehuurd werden op afgelegen plekken op het verlaten platteland, tussen stortplaatsen en tabaksvelden.

Maar dat maakte geen eind aan het vrachtverkeer. Daarom reden bijna iedere dag niet meer dan tien bestelbusjes de haven in en uit, zo volgeladen met pakketten dat ze bijna ontploften. Een paar meter verderop lagen ze al in de garages van de gebouwen tegenover de haven. In en uit rijden, dat was het enige wat nodig was.

Niet-bestaande bewegingen, nauwelijks waarneembare bewegingen die opgingen in het dagelijkse verkeer. Huurhuizen die doorgebroken waren. Garages die zo waren verbouwd dat ze allemaal met elkaar in verbinding stonden, kelders tot aan de nok toe gevuld met goederen. Geen enkele eigenaar durfde zich te beklagen. Xian had ze allemaal afgekocht: huur en schadevergoeding voor het onrechtmatige slopen. Duizenden pakketten gingen in een personenlift die was omgebouwd tot goederenlift. Een stalen kooi, een platform op rails dat voortdurend naar boven en weer naar beneden ging. Het werk werd in slechts enkele uren gedaan.

De keuze van de pakketten was niet willekeurig. Ik moest toevallig eens begin juli lossen. Werk dat veel oplevert maar ondoenlijk is als je niet voortdurend traint. De hitte was ontzettend vochtig. Niemand waagde het om om airconditioning te vragen. Niemand. En dat had niets te maken met angst voor straf of met een bepaalde cultuur van gehoorzaamheid of onderdanigheid. De mensen die losten,

kwamen uit alle hoeken van de wereld. Ghanezen, Ivorianen, Chinezen, Albanezen en verder Napolitanen, Calabrezen, en mensen uit Lucania. Niemand vroeg erom, iedereen constateerde dat de goederen niet leden onder de hitte en dat was voldoende reden om geen geld uit te geven aan airconditioning.

We stouwden dozen vol met windjacks, regenjassen, k-way's, dunne truien en paraplu's. Het was hoog zomer, het leek gekkenwerk om herfstkleding te leveren in plaats van massa's zwembroeken, bikini's, zonnejurkjes en slippers. Ik wist dat in de opslaghuizen producten eigenlijk niet werden opgeslagen, maar dat er alleen goederen lagen die onmiddellijk de markt op gingen. De Chinese ondernemers hadden voorzien dat er een augustus zou komen met weinig zon. Ik heb nooit de les van John Maynard Keynes vergeten over het concept van de marginale waarde: hoe bijvoorbeeld de prijs van een fles water in de woestijn of van dezelfde fles vlak bij een waterval kan variëren. Die zomer dus bood het Italiaanse bedrijfsleven flessen aan vlak bij de bronnen, terwijl het Chinese ondernemerschap bronnen bouwde in de woestijn.

Na mijn eerste werkdagen in het pand kwam Xian bij ons slapen. Hij sprak vlekkeloos Italiaans, met een zachte *r* die in een *v* veranderde, zoals de decadente edelen spreken die Totò in zijn films imiteerde. Xian Zhu was omgedoopt tot Nino. In Napels hebben bijna alle Chinezen die in contact staan met de ingezetenen een Napolitaanse naam, een gewoonte die zo wijdverbreid is dat niemand zich erover verbaast als een Chinees zich voorstelt als Tonino, Nino, Pino of Pasquale.

Xian Nino bracht in plaats van te slapen de hele nacht aan de keukentafel door. Hij was constant aan het bellen en keek met één oog televisie. Ik lag op bed, maar slapen was onmogelijk. Xians stem ratelde maar door. Zijn tong schoot als mitrailleurvuur tussen zijn tanden door naar buiten. Hij sprak zonder zelfs maar door zijn neusgaten in te ademen, een ademloze woordenstroom. En verder hadden de scheten van zijn lijfwachten die het huis met een weeïge geur vulden ook mijn kamer bezoedeld. Niet alleen was de stank misselijkmakend, maar ook de beelden die de stank in je geest opriep: de in

staat van ontbinding verkerende loempia's in hun magen en rotten-de Kantonese rijst gemarineerd in maagsap.

De andere bewoners waren eraan gewend. Zodra hun deur dicht was, bestond er niets anders meer dan hun slaap. Voor mij bestond er niets anders meer dan wat er aan de andere kant van mijn deur zich afspeelde, dus installeerde ik me in de keuken, een gemeenschappelijke ruimte en dus ook gedeeltelijk van mij. Of zo zou het tenminste moeten zijn.

