

Gaby Weber:
Daimler Benz und die Argentinien-Connection
Von Rattenlinien und Nazigeldern

Printfassung erschienen bei Assoziation A, Hamburg 2004

Urheberrechtlicher Hinweis:

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden. Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

(c) Gaby Weber

1. Der Mann der Deutschen am Rio de la Plata

Jorge Antonio, Jahrgang 1917. Einer, der Geschichte gemacht hat. In der ersten Regierung von General Juan Domingo Perón zog er die Fäden. Einer, der im Gefängnis saß, weil er, wie er sagt, einen Traum hatte. Er wollte sein Land vom Rohstoffexporteur in einen Industriestaat verwandeln. Einer, der einen Dritten Weg suchte, jenseits von Kapitalismus und Kommunismus. Einer, der als »Nazihelfer« galt und weggeputscht wurde. Er sah die Gunst der Stunde. Wollte sie ausnutzen: Nazigelder waschen gegen Technologietransfer. Und arm werden wollte er dabei auch nicht.

Ein Zeuge der Zeitgeschichte? Er lacht. Er ist doch Geschäftsmann! Business. *Negocios*. Und die besten Geschäfte werden in jener Grauzone gemacht zwischen illegal, halb legal und ziemlich legal. Hilfreich ist ein Netz von Amigos, an den richtigen Stellen. Freund und Partner nennt er den Syrier Monzer Al-Kassar, Agent des britischen Geheimdienstes im Nahen Osten und Waffen- und Drogenhändler.¹ Freunde waren die Generäle, die im März 1976 putschten, Partner der spätere Präsident Carlos Menem. Rodolfo Galimberti, einst bei der linksperonistischen Guerilla Montoneros und später, reuig, Eigentümer eines Sicherheitsdienstes, lud ihn zu seiner Hochzeit ein. Wie er sich selbst politisch definiert? Er lacht wieder. In Argentinien ist Politik am Ende nur *negocio*. Dann sagt er: »Antikommunist« und »Mitte-links«. Das kann nie schaden.

Jorge Antonio kam von ganz unten und baute in wenigen Jahren ein Imperium auf. Auf dem Höhepunkt seiner Macht kontrollierte er nach eigenen Angaben 100 Millionen Dollar, damals ein Milliarden-Vermögen. Dann wurde er entmachtet, verhaftet. Er flüchtete aus der Haft in Feuerland und wurde wieder reich. Aber steinreich und allmächtig war er in der ersten Regierung Peróns. »Seine Macht war nur vergleichbar mit der des Präsidenten, und es war *vox populi*, dass Jorge Antonio Strohmann Peróns war und seine Geschäfte führte«, heißt es in einem Gerichtsurteil.³

War er wirklich Strohmann Peróns? Oder war Perón das politische Aushängeschild für sein Business? Oder verfolgten beide ein gemeinsames Projekt? Technologie aus Nachkriegsdeutschland nach Argentinien holen, Kriegsverbrecher im Beipack?

Jorge Antonio war Vertrauensmann des Präsidenten und stellte auf Anforderung Geld- und Sachmittel zur Verfügung. Perón und seinem Apparat⁴, dem Peronismus. Und er war der Mann des Vertrauens der deutschen Industrie am Rio de la Plata. Auch wenn in anderen Ländern Nazigelder gewaschen wurden – nur in

Argentinien herrschten nach dem Zweiten Weltkrieg die politischen und produktiven Bedingungen, um das vor 1945 versteckte Nazivermögen zu legalisieren und mit ihm den Wiederaufbau zu finanzieren.

Antonio widerspricht nicht. Verteidigt sich aber gegen die Rolle, die ihm und Perón zugewiesen wird, gerade in den letzten Jahren, in denen Archive geöffnet und Dokumente »deklassifiziert« wurden: dass die Perón-Regierung aus ideologischen Gründen den aus Europa flüchtenden Nazis Unterschlupf gewährt habe. Gewiss, Perón habe Mussolini bewundert, Franco sei ein großer Staatsmann gewesen. Aber es seien nicht ideologische sondern praktische Gründe gewesen, weshalb sich Argentinien für die Nazis geöffnet habe. Öffnen musste. Er sei kein Mann der Politik. Schon gar kein Nazi. Und sicher kein Antisemit. Er sei ein Mann der Industrie. Und er wollte Argentinien industrialisieren. Dafür holte er die Deutschen. Und die stellten Bedingungen: Im Gegenzug für Maschinen und Know-how musste die Regierung in Buenos Aires Nazis und Kriegsverbrecher, als »Experten« getarnt, aufnehmen. Er habe von den Vorstandsvorsitzenden von Daimler-Benz persönlich Namenslisten von Personen erhalten, die er in seiner Fabrik – Mercedes Benz Argentina – einstellen musste. Warum auch nicht? »Das war ein Problem der Deutschen, nicht meines«, so Antonio. Und waren unter den als »Experten« getarnten Nazis nicht auch wirkliche Experten, zum Beispiel General Kurt Tank, bis Kriegsende Chefkonstrukteur der Focke Wulf Flugzeugwerke Bremen und ab 1947 Leiter der staatlichen Flugzeugfabrik in Córdoba? Auch in seine Fabrik kamen »Ingenieure« und »Techniker«.

Antonios Vorfahren wanderten aus Syrien in die Neue Welt ein. Sie wollten »Amerika machen« und kamen zuerst nach Uruguay. Am Ende seines Lebens hat Jorge Antonio, »el turco«, sein »Amerika gemacht«. Sichtbar ist das Gestüt »Dos Estrellas«, eine Luxuswohnung in Buenos Aires im Barrio Norte und ein Chalet im uruguayischen Badeort Punta del Este. Dort verbringt er den südamerikanischen Sommer.

Das Anwesen hat die Ausdehnung fast eines Häuserblocks, mit Blick auf den Yachthafen und die Bucht. Die Hintertür steht auf, vor Dieben oder Gestalten, die ihm nach dem Leben trachten, muss er sich nicht schützen. Der Haupteingang, ein breites Holzgatter, steht sperrangelweit offen. Vor der Garage putzt sich ein graues Kätzchen. Ein junger Mann legt den Rasenmäher beiseite, kommt auf mich zu. Mein Besuch ist angekündigt.⁵ Ruffo erwacht, der Schäferhund-Rüde, angekettet am Baum. Er bellt pflichtgemäß, wedelt mit dem Schwanz. Ich werde über eine breite Steintreppe in den Living geführt, das Wohnzimmer. Viel Holz, Schmiedeeisen, Keramik. An der Wand Pferdebilder, seine große Leidenschaft.

Inés nimmt mich in Empfang, seine zweite Frau. Küsschen, rechts, Küsschen links, »como estás?« – wie geht's dir. Es geht locker zu. Sie entschwindet Richtung Schwimmbad. Es erscheint der Hausherr. Trotz sommerlicher Temperatur trägt er einen grünen Wollpullover. Er nimmt mir die Jacke ab, lässt mich vorgehen. Alte Schule. Das Hausmädchen serviert *Cafecito*.

Antonio mag die Deutschen. Sie haben ihm geholfen, und er hat ihnen geholfen. Er kam aus dem Nichts, und nach wenigen Jahren managt er ein Imperium. Nicht nur für Daimler-Benz. Auch andere Unternehmen operieren über die Daimler-Benz-Connection, um wieder flüssig zu werden.

Er macht daraus kein Geheimnis. Was hat er am Ende seines Lebens zu verlieren? Er hat es Ermittlungsbeamten zu Protokoll gegeben, die später gegen seine Geldwaschanlage ermittelten.

»Was die deutschen Investoren angeht, so habe ich dem Präsidenten von Daimler-Benz ein Dokument mit privatem Charakter unterschrieben, in dem ich alle Ansprüche in Argentinien an sie abtrete. Dieses Dokument

befindet sich in Deutschland, ich besitze in Argentinien keine Kopie. Dieses Dokument stammt aus dem Jahr 1952 und hat keinen Stempel. Ich hatte freie Wahl bei meinen Investitionen.«⁶

Irgendwann wendet sich das Blatt der Weltgeschichte. Die Deutschen brauchen ihren Strohhalm nicht mehr, wollen ihre Geschäfte in die Hand nehmen, selbst die Besitztümer verwalten, die sie als die ihrigen betrachten. Perón wird aus dem Amt geputscht, Antonio verliert sein Imperium. Die Deutschen »arrangieren« sich mit den neuen Machthabern. Mercedes Benz Argentina wird in das Eigentum der deutschen Aktiengesellschaft mit Sitz in Untertürkheim überführt. Das Kapital arrangiert sich immer, mit Regierungen, Regimen oder Diktaturen. Je nach Lage. Wie es gerade passt. Das Kapital verfolgt nur einen Zweck, die Gewinnmaximierung. Ob dabei, in Kriegen, Millionen Menschen sterben, ist unerheblich. Das Kapital ist nicht unmoralisch. Es hat keine Moral. Ob er sich nie Gedanken gemacht habe, woher diese Gelder stammten, die die Deutschen ab 1950, einem Jahr nach der Gründung der Bundesrepublik, am anderen Ende des Planeten, über Strohmänner und Scheinfirmen investierten? Ob diese Gelder illegalen Ursprungs waren? »Nazigelder« gewesen sind? Er lacht. »Ein Problem der Deutschen«, sagt er wieder.

Antonio erzählt: Er lernte Anfang der vierziger Jahre Juan Domingo Perón kennen, damals Arbeitsminister der Militärjunta. Und er war verbunden mit Juan Duarte, Bruder von Eva Duarte, Evita, Peróns erster Ehefrau. Dessen Vision eines starken Argentinien fesselte ihn. Ein »starkes Argentinien« musste auf eine solide produktive Basis gestellt werden, durfte nicht länger nur unverarbeitete Rohstoffe – Fleisch und Getreide – exportieren und Konsumgüter importieren, von Streichhölzern bis zu Eisschränken und Maschinen.

Argentinien ist reich an Bodenschätzen und fruchtbaren Ländereien. Es hat während des Zweiten Weltkrieges sowohl die Alliierten als auch, über Spanien und Portugal, das Deutsche Reich mit Lebensmitteln versorgt. Die europäischen Staaten sind bei der Regierung in Buenos Aires hoch verschuldet. »Die Flure der Zentralbank waren von Goldbarren versperrt, so dass man sich dort nicht bewegen konnte«, drückt es, etwas blumig, eine Redewendung aus.

