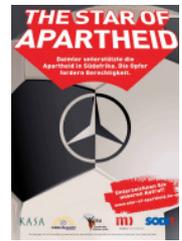


Fragen und Antworten zur Klage der Apartheid-Opfer



Worin bestand die Beihilfe der Daimler AG bei Verletzungen internationalen Rechts unter dem Apartheidsregime?

Nach Verhängung des verpflichtenden Waffenembargos des UN Sicherheitsrates gegenüber Südafrika im Nov. 1977 lieferte Daimler mindestens 1900 Unimog des Typ 1100 L(416), deren Endverbraucher die südafrikanische Polizei und Armee waren.

Die Daimler Tochter MTU (Friedrichshafen) belieferte die südafrikanische Flotte mit nicht-magnetischen Spezialmotoren für sechs Raketenschnellboote und zwei Minenräumboote.

1985 berichtete das Monitor-Programm des WDR, dass Messerschmidt Bölkow Blohm (MBB) 5 Helikopter an die südafrikanische Polizei lieferte. Vier Jahre später fusionierte Daimler mit der MBB.

Daimler verkaufte Ende 1978 der para-staatlichen Industrial Development Corporation Lizenzen zum Bau von Motoren in einer 1981 eröffneten Fabrik namens Atlantis Diesel Engines. An der Eröffnungsfeier nahmen Premier- und Verteidigungsminister Südafrikas teil. „Südafrika muß zu den wenigen Ländern der Welt gezählt werden..., bei denen politische und militärische Gesichtspunkte eine Rolle bei der Entwicklung von lokaler LKW- und Motorenherstellung gespielt haben“, schrieb sie Financial Mail Südafrikas am 9. August 1985. Über enge technische Zusammenarbeit mit ADE schuf der Stuttgarter Daimler Konzern die Voraussetzung „für die Erfüllung eines gesetzlich abgesicherten Monopols“, durch das andere LKW Hersteller genötigt waren, Daimler Motoren aus Atlantis in ihre Nutzfahrzeuge einzubauen (Daimler Geschäftsbericht für 1984). ADE's Produktion von schweren Dieselmotoren diente aber vor allem der Deckung des militärischen Bedarfs der südafrikanischen Streitkräfte. Aus diesem Grund war ADE geschaffen worden. ADE baute Dieselmotoren von bis zu 556 PS /412 kw und 607 PS/450 kw. Motoren derartiger Kapazität treiben Transport- und Schützenpanzer an. Eine amerikanische Konkurrenzfirma, Cummins, musste sich aus dem Wettbewerb zurückziehen, als die US Regierung unter Carter bemerkte, dass der Endverbraucher besonders der schweren Motoren (deren gewerbliche Patentrechte exportiert werden sollten) die südafrikanische Armee und Polizei war. Ein solches Rechtsgeschäft (Lizenzexport) war deswegen nach dem Waffenembargo nicht gestattet.

Seit Juli 1985 besetzte die südafrikanische Armee zuerst 96 schwarze Wohngebiete, um den Widerstand der Unterdrückten niederzuschlagen; ab Juni 1986 wurden die Notstandsgesetze auf das ganze Land ausgedehnt und erst im Oktober 1990 wieder aufgehoben. Die meisten Fahrzeuge der südafrikanischen Armee und Polizei fuhren Mitte der 1980er Jahren mit ADE-Motoren, gleich, ob es sich um leichte Truppentransporter oder gepanzerte und mit Waffenaufbauten ausgestattete Fahrzeuge handelte.

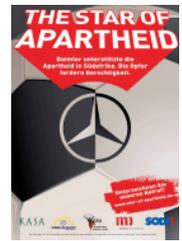
In Johannesburg unterhielt Daimler eine große Werkstatt (MBEUS) für die Instandhaltung von Automobilen und den Ersatz von Autoteilen. Abdul Minty erhielt im August 1989 einen Brief vom Daimler Vorstand, der bestätigte, dass die südafrikanische Armee ein Service- und Reparatur-Abkommen mit MBEUS geschlossen hatte. Minty war damals Direktor einer internationalen Kampagne gegen militärische und nukleare Zusammenarbeit mit Südafrika.

