

Daimler verletzte das Rüstungsembargo des UN-Sicherheitsrates gegen den Apartheidstaat Medico International Kampagneninfo

Derzeitige Situation

Als Hauptsponsor des Deutschen Fußball Bundes zielt die Daimler AG darauf ab, die Fußball WM in Südafrika zu Werbezwecken zu nutzen. Ihr Logo wird auf der Trainings- und Freizeitkleidung des Deutschen Nationalteams stehen. Bewusst oder unbewusst werden Millionen von Fans in aller Welt die Spiele des deutschen Teams in der WM mit Daimler assoziieren. Auf den Plan des Stuttgarter Weltkonzerns fällt jedoch ein Schatten aus der von Daimler bisher nicht kritisch aufgearbeiteten Apartheidsvergangenheit. Damals wurde der Konzern wiederholt beschuldigt, das freiwillige UN Waffenembargo von 1963 und später auch das umfassende und bindende Waffenembargo des UN Sicherheitsrates vom 4. Nov. 1977 zu verletzen.

Die südafrikanische Menschenrechtsorganisation „Khulumani“ hatte im November 2002 eine Klage in den USA eingereicht, in der unter anderem die folgenden Firmen der Beihilfe zu dem Verbrechen der Apartheid angeklagt wurden: IBM, Ford, General Motors, Daimler und Rheinmetall. Nach beinahe sieben Jahren juristischer Scharmützel, ob diese Klage von einem US Gericht überhaupt angehört werden solle, entschied Richterin Shira A. Scheindlin am 8. April 2009, dass sie dazu bereit sei. In ihrer Begründung sagte die Richterin unter anderem:

Erstens darf sich die Khulumani-Klage auf den Alien-Torts-Claims-Act von 1789 berufen, der besagt: „Die Distriktgerichte haben als erste die Zuständigkeit für Zivilprozesse von Ausländern, soweit sie ein Unrecht betreffen, das in Verletzung des Völkerrechts oder eines Abkommens der Vereinigten Staaten begangen wurde.“ *Zweitens* stimmten zwei US-Gerichte der These der Khulumani Anwälte zu, dass auch Firmen dann für schwerwiegende Verletzungen des internationalen Rechts Rede und Antwort stehen müssen, wenn sie nur sekundäre Beihilfe leisteten: „Jemand, der ein Verbrechen gegen das Völkerrecht substantiell unterstützt, ist haftbar, gleich, ob er als Komplize die Absicht hatte, ein Verbrechen zu unterstützen oder ob er nur wusste, dass dieses Verbrechen stattfinden wird, sich aber keine große Gedanken über die Folgen seines Tun machte. Es muß keine spezifische Absicht nachgewiesen werden.“ *Drittens* unterstrich die Richterin die Feststellung des Vorsitzenden der südafrikanische Wahrheits- und Versöhnungskommission, Erzbischof Desmond Tutu, dass keines der angeklagten Unternehmen um Amnestie in seiner Kommission nachsuchte. Das Strafrecht einer Privatklage könne deshalb nicht den Versöhnungsprozess in Südafrika stören. –Ziel der Klage ist die Entschädigung von Tausenden von Opfern der Apartheid durch die genannten Konzerne.

Die betroffenen Konzerne sind in Berufung gegangen. Am 11. Januar dieses Jahres hörte das Berufungsgericht in New York die Standpunkte der Prozessparteien an. Zentraler Punkt ist die Frage, ob Konzerne für Vergehen gegen das Völkerrecht haftbar gemacht werden können. Die Konzerne sagen, sie seien keine moralischen Agenten; deshalb seien sie nicht verantwortlich für die Verbrechen von Armee und Polizei, die sie damals ausrüsteten. Während die südafrikanische Regierung die Haftbarkeit der Konzerne bejaht und das US Distriktgericht für zuständig hält, protestiert die deutsche Regierung. Bei Klagen gegen deutsche Konzerne, so die Bundesregierung, müssen die deutsche Souveränität und die Zuständigkeit deutscher Gerichte respektiert werden. Deutschland erlangte jedoch seine Souveränität erst 1990 (mit dem 2+4 Vertrag), als Südafrika den Übergang zur Demokratie begann. Hier geht es aber um Vergehen aus den 1970er und 80er Jahren. Das Urteil des Berufungsgerichts kann - das ärgert Daimlers PR-Strategen - zeitgleich mit dem Anpfiff der Fußball WM in Südafrika fallen.