Argentinien hat das, was Nachkriegsdeutschland dringend braucht: Lebensmittel, Kapital und die politischen Bedingungen, im entscheidenden Moment wegzuschauen. Und die Argentinier glauben, dass ihnen Nachkriegsdeutschland im Gegenzug das geben wird, was Argentinien braucht: Know-how und Maschinen. Die Deutschen dürfen über Argentinien Kapital recyceln, finanzielles und menschliches. In der Schweiz verbunkertes Kapital wird gewaschen und in die deutschen Bilanzen als »Exportvergütung« einfließen. Nazi-Größen werden untergebracht, die sich in Europa versteckt halten.

Und nicht zuletzt lagern noch Fabrikanlagen in Schweden, die man vor Kriegsende deponiert hat. Man hatte verhindern wollen, dass sie der vorrückenden Roten Armee in die Hände fallen. Schweden war während des Krieges offiziell neutral, galt aber als nazifreundlich. Nach 1945 gibt Schweden deutsche Vermögenswerte – Bankkonten und Safeeinlagen – unverzüglich an die Alliierten heraus. Von versteckten Maschinen ist nicht die Rede.

Ab 1947 findet in Schweden eine Art Auktion kompletter Fabriken statt, sie stammen vor allem aus Polen und dem Protektorat Böhmen und Mähren. Viele von ihnen landen in Argentinien, zum Beispiel eine Chemiefabrik in Rio Terceros. Tschechisch sprechende Ingenieure installieren sie dort.⁷

Jorge Antonio ist Geschäftsführer von Aguirre, Mastro & Cía, des Autohauses, das schon vor dem Krieg Fahrzeuge von Daimler-Benz importiert hat.

»An einem Freitag erhalte ich einen Brief von der Daimler-Benz AG, die uns die Wiederaufnahme der Geschäftsbeziehungen anbietet«, erinnert sich Antonio. Umgehend fährt er nach Deutschland. Und in Untertürkheim werden ihm die Türen geöffnet, ihn empfängt Wilhelm Haspel, seit 1942 Vorstandsvorsitzender. Die Herren reichen sich die Hand. Jorge Antonio soll eine Lastwagenfabrik bekommen.

Haspel und Antonio schließen ein »Gentlemen's Agreement«⁸, *un entendimiento*, eine Verabredung, so drückt es der Daimler-Vorstand aus.⁹ Die Daimler-Benz AG ernennt Antonio zu ihrem Bevollmächtigten.

Dieses Gentlemen's Agreement wird die Grundlage für eines der größten Geldwäsche-Unternehmens der Geschichte. Nazigelder werden in die Bilanzen des Stuttgarter Konzerns als Einnahmen aus Exportgeschäften fließen. So wird der Wiederaufbau (mit-)finanziert. Viele wissen davon, niemand redet darüber. Das deutsche Wirtschaftswunder wird mit dem »fleißigen Deutschen« erklärt, der durch Genügsamkeit und Arbeiten-bis-zum-Umfallen das in Schutt und Asche liegende Land in eine blühende Industrielandschaft verwandelt. So liefert, im Nachkriegsdeutschland, der Mythos vom »fleißigen Deutschen« den späten Beweis seiner rassistischen Überlegenheit.

Geistiger und praktischer Vater dieses komplizierten Geflechts unter der Schirmherrschaft von Daimler-Benz ist Ludwig Erhard. Vater des deutschen Wirtschaftswunders, Wirtschaftsminister und später Bundeskanzler.

Nachdem sich die Gentlemen einig geworden sind, gründet Antonio 1951 die Firma Mercedes Benz Argentina, die sich innerhalb weniger Jahre zu einer »monströsen Organisation« entwickelt.¹⁰ Sie verleibt sich Dutzende Firmen ein, stattet sie mit frischem Kapital und Strohmännern aus und steigt im großen Stil in den Ex- und Import ein. Überhöhte Preise (»sobreprecios«) und manipulierte Verträge waschen Nazigeld.

Doch die argentinische Seite unterschätzt ihre Gegner – Washington und London – und täuscht sich in den Absichten der vermeintlichen Partner, der Deutschen. 1955 wird Perón aus dem Amt geputscht, Antonio verhaftet, sein Imperium unter Zwangsverwaltung gestellt und die gesamte Buchführung beschlagnahmt. Die Herkunft des Investitionskapitals soll untersucht werden. In Untertürkheim und in Bonn bricht Panik aus. Am Ende einigt sich Daimler-Benz mit den Militärs, findet Antonio ab. Mercedes Benz Argentina wird in deutschen Besitz überführt. Das Geschäft nimmt geordnete Bahnen ein. Aber der unselige Geist weicht nicht. Während der Militärdiktatur der siebziger Jahre geht die Unternehmensleitung mit Nazimethoden gegen Widersacher vor. Betriebsaktivisten werden als »Agitatoren« denunziert, achtzehn verschleppt, von fünfzehn fehlt jede Spur.

Erneut versteckt sich die Firma in jener Grauzone der Macht, die Straffreiheit garantiert. Diese Grauzone funktioniert in Diktaturen, sie funktioniert in Monarchien, und sie funktioniert auch in demokratischen Staaten. In Zeiten der Globalisierung haben die Nationalstaaten keine Kontrolle über die multinationalen Konzerne, und die Multis führen sich auf, wie sich einst absolutistische Herrscher aufführten. Sie stehen über den Gesetzen, entziehen sich der Strafverfolgung. Grauzone ist Tabu, und im Zweifelsfall sitzt man lästige Fragen aus. Oder wird zum Schluss die Wahrheit herauskommen?

2. Wie die Recherche ihren Anfang nahm

Ich lebe seit fast zwanzig Jahren in Südamerika. 1999 recherchiere ich das Thema »Menschenrechte und Großunternehmen«. Durch Zufall erfahre ich, dass während der Militärdiktatur (1976 bis 1983) im Mercedes-Werk in González Catán, 43 Kilometer von Buenos Aires entfernt, oppositionelle Betriebsräte ermordet wurden. Darüber wurde bis zu diesem Zeitpunkt in Argentinien nicht berichtet. Im August 1999 veröffentliche ich die erste Sendung, dann ein Buch.¹¹ Der Republikanische Anwältinnen- und Anwälteverein erstattet Strafanzeige gegen DaimlerChrysler, wegen Beihilfe zum Mord. Andere Verfahren folgen.

Ich stochere vier Jahre lang im Nebel herum und recherchiere nur den Mord an den Betriebsräten. Dann dämmert mir, was eigentlich hinter Mercedes Benz Argentina steckt.

Der Moment ist günstig. Die neue Regierung des Peronisten Néstor Kirchner hat angekündigt, Archive zu öffnen, die Hinweise über die »Rattenlinie«, über die Naziflucht nach Südamerika, enthalten könnten. Es weht ein neuer Wind, merke ich in den Staatsarchiven.

Früher hieß es bei der Suche nach historischen Dokumenten »längst im Reißwolf« oder »nicht auffindbar«. »Die Dokumente zu Mercedes Benz?« Plötzlich werden die Beamten freundlich. »Du bist die von Mercedes Benz?« Der Fall und die Verfahren gegen das deutsche Unternehmen werden mit Interesse verfolgt, man kennt mich aus der Presse. Mir schlägt Sympathie entgegen. Man sucht die Papiere, und Aktenberge tauchen auf, die bisher kein Journalist gesichtet hat. So viel Material, das ich nicht verarbeiten kann. Es lagert in Verliesen, in die ich nur wenige Tage darf. Bisher ist die Behörde weder materiell noch personell darauf eingestellt, diese Archive zu ordnen und zu öffnen. Dies wird erst geschehen, wenn genügend Druck ausgeübt wird.

Deshalb ist die vorliegende Recherche ein Zwischenbericht über die Geldwäsche des Nazivermögens, mit dem Ziel, öffentlichen Druck zu erzeugen, um eine Expertenkommission einzusetzen, die die Archive in Argentinien, Deutschland und den USA systematisch auswertet. Dies war mir nicht möglich, auch nicht, wenn ich mit der Veröffentlichung gewartet hätte.

Ich recherchiere die Aktivitäten von Daimler-Benz in Argentinien. Sie finden während der ersten Perón-Regierung (1946 bis 1955) statt. Ich analysiere nicht den Peronismus – jenes widersprüchliche Phänomen, das die Argentinier bis heute bewegt. Auch die Fluchtbewegungen der Nazis an den Rio de la Plata erwähne ich nur im Zusammenhang mit Daimler-Benz. Die »Rattenlinie« ist wenig erforscht, vor allem wenn man sich vor Augen führt, dass Anfang der fünfziger Jahre eine kleine Völkerwanderung von Nazis und Faschisten nach Argentinien stattgefunden hat. Historiker sprechen von bis zu 50.000 deutschen Nationalsozialisten, 8.000 Kroaten sowie Franzosen, Belgiern etc.¹² Die wenigsten – nach neuesten Schätzungen mindestens dreihundert – sind gesuchte Kriegsverbrecher. Die meisten kehren nach einigen Jahren nach Europa zurück, andere bleiben in der Neuen Welt und bauen, zum Teil mit falschen Identitäten, eine neue Existenz auf: heiraten, setzen Kinder in die Welt, zahlen in die Rentenkasse ein.

Die Kriegsverbrecher wurden vom Vatikan mit falschen Papieren ausgestattet, die sie im Hafen von Buenos Aires vorlegten, wo sie ein gleich lautendes argentinisches Personalpapier bekamen. Die »Casa Rosada«, der Präsidentenpalast, hat das abgesehnet. Niemand fragte nach. Dass die Eingewanderten später weder bei den Behörden noch ihren Kindern gegenüber Geburtsurkunden oder Berufsabschlüsse vorlegen können, erklären sie damit, dass in Europa der Krieg alles zerstört habe.¹³

Nicht nur staatliche Archive müssen geöffnet werden, sondern auch die des Vatikans und der deutschen Großunternehmen, an erster Stelle die von DaimlerChrysler. Ihre Auswertung wird erklären, wo die Früchte des größten Verbrechens der Menschheitsgeschichte – der nationalsozialistischen Vernichtungsmaschinerie menschlichen Lebens – gelandet sind. Diese Früchte stammen aus der Arierisierung des jüdischen Vermögens, aus dem Zahngold der Konzentrationslager, aus der Ausbeutung der Arbeitskraft der Zwangsarbeiter und KZ-Insassen, aus der Plünderung der Zentralbanken und der Einverleibung der Fabriken in den besetzten Ländern. Und sie stammen aus dem Diebstahl der Rohstoffe im »erweiterten Lebensraum«. Das »Nazigold« ist nicht deutsches Vermögen. Die Deutschen haben dieses Geld gestohlen.

