Ein Insiderbericht über den Kampf gegen Waffenlieferungen nach Israel im größten Hafen der amerikanischen Ostküste

Im Hafen von Newark-Elizabeth [USA] verschärfen Aktivist:innen ihre Taktiken, um Waffenlieferungen nach Israel zu verhindern. *Mondoweiss* berichtet direkt von der Front im Hafen.

Joseph Mogul, mondoweiss.net, 15.10.26

Am 3. Oktober 2025 bog eine Kolonne von Lastwagen um die Kurve in Richtung Port Newark-Elizabeth. In den Anhängern befanden sich Kampfstiefel und Waffenbauteile – darunter 61 Tonnen Schmiederinge für Militärjets –, die über ein *Maersk*-Schiff, das an diesem Morgen auslief, nach Israel transportiert werden sollten.

„Die Gräueltaten, die Israel den Palästinensern antut, haben sich weiterentwickelt. Auch unsere Art des Widerstands muss wachsen und sich weiterentwickeln. „Wir müssen unseren Kampf massiv auf die Ebene der Lieferkette ausweiten."

Jonathan Nault, Aktivist

Doch bevor die Lkw-Fahrer den Hafen befahren und die *Maersk Sentosa* beladen werden konnte, schritten 100 Aktivist:innen, organisiert unter dem Banner *Port of Elizabeth Movement* (*POEM*), zur Tat. „Es war sehr früh am Morgen. Die Sonne war noch lange nicht aufgegangen. Es war stockdunkel. Alle waren müde. Jemand rief: ‚Los, los, los, los!'", sagte Danny Creamer, der später bei der POEM-Aktion festgenommen wurde.

Der Hafen Newark-Elizabeth ist der drittgrößte Hafen der USA und der größte an der Ostküste. Und er ist zu einem wiederkehrenden Ziel für Aktivisten geworden, die sich mit der Waffenlieferkette nach Israel befassen. Etwa 900 Tonnen Seefracht – das sind 91 % aller für Israel bestimmten Militärfracht, die nicht über einen Militärstützpunkt transportiert wird – kommen aus einem nahegelegenen Lagerhaus und werden über den Hafen Newark-Elizabeth befördert.

Die Hafenbehörden von New York und New Jersey sind für den Hafen zuständig; ihre Kommissare werden von den Gouverneuren der jeweiligen Bundesstaaten ernannt. Die Organisatoren sagen, diese Machtstruktur erschwere die Rahmenbedingungen für die Einflussnahme auf gewählte Amtsträger, da die Hafenbehörde von der lokalen Gemeinschaft abgeschottet ist.

„Wir mischen uns nicht in diese Art von Politik ein. Wenn es sich um eine lokale Angelegenheit handeln würde, zum Beispiel um die Stadt Newark, dann wäre es vielleicht einen Versuch wert",

sagte Tova Fry, eine langjährige Organisatorin bei „Port Workers and Communities for Palestine“, einer Gruppe, die sich dafür einsetzt, die Solidarität der Arbeiter in Häfen in den gesamten USA zu fördern.

Anstelle von Wahl- oder Gesetzgebungsstrategien wird der Kampf um Port Newark-Elizabeth auf einem anderen Terrain ausgetragen: der doppelten Herausforderung durch die gewerkschaftliche Organisierung der Hafenarbeiter und von *Communities for Palestine* sowie durch die eskalierenden direkten Aktionen von POEM. Die beiden Gruppen arbeiten eigenständig und verfolgen dasselbe Ziel: zu verhindern, dass Schiffe im Hafen von Newark-Elizabeth in den USA hergestellte Waffen transportieren, um Israels Völkermord im Gazastreifen zu unterstützen.

Ein Gedicht für direkte Maßnahmen

Bei der Aktion im Oktober 2025 rannten Creamer und seine Mitaktivisten auf die Straße, entrollten Transparente und legten 15 Leichentücher aus, die für die von Israel in Gaza getöteten Babys standen. Irgendwann fing jemand an, auf dem Dudelsack zu spielen. Die Aktivist:innen blockierten die Straße etwa eine Stunde lang mit Verkehrskegeln und ihren Körpern, wodurch sie den Lkw-Fahrern die Einfahrt versperrten und die Abfahrt des Maersk-Schiffs verzögerten. „Es fühlte sich bedeutsam an, so nach dem Motto: ‚Mist, hier passiert gerade etwas‘“, sagte Creamer.