Daimler im militarisierten Südafrika institutionell eingebunden

Seit der Machtübernahme von P. W. Botha 1978 wurde die südafrikanische Gesellschaft unter der Apartheid zunehmend militarisiert. Die leitende „Vision“ der Regierung war die „totale Strategie“. Ein wesentliches Element dieser Strategie war es, die Privatwirtschaft in den Kampf zur Aufrechterhaltung der Apartheid auch institutionell einzubinden. Das geschah auf vier Ebenen:

- Durch die Produktion militärisch benötigter Ausrüstung, koordiniert von Armscor
- Durch die Einbindung der regionalen/lokalen Industrie- und Handelskammern in das Nationale Sicherheits-Management System
- Durch das Liaisonkomitee der Streitkräfte (Demalcom) mit dem Privatsektor über Nutzung und Bezahlung der Arbeitskräfte im Wehrdienstalter
- Durch eine teilweise Privatisierung der Unterdrückung durch die strategische Schlüsselindustrie

Fragen und Antworten zur Klage der Apartheid-Opfer



Wie war Daimler auf diesen vier Ebenen eingebunden?

- Armscor importierte zunächst direkt und indirekt Unimogs und Sattelschlepper für den Panzertransport. Daimler lieferte, ohne nachzuforschen, wer der Endverbraucher war (Streitkräfte). Als das Waffenembargo 1977 in Sicht kam, forderten die Streitkräfte eine lokale Produktion der Militär-LKW und deren Motoren und Getriebe etc. Der Export von Lizenzen zur Nutzung von Patentrechten durch den südafrikanischen Staat und die ständige Bereitstellung von Daimlers Management Know-How und Technologie im ADE Betrieb half den südafrikanischen Streitkräften, das Waffenembargo zu brechen. Daimler gewann eine Monopolstellung im Bereich LKW-Motoren. Ein MBSA Vorstandsmitglied gestand der Financial Mail Südafrikas im August 1986, dass Daimler den südafrikanischen Markt verlassen hätte, wenn ADE „nicht gekommen wäre“. Das bedeutet eine Abhängigkeit der Daimler-Werke in Südafrika von Armscor und den Streitkräften (Klaus Heidel, S. 735).
- Mercedes-Benz of South Africa (MBSA) und seine Fabrik in East London waren über die örtliche Industriekammer der Border Area in das örtliche „Joint Management Committee“ des staatlichen Sicherheitssystems eingebunden. Dort erhielt das örtliche Management z.B. im Oktober 1980 die Anweisung des Majors Phillipus Olivier von der Sicherheitspolizei, die ‚radikale‘ Gewerkschaft „South African Allied Workers Union“ (SAAWU) nicht anzuerkennen und ihre Streikführer zu entlassen. Die Unterdrückung der SAAWU im benachbarten Bantustan Ciskei traf auch schwarze Gewerkschafter der Mercedes-Benz Werke in East London, die jeden Tag vom „schwarzen“ Reservat in die „weiße“ Industriestadt pendeln mussten.
- In der weißen Arbeiterschaft der MBSA gab es Armee-Reservisten. Wenn diese von der Armee zum befristeten Dienst einberufen wurden, zahlte MBSA die Differenz zwischen Militärsold und Industriehohn aus der eigenen Tasche – eine Art von Subvention des Bürgerkrieges.
- ADE war eine strategische Schlüsselindustrie. Die Kapitaleigner von ADE hatten ihr Werk mit eigener Truppe vor Sabotageakten militärisch zu sichern und soziale Konflikte zu unterdrücken

Stimmt es, dass Daimler zu keinem Zeitpunkt mit den südafrikanischen Sicherheitskräften zur Aufrechterhaltung der Apartheid zusammengearbeitet hat?

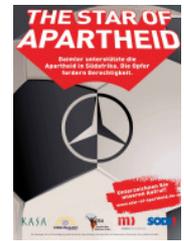
Das darf bezweifelt werden. Die Lieferung von Unimogs beruht auf Handelsverträgen, deren Daten man mit dem wachsenden Park an Unimogs in der südafrikanischen Armee vergleichen könnte. Aus Tarnungsgründen „verzichtete“ Daimler auf die Feststellung des Endverbrauchers der Unimogs in den Handelsverträgen. Praktisch aber war dieser bekannt. Die militärische Nutzung von nicht magnetischen Schiffsmotoren war ebenso augenfällig. Das Rechtsgeschäft des Exports von Lizenzen für den Bau von Motoren, die von der südafrikanischen Armee angefordert wurden, das ist Zusammenarbeit. Der Vorstandsvorsitzende der ADE war ein MBSA-Manager, nämlich Dr. Hartmut Beckurts. Der Autarkiepolitik der südafrikanischen Militärs folgend, hatte ADE bereits im Sommer 1985 einen lokalen Fertigungsanteil von 70 Prozent des Wertes und des Gewichts; Ende 1986 sollte er bei 85 Prozent liegen. Dr. Beckurts gab sich schon im März 1984 optimistisch, dass ADE im Falle von allgemeinen Wirtschaftssanktionen gegen Südafrika auch noch die bis dahin importierten Turbolader und Einspritzpumpen in Südafrika selbst herstellen könnte (Argus, 3.März 1984). Die strategische Bedeutung von ADE für das Apartheidsystem war den MBSA Managern vollauf bewusst. Daimler, MBSA und die Beteiligungsgesellschaft ADE waren bereit, mit der Militärpolitik des Staates zu kooperieren.

