

dort ausgestellt Schnellbootmotor aus dem Jahre 1948 auf. Vor 35 Jahren, ein Jahr noch vor der Gründung der BRD, Jahre vor der Wiederbewaffnung durch die Bundeswehr, in einer Zeit, als ein Franz Josef Strauß noch sagte: Eher solle mir die Hand verdorren, als daß ein Deutscher wieder eine Waffe anrühre, wurden hier schon wieder Kriegsschiffmotoren gebaut. In der MTU bauen Daimler und MAN auch heute unmagnetische Spezialmotoren für Schnellboote und Minensuchboote.

Seit der Auslagerung des Großmotorenbaus vom Werk Untertürkheim nach Friedrichshafen und München wurde die technische Kooperation von Daimler-Benz mit dem anderen großen deutschen Nutzfahrzeughersteller MAN fortschreitend entwickelt. Auf den 5000 to Pressen im MAN-Werk Gustavsburg werden heute auch Träger für Daimler-Schwerlastwagen gefertigt. Jeden Tag verlassen einige Transporte das Werk Gustavsburg mit Teilen für Daimler-Benz.

Auf denselben Pressen fertigt MAN die verwindungsarmen Rahmen für die Sattelzug-Maschinen, die der US Armee als Abschlußrampen für cruise missiles und perching-Raketen in der Bundesrepublik dienen werden, falls die sogenannte »Nachrüstung« der NATO nicht in letzter Minute verhindert wird. Diese Todesmaschinen gehen voll auf das Konto von MAN und ihrer amerikanischen Auftraggeber – aber wir leben bei Daimler-Benz auch nicht unter einem Friedensstern.

## Anmerkungen

<sup>1</sup> Internationale Wehrrevue, 5 (1972), 2, S. 163; sowie ungenauer datiert in dem Standardhandbuch R. M. Ogorkiewicz, Design and Development of Fighting Vehicles, Mac Donald, London 1968, S. 90.

<sup>2</sup> Ulrich Albrecht, Die Wiederaufrüstung der Bundesrepublik. Analyse und Dokumentation, Köln 1980, S. 52.

<sup>3</sup> Der Daimler-Benz-Konzern, in: Berichte des Deutschen Wirtschaftsinstituts, Heft 11, Berlin 1960, S. 13 ff.

<sup>4</sup> Wehrtechnik Nr. 11/1977, S. 71.

<sup>5</sup> Ebenda.

<sup>6</sup> Wehrdienst vom 4. 6. 1984, S. 2.

<sup>7</sup> DIE ZEIT Nr. 43 vom 18. 10. 1985, S. 31.

<sup>8</sup> Ebenda.

<sup>9</sup> Industriemagazin vom 15. 11. 85.

<sup>10</sup> DER SPIEGEL Nr. 43, 1985, S. 144.

<sup>11</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20. 9. 86, S. 15.

<sup>12</sup> Vgl. im folgenden: Daimler-Benz AG, Geschäftsbericht 1985.

<sup>13</sup> DER SPIEGEL Nr. 37/85, S. 44.

<sup>14</sup> Mercedes-Benz in aller Welt – Zeitschrift für die Freunde des Hauses Daimler-Benz, Nr. 199, 1/1986, S. 129.

<sup>15</sup> Süddeutsche Zeitung vom 6./7. 9. 1986, Die umsatzstärksten Industriefirmen der Welt.

<sup>16</sup> Süddeutsche Zeitung vom 9. 7. 1986, S. 25.

<sup>17</sup> Wolfgang Korte in einem SPIEGEL-Gespräch, Nr. 57/85, S. 123.

<sup>18</sup> Ebenda, S. 125.

<sup>19</sup> Das Urteil erging am 24. 3. 1987. Danach entbehrten die Enteignungen der rechtlichen Grundlage.

<sup>20</sup> DER SPIEGEL, Nr. 37/85, S. 37.

<sup>21</sup> Peter Barth/Thomas Gutmann, Rüstungsindustrie – oder: Die Militarisierung

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, in dem Zeitraum, über den ich hier einiges aus der Geschichte dieser Firma berichtet habe, gingen zwei Weltkriege von deutschem Boden aus.

Trotz ungeheurer Opfer mit zig Millionen Toten waren die betroffenen Länder am Ende noch »bewohnbar«.

Durch die derzeitige Hochrüstungspolitik wächst die Gefahr eines atomaren Weltkriegs. Jeder weiß, was das für die Menschen bedeuten würde.

In den nächsten Wochen und Monaten muß es sich zeigen, ob wir dem Rüstungswahnsinn genügend Widerstand entgegensetzen können.

Es war ein gutes Gefühl, diese Rede ganz ruhig zu Ende zu bringen, nicht ein Zwischenruf wurde laut.

Wir haben dann eine gute »Plakat«-Zeitung gemacht, ein paar Tage vor der Menschenkette. Mit dem Bild der Metallarbeiter aus Brecht's »Kriegsfiel«, und den Fragen:

»Was macht ihr, Brüder?« – »Einen Eisenwagen.«

»Und was aus diesen Platten dicht daneben?«

»Geschosse, die durch Eisenwände schlagen.«

»Und warum all das, Brüder?« – »Um zu leben.«

Ein paar Wochen nach Menschenkette und Massendemonstrationen begann die Stationierung der Raketen.

der Volkswirtschaft? in: Alfred Mechttersheimer und Peter Barth (Hg.), Militarisierungsatlas der Bundesrepublik, Darmstadt 1986, S. 188.

<sup>21</sup> Industriemagazin vom 15. 11. 1985.

<sup>22</sup> Jo Rodejohann, Rüstungsabhängige Arbeit: Sichere Arbeitsplätze oder Politik mit unsicheren Arbeitsplätzen? Arbeitspapier aus dem Projektverbund der Berg-hofstiftung, Berlin 1982, S. 42.

<sup>23</sup> D. Die, Strukturpolitik à la Daimler-Benz, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, Nr. 1/1986, S. 6–9.

<sup>24</sup> Jo Rodejohann, Die Rüstungsindustrie der Bundesrepublik auf dem Weg in die Krise, Hessische Stiftung für Friedens- und Konfliktforschung – Forschungsbericht 8/1985, Frankfurt 1985, S. 116 f.

<sup>25</sup> »Wissen die Europäer, was sie riskieren?«, in: DER SPIEGEL, Nr. 11/1985, S. 85.

<sup>26</sup> Peter Barth, Sackgasse. Technologiepartnerschaft mit den USA im Rahmen von SDI, in: Computer Magazin 5/86, S. 1; sowie Bernd W. Kubbig, Zivile Nutzen schaffen mit Raketenabwehrwaffen? Technologische und industriepolitische Aspekte der SDI-Diskussion, Frankfurt 1986.

<sup>27</sup> Industriemagazin vom 15. 11. 1985.

<sup>28</sup> Wirtschaftswoche Nr. 21 vom 17. 5. 1985, S. 144.

<sup>29</sup> Vgl. Die Konventionelle Aufrüstung für die 90er Jahre. Aus den Schubladen des Bundesverteidigungsministeriums. Kassel 1984.

<sup>30</sup> amnesty international, Rüstungsexport und Menschenrechte, Bonn 1986, S. 17.

<sup>31</sup> Ebenda, S. 18.

<sup>32</sup> Frankfurter Rundschau vom 15. 2. 1984.

<sup>33</sup> Die Grünen im Bundestag (Hg.), Rüstungsexporte – Das Geschäft mit dem Tod, Bonn 1986 (Flugschrift).

<sup>34</sup> Zitiert nach: Wehrtechnik Nr. 11/1977, S. 71.

## Teil V

# Kein guter Stern für die Schwarzen

# Klaus Heidel

## Die Geschäfte von Daimler-Benz im Land der Apartheid

### 1. Schwaben erobern das Kap: Die Geschichte von Daimler-Benz in Südafrika<sup>1</sup>

»Ich sehe große Möglichkeiten in diesem Land, und das ist nicht nur ein Lippenbekenntnis. Wir sind hier und wir wollen hier bleiben.«  
Dr. Jürgen Schrempf, Vorstandsvorsitzender der Mercedes Benz of South Africa Ltd. seit März 1985, in der Financial Mail vom 10. Mai 1985

Das Geschäft von Daimler-Benz in Südafrika ist älter als die Republik Südafrika und älter auch als die Daimler-Benz AG selbst.<sup>2</sup> Es begann mit einer Episode mehr als ein Vierteljahrhundert vor der (1926 erfolgten) Fusion der beiden Unternehmen Benz & Cie, Rheinische Automobil- und Motorenfabrik Mannheim und der Daimler-Motoren-Gesellschaft Cannstatt (später Untertürkheim) und rund zwei Jahre vor Ausbruch des sogenannten Burenkrieges – der den Machtkampf von Briten und Buren um die Vorherrschaft am Kap der Guten Hoffnung entscheiden sollte<sup>3</sup>: 1897 nämlich wurde dem staunenden (weißen) Publikum in Südafrika erstmals ein Automobil gezeigt, ein Benz-Fahrzeug mit ein-einhalb Pferdestärken.

Ein halbes Jahrhundert später folgte dieser Episode der Anfang eines großen Geschäftes: 1952 stellte Daimler-Benz in Kapstadt Nutzfahrzeuge aus, und im selben Jahr wurde die Merben SA Ltd. gegründet, die neben anderen Fahrzeugen auch solche der Marke Mercedes-Benz einzuführen begann, im Gründungsjahr dieses Unternehmens waren es fünf PKWs und 31 Nutzfahrzeuge.

Zwei Jahre später eröffnete Daimler-Benz in Südafrika eine Vertretung, und 1962 gründeten der südafrikanische Geschäftsmann Dreissen, der schweizerische Industrielle Ernst Göhner und Volkskas – eine der größten südafrikanischen Banken – die United Car & Diesel Distributors (Pty.) Ltd. (UCDD)

mit der Aufgabe, Mercedes-Benz-PKW zu vertreiben. Und bald ging es Schlag auf Schlag:

1964 kaufte sich UCDD bei einem Unternehmen in der Hafenstadt East London ein, das 1949 unter dem Namen Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd. (CDA) in der strukturschwachen östlichen Kapprovinz auf dem Gelände einer ehemaligen Textilfabrik eröffnet worden war und Fahrzeugteilsätze verschiedenster Hersteller von Alfa Romeo über Fiat, Renault bis hin zu Mercedes-Benz einführte und montierte. Auch nach der Beteiligung von UCDD änderte sich daran zunächst nichts.

Bald jedoch sollten die Dinge grundsätzlich in Bewegung geraten, und dies hing mit der neuen Politik der südafrikanischen Regierung zusammen: Damals nämlich wurden nach dem Massaker von Sharpeville (1960)<sup>4</sup> nicht nur die demokratischen Organisationen der Schwarzen wie zum Beispiel der African National Congress (ANC) verboten, damals trat auch die Südafrikanische Union aus dem Commonwealth aus (1961) und erklärte sich zur Republik Südafrika. Im Zuge dieser Verschärfung des politischen Kurses forderte die südafrikanische Regierung immer nachdrücklicher, die Einfuhren in den Schlüsselindustrien zunehmend durch einheimische Produktionen zu ersetzen – und so kündigte sie bereits im Jahre des Austritts aus dem Commonwealth ihr »local content programme« für Personenkraftwagen an.<sup>5</sup>

Dieses Programm sah für eine erste Phase (bis 1963) vor, daß der Anteil lokaler Fertigungsteile in der PKW-Produktion von bis dahin 15 auf über 40 Prozent angehoben werden sollte. Am 1. Juli 1964 folgte dann die Einführung der zweiten Phase mit dem Ziel, innerhalb der nächsten dreieinhalb Jahre den Anteil lokaler Fertigungsteile im PKW-Bereich weiter auf 55 Prozent anzuheben.<sup>6</sup>

Durch dieses »local content programme« wurden die bisherigen Importgesellschaften im Automobilbereich dazu gezwungen, schrittweise eine eigene PKW-Fertigung aufzubauen. Damit wurde häufig eine erhebliche Kapitalausweitung der vorwiegend nur für den Handel ausgelegten Gesellschaften nötig, und dies galt auch für UCDD.

Die bisherigen Kapitaleigner der United Car & Diesel Distributors baten deshalb den mittlerweile über weltweite Reputationen verfügenden Stuttgarter Automobilkonzern um finanzielle Beteiligung. 1966 übernahm die Daimler-Benz AG 26,7 Prozent des erweiterten Grundkapitals von UCDD<sup>7</sup> und ermöglichte damit den völligen Kauf von CDA in East London, wo künftig nur noch Mercedes-Benz-Fahrzeuge hergestellt beziehungsweise montiert werden sollten (bis 1982 jedenfalls). Mit der vollständigen Übernahme von CDA hatte sich UCDD von einer Import- zu einer vorwiegend produzierenden Gesellschaft gewandelt, und am 30. Juni 1967 verließ der erste in Südafrika hergestellte Mercedes 230 S das Werksgelände in East London.

Im Zuge dieser Entwicklung kaufte UCDD noch im selben Jahr, in dem sich die Daimler-Benz AG an ihrem Grundkapital beteiligte, ein ursprünglich kleines Unternehmen in Pinetown (bei der Hafenstadt Durban) auf, das später in Mercedes-Benz Parts Division umbenannt wurde. Dieses Tochterunternehmen von UCDD unterhält mittlerweile das größte Materiallager von Daimler-Benz außerhalb der Bundesrepublik. Es ist mit einem hohen Anteil modernster Technologien ausgestattet und zählt so zu den modernsten der Welt.

Der nächste Schritt beim Ausbau des südafrikanischen Teils des Daimler-Benz-Imperiums fand 1973 mit der Einfuhr und Montage von Teilsätzen für die Mercedes-Benz PKWs 280 S, 280 SE und 350 SE mit

dem Ziel statt, auch den mittleren Bereich der obersten PKW-Klasse zu erobern. Vier Jahre später wurde die W 123 Baureihe gestartet (mit 450 SL/SL C).

Ebenfalls 1977 nahm UCDD den Vertrieb von PKW der Marke Honda auf und legte damit den Grundstein für einen weiteren Expansionsschritt von Daimler-Benz: Die Stuttgarter entschieden sich für eine Zusammenarbeit mit dem japanischen Unternehmen vor allem deshalb, weil sie so ihr eigenes PKW-Programm sinnvoll im Bereich der Mittelklassewagen ergänzen konnten, ohne sich mit einer solchen Kooperation einen Konkurrenten für die eigene Produktion ins Haus zu holen.

Und noch in eine dritte Richtung weitete sich Daimler-Benz 1977 in Südafrika aus. Im Jahr nach den blutigen Schüleraufständen von Soweto wurde in Johannesburg die MEP Products gegründet, die ursprünglich auf Vertragsbasis Daimler-Benz-Motoren überholen und den Vertrieb von Ersatz- und Austauschteilen organisieren sollte.

Bald darauf unternahm der Stuttgarter Automobilkonzern wohl seinen bedeutendsten Schritt bei der Eroberung des südafrikanischen Markts. 1978 nämlich bewarb sich die Daimler-Benz AG erfolgreich – »gegen starke internationale Konkurrenz«, so Daimler-Benz-Geschäftsbericht für dieses Jahr stolz<sup>8</sup> – um Lizenzverträge mit einer unter Führung der staatlichen Industrial Development Corporation neugegründeten Gesellschaft, die in Atlantis (nördlich von Kapstadt) Dieselmotoren herstellen sollte. Im November 1978 kam es dann zum Vertragsabschluß. An dieser Atlantis Diesel Engines (Pty.) Ltd. (ADE) sind die Stuttgarter mit 12,45 Prozent, das britische Unternehmen Perkins mit 23,55 Prozent und die Industrial Development Corporation mit 64 Prozent beteiligt.

Das hochmoderne Motorenwerk von ADE, das von Daimler-Benz nach eigenen Angaben »verantwortlich geplant«<sup>9</sup> wurde, fertigte mit den ihm angeschlossenen Eisen- und Aluminiumgießereien seit 1981 in Lizenz Perkins-Motoren für Traktoren und Daimler-Benz-Motoren für schwere und schwerste Nutzfahrzeuge, nicht zuletzt für den militärischen Bedarf. Diesen Motoren ist eine Monopolstellung gesetzlich gesichert: »Aufgrund gesetzlicher Vorschriften müssen in alle Nutzfahrzeuge südafrikanische

scher LKW-Hersteller ausschließlich diese Motoren eingebaut werden.«<sup>10</sup>

Damit wird deutlich, daß auch die Gründung von ADE im Zusammenhang mit dem Versuch der südafrikanischen Regierung zu sehen ist, alle strategisch wichtigen Zweige der Wirtschaft möglichst vom Import unabhängig zu machen.<sup>11</sup> ADE wurde für Daimler-Benz die entscheidende Bastion zur Eroberung des südafrikanischen Markts; dies bestätigte im Sommer 1986 auch ein Vorstandsmitglied von Mercedes-Benz of South Africa mit der Bemerkung, Daimler-Benz hätte sich aus Südafrika (zumindest im Nutzfahrzeugbereich) zurückgezogen, wenn »ADE nicht gekommen wäre«.<sup>12</sup>

Im Jahr nach dem Einstieg von Daimler-Benz in die Fertigung von schweren und schwersten Dieselmotoren übernahm UCDD 80 Prozent des Kapitals von MEP Products (Pty.) Ltd. und 1980 kaufte UCDD dieses mittelständische Unternehmen in Johannesburg vollständig auf.

Auch im folgenden Jahr, 1981, weitete Daimler-Benz seinen Tätigkeitsbereich in Südafrika aus: Ersten begann das Motorenwerk der Atlantis Diesel Engines (Pty.) Ltd. mit der Produktion, zum zweiten erweiterte UCDD sein PKW-Programm um die S-Klasse und drittens schrieb UCDD die Zusammenarbeit mit dem japanischen Hersteller von PKWs der Marke Honda durch einen Lizenzvertrag fort: Zur »verbesserten Ausnutzung unserer Fertigungskapazität in East London« sowie zur »Ergänzung unseres Gesamtprogrammes« – so der Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1982<sup>13</sup> – sollten ab Mitte 1982 etwa 10 000 PKWs der Marke Honda bei CDA in East London gefertigt werden.<sup>14</sup> Schließlich wurde im Jahr 1981 noch ein Ausbildungszentrum von UCDD in East London eröffnet, um den wachsenden Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften künftig durch eine unternehmenseigene Ausbildungsstätte zu decken.

Diese enorme Expansion von Daimler-Benz auf dem südafrikanischen Markt setzte sich in den folgenden Jahren noch weiter fort. So hieß es im Geschäftsbericht der Stuttgarter für das Jahr 1981: »Bei unserer südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft UCDD lief ein langfristiges [sic!] Ausbauprogramm zur Erhöhung der Kapazität an.«<sup>15</sup> Damit stieg na-

türlich auch der Kapitalbedarf von UCDD beträchtlich; wurde das Grundkapital in zwei Schritten (Dezember 1983 und März 1984) von 1,5 Millionen Rand auf insgesamt 22,5 Millionen Rand erhöht.<sup>16</sup>

Diese Kapitalerhöhung führte gleichzeitig zu einer Ausweitung der Beteiligung der Daimler-Benz AG an UCDD. Hatten die Stuttgarter bereits Ende 1982 die Anteile der Rentmeister-Gruppe (zehn Prozent) übernommen und ihre Beteiligung dadurch auf 36 Prozent erhöht<sup>17</sup>, konnten sie mit der jetzigen Kapitalerhöhung ihre Beteiligung auf insgesamt 50,1 Prozent des Grundkapitals ausweiten, da das neue Kapital zum größten Teil von der Daimler-Benz AG investiert wurde. (Die restlichen Anteile halten gegenwärtig die Ernst-Göhner-Stiftung mit 23,4 Prozent und die Volkskas-Gruppe mit 26,5 Prozent.) Damit gehört auch UCDD seit 1984 zu den Konzerngesellschaften der Daimler-Benz AG und wird in den Konzernabschluß einbezogen.<sup>18</sup>

Diese erhöhte Beteiligung der Daimler-Benz AG an UCDD wurde nach Angaben des Daimler-Benz Vorstandsmitglieds Dr. Gerhard Liener<sup>19</sup> von den anderen Kapitaleignern ausdrücklich gewünscht: »Alle Partner waren daran interessiert, an einem Unternehmen mit dem Namen Daimler-Benz beteiligt zu sein.« Da der Stuttgarter Automobilkonzern jedoch nur solchen Unternehmen die Führung seines begehrten Namens gestattet, an denen er mit mehr als 50 Prozent beteiligt ist, sei der Wunsch nach Umbenennung von UCDD gleichbedeutend mit der Bitte um Übernahme der Mehrheitsbeteiligung durch Daimler-Benz gewesen. Nach der 1984 erfolgten Umbenennung von UCDD in Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd. (MBSA) erhielten auch die bisherigen UCDD-Tochterunternehmen den Namen von Mercedes-Benz: 1985 wurde aus MEP Products die Mercedes-Benz Exchange Unit Services und aus CDA in East London Mercedes-Benz East London (Pty.) Ltd.