Schließlich reagierte die Hafenpolizei mit einer Aufforderung zur Auflösung der Versammlung. Vier Personen, darunter Creamer, die sich weigerten, der Aufforderung nachzukommen, wurden festgenommen und wegen Störung der öffentlichen Ordnung angeklagt. Fast ein Jahr später wurden die vier wegen eines Verstoßes (den Creamer mit einem Strafzettel verglich) für schuldig befunden und zu gemeinnütziger Arbeit verurteilt.

„Wir haben den US-Imperialismus zwar nicht mit einer einzigen Aktion zerschlagen, aber wir haben ihm zumindest ein Stück weit einen Strich durch die Rechnung gemacht“, sagte Creamer. Laut Creamer verdeutlichte diese erste Maßnahme POEMs Leitprinzip. „Großkundgebungen und Demonstrationen zeigen zwar Widerstand und ‚wirken als Drohung‘, aber wenn wir unsere Drohungen nicht in die Tat umsetzen, verlieren wir unseren Druck“, erklärte Creamer. „Deshalb haben wir beschlossen, zu versuchen, die Waffenlieferungen selbst zu stoppen.“

Im Hafen von Newark-Elizabeth bedeutet dies, anhand von Frachtbriefdaten zu verfolgen, wann Schiffe von *Maersk* und *ZIM* – den beiden großen Logistikunternehmen, die in den USA hergestellte Waffen nach Israel liefern – auslaufen sollen, um rechtzeitig entsprechende Eskalationsmaßnahmen zu koordinieren.

Schwieriges Terrain für die Gewerkschaftsarbeit

Maersk, eine internationale dänische Reederei, ist ein wichtiger Akteur in dieser Lieferkette und steht seit dem Start der Kampagne „Mask Off Maersk“ durch die *Palestinian Youth Movemen*t

(*PYM*) im Juni 2024 im Fokus der Solidaritätsbewegung für Palästina. Jüngste Untersuchungen von *Oxfam* und *PYM* haben ergeben, dass regelmäßige Maersk-Lieferungen aus dem Hafen von Newark-Elizabeth Komponenten für Geschosse, Bomben und Mörser enthalten. Zwischen Oktober 2023 und Juli 2025 transportierte Maersk rund 3.000 Tonnen Waffenbauteile an den israelischen Waffenhersteller *Elbit Systems*.

ZIM, die andere Reederei, die Waffen vom Hafen Newark-Elizabeth nach Israel transportiert, wurde 1945 von der Jewish Agency gegründet und befand sich bis zur Privatisierung des Unternehmens im Jahr 2003 im Besitz des israelischen Staates. *ZIM* ist einer der wichtigsten Waffentransporteure Israels und wird häufig vom israelischen Verteidigungsministerium für Eilaufträge gechartert.

Im Jahr 2014 erzielten Aktivist:innen der Palästina-Solidaritätsbewegung einen historischen Sieg, als Hafenarbeiter der *International Longshoremen's Union* (*ILWU*) an der Westküste sich weigerten, ein Schiff der Reederei *ZIM* im Hafen von Oakland zu entladen. Seitdem ist *ZIM* nicht mehr dorthin zurückgekehrt.

Tova Fry von *Port Workers and Communities for Palestine* lebte an der Westküste und engagierte sich 2014 in der Bewegung gegen *ZIM*. An der Ostküste sieht die Arbeitswelt jedoch anders aus.

Während die *ILWU* weiterhin beispiellose Solidarität mit Palästina bekundet, „gibt es hier leider eine andere Gewerkschaft", sagte Fry. Anstelle der progressiven ILWU ist die *International Longshoreman's Association* (*ILA*) im Hafen von Newark-Elizabeth für die Arbeit an den Docks, die Bedienung der Kräne und das Festmachen der Schiffe zuständig. Der *ILA*-Vorsitzende bekundete seine Unterstützung für Präsident Donald Trump im Jahr 2024. „Ich würde sagen, es ist eine der am stärksten rechtsgerichteten Gewerkschaften des Landes", so Fry.

Port Workers and Communities for Palestine beschreitet einen alternativen Weg der gewerkschaftlichen Organisation. Die *ILA* hat sich bislang als unnachgiebig erwiesen, „aber mit wem wir hier sehr viel erfolgreicher zusammenarbeiten, sind die [nicht gewerkschaftlich organisierten] Hafen-Lkw-Fahrer", sagte Fry.

Hafen-Lkw-Fahrer sind selbstständige Unternehmer, die oft als „Ausbeuterbetriebe auf Rädern" bezeichnet werden. Laut Fry handelt es sich bei den Lkw-Fahrern um eine überwiegend aus Einwanderern bestehende Belegschaft, die sich der internationalen Politik bewusst ist. „Deshalb neigen sie dazu, Palästina zu unterstützen", sagte Fry. Einige Lkw-Fahrer schicken sogar Fotos, um die Organisatoren zu benachrichtigen, wenn sie militärische Ausrüstung auf ihren *ZIM*-Anhängern entdecken.