Stimmt es, dass sich die Daimler AG früh für eine rassenunabhängige Gleichbehandlung der südafrikanischen Mitarbeiter z.B. beim Zugang zu Bildungseinrichtungen eingesetzt?

1981 hat die MBSA in East London eine Lehrlingswerkstatt eröffnet. Das waren also 14 Jahre nachdem die Automobilfabrik in East London damit begonnen hatte, ausschließlich Mercedes Benz Fahrzeuge zu montieren und später auch zu produzieren. Ist das früh?

Fünf Jahre nach Eröffnung der Lehrlingsausbildung finden wir im Werk von East London, dass nur 8 Prozent der in Lohngruppe 8 bezahlten Facharbeiter mit abgeschlossener Lehre „Schwarze“ sind. In den drei niedrigsten Lohngruppen im East Londoner MBSA Werk waren 88,5 Prozent so genannte Schwarze und nur 1 Prozent „Weiße“. Das deutet darauf hin, dass nur sehr wenige rassistisch diskriminierte Arbeitskräfte von Daimler die Chance zu einer Lehre angeboten bekamen oder dieselbe abschließen durften (Heidel, S. 723).

Fragen und Antworten zur Klage der Apartheid-Opfer



Waren die Betriebsvereinbarungen der Daimler Tochter MBSA in East London Ende der 1980er Jahre vorbildlich?

Nach dem Verbot der schwarzen Opposition und der ihnen nahe stehenden schwarzen Gewerkschaften im Jahr 1960 kämpften schwarze Arbeitskräfte seit 1972 erneut um gewerkschaftliche Rechte.

1979 hat der Industrial Relations Act die unabhängigen, nicht-rassistischen afrikanischen Gewerkschaften offiziell anerkannt. Im April dieses Jahres wurde der Bund südafrikanischer Gewerkschaften FOSATU gegründet. Im September 1988 wollte der Apartheidstaat die gewerkschaftlichen Rechte wieder einschränken. Das löste starken Widerstand der schwarzen Gewerkschaften aus. Daher trat der Internationale Metallarbeiterbund auf den Plan, der die Rechte seiner südafrikanischen Mitglieder verteidigen helfen wollte. Das mobilisierte auch die deutsche IG Metall.

Erst 1988 hat die Daimler-Tochter in East London sich ‚im Prinzip‘ dazu bereit gefunden, eine Betriebsvereinbarung mit der nationalen Gewerkschaft der Metallarbeiter Südafrikas (NUMSA) zu schließen. Dies geschah aber nur, weil die IG Metall auf Mercedes Benz, BMW, VW, Robert Bosch und Hella starken Druck ausübte, eine solche Vereinbarung zu schließen. Die Vereinbarung diente dazu, die hart erkämpften Gewerkschaftsrechte zu bewahren und nicht zuzulassen, dass sie erneut verwässert oder eingeschränkt würden.

Es war also nicht ein fortschrittlich aufgeklärtes Daimler Management, dass auf die Betriebs- Vereinbarung drängte. Die südafrikanischen Gewerkschaften betonten im Übrigen, dass eine Betriebsvereinbarung keinen Widerspruch zu der vom Gewerkschaftsbund COSATU vertretenen Desinvestitions-Politik darstelle.

Die Gewerkschaften sagten: Firmen, die trotz aller Appelle für wirtschaftliche Sanktionen weiter in Südafrika operieren, sollten sich zumindest bereit erklären, keinen Vorteil aus den undemokratischen Gesetzen des Apartheid Staates zu ziehen. Die 14 Punkte der Betriebsvereinbarung waren aus der Sicht der Gewerkschaften Minimalstandards für die Beziehungen des Managements gegenüber den gewerkschaftlich organisierten Arbeitskräften, insbesondere im Fall von Arbeitskämpfen. (Siehe Berichterstattung im South African Labour Bulletin Band 14, N° 2 (Juni 1989, S.6-9).

Hat sich Daimler an den Anhörungen der TRC beteiligt?