Wie genau verletzte Daimler das Rüstungsembargo?

Nach dem völkerrechtlich bindenden Rüstungsembargo des UN-Sicherheitsrates vom 4.II. 1977 war „ab sofort“ der Export von „Militärfahrzeugen und –ausrüstungen, von paramilitärischer Polizeiausrüstung sowie von Ersatzteilen für die vorgenannten Gegenstände ... einzustellen.“ Das Embargo war für alle bindend und mit der Stimme der Bundesrepublik beschlossen.

Das deutsche Kriegswaffenkontrollgesetz (KWKG) und das Außenwirtschaftsgesetz (AWG) vom April 1961 regeln die Beschränkung des Rüstungsexports. Daneben gibt es auch politische Richtlinien, die aber rechtlich nicht verbindlich sind.

Das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung behauptete im Oktober 1978: Der Unimog ist ein ziviles Mehrzweckfahrzeug... und kann sowohl von Privatpersonen wie zivilen und militärischen Institutionen in derselben Version benutzt werden. Mit dieser inkorrekten Behauptung hat die Bundesregierung Daimlers jahrelangen Export von Unimog Militärversionen (1100 L, 1300 L und 1700 L) als genehmigungsfreie Lieferungen bezeichnet, - so die Auskunft des Bundesministeriums für Wirtschaft an das Mitglied des Bundestages Conradi (SPD) am 24.7.1981. Staatssekretär Grüner vom BMWi sagte damals wörtlich: „Ob derartige Fahrzeuge nach Südafrika exportiert wurden, entzieht sich meiner Kenntnis, da sie keiner Ausfuhrgenehmigungspflicht unterliegen und mir deshalb entsprechende Ausfuhrvorhaben nicht vorgelegt wurden.“ Inkorrekt war das, insofern diese Unimogs mit Allradantrieb „Teilmilitarisierungen“ aufweisen, wie zum Beispiel Dachschießluken, Befestigungsteile für Fremdaufbauten wie MGs, Sturmgewehr-Halterungen, Infrarot abweisende Sonderlackierung, schussichere schlauchlose Reifen, maximale Verwindung von Pritschen, Tarnbeleuchtung und anderes mehr.

Bei telefonischer Rückfrage von AAB-Mitgliedern erklärte der zuständige Referent im BMWi, Herr Spies, am 11.8.1981, Daimler habe dem Ministerium feierlich erklärt, man mache mit solchen Exporten nichts Ungesetzliches. Daraus schloss Herr Spies artig, dass Daimler keine militärischen Versionen des Unimog an Südafrika geliefert habe. Auf die Frage, ob das denn glaubhaft sei, antwortete der Referent: „Daimler Benz ist schließlich keine Klitsche...“ Je mächtiger ein Konzern, desto glaubwürdiger seine Behauptungen? Wie naiv darf ein Ministerialbeamter sein? Daimler machte 1977 mit dem Militär-Unimog 1300 L das Rennen für einen Bundeswehr-Großauftrag.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart bestätigte in einem Brief vom 11.Okt. 1979, Aktenzeichen 151 Js 678/78, dass der Unimog Typ 1100 L(416) an Südafrika geliefert wurde. Das bestätigte auch am 29.Januar 1981 der Leiter der Daimler-Benz Öffentlichkeitsarbeit, H. Schmidt, auf einer Veranstaltung in Sindelfingen. Die Ausfuhrliste des AWG legt in Teil I., A, N° 0006 die Genehmigungspflicht fest bei „Fahrzeugen, bei denen der Einbau von Waffen vorgesehen ist“. Es gab daher Ende 1981 einen Streit zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und der SPD Fraktion, in der die MdB die Einhaltung bestehender gesetzlicher Regelungen forderten. (Hintergrundgespräch der SPD Fraktion im Bundestag mit Staatssekretär Grüner, BMWi, am 9.Dezember 1981.) Es gab hier keine Grauzone, sondern eindeutige Gesetze, die umgangen bzw. nicht umgesetzt wurden. Rüstungsexportureure müssen dem Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft den Käufer, das Käuferland und den Empfänger bzw. den Endverbleib angeben. Der deutsche Exporteur muß über die deutsche Botschaft im Käuferland ein Internationales Import-Zertifikat anfordern und ausfüllen lassen. Wo immer das friedliche Zusammenleben der Völker bedroht ist, darf die Bundesregierung nicht davon absehen, eine verbindliche Erklärung des Endverbrauchers anzufordern. Selbst wenn das Bundesamt für