3. Im Jahr 1943 ist der Krieg ist verloren

DaimlerChrysler baut auch Autos. Aber reich und mächtig ist der Konzern mit der Herstellung von Kriegsgeräten geworden. Heute ist er mit seinen fast 400.000 Beschäftigten einer der größten industriellen Konzerne Europas. Seinen Ursprung hat das Unternehmen im Jahr 1890.¹⁴

Während des Ersten Weltkrieges versechsfachen die Firmen Benz und Daimler-Motoren ihre Produktion. Nach dem Ersten Weltkrieg beginnt – vor allem in den USA – die massive Produktion von billigen PKWs minderer Qualität. Es ist das Zeitalter des Fordismus. Benz und Daimler hingegen lehnen »Schundarbeit« ab. Aber sie finden für ihre teuren Produkte, angesichts der niedrigen Kaufkraft der Deutschen, keinen Markt. Außerdem verbieten die Versailler Verträge die Wiederbewaffnung Deutschlands. 1926 fusionieren Daimler und Benz, um ihren Bankrott zu verhindern. Ihre Produktionskapazitäten erhalten sie aufrecht. Der kommende Zweite Weltkrieg wird die Gewinn bringende Herstellung von Waffen erfordern, sieht man in Untertürkheim voraus. Zunächst verschlimmert die Weltwirtschaftskrise von 1929 die Probleme des Unternehmens. Im Osten droht die Sowjetunion, und in Deutschland fordert die KPD die Verstaatlichung der Produktionsmittel. Die Daimler-Benz AG unterstützt den Nationalsozialismus noch vor der Machtergreifung. Ihre Erwartungen zahlen sich aus, Adolf Hitler erklärt die Versailler Verträge für ungültig, der Rüstungsproduktion steht nichts mehr im Weg. Ab diesem Moment klettern die Gewinne von Daimler-Benz rapide.

Die Wehrmacht zieht gen Osten. Und die Fabriken in den eroberten Gebieten werden der deutschen Industrie unterstellt. Daimler-Benz und andere Großunternehmen produzieren in diesen »einverleibten« Betrieben für den »Endsieg«. In den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges besteht die Hälfte der Arbeitskräfte von Daimler-Benz aus Zwangsarbeitern, Polen und Juden.

Die verlorene Schlacht um Stalingrad, Anfang 1943, markiert den Wendepunkt im Kriegsgeschehen. Nun ist der Krieg nicht mehr zu gewinnen, nehmen die Industrieführer zur Kenntnis. Verkündet dies ein einfacher Soldat, hängt man ihn als »Wehrkraftzersetzer« an der Laterne auf. Doch die Herren in den Chefetagen verlassen das sinkende Schiff, das ihnen bis zu diesem Zeitpunkt glänzende Profite beschert hat. Sie stellen sich auf die kommende Niederlage ein, legen »Reserven« beiseite.

Die Politik gibt noch Durchhalteparolen aus und verlangt von der Wirtschaft, sich dem politischen Diktat zu unterwerfen und alle verfügbaren Finanzmittel für den Endsieg zu investieren. Doch zunehmend schließt auch die NS-Führung eine Kapitulation nicht aus. Ihr Projekt ist auf tausend Jahre angelegt, eine sich abzeichnende

Niederlage sieht sie als vorübergehend an. Sie plant ihre Rückkehr an die Macht. Nach einer Kapitulation, so ihr Kalkül, drohen folgende Gefahren:

1. Es wird geschehen, was in Europa immer nach Kriegen geschehen ist. Die Siegermächte werden Gebiete vom Reich abtrennen und Industrieanlagen demontieren, sich Patente und Konstruktionspläne aneignen und vielleicht auch Ingenieure und Techniker mitnehmen. Sie werden alle Finanzmittel einkassieren und den Rechtsnachfolger des Hitler-Staates mit astronomischen Reparationszahlungen belasten, die auf Jahrzehnte jeglichen Wiederaufbau verhindern. Auf dem Weltmarkt werden kaum Kredite aufzunehmen sein, mit dem wenigen verfügbaren Kapital werden Opfer entschädigt.

2. Nicht nur Kriegsverbrecher, sondern auch Unternehmen, die von dem nationalsozialistischen Raubzug profitiert haben, werden strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Die deutsche Nachkriegsindustrie wird auf dem Weltmarkt nicht gegen die Exportmaschinerie der Siegermächte konkurrieren können.

3. Die deutschen Arbeiter- und Soldatenmassen werden sich, jahrelang auf den Schlachtfeldern geschunden, wie nach dem Ersten Weltkrieg erheben und ein Ende des Kapitalismus fordern.¹⁵

Im September 1943 wird der Reichskanzlei eine Studie vorgelegt mit dem Titel »Politische Überlegungen für den Fall, daß Deutschland diesen Krieg nicht durchzustehen vermag«:

»Wenn Deutschland diesen Krieg verliert, so dürfte es einen Friedensschluß nach altem Muster nicht mehr geben. Vielmehr droht seine und des übrigen Europa völlige Unterwerfung unter amerikanische und russische Herrschaft. Die deutsche Politik hat deshalb die Aufgabe, den kommenden Gefahren vorbeugend zu begegnen und eine Ausweichmöglichkeit einzuleiten. Während der Katastrophe ist es zu spät.«¹⁶

Fast zeitgleich kommt der »Erlaß über die Konzentration der Kriegswirtschaft« heraus, der ein »Neuordnungsprogramm« skizziert, mit dem die künftigen Verlierer retten wollen, was zu retten ist. Vordenker dieses »Neuordnungsprogramms« wird Ludwig Erhard, seit 1943 im Dienst der Reichsgruppe Industrie.¹⁷ Er veröffentlicht im März 1944 die Studie »Kriegsfinanzierung und Schuldenkonsolidierung«, die für die Zeit des laufenden Krieges eine Schadensbegrenzung vorsieht, zugleich aber ein weit blickender Plan ist, wie eine Abrechnung mit dem Nationalsozialismus und den zivilen Kriegsgewinnlern aus der Wirtschaft verhindert werden soll.

Drei Monate später – zu diesem Zeitpunkt immer noch vom Standpunkt eines Separatfriedens bei weiter bestehender deutscher Zentralgewalt ausgehend – beschreibt Erhard in seinem »Programm für die Bearbeitung wirtschaftlicher Nachkriegsprobleme vom Standpunkt der Industrie«, wie die Kriegswirtschaft auf Friedenswirtschaft umzustellen sei. Die von den Fronten zurückkehrenden Soldaten müssen untergebracht, ein Arbeitslosenheer verhindert werden. Riesige Mengen Kapital werden notwendig sein, um Lebensmittel zu importieren. Aber die damaligen »internationalen Finanzmärkte« sind kaum entwickelt, Kapital ist knapp. Und wer soll ausgerechnet den Verlierern Geld leihen? Die einzige Möglichkeit, so Erhard, besteht in einer Exportoffensive. Und dafür werden große Mengen Finanzmittel benötigt. Sie müssen rechtzeitig beiseite gelegt und vor dem Zugriff der Siegermächte geschützt werden.

In welcher Währung horten? Die Reichsmark wird die Kapitulation nicht überleben. Am sichersten erscheinen Gold oder Schweizer Franken und US-Dollars – Währungen, von denen man annimmt, dass sie das Ende des

Zweiten Weltkrieges überstehen werden. Und nur diese Währungen sind keiner Devisenkontrolle unterworfen und weltweit frei handelbar.

Auch wenn in anderen Ländern, in den USA, Brasilien, Spanien und Portugal, Nazivermögen gewaschen wird¹⁸, der Löwenanteil läuft über die Schweiz. Das US-Finanzministerium schätzt das nationalsozialistische Fluchtkapital auf drei Milliarden US-Dollar, wobei nicht klar unterschieden wird, wer zu welchem Zeitpunkt über welches Kapital verfügte. Mindestens zwei Gruppen sollten auseinander gehalten werden: die Wirtschaft und die Partei. Die Unternehmen schleusen die mit Zwangsarbeit und Raub angehäuften Profite aus ihren Bilanzen vor Kriegsende in »sichere Häfen«, die Buchhaltung, kann man später behaupten, sei in den Kriegswirren abhanden gekommen. Außer ihnen verfügen auch die NSDAP und ihre untergeordneten Einheiten über Finanzmittel, die sie vor dem Zugriff der Siegermächte in Sicherheit bringen wollen. Die Partei geht dabei zum Teil koordiniert, zum Teil chaotisch und individuell vor.

Im Juni 1944 landen die Alliierten in der Normandie, und im August besiegelt der slowakische Aufstand den Verlust der Slowakei als deutsches Produktionsgebiet. Höchste Zeit für die NSDAP, um konkrete Pläne zu entwickeln, wie Geldmittel zu verstecken sind, um ihr Überleben im Exil und später den Wiederaufbau der Partei zu finanzieren. Details werden auf einer Geheimkonferenz am 10. August 1944 im Straßburger Luxus-Hotel Maison Rouge beschlossen. Über den Inhalt dieser Konferenz lassen sich die Alliierten – das »Supreme Headquarter Allied Expeditionary Force« – über einen Agenten des Deuxième Bureau informieren.¹⁹ Die Existenz dieser Konferenz ist Historikern schon lange bekannt²⁰, ich erhielt über das US-Nationalarchiv vor kurzem eine Kopie.

