

REDEBEITRAG VON
Dr. Ben Khumalo

auf der
Aktionärshauptversammlung der



DAIMLER-BENZ AG

am 02. Juli 1986 in Stuttgart

zum Thema

GESCHÄFTE DER FIRMA DAIMLER-BENZ IM JAHR 1985
IN ZUSAMMENHANG MIT DER FIRMA
A T L A N T I S D I E S E L E N G I N E S (A D E)
SÜDAFRIKA

Ich spreche hier im Auftrag und mit der Vollmacht eines Aktionärs der Daimler-Benz-Aktiengesellschaft. Es handelt sich um Herrn Thomas Adler, dessen Antrag Ihnen von der Verwaltung zugestellt wurde. Ich beziehe mich auf Geschäfte der Daimler-Benz AG im Geschäftsjahr 1985 in Zusammenhang mit der in der Nähe von Kapstadt, Südafrika, befindlichen Firma Atlantis Diesel Engines (ADE). (Der Antrag, den ich hier begründe, hat folgenden Wortlaut:

»Vorstand und Aufsichtsrat werden nicht entlastet.«

Antragsbegründung: »Die Daimler-Benz AG war im Geschäftsjahr 1985, direkt und über Lizenzvergabe, an der südafrikanischen Firma ADE beteiligt. 1985 wurden dort Dieselmotoren produziert, die in nahezu allen Fahrzeugtypen der südafrikanischen Armee ihre Verwendung fanden. Damit hat ADE eine zentrale Rolle in der Verteidigung des Apartheid Staates. Die Firma war von Anfang an, eine National Key Point Industrie. Dies belegt, dass es sich bei dem Engagement unseres Konzerns nicht ausschließlich um ein Unternehmerisches handelt, sondern um eine politische Einflussnahme die mit der Zielsetzung der südafrikanischen Regierung identisch ist. Die Durchsetzung und Verteidigung der Apartheidpolitik.«

Ich bin einer aus der Bevölkerungsmehrheit schwarzer Hautfarbe im heutigen Südafrika und erhebe auch auf der heutigen Aktionärshauptversammlung eine Stimme, die sonst nie Gehör findet. Eine Stimme

aus jenem Krisenherd, von dem auch der Vorstandsvorsitzende Professor Breitschwerdt heute morgen u.a. bekundet hat: "Wir Lehnen die Apartheid ab!"

Diese Aktionärshauptversammlung applaudiert Herrn Prof. Breitschwerdt zu seiner Feststellung, daß die Daimler-Benz AG dem Geschehen im heutigen Südafrika nicht gleichgültig gegenüberstehen kann; die Daimler-Benz AG habe Verantwortung insbesondere gegenüber den Beschäftigten der Mercedes-Benz of South Africa - insbesondere gegenüber denjenigen schwarzer Hautfarbe - gegenüber den Opfern der Apartheid.

Diese Aktionärshauptversammlung wird auch mir zustimmen, wenn ich die Aussage von Herrn Breitschwerdt aufnehme, unterstreiche und weiterführe:

Die Daimler-Benz AG habe soziale Verantwortung gegenüber denjenigen im heutigen Südafrika, die bei ihrer Tochtergesellschaft beschäftigt sind.

Die Daimler-Benz AG hat aber auch wirtschaftspolitische Mitverantwortung für das Gesamtgeschehen im heutigen Südafrika, denn

die Mercedes-Benz of South Africa ist

- Teil jenes Wirtschaftssystems,
- Ausstatter jener Armee,

unter der die Bevölkerungsmehrheit meines Landes leidet und von der sie sich befreien will!

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich nehme die Gelegenheit wahr, mit Ihnen zu sprechen, da ich erschüttert - ja voller Empörung und Unverständnis bin über die Rolle, die die Firma Daimler-Benz in Zusammenhang mit der Atlantis Diesel Engines (ADE) spielt. Diese Firma ist ja ein halb-staatliches Projekt der südafrikanischen Regierung, in der die Daimler-Benz AG eine 12,5 prozentige Beteiligung hat. Dort werden mit Daimler-Benz-Lizenz Dieselmotoren hergestellt, die in fast allen Militärfahrzeugen der südafrikanischen Armee eingebaut werden.