gewerbliche Wirtschaft in Eschborn einen Rüstungsexport genehmigt, (nach seiner Maxime: „Wir sind ein Amt für, nicht gegen gewerbliche Wirtschaft“) ist das Geschäft deswegen doch nicht legal.

Die vom bundesdeutschen Verteidigungsministerium finanzierte Zeitschrift „Wehrtechnik“ schrieb im April 1976: „Die Militärversion des Unimog gilt seit den portugiesischen Kolonialkriegen in Angola, Mosambik und Guinea als bester kleiner Militärtransporter in Afrika.“

Nach Daimler Vorstandsmitglied Werner Niefer verkaufte Daimler Benz bis 1977 „weltweit an ausländische Armeen und Polizeieinheiten mehr als 30 000 LKW und mehr als 40 000 Unimogs“, wie die Wehrtechnik N° 11/1977 auf S. 71 berichtete.

1973-74 lieferte Daimler in Zusammenarbeit mit MAN 2500 Militärlastwagen nach Südafrika. 1974 lieferte dorthin Daimler auch 137 Tieflader zum Transport von Panzern.

Am 3. Oktober 1979 bestätigte Dipl. Ing. Dr. Stöckl von Daimler Benz in Stuttgart-Zuffenhausen, dass Daimler Unimogs an die südafrikanische Armee liefere. Er persönlich könne das auch verantworten, fügt er hinzu. Auch nach dem verpflichtenden Waffenembargo lieferte Daimler nach eigenen Angaben seit Anfang 1978 genehmigungsfrei noch mindestens 1900 Unimog des Typs U 1100L. Das berichtete die Abendschau des Südwestfunks am 1. Juli 1981 und 18.00 Uhr sowie der Spiegel am 12. Oktober 1981. Dies wird vom Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) 1989 ausdrücklich bestätigt: Signe Landgren, „Embargo Disimplemented. South Africa’s Military Industry.“ Oxford University Press 1989. Seit Anfang 1983 überwiegt der Export der nicht-militärischen Version des Unimog.

Der Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der Daimler-Benz AG sagte im Jan. 1981 auf die Frage nach Unimog Lieferungen nach Südafrika auch: „Es gibt so viele Krisenherde! Wenn wir nirgendwo mehr hinliefern sollten, könnten wir dicht machen... es wird über solche Dinge zuviel diskutiert, es herrscht Überdemokratie.“ Diese Äußerungen von Daimler Managern wurden von Mitgliedern der Stuttgarter Anti-Apartheid-Gruppe gehört, notiert und 1982 veröffentlicht.

Das „ZDF-Heute“ zeigte am 28. März 1976 einen Film mit Militär-unimogs in Südafrika. Die ARD Tagesschau zeigte Militär-unimogs in Südafrika in einem Bericht von Walter Sucher zum Thema „20 Jahre Republik Südafrika“. Die ARD Tagesthemen vom 7. Juli 1981 brachten um 22.30 eine Reportage von Fritz Pfeifer zum Thema „Daimlers umstrittene Geschäfte“ mit entsprechenden Fotos von Unimogs in Südafrika. Es gibt also Beweise genug.

[Hier mitgesandte Unimog Fotos einfügen]:

1. Nach der Intervention der südafrikanischen Armee im angolanischen Bürgerkrieg 1975/76 zugunsten der Unita, der FNLA und Zaires unter dem Kleptokraten Mobutu salutierte der südafrikanische Verteidigungsminister P. W. Botha seinen von der „Operation Savannah“ aus Angola zurückkehrenden Truppen am 27. März 1976 am Grenzübergang von Ruacana. Quelle: Hilton Hamann, Days of the Generals. The untold story of South Africa’s apartheid-era military generals. Zebra Press 2001, S. 121.