Das Thema der Straßburger Konferenz, unter Leitung des Betriebsleiters der Hescho-Werke, Dr. Friedrich Scheid²¹, lautet: »Pläne deutscher Industrieller für Untergrundaktivitäten nach der deutschen Niederlage, Kapitalflucht in neutrale Länder«. Scheid, auch Vorstandsmitglied des fest mit der Deutschen Bank verbundenen Kahla-Konzerns, leitete die Amtsgruppe »Industrielle Selbstverantwortung« im Reichslieferungsamt. Die Industrie schickt Vertreter.²² Wehrwirtschaftsführer Scheid spricht aus, was – wenige Wochen nach der Landung der Alliierten in der Normandie – alle wussten: Dass der Krieg nicht mehr zu gewinnen ist. Frankreich gilt als verloren, alles was nicht niet- und nagelfest ist, soll von dort nach Deutschland verbracht und versteckt werden. Bei der Geldwäsche helfen, so das Protokoll, die Basler Handelsbank und die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich. Gegen eine Kommission von fünf Prozent vermitteln Schweizer Banken den Kauf Schweizer Immobilien.

In dem amerikanischen Geheimdienstbericht wird zusammenfassend wiedergegeben: »Allianzen mit ausländischen Unternehmen müssen gegründet werden, aber jede Firma für sich, um keinen Verdacht zu erregen. [...] Es müssen Bedingungen geschaffen werden, dass nach dem Krieg große Summen aus dem Ausland geliehen werden können. [...] Die deutschen Industriellen müssen sich vorbereiten, um nach der Niederlage durch eine Exportoffensive neue deutsche Stärke zu erlangen. Sie werden auch die Nazi-Partei finanzieren müssen, die in den Untergrund gehen wird. Daher wird von jetzt an die Hitler-Regierung der Industrie große Summen zur Verfügung stellen, um nach dem Krieg im Ausland über eine sichere Grundlage zu verfügen. Die bereits im Ausland vorhandenen Finanzmittel sollen der NSDAP übertragen werden, die dafür sorgt, dass nach der Niederlage wieder ein starkes deutsches Reich entstehen kann. Sobald die Partei wieder die

Kontrolle über Deutschland erhält, werden die Industriellen für ihre Anstrengung und Zusammenarbeit mit Konzessionen und Staatsaufträgen belohnt werden. [...]

Die Nazi-Partei ist sich darüber im Klaren, dass nach der deutschen Niederlage wahrscheinlich die herausragenden Anführer als Kriegsverbrecher verurteilt werden. Aber sie plant, zusammen mit den Unternehmern, die wichtigsten und weniger bekannten Anführer als technische Experten oder Mitglieder der Forschungsabteilungen in deutschen Firmen unterzubringen.«

Die NSDAP will die Wirtschaft in die Pflicht nehmen. Nur mit ihr zusammen und nicht ohne sie sollen Werte aus Deutschland geschafft und im neutralen Ausland in Sicherheit gebracht werden. Denn längst liegen ihr vertrauliche Informationen vor, dass Großunternehmen, statt alle Kraft in den »Endsieg« zu investieren, heimliche Vorbereitungen für die Zeit nach dem verlorenen Krieg treffen. Anfangs sieht die Partei darin Verrat, dann merkt sie, dass auch ihr nichts anderes übrig bleibt, und will auf den fahrenden Zug springen.

Im Mai 1945 ist der Krieg zu Ende. Viele Nazis gehen auf Tauchstation, in »Gebirgsstellungen« (Maquis), wie es im Bericht über die Straßburger Konferenz heißt. Bis auf die Nazigrößen, deren Namen in den Ermittlungen der Alliierten und den Nürnberger Prozessen zur Sprache kommen, glauben die meisten, nur ein paar Jahre aushalten zu müssen. Schon bald werden sich die Alliierten aus Deutschland zurückziehen und den Weg für sie, die NSDAP, freimachen. Doch ihre Rechnung geht nicht auf.

Zwar beruhigt sich Ende der vierziger Jahre die Lage. Die Siegermächte stellen nur die herausragenden Köpfe des Nazi-Regimes vor Gericht, Minister, Entscheidungsträger im Repressionsapparat und KZ-Kommandanten. Bis auf wenige Ausnahmen werden die Wirtschaftsführer Hitlers, auch die der Rüstungsindustrie, »entnazifiziert«. Die mittleren Nazikader gehen straffrei aus, die unteren und die Mitläufer sowieso. Der Feind steht im Osten, der Kalte Krieg kündigt sich an. Und in diesem Kalten Krieg werden die »Alten Kameraden« gebraucht.

Deutschland wird geteilt, 1949 die Bundesrepublik gegründet. Aber dies macht für die Nazis, die sich in Deutschland, Oberitalien und der Schweiz versteckt halten, keinesfalls den Weg für ihre ersehnte Rückkehr in die Legalität und auf die politische Bühne frei. Zwar wird sich der Adenauer-Staat wenig für ihre Strafverfolgung interessieren, viele Parteigenossen werden in den Geheimdiensten untergebracht. Aber sie müssen sich zu »Demokraten« wandeln, von »sozialer Marktwirtschaft« reden. An Rhein und Ruhr behalten die USA das Sagen. Die NSDAP bleibt verboten, bekennende Nazis stören beim Wiederaufbau, gelten als Konfliktrisiko im jungen Bonner Staat. Sie müssen weg. Die meisten der abgetauchten Nazis schiffen sich ab 1950 über den Hafen von Genua, über die »Rattenlinie«, nach Argentinien ein.

Viel ist über die »Operation Safehaven« – die Geldwäsche des Nazivermögens – spekuliert worden. Viel Phantasie ist im Spiel, Abenteuerromane sind über den SS-Schatz geschrieben worden. Bis heute halten sich Gerüchte, dass kurz vor Kriegsende deutsche U-Boote Goldbarren nach Argentinien geschafft haben. Dies ist unwahrscheinlich. Argentinien ist nicht nur geografisch weit von Nazideutschland entfernt. Die Seewege werden von den Engländern beherrscht, U-Boote laufen Gefahr, versenkt zu werden. Zwar ergeben sich kurz nach Kriegsende zwei deutsche U-Boote in Mar del Plata den Behörden, das U-530 und das U-977. Doch dies sind eher individuelle Fluchtbewegungen als eine koordinierte Kapitaltransaktion.

Überweisungen aus dem Ausland auf argentinische Konten sind ab 1942 erschwert worden, die Zentralbank fordert vereidigte Erklärungen über den Zweck solcher Transaktionen, viele Mitwisser hätten eingeweiht werden müssen.

Nur Geld, das bereits in Südamerika lagert und nicht erst dorthin transportiert werden muss, wird versteckt. Die Deutsche Bank weist vor Kriegsende ihre argentinische Tochtergesellschaft, die Banco Alemán Transatlántico, an, ihr Peso-Konto auf die Gesellschaft »Cia. Argentina de Mandatos S.A.« in Buenos Aires zu übertragen. Und die seit Jahren in Argentinien lebenden Nazis – organisiert im »Gau Ausland« – übertragen rechtzeitig Eigentum auf Strohmänner, um einer Beschlagnahmung zu entgehen. Aber es sind – nach dem bisherigen Material – wenige Transaktionen. Und meist gehen sie nach hinten los. Dieses Eigentum wird – trotz seiner Übertragung auf Dritte – nach 1945 beschlagnahmt oder die Strohmänner werden legale Besitzer.²³

Auch die Verwandlung der Tochtergesellschaften in eigenständige Firmen funktioniert nicht wirklich. Thyssen gründet während des Krieges fünfzehn Scheinfirmer, Crefin AG, Tungar etc., Siemens überträgt seine Aktien an zwei Schweizer Holdings.

Politisch gilt Argentinien als instabil. Dort herrscht eine Militärdiktatur, zwar deutschfreundlich, aber der starke Mann, Juan Domingo Perón, ist alles andere als Vertrauen einflößend.

Péron ist 1943 zum Arbeitsminister der Militärjunta ernannt worden. Seine arbeiterfreundlichen Dekrete erobern die Herzen der Armen. Seine Frau »Evita« ist Fürsprecherin der »Descamisados«, der Hemdlosen. Sie wird vom Volk verehrt, von der Oligarchie wegen ihrer einfachen Herkunft und aufrührerischen Reden verachtet. Als Perón 1945 abgesetzt wird, ruft Evita zum Widerstand auf, und Proteste legen Buenos Aires lahm. Perón kehrt zurück und wird ein Jahr später mit großer Mehrheit zum Präsidenten gewählt. Erst ab diesem Zeitpunkt wird die innenpolitische Situation stabiler. Aber bis zur Anlage von Kapital »dunkler Herkunft« und der organisierten Aufnahme von Nazis wird noch viel Wasser den Rio de la Plata hinunterfließen.

4. Das Gentlemen's Agreement: Maschinen und Nazis

Wie in anderen Chefetagen der deutschen Industrie rechnet man auch in Untertürkheim schon lange vor Kriegsschluss nicht mehr mit einem Sieg. Im April 1944 gründet der Vorstand einen »Führungsstab« mit einigen leitenden Angestellten, die zuvor aus »rassenpolitischen« Gründen diskriminiert worden sind. Sie sollen dem Konzern über die Nachkriegsturbulenzen helfen und dem Dreizack das Image eines harmlosen Autobauers verschaffen.²⁴

Die wichtigsten Maschinen müssen in Sicherheit gebracht werden, geheimes Know-how und die Männer, die dieses Know-how anwenden können. Und natürlich, an erster Stelle, Kapital. »Reserven« werden beiseite gelegt, verrät die offizielle Firmengeschichte, aber sie verschweigt, wo und wie Maschinen und Kapital vor dem Zugriff der künftigen Sieger versteckt werden.

»Als die militärische Lage immer aussichtsloser wurde, verfügte die Unternehmensleitung Mitte August 44 einen vorläufigen Investitionsstopp. In den letzten Kriegsmonaten zielte das Finanzverhalten des Unternehmens darauf, das Kapital möglichst flüssig zu halten, die Ausgaben auf das Nötigste zu beschränken und Reserven für einen umgehenden Wiederaufbau nach Kriegsende zu bilden.«²⁵

Das Unternehmen hat bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1943 damit begonnen, Maschinen, Informationssysteme und Vorräte zu verlagern, d.h. an anderen Orten in Sicherheit zu bringen. Im Stuttgarter Raum verbleiben nur die Gießereien, Presswerke und Schmieden.²⁶ Unbedingt soll die Produktion aufrechterhalten werden. Käme sie zum Stillstand, wäre die Wiedereröffnung dieser berüchtigten Rüstungsschmiede nach der Kapitulation unwahrscheinlich. Eine angeschlagene, aber halbwegs funktionierende Werkstatt hingegen kann sich den Alliierten andienen.