Auf diese Tatsache angesprochen antworteten Dr. Gottschalk und Herr Utess für die Direktion der Daimler-Benz AG in einem Brief an die Bezirkssynode Stuttgart-Bad Cannstatt am 07. März 1986: "Inwieweit einzelne südafrikanische Nutzfahrzeughersteller, die Motoren von der ADE beziehen, Fahrzeuge ihres Fahrzeugprogramms an das Militär (South African Defence - SADF) liefern, entzieht sich unserer Kenntnis."

Sehr geehrte Damen und Herren, eine derartige Antwort kann dem Ansehen einer Aktiengesellschaft dieser Größenordnung wie der Daimler-Benz AG nur schädlich sein, da sie nachweislich verharmlosend, tatsachenverschweigend und wahrheitswidrig ist! Wer soll im Ernst glauben, daß Tatbestände, die selbst bei der Firma Atlantis Diesel Engines bei Kapstad gar jedem Arbeiter bekannt sind, und von denen zahlreiche Wirtschaftsjournalisten in den verschiedensten Zeitungen immer wieder berichten, ausgerechnet dem Vorstand und dem Aufsichtsrat von Daimler-Benz verborgen seien!

Noch im Mai dieses Jahres haben wir von Arbeitern der Firma Atlantis Diesel Engines (ADE) erfahren, daß ihre Firma Dieselmotoren an die

Firma Magnis bei Rosslyn Liefere. Magnis hat in Zusammenarbeit mit dem staatlichen Rüstungskonzern ARMSCOR die "Samil"-Reihe - Südafrikas eigene Flotte von Militärlastwagen - entwickelt. Außerdem teilen unsere Gesprächspartner mit, Atlantis Diesel Engines (ADE) sei alleiniger Lieferant von Dieselmotoren an die Firma VETSAK in Isando/Transvaal - eine Firma, die in der Herstellung von Militärlastwagen spezialisiert ist. Von daher dürfte es auch nicht verwunderlich sein, daß der dortige Verteidigungsminister, General Magnus Malan, sowie einige leitende Entscheidungsträger bei ARMSCOR "regelmäßige Besucher" bei Atlantis Diesel Engines (ADE) sind.

Die uns vorliegenden Augenzeugenberichte aus dem Munde von Arbeitern vor Ort werden auch durch die Berichterstattung in einigen Fachzeitschriften sowie in der Tagesspresse bestätigt. Da schreibt zum Beispiel die "Financial Mail" in ihrer Sonderausgabe "Trucks and Transport" im August 1985: "Faktisch werden jetzt alle 'Samil'-Lastwagen mit wassergekühlten Atlantis Dieselmotoren ausgestattet." (Hervorhebung B.Kh.)

Selbst in Südafrika ist es keine Insider-Information mehr, daß das Projekt Atlantis Diesel Engines nicht zuletzt militärisch-strategischen Erwägungen entstammt: Im Jahr 1977 hatte der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen, mit der Stimme der Bundesrepublik Deutschland, ein Waffenembargo gegen das heutige Südafrika verhängt, das unter anderem auch die Gewährung von Lizenzvereinbarungen für die Herstellung von Rüstungsgegenständen verbietet. Offensichtlich um das verhängte Jaffenembargo zu umgehen, wurde die Gründung der Atlantis Diesel Engines (ADE) unter Führung der dortigen staatlichen Industrial Development Corporation (IDC) vorangetrieben, um die Versorgung mit schweren und schwersten Motoren sicherzustellen. Und so wurden 'zuverlässige' Partner gesucht, um das technische Know-how für den Bau von Dieselmotoren zu liefern. Die Ausschreibungen enthielten, laut dem vorher zitierten Artikel der "Financial Mail", "allerlei Bedingungen bezüglich der Bereitschaft und Willigkeit, das Militär zu velieferrn" (Hervorhebung B.Kh.) Über diese Bedingungen stolperte die u.s.-amerikanische Firma Cummins und schied aus dem Rennen aus - die damalige Regierung der USA hielt sich an das Waffenembargo. Daimler-Benz und die britische Firma Perkins hatten solche Skrupel nicht und bekamen den Auftrag.

Die Dieselmotoren-Produktion in Atlantis sollte eine gewisse Monopolstellung erhalten. Staatlicherseits wurde eine 30%ige Einfuhrsteuer für Dieselmotoren erhoben. "Trucks and Transport" kommentiert, die Idee sei "sicherzustellen, daß die Privatwirtschaft für die Kosten der Subvention der militärischen Autonomie aufkommen sollte."