2. Militärparade am Vortrecker Denkmal bei Pretoria 1981. Unimogs als mobile Abschuss Basis von 24 Valkiri Raketen – der Stalinorgel des 2. Weltkriegs nachgebaut, wahrscheinlich in technischer Zusammenarbeit mit Israel oder/und Taiwan. Das Foto erschien erstmals in der Propagandazeitschrift „Südafrikanisches Panorama“ in der Ausgabe vom Mai 1981. Staatssekretär Grüner kommentierte dieses Bild im Bundestag am 24.7.81 gegenüber MdB Lepsius wie folgt: „Die Möglichkeit derartiger Verwendung der Fahrzeuge rechtfertigt nach den geltenden international verabredeten Rechtsvorschriften (d.h.: verpflichtendes Waffenembargo) nicht die Behinderung der Ausfuhr dieser zivilen Fahrzeuge.“

Nach den Fotos ein Textkasten:

„Anfang September 1986 erhielt 5-Recce (*das ist eine Armee Spezialeinheit, die direkt dem Oberkommandierenden der Streitkräfte unterstand*) den Befehl, Swapo-Lager im zentralen und östlichen Bereich Angolas anzugreifen... Das östliche Lager lag 300 km nördlich von der Grenze zum (*illegal besetzten*) Namibia, etwa 30 km südwestlich von Cassinga... Seit 1984 hatte es dort keine südafrikanischen Luftangriffe mehr gegeben, weil die angolanischen Streitkräfte ihre Luftwaffe mit MiG 21 und MiG 23 modernisiert hatten, denen die alten südafrikanischen Mirage (*wegen des Waffenembargos von 1977*) nicht gewachsen waren... Die Kolonne bestand aus 44 Fahrzeugen. Die Kampf-Elemente bestanden aus zwei Kommando-Casspir mit 7,62 mm MG, ein Casspir mit Zwillingsbrownings (Kaliber 50), acht Casspir mit 50 Kaliber Brownings vorne und zwei 7,62 mm MGs hinten, Dazu vier Unimog mit schweren 14,5mm Zwillings MGs und vier Unimog mit rückstoßfreien 106mm Sturm-Gewehren ...“ (*Quelle: Peter Stiff, The Silent War. South African Recce Operations 1969-1994. Alberton 2001², Seiten 537-540*). Nach 1983 waren Casspirs, andere gepanzerte Truppentransporter wie der Buffel und Radpanzer wie der Eland Mark 7 DT mit Daimler Benz Motoren ausgestattet. (*Quelle: J. Cilliers in African Security Review Vol.5, N°5, 1996*)

[Danach ein Foto von dem oben beschriebenen Angriff in Angola mit den erwähnten Casspir (Quelle: Stiff, P., aaO., S. 175). Casspir wurden häufig auch zur Unterdrückung von internem Widerstand in den schwarzen Arbeitervorstädten in Südafrika eingesetzt. Ein zweites Foto von Peter Magubane's South Africa (1978), S. 107: Polizeieinheiten in Hippos hindern Schüler von Noordgesig, daran, in der Innenstadt von Johannesburg zu demonstrieren.]

Nach der Verhängung des Waffenembargos belieferte die Daimler-Benz Tochter MTU Friedrichshafen die südafrikanische Flotte von 1977 bis 1981 mit unmagnetischen Spezialmotoren für sechs Raketenschnellbote des Typs „Ramta“. Das Presse- und Informationsbüro der Bundesregierung behauptete im Oktober 1978, der Export dieser Schiffsmotoren sei nichts Besonderes und unterliege nicht automatisch einer Ausfuhr-Genehmigungspflicht, da diese Motoren keine speziellen Konstruktionen und vielseitig verwendbar seien und daher in großer Zahl weltweit vertrieben würden. Tatsächlich erklärt die Ausfuhrliste des AWG unter I A 0009 b)3, dass eine Ausfuhrgenehmigung für nicht magnetische Diesel Schiffsmotoren beantragt werden muß, sobald mehr als 75 % des Gesamtgewichts des Motors aus nicht-magnetischen Teilen besteht und daher als militärisches Ausrüstung klassifiziert werden muss. – 1980 erhielt Südafrika von der Firma Abeking & Rasmussen zwei weitere Minenräumboote mit nicht-magnetischen Dieselmotoren der MTU. Solche Boote werden unter Kapitel VII, N°72 als Kriegswaffe aufgelistet; ihre Produktion und ihr Export unterliegen Sondergenehmigungen. Die Hersteller vergaben sogar