Bereits vor Kriegsende soll das Unternehmen Kontakt mit der US-Regierung aufgenommen haben. Geht es darum, den alliierten Bombenangriffen zu entweichen oder will man Kontinuität sichern? Hat sich zu einem Zeitpunkt, als noch Millionen amerikanische, deutsche, französische und russische Soldaten auf den Schlachtfeldern in den Tod geschickt werden, die Konzernspitze mit den künftigen Siegern jenseits des Atlantiks geeinigt? Der Konzern schweigt sich darüber aus.

Bei Kriegsende liegt Daimler-Benz keinesfalls »in Schutt und Asche«. Nur 20 Prozent der Maschinen werden durch unmittelbare Kriegseinwirkung zerstört, so die offizielle Firmengeschichte. Zwar richten die Fliegerangriffe im November 43 und September 44 erhebliche Sachschäden an. Aber die Tatsache, dass nach September 44 in Untertürkheim nur noch fünf Prozent des Bestandes vorhanden sind, hängt vor allem mit der Verlagerung der Industrieanlagen in die Ausweichbetriebe zusammen. Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge haben Stollen gegraben, um die Produktion aufrechtzuerhalten und Gerätschaften und Ingenieure zu schützen. Daimlerchef Wilhelm Haspel überweist, vor der Kapitulation, Vermögenswerte in Höhe von 250 Millionen Reichsmark von Berlin nach Stuttgart. Von Stuttgart ist es ein Katzensprung zur Schweizer Grenze. Es kündigt sich die Aufteilung in Zonen an, und in der von den USA kontrollierten Zone wird, hofft Haspel, die »Rückführung« der versteckten Vermögenswerte, heim ins Reich, möglich sein.

Die Westmächte und an der Spitze die USA werden die Deutschen, in welchen Grenzen auch immer, als Bollwerk gegen die Sowjetunion brauchen. Das Bollwerk wird für die Wiederbewaffnung und den Wiederaufbau riesige Mengen Kapital brauchen. Und die Bundesrepublik soll die Kredite aus dem Marshallplan samt Zinsen zurückzahlen.

Das Alliierte Kriegsratkontrollgesetz Nr. 5 vom 30. Oktober 1945, unterschrieben von den vier Besatzungsmächten, sieht die Beschlagnahmung aller deutschen Werte im Ausland durch die Siegermächte vor, auch in neutralen Ländern. Artikel XI stellt das Verstecken dieser Werte unter Strafe. Über die Verwendung der beschlagnahmten Gelder soll später entschieden werden. Doch das Gesetz kommt nicht wirklich zum Einsatz. Der Kontrollrat zerfällt, der Kalte Krieg beginnt, kaum dass der andere beendet ist.

Die Siegermächte besetzen die Fabriken in ihrer Besatzungszone. Die Rote Armee findet das Daimlerwerk Genshagen fast leer vor. Aus den Verlagerungsbetrieben nimmt sie mit, was beweglich ist, und sprengt den Rest in die Luft. Gaggenau samt seiner Verlagerungsbetriebe untersteht der französischen Militärregierung. Und die will, wie es die Deutschen vorexerziert haben, demontieren und hat bereits Maschinen beschlagnahmt. Daimlerchef Haspel fordert von den Amerikanern Schutz vor den Franzosen, anderenfalls seien die Arbeiten in Untertürkheim gefährdet. Dort ist man mit der US-Army handelseinig geworden. Ein gewisser Colonel Taylor erhält für seinen 2,3-Liter-Mercedes eine neue Hinterachse²⁷ und die Firma übernimmt die Wartung der US-Militärfahrzeuge.

»Major Allison wollte wissen, ob er bei uns 400 PKW in Auftrag geben könnte. Haspel meinte, daß so ein Auftrag der Militärregierung sehr begrüßt würde. Er machte darauf aufmerksam, dass wir große Schwierigkeiten hätten, die in der französischen Zone liegenden Maschinen und Ersatzteile zurückzuführen. Neuerdings werden wieder Maschinen von den Franzosen kassiert. Die amerikanische Militärregierung müsse unbedingt einschreiten. Das wurde versprochen.«²⁸

Die Amerikaner demontieren keine Maschinen. Ihnen geht es um Patente, Konstruktionspläne, geheime Entwicklungen. Sie durchforsten das Firmenarchiv bzw. das, was sie davon finden, und nehmen Pausen der Baumuster für Motoren sowie die technischen Zeichnungen mit, die aus den Verlagerungsbetrieben geholt werden.

In Untertürkheim geben sich die Amerikaner die Klinke in die Hand. Am 28. Mai, wenige Tage nach der Kapitulation, will Captain Shulman von der US-Air Force²⁹ Haspel wegen der Flugmotorenproduktion sprechen. Der blockt zunächst ab, die Unterlagen seien abhanden gekommen, meint er. Auch der Geschäftsführer der Hauptgruppe Triebwerke, Karl Friedrich Binder, sei leider verschwunden. Der habe vielleicht noch Unterlagen, müsse aber erst gefunden werden. Aus den Aktenvermerken geht nicht hervor, ob die Alliierten Binder verhaftet haben oder ob der Obergeringieur auf Tauchstation gegangen ist und technische Geheimnisse in Sicherheit gebracht hat.

Einen Tag später will sich in Untertürkheim ein Mister Kemper von der US-Army über ein »einstufiges und zweistufiges Gebläse und über das Brennstoff-Einspritzverfahren« informieren. »Wir sagten ihm, daß alle leitenden Herren der Flugmotorenentwicklung auswärts in die Betriebe verlagert worden seien und nicht anwesend sind.« Die Amerikaner kommen mit Namenslisten, aber Haspel winkt ab: nicht da, längst versetzt, Kontakt abgebrochen.

Am folgenden Tag kommen die Herren der Navy. Sie interessieren sich für den neuen Schnellbootmotor, Konstruktionspläne, Werkstoffe und technische Messverfahren. Diesmal treten die zuständigen Ingenieure an und beantworten Fragen. Angesichts der geballten deutschen Wertarbeit geraten die Gäste ins Schwärmen: »a beautiful« und gar »magnific piece of work«³⁰, rufen sie.

Bald kommt Captain Shulman wieder. Wie hat die andere Seite, die Belegschaft von Daimler-Benz, die alliierten Fliegerangriffe erlebt, will die Air Force wissen. Diese Erkenntnisse werden später in die Lehrbücher der US-Luftwaffe aufgenommen. Waren die unterirdischen Werke besser geschützt als oberirdische Verlagerungseinheiten? In den Stollen, antwortet Haspel bereitwillig, habe es Probleme bei der Belüftung und der Energiezufuhr gegeben, viele seien unter Tage erkrankt. Detaillierte Berichte über Bombenschäden werden abgegeben. Löschteiche waren hilfreich, Betondächer katastrophal, weil sie beim Einsturz alles unter sich zertrümmerten.

»Von unserem Standpunkt aus war folgendes nicht verständlich: warum wurden wichtigste Zubringerbetriebe der Flugmotorenindustrie nicht angegriffen, das wichtigste Leichtmetallgusswerk für nahezu die gesamte Luftfahrtindustrie Rautenbach in Solingen und Wernigerode. Ein Ausfall dieses Werkes hätte unübersehbare Folgen gehabt. Bosch in Feuerbach und Dreilinden für Einspritzpumpen, Kerzen usw. wurde unserer Auffassung nach viel zu spät angegriffen. Warum wurde ein so wichtiges Werk wie das Mittelwerk bei Nordhausen erst in den letzten Kriegstagen angegriffen? Eine Zerstörung der Bahnanlagen und der

Gefolgschaftsunterbringung dieses Werkes hätte sehr schwere Folgen gehabt. Warum wurden die großen Elektrizitätsversorgungswerke so gut wie nicht angegriffen? Unserer Meinung nach wäre ein konzentrierter Einsatz der gegnerischen Luftwaffe bei Tage von weit größeren Folgen gewesen als bei den Einzelangriffen auf die Industrie selbst.«³¹

Shulmans Begleiter, der »technical observer«, fragt wieder nach den legendären Flugmotoren. Da kann nur Oberingenieur Binder weiterhelfen. Der ist inzwischen aufgetaucht. Die Wunschliste der Amerikaner ist lang, nichts lassen sie aus, die Gießerei, Schmelzöfen, Sandaufbereitung, Bronzegießerei.

Schnell stellt sich Untertürkheim auf den neuen Ton ein. Man weiß, die Amerikaner mögen »democracy« und »business«, nicht völkischen Plunder, Hacken-Zusammenschlagen und rassistischen Hochmut. Eigentlich waren sie immer Demokraten, berichtet die Konzernspitze der Militärregierung:

»Die Gesellschaft hat stets die Tendenz verfolgt, sich auf dem Rüstungsgebiet nicht selbst auszudehnen, sondern den Schwerpunkt auf dem Fahrzeuggebiet zu belassen. Sie hat während der ganzen Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft auf finanziellem und personellem Gebiet ihre Unabhängigkeit bewahrt.«³²

Im Februar 1946 übergibt der Konzern der Abteilung »Property Control Section«³³ einen Bericht über die Zusammenarbeit mit dem Nazi-Regime. Das Unternehmen, heißt es darin, habe mit den Nazis wenig zu tun gehabt, leitende Herren seien verfolgt worden, Vorstandsmitglieder Otto Hoppe und Haspel sowie der Mannheimer Werksleiter Werner wegen ihrer jüdischen und »halbjüdischen« Ehefrauen, andere weil sie erbitterte Gegner Hitlers waren. Die Gauleitung habe die Ablösung von Direktor Kaufmann verlangt, dem »Mischling«. Und der langjährige Kampfgefährte Hitlers, der Münchner Niederlassungsleiter Jakob Werlin, musste in den Vorstand berufen werden, »um damit von vorneherein weitergehende Forderungen der Partei abzubiegen«. Die Firma bewies »Mut gegenüber Parteidruck und nationalsozialistischen Auffassungen, [aber] eine völlige Distanzierung hätte das zwangsweise Verschwinden der Leitung der Gesellschaft und ihren Ersatz durch willfährige Persönlichkeiten bedeutet«. Es fehlt nur noch die Bemerkung, dass die Daimler-Direktoren Widerstandskämpfer gewesen seien.