Es ist empörend - ja eine Ungeheuerlichkeit -, wenn die Daimler-Benz-Direktion gar wiederholt behauptet und sich bewußt so anstellt, als wüßte sie nichts von den Erwägungen und Hintergründen, die spätestens bei der Lizenzgewährung und im Zusammenhang mit der Kapitalbeteiligung Allgemeinwissen gewesen sein müßten. Selbst der Geschäftsführer von Mercedes-Benz of South Africa, Jürgen Schrempf, macht keinen Hehl daraus, daß seine Aktiengesellschaft ein Projekt von militärisch-strategischer Bedeutung mitbetreibt: Zwar drückt er sich in dem Interview in "Leadership Magazine Profil" etwas vornehm zurückhaltend aus; er sagt: "ADE wurde von den Behörden, so wie ich es verstehe, aus strategischen Gründen errichtet".

Die Aktiengesellschaft Daimler-Benz stützt ein Unrechtsregime und betreibt bewßt eine Militärstrategie mit, die der Umgehung des UN-Waffenembargos gleichkommt; - eine Militärstrategie, die ferner dafür sorgen will, daß die Entrechtung der Bevölkerungsmehrheit meines Landes und die Schwächung - ja gar Zerschlagung - jeglichen Widerstandes gegen die Apartheid weiter und effektiver vorangetrieben wird. Diese Geschäftspraktiken zur Rückendeckung eines Unrechtssystems gegen demokratische Bestrebungen der Bevölkerungsmehrheit Südafrikas sind nichts anderes als bewußte Parteinahme gegen die Bevölkerungsmehrheit jenes Landes. Ist dies zu verantworten? ... Ich finde es - gelinde gesagt - unerträglich!

Und dann gibt es dazu noch einen Punkt: Anscheinend ist Atlantis Diesel Engines (ADE) noch nicht in der Lage, die technisch-komplizierte Treibstoff-Einspritzpumpe herzustellen, ohne die die Motoren nicht laufen können. Diese Pumpen werden immer noch aus der Bundesrepublik Deutschland eingeführt. Ich wäre doch sehr dankbar, sehr geehrter Herr Professor Breitschwerdt, wenn Sie mir hierzu sagen würden, wieviele solcher Treibstoff-Einspritzsumpen im Geschäftsjahr 1985 an Atlantis Diesel Engines (ADE) geliefert wurden, und ob die Daimler-Benz AG für sie angesichts der Tatsache, daß sie für den Einbau auch in Militärfahrzeugen bestimmt waren, auch in allen Fällen Unbedenklichkeitsbescheinigungen für den Ausfuhr aus der Bundesrepublik beantragt und bekommen haben?

Nicht von ungefähr wurde die Firma Atlantis Diesel Engines (ADE) zu einer 'nationalen Schlüsselindustrie' im heutigen Südafrika erklärt. Gemäß der dortigen diesbezüglichen Gesetzgebung haben Firmen dieser militärisch-strategischen Wichtigkeit u.a. eigenen Werksschutz bereitzuhalten. Auch Atlantis Diesel Engines besitzt eine solche sogenannte Kommando-Einheit. Die Mitglieder einer solchen Kommando-Einheit werden von der südafrikanischen Armee ausgebildet. Schon mehrmals, vor allem bei Massenentlassungen, wurde die Einheit bei Atlantis Diesel Engines (ADE) eingesetzt. Wäre es zu den befürchteten Ausschreitungen unter den entlassenen Arbeitern gekommen, so hätten Kollegen auf Kollegen schießen müssen.

Der Arbeitsalltag bei Atlantis Diesel Engines (ADE) sieht entsprechend aus: Entgegen früherer Werbeparolen zur Umsiedlung nach Atlantis, denen zufolge Arbeit und Verdienstmöglichkeiten dort der Hülle und Fülle wären, sind von den einst 2,700 heute nur noch 1,800 Menschen bei Atlantis Diesel Engines (ADE) beschäftigt. Gut über 60% der Bewohner im arbeitsfähigen Alter sind arbeitslos. Auf beiden Händen könnte man die Familienväter aufzählen, die zwei Monate im Gefängnis verbracht haben, da sie die Miete - monatlich 250 Rand - nicht mehr zahlen konnten (und weiterhin nicht mehr zahlen können). Derzeit bangen allein 456 Familien darum, daß man sie auf die Straße wirft, denn - nicht nur wegen der hohen Miete - die Stromkosten von monatlich R60 bis R80 sowie die Wasserrechnungen sind ihnen mittlerweile weit über den Kopf gewachsen. Diese Ausgaben werden bewßt und gezielt in die Höhe getrieben, berichtet eine Frau, denn selbst die Zähler werden nicht mehr jeden dritten Monat abgelesen - wie bisher -, sondern monatlich. Bei jeder Ablesung wird eine Gebühr in Höhe von R4,50 fällig; somit erhöhen sich die Wasserrechnungen um insgesamt R13,50 in drei Monaten!