Und die Daimler-Benz AG weitete ihren Tätigkeitsbereich in Südafrika sogar dann noch aus, als sich bereits die ersten ausländischen Unternehmen – vor allem US-amerikanische – aus dem Land am Kap der Guten Hoffnung zurückziehen begannen.<sup>20</sup> Anfang November 1985 ermöglichte eine Neuinvestition der Daimler-Benz AG in Höhe von ungefähr

DM 150 Millionen den seit langem geplanten Beginn der Montage der W-124-Baureihe. Bereits ein gutes halbes Jahr zuvor hatte Daimler-Benz diese beabsichtigte Montage »der neuen mittleren Mercedes-Klasse in Südafrika« zu den »wesentlichen Projekten in den Auslandswerken« gezählt.<sup>21</sup>

Diese umstrittene Neuinvestition, die im Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG mit elf gegen neun Stimmen und somit gegen die Stimmen fast aller Arbeitnehmervertreter beschlossen wurde, diente nach Angaben von Dr. Jürgen Schrempf der weiteren Verbesserung der Infrastruktur im Werk East London: Unter anderem wurden Computertechnologien und neue Materialbearbeitungssysteme eingeführt und das Werk somit weiter rationalisiert.<sup>22</sup>

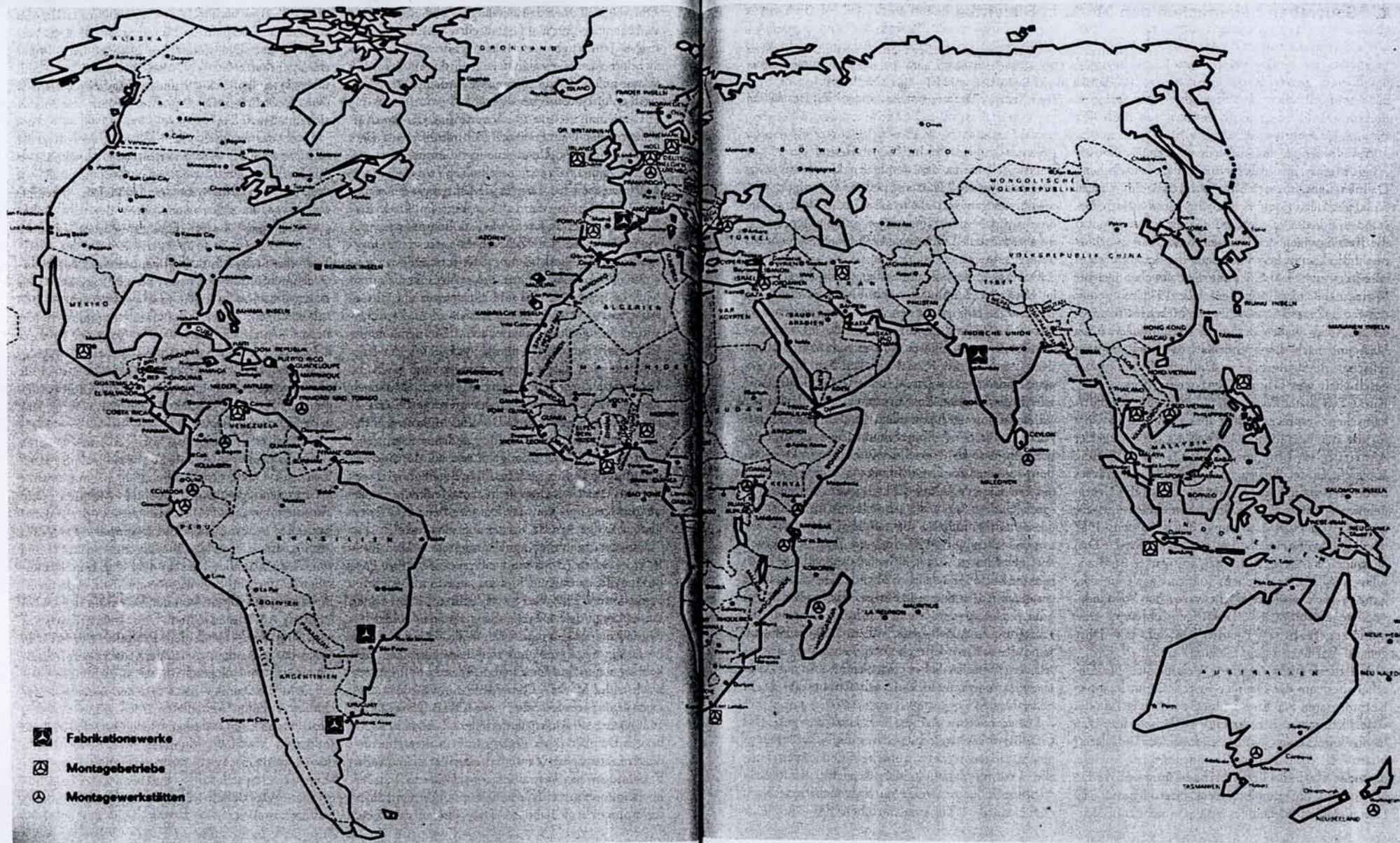
Für Daimler-Benz war diese Neuinvestition so wichtig gewesen, daß die Stuttgarter ihren Geschäftspartnern sogar deren Anteile an der Neuinvestition weitgehend vorstreckten. Da nämlich die Volkskas-Gruppe 1985 überhaupt nicht in der Lage gewesen war, Kapital aufzubringen und auch die Ernst-Göhner-Stiftung lediglich zwölf Millionen Rand beisteuern konnte, transferierte die Daimler-Benz AG insgesamt rund DM 150 Millionen in der Hoffnung, daß es den beiden anderen Kapitaleignern von MBSA 1986 möglich sein würde, entsprechend der jeweiligen Höhe ihrer Beteiligungen wenigstens noch nachträglich die Neuinvestitionen mitzutragen und von der Daimler-Benz AG deren überschüssige Anteile wieder aufzukaufen.<sup>23</sup>

Die derart gut mit Kapital ausgestattete Mercedes-Benz of South Africa wird auch weiterhin ihre Produktpalette ausweiten können; dies unterstrich im Frühsommer 1986 Dr. Jürgen Schrempf mit seiner Andeutung, daß Daimler-Benz auch in Südafrika den Geländewagen montieren wolle.<sup>24</sup> Und zur Verbesserung des inner- und zwischenstädtischen Verkehrs – angesichts der zunehmenden Landflucht ein wachsender Markt – fügte MBSA im Oktober 1986 zwei neue hochmoderne Busse (OH 1625 und OH 1628) seiner Produktpalette hinzu.<sup>25</sup> Alles in allem besitzt Daimler-Benz gegenwärtig in den verschiedenen industriellen Zentren Südafrikas neun Werke beziehungsweise Verwaltungs- und Geschäftsstellen im Automobilbereich<sup>26</sup>, teilweise von beachtlichem technologischem Standard. Das Werk in East Lon-

don gilt sogar als modernste Produktionsstätte des Konzerns außerhalb der Bundesrepublik Deutschland.<sup>27</sup> Zum südafrikanischen Daimler-Benz Imperium gehören weiter elf Anlagegesellschaften, »zum überwiegenden Teil Grundstücksgesellschaften«<sup>28</sup>, die offensichtlich die Kapitalversorgung der MBSA sicherstellen sollen.

Doch das ist noch nicht alles. Daimler-Benz ist nämlich nach der 1985/86 erfolgten Übernahme von mindestens 56 Prozent des AEG-Grundkapitals<sup>29</sup> an drei weiteren Unternehmen in Südafrika beteiligt, und zwar im elektrotechnischen Bereich.<sup>30</sup> Über eine schweizerische Beteiligungsgesellschaft hielt der Elektrokonzern 79 Prozent der Anteile der AEG-Telefunken (Pty.) Ltd. in Johannesburg; dieses Unternehmen produziert neben Haushaltsgeräten auch Kraftwerkseinrichtungen und elektronische Großausrüstungen, teilweise sogar für den militärischen Bedarf. Auch die AEG-Power Tools in Pretoria liefert nach Angaben der Anti-Apartheid-Bewegung an das Militär in Südafrika, und dies gilt ebenso für die Switchcraft Ltd. in Johannesburg (AEG-Beteiligung: 51 Prozent), die Schaltanlagen u. a. für gepanzerte Fahrzeuge herstellt.<sup>31</sup>

Diskutiert wird die Zugehörigkeit eines weiteren Unternehmens in Südafrika zum Daimler-Benz Konzern: Unklar ist nämlich, ob die mittlerweile »100prozentige« Konzerntochter Motoren- und Turbinenunion (MTU) in München an der südafrikanischen Industrial Machinery Supplies (Pty.) Ltd. beteiligt ist. Eine solche Beteiligung von MTU und somit von Daimler-Benz an dem eher mittelständischen Unternehmen wird von der Anti-Apartheid-Bewegung behauptet, von der Direktion der Daimler-Benz AG aber bestritten.<sup>32</sup> Die Industrial Machinery Supplies soll außerdem Produkte von MTU in Südafrika verkaufen, so daß nach diesen Informationen in jedem Fall geschäftliche Beziehungen zwischen MTU/Daimler-Benz und der Industrial Machinery Supplies bestehen würden. Einer Klärung dieser Frage kommt deshalb Bedeutung zu, weil die Industrial Machinery Supplies an der Ausrüstung der südafrikanischen Urananreicherungsanlage beteiligt gewesen sein soll<sup>33</sup> – und somit dazu beigetragen hätte, daß Südafrika in der Lage ist, Atombomben herzustellen.<sup>34</sup>



## 2. Schwaben beherrschen den Markt in Südafrika

»Südafrika besitzt die modernste Produktionsstätte von Daimler-Benz außerhalb Deutschlands. Weshalb mißt Daimler seiner Tätigkeit in Südafrika so viel Bedeutung zu?«

Frage von Hugh Murray, Herausgeber des Leadership Magazine im Mai 1986<sup>35</sup>

Auf die Frage des südafrikanischen Publizisten Hugh Murray im Frühsommer 1986, weshalb denn Daimler-Benz so viel Wert auf seine Tätigkeit in Südafrika lege, antwortete das Stuttgarter Vorstandsmitglied Dr. Gerhard Liener (zuständig für die Beteiligungen der Daimler-Benz AG) zunächst nur indirekt und hob seinerseits die Bedeutung des südafrikanischen Marktes für die Schwaben hervor: Wenn man einmal von dem Jahr 1985 mit seiner schweren Rezession absehe, sei Mercedes-Benz of South Africa bisher stets nach Freightliner in den USA und nach der brasilianischen Beteiligungsgesellschaft die drittgrößte ausländische Produktionsgesellschaft von Daimler-Benz weltweit gewesen.<sup>36</sup> Kurze Zeit später konnte Dr. Liener seinem südafrikanischen Gesprächspartner aber auch eine Antwort für die atemberaubende Ausweitung der Stuttgarter Aktivitäten im Land am Kap der Guten Hoffnung anbieten: In der 20jährigen Geschichte des Hauses Daimler-Benz in Südafrika hätte nämlich das Unternehmen erstmals 1985 Verluste hinnehmen müssen, und man sei guter Hoffnung, daß spätestens 1987 wieder Gewinne eingefahren werden könnten.<sup>37</sup> Daß das Südafrika-Geschäft für den Stuttgarter Automobilkonzern bisher durchaus lohnend gewesen war, hatte ja auch ein halbes Jahr zuvor der Vorstandsvorsitzende von MBSA, Dr. Jürgen Schrempp, freimütig zugegeben: »Wir hatten sehr, sehr gute Jahre gehabt. Wir hatten gute Gewinne erzielt.«<sup>38</sup>

Auf diese guten Gewinne weisen auch die Geschäftsberichte der Daimler-Benz AG mit knappen Kommentaren zur Entwicklung der Ertragslage der südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft hin: Ein wenig unterkühlt, wie das die Art des Stuttgarter Hauses ist, reichen diese Kommentare von »befriedigendes Ergebnis« über »befriedigend positives Ergebnis« bis hin zum knappen »erfreulich« (1982). Lediglich für 1985 heißt es lapidar: »nicht zufrieden-

stellend«<sup>39</sup>, die hohe Inflationsrate und der rasche Randverfall hatten den nominalen Umsatzzuwachs (in Rand um 10,1 Prozent) vollständig aufgeessen und ins Gegenteil verkehrt. Bis 1984 jedoch waren die Umsätze rasch angestiegen und hatten sich – umgerechnet in DM – von 1978 bis 1984 mehr als verdreifacht.

Dabei profitierte Daimler-Benz von der staatlich aufgeheizten Konjunktur seit Ende der siebziger Jahre. Ein Jahr nach den Schüleraufständen von Soweto (1976) und angesichts der weltweit wachsenden Forderungen, auf die zunehmende Verschärfung der Apartheid mit wirtschaftlichen Sanktionen gegen Südafrika zu reagieren, forcierte die südafrikanische Regierung den Ausbau strategisch bedeutsamer Wirtschaftszweige. Vor allem in der Energiewirtschaft und in der Automobilindustrie wirkten staatliche Projekte als Antriebsmotoren<sup>40</sup>, und Daimler-Benz nutzte diese Entwicklung geschickt. Dafür ist der Einstieg bei Atlantis Diesel Engine nur ein Beispiel. Und so lagen die jährlichen Umsatzanstiege der südafrikanischen »Tochter« des Stuttgarter Automobilriesen von 1979 bis zum Zusammenbruch der überhitzten (und inflationstreibenden) Konjunktur Mitte 1982 deutlich über den Zuwächsen des gesamten Auslandsumsatzes von Daimler-Benz. Das Land am Kap der Guten Hoffnung war für die schwäbischen Autobauer vor allem 1980 bis 1982 ein Land der außerordentlich guten Geschäfte; sie waren der (wirtschaftliche) Hintergrund und die Folge zugleich des rasanten Unternehmensausbaus in jenen Jahren.<sup>41</sup>

Dieser enorme Anstieg der Umsätze ging (bis 1980/81) vor allem auf das sehr gute Nutzfahrzeuggeschäft in jenen Jahren zurück, in denen die staatliche Investitionspolitik darauf zielte, strategisch wichtige Industriezweige rasch auszubauen. Nach dem schnellen Zusammenbrechen des Nutzfahr-

zeugmarkts in den Jahren darauf konnten die Zuwachsraten im PKW-Bereich diesen Rückgang für einige Jahre ausgleichen, so daß bis 1984 MBSA keine Umsatzeinbußen hatte. Ohnehin tragen die PKW-Verkäufe in Südafrika mehr zum Umsatz von MBSA bei als das Geschäft mit den Nutzfahrzeugen: 1984 erzielte MBSA 72,6 Prozent seines gesamten Umsatzes auf dem PKW-Markt; der Verkauf von Nutzfahrzeugen ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht machte weitere 25,4 Prozent seines Gesamtumsatzes aus; die restlichen zwei Prozent stammten fast ausschließlich aus dem Verkauf mittlerer Nutzfahrzeuge (von 5 t bis 7,5 t).<sup>42</sup> Daimler-Benz konnte trotz aller konjunkturbedingten Einbrüche seine Marktanteile in Südafrika gut verteidigen, wenn nicht sogar ausbauen, und ist unangefochtener Marktführer bei Nutzfahrzeugen (über 7,5 t) und bei Personenwagen der vergleichbaren Klasse. Im Mai 1985 bezeichnete Dr. Jürgen Schrempp den Marktanteil von Mercedes-Benz bei PKWs in der Preisklasse über 20000 mit 52 Prozent des gesamten Verkaufs. Und Dr. Gerhard Liener wies ein Jahr später darauf hin, daß Daimler-Benz nur in der Bundesrepublik Deutschland und mit gewissen Einschränkungen in Österreich höhere PKW-Marktanteile als in Südafrika habe<sup>43</sup> – ein Hinweis mehr auf die Marktmacht der Stuttgarter in Südafrika.

Beeindruckender noch als im PKW-Bereich ist die Marktmacht von Daimler-Benz bei Nutzfahrzeugen: Von 1979 bis 1984 war UCDD/MBSA zweitgrößter Verkäufer von mittleren Nutzfahrzeugen (bis 7,5 t) in Südafrika (nach der Anzahl der Verkäufe), und im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge hat Daimler-Benz seine beherrschende Marktposition Jahr um Jahr zu Lasten seiner Konkurrenten ausgebaut. In den ersten neun Monaten des Jahres 1986 kam jedes dritte verkaufte Nutzfahrzeug der obersten Gewichtsklasse in Südafrika aus dem Hause Daimler-Benz. (Leichte Transporter unter fünf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht spielen im Angebot von Daimler-Benz nahezu keine Rolle.)

Vollständig beherrscht von Daimler-Benz wird der – 1985 allerdings mit insgesamt nur 3375 Verkäufen verhältnismäßig kleine – Markt für schwerste Nutzfahrzeuge (über 16 t zulässigem Gesamtgewicht): Diesen Markt teilten sich 1985 über 15 An-

bieter, doch 44 Prozent aller Verkäufe konnte sich MBSA sichern, weit abgeschlagen an zweiter Stelle lag mit 15,9 Prozent der Verkäufe Maxis, ein von Magirus-Deutz und Nissan gemeinsam getragener Hersteller schwerster Nutzfahrzeuge. Für diesen Verdrängungswettbewerb hat sich Daimler-Benz vor allem durch seinen Einstieg in die Produktion schwerer und schwerster Dieselmotoren bei Atlantis Diesel Engine die entsprechende Ausgangsposition geschaffen, was von den übrigen Nutzfahrzeugherstellern in Südafrika entsprechend beklagt wurde.<sup>44</sup>

Daimlers Marktmacht läßt sich noch besser zeigen, wenn wir die Marktanteile nicht nach der Anzahl der Verkäufe, sondern bezogen auf den Gesamtumsatz in der Automobilindustrie berechnen: 1984 konnte MBSA mit 15,2 Prozent des gesamten Umsatzes aller Automobilhersteller in Südafrika den zweitgrößten Umsatz in dieser Branche für sich verbuchen und zählt damit zugleich zu den »größten privaten Gesellschaften des Landes«.<sup>45</sup>

Tabelle 1: Die fünf umsatzstärksten Automobilhersteller in Südafrika 1984<sup>45</sup>

Rang	Hersteller	Umsätze in Millionen Rand	Marktanteile in % des Gesamtumsatzes	Marktanteile in % aller Verkäufe
1.	Toyota	1284	22,4%	24,8%
2.	MBSA	872	15,2%	7,5%
3.	Ford	638	11,1%	13,2%
4.	Nissan	612	10,7%	12,1%
5.	Amcar	528	9,2%	11,3%

Die restlichen 31,4% des Gesamtumsatzes der Kfz-Hersteller teilten sich 14 weitere Anbieter, auf Rang 7 folgte VW mit 8,8% und auf Rang 8 BMW mit 5,4% des Gesamtumsatzes.

Umsatzweiter ist Daimler-Benz auch im PKW-Bereich. Zwar stammten 1984 »nur« 9,8 Prozent aller in Südafrika neu zugelassenen PKW von MBSA, doch machten sie 17,5 Prozent des Gesamtumsatzes auf dem PKW-Markt aus.

Tabelle 2: Die drei umsatzstärksten PKW-Anbieter in Südafrika 1984<sup>47</sup>

Rang	Hersteller	Umsätze in Millionen Rand	Marktanteile in % des Gesamtumsatzes
1.	Toyota	687	19,0%
2.	MBSA	633	17,5%
3.	Ford	467	12,9%

Die restlichen 50,6% des Gesamtumsatzes auf dem PKW-Markt teilten sich 8 weitere Anbieter, auf Rang 5 folgte VW mit einem Umsatz von 360 Millionen Rand (10,0% des Gesamtumsatzes).

Mit weitem Abstand Umsatzgrößer ist Daimler-Benz bei den Nutzfahrzeugen ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht. 1984 floß in die Kasse von Daimler-Benz nahezu jeder dritte Rand, der auf diesem Markt verdient wurde – und das bei insgesamt 15 Anbietern!

Tabelle 3: Die vier umsatzstärksten Anbieter von Nutzfahrzeugen ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht in Südafrika 1984<sup>48</sup>

Rang	Hersteller	Umsätze in Millionen Rand	Marktanteile in % des Gesamtumsatzes	Marktanteile in % aller Verkäufe
1.	MBSA	222,6	29,3%	24,5%
2.	Toyota	109,2	14,4%	13,0%
3.	Nissan	84,9	11,3%	12,6%
4.	Gen. Motors	84,3	11,2%	13,1%

Die restlichen 33,8% des Gesamtumsatzes auf dem Markt für schwere und schwerste Nutzfahrzeuge teilten sich 11 Anbieter, auf Rang 5 folgte M.A.N. mit 6,9% des Gesamtumsatzes.

Doch MBSA erwirtschaftet nicht nur den zweitgrößten Umsatz aller südafrikanischen Automobilhersteller, MBSA liegt auch innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns an vorderer Stelle: Von 1976 bis 1985 war die südafrikanische Beteiligungsgesellschaft bezogen auf die Umsätze fünfmal drittgrößte

und fünfmal zweitgrößte der insgesamt elf ausländischen Beteiligungsgesellschaften von Daimler-Benz mit eigener Fertigung, die dem Stuttgarter Automobilkonzern zu mehr als 25 Prozent gehören.

Die in den letzten Jahren ständig gewachsene Bedeutung des Südafrika-Geschäftes für den Daimler-Benz-Konzern spiegelt sich auch in der allmählichen Angleichung der Umsätze der südafrikanischen Beteiligungsgesellschaft UCDD/MBSA an die der brasilianischen wider. Noch 1976 betrug der Umsatz von Daimler-Benz in Brasilien beinahe das viereinhalbfache von dem in Südafrika; 1984 aber lag der Umsatz von MBSA nur noch 17 Prozent unter dem stark zurückgegangenen Umsatz der brasilianischen Konzerntochter, ein Jahr zuvor sogar über demselben.

Diese Umsatzsteigerung ist vor allem auf das PKW-Geschäft zurückzuführen. Daimler-Benz besitzt in Südafrika die einzige PKW-Produktionsstätte außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, und Südafrika hat als Markt für Mercedes-PKW ungefähr die gleiche Größenordnung wie Großbritannien und Italien – lediglich Frankreich und Nordamerika sind deutlich größere Absatzmärkte für den Stuttgarter Automobilhersteller im PKW-Bereich. 1982 und 1984 wurde etwa jeder elfte Mercedes-PKW außerhalb der Europäischen Gemeinschaft in Südafrika verkauft.

Nicht ganz so wichtig ist Südafrika für Daimler-Benz im Nutzfahrzeugbereich: 1975 wurden 7,7 Prozent aller im Ausland hergestellten und montierten Nutzfahrzeuge des Daimler-Benz-Konzerns in Südafrika gefertigt, in den folgenden Jahren fiel dieser Anteil auf 2,9 Prozent ab und stieg anschließend wieder. 1982 kamen erneut 7,6 Prozent aller im Ausland gefertigten Daimler-Benz-Nutzfahrzeuge aus dem südafrikanischen Werk in East London. Ab 1983 ist dieser Anteil wieder gefallen und lag 1985 bei 4,8 Prozent. Entsprechend schwankte der Rang, den UCDD/MBSA als Nutzfahrzeughersteller innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns einnahm.