Haspel muss Fragen nach der Buchführung beantworten. Ja, meint er, es habe eine zentrale Finanzverwaltung gegeben, aber die wichtigsten Unterlagen seien bei der Sprengung und der Plünderung der Tresore bei Kriegsende verbrannt. Dies werden ihm die Alliierten kaum geglaubt, sondern ihn nach vorhandenen »Reserven« im In- und Ausland gefragt haben. Was Haspel darauf geantwortet hat, steht nicht in den vorgelegten Dokumenten aus dem Daimler-Archiv.

Solange Deutschland den alliierten Mächten untersteht, wird das in der Schweiz versteckte Kapital nicht angerührt. Abwarten – heißt die Parole. In naher Zukunft, so die historische Erfahrung, werden die Kriegsverbrecherprozesse beendet und die Besatzer bereit sein, Deutschland einen Friedensvertrag anzubieten und sich davonzumachen. Dann wird die Industrie zur Tagesordnung übergehen und den Wiederaufbau in Angriff nehmen.

1949 wird die Bundesrepublik gegründet und Ludwig Erhard allmächtiger Wirtschaftsminister und genialster Geldwäscher Deutscher Nation.

Ein Unternehmen kann nicht, wie ein Familienvater, eine im Garten vergrabene Kiste herausholen und Silberbestecke gegen Benzingutscheine eintauschen. Ein Unternehmen braucht eine Erklärung, um Kapital aus

dem Nichts in seinen produktiven Kreislauf zu befördern, selbst wenn die politischen Rahmenbedingungen günstig sind. Und sie sind günstig: in Bonn, Washington, Buenos Aires und Zürich.

Ungünstig sind die finanztechnischen Rahmenbedingungen. Der Neoliberalismus hat noch lange nicht seinen Siegeszug angetreten, die Wirtschaft ist der politischen Macht unterworfen. Ende der vierziger Jahre werden internationale Kapitalströme scharf kontrolliert. Gerade erst hat die Konferenz in Bretton Woods beschlossen, Währungen, Wechselkurse und Finanzströme einer rigiden staatlichen und zwischenstaatlichen Kontrolle zu unterwerfen. In der Bundesrepublik herrschen noch viele Jahre Devisenbewirtschaftung und Probleme bei der Gewinnrückführung.

In Argentinien ist der gesamte Außenhandel verstaatlicht. Nur die Zentralbank in Buenos Aires ist ermächtigt, Dollarbeträge zu empfangen und ins Ausland zu überweisen. Wer Dollars aus dem Ausland – etwa für erfolgte Exporte – bekommt, wird von der Zentralbank mit Pesos bezahlt, zum offiziellen Kurs. Und der ist sehr viel geringer als der Schwarzmarkt-Kurs, der »Cambio en Montevideo«. Auf der anderen Seite des Rio de la Plata, in der uruguayischen Hauptstadt, werden argentinische Pesos zum Parallelkurs gehandelt. Aber auch in Uruguay werden internationale Finanztransaktionen kontrolliert. Dies ändert sich erst Jahre später.

Ludwig Erhard schreitet zur Tat. Die Männer seines Vertrauens am Rio de la Plata sind Jorge Antonio und Germán Timmermann. Timmermann, gebürtiger Argentinier mit deutschen Vorfahren, ist Karrierediplomat, promovierter Wirtschaftswissenschaftler und Hochschullehrer. Dank dieser fachlichen Qualifikation hat ihn Perón im August 1949 als Finanzattaché an das Konsulat nach Frankfurt am Main geschickt, um das erste Handelsabkommen unter Dach und Fach zu bringen. Erhard unterzeichnet das CAAO (Convenio Argentino Alemania Occidental) am 31. Juli 1950. Wenige Wochen nach dem Handschlag der Gentlemen in Untertürkheim.

Wichtiger als das Abkommen CAAO ist sein Anhang über Zahlungsmodalitäten. Laut Artikel II wird bei der argentinischen Zentralbank auf den Namen der Bank Deutscher Länder (Vorläuferin der Deutschen Bundesbank) ein Girokonto in US-Dollars eingerichtet, auf das keine Zinsen gezahlt werden. Was Argentinien an deutsche Unternehmen für erfolgte Exporte zahlen muss, wird auf dieses Konto eingezahlt. Deutsche Unternehmen zahlen für ihre Importe aus Argentinien den Rechnungsbetrag ebenfalls auf dieses Konto ein. Erklärte Absicht ist eine ausgeglichene Handelsbilanz: So viel, wie exportiert wird, soll auch importiert werden. Weist das Konto ein Defizit von über 31 Millionen Dollar aus, muss der Schuldner den Betrag in New York ausleihen und auf das Konto einzahlen.

Harmlos liest sich die Einführung einer künstlichen Währung, des »CAAO-Dollars«. Er gilt nur für den Handelsaustausch zwischen Argentinien und Deutschland und hat den Wechselkurs des Tages, an dem das Abkommen unterzeichnet wurde: 7,5 Pesos für einen US-Dollar. Innerhalb von wenigen Jahren steigen sowohl der offizielle wie auch der Parallelkurs des Pesos gewaltig, der CAAO-Dollar bleibt bei 7,5 Pesos, dem Kurs des Jahres 1950, stehen. Ein gewaltiger Vorteil für einen argentinischen Importeur, wenn er diesen Wechselkurs für die Begleichung seiner Einfuhren aus Deutschland zugrunde legen kann.

Auf argentinischer Seite zieht Jorge Antonio die Fäden. Er ist seit Anfang der vierziger Jahre, als er als Krankenpfleger im Militärhospital arbeitet, mit Perón befreundet. Die beiden verbindet der gemeinsame Traum, Argentinien in einen Industriestaat zu verwandeln. Bis zu diesem Zeitpunkt exportiert Argentinien

unverarbeitete Rohstoffe, Getreide und Fleisch. Während des Zweiten Weltkriegs werden die Engländer und das Deutsche Reich beliefert. London ist hoch verschuldet. Als Perón 1946 an die Regierung gelangt, verfügt er über gewaltige Finanzmittel. Kapital für ehrgeizige Projekte.

Perón will den Lebensstandard breiter Bevölkerungsschichten anheben. Die aus dem Landesinneren in die Städte strömenden »cabecitas negras« (Schwarzköpfchen) brauchen Arbeitsplätze. Importe sollen durch nationale Produktion ersetzt werden. Schon bald soll jeder Argentinier ein Auto fahren, produziert im eigenen Land.

Antonio hat im Mai 1947 seine Angebetete, Esmeralda, geheiratet. Bis dahin lebt der 26-Jährige zu Hause, mit seinen fünf jüngeren Geschwistern. Mit der Heirat beginnt der soziale Aufstieg, denn Schwiegervater Rubín hat Geld. Antonio hat gerade seinen Job beim Wasserwerk gegen eine Anstellung bei der Firma Aguirre, Mastro & Cía eingetauscht, seit vielen Jahren Importeur für Fahrzeuge aus den Häusern General Motors und Daimler-Benz.

Das Verhältnis Washingtons zu Buenos Aires ist gespannt. Perón, ab 1946 gewählter Präsident, wird als Nazifreund verdächtigt. Die US-Regierung hat schon vier Jahre vorher den Handelsaustausch behindert und argentinische Goldguthaben auf US-Konten blockiert. Sie hält diese Sanktionen bis 1949 aufrecht.

Buenos Aires hat nur auf größten Druck wenige Wochen vor Kriegsende, am 27. März 1945, dem Deutschen Reich und Japan den Krieg erklärt. Aber es enteignet in den Augen der US-Amerikaner das deutsche »Feindkapital« nicht zügig genug und behandelt die Deutschen nicht, wie es die internationalen Verträge vorschreiben. Kurz vor den Wahlen im Februar 1946 veröffentlicht die US-Botschaft das »blaue Buch«, das den Präsidentschaftskandidaten Perón offen der Kollaboration mit Faschisten angeklagt. Buenos Aires weigert sich, heißt es darin, deutsche Staatsbürger zu deportieren, und schützt sie damit vor der Strafverfolgung. Die Matrosen des Panzerkreuzers »Graf Spee« und der aufgetauchten U-Boote bewegen sich frei im Lande, und jedes Mal, wenn sie abgeschoben werden sollen, sei der eine krank und der andere nicht auffindbar; andere haben vorher eine kleine Straftat begangen und können wegen des anhängigen Verfahrens das Schiff nach Deutschland nicht besteigen.

Trotzdem will Antonio 1949 die Manager von General Motors zu einer Auslandsinvestition überreden, schreibt er in seinen Memoiren.³⁴ Und der Empfang ist freundlich. Man schätzt den Mann vor Ort und will Fahrzeuge »Made in USA« exportieren. General Motors sucht Absatzmärkte, niemand denkt im Traum daran, Produktionsstätten zu verlagern. Und schon gar nicht an den Rio de la Plata. Eine Einigung kommt nicht zustande, die Interessen gehen weit auseinander.

Von Deutschland verspricht sich Antonio mehr. Daimler-Benz hat ihm die Wiederaufnahme der wegen des Krieges unterbrochenen Geschäftsbeziehungen angeboten. Im April 1950 empfängt ihn Daimlerchef Wilhelm Haspel mit offenen Armen. Antonio darf die Lastwagenfabrik in Mannheim besuchen, denn er will in Argentinien Lastkraftwagen mit Know-how aus Untertürkheim bauen.

Schnell wird man sich handelseinig. Das erste Geschäft hat einen geringen Umfang, Antonio hat bereits die Genehmigung zum Import von 100 Personenkraftwagen, fünf Omnibussen und fünf Lastwagen. Die Bezahlung erfolgt in »freien US-Dollars«, heißt es in einem internen Daimlervermerk³⁵, davon dürfe aber nichts bekannt

werden. Von den hundert PKW müssen vierzig an Taxiunternehmen, dreißig an das Industrieministerium abgegeben werden. Die restlichen dreißig kann Aguirre, Mastro und Cía. frei verkaufen. Haspel willigt ein. Ein »Gentlemen's Agreement« wird geschlossen.³⁶ In Argentinien soll Mercedes Benz gegründet werden. Geplant ist eine Lastwagenfabrik, sofort begonnen wird mit dem Export von Fahrzeugen. Daimler-Benz beteiligt sich mit einem Drittel am Kapital, »sobald die gesetzlichen Möglichkeiten gegeben sind«, wie es vornehm ausgedrückt wird.³⁷ Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Daimler-Benz-Anteil von einem Treuhänder verwaltet. Die Investition des Unternehmens erfolgt durch Verrechnung von Lizenzforderungen und Gewinnen. Das Führungspersonal wird im Einvernehmen mit Daimler-Benz bestellt, wie alle gesellschaftlichen, organisatorischen und betrieblichen Fragen. Dies ist die offizielle Version.