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, erlauben Sie, daß ich an dieser Stelle schweige, statt Ihnen auch noch zu schildern, wie oft eine Familie in Atlantis pro Woche ohne Frühstück, ohne Mittag-

essen, ohne Abendessen auskommen muß. Die Suppenküche, die die Bürgerinitiative Atlantis Residents' Association ins Leben gerufen hat und betreibt, wäre sonst ja nicht nötig! Nicht von ungefähr heißt die Arbeitersiedlung Atlantis im Volksmund "Hungry Town" - Hungerstadt! ... Mein Kollege an der Kapstädter Universität, der Sozialwissenschaftler Professor Dave Dewar, faßt sein Urteil über Atlantis in dem Satz zusammen: Dies sei "one of the most expensive social disaster ever created in this country".

Fürsprecher der Belegschaft bei Atlantis Diesel Engines, die sich der Firmenleitung als Verhandlungspartner anbieten, müssen des öfteren eine Abweisung einstecken; so neulich die Gewerkschaft NAAWU. Dieselbe Firmeleitung zeigt sich aber uneingeschränkt bereit, jene Gewerkschaften zu Verhandlungspartnern zu erklären, die k e i n e n nennenswerten Prozentsatz der Arbeiter hinter sich vereinen können; so zum Beispiel die Engineering and Industrial Workers' Union, von der viele meiner Gesprächspartner vorletzter Woche berichten konnten: "We never see these people!". Man wisse nur, daß sie Versicherungspolice verkaufen; die gewerkschaftliche Bildungs- und Solidaritätsarbeit erfolge andernorts.

"Arbeitest Du bei Atlantis, dann darfst Du nicht auffallen als einer, der die Apartheid gar in Frage stellt!" - davon können meine Gesprächspartner vor Ort ein Lied singen: Isaac Phooko, der im Mai vergangenen Jahres entlassen wurde, weil er ein Abzeichen der Bürgerrechtsorganisation "United Democratic Front" (UDF) trug, ist kein Einzelfall und ist nicht der letzte geblieben in der Kette der Entlassungen, die die Firmenleitung gezielt gegen diejenigen vornimmt, die die Entrechtung in Frage stellen und überwinden helfen wollen.

Politische Ereignisse, gegenüber denen die Belegschaft mehrheitlich eine ablehnende Haltung eingenommen hat, werden von der Firmenleitung gefördert: Der auch von der Atlantis-Belegschaft mehrheitlich beschlossene Wahlboykott im August 1984 drohte zu scheitern, denn die Firma Atlantis Diesel Engines (ADE) schickte sich daran, einzugreifen und den 'wahlberechtigten' "farbigen" Arbeitern Wahlberechtigungsscheine in die Hand zu drücken und Auskünfte über Wahllokale zu erteilen. Die dann erreichte 30%ige Wahlbeteiligung, die getroffene Vereinbarungen unter den Wahlboykottierenden verletzte und somit für Zwist und Mißtrauen untereinander sorgte, geht auf das Konto der Firmenleitung von Atlantis Diesel Engines - eine in der Tat sehr aussagekräftige politische Tat!

Während die Firmenleitung den nur mit 50 Stimmen gewählten "farbigen Abgeordneten" Abel Williams mit einer Schenkung in Höhe von R5,000 für seine politische Arbeit bedacht hat, kennt die Bürgerinitiative Atlantis Residents' Association, die u.a. eine Suppenküche für Nettleidende betreibt, keinerlei derartige Zuwendungen. Der politische Standort der Atlantis Diesel Engines (ADE) ist auch hier eindeutig. ... Wen wundert es denn, wenn Wortführer der Bevölkerungsmehrheit meines Landes, die für die Herstellung gleichberechtigtes Miteinanderlebens aller Menschen in Südafrika eintreten, bei einigen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Daimler-Benz AG auf taube Ohren stoßen, wenn es darum geht,

Apartheid beenden - überwinden - zu helfen,
Apartheid nicht mehr zu unterstützen -
nicht mehr mitvoranzutreiben?