eine Lizenz für den Bau künftiger Boote dieses Typs in Durban. Auch der Export dieser Lizenz hätte nicht stattfinden dürfen. Allerdings erteilte das Wirtschaftsministerium erneut eine Genehmigung unter dem Vorwand, die Boote würden für „geophysikalische Forschung“ eingesetzt. Sondergenehmigungen waren wohl nicht die seltene Ausnahme, sondern eher die Regel der damaligen Regierung. Nach geltenden Gesetzen waren diese Exporte nicht erlaubt; aber Daimler ist schließlich keine kleine Klitsche...

Am 6. August 1985 berichtete das „Monitor“-Programm des WDR über eine deutsche Unterstützung der südafrikanischen Polizei. Der Dokumentarfilm handelte von der Lieferung von 5 Helikoptern an die Polizei Südafrikas durch Messerschmidt Bölkow Blohm (MBB). Vier waren vom Typ BO 105 und einer vom Typ BK 117. Der Film zeigte, wie diese Helikopter von der Polizei zur Beobachtung und Kontrolle von Massendemonstrationen genutzt wurden, unter anderem mit dem Ziel, politische Aktivisten zu identifizieren und zu verfolgen. Politische Brisanz erhielt der Helikopterverkauf dadurch, dass am 19. Februar sechs Führer der oppositionellen *United Democratic Front* des Hochverrats angeklagt wurden, die Sicherheitskräfte am 21. März ein Massaker in der schwarzen Township Langa verübt und der Staat am 21. Juli über 44 Verwaltungsdistrikte Südafrikas die Notstandsgesetze verhängt hatte; daraufhin hatten 32 000 Soldaten 96 schwarze Vorstädte besetzt. [Foto : Aufkleber der Wehrdienstverweigerer Südafrikas fordert Abzug der Armee aus schwarzen Arbeitervorstädten. Quelle. Julie Frederikse, Von Soweto nach Pretoria. Der Krieg um die Macht in Südafrika. Edition Südliches Afrika, Bonn 1986, 84]

Vom 12. Juni 1986 bis zum 18. Oktober 1990 herrschten die Notstandsgesetze permanent über das gesamte Land. Die finsterste Zeit der politischen Unterdrückung brach über Südafrika herein. [Foto : Sebokeng am 23.10.1984: Truppeneinsatz zur Absperrung der schwarzen Arbeitersiedlung, gefolgt von Haus-zu-Haus Durchsungen mit 348 Verhaftungen. AP/World Wide Photos]

In Westdeutschland drehte sich die öffentliche Debatte um die Frage, unter welchen Umständen die an die Polizei gelieferten Helikopter als ziviles Produkt angesehen werden dürften, dessen Export nach Südafrika nicht unter das Rüstungsembargo falle? Staatssekretär Grüner vom BMWi vertrat diese Ansicht, da die gelieferten Helikopter keine Aufbauten für die Fixierung von Waffen aufwiesen; sie seien also nicht für militärische Zwecke gebaut worden. Daher dürften sie ausgeführt werden. Seine Kritiker meinten, dass die bloße Tatsache der Lieferung an die Polizei im Blick auf die herrschenden Notstandsgesetze in Südafrika ausreichend Grund für die strikte Einhaltung des Rüstungsembargos sei. Radio Johannesburg lieferte am 12. Juni 1985 den Kommentar: „... es können immer Verbündete gefunden werden, die das Embargo umgehen, gleichgültig wie umfassend es sein mag.“ Der Disput wird hier aufgeführt, weil Wirtschaftsminister Haussmann am 8. September 1989 der Daimler Benz AG die Fusion mit MBB genehmigte, trotz der gegenteiligen Entscheidung der Kartellbehörden vom 24. April 1989, diese Fusion nicht zu gestatten. [zwei Fotos von Casspir in zerstörter schwarzer Siedlung bei Kapstadt. Quelle: Klaus Heidel, Die Geschäfte von Daimler Benz im Land der Apartheid. In: Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, Hrs., Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im ,Tausendjährigen Reich, Nördlingen 1987, S. 719]