Auch in Zukunft erwartet sich Daimler-Benz viel vom Geschäft in Südafrika. So wurde in einem Schreiben der Stuttgarter Konzernleitung vom Sommer 1985 die Hoffnung ausgedrückt, die Marktposition von MBSA weiter ausbauen zu können:

»Marktanteile von über fünf Prozent bei Personewagen und über 30 Prozent bei Nutzfahrzeugen erscheinen noch ausbaufähig.«<sup>49</sup>

An dieser hoffnungsvollen Sicht hat selbst die 1984 einsetzende und bisher schwerste Wirtschaftskrise Südafrikas nichts geändert. Dies betonte Dr. Jürgen Schrempf im Dezember 1985 nachdrücklich anlässlich der Neuinvestition von Daimler-Benz in Höhe von DM 150 Millionen: »Wir haben schon immer in Südafrika ein großes Potential gesehen, und wir tun das auch noch und deshalb investieren wir in diesem Land.« Denn allen gegenwärtigen Schwierigkeiten zum Trotz berge »dieses Land und diese Region« langfristig ein »gewaltiges« Potential.<sup>50</sup>

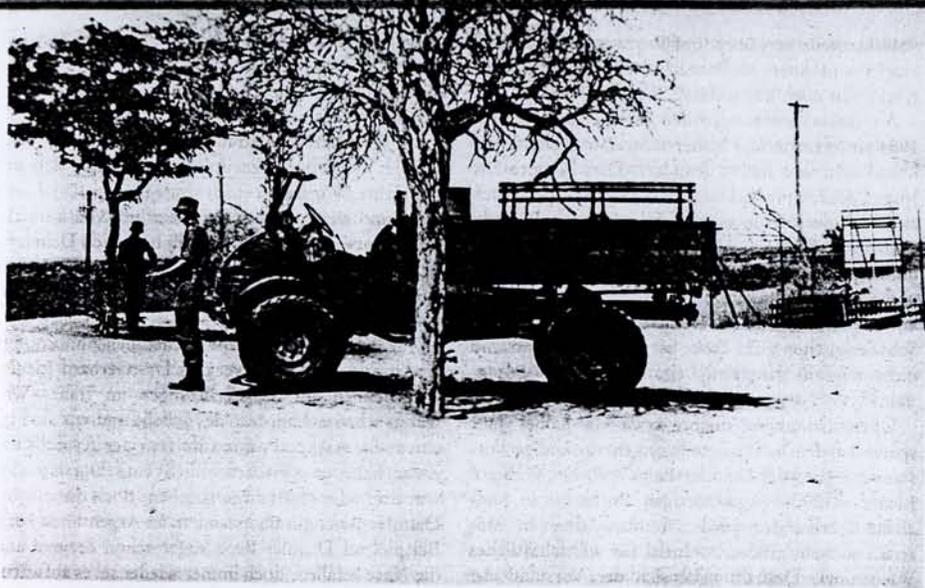
Übereinstimmend meinte etwa ein halbes Jahr später das damals für Beteiligungen zuständige Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG, Dr. Gerhard Liener, daß die gegenwärtigen Probleme in Südafrika überwunden werden könnten, denn in Südafrika sei »ein großes Potential für wirtschaftliches Wachstum«. Deshalb habe sich der Vorstand der Daimler-Benz AG nach gründlicher Diskussion noch Ende 1985 für Neuinvestitionen entschieden, zu einem Zeitpunkt somit, an dem bereits die ersten US-amerikanischen Unternehmen das Land verlassen hatten und weitere ausländische Unternehmen ihren Rückzug aus dem Land am Kap planten.<sup>51</sup>

Daimler-Benz werde sich keinesfalls diesem Auszug anschließen, versicherten beide Spitzenmanager dem besorgt fragenden Journalisten Hugh Murray. Ein solcher Rückzug aufgrund einer ja doch nur vorübergehenden Krise widerspreche auch völlig der Unternehmensphilosophie des Stuttgarter Automobilkonzerns, betonten die beiden Daimler-Benz-

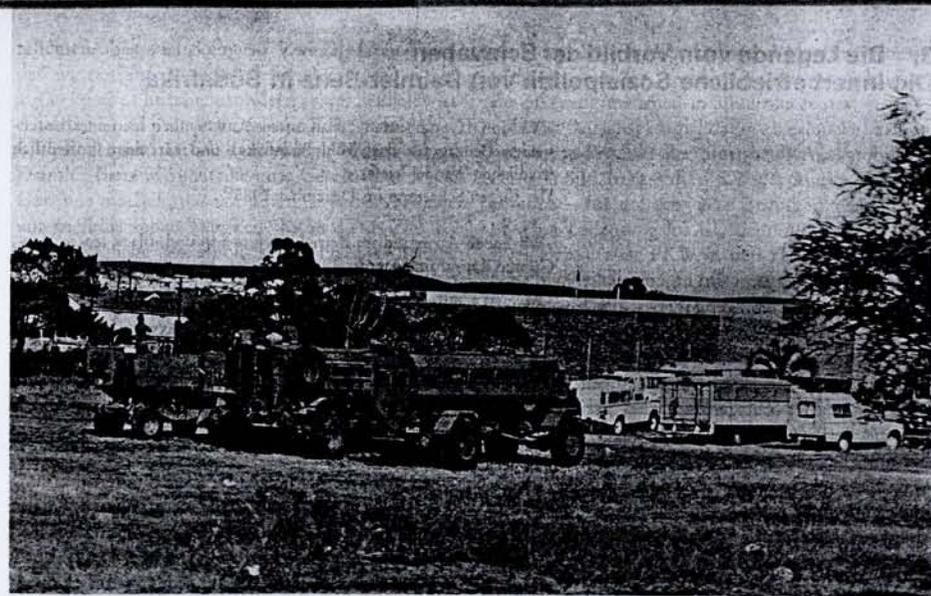
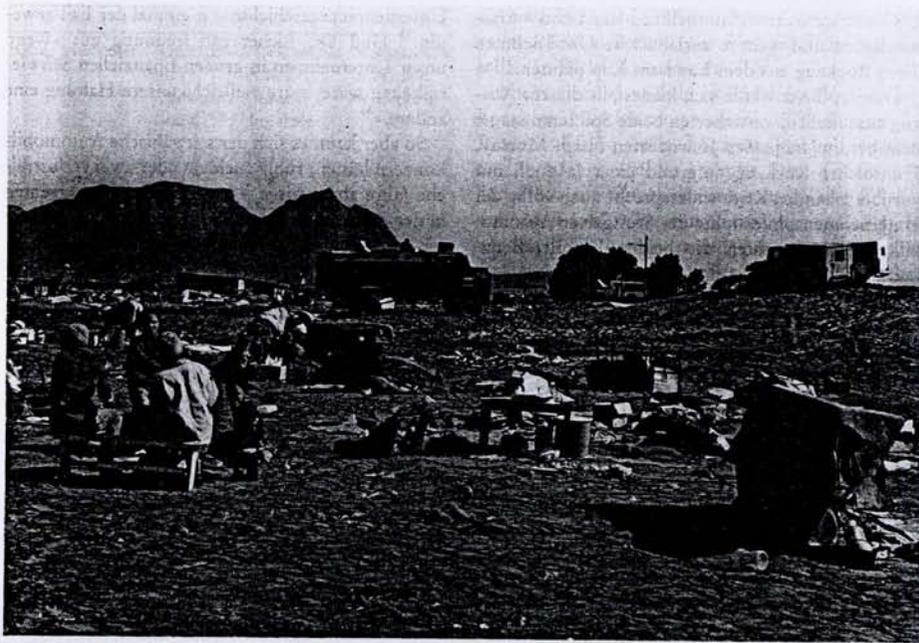
Manager, Schrempf und Liener, in zwei fast ein halbes Jahr auseinander liegenden Interviews nahezu gleichlautend. Und der Vorstandsvorsitzende von MBSA präzisierte, daß Daimler-Benz grundsätzlich nicht in kurzen Zeiträumen denke, plane und handle: »Unsere Kurzzeitplanung erstreckt sich auf fünf Jahre. Wir haben einen strategischen 10-Jahresplan, und wir werden nicht beeinflusst von kurzfristigen Entwicklungen.« Deshalb hätte sich Daimler-Benz auch im Mai 1986, zum Zeitpunkt des Interviews, genauso wie im November 1985 für Neuinvestitionen entschieden.<sup>52</sup>

Zur Erläuterung dieser Unternehmensphilosophie des Stuttgarter Riesen verwies Dr. Gerhard Liener ausdrücklich auf die Erfahrungen im Iran: »Wir waren sehr stark im Iran des Schah, und wir sind in einer sehr starken Position im Iran des Ayatollah.« Zwar habe es zwischenzeitlich eine Durststrecke von drei oder vier Jahren gegeben, doch diese habe Daimler-Benz gut überstanden. In Argentinien zum Beispiel sei Daimler-Benz sogar schon dreimal auf die Nase gefallen, doch immer wieder sei es aufwärts gegangen. Zwar sei es nicht auszuschließen, daß Daimler-Benz irgendwann einmal seine Sachen in einem Land packen werde, doch das sei in der langen Unternehmensgeschichte erst einmal der Fall gewesen.<sup>53</sup> Und Dr. Liener gab freimütig zu: »Wenn unser Unternehmen in großen finanziellen Schwierigkeiten wäre, wäre vielleicht unsere Haltung eine andere.«<sup>54</sup>

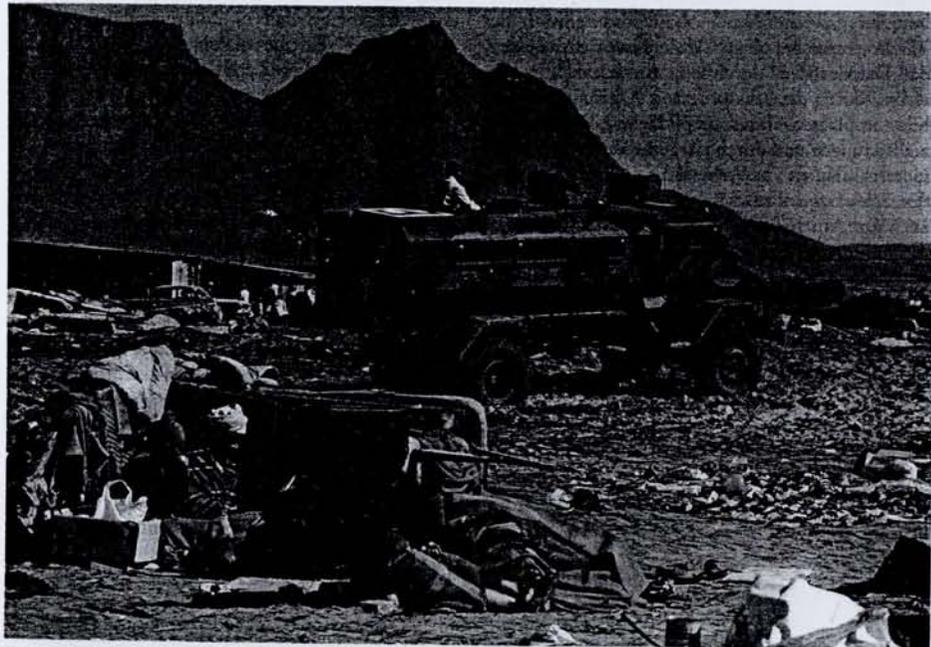
So aber kann es sich der schwäbische Automobilkonzern leisten, ruhig auch ein oder zwei verlustreiche Jahre abzuwarten – und je mehr Konkurrenten in der Zwischenzeit den Markt verlassen, umso besser wird es dann für Daimler-Benz sein.



*Patrouille der südafrikanischen Armee mit Unimog.*



*Gepanzerte Spezialfahrzeuge gegen die Schwarzen.*



### 3. Die Legende vom Vorbild der Schwaben: Die innerbetriebliche Sozialpolitik von Daimler-Benz in Südafrika

»Wir sind davon überzeugt, daß unsere Anwesenheit hier einen bedeutenden Beitrag für das Wohl Südafrikas und für einen hoffentlich friedlichen Wandel leistet.«  
Dr. Jürgen Schrempf im Dezember 1985<sup>55</sup>

»Wir haben Apartheid im Betrieb, »white tea« und »black tea.«  
Günter Kamuf im Sommer 1986<sup>56</sup>

Seit Ende der siebziger Jahre ist das Engagement des schwäbischen Automobilkonzerns in Südafrika unter wachsenden Beschuß geraten. Die öffentliche Kritik zielt vor allem auf die vielfältigen Geschäftsbeziehungen der Stuttgarter zu den Sicherheitskräften und deren Ausrüstern.<sup>57</sup> Bislang selten wird die betriebliche Sozialpolitik der südafrikanischen Daimler-Töchter kritisiert. Bezogen auf die Arbeitsbedingungen, Lohnverhältnisse und gewerkschaftlichen Rechte scheint selbst in der kritischen Öffentlichkeit jenes Bild vorzuherrschen, das zu zeichnen sich die Daimler-Benz AG mit großem Nachdruck bemüht: Denn während Daimler-Benz zu den Vorwürfen der Zusammenarbeit mit den Sicherheitskräften nur selten oder indirekt Stellung bezieht, betonen Sprecher und Vorstandsmitglieder des Weltkonzerns bei allen Gelegenheiten entschieden, daß Daimler-Benz durch seine Anwesenheit in Südafrika, durch die Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, durch vorbildliche Lohn- und Sozialleistungen und durch ein gutes Verhältnis zu den Gewerkschaften zur Verbesserung der sozialen Lage der Schwarzen und damit – zumindest indirekt – auch zur Abschaffung der Apartheid beitrage.<sup>58</sup>

Denn die Abschaffung der Apartheid werde auch von Daimler-Benz gewünscht: »Meine Damen und Herren, das in Südafrika praktizierte System der Apartheid lehnen wir mit aller Entschiedenheit ab«, rief unter starkem Beifall der Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG, Prof. Dr. Werner Breitschwerdt, der Hauptversammlung der Aktionäre am 2. Juli 1986 in Stuttgart zu.<sup>59</sup> Dieses Ziel der Abschaffung der Apartheid teile der Stuttgarter Automobilkonzern durchaus mit seinen Kritikern, heben Unternehmensvertreter immer wieder hervor, lediglich im Blick auf den einzuschlagenden Weg sei

Daimler-Benz mit seinen Kritikern uneinig. Im Gegensatz nämlich zu deren Auffassung könne sich Daimler-Benz nicht zu einem Rückzug aus Südafrika entschließen, denn damit verlöre der Konzern jede Einflußmöglichkeit auf das System der Apartheid und würde seiner sozialen Verantwortung nicht gerecht.<sup>60</sup> Auf diese verwies Prof. Dr. Werner Breitschwerdt ausdrücklich auf der Hauptversammlung der Daimler-Benz AG von 1986: »Wir haben vor allem eine soziale Verantwortung unseren 5000 südafrikanischen Mitarbeitern gegenüber, die zu 80 Prozent der schwarzen Bevölkerungsmehrheit angehören«, meinte der Konzernchef.<sup>61</sup> Dieser Verantwortung werde – so betont die Direktion des Konzerns immer wieder – Daimler-Benz unter anderem dadurch gerecht, daß es in den südafrikanischen Beteiligungsgesellschaften keinerlei Diskriminierung aufgrund ethnischer Zugehörigkeiten der Arbeiterinnen und Arbeiter gebe.<sup>62</sup>

Doch damit erschöpft sich nach Darstellung des Unternehmens der positive Beitrag noch nicht, den die Daimler-Benz AG in und für Südafrika leiste; so führe beispielsweise das Management von Mercedes-Benz of South Africa »konstruktive Gespräche« mit Behörden und Regierungsvertretern in Südafrika.<sup>63</sup> Insgesamt seien zwar die Einflußmöglichkeiten für einen ausländischen Konzern begrenzt, da er sich an die südafrikanischen Gesetze zu halten habe<sup>64</sup>, dennoch könne auch ein ausländisches Unternehmen zur Verbesserung der Situation im Land am Kap der Guten Hoffnung beitragen: »Ich glaube, daß hier Manövrierraum besteht«, erklärte Dr. Jürgen Schrempf im Frühsommer 1986 zuversichtlich.<sup>65</sup>

Allerdings rückte auf der Hauptversammlung von 1986 der Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG dieses freundliche Bild ein wenig zurecht: »Wir

möchten aber auch keinerlei Zweifel daran lassen, daß wir mit unserer industriellen Betätigung in Südafrika keine politischen, sondern ausschließlich wirtschaftliche und unternehmerische Ziele verfolgen.«<sup>66</sup>

Und genauso ist es denn auch. Natürlich will Daimler-Benz in Südafrika gute Geschäfte und gute Gewinne machen, das vor allem ist ja das Ziel jeder unternehmerischen Tätigkeit. Es ist dieses Ziel, das die betriebliche Sozialpolitik von Daimler-Benz in Südafrika bestimmt. Gleichviel, ob es um die Zahl der Arbeitsplätze geht oder um die Lohnhöhe, um das Ausbildungszentrum oder um das Verhältnis zu den Gewerkschaften, immer sind es natürlich die Interessen des Unternehmens, die die Ausgestaltung dieser Verhältnisse bestimmen. Und wenn Dr. Jürgen Schrempf im Frühsommer 1986 meinte, MBSA versuche, die »Philosophie« von Daimler-Benz in Südafrika einzuführen, dann bestätigte er nur diesen Sachverhalt.<sup>67</sup> Die betriebliche Sozialpolitik des Unternehmens hat zu einem guten Funktionieren des Produktionsablaufes beizutragen, und deshalb werden dann schon einmal Gratifikationen und Lohnerhöhungen eingesetzt, wenn dadurch die Arbeitsfreudigkeit gefördert, der Betriebsfrieden gesichert und insgesamt die Produktivität erhöht werden kann. Wenn es denn sein muß, greifen die wohlhabenden Schwaben durchaus auch tiefer in die Tasche – doch geht es ohne Zugeständnisse an die Forderungen der Arbeitnehmer, dann macht sie Daimler-Benz auch nicht.

So meinte Dr. Jürgen Schrempf Ende 1985, daß die Grenze bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze dann erreicht sei, wenn man in Gefahr gerate, die »Gans« zu schlachten, die »goldene Eier« lege.<sup>68</sup> Und Dr. Gerhard Liener lehnte ein halbes Jahr später ausdrücklich eine »Hochlohn-Politik« ab. Zwar zahle Daimler-Benz auch in Südafrika gute Löhne, doch diese Löhne müßten immer »gerechte«, und das hieß für ihn: dem jeweiligen Standard angepaßt sein, keinesfalls dürften sie auf einem so hohen Niveau liegen, daß finanzschwächere Unternehmen nicht mitziehen könnten.<sup>69</sup>

Diesen Sachverhalt faßte ein Arbeiter bei der Mercedes-Benz Exchange Unit Services in Johannesburg in einem Satz zusammen: »Die Verhältnisse sind nicht so, wie es behauptet wird.«<sup>70</sup> Fragen wir also

nach dem Beitrag, den Daimler-Benz zur Verbesserung der sozialen Verhältnisse der unterdrückten Bevölkerungsmehrheit in Südafrika leistet.

Da ist zunächst einmal daran zu erinnern, daß das wichtigste Produkt des Stuttgarter Automobilkonzerns in Südafrika – die PKW der Marke Mercedes nämlich – für die schwarze Bevölkerungsmehrheit ohnehin bedeutungslos ist, denn 1983 waren über zwei Drittel aller PKW in den Händen von »weißen« Südafrikanern und nur knapp neun Prozent im Besitz von Schwarzen, die 73 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachen.<sup>71</sup>

Weiter muß festgehalten werden, daß selbst dann der Beitrag von Daimler-Benz zur Verbesserung der sozialen Lage der unterdrückten Bevölkerungsmehrheit gering ausfallen würde, wenn sich der Stuttgarter Automobilkonzern sehr darum bemühen würde, denn nur ein verschwindend geringer Prozentsatz schwarzer Arbeitnehmer ist bei MBSA und deren Händlerorganisationen beschäftigt. Nach Angaben des Unternehmens vom März 1986 waren insgesamt 11 000 Arbeitnehmer – einschließlich der Weißen – bei den südafrikanischen Beteiligungsgesellschaften und den Händlerorganisationen beschäftigt.<sup>72</sup> Damit aber würde die – einmal unterstellte – Abschaffung der innerbetrieblichen Apartheid durch Daimler-Benz weitaus weniger ins Gewicht fallen, als die vielfältige Unterstützung der wirtschaftlichen, politischen und militärischen Strukturen des südafrikanischen Herrschaftssystems durch die Schwaben.<sup>73</sup>

Hinzu kommt, daß bei der südafrikanischen Daimler-Benz-Tochter höchstens knapp 57 Prozent der gesamten Belegschaft und somit maximal 2800 der insgesamt 4930 Beschäftigten »schwarze« Arbeiter sind. Etwas weniger als 30 Prozent der Gesamtbelegschaft sind Weiße, die restlichen fast ausschließlich »farbige« Arbeiter. Damit aber liegt der Anteil der »schwarzen« Arbeiter an der Gesamtbelegschaft bei Daimler-Benz in Südafrika deutlich unter dem bei ausländischen Beteiligungsgesellschaften üblichen Niveau: 1984 nämlich waren ungefähr zwei Drittel aller in ausländischen Beteiligungsgesellschaften Beschäftigten »Schwarze«, bei den »Töchtern« US-amerikanischer Unternehmen betrug ihr Anteil sogar 80 Prozent.<sup>74</sup>

Tabelle 4: Beschäftigte bei MBSA im Sommer 1986<sup>75</sup>

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt (1)	darunter						
		Arbeiter		weiße		»schwarze«		»farbige« u. »asiat.«
		absolut	in % von (1)	absolut	in % von (1)	absolut	in % von (1)	absolut
MBSA insgesamt	4930	3600	73,0%	1400-1450	28%-29%	unter 2750	unter 56%	
MB East London	3900	3200	82,1%	900-950	ca. 23%	2300-2350	ca. 60%	550-600
nationale u. regionale Verwaltungs- u. Gesch.-stellen	500	400	38,8%	ca. 500		unter 400		
MB Parts Division Pinetown	300							
MB Exchange Unit Services Johannesburg	230							

Somit fanden insgesamt 3500 Schwarze (einschließlich der »Farbigen« und »Asiaten«) bei Daimler-Benz in Südafrika einen Arbeitsplatz; der unmittelbare Beschäftigungseffekt des Stuttgarter Südafrika-Engagements und damit die Möglichkeit, durch vorbildliche Sozialleistungen zur Verbesserung der Lage der Schwarzen beizutragen, ist also eher bescheiden. Diese Einschränkung gilt auch bezogen auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Zwar wurde ihre Zahl von 1977 bis 1984 auf das 2,4fache angehoben, doch war dieser Anstieg verglichen mit dem umfassenden Ausbau der Tätigkeit von Daimler-Benz in jenen Jahren<sup>76</sup> nicht allzu hoch und lag deutlich unter dem Zuwachs der Umsätze im selben Zeitraum; diese sind von 1977 bis 1984 auf das 3,7fache angestiegen. Auch die umfangreichen Neuinvestitionen im zweiten Drittel der achtziger Jahre führten nicht zu einer entsprechenden Anzahl neuer Arbeitsplätze. Ohne Zweifel dienten die Investitio-

nen zu einem großen Teil Rationalisierungsmaßnahmen.

Der Beschäftigungseffekt des Südafrika-Engagements von Daimler-Benz wird weiter dadurch relativiert, daß bei Entlassungen vor allem schwarze Arbeitnehmer ihre Arbeitsplätze verlieren – dies gilt im übrigen für die gesamte Automobilindustrie.<sup>77</sup>

Doch ist nicht nur die Zahl der Schwarzen begrenzt, die bei Daimler-Benz beschäftigt sind, sondern auch ihr Lohn ist keinesfalls so befriedigend, wie es von der Stuttgarter Konzern»mutter« immer wieder dargestellt wird.

Auch wenn die Daimler-Benz AG wiederholt betont, daß die Löhne bei MBSA zu den höchsten in Südafrika zählten, und diese Behauptung sogar zutreffen mag, so wirft sie dennoch eher ein bezeichnendes Licht auf das miserable Lohnniveau im Land der Apartheid als auf die Großzügigkeit eines ausländischen Unternehmens. Aber auch bei Daimler-

Benz in Südafrika gibt es Arbeiter, die Löhne unter dem Existenzminimum erhalten; dies ergab eine im August 1986 durchgeführte Befragung schwarzer Arbeiter von Mercedes-Benz Exchange Unit Services in Johannesburg.<sup>78</sup> Bei dieser unter dem Ausnahmestandard natürlich nicht repräsentativen Befragung von 15 schwarzen Arbeitern erhielten zwei der Befragten einen Wochenlohn von (brutto) 80 Rand, das sind umgerechnet monatlich rund 360 Rand.<sup>79</sup> Das Existenzminimum betrug zu diesem Zeitpunkt in Johannesburg jedoch etwa 440 Rand<sup>80</sup>, somit unterschritt der Lohn der beiden Arbeiter das Existenzminimum um 18 Prozent. Die Bezahlung dieser beiden Arbeiter lag damit weit unter dem Niveau, das der sogenannte EG-Verhaltenskodex für Unternehmen mit Tochterunternehmen in Südafrika fordert und den einzuhalten sich Daimler-Benz stets rühmt: Nach Ziffer 3 dieses Kodexes sollte nämlich der Mindestlohn das Existenzminimum um 50 Prozent übersteigen und somit hätte er in Johannesburg zum Zeitpunkt der Befragung 660 Rand betragen müssen, bei den beiden Arbeitern lag er aber um 45 Prozent unter diesem Niveau. Selbst der höchste Lohn, über den die 15 Arbeiter berichteten, blieb mit umgerechnet 540 Rand noch immer um 18 Prozent unter der Forderung des EG-Kodexes.

Über diese schlechten Löhne klagten alle der befragten Arbeiter in Johannesburg und berichteten von der zunehmenden Verschuldung mancher Kollegen, die in ihrer Not sogar bei weißen Arbeitern zu hohen Zinsen Geld leihen und dadurch ihre Schuldenlast nur vergrößern würden. Zwei der Befragten hatten bei ihrer jeweils individuell vorgetragenen Bitte um Lohnerhöhung von ihren Vorgesetzten lediglich die Antwort bekommen, daß sie ja kündigen könnten, wenn sie mit ihren Löhnen nicht zufrieden seien.