De facto muss von irgendwoher Kapital für die Investition kommen. Das wissen alle. Und Francisco Coire, der langjährige Zentralbankmitarbeiter und Architekt des Geldwäsche-Unternehmens spricht es aus. »Gelder, die während des Krieges versteckt waren«. Die Regierung in Bonn hat den Deal abgesegnet. Auszug aus der Vernehmung Coires, Finanzchef des Antonio-Imperiums:

»Daimler-Benz legte uns eine beglaubigte Genehmigung der deutschen Regierung vor. Was Daimler-Benz mit der deutschen Regierung vereinbart hatte, weiß ich nicht. Aber mir ist bekannt, dass aus allen besetzten Ländern viel Kapital exportiert wurde, Gelder, die vor oder während des Krieges versteckt oder in anderer Form in dritten Ländern angelegt wurden. Deshalb war es nicht weiter schwierig, diese Gelder nach dem Krieg aus diesen dritten Ländern zu holen. Sie wurden nach Deutschland verbracht oder dazu benutzt, Rechnungen für Exporte zu bezahlen.

Frage: Heißt das, dass Deutschland von einem dritten Land aus bezahlt worden ist?

Mit Geldern der deutschen Firmen. Während des Krieges exportierten sie sehr viel Geld. Kapital wurde geschmuggelt, kann man sagen. Aber wir hatten ja im vorliegenden Fall eine Genehmigung, vorgelegt von Daimler-Benz und beglaubigt von der deutschen Regierung.«³⁸

Im September 1951 entsteht Mercedes Benz Argentina aus dem Nichts. Und weil alles schnell gehen muss, entsteht zunächst eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Gründungsmitglieder sind – neben Jorge Antonio – César Rubín (Schwager Antonios), Atilio Gómez (ein früherer Casino-Direktor, der in Antonios Schuld steht) und Germán Timmermann, der mit Ludwig Erhard das Handelsabkommen vereinbart hat. »Wir sind an der GmbH beteiligt«, so eine interne Daimler-Notiz, »aber vorläufig nicht offiziell. Es soll auf Befragen gesagt werden, die Firma arbeite mit argentinischem Kapital.«³⁹

Ein Jahr später tritt an die Stelle der GmbH eine Aktiengesellschaft, die Mercedes Benz Argentina Sociedad Anónima Financiera, Industrial, Comercial, Inmobiliaria y de Mandatos.⁴⁰ Aktienmehrheit hält Antonio.⁴¹ In den Statuten wird als Aufgabe der AG der Import und der Vertrieb von Produkten der Daimler-Benz AG genannt sowie die Montage von Fahrzeugen mit Einzelteilen, die von Untertürkheim geliefert werden.

Nach außen hin ist alles in argentinischer Hand, in Wirklichkeit treten die Argentinier als Strohmänner auf, wie sie später als Zeugen aussagen. Gómez will der »lokale Vertreter« von Daimler-Benz gewesen sein, so habe es Vorstandsmitglied Haspel ausdrücklich gewollt. Er selbst habe nie eine schriftliche Vollmacht Haspels besessen.⁴²

Die Daimler-Benz AG wird innerhalb weniger Jahre Besitzerin eines dreistelligen Millionen-Imperiums. Nachweisen kann sie aber nur eine Investition in Form von Sachwerten im Wert von 180.000 Dollar.⁴³ Woher diese Sachwerte kommen? Kein Thema für Jorge Antonio. Er weiß natürlich, dass die Daimler-Fabriken Ziele der alliierten Bombenangriffe gewesen sind.⁴⁴ Er weiß, dass es im Nachkriegsdeutschland keine überflüssigen Produktionsmittel gibt, die man noch ein paar Jahre in Übersee laufen lassen kann. Und er weiß auch, dass viele der in den letzten Kriegsmonaten in Schweden zwischengelagerten Produktionsanlagen nach 1945 in seinem Heimatland gelandet sind. »Kann sein, dass sie aus dritten Ländern kamen«, meint er, »nicht mein Problem, ich brauchte Maschinen und bekam Maschinen.«

Das erste große Geschäft ist nicht die Errichtung einer Fabrik, sondern der Import von 3.000 Taxis aus Untertürkheim. »In Stuttgart feierte man den Vertragsabschluss mit Sekt«, erinnert sich Antonio, denn es war damals unglaublich schwierig, Importgenehmigungen zu erhalten. Doch in Buenos Aires regiert General Perón. Perón ist für die Politik zuständig, Antonio für die Geschäfte. Wenn das Präsidialamt Fahrzeuge braucht⁴⁵, um sie zwischen Partei, Gewerkschaft und Justiz zu verteilen, lässt es ihn Perón wissen.

Diese Männer setzen auf argentinischer Seite das »Gentlemen's Agreement« in die Praxis um: Jorge Antonio, zweiter Mann ist Germán Timmermann, das seriöse Aushängeschild, sowie Dutzende Strohänner, Buchhalter, Prokuristen, Anwälte. Und natürlich Francisco Coire, der Karriere in der Zentralbank und im Finanzministerium gemacht hat, Architekt des Geldwäsche-Unternehmens.

Dies sind auf deutscher Seite die Macher des Projekts »Safehaven« (sicherer Hafen): Minister Erhard und bei Daimler-Benz Wilhelm Haspel, Fritz Könecke, Karl Friedrich Binder, Arnold Wychodil und Hanns Martin Schleyer. Sie haben an der nationalsozialistischen Wirtschaftsfront ihre Spuren verdient:

Wilhelm Haspel war langjähriger Betriebsleiter in Sindelfingen⁴⁶ und trotz der Anfeindungen wegen seiner »halbjüdischen« Ehefrau Vorstandsvorsitzender⁴⁷ während des Krieges.

Fritz Könecke trat in die NSDAP am 1. Mai 1933 ein. Der Generaldirektor der Continentalwerke in Hannover wurde 1941 zum »Wehrwirtschaftsführer« gekürt. Zugleich leitete er den Verwaltungsrat der Pflanzen-Kautschuk-Forschungs- und Anbau-GmbH und ließ in Auschwitz KZ-Häftlinge an der Entwicklung einer aus der Ukraine stammenden Gummipflanze arbeiten.⁴⁸ Dank der Fürsprache des Stuttgarter Industriellen Otto Fahr, der sich ebenfalls der argentinischen Geldwäscheanlage bedient, tritt Könecke im März 1953 die Nachfolge Haspels an.⁴⁹

Der Sudetendeutsche Arnold Wychodil steht ab 1936 in Daimlers Diensten. Er leitete eine Daimler-Fabrik im Protektorat Böhmen und Mähren, die Flakscheinwerfer und Motoren produzierte. Die Fabrik »Neu Paka« war eine Textilfabrik gewesen und von den deutschen Besatzern »übernommen«, stillgelegt und dem Daimlerkonzern übergeben worden. Wychodil, ein Vertrauter Haspels, wird im Juli 1945 Leiter der Verbindungsstelle zur US-Militärregierung, dann Exportchef und ab Mitte 1952 Vorstandsmitglied. Mit von der Partie ist SS-Untersturmführer Hanns Martin Schleyer, bis Kriegsende in Prag Leiter des Präsidialbüros des »Zentralverbandes der Industrie für Böhmen und Mähren« und zuständig für die Bereitstellung von Arbeitskräften für die deutsche Industrie, sprich: Zwangsarbeitern. Nach 1945 war er inhaftiert, später entnazifiziert worden. Aus Prager Zeit stammt seine Freundschaft zu Wychodil, der ihn 1951 nach Untertürkheim holt. Im nächsten Jahr rückt er zum persönlichen Referenten Köneckes auf.⁵⁰

Oberingenieur Karl Friedrich Binder koordinierte während des Krieges die Flugmotorenherstellung. Daimler lieferte aus seinem Werk in Berlin-Marienfelde noch in den letzten Kriegswochen dem Eidgenössischen Militärdepartement zehn dieser Motoren. Die Regierung in Bern, offiziell neutral, zahlte pünktlich. Die Zahlung soll auf ein Daimlerkonto in Zürich erfolgt sein. Die Unterlagen über diese Zahlungen sind bei DaimlerChrysler nicht auffindbar. Binder erhält nach Kriegsende die Aufgabe der »Rückführung verlagerter Betriebsstätten«⁵¹. 1951 übersiedelt er nach Argentinien.

Der Ingenieur wird mit weit reichenden Vollmachten ausgestattet, tritt als Direktor und Aktionär für Scheinfirmen im Besitz von Daimler-Benz auf. Er hält allein bei Mercedes Benz Argentina Aktien in Höhe von zwei Millionen Pesos und bei der Forja S.A. für 300.000 Pesos, ohne selbst über Kapital zu verfügen, wie er später zu Protokoll gibt. Auch bei Forja wird Geld in schwarze Kassen geleitet, für seine Tätigkeit als Vizepräsident⁵² erhält er entgegen den Eintragungen in den Büchern kein Gehalt.