Xian hield op met praten en begon te koken. Hij bakte kip. Er kwamen tientallen vragen bij me op die ik hem wilde stellen, uit nieuwsgierigheid, clichés die ik wilde blootleggen. Ik bracht de Triade ter sprake, de Chinese maffia. Xian ging door met bakken. Ik wilde details weten, al waren het maar symbolische, want ik eiste heus geen bekentenissen over zijn lidmaatschap. Ik liet merken dat ik in grote lijnen de kenmerken van de Chinese onderwereld kende, in de veronderstelling verkerend dat kennis van de onderzoeksverslagen een meesterzet was om aan een blauwdruk van de werkelijkheid te komen.

Xian nam zijn gebraden kip mee naar de tafel, ging zitten en zei niets. Ik weet niet of hij het interessant vond wat ik zei. Ik weet niet en ben ook nooit te weten gekomen of hij deel uitmaakte van die organisatie.

Hij nam een slok bier en toen tilde hij een bil op van zijn stoel, pakte zijn portefeuille uit zijn kontzak, graaide er zonder te kijken in en viste er drie munten uit. Hij gooide ze op de tafel en hield ze met een omgekeerd glas tegen. 'Euro, dollar en yen. Dat is mijn triade.'

Xian leek oprecht. Hij had geen enkele andere ideologie, geen enkel soort van symbool of passie voor hiërarchie. Winst, business, kapitaal, niets anders. Als men bepaalde transacties als duister bestempelt, heeft men ook de neiging die aan een duistere entiteit toe te schrijven: de Chinese maffia. Een conclusie die geneigd is alle tussenliggende stappen uit te bannen, zoals alle financiële handelingen, het vermogen tot investeren, alles wat de macht van een crimineel consortium uitmaakt.

Sinds minstens vijf jaar vestigde ieder rapport van de Antimaffia-

commissie de aandacht op 'het groeiende gevaar van de Chinese maffia', maar in tien jaar onderzoek had de politie, in de buurt van Florence in Campi Bisenzio, amper zeshonderdduizend euro in beslag genomen, en verder nog een paar motoren en een deel van een fabriek. Peanuts in vergelijking met de economische macht die erin is geslaagd met honderden miljoenen euro's te schuiven, volgens wat dagelijks door Amerikaanse analisten wordt geschreven.

De ondernemer keek me glimlachend aan. 'De economie heeft een voor- en een achterdeur. Wij gaan door de achterdeur naar binnen en komen door de voordeur naar buiten.'

Voordat hij naar bed ging, deed Xian Nino me een voorstel voor de volgende dag. 'Sta je vroeg op?'

'Dat hangt ervan af...'

'Als het je lukt morgen om vijf uur op de been te zijn, ga dan met ons mee naar de haven. Dan kun je ons een handje helpen.'

'Waarmee?'

'Als je een trui met een capuchon hebt, trek die dan aan, dat is beter.'

Verder werd er niets gezegd en ik probeerde niet aan te dringen, omdat ik vreselijk nieuwsgierig was en graag mee wilde gaan. Door meer vragen te stellen zou Xian zich weleens kunnen bedenken. Nog maar een paar uur om te slapen, maar de opwinding was te groot om uit te kunnen rusten.

Om klokslag vijf uur stond ik klaar. Andere jongens voegden zich in de gang van het gebouw bij ons. Behalve ik en een van mijn medebewoners waren er twee Noord-Afrikaanse mannen met grijzend haar. We sprongen snel in een bestelauto en reden de haven binnen. Ik weet niet hoe lang we gereden hebben en tot in welke unheimische sloppensteegjes we doordrongen. Ik viel tegen het raampje van de bestelauto in slaap.

We stapten in de buurt van de rotsen uit, waar een smalle steiger tot in de rotsspleet doorliep. Daar lag een bootje met een enorme motor die op een loodswaer staart leek vergeleken met zijn dunne en lange vorm. Met onze capuchons op leken we een belachelijk stel rappers. De capuchon die ik dacht nodig te hebben om niet herkend

te worden, diende alleen maar ter bescherming tegen het opspatten-
de ijskoude water en om de migraine te bezweren die zich 's och-
tends op open zee tussen de slapen vastzet. Een jonge Napolitaan
startte de motor en een ander begon de boot te besturen. Het waren
net broers. Ze hadden tenminste dezelfde gezichten. Xian ging niet
met ons mee.