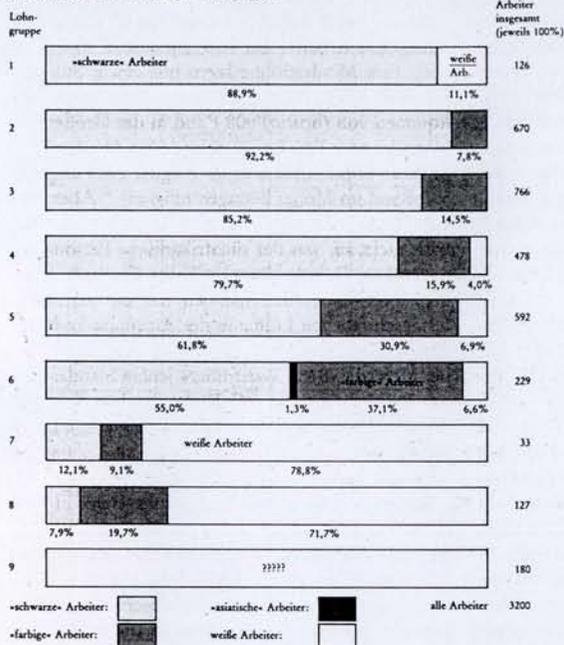
Besonders unbefriedigend sind die Verdienste der Fernfahrer bei Daimler-Benz in Johannesburg; sie erhalten weder für Nacht- noch für Wochenendfahrten Zulagen. Berichtet wurde auch über einen Fernfahrer, der bei einer Überlandfahrt nach Namibia aufgrund einer Panne vier oder fünf Tage auf der Landstraße liegen geblieben war, ohne für diese Tage bezahlt zu werden.

Besser bezahlt als in Johannesburg werden die schwarzen Arbeiter bei Mercedes-Benz East London. Ihre Mindestlöhne lagen mit einem Stundenlohn von drei Rand und somit mit einem Monateinkommen von (brutto) 608 Rand in der Größenordnung des vom EG-Kodex geforderten Mindestlohns (in East London hätte er im August 1986 ungefähr 590 Rand im Monat betragen müssen).<sup>81</sup> Aber auch auf die Arbeiter bei Mercedes-Benz East London trifft nicht zu, was der südafrikanische Personalmanager von Daimler-Benz, Wally Gardiner, stolz behauptet hatte, daß nämlich die tarifvertraglich festgeschriebenen Löhne in der Automobilindustrie der östlichen Kapprovinz und somit auch die Löhne bei Mercedes-Benz »weit über« jenem Standard liegen würden, den der EG-Kodex fordere.<sup>82</sup> Außerdem erreichten die Arbeiter das gegenwärtige Lohnniveau erst nach zahlreichen Streiks Anfang der achtziger Jahre.<sup>83</sup>

Insgesamt lassen sich bei Daimler-Benz in Südafrika im Blick auf die Lohnverhältnisse Diskriminierungen erkennen: Auch wenn für den gleichen Arbeitsplatz der gleiche Lohn gezahlt wird, schließt dies keinesfalls aus, daß das durchschnittliche Einkommen weißer Arbeiter deutlich über dem ihrer schwarzen Kollegen liegt. Denn die besser bezahlten Arbeitsplätze sind fast ausschließlich in den Händen der Weißen.

Dies gilt zunächst für den Bereich der Angestellten; hier sind nach Aussagen des Managements von MBSA rund 82 Prozent aller Beschäftigten Weiße.<sup>84</sup> Weiter stellen die Weißen die größte Gruppe unter den besser bezahlten Arbeitern und sind vor allem in den oberen der neun (Wochen-)Lohngruppen zu finden. Bei Mercedes-Benz East London (nur hierfür haben wir entsprechende Angaben) stellen die Weißen nahezu 72 Prozent aller Arbeiter der Lohngruppe 8, der ersten Lohngruppe für Facharbeiter mit abgeschlossener Lehre; aber nur knapp acht Prozent der nach der Lohngruppe 8 bezahlten Facharbeiter sind »Schwarze«. Umgekehrt ist das Verhältnis am unteren Ende der Lohnskala: von den 1562 Arbeitern der drei niedrigsten Lohngruppen in East London sind lediglich 16 (oder ein Prozent) Weiße, aber 1383 (oder 88,5 Prozent) »Schwarze«.

Schaubild 1: Lohnstruktur bei Mercedes-Benz East London (August 1986)  
I. »Ethische« Zusammensetzung der Lohngruppen<sup>86</sup>



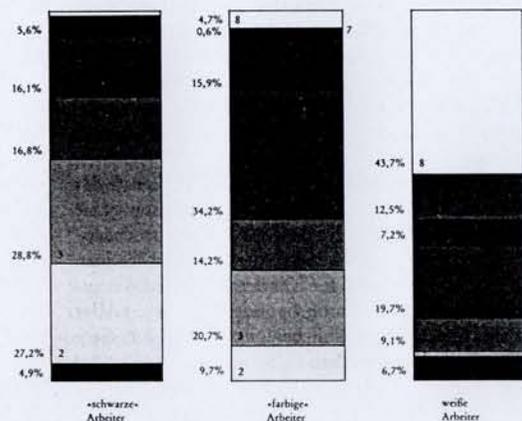
Die Angaben in Prozent beziehen sich auf die jeweilige Lohngruppe.

100% = alle 2270 »schwarzen«

100% = alle 535 »farbigen«

100% = alle 208 weißen

Arbeiter der Lohngruppen 1 bis 8



Die Ziffern in den »Säulen« bezeichnen die Lohngruppen.

Schaubild 2: Lohnstruktur bei Mercedes-Benz East London (August 1986):  
II. Lohngruppenverteilung innerhalb der gesamten Arbeiterschaft<sup>87</sup>

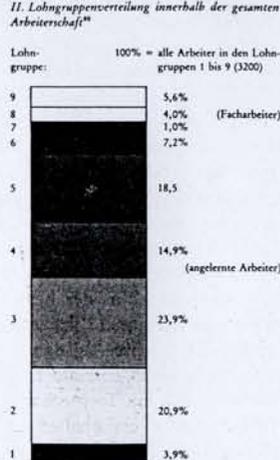


Schaubild 3: Lohnstruktur bei Mercedes-Benz East London (August 1986):  
III. Lohngruppenverteilung nach der »ethnischen« Gruppenzugehörigkeit der Arbeiter der Lohngruppen 1 bis 8<sup>88</sup>

Tabelle 5: Wochenlohnempfänger bei Mercedes-Benz East London, August 1986<sup>85</sup>

Lohngruppe	Arbeiter insgesamt	darunter			
		Weißer	»Schwarze«	»Farbige«	»Asiaten«
1	126	14	112	0	0
2	670	0	618	52	0
3	766	2	653	111	0
4	478	19	381	76	2
5	592	41	366	183	2
6	229	15	126	85	3
7	33	26	4	3	0
8	127	91	10	25	1
9	ca. 180	?	?	?	?
<b>Summe</b>	<b>3021</b>	<b>208</b>	<b>2270</b>	<b>535</b>	<b>8</b>

Dieser ungleichen »ethnischen« Zusammensetzung der Lohngruppen entspricht die unterschiedliche Verteilung der Lohngruppen innerhalb der »schwarzen«, »farbigen« und weißen Arbeiterschaft. Aufschlußreich ist zunächst, daß beinahe 50 Prozent aller Arbeiter bei Mercedes-Benz East London zu den Lohngruppen der Ungelernten (Lohngruppen 1 bis 3) gehörten.<sup>87</sup> Den beiden Lohngruppen der Facharbeiter (8 und 9) wurden dagegen mit insgesamt 307 Arbeitern nur knapp zehn Prozent der (Wochen-)Lohnempfänger zugeordnet. Daimler-Benz gruppiert in East London 90 Prozent seiner Arbeiter in die Lohngruppen der Un- und Angelernten ein, darunter nach Aussagen von Gewerkschaftsvertretern in East London auch Arbeiter mit höherer Qualifikation.<sup>89</sup>

Die niedrig eingestuftten Arbeitsplätze sind vor allem von »Schwarzen« belegt (vgl. Schaubild 1), und nur ein kleiner Teil der »schwarzen« Arbeiter ist auf den besser bezahlten Arbeitsplätzen zu finden: 60,9 Prozent aller »Schwarzen« der Lohngruppen 1 bis 8 müssen sich mit Arbeitsplätzen begnügen, die zu den Lohngruppen 1 bis 3 gehören (vgl. Schaubild 3). Dagegen befinden sich 56,2 Prozent der weißen Arbeiter (der ersten acht Lohngruppen) in den Lohngruppen 7 und 8, 43,7 Prozent von ihnen allein in der ersten Facharbeiter-Lohngruppe (8). Die »farbigen« Arbeiter schließlich sind vor allem den mittleren Lohngruppen zugeordnet.

Diese ungleiche Einkommensverteilung belegt die schlechten Chancen schwarzer Arbeiter für innerbetrieblichen Aufstieg. Auch das 1981 eröffnete Ausbildungszentrum<sup>91</sup> von Mercedes-Benz East London hat offensichtlich nicht viel zur Herstellung von Chancengleichheit beigetragen: Zwar behauptet Daimler-Benz immer wieder, daß das Ausbildungszentrum nicht zuletzt den Schwarzen zugute käme, doch noch fünf Jahre nach dessen Eröffnung waren nahezu 72 Prozent aller Facharbeiter der Lohngruppe 8 (der ersten Lohngruppe für Facharbeiter) weiße Arbeitnehmer (vgl. Tabelle 5). Da aber bis dahin schätzungsweise 120 Lehrlinge in den hochmodernen Lehrwerkstätten zu Facharbeitern ausgebildet worden sind<sup>92</sup>, muß erstens davon ausgegangen werden, daß erheblich mehr Weiße als Schwarze eine Facharbeiterausbildung erhalten haben. Dies jedenfalls behaupteten im August 1986 schwarze Gewerkschaftsvertreter in East London im Gegensatz zu Vertretern des Unternehmens.<sup>93</sup> Zweitens dürften die Angaben schwarzer Gewerkschafter zutreffen, daß Schwarze nach ihrer Ausbildung häufig unter ihrem Qualifikationsniveau beschäftigt und daß Arbeitsplätze schwarzer Facharbeiter in zu niedrige Lohngruppen eingestuft würden.<sup>94</sup>

Als Folge dieser unterschiedlichen Aufstiegschancen seien (nach Gewerkschaftsaussagen) alle Stellen ab Meister und aufwärts de facto den Weißen vorbehalten und nur ein kleiner Teil der Vorarbeiter seien Schwarze.<sup>95</sup> Entsprechend seien schwarze Arbeiter nie Vorgesetzte von Weißen.<sup>96</sup> Außerdem würden Weiße Lohngruppen zugeordnet, die über ihrem Qualifikationsniveau liegen würden: Wiederholt berichteten die Befragten bei Daimler-Benz in East London über die völlig unzureichende Qualifikation mancher (weißer) Meister, so daß teilweise schwierigere Aufgaben von Kollegen aus der Bundesrepublik Deutschland ausgeführt werden mußten. Ungleiche Aufstiegschancen beklagten auch die befragten schwarzen Arbeiter bei Daimler-Benz in Johannesburg.<sup>97</sup>

Nach übereinstimmenden Angaben der Arbeiter in Johannesburg und East London seien auch die betrieblichen Sozialleistungen ungleich verteilt. Sowohl bei Mercedes-Benz Exchange Unit Services als auch bei Mercedes-Benz East London müßten sich

die Schwarzen mit einer schlechteren medizinischen Versorgung zufrieden geben als ihre weißen Kollegen und hätten darüber hinaus keinen Anspruch auf betriebliche Miet- und Wohnungsbaudarlehen. Außerdem müßten schwarze Arbeiter ihre Arbeitskleidung selbst bezahlen und bekämen zum Teil keine ausreichenden Arbeitsschutz-Ausrüstungen gestellt. Darauf angesprochen, wies das Management von MBSA diese Klagen weit von sich: nichts davon sei wahr.<sup>98</sup>

Diskriminierungen seien schließlich auch beim betrieblichen Disziplinarwesen üblich, berichteten übereinstimmend die befragten Arbeiter bei Daimler-Benz in Johannesburg und East London. Verstöße von schwarzen Arbeitern gegen die Werksordnung würden in der Regel härter geahndet als die von weißen Kollegen. So sei in East London ein schwarzer Arbeiter nur deshalb entlassen worden, weil er an zwei Tagen zu spät zur Arbeit gekommen sei, obgleich die betriebliche Disziplinarordnung vor einer Entlassung das Aussprechen von zwei Verwarnungen vorschreibe, die aber nicht erfolgt seien. Ein Arbeiter in Johannesburg berichtete, daß ihm ein ganzer Tageslohn abgezogen werde, wenn er einmal vergesse, die Stechuhr zu betätigen. Und komme ein schwarzer Arbeiter nur fünf Minuten zu spät – angesichts des völlig unzulänglichen öffentlichen Nahverkehrssystems und der weiten Entfernungen zu den Zwangswohnorten (Townships) könne dies nicht immer vermieden werden –, dann werde ihm gleich ein ganzer Stundenlohn abgezogen; dies aber sei bei den weißen Kollegen nicht der Fall. Auch in Fällen von kleinen (Werkzeug-)Diebstählen würden Schwarze fast immer entlassen, während Weiße glimpflicher davongämen.<sup>99</sup>

Ganz besonders bedrückend empfinden die schwarzen Arbeiter bei Mercedes-Benz Exchange Unit Services in Johannesburg die alltägliche Diskriminierung am Arbeitsplatz durch weiße Kollegen. Diese bestünden zum Beispiel auch dann auf der Anrede »Boss«, wenn sie gar nicht Vorgesetzte der Schwarzen seien. Umgekehrt aber würden Weiße schwarze Arbeiter immer wieder mit »Kaffir« beschimpfen, ohne daß sich die so Beleidigten dagegen wehren könnten. Und verbittert berichtete ein alter Arbeiter in Johannesburg im August 1986: »Manch-

mal kommt ein junger Weißer von der Schule und will als Lehrling arbeiten. Ich muß ihm dann die Arbeit beibringen, die ich mache. Aber man erwartet von mir, daß ich ihn mit »Boss« anrede. « Ein anderer Arbeiter ergänzte: »Ein weißer Mann kann jederzeit und ohne Gründe einen Schwarzen »Kaffir« nennen, selbst der Manager kann dich beschimpfen. Beim Essen, also wenn wir zum Essen zu gehen haben, und ein weißer Mann setzt sich hin, um zu essen, und ruft dich und sagt dir, du sollst ihm etwas Kaltes zu trinken holen, wenn du ihm dann sagst, daß du eigentlich zum Essen gekommen bist, fliegst du raus. Da verzichtest du besser aufs Essen und holst ihm halt, was er will, und wenn du zurückkommst, hast du noch fünf Minuten Zeit, um zum Arbeitsplatz zurückzugehen, und wenn du mehr brauchst, kriegst du Schwierigkeiten.«<sup>100</sup>

Im Gegensatz zu allen beschönigenden Selbstdarstellungen des Stuttgarter Automobilkonzerns zählt Daimler-Benz aufgrund dieser Personalpolitik zu den am schlechtesten geführten bundesdeutschen Unternehmen in Südafrika, wie ein kenntnisreicher Angehöriger der bundesdeutschen Botschaft in Pretoria im August 1986 bemerkte.<sup>101</sup>

Für die Richtigkeit dieser Einschätzung sprechen auch die häufigen Arbeitskämpfe bei Mercedes-Benz East London, die sich durchaus als Zeichen anhaltenden Protests der Arbeiter gegen die betriebliche Sozialpolitik des Unternehmens interpretieren lassen. Die Unzufriedenheit und der Widerstand der Arbeiter konnten auch trotz Verhängung des ersten Ausnahmezustands durch Präsident P. W. Botha am 21. Juli 1985 nicht gebrochen werden; allen Restriktionen zum Trotz kam es auch in der zweiten Jahreshälfte 1985 und 1986 immer wieder zu Arbeitskämpfen. Allein in den ersten acht Monaten des Jahres 1986 verlor Mercedes-Benz East London 53 Arbeitstage, also rund 30 Prozent der Arbeitszeit, durch Streiks und ähnliche Formen der Arbeitsniederlegung.

Bei diesen Auseinandersetzungen wurde wiederholt deutlich, daß das Management von Mercedes-Benz East London nicht das geringste Verständnis für die besondere Notsituation der schwarzen Arbeiter unter dem Ausnahmezustand aufbrachte. Das Unternehmen antwortete nur mit Repression, als am

3. September 1985 Lackierereiarbeiter der Spätschicht schon um 19.00 Uhr statt um 20.00 Uhr nach Hause gingen – aus Furcht vor nächtlichen Übergriffen der Sicherheitskräfte, vor denen nach Verhängung des Ausnahmezustands kein Schwarzer sicher war. Deshalb schlugen die 125 Arbeiter am folgenden Tag eine Vorverlegung des Schichtbeginns vor, was jedoch vom Management des Unternehmens abgelehnt wurde. Als die gesamte Spätschicht der Lackiererei dennoch frühzeitig nach Hause ging, wurde sie am folgenden Tag geschlossen entlassen. Daraufhin traten am 5. September auch die Arbeiter der Frühschicht in der Lackiererei in den Streik und forderten, die entlassene Spätschicht wieder einzustellen. Doch das Management blieb hart und entließ kurzerhand alle 125 streikenden Arbeiter der Frühschicht. Nun legte die gesamte schwarze Belegschaft die Arbeit nieder und forderte die Wiedereinstellung aller Entlassenen. Doch dauerte es noch fast zwei Wochen, bis das Management von Mercedes-Benz East London die Forderung der Arbeiter erfüllte und alle Entlassungen zurücknahm sowie die Sicherheit der Spätschicht auf dem Heimweg garantierte. Am 20. September konnte dann der Streik erfolgreich beendet werden.<sup>102</sup>

Daimler-Benz verhielt sich auch nach der zweiten Verhängung des Ausnahmezustands am 12. Juni 1986 nicht anders. Als am 7. Juli wiederum die Arbeiter der Spätschicht in der Lackiererei die Arbeit niederlegten und bessere Arbeitsschutzkleidungen und -ausrüstungen forderten, wurde am folgenden Tag die Frühschicht kurzerhand mit der Bemerkung nach Hause geschickt, es gebe für sie nichts zu tun. Und entgegen einer entsprechenden innerbetrieblichen Vereinbarung mit der Automobilarbeitergewerkschaft National Automobile and Allied Workers Union (NAAWU) erhielten die Heimgeschickten kein Geld – obgleich die Vereinbarung für vom Unternehmen verordnete Feierschichten Teillohnzahlungen vorsieht. (Über den Ausgang dieses Arbeitskampfes lagen keine Informationen vor.)<sup>103</sup>

Daß bei solchen Auseinandersetzungen Daimler-Benz bis zur letzten Konsequenz seine Macht einsetzt und versucht, Gewerkschaftsfunktionäre und Belegschaft zu spalten, zeigten auch die Ereignisse vom August und September 1986. Anlaß für die

entschiedenen Auseinandersetzungen in diesen Monaten war ein Fernbleiben der gesamten Belegschaft von Mercedes-Benz East London von der Arbeit (»stay away«) am 14. August. Mit dieser Aktion wollten die Daimler-Benz Arbeiter gemeinsam mit ihren schwarzen Kolleginnen und Kollegen aus anderen Unternehmen an ein Massaker erinnern: Ein Jahr zuvor wurden 29 Menschen von der Polizei in jener »Township« Duncan Village erschossen, in der auch viele Daimler-Benz-Arbeiter wohnen müssen und die mittlerweile einer vom Militär besetzten Festung gleicht. Die Unternehmensleitung zeigte für dieses Anliegen der Arbeiter kein Verständnis: Nach dem »stay away« vom 14. August warf sie 16 Vertretern der ebenfalls im Werk vertretenen Gewerkschaft South African Allied Workers Union (SAAWU) vor, sie hätten unter teilweise brutalen Gewaltandrohungen Kolleginnen und Kollegen zur Teilnahme am »stay away« gezwungen und darüber hinaus nach dem 14. August in der Kantine zur Arbeitszeit Versammlungen abgehalten, auf denen die Namen der »Streikbrecher« verlesen und ihnen sogar mit Mord gedroht worden sei. In der Folgezeit ließ dann zwar das Management gegen drei der Beschuldigten die Vorwürfe fallen, die übrigen 13 Arbeiter wurden jedoch entlassen; zu Unrecht, wie Angehörige der beiden bei Mercedes-Benz East London vertretenen Gewerkschaften meinten. Sowohl SAAWU als auch NAAWU hoben hervor, daß das Management seine schweren Beschuldigungen nicht hätte beweisen können.

Offensichtlich hatte die Unternehmensleitung mit ihrem Vorgehen (freilich vergeblich) versucht, die angeklagten Gewerkschaftsvertreter der SAAWU von der Belegschaft zu isolieren und das Eintreten der Arbeiter für diese Gewerkschaft zu schwächen. Hintergrund für das Vorgehen der Unternehmensleitung war die Auseinandersetzung der beiden Gewerkschaften NAAWU und SAAWU um die Vormachtstellung bei Mercedes-Benz East London. Bis in den Herbst 1985 hinein hatte die NAAWU noch mehr als 50 Prozent aller schwarzen Arbeiter organisiert, viele Arbeiter jedoch wandten sich in der Folgezeit von der Automobilarbeitergewerkschaft aus Unzufriedenheit über ihre nachgiebige Haltung dem Unternehmen gegenüber ab und schlossen sich

der kämpferischeren Gewerkschaft SAAWU an (nach Aussagen des Managements ungefähr 800 Arbeiter). Damit aber verlor die NAAWU ihre Mehrheit unter der Belegschaft und das Management seinen bevorzugten gewerkschaftlichen Verhandlungspartner. Die in dieser Entwicklung sich ausdrückende »Radikalisierung« der Arbeiter mißfiel dem Unternehmen ebenso wie die nun entstandene »unklare Situation« im Werk. Dankbar ergriff daher das Management jede Gelegenheit, um die SAAWU zu schwächen und um ihre Funktionäre aus dem Betrieb zu verdrängen. Auch der Konflikt nach jenem »stay away« vom 14. August sollte diesem Ziel dienen – doch dieses Mal ging die Rechnung nicht auf, da beide Gewerkschaften gegen die Entlassung der 13 Arbeiter protestierten.

Der Unmut der schwarzen Belegschaft wuchs, als in der Folgezeit ein firmeninternes Einspruchsverfahren (»appeal«) durch das Management verschleppt wurde und man sich anschließend beharrlich weigerte, die Entlassungen wieder rückgängig zu machen. Daher trat am 2. September die gesamte schwarze Belegschaft in den Streik. Die Unternehmensleitung kündigte daraufhin für den folgenden Tag die Eröffnung des Einspruchsverfahrens an und forderte alle Arbeiter – allerdings erfolglos – auf, den Streik unverzüglich zu beenden. Am 4. September kam es dann zu dem Einspruchsverfahren, in dessen Verlauf nach Aussagen von NAAWU und SAAWU das Management seine Vorwürfe wiederum nicht habe beweisen können. Stattdessen stellte die Unternehmensleitung am Freitag, dem 5. September, den Streikenden ein Ultimatum: Wer am kommenden Montag nicht wieder seine Arbeit aufgenommen habe, der habe sich selbst entlassen. Außerdem erklärte das Management den Streik für »illegal« und damit die Teilnahme daran als strafbare Handlung. Dies jedoch war eine massive Bedrohung der Belegschaft, da die Streikenden nun mit einem Eingreifen der Polizei und mit strafrechtlichen Konsequenzen rechnen mußten, wenn sie den Streik nicht abgebrochen hätten. Trotz Ausnahmezustand also scheute das Management nicht vor einer weitgehenden Ausnutzung jener gesetzlichen Möglichkeiten zurück, die das Apartheidregime zur Unterdrückung schwarzer Arbeiter bereitstellt.

