

Deutsche Dieselmotoren für Apartheid-Militär[©]

Atlantis Diesel Engines (ADE)

Durch Lizenzen und Konstruktionspläne von Daimler-Benz¹ wird 30 km von Kapstadt die Firma Atlantis Diesel Engines (ADE) aufgebaut: errichtet für die militärische Aufrüstung des rassistischen Apartheidregimes im Zuge der `totalen Strategie`.²

Dort sollen nach 1984 angeblich jährlich ca. 40 - 50.000 Dieselmotoren für LKW's und Traktoren hergestellt werden³, um Südafrika „nach den Vorstellungen der Regierung von Motorenimporten unabhängig zu machen“ (Daimler-Aufsichtsratsmitglied Zahn).⁴

Angesichts ständiger militärischer Aggressionsakte gegen Angola und beginnender Unruhen in Soweto sprach der für die logistische Versorgung der Armee des Apartheidregimes zuständige General Boshoff 1976 davon, dass die südafrikanische Armee „innerhalb der nächsten 3 Jahre“ Pläne für eine eigenständige LKW-Produktion der 5-10-Tonnen-Klasse vorlegen würde.⁵ Nachdem die Staatsfirma und ADE-Kapitalgeber „Industrial Development Corporation (IDC) im März 1978 bei Daimler-Benz vorstellig wurden⁶, befürwortete deren Aufsichtsrat am 3.11.78 einstimmig die Lizenzvergabe. Die Südwestpresse (Ulm) meldete am 11. desselben Monats bereits den Abschluss des Vertrages.

© Notizen zum Redebeitrag [Geschäftspraktiken der Daimler-Benz AG in Apartheid-Südafrika 1986: Verletzung des UN-Waffenembargos.](#) Aktionärshauptversammlung Daimler-Benz AG. Stuttgart. 02.07.1986. Eigenverl. Quelle: **Daimlers Rüstung für Südafrikaner.** Lokalgruppe Stuttgart de Anti-Apartheid-Bewegung in der BRD e.V. 1982 Stuttgart: Eigenverl. 61 Seiten

(Abschrift zur Dokumentation: 25.02.2010)

['Liberation Processes in pre- and post-colonial Southern Africa \(LiPSA\)'](#)

¹ Lizenzen und Konstruktionspläne für 14 Motorentypen, einschließlich Beratung und Ausbildung des ADE-Personal. Angeblich handele es sich bei ADE um ein Projekt, das „keine Investition der know how Geber bedinge“ (Brief von Daimler-Benz, E. Stöckl, an R.S. vom 15.12.1978).

² Siehe Kap. 3 „Daimler-Benz in Südafrika“.

³ Südwestpresse (Ulm), 11. Nov. 1978 - „nach 1983“: 50.000 Motoren; South African Sugar Journal, Johannesburg, o.D., 1981 - „1985: 44.000 Motoren“.

⁴ Daimler-Benz Aufsichtsratssitzung vom 3.11.1978.

⁵ The Star, Durban, 26.5.1976.

⁶ Südwestpresse (Ulm), 11. Nov. 1978.

Militärische Interessen gegen kommerziellen Nutzen

Von Industrievertretern wird der Bau dieser Hochleistungsmotoren bei ADE bis heute nicht für rentabel gehalten.⁷ Wirtschaftliche Überlegungen stehen jedenfalls nicht im Vordergrund. „Strategische Überlegungen haben den Ausschlag bei der Entscheidung für den Projektbeginn gegeben.“⁸ Die Finance Week vom 28.5.81 erklärt die „hohe inflationäre Kostenentwicklung“ beim Einbau von ADE-Motoren in Lastwagen:

„Die Regierung muss viele Möglichkeiten in ihrer Industriepolitik abwägen. Diese schließen die Bedürfnisse des Militärs, den Drang zu wirtschaftlicher Unabhängigkeit und den Wunsch eine lokale Industrie aufzubauen ein ... speziell in diesem Fall, beim Projekt der Dieselmotoren, Getriebe und Axenkonstruktionen, *wo militärische und kommerzielle Bedürfnisse kombiniert worden sind. Es mag daran liegen, dass die Produkte für militärische Spezifizierungen gebaut werden und aller Wahrscheinlichkeit nach über technisiert und für kommerzielle Benutzung preislich überhöht sind.*“⁹

Deutsche Partner bei der Militärproduktion

Um die lokale LKW-Fertigung sicherzustellen, wird MAN mit der südafrikanischen Firm General Mining die Achsen liefern und Knorr die Bremsanlagen. Europas größter Getriebehersteller (u.a. für LKW's von Daimler-Benz und für Panzer der Bundeswehr), die Zahnradfabrik Friedrichshafen, liefert Lizenzen, Konstruktionspläne und Kapital für ein neues Unternehmen „AS Transmissions and Steerings“ in Südafrika. Diese Firma soll durch Ausbau der Sandock-Austral-Maschinenfabrik entstehen und dann Zulieferer für die mit ADE-Motoren hergestellten Fahrzeuge werden. Sandock-Austral ist eine Beteiligung von General Mining, die gepanzerte Fahrzeuge, Schiffe für die Marine und auch Spezialgetriebe herstellt.¹⁰

⁷ Financial Mail Johannesburg Suppl., 30.3.79, S. 27.