Na ongeveer een halfuur te hebben gevaren, naderden we een
schip. Het leek wel of we ertegenaan zouden knallen, het was
enorm. Met moeite lukte het me mijn nek zover naar achteren te
trekken dat ik kon zien waar het boord ophield. Op zee slaken sche-
pen ijzeren kreten, zoals de schreeuw van een boom als hij wordt ge-
veld, en ze maken doffe geluiden die je minstens twee keer een zilt-
smakend slijm laten doorslikken.

Vanaf het schip liet een katrol schokkend een net vol grote dozen
naar beneden zakken. Iedere keer dat de bundel tegen het hout van
ons vaartuig aan sloeg, slingerde het motorbootje zo vervaarlijk dat
ik mezelf al in het water zag dobberen. Maar ik kwam niet in de zee
terecht. De dozen waren niet al te zwaar, maar na ongeveer dertig
stuks op de achtersteven te hebben gezet, waren mijn polsen stram
en mijn onderarmen rood door de kartonnen randen die er voortdu-
rend langs schuurden. De motorboot wendde zijn steven naar de
kust, achter ons lagen twee andere motorbootjes langs zij het schip
om ook dozen mee te nemen. Ze waren niet van onze kade afkom-
stig, maar plotseling waren ze achter ons vastgemaakt.

Ik voelde hoe mijn maag iedere keer als de voorplecht van de boot
op het water klapte een opdonder kreeg. Ik legde mijn hoofd op een
paar dozen. Ik probeerde te ruiken wat erin zat, ik legde mijn oor te-
gen de doos om uit het geluid op te maken wat erin zou kunnen zit-
ten. Een schuldgevoel begon me te bekruipten. Wie weet waaraan ik
had meegedaan, zonder besluit, zonder een echte keuze. Mezelf
naar de klote helpen, oké, maar dan tenminste met mijn volle ver-
stand erbij. Ik was alleen maar uit pure nieuwsgierigheid clandestie-
ne goederen gaan uitladen. Stom genoeg denkt men om een of an-
dere reden dat een misdaad, in tegenstelling tot een onschuldige
handeling, altijd volkomen doordacht en gewild is. Maar eigenlijk is

er geen verschil tussen de twee. Handelingen kennen een flexibiliteit waar ethische beoordelingen aan voorbijgaan.

Toen we bij de kade waren aangekomen, gingen de Noord-Afrikanen de boot af met wel twee grote dozen op hun schouders. De vaste grond onder mijn voeten was al genoeg om mij te doen wankelen. Xian stond boven op de rotsen te wachten. Hij liep naar een enorme doos toe met in zijn hand een snijmachine en sneed de brede strook tape door die de twee papieren zijflappen dichthield. Het waren schoenen. Sportschoenen, originele, van de beroemdste merken. Nieuwe modellen, gloednieuw, nog niet verkrijgbaar in de Italiaanse winkels. Omdat hij een controle vreesde van de fiscale recherche vond hij het beter om op open zee uit te laden. Een deel van de goederen kon zo op de markt worden gebracht zonder invoerrechten, de grossiers zouden ze zonder invoerrechten te betalen kunnen krijgen.

Concurrentiestrijd wordt gewonnen door kortingen. Goederen van dezelfde kwaliteit, maar met vier, zes, tien procent korting: percentages die geen enkele vertegenwoordiger zou kunnen geven. En kortingspercentages laten een winkel floreren of failliet gaan, openen nieuwe winkelcentra, zorgen voor vaste inkomsten en met die vaste inkomsten voor een enorm krediet bij de bank. De prijzen moeten omlaag. Alles wat binnenkomt, moet snel weer worden weggevoerd, in het geniep. De nadruk komt steeds meer te liggen op het proces van in- en verkoop. Onverwachte zuurstof voor de Italiaanse en Europese markt, zuurstof die binnenkwam via de haven van Napels.

We stouwden alle dozen in verschillende bestelwagens. Er liepen nog meer motorbootjes binnen. De bestelwagens gingen richting Rome, Viterbo, Latina, Formia. Xian liet ons naar huis terugrijden.