Dieses harte Vorgehen der Unternehmensleitung – Personalchef Wally Gardiner hatte davon gesprochen, er wolle doch einmal sehen, wer der Stärkere sei – konnte seine Wirkung nicht verfehlen. Am Montag, dem 8. September 1986, brach der Streik zusammen, und über 150 Arbeiter, die nicht rechtzeitig zur Arbeit erschienen waren – allesamt übrigen Mitglieder der SAAWU – wurden entlassen. Zwei Tage später fand eine Untersuchung gegen neun Arbeiter – wiederum ausschließlich Mitglieder der SAAWU – statt, denen die Organisation eines »illegalen« Streiks und die Bedrohung der Arbeiter vorgeworfen wurde. Da jedoch die Meister und Vorgesetzten der Beklagten dieselben entlasteten, wurden die Beschuldigungen gegen sieben Arbeiter fallengelassen, zwei aber unverzüglich entlassen. Unter den Bedingungen des Ausnahmezustands hatte das Unternehmen gesiegt.<sup>104</sup>

Dieses Verhalten von Daimler-Benz in Südafrika steht in deutlichem Widerspruch zu den Selbstdarstellungen des Unternehmens. Beispielsweise hatte Wally Gardiner im Frühsommer 1986 behauptet, MBSA habe bisher alle Arbeitskonflikte so regeln können, daß selbst nach einem Streik bei den Arbeitern keine »Bitterkeit« übrig geblieben sei. Alles in allem, so Wally Gardiner weiter, sei ein gutes Verhältnis der Unternehmensleitung zur Belegschaft kennzeichnend für das Betriebsklima bei MBSA.<sup>105</sup>

Daimler-Benz sei auch durchaus an einer starken Gewerkschaft als »Ordnungsfaktor« im Betrieb interessiert und versuche die Belegschaft davon zu überzeugen, daß das Unternehmen alles in seiner Macht Stehende versuche, um den Arbeitern zu helfen.<sup>106</sup> Deshalb habe die Unternehmensleitung den »stay away« vom 16. Juni 1986 toleriert, der in ganz Südafrika am 10. Jahrestag der Soweto-Aufstände durchgeführt wurde. Freilich habe sich MBSA nicht in der Lage gesehen, für diesen Tag des Ausstands auch noch Löhne zu zahlen; dies sei auch angesichts der zahlreichen Belastungen des Produktionsablaufs durch politisch motivierte Arbeitsniederlegungen gar nicht möglich gewesen. Überhaupt habe der größte Teil der Konflikte bei Mercedes-Benz East London seine Ursache darin, daß die Schwarzen politische Streitfragen in den Gewerkschaften und auch im Betrieb diskutieren würden, da

sie im Apartheidsystem keine anderen Möglichkeiten hätten.<sup>107</sup> Deshalb meinte Dr. Manfred Gentz vom Stuttgarter Vorstand der Daimler-Benz AG mit Blick auf die Situation in Südafrika, »daß es wichtig ist, daß die Menschen eine Gelegenheit haben, um ihre politische Meinung auszudrücken«<sup>108</sup> – da sonst, so wäre zu ergänzen, der Arbeitsfrieden unnötig belastet wird.

Daimler-Benz in Südafrika kooperiert aber auch mit dem Staat und seinen Sicherheitskräften, um die Arbeit von mißliebigen Gewerkschaften zu be- oder gar zu verhindern. Im Oktober 1980 fand beispielsweise ein Treffen der Border Chamber of Industries, der regionalen Industriekammer in East London, statt, an dem der damalige Arbeitsminister Fanie Botha, der in Gewerkschaftskreisen berüchtigte Major Phillipus Olivier, Leiter der Abteilung »Arbeit und Gewerkschaften« der Sicherheitspolizei in East London, und Vertreter von 15 Unternehmen aus East London teilnahmen. Auch Daimler-Benz schickte einen Vertreter.

Bei diesem Treffen ging es um die Frage, wie Staat, Sicherheitspolizei und Unternehmen mit den Gewerkschaften und vor allem mit der in East London besonders starken SAAWU umgehen sollten. Dabei empfahl der Arbeitsminister, zur Aufrechterhaltung des Arbeitsfriedens zwar mit der SAAWU zu reden, diese jedoch nicht ausdrücklich anzuerkennen. Und der Major Olivier riet, im Falle von Streiks die »Anführer« zu entlassen. Werde dann ein

Streik dennoch weitergeführt, könne man ja die Wiedereinstellung der Entlassenen in Aussicht stellen; keinesfalls aber sollten Funktionäre der SAAWU wieder eingestellt werden. Auf dieses Verfahren, das von der Sicherheitspolizei vorgeschlagen wurde, einigte man sich bei jenem geheimen Treffen im Oktober 1980; und Daimler-Benz zog mit<sup>109</sup> und befolgte genau diese Strategie, wie wir gesehen haben.

Angesichts dieser Verbindungen wundert es nicht, daß der örtliche Personalchef von MBSA in East London, ein Herr van der Walt, Mitglied der Nationalen Partei P.W. Bothas und des rechtsradikalen »Bruderbundes« ist; dies wurde von einem Vertreter der bundesdeutschen Botschaft in Pretoria bestätigt. Weiße Arbeiter von Mercedes-Benz East London patrouillieren nachts und an den Wochenenden als schwerbewaffnete Freiwillige der Sicherheitskräfte um Duncan Village und bewachen somit jene »Township«, in der 400 ihrer schwarzen Kollegen von MBSA wohnen müssen.<sup>110</sup> Von der Legende der angeblich vorbildlichen betrieblichen Sozialpolitik des schwäbischen Automobilkonzerns in Südafrika bleibt wenig übrig. Um so mehr aber trifft wohl die vom Unternehmen immer wieder bestrittene Aussage zu, daß Daimler-Benz vom System der Apartheid profitiere. Dies wird noch deutlicher, wenn wir uns die Geschäfte der Stuttgarter mit den südafrikanischen Sicherheitskräften (dazu weiter unten) ansehen.



*Motorisierte Patrouille der südafrikanischen Armee.  
Gepanzerte Spezialfahrzeuge gegen die Schwarzen.*



*Demonstration gegen die Südafrika-Politik der Daimler-Benz AG vor der Jubiläums-Hauptversammlung,  
Hanns-Martin-Schleyer-Halle Stuttgart, 2. Juli 1986.*

#### 4. Zwischen staatlicher Subvention und Unterdrückung der Schwarzen: Der Einstieg der Schwaben in das Geschäft mit Dieselmotoren

»Der allgegenwärtige Dieselmotor aus Atlantis beherrscht mittlerweile den gesamten Nutzfahrzeugmarkt vollständig. Dies war nicht immer so, und manch einer mag noch immer den Weg in Frage stellen, den Südafrika gegangen ist.«

Financial Mail 9. August 1986, Supplement Trucks and Transports

Eine atemberaubende Geschichte verbirgt sich hinter der nüchternen Ankündigung des Geschäftsberichts der Daimler-Benz AG für das Jahr 1978, der schwäbische Automobilkonzern habe »im Rahmen der südafrikanischen Industrialisierungspolitik« gemeinsam mit dem britischen Unternehmen Perkins »gegen starke internationale Konkurrenz« mit einer »unter Führung der staatlichen Industrial Development Corporation gegründeten Gesellschaft Lizenzverträge über die Herstellung von Dieselmotoren abgeschlossen.«<sup>111</sup> Diese Ende 1978 unterzeichneten Lizenzverträge legten den Grundstein dafür, daß Mercedes-Benz-Dieselmotoren nahezu über Nacht den gesamten Nutzfahrzeugmarkt Südafrikas erobert haben und fast alle Konkurrenten plötzlich verdrängt waren. Diese Entwicklung kann man bereits aus dem Geschäftsbericht für 1978 herauslesen: »Die hier gebauten Motoren werden künftig von allen Fahrzeugherstellern in Südafrika verwendet.«

Daimler-Benz nutzte mit diesem Einstieg in die Atlantis Diesel Engines (Pty.) Ltd. (ADE)<sup>112</sup> den von der Regierung Südafrikas vorangetriebenen Ausbau des militärisch-industriellen Komplexes, der ja vor allem dazu dienen sollte, Südafrika im Bereich strategisch wichtiger Industriezweige von Importen unabhängiger zu machen.<sup>113</sup> Diese staatlich angelegte und geförderte Industrialisierung verband Südafrika mit seiner Politik der Gettoisierung der schwarzen Bevölkerungsmehrheit. Die Neuansiedlung von Unternehmen sollte in bisher nicht industrialisierten Gebieten umfangreich gefördert werden; auf den ersten Blick ein Programm zur Entflechtung der wenigen großen industriellen Ballungszentren in Südafrika mit dem Ziel, auch in wirtschaftsstrukturell unterentwickelten Gebieten

Arbeitsplätze zu schaffen. Doch dieser erste Augenschein trügt, wenn wir uns die einzelnen Entwicklungsgebiete und Entflechtungspunkte genauer ansehen: Diese nämlich sind fast ausschließlich entweder in den »Homelands« zu finden oder dort, wohin Schwarze vertrieben wurden. Dafür ist der Sitz des von Daimler-Benz mitaufgebauten Motorenwerks, die erst zwölfjährige Retortenstadt Atlantis rund 50 km nördlich von Kapstadt, ein Beispiel.

In jene öde, in großer Eile aus dem Boden gestampfte Kleinstadt mit mittlerweile ungefähr 50 000 Einwohnern mußten seit 1974 viele »Farbige« aus Kapstadt und Umgebung ziehen, da die Kaphalbinsel als landschaftliche Perle und Kapstadt als Touristenzentrum frei von Schwarzen werden sollte. Jene Familien aber, die sich nicht durch reichliche Versprechungen der südafrikanischen Regierung – wie: in Atlantis gebe es Wohnungen, neue Häuser und Arbeitsplätze genug – zum freiwilligen Verlassen ihrer Heimat entschließen konnten, wurden dazu gezwungen. Etliche Familien der so Vertriebenen blieben in Atlantis wochen- oder gar monatelang ohne Wohnung und Arbeit, hausten in provisorischen Unterkünften und hatten täglich die 50 km nach Kapstadt zu ihren alten Arbeitsplätzen zu fahren. Mittlerweile sind tausende »farbige« Familien in Atlantis in Not, die Arbeitslosenquote wurde im November 1985 auf 60 Prozent geschätzt (in einigen Stadtteilen soll sie sogar noch darüber liegen), und über 2000 Familien droht der Verlust ihrer Wohnung, da sie die hohen Mieten in Atlantis nicht mehr bezahlen können. Die Kosten und Gebühren für Wohnung, Strom und Wasser stiegen in der letzten Zeit so rasch an, daß dafür rund zwei Drittel des Mindestlohns ausgegeben werden müssen, den ein Arbeiter bei Atlantis Diesel Engines erhält – selbst

für die 40 Prozent Nicht-Arbeitslosen eine nicht tragbare Belastung.

Und die soziale Situation in Atlantis verschlimmert sich dramatisch: Familienvorstände wurden inhaftiert, weil sie keine Mieten mehr zahlen konnten; zahlreichen Wohnungen wurde die Wasserversorgung von der Stadtverwaltung abgestellt, da die Bewohner nicht einmal die Wassergebühren mehr aufbringen konnten – und dennoch kommen immer mehr »Farbige« aus Kapstadt und Umgebung mehr oder weniger unfreiwillig in Atlantis an. Das Projekt Atlantis, geplant als Musterbeispiel für die südafrikanische Dezentralisierungspolitik, ist gescheitert, zurückgeblieben ist eine trostlose Entwicklungsrüine, deren unfreiwillige Bewohner zudem noch unter dem staatlichen Terror des Ausnahmezustands leiden müssen. Die Sicherheitskräfte verhafteten nach dem zweiten Ausnahmezustand am 12. Juni 1986 die führenden Organisatoren der Bürgerinitiative Atlantis Residents Association, die in vorbildlicher Weise auf dem Wege der Selbsthilfe die soziale Not zu lindern versuchten. Über 20 der besten Köpfe in Atlantis verschwanden für Monate im Gefängnis, ohne Angabe von Gründen, ohne auch nur einen Rechtsbeistand in Anspruch nehmen zu dürfen.<sup>114</sup>

Wesentlich besser als für die Schwarzen hat sich das Projekt Atlantis allerdings für den Automobilriesen aus Stuttgart und dessen Beteiligungsgesellschaft Atlantis Diesel Engines angelassen. ADE profitierte erstens von den außerordentlichen Anreizen, mit denen die südafrikanische Regierung Unternehmen nach Atlantis lockte. Trotz der völlig unterentwickelten Sozialstruktur ist Atlantis für Unternehmen ein attraktiver Ort. Denn die Regierung stellt nicht nur ein vollständig erschlossenes Industriegebiet<sup>115</sup> ungeheuren Ausmaßes mit billigen Arbeitskräften zur Verfügung, sie zeigt sich auch sonst nicht kleinlich: So erhalten Unternehmen in Atlantis 40 Prozent Rabatt für den landesweiten Transport von Gütern auf dem Schienenwege von und nach Atlantis, bei Ausschreibungen gewährt die Regierung diesen Unternehmen eine Preisbevorzugung von vier Prozent, 40 Prozent der Lohn- und Ausbildungskosten werden für die Dauer von sieben Jahren von der Regierung übernommen, und hinzu

kommen noch Pacht- und Zinssubventionen in Höhe von 40 Prozent für eine Laufzeit von zehn Jahren.<sup>116</sup> Alles in allem also ein beachtliches Subventionspaket.

Zweitens förderte die südafrikanische Regierung ADE durch gesetzliche Monopolvorschriften und hohe Schutzzölle. Seit 1984 müssen in alle Nutzfahrzeuge südafrikanischer LKW-Hersteller ausschließlich ADE-Motoren und damit vor allem Daimler-Benz-Dieselmotoren eingebaut werden.<sup>117</sup> Und da die Industrie die ADE-Motoren immer wieder als überverteuert kritisierte, wurde das gesetzlich abgesicherte Monopol zusätzlich durch hohe Einfuhrzölle gestützt. Wenn von ausländischen LKW-Herstellern Dieselmotoren eingeführt werden, so sind dafür Zölle in Höhe von mindestens 30 Prozent des gesamten Fahrzeugwerts zu bezahlen; das Finanzministerium kann diesen Zollsatz sogar auf 50 Prozent anheben.<sup>118</sup>

Diese Monopol- und Schutzzollvorschriften führten dazu, daß »über Nacht« die Dieselmotoren der Konkurrenten wie Cummins, Caterpillar und Mac beinahe vollständig vom Markt verschwanden und sich diese Hersteller (so zum Beispiel die Cummins Diesel SA) nur noch als Reparaturbetriebe für ADE-Motoren betätigen konnten.<sup>119</sup> 1984/85 erreichten die in Perkins-Lizenz gefertigten Traktorenmotoren einen Marktanteil von 70 Prozent, noch höher fiel der Marktanteil für die Dieselmotoren der Marke Daimler-Benz aus; er lag im gesamten LKW-Bereich bei 80 Prozent.<sup>120</sup>

Atlantis Diesel Engines wurde damit zum Einfallstor für Mercedes-Benz-Dieselmotoren überhaupt, die noch Anfang der achtziger Jahre kaum eine Chance auf dem südafrikanischen Nutzfahrzeugmarkt gehabt hatten. Daimler-Benz nämlich bot bis dahin keine Turbolader an – im Gegensatz etwa zu Cummins; die Turbolader dieses Unternehmens hatten sich vor allem in großer Höhe (über 2000 m) gut bewährt –, und die luftgekühlten Dieselmotoren von Magirus-Deutz waren den Konkurrenten aus dem Stuttgarter Hause vor allem beim Einsatz in der Wüste des besetzten Namibias weit überlegen und daher in allen SAMIL-Fahrzeugen der Sicherheitskräfte eingebaut. Doch Daimler-Benz nahm die Herausforderung an und stellte in einem

engen technologischen Verbund von Stuttgart und Atlantis »umfangreiche Untersuchungen« mit dem Ziel an, »die einwandfreie Funktion unserer Aggregate auch in Fahrzeugen anderer Marken zu gewährleisten«, und somit die technische Voraussetzung für die Erfüllung des gesetzlich abgesicherten Monopols zu schaffen, wie der Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1984 offenherzig ankündigte.<sup>121</sup> Und diese Bestrebungen waren erfolgreich, so daß eben die bundesdeutsche Konkurrenz wie Magirus-Deutz vom Dieselmotorenmarkt völlig verdrängt wurde. Auch für alle SAMIL-Fahrzeuge des Militärs werden heute nur noch Mercedes-Benz-Dieselmotoren verwendet. Nicht zuletzt dank der umfangreichen technologischen Zusammenarbeit des Motorenwerks in Atlantis mit den bundesdeutschen Konstrukteuren in Stuttgart zählt ADE mittlerweile zu den modernsten und technologisch anspruchsvollsten Motorenwerken der Welt<sup>122</sup> mit Investitionskosten von (bis Mitte 1985) 450 Millionen Rand.<sup>123</sup>

Mit diesem raschen Ausbau des technologischen Standards nahm auch der Anteil der lokalen Fertigungsteile bei ADE zu: War ADE noch bei Produktionsbeginn »vorrangig« auf eingeführte CKD-Teilsätze (vor allem aus dem Mannheimer Motorenwerk der Daimler-Benz AG) angewiesen<sup>124</sup>, so konnte bereits im Sommer 1985 ein lokaler Fertigungsanteil bei Dieselmotoren von sowohl 70 Prozent des Werts als auch von 70 Prozent des Gewichts erreicht werden. Dieser Anteil sollte nach damaliger Planung Ende 1986 bei 85 Prozent liegen.<sup>125</sup> Eine technisch durchaus mögliche weitere Anhebung der »local content«-Anteile wurde zwar von Seiten der südafrikanischen Regierung in Hinblick auf drohende Sanktionen gefordert, von Industriekreisen jedoch aus Kostengründen abgelehnt.<sup>126</sup> Daher werden nach wie vor für Mercedes-Benz-Dieselmotoren Turbolader und Einspritzpumpen (der Marke Bosch) eingeführt; allerdings gab sich der Vorstandsvorsitzende von ADE, Dr. Hartmut Beckurts, bereits Anfang März 1984 optimistisch, was eine im Falle von Sanktionen eventuell notwendige Produktion beider Komponenten durch ADE selbst betrifft.<sup>127</sup> Angesichts der strategischen Bedeutung von ADE für das Apartheidsystem sicherlich eine beruhigende Aussicht.

Diesem sehr großen Anteil lokaler Fertigung dienen auch zwei 100prozentige Tochterunternehmen von ADE in Atlantis, die sich ebenfalls durch ihren hohen technologischen Standard auszeichnen: Die Atlantis Aluminium (Pty.) Ltd. gehört zu den modernsten Aluminiumgießereien Südafrikas und die Atlantis Foundries (Pty.) Ltd. ist die größte und modernste Eisengießerei im Land der Apartheid. (Beide Unternehmen beliefern übrigens nicht nur ADE.)<sup>128</sup>

Und ADE modernisiert weiter: 1985/86 wurden in allen Bereichen neue Technologien erfolgreich eingeführt – mit Hilfe modernster EDV-Anlagen und Computern wurden Planungs- und Produktionsabläufe ebenso wie die Lohnbuchhaltung auf den neuesten Rationalisierungsstand gebracht, wie der in Namibia geborene deutschstämmige Dr. Hartmut Beckurts stolz im August 1986 berichtete.<sup>129</sup>

Allerdings scheint ADE bezogen auf den realen längerfristigen Bedarf Südafrikas zu groß geplant worden zu sein. Obgleich die Produktionskapazität des Motorenwerks in Atlantis auf jährlich 50 000 Motoren angelegt ist<sup>130</sup>, konnten noch in keinem Jahr auch nur annähernd 30 000 Motoren verkauft werden. Im Jahr 1983 wurden rund 27 000 Motoren von ADE abgesetzt, im folgenden Jahr nur 22 000, 1985 mit 24 000 wieder etwas mehr; 1986 hatte jedoch auch im Geschäft mit Dieselmotoren die schwere südafrikanische Rezession voll durchgeschlagen – mehr als 20 000 Einheiten dürften nicht verkauft worden sein.<sup>131</sup> Trotz aller staatlichen Subventionen, trotz Monopolstellung und Schutzzollpolitik blieb somit insgesamt das ADE-Geschäft hinter den Erwartungen zurück, ein Zeichen mehr für den weitgehenden ökonomischen Zusammenbruch des Apartheidsystems.

Dieser strukturellen Absatzkrise auf dem südafrikanischen Markt für Dieselmotoren versucht ADE auf doppelte Weise zu begegnen: Erstens weitet ADE den Export von Motoren und Teilsätzen beständig aus. Zwar hatten sich die Erwartungen des Vorstandsvorsitzenden Dr. Hartmut Beckurts vom Jahresanfang 1984 nicht erfüllt, daß nach den Abkommen mit Mozambique und Angola neue Märkte für die Produkte von ADE im südlichen Afrika

entstehen würden<sup>132</sup> – diese Hoffnungen wurden nicht zuletzt von der südafrikanischen Regierung selbst zerschlagen, da sie bald nach Abschluß beide Abkommen ständig brach –, doch konnte ADE dafür andere afrikanische Käufer gewinnen. Im Sommer 1986 wurden etwa 3000 Vierzylinder-Dieselmotorblöcke in einem Monat an das Ausland verkauft und Verhandlungen über vier weitere Aufträge mit einem Gesamtvolumen von 20 000 Motorblöcken geführt.<sup>133</sup> Dabei sind für die Zukunft auch Exporte in Länder außerhalb Afrikas geplant, falls die Mutterunternehmen Perkins und Daimler-Benz zustimmen sollten.<sup>134</sup>

Aufgenommen wurden im Sommer 1986 bereits Lieferungen von Gießereiprodukten an die beiden Muttergesellschaften in Großbritannien und in der Bundesrepublik Deutschland. Diese Exporte sollen ein Volumen von insgesamt 30 000 Einheiten im Jahr erreichen und damit für die nächsten drei bis vier Jahre die Produktionskapazität von zwei Schichten auslasten. In diesem Zusammenhang kündigte das für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zuständige Vorstandsmitglied von ADE, Wally Rautenbach, eine offensive Exportstrategie an, die unter hohem Zeitdruck stehe, da die davoneilende Inflation in Südafrika den durch den niedrigen Randkurs entstandenen Preisvorteil südafrikanischer Produkte auf dem Weltmarkt wieder zunichte zu machen drohe.<sup>135</sup> Diese Exportoffensive auch auf jene Märkte, die bisher von den europäischen Muttergesellschaften bedient wurden, ja selbst in die Stammländer dieser Muttergesellschaften, belegt auch am Beispiel Daimler-Benz das Niveau der internationalen Arbeitsteilung und Weltmarktproduktion.