Port Workers and Communities for Palestine erklärte jedoch, die Tatsache, dass die Lkw-Fahrer nicht gewerkschaftlich organisiert sind und für ihre Arbeit auf *ZIM* und *Maersk* angewiesen sind,

habe sich als schwieriges Terrain für die Organisierungsarbeit erwiesen. Die *ILA* hat die Macht, Waffenlieferungen nach Israel zu stoppen, aber nicht den Willen dazu; die Hafen-Lkw-Fahrer haben den Willen, aber nicht die Macht.

„Es ist eine ständige strategische Auseinandersetzung darüber, wie es weitergehen soll, und es ist ein langwieriger Kampf. Leider müssen wir angesichts der aktuellen Ereignisse feststellen, dass der Völkermord nicht aufhört", sagte Fry.

Derzeit verfolgt die Initiative *Port Workers and Communities for Palestine* zwei Hauptstrategien: Streikposten im Hafen und Öffentlichkeitsarbeit bei Lkw-Fahrern. Die Organisatoren nutzen öffentlich zugängliche Daten, um Streikposten zu planen, wenn Schiffe von *ZIM* oder *Maersk* beladen werden sollen. Bei einer Streikpostenaktion am Morgen des 4. Oktober 2026 schloss sich *Mondoweiss* den Aktivist:innen am Eingang zum Maher Terminal an, gerade als die *ZIM Virginia* im Hafen einlief.

Auf einem Grasstreifen neben dem Eingang für die Hafenarbeiter versammelten sich 35 Menschen, um palästinensische Flaggen zu schwenken und Flugblätter an die Arbeiter zu verteilen. Umber, ein Organisator der Gruppe *Port Workers and Communities for Palestine,* der aus Sicherheitsgründen ein Pseudonym verwendet, heizte der Menge mit einer Rede ein.

„Heute lief die *ZIM* Virginia um 8:00 Uhr am Maher-Terminal ein, um Waffen für einen Völkermord zu verladen. Zu den Gütern, die sich auf diesem Schiff befanden, gehörten unter anderem Munitionsgeschosse und Munitionshülsen … Der Grund, warum wir jedes Mal hierherkommen, wenn die „*ZIM* Virginia" einläuft, ist, der *ILA* und den Lkw-Fahrern, die möglicherweise Güter für diese Ladung transportieren, klarzumachen, dass dies nicht akzeptabel ist. Das ist eine Straftat und muss unterbunden werden."

Pkw rollten einzeln in den Eingang des Terminals, wobei man die Demonstranten weitgehend ignorierte. Ein Aktivist versuchte, einem Fahrer, dessen Fenster offen war, einen Flyer zu überreichen; der Fahrer warf ihn zurück. Fry erklärte später gegenüber *Mondoweiss*, dass diese Fahrzeuge *ILA*-Mitarbeiter beförderten, deren Aufgabe es war, das Schiff zu beladen und für die Abfahrt vorzubereiten. Die Hafen-Lkw-Fahrer, die nicht am Terminal anwesend waren, hatten ihre Ladung wahrscheinlich ein oder zwei Tage zuvor entladen.

An anderen Streikposten, so Fry, hätten die Hafen-Lkw-Fahrer mit „Hupen, Rufen und ihrer Unterstützung" reagiert und „manchmal die Kolonne der Lkw-Fahrer aufgehalten, indem sie langsamer fuhren … während von den *ILA*-Arbeitern bei unserem letzten Streikposten dort nicht ein einziger auch nur langsamer fuhr, um sich einen Flyer mitzunehmen", sagte Fry.

Neben Streikposten führt *Port Workers and Communities for Palestine* auch Öffentlichkeitsarbeit durch, darunter das Verteilen von Flugblättern an Orten, an denen sich Hafen-Lkw-Fahrer zwi-

schen ihren Schichten aufhalten, die Organisation von Gemeinschaftspicknicks zur Unterstützung der Arbeitnehmervertretung sowie das Verteilen palästinensischer Flaggen, die an den Rückspiegeln befestigt werden können. „Wir wurden ein paar Mal von einigen der Lkw-Fahrer in eine Moschee eingeladen, wo wir Ankündigungen zu bevorstehenden Veranstaltungen machten und unsere Flyer verteilten“, sagte Fry. „Sie sind sehr daran interessiert, auf diese Weise Unterstützung zu leisten. Nur die grundlegende Maßnahme, tatsächlich keine [Waffen] zu transportieren, erweist sich als schwierig“, sagte Fry.