Die Daimler AG als internationaler Konzern hat sich nicht eigenständig an der TRC (Wahrheits- und Versöhnungskommission) beteiligt. Die Eingabe kam allein von Mercedes Benz South Africa (MBSA) und macht an keiner Stelle deutlich, dass die Eingabe auch im Namen Daimlers erfolgte. Die Eingabe von MBSA beinhaltet zudem weder eine klare Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung noch eine Darlegung der Profite, die durch die Geschäfte mit dem Apartheid-Regime in den vergangenen (fast) 40 Jahren erzielt wurden. Dadurch wären die Motive für MBSAs kontinuierliches „Engagement“ offensichtlich geworden.

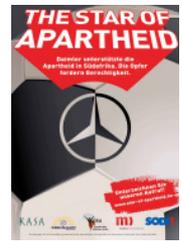
Was schrieb die Wahrheits- und Versöhnungskommission über die Anhörung von Unternehmens-Vertretern?

In ihrem 7 Bände langen Abschlussbericht hat die Kommission ‚Mercedes Benz of South Africa‘ oder die Stuttgarter Mutterfirma Daimler nicht einmal bei Namen genannt. Klar ist, dass MBSA und Daimler die Kommission nicht um Amnestie gebeten haben. Deshalb wurde die Eingabe der MBSA auch keinem Kreuzverhör unterzogen.

Der Bericht trägt allgemeine Erkenntnisse aus der Anhörung vor, keine Rechtsurteile. So schreibt die Kommission im Band 5 § 75: *„...Unternehmen aus verschiedenen Wirtschaftssektoren trugen zum Entstehen einer Kultur von Straflosigkeit bei, innerhalb derer extreme Menschenrechtsverletzungen, wie sie in diesem Bericht dokumentiert werden, stattfinden konnten und auch stattfanden“.*

Band 5, § 152: *„Komplizentum bezieht sich sowohl auf eine andauernde Weiterführung von rassistischen Systemen und Strukturen wie auch auf das Versäumnis, gegen grobe Menschenrechtsverletzungen zu protestieren.“*

Fragen und Antworten zur Klage der Apartheid-Opfer



Im Band 3 § 170 befindet die Kommission, dass mit Blick auf das östliche Kap der südafrikanische Staat und die Behörden in der Ciskei eine völlige Geringschätzung für das Leben derer an den Tag legten, die gegen ihre Politik protestierten. Tödliche Gewalt wurde zum Beispiel angewendet

- Während des Mdantsane Bus Boykotts: am 4. August 1983 haben Polizei und Armee der Ciskei mindestens 6 Menschen an Bahnhöfen in Mdantsane getötet,
- Mitte August 1985 haben über mehrere Tage südafrikanische Polizei und Armeeeinheiten mindestens 19 Menschen im Duncan Village getötet.

Da viele schwarze Arbeitskräfte von MBSA - East London entweder in Mdantsane oder in Duncan Village wohnten, hätte es nahe gelegen, wenn das MBSA Management sich zu diesen Massakern geäußert hätte, unter denen eventuell auch Werksangehörige zu leiden hatten. Aber in seiner Eingabe an die Wahrheits- und Versöhnungskommission erwähnt MBSA diese schweren Menschenrechtsverletzungen und seine Reaktionen darauf mit keinem Wort.

Band 5, § 156: *„Die Verweigerung der Gewerkschaftsrechte von schwarzen Arbeitskräften stellte eine Verletzung von Menschenrechten dar. Staatliche Aktionen gegen die Gewerkschaften, bisweilen in geheimer Absprache mit gewissen Unternehmen, führte häufig zu groben Verletzungen der Menschenrechte.“*

„In der Anhörung versäumten die Unternehmen, sich für ihr Engagement in Initiativen der Staatssicherheit zu verantworten, einschließlich der Initiativen, die mit dem nationalen System des Sicherheits-Managements assoziiert werden. Auf der anderen Seite haben verschiedene Unternehmen Nutzen aus ihrer Beteiligung im vielschichtigen Netz des militärisch-industriellen Komplexes gezogen.“

Die südafrikanische Wahrheits- und Versöhnungskommission hat der Daimler Tochter MBSA keinen Freispruch gegeben und keine Amnestie gewährt. Genau aus diesem Grunde unterstützt Erzbischof Tutu die US-Entschädigungsklage von Khulumani und Ntsebeza.

Beansprucht Khulumani für alle Südafrikaner zu sprechen, die unterdrückt wurden?

Nein, Khulumani repräsentiert zunächst „nur“ seine 58 000 Mitglieder (0,12 % der Gesamtbevölkerung), von denen sehr viele besonders schwere Vergehen erlitten haben.