Doch nicht nur mit einer solchen Exportoffensive versucht ADE die Auswirkungen der südafrikanischen Absatzkrise aufzufangen. Als zweites nämlich hat die Gießerei von ADE 1985 damit begonnen, auch für Benzinmotoren Teilsätze zu fertigen. Seit Juni 1985 produziert ADE im Auftrag von Mercedes-Benz East London Motorblöcke und Kurbelwellen für PKW-Benzinmotoren, ohne allerdings in nächster Zukunft komplette Benzinmotoren herstellen zu wollen. Immerhin dürften 1985 bereits 8000 Vierzylinder-Blöcke, 4000 Sechszylinder-Blöcke und 13 000 Kurbelwellen an die Daimler-Benz Tochter

in East London geliefert worden sein, was auf scharfe Proteste der Konkurrenz gestoßen war. Diese nämlich fürchtet, daß Daimler-Benz mit seinem Einstieg in das teilstaatliche Monopolunternehmen ADE nicht nur den Dieselmotorenmarkt vollständig beherrschen kann, sondern sich dazu noch im Bereich der Benzinmotoren ein Monopol erkämpfen könnte.<sup>136</sup> Auch vor diesem Hintergrund übrigens wird die bereits angeführte Äußerung jenes MBSA-Vorstandsmitglieds verständlich, der im August 1986 sagte, daß Daimler-Benz den südafrikanischen Markt verlassen hätte, wenn ADE »nicht gekommen wäre«.<sup>137</sup>

Für den Daimler-Benz Konzern war somit der Einstieg bei ADE trotz der Absatzkrise von nicht geringer Bedeutung; für die »farbigen« Arbeiter in Atlantis jedoch ist ADE ein durchaus fragwürdiger Arbeitgeber. Da ist zunächst auffällig, daß ADE sehr weitgehend von der Politik des »hire and fire« Gebrauch macht. Die Anzahl der Beschäftigten ist starken Schwankungen unterworfen, wiederholt wurden in ein- und demselben Jahr Arbeiter entlassen und kurz darauf andere eingestellt. Dafür ist nach den zur Verfügung stehenden Angaben das Jahr 1984 ein besonders eindrucksvolles Beispiel: Wurden damals nämlich bis September rund 800 Arbeitnehmer eingestellt, verloren in den folgenden zwei Monaten wieder 765 Beschäftigte ihre Arbeitsplätze, die verbliebene Belegschaft mußte dafür Überstunden machen.<sup>138</sup>

Tabelle 6: Beschäftigte bei Atlantis Diesel Engines 1982 bis 1986<sup>139</sup>

bis Ende 1982	2500
Anfang 1983	2250
April 1983	2000
März 1984	etwas über 2000
Ende August 1984	2835
September 1984	2650
Oktober 1984	2300
Ende Januar 1985	1950
November 1985	über 2000
Anfang 1986	2300
Juni 1986	etwa 2700

Diese Politik der rasch aufeinander folgenden Einstellungen und Entlassungen führt natürlich zu einer erheblichen Verunsicherung der Arbeiter bei ADE, die noch dadurch verstärkt wird, daß die Entlassenen zwar Abfindungen erhalten, häufig jedoch erst am Entlassungstag von ihrer Entlassung erfahren. Zur Irritierung der Beschäftigten trägt weiter bei, daß die Grundsätze dieses »hire and fire« für sie weitgehend undurchschaubar bleiben. So kam zum Beispiel nach den Massenentlassungen im Oktober 1984 das Gerücht auf, anstelle der Entlassenen seien leichter disziplinierbare ausländische Arbeiter eingestellt worden, was vom Unternehmen als Unterstellung scharf zurückgewiesen wurde.<sup>140</sup> Wie dies im einzelnen auch gewesen sein mag, für die Arbeiter jedenfalls entstand der beängstigende Eindruck, daß ADE diese Politik des »hire and fire« in erster Linie zur Disziplinierung der Arbeiter einsetzte.<sup>141</sup>

Die Haltung des ADE-Managements gegenüber den Gewerkschaften entspricht durchaus solchen Versuchen zur Disziplinierung der Arbeiter. Bei Gründung des Unternehmens wurden zwei sogenannte Parallelgewerkschaften des systemfreundlichen und von den Weißen beherrschten Dachverbands Trade Union Council of South Africa (TUCSA) von der Unternehmensleitung eingeführt, darunter die Engineering Industrial Workers Union, die im November 1984 mit ihren (landesweit) 26 000 Mitgliedern nach 25jähriger Zugehörigkeit zu TUCSA diesen Verband aus Protest gegen dessen Rassismus verließ.<sup>142</sup> Bis dahin jedoch verhandelten beide im Unternehmen vertretenen Gewerkschaften mit der Unternehmensleitung ohne jeweilige Rücksprache mit ihren Mitgliedern – und das in allen Bereichen, von Lohnfragen bis hin zu Entlassungen. Daher nahm die Mitgliedschaft in beiden Gewerkschaften ab 1984 auch rasch ab, da die Arbeiter bei ADE mit der Zunahme ihres politischen und gewerkschaftlichen Bewußtseins sie immer weniger als ihre Interessensvertretung anerkannten.<sup>143</sup>

Mittlerweile hat die Automobilarbeitergewerkschaft NAAWU begonnen, ADE-Arbeiter zu organisieren; Anfang September 1986 waren rund 300 Arbeiter von ADE Mitglied der NAAWU. Allerdings kehrten aufgrund wachsender Kritik an der

zögerlichen Haltung der NAAWU einige Arbeiter wieder zu einer der beiden ehemaligen TUCSA-Gewerkschaften im Betrieb zurück, da diese die ADE-Arbeiter in einem Arbeitsprozeß wenigstens halbherzig unterstützt hatte.<sup>144</sup>

Aus dieser unklaren gewerkschaftlichen Situation bei ADE zog die Unternehmensleitung Nutzen, da keine der bei ADE vertretenen Gewerkschaften 1985/86 den vom Unternehmen als Untergrenze für eine Anerkennung geforderten Organisationsgrad von über 50 Prozent erreichte. Dies nutzte die Unternehmensleitung, um an dem wirtschaftsfriedlichen works council festzuhalten, dessen Mitglieder zur Hälfte vom Unternehmen ernannt und zur anderen Hälfte von den Arbeitern gewählt werden. Die Arbeiter aber boykottierten bisher fast geschlossenen die Wahlen zu diesem Gremium, weil es völlig von der Unternehmensleitung abhängig ist.

Die Arbeits- und Sozialverhältnisse bei ADE sind wesentlich schlechter als bei den anderen Daimler-Benz-Beteiligungsgesellschaften in Südafrika. Mit rund 100 Rand in der Woche lag der Mindestlohn bei ADE um ungefähr 22 Prozent unter der entsprechenden Forderung des EG-Kodexes (der Mindestlohn hätte danach etwa 580 Rand im Monat betragen müssen).<sup>145</sup> Angesichts der hohen Mieten und Wasser- sowie Stromgebühren in Atlantis (zusammen in der Regel mindestens 280 Rand monatlich) reicht der Mindestlohn bei ADE selbst für ein bescheidenes Leben einer vierköpfigen Familie nicht aus.

Auch bei ADE sind »farbige« Arbeiter nie Vorgesetzte von Weißen und nur zwei »Farbige« haben den Aufstieg zum Vorarbeiter geschafft. Nach ihren eigenen Aussagen werden auch bei ADE »farbige« Arbeiter häufig weit unter ihrem Qualifikationsniveau in die Lohngruppen eingestuft; auch bei ADE klagten sie immer wieder über unqualifizierte weiße Vorgesetzte. Und schließlich stünden viele betriebliche Sozialleistungen und Vergünstigungen nur den weißen Arbeitnehmern zur Verfügung – vom Firmenwagen bis hin zum Wohnungsbaudarlehen.<sup>146</sup>

Was allerdings für die schwarzen Arbeitnehmer die Situation bei ADE im Vergleich zu den übrigen Daimler-Benz-Beteiligungsgesellschaften in Südafrika verschlimmert, ist der Umstand, daß das Motorenwerk in Atlantis mitsamt den angeschlossenen

Gießereien zu den National Key Point Industries gehört. Diese für Südafrika strategisch bedeutsamen Unternehmen unterliegen besonderen gesetzlichen Bestimmungen, die einerseits eine reibungslose Zusammenarbeit mit den Sicherheitskräften gewährleisten sollen und andererseits besondere Sicherheitsbestimmungen für diese Unternehmen vorschreiben.<sup>147</sup> So müssen diese Unternehmen seit 1980 neben dem üblichen Werksschutz auch bewaffnete Wacheinheiten aufstellen; bei ADE bestehen diese aus 50 bis 60 Personen, die mit 9mm Gewehren und Pistolen ausgerüstet sind und bei der Armee militärisch ausgebildet werden. Einige Mitglieder dieses bewaffneten Wachkommandos sind ehemalige Polizisten.

Eine weitere Folge dieser Zugehörigkeit von ADE zu den National Key Point Industries ist eine verstärkte politische Kontrolle der Arbeiter. So werden nach Aussagen von Arbeitern Bewerber vor einer Einstellung vom Unternehmen über ihre politische Haltung, ihre Zugehörigkeit zu politischen Organisationen und über eventuelle Inhaftierungen wegen politischer »Vergehen« befragt. Offensichtlich kontrolliert ADE zudem das politische Verhalten von Arbeitern auch außerhalb des Betriebs. Ein Arbeiter etwa, der als Mitglied der breiten demokratischen Oppositionsbewegung United Democratic Front (UDF) an einem Wochenende in Johannesburg eine Rede gehalten hatte, wurde daraufhin am folgenden Montag von einem Vertreter der Unternehmensleitung zur Rede gestellt. Ein anderer Arbeiter berichtete im Frühsommer 1986, daß er nach seiner Entlassung von ADE an einem Weiterbildungsseminar einer kirchlichen Organisation teilgenommen hatte; als er sich anlässlich angekündigter Neueinstellungen wiederum bei ADE bewarb, wurde er auf dieses Seminar angesprochen und nach dessen politischer Ausrichtung befragt.<sup>148</sup>

Besonders aufschlußreich für die politische Überwachung der Arbeiter ist auch der Fall des zweiundzwanzigjährigen Arbeiters Isaac Phooko, der Anfang Mai 1985 nach einer zweijährigen Betriebszugehörigkeit zu ADE vom Unternehmen entlassen wurde, da er ein UDF-Abzeichen auf dem Werksgebäude getragen hatte. Zunächst hatte der zuständige Abteilungsleiter Isaac Phooko aufgefordert, das Ab-

zeichen wegzustecken und nach dessen Weigerung ihm eine schriftliche und somit aktenkundige Verwarnung erteilen wollen. Der Beschuldigte verwies jedoch darauf, daß keine innerbetriebliche Vorschrift das Tragen von Abzeichen verbiete, worauf der Abteilungsleiter erklärte, Phooko trage das Abzeichen auf einem firmeneigenen Overall, und dies sei ein Mißbrauch von Firmeneigentum. Daraufhin befestigte Phooko das Abzeichen auf seinem Hemd und durfte an seinen Arbeitsplatz gehen. Am folgenden Tage verbot das Unternehmen durch einen Erlaß das Tragen von Abzeichen im Betrieb und Phooko wurde aufgefordert, das wiederum angesteckte UDF-Abzeichen abzunehmen. Der Arbeiter weigerte sich jedoch erneut und gab auch nach einer entsprechenden Aufforderung durch den Werksdirektor nicht nach. Dies führte zu seiner Entlassung, gegen die Phooko erfolgreich vor dem Arbeitsgericht klagte: Acht Monate nach seiner Entlassung mußte Phooko wieder von ADE angestellt werden, allerdings ohne vom Unternehmen eine Entschädigung zu erhalten. Gegen diese Entscheidung des Unternehmens rief Phooko erneut das Arbeitsgericht an, das ADE zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtete. Hiergegen legte nun das Unternehmen Revision ein beim Obersten Gerichtshof, wo das Verfahren im Sommer 1986 noch anhängig war.<sup>149</sup>

Zu diesem Vorgang bemerkte ein UDF-Sprecher, daß es besonders befremde, wenn ausgerechnet ADE das Tragen von Abzeichen auf dem Werksgebäude mit dem Hinweis auf die gebotene politische Neutralität im Unternehmen untersage, da doch gerade ADE ansonsten massive politische Einflußnahme versuche. So hätten bei den Parlamentswahlen im Herbst 1984 die Kandidaten auf dem Werksgebäude Wahlwerbung betreiben dürfen, obgleich die überwiegende Mehrzahl der »Farbigen« und »Asiaten« – »Schwarze« hatten ohnehin kein Wahlrecht – zum Boykott dieser Wahlen aufgerufen hatten. Damit aber habe die Unternehmensleitung nachdrücklich die Politik der Apartheidregierung unterstützt – ohne Zweifel eine politische Handlung.<sup>150</sup>

Zu diesem politischen Engagement von ADE gehört weiter, daß die Unternehmensleitung mehrmals den »farbigen« Abgeordneten von Atlantis im Dreikam-

mern-Parlament, Abel Williams, mit erheblichen Geldzuweisungen in Höhe von mehr als 10 000 Rand unterstützt hat, obgleich dieser bei den Wahlen im Herbst 1984 infolge des nahezu vollständigen Wahlboykotts der »Farbigen« nur mit wenigen 100 Stimmen gewählt wurde. Mit diesem Geld habe Abel Williams versucht, durch Geldgeschenke und soziale Aktivitäten an der Atlantis Residents Association vorbei Stimmung für sich und damit in letzter Konsequenz für das Apartheidsystem zu machen. Im Gegensatz aber zu dieser Unterstützung für Abel Williams habe ADE die Sozialarbeit der Atlantis Residents Association, in der die meisten

Bürger von Atlantis organisiert seien, nie in irgend einer Weise unterstützt. Diese Zusammenarbeit mit Abel Williams ist auch deshalb aufschlußreich, weil dieser »farbige« Abgeordnete mit einem regionalen Komitee zur Überwachung der Schwarzen zusammenarbeiten und damit die Unterdrückungsmaßnahmen der Sicherheitskräfte unterstützen soll.<sup>151</sup>

Die Zugehörigkeit von ADE zu den National Key Point Industries und das Verhalten der Unternehmensleitung schlägt somit das unrühmliche Kapitel der Zusammenarbeit von Daimler-Benz mit den südafrikanischen Sicherheitskräften auf.

## 5. Die Geschäfte der Schwaben mit der Unterdrückung: Anmerkungen zur Zusammenarbeit von Daimler-Benz mit den südafrikanischen Sicherheitskräften

Die Militärversion des Unimog gilt seit dem portugiesischen Kolonialkrieg in Angola, Mosambik und Guinea als bester kleiner Militärtransporter in Afrika.  
Wehrtechnik, April 1976

Südafrika muß zu den wenigen Ländern der Welt gezählt werden – wenn es nicht das einzige ist –, bei denen politische und militärische Gesichtspunkte eine Rolle bei der Entwicklung von lokaler LKW- und Motorenherstellung gespielt haben.  
Financial Mail 9. August 1985, Supplement Trucks and Transports

Die Geschäfte von Daimler-Benz mit den Sicherheitskräften Südafrikas sind oft dokumentiert<sup>152</sup> und stets vom Unternehmen dementiert worden. Doch trotz aller Dementis steht außer Zweifel, daß Daimler-Benz auch nach der am 4. November 1977 erfolgten Verhängung des Waffenembargos der Vereinten Nationen gegen Südafrika in zweifacher Hinsicht mit den Sicherheitskräften Südafrikas zusammengearbeitet hat und dies auch noch tut: Erstens nämlich beliefern die Daimler-Benz AG und ihre Beteiligungsgesellschaft Motoren- und Turbinen-Union (MTU) von der Bundesrepublik aus die Polizei und das Militär im Land der Apartheid. Zweitens zählen die südafrikanischen Sicherheitskräfte und

ihre Ausrüster zu den wichtigsten Kunden der südafrikanischen Beteiligungsgesellschaften des Stuttgarter Automobilkonzerns.

Aus der Bundesrepublik wurden bis 1985 schätzungsweise 6050 Unimogs vom Daimler-Benz Werk Gaggenau nach Südafrika geliefert<sup>153</sup> – teilweise in der militärisch ausgerüsteten Variante, teilweise in CKD-Teilsätze zerlegt. Diese Unimogs – nach Angaben der vom Bundesverteidigungsministerium finanzierten Zeitschrift Wehrtechnik hervorragende Militärtransporter für den Einsatz im südlichen Afrika<sup>154</sup> – werden für den Bedarf der südafrikanischen Sicherheitskräfte in mehrfacher Weise umgerüstet: Als gepanzerte Mannschaftstransporter

Hippo leistet der umgebaute Unimog bei den Einsätzen der Polizei und des Militärs gegen Demonstranten und in den »Townships« seine Dienste ebenso wie bei den Zwangsumsiedlungen; und er wird auch bei den zahlreichen Überfällen Südafrikas auf seine Nachbarstaaten eingesetzt. Für diese Überfälle wird eine weitere Variante des Unimogs benutzt, denn auch der Raketenwerfer Valkiri geht auf den Unimog zurück.<sup>155</sup> Umstritten ist, ob das minensichere Fahrzeug der South African Defense Forces Buffel auf Unimog-Modellen beruht. Die Zeitschrift »Soldier in Fortune« behauptete dies in ihrer Dezembernummer von 1984, die Direktion des Unternehmens bestritt es aber.<sup>156</sup> Jedenfalls gibt es für den militärischen Einsatz von umgerüsteten Unimogs durch die südafrikanische Armee eine Fülle von – teilweise auch photographischen – Beweisen.

Von 1977 bis 1981, und somit noch nach Verhängung des UN-Waffenembargos, belieferte auch die Daimler-Benz-Tochter MTU Friedrichshafen das südafrikanische Militär mit unmagnetischen Spezialmotoren für sechs Raketenschnellboote. Und 1980 erhielt Südafrika zwei Minenkampfboote mit Motoren von MTU sowie die Lizenz, solche Boote künftig in eigener Fertigung herstellen zu dürfen.<sup>157</sup>

In Südafrika selbst gelten Polizei und Militär als die »größten Abnehmer« von MBSA-Nutzfahrzeugen<sup>158</sup>, und die Produktion von Atlantis Diesel Engines dient vor allem der Deckung des militärischen Bedarfs. Dies belegt bereits die Entstehungsgeschichte von ADE, da ADE ausschließlich aus »strategischen Gründen«<sup>159</sup> geplant wurde.

Schon 1976 hatte der Leiter der logistischen Abteilung des südafrikanischen Militärs, General Boshoff, die lokale Fertigung schwerer Nutzfahrzeuge gefordert, ohne Rücksicht auf entstehende Kosten, da man Sanktionen gegen den Apartheidstaat befürchtete.<sup>160</sup> Diese Mißachtung ökonomischer Aspekte bei dem Aufbau einer eigenen Nutzfahrzeugproduktion kommentierte die liberale Wirtschaftszeitung Financial Mail noch Jahre später mit einer sarkastischen Bemerkung: »Generäle sind eher gewohnt, Geld auszugeben, als es zu verdienen.«<sup>161</sup> Doch trotz dieser Vorbehalte setzte sich das Militär durch und forderte bald darauf, daß das Programm der lokalen Fertigung von schweren und schwersten

Nutzfahrzeugen durch die lokale Fertigung von Dieselmotoren für diese Nutzfahrzeuge ergänzt werden müßte. Diesen Forderungen folgte die südafrikanische Regierung. 1978 und somit unmittelbar nach der Verhängung des UN-Waffenembargos gegen Südafrika kündigte der damalige Minister für wirtschaftliche Angelegenheiten, Chris Heunis, die Gründung der Atlantis Diesel Engines unter Führung der staatlichen Industrial Development Corporation an mit dem Ziel, die Versorgung Südafrikas mit schweren und schwersten Dieselmotoren sicherzustellen.<sup>162</sup>

Mit diesem neuen Unternehmen ADE sollte ursprünglich neben der britischen Gesellschaft Perkins auch der US-amerikanische Nutzfahrzeughersteller Cummins Lizenzverträge zur Fertigung von Dieselmotoren abschließen. Doch die Administration des damaligen Präsidenten Jimmy Carter verbot Cummins das Geschäft, weil ADE auch für den Bedarf des südafrikanischen Militärs produzieren würde.<sup>163</sup> Dieses »Nein« der Carter-Administration nutzte dann die Daimler-Benz AG und machte das Geschäft.

Die weitere Entwicklung bestätigt, daß ADE vor allem aus militärischen Gründen errichtet wurde, wie sich bereits bei der Eröffnung des Motorenwerks in Atlantis 1981 gezeigt hat. Damals nahm nicht nur Südafrikas Präsident Pieter Willem Botha an der Feier teil, auch der Verteidigungsminister Magnis Malan gab sich die Ehre. Und in der Folgezeit gehörten zu den regelmäßigen Besuchern von ADE auch Vertreter der staatlichen Rüstungsgesellschaft ARMSCOR.<sup>164</sup> Da dieses ehrgeizige Motorenprojekt ökonomisch jedoch durchaus nicht unumstritten war, wurde es von der südafrikanischen Regierung mit einem gesetzlichen Monopol und mit Schutzzöllen gegen den Markt abgesichert.<sup>165</sup>

Mittlerweile sind alle SAMIL-Fahrzeuge des südafrikanischen Militärs mit ADE-Motoren ausgerüstet, gefertigt in Daimler-Benz-Lizenz. Und die leistungsstärksten Motoren aus Atlantis liegen mit bis zu 441 kW in einem Leistungsbereich, der weit über dem Bedarf ziviler Nutzfahrzeuge liegt.<sup>166</sup>

Angesichts dieser Tatsache ist die Behauptung der Daimler-Benz AG mehr als unglaubwürdig, ihrer »Kenntnis« entziehe es sich, »ob und inwieweit

einzelne Nutzfahrzeughersteller, die Motoren von ADE beziehen, Fahrzeuge ihres Fahrzeugprogramms an das Militär liefern.<sup>167</sup> Daimler-Benz hat durch seinen Einstieg bei ADE, daran kann gar kein Zweifel bestehen, die Geschäfte mit den südafrikanischen Sicherheitskräften beträchtlich ausgebaut.

Schließlich ist Daimler-Benz mit dem Einstieg bei AEG noch mehr als bisher mit den Sicherheitskräften des Apartheidstaats verbunden. Schon in der Vergangenheit beteiligte sich AEG von der Bundesrepublik aus am Aufbau des militärisch-industriellen Komplexes in Südafrika, wenn auch nicht durch militärische Lieferungen. Aber sie verkaufte zum Beispiel der staatlichen Electricity Supply Commission (ESCOM) Ausrüstungen, die diese unter anderem für den Ausbau des südafrikanischen Nuklearprogramms benötigte. In den Verantwortungsbereich von ESCOM fällt auch die Urananreicherungsanlage, die den Apartheidstaat zum Bau der Atombombe befähigt.<sup>168</sup> Außerdem lieferte die AEG solche Ausrüstungen an Südafrika, die sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke genutzt werden können; gemeinsam mit MAN und Siemens rüstete die AEG zum Beispiel das Silver Mine Intelligence Centre mit dem Advokat-Radar-System zur Luft- und Seeüberwachung aus. Da jedoch mehrere gesetzliche Bestimmungen die Regierung im Land der Apartheid ermächtigen, Unternehmen und (For-

schungs-)Einrichtungen zu einer weitgehenden Zusammenarbeit mit den Sicherheitskräften zu zwingen, sind solche auch militärisch nutzbaren zivilen Lieferungen eine zumindest indirekte Unterstützung der Sicherheitskräfte, vor allem, wenn es sich um so anspruchsvolle Technologien wie ein Radar-System handelt.<sup>169</sup>

Die AEG aber beschränkte sich nicht auf solche Lieferungen aus der Bundesrepublik, ihre südafrikanischen Beteiligungsgesellschaften produzierten vielmehr auch unmittelbar für den Bedarf von Polizei und Militär. So lieferte die AEG Telefonen (Pty.) Ltd. Ausrüstungen für Raketenboote und Korvetten, die Switchcraft Ltd. baut Schaltanlagen auch für gepanzerte Fahrzeuge und die AEG Power Tools stellt unter anderem militärische Elektronik her.<sup>170</sup>

Damit aber schließt sich der Kreis, denn die südafrikanischen Beteiligungsgesellschaften der AEG stellen somit elektrotechnische und elektronische Ausrüstungen für genau jene Fahrzeuge der Sicherheitskräfte her, die von Daimler-Benz ganz oder teilweise hergestellt werden. Auch vor dem Hintergrund der Geschäfte mit den südafrikanischen Sicherheitskräften scheint sich der Einstieg von Daimler-Benz bei AEG wohl für den Stuttgarter Konzern voll und ganz gelohnt zu haben.