Atlantis Diesel Engines

Der Hauptproduktionsstandort der Daimler AG in Südafrika, East London, lag im Grenzgebiet eines für Weiße reservierten Landstreifens zwischen zwei Bantustans, das heißt Reservaten billiger Arbeitskraft. Bis 1966 waren in einer Montagefabrik dort die aus der

Bundesrepublik gelieferten Einzelteile der von Daimler gelieferten Pkw und Lkw montiert worden. Die Regierung warb für die dezentrale Ansiedlung von Industrien mit dem Anreiz, dass in solchen Grenzgebieten aufgrund der Nähe der Reservate garantiert niedrigere Löhne gezahlt würden als in den Industriezentren des Landes. Zweitens drängte die südafrikanische Regierung auf einen wachsenden lokalen Anteil an industriellen Produkten. So kaufte sich Daimler in den Vertrieb seiner Produkte ein und ließ die Montagefabrik bei East London von der Vertriebsfirma kaufen. Seit 1967 wurden dort zunächst ausschließlich Daimlers Produkte montiert und später teilweise auch selbst produziert. Bis 1984 erwarb Daimler 51 % der Anteile an der Vertriebsgesellschaft, die ab dann bei Produktion (East London) und Vertrieb (Pretoria) als Mercedes Benz of South Africa (MBSA) firmierte. Daneben baute Daimler in Pinetown bei Durban eines der größten Warenhäuser für Ersatzteile und Bau-Komponenten seiner Fahrzeugflotte auf. Ferner hatte Daimler in Johannesburg eine große Werkstatt (MBEUS) für die Instandhaltung und Auswechslung von Autoteilen aufgebaut. Nach Abdul Minty, dem damaligen Direktor der Kampagne gegen militärische und nukleare Zusammenarbeit mit Südafrika, erhielt er im August 1989 einen Brief vom Daimler Vorstand, der bestätigte, dass die südafrikanische Armee ein Service und Reparatur Abkommen mit MBEUS geschlossen hatte. 1984 hielt Daimler 17,5 % der Marktanteile für PKW und 24,5% der Marktanteile für Nutzfahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht in Südafrika.

Es hatte aber eine weitere Fabrik großes strategisches Interesse. Das war die Atlantis Diesel Engines (ADE), etwa 50 km nördlich von Kapstadt gelegen. Da Wirtschaftssanktionen gegen den Apartheidstaat befürchtet wurden, hatte der Leiter der Logistik der südafrikanischen Streitkräfte, General Boshoff, 1976 die lokale Fertigung schwerer Nutzfahrzeuge gefordert, ohne Rücksicht auf die Kosten. Atlantis war eine mitten in der Steppe neu gebaute Stadt mit großem, vollständig erschlossenem Gelände für neue Industrie. Der Staat bot Anreize für die Ansiedlung im neuen Industriepark. Unternehmen in Atlantis erhielten 40% Rabatt für den landesweiten Transport von Gütern auf dem Schienenweg. 40% der Lohn- und Ausbildungskosten wurden für die Dauer von sieben Jahren von der Regierung übernommen. Hinzu kamen Pacht- und Zinssubventionen in Höhe von 40% für eine Laufzeit von 10 Jahren. Schließlich mussten seit 1984 in alle Nutzfahrzeuge südafrikanischer LKW Hersteller (mit Ausnahme von Traktoren) Daimler Benz Dieselmotoren der ADE eingebaut werden. Da diese Motoren aufgrund der Sonderwünsche der Militärs überteuert waren, wurden auf importierte Motoren 30-50 % Schutzzölle erhoben. Die ADE wurde allein aus strategischen Gründen geplant. Ihr Bau wurde mit R 350 Millionen vom para-staatlichen Konzern IDC finanziert. Die ADE selbst operierte vor allem als Lieferant des südafrikanischen Rüstungsbeschaffers Armscor. Ihre Produktion von schweren Dieselmotoren dient vor allem der Deckung des militärischen Bedarfs der südafrikanischen Armee.