In de afgelopen jaren was alles veranderd. Alles. Plotseling, razendsnel. Een enkeling voelde de verandering aankomen, maar kon hem nog niet vatten. Tot zo'n tien jaar geleden werd de Golf bevaaren door bootjes van smokkelaars, 's morgens waren ze volgeladen met detailhandelaren die sigaretten gingen inslaan. Afgeladen straten, auto's vol sloffen sigaretten, stalletjes voor de verkoop met

toonbanken en stoelen. De kustwacht, financiers en smokkelaars speelden krijgertje met elkaar. Er werden tonnen sigaretten verruild voor een vrijdelde arrestatie, of men liet zich arresteren om tonnen sigaretten te redden die in een dubbele bodem waren gepropt van een boot op de vlucht. Nachten achtereen, *pali* op de uitkijk die flo-ten om te waarschuwen voor vreemde manoeuvres van auto's, wal-kietalkies die aanstonden om alarm te kunnen slaan, en rijen man-nen langs de kust die snel dozen aan elkaar doorgaven. Auto's die wegstoven van de kust van Puglia naar het binnenland en van het binnenland naar Campania. Napels-Brindisi was een belangrijke as, de route van de florerende goedkopesigaretten-economie. Smokkel, het was de Fiat van het zuiden, de bijstand van de staatlozen, twin-tigduizend mensen die uitsluitend in de smokkel tussen Puglia en Campania werkten. Die smokkel veroorzaakte begin jaren tachtig de grote oorlog van de camorra.

De clans van Puglia en Campania introduceerden in Europa sigar-etten die niet langer onderworpen waren aan het monopolie van de staat. Ze importeerden iedere maand duizenden kisten uit Monte-negro met een omzet van vijfhonderd miljoen lire per vracht. Nu is alles uiteengevallen en veranderd. Voor de clans is het de moeite niet meer waard. Maar eigenlijk is de wet van Lavoisier meer dan bewaarheid: niets wordt gemaakt, niets wordt vernietigd, alles is aan verandering onderhevig. Dit geldt voor de natuur, maar vooral ook voor de dynamiek van het kapitalisme.

Niet langer met de nicotineverslaving, maar met de dagelijkse producten houdt de smokkel zich nu bezig. Er is een afschuwelijke, meedogenloze prijzenoorlog aan het ontstaan. De kortingspercen-tages van vertegenwoordigers, grossiers en handelaren bepalen le-ven en dood van elk economisch goed. De belastingen, de btw, de maximale lading van iedere vrachtwagen drukken op de winst, wat een ondoordringbare betonnen barrière vormt voor de circulatie van goederen en geld. De grote bedrijven verplaatsen hun productie daarom richting het oosten, naar Roemenië, Moldavië, het Verre Oosten en China om arbeidskrachten tegen lage prijzen te kunnen krijgen. Maar dat is nog niet alles. De waar die met lage kosten is ge-

produceerd, zal verkocht moeten worden op een markt waartoe steeds meer mensen zonder vast inkomen, met een minimum aan spaargeld en een maniakale zuinigheid toegang hebben.

De onverkochte voorraad neemt toe en de goederen, die origineel, vals of gedeeltelijk echt zijn, komen in stilte aan, zonder een spoor achter te laten. Minder zichtbaar dan de sigaretten, want ze kennen geen parallelle distributie. Alsof ze nooit zijn vervoerd, alsof ze uit de lucht zijn komen vallen en door een of andere anonieme hand zijn opgeraapt.

Als geld niet stinkt, is het wel de waar die riekt. Maar niet naar de zee die hij is overgestoken, hij draagt niet de geur van de handen die hem hebben gemaakt en wasemt niet het vet uit van de mechanische armen die hem hebben geassembleerd. De waar ruikt naar wat hij is. Hij ruikt alleen maar naar de toonbank van de winkelier, en heeft geen andere bestemming dan het huis van de koper.

We lieten de zee achter ons en kwamen thuis. De bestelwagen gaf ons nauwelijks de tijd om uit te stappen, daarna ging hij terug naar de haven om meer pakketten en goederen op te halen. Inmiddels half bewusteloos ging ik in de goederenlift naar boven. Voordat ik op mijn bed neerplofte, trok ik mijn trui, kletsnat van water en zweet, uit. Ik weet niet hoeveel dozen ik had opgestapeld en getransporteerd, maar het voelde alsof ik schoenen had uitgeladen voor de voeten van half Italië. Ik was zo moe als aan het eind van een lange en vermoeiende dag. Thuis werden de andere jongens wakker. Het was pas vroeg in de ochtend.