## Anmerkungen

<sup>1</sup> Der folgenden Studie liegen zahlreiche Gespräche mit schwarzen Arbeitern und Gewerkschaften der südafrikanischen Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG zugrunde, die im Frühsommer und im Herbst 1986 von mehreren Personen aus der Bundesrepublik Deutschland geführt wurden. Die gegenwärtige Situation unter dem Ausnahmezustand verbietet es, nähere Angaben über Zeit, Ort und Teilnehmer dieser Gespräche zu machen. An einigen der Gespräche hatte der Verfasser selbst teilgenommen, von anderen Gesprächen besitzt er Gesprächsprotokolle.

In der vorliegenden Studie wird in der Regel der Begriff »Schwarze« im Sinne der Opposition und der Widerstandsbewegung in Südafrika gebraucht, er meint dann alle Unterdrückten, gleich welcher Hautfarbe auch immer und wird mit diesem Bedeutungsgehalt ohne Anführungszeichen verwendet. Gelegentlich ist jedoch eine Aufgliederung nach ethnischer Gruppenzugehörigkeit sinnvoll, dafür aber stehen keine unbelasteten Begriffe zur Verfügung; wird der offizielle südafrikanische Sprachgebrauch dann übernommen, quasi als Zitat, werden die Bezeichnungen »Schwarze«, »Farbige« und »Asiaten« in Anführungszeichen gesetzt.

<sup>2</sup> Zur Geschichte von Daimler-Benz in Südafrika Hinweise in: Frankfurter Allgemeine Zeitung (im folgenden FAZ) 27. 11. 1975; Hugh Murray (ed.), Mercedes-Benz. A Leadership Corporate Profile, Cape Town 1986 (im folgenden Mercedes-Benz Profile), S. 24, 28, 48, 64; National Association of Automotive Compo-

nent and Allied Manufacturers (ed.), South African Automotive Industry Directory 1986, Cape Town - Sandton - Durban 1986 (im folgenden NAACAM 1986), S. 120-123.

<sup>3</sup> Die überkommene Spaltung der Weißen Südafrikas in Buren und solche mit britischer Abstammung ist auch heute noch in Südafrika spürbar. So wird zum Beispiel die Mehrheit des liberalen Bildungs- und Wirtschaftsbürgertums von britisch-stämmigen Südafrikanern gestellt, dies gilt vor allen Dingen für die Führungspositionen in Wissenschaft und Justiz. Die Buren dagegen sind mehrheitlich rechtsradikale Apartheidanhänger.

<sup>4</sup> Am 21. 3. 1960 erschöß die Polizei nach offiziellen Angaben 69 friedliche Demonstranten in Sharpeville, die gegen die Paßgesetze protestiert hatten.

<sup>5</sup> Von Anfang an hing das »local content«-Programm im Automobilbereich mit dem Ausbau des Apartheidsystems zusammen und schuf für diesen die ökonomischen Voraussetzungen, auch wenn dieser Zusammenhang nicht die einzige Ursache für ein solches Programm war. (Ähnliche Programme sind ja auch von anderen Ländern Asiens, Afrikas und Lateinamerikas verfolgt worden, so etwa von Brasilien, um weltweit wirtschaftlich unabhängiger zu werden und um die eigene Volkswirtschaft zu entwickeln. Allerdings sind diese Programme in der Regel gescheitert.) Für Südafrika jedenfalls hatte diese Politik einen historischen Vorläufer, die nach möglichst weitgehender Autarkie strebende Wirtschaftspolitik des nationalsozial-

istisch beherrschten Deutschland; man denke etwa nur an das Aufgreifen des von den Nationalsozialisten begonnenen Kohleverflüssigungsprojektes durch Südafrika in den Werken SASOL I-III. Ein Vergleich der wirtschafts-, gesellschafts- und herrschaftsstrukturellen Entwicklungen im Deutschen Reich von 1933 bis 1945 mit den entsprechenden Entwicklungen in der Republik Südafrika seit 1960/61 ist eine längst überfällige sozialhistorische Aufgabe.

<sup>6</sup> Zum »local content programme« vgl. NAACAM 1986 (wie Anm. 2), S. 9-13. Die weiteren Stufen dieses Programms sahen bis Ende 1976 die Anhebung des »local content« von 66% vor (Phase III) und bezogen dann nach Ablauf einer Konsolidierungsphase 1976-1979 mit dem V. Abschnitt ab 1. Januar 1980 auch leichte Transporter und Minibusse in dieses Programm ein. Gegenwärtig wird die Frage der weiteren Ausweitung dieses Programms und seiner Ausdehnung auf den gesamten Nutzfahrzeugbereich sehr kontrovers zwischen der südafrikanischen Regierung und den südafrikanischen Automobilherstellern - die alle ausländischen Unternehmen gehören - diskutiert. Daimler-Benz jedenfalls setzt sich nachhaltig für eine Reduzierung des »local content programme« ein. Nach der Auffassung des Vorstandsvorsitzenden von Mercedes-Benz of South Africa, Dr. Jürgen Schrempf, sollte der gewichtsmäßige Anteil lokaler Fertigungsteile nicht über 50-55% liegen - ein höherer Anteil würde erstens entgegen der Annahme der Regierung keine neuen Arbeitsplätze schaffen und zweitens zu einem weiteren und erheblichen Preisanstieg in der ohnehin von der galoppierenden Inflation schwer betroffenen Automobilindustrie führen (vgl. Financial Mail [im folgenden FM] 10. 5. 1985).

<sup>7</sup> Die übrigen Anteile an UCDD besaßen zu diesem Zeitpunkt die südafrikanische Bankengruppe Volkskas mit 39,9%, die schweizerische Ernst-Göhner-Stiftung mit 23,4%, und die südafrikanische Unternehmensgruppe Rentmeester mit 10%. Vgl. hierzu Süddeutsche Zeitung (im folgenden SZ) 24. 1. 1984 sowie Geschäftsberichte der Daimler-Benz AG für 1982, S. 69 und für 1983, S. 63.

<sup>8</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1978, S. 55. Zum folgenden vgl. auch: Forschungs- und Aktionsberatungsgruppe des Vereins »Christen für Arbeit und Gerechtigkeit weltweit«, Die deutsche Wirtschaft und Südafrika. Zur Notwendigkeit von Wirtschaftssanktionen, Heidelberg 1986 (im folgenden Christen für Arbeit und Gerechtigkeit), S. 129f.

<sup>9</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1983, S. 40.

<sup>10</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1984, S. 34.

<sup>11</sup> Zur Gründungsgeschichte von ADE und zur marktstrategischen sowie militärischen Bedeutung dieses Teiles des Daimler-Benz-Engagements in Südafrika ausführlicher siehe unten S. 739f.

<sup>12</sup> Mitschrift dieses Gesprächs im Besitz des Verfassers.

<sup>13</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1982, S. 68.

<sup>14</sup> Handelsblatt (im folgenden HB) 17. 12. 1980 und 14./15. 2. 1981.

<sup>15</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1981, S. 41. Dieser Hinweis auf die beabsichtigte Erhöhung der Kapazität macht deutlich, daß es bei der 1981 beschlossenen Lizenzfertigung von PKWs der Marke Honda weniger um eine Auslastung der - doch offensichtlich unzureichenden - Kapazität als vielmehr um eine »Ergänzung« des Gesamtprogramms und somit um eine weitere Markteroberung ging.

<sup>16</sup> Geschäftsberichte der Daimler-Benz AG für 1982, S. 69 und 73; 1983, S. 63 und 67; 1984, S. 68; 1985, S. 96.

<sup>17</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1983, S. 63. Die Rentmeester-Gruppe wollte sich nach dem Tod ihres Unternehmenschefs wirtschaftlich neu orientieren und daher bei UCDD aussteigen.

<sup>18</sup> In den Abschlüssen des Daimler-Benz-Konzerns werden nur solche Gesellschaften einbezogen, an denen die Daimler-Benz AG mit mehr als 50% beteiligt ist. Mercedes-Benz Profile (wie Anm. 2), S. 24. Dr. Gerhard Liener war im Vorstand der Daimler-Benz AG bis Juli 1986 für ausländische Beteiligungen zuständig, seither für den gesamten Nutzfahrzeugbereich weltweit.

<sup>19</sup> Allerdings darf bezüglich des Rückzugs der ausländischen Unternehmen aus Südafrika nicht übersehen werden, daß dieser weit mehr ökonomische Gründe hatte, als daß er sich als ausschließlicher Protest gegen die Apartheid interpretieren ließe: Angesichts der vor allem in den USA weit verbreiteten Kritik am Südafrika-Geschäft dieser Unternehmen und der ohnehin katastrophalen Ertragslage im krisengeschüttelten Südafrika zogen es viele (vor allem US-amerikanische) Unternehmen vor, sich »offiziell« aus Südafrika zurückzuziehen. Fast alle Unternehmen haben jedoch Mittel und Wege gefunden, um auf die unterschiedlichste Weise die Anwesenheit ihrer Produkte auf dem südafrikanischen Markt dennoch zu sichern.

<sup>20</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für 1984, S. 42.

<sup>21</sup> Leadership Magazine Dez. 1985, S. 46. Dr. Jürgen Schrempf ist seit März 1985 Nachfolger des Südafrikaners Morris Shenker als Vorstandsvorsitzender von MBSA, sein Vorgänger trat in den Ruhestand.

<sup>22</sup> Die tageszeitung (im folgenden taz) 8. 11. 1985; FAZ 12. 11. 1985. Die Neuentstehung wurde von Daimler-Benz auch mit der Notwendigkeit begründet, die Folgen des raschen Randverfalls und der galoppierenden Inflation abzufangen.

<sup>24</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 37.

<sup>25</sup> The Sunday Star 26. 10. 1986.

<sup>26</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 82.

<sup>27</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 23.

<sup>28</sup> Schreiben der Direktion der Daimler-Benz AG an U.K. vom 18. Juli 1985, Kopie im Besitz des Verfassers.

<sup>29</sup> HB 23. 6. 1986.

<sup>30</sup> Die AEG ist in Südafrika seit Ende des letzten Jahrhunderts (1896) tätig.

<sup>31</sup> Hierzu unten ausführlicher. Vgl. Wolff Geisler und Gotfried Wellmer, DM-Investitionen in Südafrika, Bonn 1983 (im folgenden Geisler/Wellmer), S. 62f.; John Gyasi, Eine Analyse der Entwicklung der deutschen Direktinvestitionen in Südafrika (Zwischenbericht), unveröff. masch. Manuskript, Berlin 1985 (im folgenden Gyasi), S. 41; Christen für Arbeit und Gerechtigkeit (Anm. 8), S. 66.

<sup>32</sup> Geisler/Wellmer (Anm. 31), S. 108; Schreiben der Direktion der Daimler-Benz AG an U.K. vom 18. Juli 1985.

<sup>33</sup> Geisler/Wellmer (Anm. 31), S. 108.

<sup>34</sup> Südafrika besitzt sehr wahrscheinlich atomare Waffen, sicher jedoch die zu ihrer Herstellung notwendigen Technologien und Anlagen.

<sup>35</sup> Im Gespräch mit Dr. Gerhard Liener, Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 23.

<sup>36</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 23; ähnlich auch Dr. Jürgen Schrempf in: FM 10. 5. 1985.

<sup>37</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 24.

<sup>38</sup> Leadership Magazine Dezember 1985, S. 46.

<sup>39</sup> Geschäftsberichte der Daimler-Benz AG für die Jahre 1975, S. 56; 1976, S. 55; 1977; kein Kommentar zur Ertragslage (Umsatzrückgang!); 1978, S. 55; 1979, S. 46; 1980, S. 56; 1981, S. 61; 1982, S. 69; 1983, S. 63; 1984, S. 60; 1985, S. 87.

<sup>40</sup> Vgl. hierzu im einzelnen: Christen für Arbeit und Gerechtigkeit weltweit, (Anm. 8), S. 38-40.

<sup>41</sup> Vgl. hierzu oben S. 11ff.

<sup>42</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 6 und 29.

<sup>43</sup> FM 10. 5. 1985; Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 24.

<sup>44</sup> FM 8. 8. 1986; zur Bedeutung von ADE für Daimler-Benz siehe ausführlich weiter unten.

<sup>45</sup> FAZ 24. 1. 1984.

<sup>46</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 6.

<sup>47</sup> Wie Anm. 46.

<sup>48</sup> Siehe Anm. 46.

<sup>49</sup> Schreiben der Direktion der Daimler-Benz AG an U.K. vom 18. Juli 1985.

<sup>50</sup> Leadership Magazine Dezember 1985, S. 45.

<sup>51</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 23.

<sup>52</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 34.

<sup>53</sup> Im August 1977 hatte Daimler-Benz den US-amerikanischen Hersteller von Schwerm-LKWs Euclid gekauft und wegen anhaltender Verluste Anfang 1984 wieder verkauft.

<sup>54</sup> Anm. 51.

<sup>55</sup> Leadership Magazine Dezember 1985, S. 46.

<sup>56</sup> In einem Gespräch im Sommer 1986, die Gesprächsmitschrift befindet sich in Händen des Verfassers.

<sup>57</sup> Dazu ausführlich siehe unten.

<sup>58</sup> So Dr. Jürgen Schrempf in: Leadership Magazine Dezember 1985, S. 45.

<sup>59</sup> Zitiert nach Blick durch die Wirtschaft 8. 8. 1986.

<sup>60</sup> Etwa Schreiben der Direktion der Daimler-Benz AG an die Bezirkssynode Bad Cannstatt der Evangelischen Landeskirche in Württemberg vom 7. 3. 1986.

<sup>61</sup> Wie Anmerkung 59.

<sup>62</sup> Wie Anmerkung 60.

<sup>63</sup> Wie Anmerkung 58.

<sup>64</sup> Wie Anmerkung 60.

<sup>65</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 34.

<sup>66</sup> Wie Anmerkung 59.

<sup>67</sup> Wie Anmerkung 65.

<sup>68</sup> Leadership Magazine Dezember 1985, S. 49.

<sup>69</sup> Mercedes-Benz Profile (wie Anm. 2), S. 24.

<sup>70</sup> In einem Brief an bundesdeutsche Arbeiter vom September 1986, der Brief ist im Besitz des Verfassers.

<sup>71</sup> 1983 gehörten 67,7% aller PKWs »weißen« Südafrikanern, 5,6% »farbigen«, 4,8% »asiatischen« und 8,9% »schwarzen« Autohaltern. Die restlichen 12,0% der PKWs waren im Besitz von »Anderen«, in der Regel von Ausländern. Aufstellung in: National Association of Automobile Manufacturers of South Africa (ed.), Annual report 1984, Pretoria 1984 (im folgenden NAAMSA 1984), S. 62.

<sup>72</sup> Wie Anm. 60.

<sup>73</sup> Zur Zusammenarbeit von Daimler-Benz mit Staat und Sicherheitskräften siehe weiter unten.

<sup>74</sup> Vgl. Christen für Arbeit und Gerechtigkeit weltweit (Anm. 8), S. 97.  
<sup>75</sup> Angaben der Spalten »Beschäftigte insgesamt« und »Arbeiter« nach: Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 82, Stand: etwa Mai 1986. Die Angaben zur »ethnischen« Zusammensetzung der Belegschaft wurden aufgrund folgender Angaben geschätzt:

a) Laut mündlicher Auskunft von Personaldirektor Wally Gardiner von MBSA im Sommer 1986 waren bei Mercedes-Benz East London von den insgesamt 3021 Arbeitern der Lohngruppe 1 bis 8 2270 (= 75,1%) »Schwarze«. Hinzu kommen noch die »Schwarzen« Arbeiter in der höchsten Wochenlohngruppe 9, über deren Anzahl keine Angaben zur Verfügung standen. Immerhin wissen wir, daß im Mai 1986 die Gesamtzahl der Arbeiter in East London 3200 betragen hatte, und da bis Ende August 1986 keine nennenswerten Personalveränderungen stattfanden, sind sehr wahrscheinlich zu den 3021 Arbeitern der Lohngruppen 1 bis 8 noch rund 180 der Lohngruppe 9 hinzuzuzählen. Etwas schwieriger ist die Schätzung der »ethnischen« Verteilung dieser Lohngruppe. Da aber 99,4% der in den Lohngruppen 1 bis 8 erfaßten »Schwarzen« Arbeiter in den ersten sechs Lohngruppen zu finden waren (vgl. Tabelle 5 S. 725), kann davon ausgegangen werden, daß für die Lohngruppe 9 in etwa die Verteilung der Lohngruppen 7 und 8 zutreffend sein dürfte. Damit wären in der Lohngruppe 9 noch einmal höchstens 20 bis 30 weitere »Schwarze« Arbeiter zu finden, dies ergäbe insgesamt rund 2300 »Schwarze« Arbeiter bei Mercedes-Benz in East London.

Die Zahl der weißen Arbeiter in East London kann analog geschätzt werden: Zu den Lohngruppen 1 bis 8 gehörten 208 weiße Arbeiter, die überwiegende Mehrheit von ihnen war in den oberen Lohngruppen zu finden. In den Lohngruppen 7 und 8 waren jeweils deutlich mehr als 70% aller Arbeiter Weiße (vgl. Tabelle 5, S. 725). Eine entsprechende Verteilung auch für die Lohngruppe 9 vorausgesetzt, kämen noch einmal mindestens 100 weiße Arbeiter hinzu, insgesamt wären somit etwas über 300 weiße Arbeiter bei Mercedes-Benz in East London beschäftigt.

Die übrigen Arbeiter in East London dürften »Farbige« gewesen sein (vgl. Tabelle 5, S. 725), deren Zahl kann auf 550 bis 600 geschätzt werden. Auch diese Schätzung deckt sich mit den Angaben zu den Lohngruppen 1 bis 8.

b) Etwas ungenauer wird die Schätzung im Blick auf die Zahl der Angestellten, immerhin wissen wir, daß von den insgesamt 1330 Angestellten bei MBSA etwas über 1100 Weiße sind (mündliche Auskunft von Wally Gardiner im Sommer 1986), so daß insgesamt zwischen 1400 und 1450 weiße Arbeitnehmer (Angestellte plus Arbeiter) bei MBSA beschäftigt sind. Einen ungefähr gleichen Anteil der Weißen an den jeweiligen Gesamtbeschäftigten im Angestelltenbereich der einzelnen Unternehmen von MBSA vorausgesetzt, ergäbe dies für East London eine Gesamtzahl der dort beschäftigten Weißen von 900 bis 950, für die weiteren Unternehmen zusammen von etwa 500.

c) Die restlichen Angestellten – etwas über 200 – dürften in ihrer Mehrzahl »Farbige« gewesen sein, da nach übereinstimmenden Angaben aller bei MBSA organisierenden Gewerkschaften (African Allied Workers Union [AAWU] in Johannesburg sowie South African Allied Workers Union [SAAWU] und National Automobile and Allied Workers Union [NAAWU] in East London) »Schwarze« nur sehr selten den Aufstieg in den Angestelltenbereich geschafft hätten. Da weiterhin in Pinetown ein Teil der Belegschaft von »Asiaten« gestellt wird, lag die Gesamtzahl aller »Schwarzen« Arbeitnehmer sicher unter 2800.

d) Für diese Schätzung sprechen drei weitere Angaben:  
– Nach einer mündlichen Auskunft von Prof. Dr. Werner Breitschwerdt bei der Daimler-Benz Hauptversammlung am 3. Juli 1985 waren rund 3000 der damals 5400 bei MBSA Beschäftigten »Schwarze« – und somit 55,6% der Gesamtbeschäftigten. Diese Zahl liegt in der Größenordnung unserer Schätzung.

– Zweitens haben 1986 rund 400 Arbeiter von Mercedes-Benz East London in der »Schwarzen« Township Duncan Village bei East London gewohnt (Mercedes-Benz Profile [Anm. 2], S. 82) und 83% aller Arbeiter in Mdantsane in dem »unabhängigen Homeland« Ciskei (MBSA, Proposed Teacher Enrichment and Resource Centre in East London, o.O. o.J. [1986] S. 2). Dies ergibt eine »Schwarze« Gesamtbeschäftigte in East London von 2353 Arbeitern, da ja nahezu sämtliche »Schwarzen« Arbeiter in East London entweder in Duncan Village oder in Mdantsane wohnen müssen. Auch diese Zahl entspricht wiederum unserer Schätzung.

– Drittens gaben im Sommer 1986 Mitglieder der SAAWU in East London die Gesamtzahl der schwarzen Arbeiter bei Mercedes-Benz mit 2800 an und bezogen damit auch die »Farbigen« und »Asiaten« ein (vgl. Anmerkung 71). Auch diese Zahl bestätigt unsere Schätzung.

e) Somit ist die Aussage von Prof. Dr. Werner Breitschwerdt auf der Hauptversammlung von Daimler-Benz 1986 nicht zutreffend, daß 80% der Belegschaft »der schwarzen Bevölkerungsmehrheit angehören« würden, da selbst dann, wenn man den Begriff »Schwarze« für »Schwarze«, »Farbige« und »Asiaten« gemeinsam gebraucht, diese nur wenig mehr als 70% der Gesamtbeschäftigten stellen. Rund 30% der Arbeitsplätze bei Daimler-Benz in Südafrika aber sind von Weißen besetzt.

<sup>76</sup> Hierzu siehe weiter oben.

<sup>77</sup> Mündliche Auskunft von Gewerkschaftsvertretern in East London im Sommer 1986; Southern African Catholic Bishops Conference: The Commission for church and work, Dossier No 8–Dossier No 10, Congella November 1985, Dezember 1985, April 1986 (im folgenden SACBC-Dossier) vom 8. 11. 1985, S. 5.  
<sup>78</sup> Acht der befragten Arbeiter fäbten ihre mündlichen Aussagen in Briefen an ihre deutschen Kollegen von Daimler-Benz zusammen. Kopien dieser Briefe befinden sich im Besitz des Verfassers.

<sup>79</sup> Die Hochrechnung des Wochenlohns auf einen Monatslohn erfolgte unter Zugrundelegung einer wöchentlichen Regelarbeitszeit von 45 Stunden und von durchschnittlich 22,5 Arbeitstagen im Monat.

<sup>80</sup> Das Existenzminimum hatte im September 1984 in Johannesburg 327,11 Rand betragen (South African Institute of Race Relations [ed.], Race Relation Survey 1984, Johannesburg 1985 [im folgenden Survey 1984], S. 241), der Wert für August 1986 wurde unter Berücksichtigung folgender Inflationsraten geschätzt: 1984 betrug die Inflationsrate im Jahresdurchschnitt 13,2% (vgl. Christen für Arbeit und Gerechtigkeit weltweit [Anm. 8], S. 40), 1985 im Durchschnitt 16,2% (Durchschnitt aus den Werten für die Monate Februar, Juni bis Oktober und Dezember; die Werte für die anderen Monate standen nicht zur Verfügung; vgl. Christen für Arbeit und Gerechtigkeit weltweit [Anm. 8], S. 40; Neue Zürcher Zeitung [im folgenden NZZ] 9. 1. 1986; FM 1. 2. 1986) und in den ersten sieben Monaten von 1986 sogar 18,2% im Durchschnitt (Durchschnitt aus den Werten für die Monate Januar, April, Juni und Juli, die weiteren Werte standen nicht zur Verfügung; vgl. Economist 22. 3. 1986; SZ 19. 6. 1986; FM 22. 8. 1986; FM 12. 9. 1986).