Langfristig zielt diese Arbeit darauf ab, den Lkw-Fahrern dabei zu helfen, sich zu organisieren. „Wenn sie sich gewerkschaftlich organisieren könnten, könnten sie sagen: ‚Okay, wir transportieren keine *ZIM*-Güter mehr oder wir transportieren keine Waffen mehr‘“, sagte Fry.

Auf der Eskalationsleiter

Einige Monate zuvor und nur wenige Schritte entfernt vom Ort der *ZIM*-Virginia-Streikpostenkette im Oktober 2026 führte *POEM* am 22. Mai 2026 seine zweite direkte Aktion am Maher-Terminal im Hafen von Newark-Elizabeth durch.

Jonathan Nault, der aus Süd-Jersey stammt und von der von *POEM* vertretenen Theorie der direkten Aktion überzeugt war, war ebenfalls anwesend. „Anstatt ständig auf die Straße zu gehen, wollte ich mich in Bewegungen engagieren, die das Problem auf der Ebene der Lieferkette angehen“, sagte Nault. „Ich habe mich ehrlich gesagt glücklich geschätzt, in einer Lage zu sein, in der das direkt vor meiner Haustür passiert. Ich kann tatsächlich etwas dagegen tun.“

Nach der Aktion im Oktober 2025, die die *Maersk-Sentosa*-Transporte lahmlegte, sah *POEM* eine Gelegenheit, den Druck zu erhöhen. „Im Oktober [2025] hat die Polizei die Leitkegel und Absperrseile aus dem Weg geräumt. Also haben wir uns überlegt: ‚Was können wir tun, damit man uns nicht mehr einfach beiseite schieben kann?‘“

Von den Verkehrskegeln und Dudelsäcken war nichts mehr zu sehen – diesmal setzte *POEM* ein Wohnmobil, einen Transporter und ein Boot ein, um das Maher-Terminal vollständig abzuriegeln. Aktivisten, darunter Nault und Creamer, mit Ketten verbunden, ketteten sich mit einer als „Schlafender Drache“ bezeichneten Methode an Rohre, die am Transporter befestigt waren.

„Es gab eine riesige Schlange von Lastwagen, die den gesamten Verkehr lahmlegten“, sagte Nault. „Wir haben den Hafen etwa drei Stunden lang blockiert. Abgesehen davon, dass wir damit Zeit gewonnen haben, um die Waffenlieferung selbst zu verzögern … haben wir vielleicht auch das Leben eines Palästinensers verlängert, weil die Munition nicht rechtzeitig dort ankam.‘“

Zehn Aktivisten, darunter Nault und Creamer, wurden bei der Aktion festgenommen und müssen sich nun wegen Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Störung der öffentlichen Ordnung verantworten. Nault sagte jedoch, er habe sich nicht auf die eintreffenden Polizeibeamten konzen-

triert, sondern vielmehr gedacht: „Das ist die Richtung, in die sich die breitere pro-palästinensische Bewegung hoffentlich entwickeln wird.“ „Die direkte Bekämpfung des Problems hat Vorrang vor symbolischen Demonstrationen und Kundgebungen.“

Nault ist zwar der Ansicht, Massenmobilisierungen sollten ebenfalls fortgesetzt werden, vertritt jedoch die Auffassung, dass es Zeit für einen bewegungsweiten Paradigmenwechsel sei. „Die Gräueltaten, die Israel den Palästinensern antut, haben sich weiterentwickelt. Auch unsere Art des Widerstands muss wachsen und sich weiterentwickeln. „Wir müssen unseren Kampf massiv auf die Ebene der Lieferkette ausweiten.“

Port Workers and Communities for Palestine setzt den langfristigen Kampf für die gewerkschaftliche Organisation im Hafen fort, und Nault erklärte, *POEM* konzentriere sich darauf, „den Menschen die Eskalationsstufen des Protests näherzubringen“. „Unser langfristiges Ziel ist es, Maßstäbe dafür zu setzen, wie viel Risiko die Bewegung eingehen wird.“

Joseph Mogul ist ein in New York City ansässiger freier Journalist, der über politische Bewegungen und Geschichte schreibt.

Quelle: https://mondoweiss.net/2026/10/inside-the-fight-to-stop-israel-bound-weapons-at-the-east-coasts-biggest-port/

Übersetzung für Pako: A. Riesch – palaestinakomitee-stuttgart.de