⁸ General Manager von Industrial Development Corporation (IDC), Marius de Waal, die 51% der ADE-Kapitalanteile besitzt, laut „Financial Mail“, 30.3.79, S. 27.

Um das Projekt auch kommerziell zu rechtfertigen, wird der Absatz der Motoren auf dem SA-Markt durch speziell für ADE erlassene „local content“-Steuersätze erzwungen. Ab dem 1.10.81 werden Importsteuern von 30% bei LKW's und 40% zum Endpreis bei Traktoren erhoben, die mit Motor nach SA eingeführt werden.

Dem ADE-Projekt weist das Regime eine derartige `strategische´ Bedeutung zu (FAZ-Blick d.d. Wirtschaft, 29.5.81), dass der zuständige Minister bereits eine weitere Steuererhöhung ankündigte, falls die ADE-Motoren vom SA-Markt nicht in größeren Zahlen abgenommen würden (Infodienst südliches afrika, 11/12 1980, S. 18).

„Finance Week“ vom 28.5.81 berichtet unter „Axle crease“, dass 13 Fahrzeugproduzenten in einer Untersuchung die wirklichen Kosten für die Umrüstung ihrer Fahrzeuge auf ADE-Motoren ermittelten. Die wirtschaftliche Unrentabilität müsse auf den Preis niedergeschlagen werden, der z.B. Fahrzeuge der leichteren PS-Klasse um mindestens 40% verteuern würde - angesichts der hohen Umrüstungskosten für die Fahrzeuge und neuer Montageanlagen.

⁹ „Axle crease. New wrinkle in self-sufficiency drive“, „Finance Week“, Johannesburg, 28. Mai 1981.

¹⁰ Infodienst südliches afrika, Bonn, 11/12 1980, S. 18; Finance Week, 28.5.81.

Weitere Beweise für die Militärproduktion

1. Der zukünftig vorgesehene Einbau von ADE-Motoren in südafrikanische Militärfahrzeuge ergibt sich auch aus der Tatsache, dass seit 1978 der **Jeep der südafrikanischen Armee „TRAX“** wahlweise unter anderem mit einem 3,7 Liter, 4-Zylinderä-Motor von Daimler-Benz ausgestattet ist.¹¹ Der 3,7 l-Dieselmotor entspricht leistungsmäßig dem ADE-Motortyp 314.¹²
2. Die militärische Einsatzfähigkeit der ADE-Motoren ergibt sich ferner aus den hohen kW-Stärken der überlassenen Daimler-Lizenzen für Motoren bis zu 607 PS/450 kW.¹³ Die größten südafrikanischen Fahrzeuge im zivilen Einsatz haben eine Leistungsstärke von 261 kW (352 PS).¹⁴ Stärkere Motoren sind für Spezialeinsätze bestimmt und **können Panzer antreiben**. Motoren mit 500-600 PS der Motoren-Turbinen-Union (MTU), Friedrichshafen (die zu 50% Daimler-Benz gehört), treiben Schützenpanzer an.¹⁵ Der Schützenpanzer `Mader´ der Bundeswehr ist z.B. mit einem 442 kW (600 PS)-Motor von MTU ausgestattet.¹⁶ Der von Daimler-Benz entwickelte Transportpanzer TPz 1 mit V 8-Turbo Dieselmotor verfügt z.B. über eine Stärke von 235 kW.¹⁷
3. Für die militärische Bedeutung des ADE-Projektes spricht ebenso, dass die us-amerikanische Firma Cummins, die sich an der lokalen Fertigung der ADE-Motoren beteiligen wollte, bei Beantragung der Ausfuhrgenehmigung unter der Carter-Administration an der verbindlichen Exporterklärung scheiterte, keine Zulieferungen an die Armee und Polizei des Apartheidregimes zu tätigen. Deshalb erklärte der Firmensprecher von Cummins, Herr Black, in einem Leserbrief an die Financial Mail vom 27.6.80: *„Ich verrate sicher kein Geheimnis, wenn ich sage, dass der Plan an der Frage von Motorenlieferungen an das Militär scheiterte.“*
4. Der Daimler-Benz PR-Direktor Helmut Schmidt, bestätigte, daraufhin angesprochen, in einer Podiumsdiskussion in Sindelfingen über Wirtschaftssanktionen gegen Südafrika am 29.1.81, dass die mit ADE-Motoren hergestellten Fahrzeuge auch an das Militär geliefert würden.¹⁸ Diese

¹¹ SA Panorama, Bonn 5/1980; Wehrtechnik, 2/80, S. 95; Technologia Militar, 4/80, S. 90.