Mich jedenfalls wundert es nicht! Denn die Interessen der

Entscheidungsträger in dieser Aktiengesellschaft sind in beinahe jeder Hinsicht d e c k u n g s g l e i c h mit denen der heutigen Machthaber in meinem Lande Südafrika! Es spricht daher Hohn, wenn Herr Breitschwerdt gar unter regem Beifall hier so öffentlichkeitswirksam erklärt, "Wir Lehnen die Apartheid ab!" Entsprechende Taten müssen folgen!

Entgegen der neulich vom Geschäftsführer von Mercedes-Benz of South Africa, Jürgen Schrempp, bekundeten Auffassung, daß die Geschäftspraktiken von Daimler-Benz "einen bedeutenden Beitrag zur friedlichen Änderung in Südafrika leisten" würden, muß ich - wenn ich mir die Vorgänge heute vor Ort vergegenwärtige - feststellen, daß eher das Gegenteil weiterhin zu befürchten ist! Gleichberechtigtes friedliches Miteinanderleben aller Menschen in Südafrika wird erschwert, solange die Funktionstüchtigkeit der Apartheid-Streitkräfte trotz Waffenembargo gefördert und die demokratischen Initiativen der Entrechteten unaufhörlich behindert und sogar bekämpft werden. Atlantis Diesel Engines (ADE) trägt zur Verfestigung des Unrechts im heutigen Südafrika bei. Hierdurch - so haben wir dem Vorstand und dem Aufsichtsrat erneut in aller Deutlichkeit vorzutragen - wird auch dem Ansehen der Aktiengesellschaft Daimler-Benz erheblicher weiterer Schaden hinzugefügt. Ob auch dies weiterhin tatenlos hingenommen werden kann?

Es ist höchste Zeit, daß auch die Aktionärshauptversammlung die Stimme derer ernst zu nehmen anfängt, über dessen Köpfe hinweg einfach entschieden und gehandelt wird! Bis dahin werde ich die Aktionäre dafür zu gewinnen versuchen, den Antrag zu Unterstützen: "Vorstand und Aufsichtsrat werden nicht entlastet".

Ich danke vielmals.

*Dr. Ben Khumalo
Mathildenstraße 2
4000 Düsseldorf 1
Telefon 68 22 40*

*Düsseldorf, den
03. Juli 1986*

OFFENER BRIEF

An den
Vorsitzenden des Aufsichtsrates
- Herrn Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen -
sowie an den
Vorsitzenden des Vorstandes
- Herrn Prof. Dr.-Ing. E. h. Werner Breitschwerdt -
Daimler-Benz AG
Postfach 60 02 02
7000 STUTTGART 60

Betr.: Aktionärshauptversammlung am gestrigen 02. Juli in Stuttgart
hier: mein Redebeitrag zum Thema "GESCHÄFTE DER FIRMA DAIMLER-
BENZ IM JAHR 1985 IN ZUSAMMENHANG MIT DER FIRMA ATLANTIS
DIESEL ENGINES (ADE) BEI KAPSTADT/SÜDAFRIKA"
U n m u t s ä u ß e r u n g

Sehr geehrter Herr Dr. Herrhausen!
Sehr geehrter Herr Professor Breitschwerdt!

Auch in den zahlreichen Gesprächen, die ich gestern mit einigen Aktionären geführt habe, ist mir gegenüber mehrfach bedauert worden, daß *ausgerechnet ich* von der Sitzungsleitung beim Reden unterbrochen und zu vorzeitigem Verlassen des Rednerpults veranlaßt wurde. Meine Gesprächspartner in Südafrika sowie im Exil, denen ich über die gestrige Aktionärshauptversammlung Bericht erstatten werde, werden insbesondere über diese Maßregelung sicherlich nicht gerade besonders begeistert sein; dies umso mehr, da Vertreter gegenteiliger Auffassungen davor und danach ungestört und in aller Ausführlichkeit zu Wort kommen durften (und gekommen sind!).

Sehr geehrter Herr Herrhausen, verehrter Herr Breitschwerdt, da es mir nach wie vor darum geht, einer Stimme, die immer wieder bewußt überhört wird, Gehör zu verschaffen, werde ich die Bemühung nicht aufgeben, *auch Sie* zum längst fälligen Umdenken zu bewegen. Die Niederschrift meines Redebeitrages lege ich diesem Schreiben bei in der Hoffnung, daß sie die ^{ih} gebührende Beachtung und ggf. Verbreitung findet; und verbleibe

mit freundlichem Gruß
Ihr