<sup>81</sup> In East London betrug das Existenzminimum im September 1984 302,27 Rand im Monat (Survey 1984 [Anm. 8], S. 241), Schätzung für August 1986 wie Anm. 78.

<sup>82</sup> Damit lag in East London der Mindestlohn bei Mercedes-Benz nur um rund 3% über der Forderung des EG-Kodexes und keinesfalls »far in excess of the standard laid down in the EEC Code of conduct«, wie Wally Gardiner behauptete (in: Mercedes-Benz Profile [Anm. 2], S. 84).

<sup>83</sup> Noch 1979/80 und somit noch zwei Jahre nach Verabschiedung des EG-Kodexes ergab eine Befragung von 27 Arbeitern bei Daimler-Benz in East London, daß 17 (oder 63%) der Befragten Löhne unter der Forderung des EG-Kodexes erhalten hatten. Die Ergebnisse dieser Erhebung sind vom Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt herausgegeben und vom Evangelischen Pressedienst veröffentlicht worden. (Ulrich Albrecht und Walter Sohn [Hg.], Das Dilemma mit dem Kodex III [Kda-intern Nr. 7, Mai 1981], Frankfurt 1981; erschienen als: epd-Dokumentation 1981, Nr. 23–24, 13. Mai, Investitionen im Land des Apartheidsystems: »Das Dilemma mit dem Kodex [III] – Neue Studie über das Verhalten der deutschen Firmen in Südafrika.«)

<sup>84</sup> Vgl. weiter oben.  
<sup>85</sup> Nach mündlicher Auskunft von Personalmanager Wally Gardiner im August 1986. Für die Lohngruppe 9 mit schätzungsweise 180 Arbeitern lagen keine Angaben vor.

<sup>86</sup> Wie Anm. 85.  
<sup>87</sup> Bezogen auf die Gesamtzahl der Arbeiter bei Mercedes-Benz East London (3200).

<sup>88</sup> Wie Anm. 85.  
<sup>89</sup> Mündliche Auskunft von Vertretern beider bei Mercedes-Benz East London vertretenen schwarzen Gewerkschaften SAAWU und NAAWU im August 1986.

<sup>90</sup> Siehe Anm. 85.  
<sup>91</sup> Zur Eröffnung des Ausbildungszentrums vgl. Blick durch die Wirtschaft 29. 7. 1981. Mit der Eröffnung des Ausbildungszentrums antwortete der Stuttgarter Automobilkonzern auf den Ende der siebziger Jahre immer bedrohlicher werdenden Mangel an weißen Facharbeitern. Keinesfalls war es Hauptaufgabe des Ausbildungszentrums, Chancengleichheit für Schwarze herzustellen, wie es von Daimler-Benz behauptet wurde. Zum Facharbeitermangel vgl. die aufschlußreiche südafrikanische Studie: Apartheid and business. An analysis of the rapidly evolving challenge facing companies with investment in South Africa, o.O. 1980.

<sup>92</sup> Nach Angaben des Unternehmens werden jährlich 30 Lehrlinge aus rund 300 Bewerbern für eine dreijährige Lehre ausgewählt (vgl. Mercedes-Benz Profile [Anm. 2], S. 87); von 1983 bis 1986 haben somit rund 120 Lehrlinge das Ausbildungszentrum als Facharbeiter verlassen. Insgesamt wurden bis Ende 1985 über 1000 Arbeiter und Angestellte im Ausbildungszentrum aus- und weitergebildet (vgl. Leadership Magazine Dezember 1985, S. 46), der größte Teil der ausgebildeten Schwarzen absolvierte jedoch nach Aussagen schwarzer Gewerkschafter vom Sommer 1986 keine dreijährige Lehre, sondern lediglich vierteljährliche Kurse (zur Anlernung ungelerner Arbeiter).

<sup>93</sup> Wie Anm. 89. Dieser Darstellung widersprach Personalmanager Wally Gardiner im August 1986.

<sup>94</sup> In einem Fall soll nach Aussagen eines Vertreters der SAAWU ein Schwarzer

mit Hochschulabschluß als Bote bei Mercedes-Benz East London eingestellt worden sein. Diese Beschäftigung unter dem jeweiligen Qualifikationsniveau erschwert natürlich die Schätzung der Anzahl derjenigen Schwarzen, die im Ausbildungszentrum eine Facharbeiterausbildung erhalten haben, wenn man für eine solche Schätzung lediglich die Lohngruppenverteilung zugrunde legt.

<sup>95</sup> Nach Auskunft von Vertretern der NAAWU in East London (wie Anm. 89) sind rund 90% der Vorarbeiter Weiße.

<sup>96</sup> Wie Anm. 89. Das Management von MBSA widersprach dieser Darstellung in einem Gespräch im August 1986 nachdrücklich.

<sup>97</sup> Siehe Anm. 78.  
<sup>98</sup> Siehe Anm. 77 und 78; zur Haltung des Managements auch: Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 84 f.

<sup>99</sup> Siehe Anm. 89.  
<sup>100</sup> Siehe Anm. 78.

<sup>101</sup> Im Gespräch mit einer Gruppe kirchlicher und gewerkschaftlicher Mitarbeiter aus der Bundesrepublik Deutschland.

<sup>102</sup> SACBC Dossier (Anm. 7) 8. 11. 1985, S. 10; FOSATU-News Oktober 1985 (zit. n. Plakat November 1985); Datierungen in beiden Berichten geringfügig widersprüchlich; vgl. zum Streik auch Frankfurter Rundschau (im folgenden FR) 15. 16. 9. 1985.

<sup>103</sup> Metal Worker 1986, Nr. 1, 4. 7., S. 3.

<sup>104</sup> Während der ersten Hälfte dieser Auseinandersetzungen befand sich eine Gruppe kirchlicher und gewerkschaftlicher Mitarbeiter in East London und führte mehrere Gespräche mit Vertretern von SAAWU, NAAWU und Management; weitere Informationen aus fernmündlichen Gesprächen sowie durch Fernschreiben der SAAWU vom 22. 9. 1986; vgl. auch zur 12. 9. 1986.

<sup>105</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 86.

<sup>106</sup> Mündliche Auskunft von Vertretern des Managements Ende August 1986 in East London; vgl. auch FM 10. 5. 1985 und Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 34.

<sup>107</sup> Wie Anm. 106.

<sup>108</sup> Mercedes-Benz Profile (Anm. 2), S. 78 f.; Dr. Manfred Giese ist im Vorstand der Daimler-Benz AG zuständig für das gesamte Personalwesen.

<sup>109</sup> Weekly Mail (im folgenden WM) 14. 2. 1986; mündliche Auskünfte von Gewerkschaftsvertretern in East London im August 1986, ein Mitglied des Managements bestätigte im August 1986 auf Anfrage, daß sich Daimler-Benz an dem Treffen vom Oktober 1980 beteiligt hatte.

<sup>110</sup> Mündliche Auskunft von Gewerkschaftern in East London im August 1986.

<sup>111</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für das Jahr 1978, S. 55.

<sup>112</sup> Im Gegensatz zur Behauptung des Geschäftsberichts der Daimler-Benz AG für das Jahr 1978, daß das Motorenwerk in Atlantis »mit ausschließlich südafrikanischem Kapital« errichtet worden sei, ist die Daimler-Benz AG in Wirklichkeit mit 12,45% an ADE beteiligt.

<sup>113</sup> entfällt.

<sup>114</sup> Zu Geschichte und Entwicklung von Atlantis vgl.: Argus 25. 9. 1984; South African Labour Bulletin (im folgenden SALB) Vol. 10, Nr. 3 (Dezember 1984), S. 28–30; SALB Vol. 10, Nr. 4 (Februar 1985), S. 36–40; FM 28. 11. 1985; FM 29. 11. 1985. Zugrundegelegt wurde außerdem die Aufzeichnung von Gesprächen mit Bürgern in Atlantis im Frühsommer sowie im September 1986, außerdem Informationen der South African Labour Research Department Unit (SALDRU) an der University of Cape Town vom September 1986.

<sup>115</sup> Billige Energie stellt zum Beispiel das 15 km südwestlich gelegene (einzige südafrikanische) Kernkraftwerk Koeberg zur Verfügung. Daß trotz aller Subventionen das Industriegebiet von Atlantis erst zu einem Teil genutzt wurde, hängt vor allem mit der Ende 1982 einsetzenden Wirtschaftskrise zusammen. Außerdem ist Atlantis für die Bedürfnisse der südafrikanischen Wirtschaft deutlich zu groß geplant worden.

<sup>116</sup> FM 29. 11. 1985; vollständige Zusammenstellung der umfangreichen Subventionen in dem von der südafrikanischen Regierung herausgegebenen Heft: Die Förderung der industriellen Entwicklung als Element einer koordinierten regionalen Entwicklungsstrategie für das südliche Afrika. Handbuch, veröffentlicht von den Regierungen der Republiken Südafrika, Transkei, Bophuthatswana, Venda und Ciskei zur Ausführung der neuen, regionalen, am 1. April 1982 eingeführten Entwicklungsanreize, hg. vom Außen- und Informationsministerium, Pretoria o.J., passim.

<sup>117</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 5–8; die bei ADE gefertigten Dieselmotoren in Perkins-Lizenz sind hauptsächlich Motoren für Traktoren.

<sup>118</sup> Business Day 10. 6. 1985.  
<sup>119</sup> FM 8. 8. 1986.

<sup>120</sup> The Star 2. 3. 1984; Argus 3. 3. 1984; FM 25. 1. 1985; Bundesstelle für Außenhandelsinformation/Nachricht für Außenhandel (im folgenden BfAI/NfIA) 4. 3. 1985.

<sup>121</sup> Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für das Jahr 1984, S. 34.

<sup>122</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 5–8.

<sup>123</sup> Business Day 10. 6. 1985.

<sup>124</sup> BfAI/NfIA (Anm. 120) 30. 11. 1983; CKD steht für: completely knocked down.

<sup>125</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 13.

<sup>126</sup> Vgl. FM 7. 3. 1986.

<sup>127</sup> »If the push came, we could manufacture them.« (Argus 3. 3. 1984).

<sup>128</sup> Aussagen in einem undatierten Werbeprospekt von ADE.

<sup>129</sup> FM 29. 8. 1986.

<sup>130</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 9.

<sup>131</sup> The Star 2. 3. 1984; FM 21. 6. 1985; FM 27. 6. 1986.

<sup>132</sup> The Star 2. 3. 1984; Argus 3. 3. 1984.

<sup>133</sup> FM 27. 6. 1986.

<sup>134</sup> The Star 2. 3. 1984; Argus 3. 3. 1984; FM 25. 1. 1986; FM 27. 6. 1986.

<sup>135</sup> Siehe Anm. 133.

<sup>136</sup> FM 21. 6. 1985.

<sup>137</sup> Vgl. oben.

<sup>138</sup> SALB (Anm. 114) Vol. 10, Nr. 3 (Dezember 1984).

<sup>139</sup> Zusammengefaßt nach Angaben aus: Argus 24. 1. 1983; Argus 7. 4. 1983; The Star 2. 3. 1984; SALB (Anm. 114) Vol. 10, Nr. 3 (Dezember 1984); FM 21. 6. 1985; FM 28. 11. 1985; NAACAM (Anm. 2) 1986, S. 51; FM 27. 6. 1986.

<sup>140</sup> Vgl. hierzu: Argus 25. 9. 1984; Rand Daily Mail 25. 9. 1984; The Star 1. 11. 1984; Cape Times 1. 11. 1984.

<sup>141</sup> Mündliche Auskunft von Arbeitern bei ADE im Sommer 1986.

<sup>142</sup> Survey (Anm. 80) 1984, S. 311 f.

<sup>143</sup> Dieser allmähliche Lösungsprozeß von den vom Unternehmen verordneten Gewerkschaften dauerte unter anderem auch deshalb einige Jahre, weil das Unternehmen die Arbeiter nicht über ihre gewerkschaftlichen Rechte aufklärte (und damit gegen den EG-Kodex verstoß) und die Arbeiter selbst zunächst nur sehr unklare Vorstellungen über gewerkschaftliche Arbeit hatten (mündliche Auskunft von ADE Arbeitern im Sommer 1986). Einige Arbeiter berichteten, sie seien noch vor zwei, drei Jahren der Auffassung gewesen, Gewerkschaften seien in erster Linie Einrichtungen zur Zahlung einer Hinterbliebenenversorgung.

<sup>144</sup> Siehe Anm. 142.

<sup>145</sup> Zur Berechnung vgl. Anm. 80; für Atlantis haben wir keine Angaben des Existenzminimums, daher wurde das für Südafrika durchschnittliche Existenzminimum mit (September 1984) 304,28 Rand der obigen Schätzung zugrundegelegt (vgl. Survey 1984 [Anm. 80], S. 240 f.).

<sup>146</sup> Gespräche mit Arbeitern von ADE im Frühsommer und im Herbst 1986.

<sup>147</sup> Vgl. hierzu Christoph Sodemann, Die Gesetze der Apartheid. Mit einem Nachwort von Manfred O. Hinz, Bonn 1986, S. 183–185.

<sup>148</sup> Wie Anm. 146.

<sup>149</sup> Wie Anm. 146 sowie Cape Herald 11. 5. 1985.

<sup>150</sup> Cape Herald 11. 5. 1985.

<sup>151</sup> Wie Anm. 146.

<sup>152</sup> Noch immer grundlegend: Lokalgruppe Stuttgart der Anti-Apartheid-Bewegung in der BRD e.V. (Hg.), Daimlers Rüstung für Südafrika. Eine Dokumentation, Stuttgart 1982 (im folgenden Daimlers Rüstung für Südafrika); vgl. neuerdings auch: Günter Verheugen, Apartheid. Südafrika und die deutschen Interessen am Kap. Mit einem Vorwort von Bischof Tutu, Köln 1986 (im folgenden Verheugen), S. 114–119.

<sup>153</sup> Bis Ende 1984 wurden schätzungsweise 6000 Unimogs nach Südafrika geliefert, 1985 noch einmal mindestens 50; vgl. Daimlers Rüstung für Südafrika (Anm. 152), S. 34–43 und Beilage: Zweites aktualisiertes Beiblatt Juli 1986, S. 1; Wolf Geisler, Die militärische Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Südafrika im nuklearen und konventionellen Vergleich. Vortrag, gehalten auf einer Tagung der Evangelischen Akademie Arnoldshain 28.–30. November 1984, Teilabdruck in: epd-Entwicklungspolitik 1984, Nr. 23/24 (im folgenden Geisler, militärische Zusammenarbeit).

<sup>154</sup> Wehrtechnik, April 1984.

<sup>155</sup> Wie Anm. 153 und Verheugen (Anm. 152), S. 116.

<sup>156</sup> Alastair R. F. Mac Kenzie, The day of the jackal. Bush Beast, in: Soldier of Fortune 1984, Dezember, S. 85 ff., hier S. 86; Schreiben der Direktion der Daimler-Benz AG an U.K. vom 18. Juli 1985.

<sup>157</sup> Daimlers Rüstung für Südafrika (Anm. 152), S. 43–48; Geisler, militärische Zusammenarbeit (Anm. 153).

<sup>158</sup> Gyasi (Anm. 31), S. 29.

<sup>159</sup> BfAI/NfIA (Anm. 120) 30. 11. 1983; NAAMSA 1984 (Anm. 71), S. 18.

<sup>160</sup> Daimlers Rüstung für Südafrika (Anm. 152), S. 50.

<sup>161</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 5.

<sup>162</sup> FM 9. 8. 1985, Supplement Trucks and Transports, S. 6; Geisler/Welmer (Anm. 31), S. 29.

<sup>163</sup> Wie Anm. 162; Mitglieder des Managements von MBSA behaupteten im August 1986 in einem Gespräch, diese obige Darstellung sei schon allein deshalb unzutreffend, weil Cummins ein kanadisches und nicht ein US-amerikanisches Unternehmen sei. Doch die Financial Mail bestätigte noch einmal im August 1985 die obige Darstellung.

<sup>164</sup> Aussagen von Beschäftigten bei ADE im Frühsommer 1986.

<sup>165</sup> Hierzu vgl. oben.

<sup>166</sup> Daimlers Rüstung für Südafrika (Anm. 152), S. 52; Verheugen (Anm. 152), S. 119.

<sup>167</sup> Schreiben der Direktion der Daimler-Benz AG an den Verfasser vom 18. Juli 1985.

<sup>168</sup> Zum Ausbau des Investitionsprogramms von ESCOM vgl. BfAI/NIA (Anm. 120) 9. 1. 1985; Bundesanzeiger 9. 2. 1985, S. 1342; zur Zusammenarbeit von AEG mit ESCOM vgl. die Anzeige von ESCOM in: FAZ 6. 9. 1985.

<sup>169</sup> Vgl. Christen für Arbeit und Gerechtigkeit (Anm. 8), S. 65 f. und 104 f., dort auch die entsprechenden Belege.

<sup>170</sup> Geisler/Wellmer (Anm. 31), S. 62 f.

## Teil VI Anhang

# Verzeichnis der Abkürzungen

AAWU	African Allied Workers Union	CMV	Christlicher Metallarbeiter-Verband
Abt.	Abteilung	Co.	Company
ACLI	Associazione Cristiana Lavoratori Italiani	DAF	Deutsche Arbeitsfront
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club	DAG	Deutsche Angestellten-Gewerkschaft
ADE	Atlantis Diesel Engines (Pty.) Ltd.	Danatbank	Darmstädter und Nationalbank
AEG	Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft	DAT	Deutsche Automobil-Treuhand GmbH
AFL	American Federation of Labor	DB	Daimler-Benz AG; manchmal auch Deutsche Bank AG
AG	Aktiengesellschaft	DBAG	Daimler-Benz Aktiengesellschaft
AGK	Ausführungsgemeinschaft für Kriegsgerät der Reichsgruppe Industrie	DBAG-Archiv	Archiv der Daimler-Benz AG
AGKD	Arbeitsgemeinschaft Kirchlicher Entwicklungsdienst	DBMG	Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen
AK	Armeekorps; auch Außenkommando	DD-Bank	Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft
ANC	African National Congress	DELIKO	Deutsche Luftfahrtindustrie-Kommission
AOG	Gesetz über die Ordnung der nationalen Arbeit	DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
AR	Aufsichtsrat	DINTA	Deutsches Institut für Technische Arbeitsschulung
ASR	Arbeits- und Sozialrecht	Dipl.-Ing. Dir.	Diplom-Ingenieur
AWI	Arbeitswissenschaftliches Institut der Deutschen Arbeitsfront	DKP	Deutsche Kommunistische Partei
BA	Bundesarchiv Koblenz	DMG	Daimler-Motoren-Gesellschaft
BA-MA	Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg i. Br.	DMV	Deutscher Metallarbeiter-Verband
BASF	Badische Anilin- und Soda-Fabrik	DTB	Diensttagebuch des deutschen Generalgouverneurs in Polen 1939-1945
Baustab U	Baustab Untertageverlagerung	DVP	Deutsche Volkspartei
BBC	Brown, Boverie & Cie. AG	EDV	Elektronische Datenverarbeitung
BDC	Berlin Document Center	EG	Europäische Gemeinschaft
BfAI/NfA	Bundesstelle für Außenhandelsinformation/Nachrichten für Außenhandel	ESCOM	Electricity Supply Commission
BHO	Berg- und Hüttenwerksgesellschaft Ost	Fa.	Firma
BIOS	British Intelligence Objectives Subcommittee	Famo	Fahrzeug- und Motoren GmbH, Breslau
BMW	Bayerische Motoren-Werke AG	FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
CCP	Catalogue of Camps and Prisons, hg. vom Internationalen Suchdienst, Arolsen	FIAT	Field Information Agency, Technical; auch italienisches Kfz-Unternehmen
CDA	Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd.	FINAD	Finance Division der US-Militärregierung
CDU	Christlich Demokratische Union	FM	Financial Mail
Cie.	Compagnie	FO	Flugmotorenwerke Ostmark GmbH
CIOS	Combined Intelligence Objectives Subcommittee	FR	Frankfurter Rundschau
		Fs.	Fernschreiben

GAL	Grün - Alternative Liste	Me	Messerschmitt
GB	Generalbevollmächtigter	Mefo	Metallurgische Forschungsgesellschaft
Gfm.	Gefolgschaftsmitglieder	MGM	Militärgeschichtliche Mitteilungen
GG	Generalgouvernement	Mob-Beauftragter	Mobilmachungsbeauftragter
GKKE	Gemeinsame Konferenz der Kirche und Entwicklung	MTM-System	Methods Time Measurement (methodische Kleinstzeiterfassung)
GLAKA GmbH	Generallandesarchiv Karlsruhe Gesellschaft mit beschränkter Haftung	MTU	Motoren- und Turbinen-Union GmbH, Friedrichshafen und München
Hafraba	Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt/Main-Basel	MWM	Motorenwerke Mannheim
HB	Handelsblatt	NA	National Archives, Washington
He	Heinkel	NAACAM	National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers
HJ	Hitlerjugend	NAAMSA	National Association of Automobile Manufacturers of South Africa
HSG	Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts	NAAWU	National Automobile and Allied Workers Union
HStASt	Hauptstaatsarchiv Stuttgart	NAG	Nationale Automobil-Gesellschaft
HWWA	Hamburger Weltwirtschaftsarchiv	NASA	National Aeronautics and Space Administration
IABG	Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft	NATO	North Atlantic Treaty Organization
IfZ	Institut für Zeitgeschichte, München	Nbg. Dok.	Nürnberger Dokumente
IG	Interessengemeinschaft	NI	Nürnberg Industrialists
IMIs	Italienische Militärinternierte	NIK	Nürnberg Industrialists-Krupp
Ing.	Ingenieur	NSBO	Nationalsozialistische Betriebszellen-Organisation
IPS	Instrument Pointing System	NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
ISA	Informationssystem Arbeitseinsatz und Arbeitsplatzplanung	NSKK	Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps
ITS	Internationaler Suchdienst, Arolsen	NSFK	Nationalsozialistisches Fliegerkorps
IWM	Imperial War Museum, London	NSU	Vereinigte Fahrzeugwerke AG Neckarsulm
Jb. f. W.	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte	NZZ	Neue Zürcher Zeitung
Ju	Junkers	ObdL	Oberbefehlshaber der Luftwaffe
KdF	Kraft durch Freude	ÖAF	Österreichische Automobilfabrik AG, Wien
Kfz	Kraftfahrzeuge	OKH	Oberkommando des Heeres
KG	Kommandit-Gesellschaft	OKM	Oberkommando der Kriegsmarine
KL	Konzentrationslager	OKW	Oberkommando der Wehrmacht
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands	OMGUS	Office of Military Government, United States (Germany)
KPO	Kommunistische Partei (Opposition)	OMGWB	Office of Military Government Württemberg-Baden
KZ	Konzentrationslager	OT	Organisation Todt
Ltd.	Limited	PA	Personalakte; Parteiate
LVA	Landesversicherungsanstalt	PAH	Panzerabwehrhubschrauber
LSÖ	Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund der Selbstkosten bei Leistungen für öffentliche Auftraggeber	Pomo	Pommersche Motorenbau GmbH, Altdamm/Stettin
MAN	Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg		
MBB	Messerschmitt-Bölkow-Blohm AG		
MBSA	Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd.		