¹² SA Sugar Journal, Johannesburg, o.D., 1981.

¹³ Engineering Week, Johannesburg vom 25.7.1980. Engineering Week vom 15.8.80 spricht von ADE-Motoren bis zu 412 kW/556 PS.

¹⁴ Sunday Times, Johannesburg, 7.2.1980.

¹⁵ Wehrtechnik, Bonn, Nr. 10/1976.

¹⁶ „Neue Waffen und Geräte der Bundeswehr“, Hrgs.: Bundesminister der Verteidigung, o.D., S. 16.

¹⁷ Wehrtechnik, Bonn, Juli 1979, S. 62.

¹⁸ Protokollierte Aussage während einer Podiumsdiskussion in Sindelfingen am 29.1.81. Die Sindelfinger Zeitung vom 31.1.81 zitiert Daimler Direktor Schmidt folgendermaßen: „Wir liefern das know how und Lizenzen für den Bau von Motoren für PKW, LKW. Die dann letztlich auch als Transportfahrzeuge des Militärs verwandt werden können und landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge,

Aussage von Daimler-Benz bestätigt eindeutig die spezifischen militärischen Interessen des Apartheidregimes an ADE.

Gesetzliche Bestimmungen

Daimler-Benz verletzt mit seinem Lizenzvertrag für ADE das bindende UNO-Waffenembargo vom 4.11.1977¹⁹. Die Bundesregierung wäre aufgrund der Genehmigungserfordernis gemäß der Außenwirtschaftsverordnung § 5,2²⁰ in Zusammenhang mit der Ausfuhrliste (AL) Position I, A 000 6 sowie gemäß § 7 des Außenwirtschaftsgesetzes wegen der Gefahr einer „Störung des friedlichen Zusammenlebens der Völker“ und Art. 25 und 26 des Grundgesetzes²¹ gehalten gewesen, dieses Lizenzgeschäft mit Südafrika zu verweigern. Die Bundesregierung hat mit Wissen, Billigung, bzw. Genehmigung gegen das von ihr verbal unterstützte UNO-Waffenembargo verstoßen. Die Bundesregierung hat damit ein weiteres Mal zugelassen, dass Daimler-Benz mit einem Regime militärisch kollaboriert, dem die UNO „Verbrechen gegen die Menschlichkeit“ vorwirft.

Rechtliche Bewertung von Rüstungsexporten nach Südafrika

Momentan gibt es Bestrebungen, die bundesdeutsche Gesetzgebung zu Waffenexporten zu lockern. Aber ist diese Gesetzgebung nicht schon locker genug? Dass mit der bestehenden Gesetzgebung auf jeden Fall sehr locker umgegangen wird, zeigt als Beispiel Südafrika.

„Handlungen“ heißt es im Artikel 26 des Grundgesetzes, „die geeignet sind und in der Absicht vorgenommen werden, das friedliche Zusammenleben der Völker zu stören, insbesondere die Führung eines Angriffskrieges vorzubereiten, sind verfassungswidrig“ - scheinbar nicht verfassungswidrig ist die Lieferung militärischer Güter an ein rassistisch regiertes Land, das wiederholt seine Nachbarn militärisch angegriffen hat.

Dabei erklärt Art. 25 des Grundgesetzes die „allgemeinen Regeln des Völkerrechts“ zu „Bestandteilen des Bundesrechts“. Durch die UNO-Vollversammlung wurde die Politik der südafrikanischen Regierung nicht nur

doch mit diesen Motoren bewegt keiner einen Panzer auch nur einen Meter.“ Die relativ geringen kW-Stärken landwirtschaftlicher Motoren hat der Daimler-Direktor gänzlich außer Acht gelassen. Im übrigen stammen die Lizenzen für landwirtschaftliche Motoren von der englischen Traktorenfirma Perkins, die sich gleichzeitig an ADE beteiligt. Deren Motorenstärken sind auf 111 kW begrenzt (SA Sugar Journal, o.D., 1981 und SA Industrial Week, 21,7.81). Nur Daimler-Benz vergibt Lizenzen für Dieselmotoren um die 600 PS an ADE, die auch Schützenpanzer antreiben könnten.

¹⁹ Siehe Kap. 5.

²⁰ Siehe Kap. 5.