Das Programm der lokalen Fertigung von schweren und schwersten Nutzfahrzeugen wurde verwirklicht durch den Abschluss von Lizenzverträgen mit Daimler und mit Magirus-Deutz. Die ADE wurde 1978 bei Kapstadt gegründet, wo Dieselmotoren für die nächste Generation militärischer Lastwagen und gepanzerter Truppentransporter hergestellt werden sollten. Daimler erwarb 12,5 % an ADE und gewann praktisch über Nacht ein Monopol auf alle militärischen und einen erheblichen Teil aller kommerziellen LKW Motoren in Südafrika. Truckmakers Inc. baute diese Motoren der ADE mit der Technologie von Magirus Deutz in Militärlastwagen der Serie Samil ein. Eine weitere strategische Firma war auf die Herstellung von Getrieben und Achsen fokussiert. Das entsprechende Lizenzabkommen schloss Südafrika mit Zahnradfabriken Friedrichshafen und der MAN. Die Produktion wurde von General Mining nahe bei Johannesburg realisiert.

Hier ging es also um die Überlassung von technologischem Wissen in Form von Lizenzverträgen, was von der südafrikanischen Armee angesichts eines bindenden Waffenembargos und künftig drohender Wirtschaftssanktionen als strategisch wichtig für die Verteidigung eines Systems angesehen wurde, das die Völkergemeinschaft längst als Verbrechen gegen die Menschheit und Bedrohung des Friedens gekennzeichnet hatte.

Nach der 40. Änderung des Außenwirtschaftsgesetzes (AWG) wurde 1978 in der Bundesrepublik teilweise auch der Lizenztransfer für Rüstungsgüter nach Südafrika und Namibia genehmigungspflichtig (§ 45.3). Eine exekutive Verwaltungsverordnung zum AWG benannte die Embargo-Staaten. Das gesetzliche Instrumentarium reichte aus, um den Export auch von Rechtsgeschäften über gewerbliche Schutzrechte in bestimmte Staaten wie Südafrika zu begrenzen, um so die Störung des friedlichen Zusammenlebens der Völker zu verhüten oder zu verhüten, dass die auswärtigen Beziehungen des Bundesrepublik erheblich gestört werden (§ 7.1 AWG). Liest man dies zusammen mit dem Grundgesetz Artikeln 25 und 26, so hätten nach unserer Meinung die Lizenzabkommen der Firmen Daimler, Magirus Deutz, Fahrradfabriken und MAN mit Südafrika nicht gestattet werden dürfen.

Zusammenfassung:

„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. Aug. 1985, Supplement Trucks and Transports). Die Daimler AG hat in der Zeit von 1967-1994 durch Exporte, Lizenzabkommen und lokal in Südafrika hergestellte Produkte den Zielen der Sicherheitspolitik des Apartheidregimes kräftige Beihilfe geleistet und daran optimal verdient. Den Geist des verpflichtenden Rüstungsembargos hat die Bundesregierung nicht erfassen wollen, obwohl die nationale Rechtslage klar aussagte, dass alle relevanten Lieferungen genehmigungspflichtig waren. Durch „Persilscheine“ hat die Bundesregierung genehmigungspflichtige Rüstungsgüter zu genehmigungsfreien Waren erklärt. Das macht den Export dieser Waren aber nicht legal, wie die internationalen Rechtsvorschriften deutlich machen. „Die allgemeinen Regeln des Völkerrechtes sind Bestandteil des Bundesrechtes. Sie gehen den Gesetzen vor und erzeugen Rechte und Pflichten für die Bewohner des Bundesgebietes.“ (Artikel 25 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland bis 1990).

Literatur zur Vertiefung:

Signe Landgren, Embargo Disimplemented. South Africa's Military Industry. Stockholm International Peace Research Institute. Oxford University Press, 1989

Klaus Heidel, Die Geschäfte von Daimler Benz im Land der Apartheid. In: Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, Hrs., Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im ‚Tausendjährigen Reich, Nördlingen 1987

Lokalgruppe Stuttgart der Anti-Apartheid-Bewegung in der BRD e.V., Hrs., Daimlers Rüstung für Südafrika. Stuttgart 1982

Anti-Apartheid-Bewegung (AAB), Hrs., Die gesetzlichen Bestimmungen für den Rüstungsexport der Bundesrepublik Deutschland. Bonn 1983

AAB, Erwiderung. Antwort auf ein Demeinti der Bundesregierung zur militärisch-nuklearen Zusammenarbeit Bundesrepublik Deutschland-Südafrika. Bonn, Dezember 1979