In der in den USA als „class action“ eingereichten Entschädigungsklage vertreten die individuell aufgelisteten Kläger und Khulumani diejenigen, die eines der folgenden ‚klassifizierten‘ Verbrechen erlitten haben:

- Außergerichtlicher Mord an/ Erschießung von Familienmitgliedern
- Folter
- Lange und ungesetzliche Haft
- Grausame, unmenschliche und erniedrigende Behandlung

Dies sind Verletzungen internationalen Rechts. Sollte die Entschädigungsklage Erfolg haben, könnten auch Menschen davon profitieren, die nicht Mitglieder bei Khulumani sind.

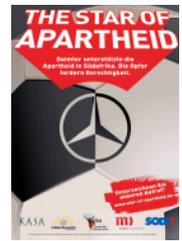
Daimlers Behauptung vom Dezember 2009, die US-Anwälte von Khulumani nähmen für sich in Anspruch, stellvertretend für alle schwarzen Südafrikaner zu sprechen, die unter der Apartheid-Ära von 1948-1994 gelitten haben, ist eine unzulässige Unterstellung.

Daimler betont, dass seine Unternehmungen während der Apartheidära immer im Einklang mit internationalen und bundesdeutschen Gesetzen standen.

Vor den US-Gerichten hat Daimler immer die Auffassung vertreten, dass Konzerne überhaupt nicht für Verletzungen internationalen Rechts zur Verantwortung gezogen werden dürfen. Was gilt nun? Hat Daimler seine Meinung geändert und glaubt nun doch, dass Daimler gesetzlich verpflichtet ist, die internationalen Menschenrechte zu respektieren? Oder vertritt Daimler weiterhin die Auffassung, dass internationales Recht nicht auf Konzerne anwendbar ist?

Fragen und Antworten zur Klage der Apartheid-Opfer

Will Khulumani die Souveränität Deutschlands in Frage stellen, indem sie in den USA Klage erhebt?



Nein, darum geht die Klage überhaupt nicht. Ziel der Kläger ist eine Anerkennung des unter der Apartheid erlittenen Schadens bzw. Unrechts und eine materielle Entschädigung, die ihnen im eigenen Land nicht zugänglich ist.

Gab es Bemühungen, mit Daimler in Kontakt zu treten?

Entgegen der Behauptung sind NGOs in der Vergangenheit mehrfach auf Daimler zugegangen. Die Koordination Südliches Afrika (KOSA) als Nachfolgeorganisation der deutschen Anti-Apartheidbewegung, weist gemeinsam mit den Kritischen Aktionären (KOSA ist dort Mitglied) eine langjährige und intensive Geschichte des versuchten Dialoges mit der Daimler AG auf. Es verging seit 1984 keine Hauptversammlung, an der nicht ein Vertreter dieser Organisation das Thema angesprochen hätte. Dies gilt auch für die Zeit nach 1990.

Auch die Werkstatt Ökonomie, zu der die Kirchliche Arbeitsstelle Südliches Afrika (KASA) gehört, hat sich bereits in den achtziger Jahren mit den Geschäften von Daimler in Südafrika beschäftigt und dazu veröffentlicht (siehe Fußnote 2). Eine Reaktion von Daimler blieb während der ganzen Jahre jedoch aus. Am 16.12.2003 wurden von Vertretern der Kampagne für Entschädigung in Stuttgart 3.500 Unterschriften an die Daimler AG mit der Aufforderung übergeben, die Archive zu öffnen und sich an der Entschädigung der Apartheidopfer zu beteiligen. Hierauf gab es nie eine Reaktion.

Was versprechen sich die Unterstützer der Khulumani-Klage?

- eine Aufarbeitung der Rolle, die ausländische Unternehmen für das Apartheidsystem gespielt haben
- eine Klärung der Frage, ob Unternehmen tatsächlich Verletzungen internationalen Rechts verursacht oder dazu substantielle Beihilfe geleistet haben? Falls dies der Fall ist,
- eine Anerkennung des Prinzips, dass nicht nur einzelne Menschen (wie früher), sondern auch Unternehmen für Verletzungen internationalen Rechts zur Verantwortung gezogen werden müssen
- eine Verringerung der krassen Machtungleichheit zwischen den einzelnen Opfern von Verbrechen auf der einen und mächtigen, transnationalen Unternehmen auf der anderen Seite

Zusammengestellt von Gottfried Wellmer, ergänzt von Dieter Simon für KOSA, KASA, medico international, SODI und die Khulumani Support Group.

ViSdP: Dieter Simon
KOSA e.V.+
August-Bebel-Str. 62
33602 Bielefeld.