²¹ Grundgesetz Artikel 25 -Vorrang internationalen Rechts und vertraglich eingegangener Bestimmung vor Bundesrecht (u.a. das mit Stimme der BRD verabschiedete mandatorische Waffenembargo des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen); Artikel 26 -Gebot der Friedenssicherung und Verbot der Vorbereitung eines Angriffskrieges, besonders mit Folgerungen für den Rüstungsexport.

einmal verurteilt. Auch in der UNO-Sicherheitsresolution 418 von 1977, die mit der Stimme der BRD verabschiedet wurde, wird ausdrücklich erklärt, dass

1. „der Erwerb von Waffen und dazugehörigem Material durch Südafrika angesichts der Politik und der Handlungen der südafrikanischen Regierung eine Bedrohung der Aufrechterhaltung des Weltfriedens und der internationalen Sicherheit“ darstellt;
2. „alle Staaten ab sofort die Lieferung von Waffen und dazugehörigem Material aller Art nach Südafrika einzustellen haben, einschließlich des Verkaufs und der Weitergabe von Waffen und Munition, von Militärfahrzeugen und -ausrüstungen ... und dass sie gleichermaßen sowohl die Bereitstellung aller Arten von Ausrüstungen und Materialien als auch die Gewährung von Lizenzvereinbarungen für die Herstellung oder Wartung der vorgenannten Rüstungsgegenstände einzustellen haben.“

Doch Worten von Regierungen folgen nicht immer Taten. Dies v.a. leider, wenn diese Worte in der UNO fallen. Allerdings hätte die Bundesregierung durchaus die Möglichkeit, tätig zu werden. Art. 26 (2) des GG fordert für die zur Kriegsführung bestimmten Waffen die Genehmigung zu Herstellung, Beförderung und Export. Das Kriegswaffenkontrollgesetz von 1961 regelt das Nähere. Der Bundessicherheitsrat, quasi ein verkleinertes Bundeskabinett, entscheidet über die Genehmigung von Waffenexporten.

Doch wer entscheidet was Waffen sind? Die in dieser Broschüre angesprochenen militärischen Güter sind, bei einiger Anstrengung, ja auch zivil nutzbar. Deshalb, sagt die Bundesregierung, ist das Kriegswaffenkontrollgesetz hier nicht anwendbar.

Anwendbar bleibt allerdings auch nach Auffassung der Bundesregierung das Außenwirtschaftsgesetz mit dem der gesamte Außenhandel kontrolliert werden kann.

Nach Verabschiedung des Waffenembargos durch die UN-Resolution 418 wurden am 13. März 1978 mit der `40. Verordnung zum Außenwirtschaftsgesetz´ alle Ausfuhren nach Südafrika von Waren des Teils 1 A (Waffenliste), 1 B (Kernenergieliste), 1 C (Waren von sonstiger strategischer Bedeutung) der der Verordnung angeschlossenen Ausfuhrliste genehmigungspflichtig gemacht. Eigentlich waren Waren aus den genannten Listen auch schon vorher genehmigungspflichtig, sie wurden aber nach Südafrika generell genehmigt. Die Aufnahme Südafrikas in die so genannte Länderliste durch die 40. Verordnung hätte einer Absichtserklärung der Bundesregierung gleichkommen können, keine entsprechenden Genehmigungen mehr zu erteilen. Tatsächlich werden nach Auskunft der Bundesregierung Exporte nach Südafrika, wenn sie Waren der Teile 1 A und 1 B der Ausfuhrliste betreffen, nicht mehr, wenn sie aber Teil 1 C betreffen, weiterhin genehmigt. Dabei werden z.B. Unimogs, Militärlastwagen, - Motoren ausdrücklich unter Teil 1 C subsumiert, obwohl sie ein Teil 1 A (Waffenliste) unter verschiedenen Abschnitten deutlich als Militärfahrzeuge gekennzeichnet sind.

Dass die Bundesregierung auch ganz offiziell weiterhin den Export von Waren „von strategischer Bedeutung“ nach Südafrika genehmigt, widerspricht ganz eindeutig dem Sinn des UN-Waffenembargos von 1977. Besonders gravierend erscheint in diesem Zusammenhang, dass die Bundesregierung dem Lizenzexport (Atlantis Diesel Engines) scheinbar vollkommen tatenlos zusieht. Sie leistet damit einen wichtigen Beitrag für den Aufbau einer unabhängigen südafrikanischen Rüstungsindustrie.

['Liberation Processes in pre- and post-colonial Southern Africa \(LiPSA\)'](#)

Abschrift zur Dokumentation: 25.02.2010

|||

>> [Düsseldorf 1986: Diskussionsveranstaltung mit Ausstellung: *“Kein Geld für Apartheid!”*](#)

>> [Stuttgart 1986: Daimler-Geschäfte im Apartheidstaat ” ... *erschütternd!*”](#)

>> [ZEITDOKUMENTE](#)