Binder nimmt die Unterbringung von belasteten Personen unter dem schützenden Dach von Mercedes Benz Argentina in die Hand. Sie kommen als »Experten«, »Ingenieure«, »Elektriker«. Einige haben keine Vorkenntnisse, andere sind Daimler-Leute. Insgesamt sind im Nachkriegsdeutschland tausend Daimler-Mitarbeiter von Entnazifizierungsmaßnahmen betroffen, die fast ausnahmslos wieder eingestellt werden, so Vorstandsvorsitzender Haspel: »Die alte Garde ist im wesentlichen, soweit sie nicht im Vorstand war, wieder bei uns tätig.«⁵³

Am 21. September 1951 fliegt Binder in Buenos Aires ein. Im Gepäck bringt er Details mit. Am 30. November 1951 überreicht er Antonio die schriftliche Anweisung Nummer eins:

»Provisorischer Plan zur Arbeitsteilung der deutschen Spezialisten, die schon angekommen sind. Ab dem 1. Dezember werden die unten aufgeführten Herren bis auf weiteres an folgenden Arbeitsstellen tätig sein: Herr Zimmer wird technischer Leiter der Werkstatt Talleres Guëmes. Bevor Daimler-Fahrzeuge an Kunden ausgehändigt werden, muss Zimmer seine Einwilligung geben. Herr Rüger ist zuständig für Prüfung und Planung der Werkzeuge, Herr Steidel und Herr Busch für Montage der Lastwagen, Able und Krieg für Postwagen und Omnibusse. Siegwart arbeitet mit Krieg zusammen. Müller⁵⁴ ist in der Werkstatt für die Elektrik der Wagen zuständig. Herr Kirschbaum steht für spezielle Aufgaben und Herr Axtmann als Berater zur Verfügung.«

Das sei nicht das erste Mal gewesen, dass er eine Liste von Personen erhalten habe, denen er einen Arbeitsplatz geben musste, erinnert sich Antonio. Haspel und Könecke hatten ihm zuvor eine Liste mit etwa zwanzig Namen überreicht, »Leute mit Problemen«, haben die Deutschen gesagt. Ihre Einstellung sei Bedingung für den Technologietransfer gewesen. Er persönlich habe Adolf Eichmann eingestellt, den Organisator des Transports der Juden in die Vernichtungslager.

Nazis gegen Technologie? War das der Deal? Oder will sich Antonio gegen den Vorwurf verteidigen, dass Perón und er Nazifreunde gewesen seien? Tatsache ist, dass weder Mercedes Benz Argentina noch die Daimler-Benz AG in Stuttgart jemals erklärt haben, welcher »Qualifikation« Eichmann seine Arbeitsstelle als Elektrik-Experte zu verdanken hat. Experte war er bei der Vernichtung menschlichen Lebens. Der von Binder erwähnte Werkstattleiter Willy Zimmer ist ausgebildeter Nachrichtenmann der SS.⁵⁵ Und der angebliche »Techniker«

Krieg kann einen Schraubenzieher nicht von einem Korkenzieher unterscheiden, erinnern sich Kollegen, die eine Zeit lang mit ihm zusammengearbeitet haben.

Die Zehntausende Nazis, die ab 1950 an den Rio de la Plata kommen, tragen wenig bis gar nichts zum Aufbau der industriellen Infrastruktur bei. Nachkriegsdeutschland hat sich mit ihrem »Export« ein Problem vom Hals geschaffen.

Heute ist vielen Peronisten dieses Kapitel ihrer Geschichte peinlich. Sie verweisen darauf, dass auch andere Länder, wie die USA, Wissenschaftler aus Nazi-Deutschland unter Vertrag genommen haben. Dieser Einwand ist nur die halbe Wahrheit. Zwar wird Nazi-Vermögen auch in den USA gewaschen – durch Überlassung von Patenten oder Firmengründungen. US-Chemiefabriken werten die Menschenversuche in den Konzentrationslagern Gewinn bringend aus. Aber nur wenige, handverlesene Spezialisten werden aufgenommen. In Argentinien hingegen steht den Parteigenossen die Tür offen. 50.000 Nazis lassen sich dort nieder, etwa 12.000 von ihnen dauerhaft. Wirkliche »Fachleute« sind kaum darunter.

Eine Ausnahme ist General Kurt Tank, der in Córdoba Flugzeuge baut. Antonio stellt seine Tochter Helga als seine Sekretärin ein. Der immer wieder angeführte Physiker Ronald Richter blamiert sich und Argentinien mit der angeblich in Bariloche gelungenen Kernfusion. Die argentinische Medizin ist durch die »Kenntnisse« des KZ-Arzt Josef Mengele nicht vorangekommen. Und jeder angelernte südamerikanische Elektriker ist qualifizierter als Eichmann.

5. Von Zürich nach Buenos Aires

Um das in der Schweiz versteckte Vermögen in die Bilanzen des Untertürkheimer Unternehmens zurückzuführen, muss es legal verbucht werden. Heute, in Zeiten des ungehemmten internationalen Finanzmarktes, wäre der einfachste Weg, dieses Geld bei einer Bank in einem Finanzparadies anzulegen und von derselben Bank einen Kredit in gleicher Höhe zu erhalten. Die Kosten für diese Geldwäsche sind heute um ein Vielfaches geringer, sie betragen im Grunde nur die Differenz zwischen dem Betrag, den man für Spareinlagen erhält, und dem Betrag, den man für einen Kredit aufbringen muss. Zum Beispiel: Wenn das zu waschende Kapital für vier Prozent offshore angelegt und für die Anleihe ein Zinssatz von zehn Prozent fällig wird, betragen die Geldwäschekosten sechs Prozent. Oft weniger.

Damals fehlen bis zum neoliberalen Durchmarsch noch Jahrzehnte. In den beginnenden fünfziger Jahren legt die Politik der Wirtschaft noch Fesseln an. Finanzströme werden kontrolliert, Geldwäsche ist kompliziert, kostspielig und risikoreich. Daimler-Benz entwickelt ein geniales System, mit überhöhten Rechnungen, fingierten Gehaltszahlungen und der Ausnutzung der Differenz zwischen dem offiziellen und dem parallelen Wechselkurs. Im Bonner Wirtschaftsministerium herrscht Ludwig Erhard, derselbe Ludwig Erhard, der ab 1943 für die Reichsgruppe Industrie die Nachkriegsplanungen für die deutschen Unternehmen entworfen hat. Auch andere Konzerne übernehmen diese innovativen Methoden und wickeln über Mercedes Benz Argentina ihr Business ab, Konzerne, die bei Kriegsende in Argentinien als »Feindeigentum« beschlagnahmt worden waren und deren Patente und Markennamen blockiert sind.

Insgesamt wurden bei Kriegsende 139 Firmen, darunter Thyssen, Mannesmann, Klöckner, Siemens, Schering und Bayer, zu »Feindeigentum« erklärt und der staatlichen Verwaltung der DINIE, der Dirección Nacional de Industria del Estado, unterstellt.⁵⁶ Ihre Abwicklung zieht sich Jahre hin, in einigen Fällen bis Anfang der siebziger Jahre. Um in dieser Zeit trotzdem in Argentinien Geschäfte zu machen und Beschlagnahmungen beim Zoll zu verhindern, brauchen diese Firmen Strohmänner und Scheinfirmen.

Jorge Antonio bietet Hilfe an. Für sie zahlt Ferrostaal an Mercedes Benz Argentina (MBA) eine Kommission zwischen drei und sieben Prozent. Im November 1951 schließt Jorge Antonio mit Ferrostaal AG, vertreten durch Daniel A. Hill, eine schriftliche Vereinbarung. Danach gewährt Ferrostaal Mercedes Benz Argentina GmbH eine Kommission von sieben Prozent für bereits vereinbarte Geschäfte und drei Prozent für künftige Geschäfte von Ferrostaal in Argentinien.⁵⁷ Andere Firmen wie Deutz gründen mit Antonios Leuten eigene Scheinfirmen. Und »auf Bitte und Befehl der Robert Bosch GmbH in Stuttgart wird die Inyecto Magnet S.A. gegründet«, mit den bewährten Strohmännern.⁵⁸

Mercedes Benz importiert zunächst fertige Fahrzeuge aus Untertürkheim nach Argentinien. Je mehr Exporte und je höher der Kaufpreis, desto höher die Exporteinnahmen der Deutschen, desto effizienter die Geldwäsche. Doch welches Kapital will Jorge Antonio, der Aufsteiger aus dem Nichts, vorweisen, um die Importe zu finanzieren? Er behauptet, dass er sein Imperium mit den Gewinnen aus den ersten Autoverkäufen aufgebaut habe. Diese ersten Lieferungen seien von »Dritten«, in Europa, bezahlt worden. Bei diesen »Dritten« handle es sich um Privatleute oder Firmen, die nicht in Deutschland leben und die er nicht gekannt haben will, sowie um die Getreideexporteure Dreyfus und Bunge und Born. Sie hätten von ihren europäischen Konten direkt nach Stuttgart überwiesen. Dann seien die Fahrzeuge, samt Papieren, nach Buenos Aires verschifft und verkauft worden. Mit einem Teil der Gewinne seien Dollars auf dem Parallelmarkt gekauft worden, um sie den »Investoren« – unter der Hand – zu zahlen.

Wahrscheinlich hat es diese mysteriösen »Dritten« nie gegeben. Die Daimler-Benz AG wird die Rechnung beglichen haben, von Schweizer Konten aus. Sicher haben nicht die traditionellen Getreideexporteure, Dreyfus und Bunge und Born, das Geschäft finanziert. Sie sind radikale Anti-Peronisten, Gegner Antonios. Perón hat den Außenhandel verstaatlicht und ihnen das Geschäft aus der Hand genommen. Ohne Sicherheiten strecken sie kein Geld vor. Das wenige, was private Firmen noch im Getreidehandel unternehmen können, wird schon bald Antonios Getreidefirma FABAR managen, über deren »unlautere Geschäfte« sich Bunge und Born wiederholt beschwert.⁵⁹

Nach der Anschubfinanzierung für die 3.000 Taxis werden Gelder aus der Schweiz an den argentinischen Behörden vorbei bar nach Argentinien verschafft und auf dem Parallelmarkt getauscht. Dies halten die argentinischen Ermittlungsbehörden für die einzig logische Erklärung des plötzlichen Geldsegens.⁶⁰

Tatsache ist, dass die argentinische Zentralbank dem Imperium von Jorge Antonio bis 1955 Devisen für die Begleichung der Import-Rechnungen in Höhe von 63 Millionen Dollar zur Verfügung stellt. Diesen 63 Millionen steht keine entsprechende Investition aus Stuttgart entgegen.

Tatsache ist auch, dass die Finanzierung dieser Exporte – für die argentinische Seite ein Problem – von Anfang an von der deutschen Seite gelöst wird. Bei seinem ersten Treffen mit General Perón verspricht

Vorstandsmitglied Haspel, dass das Geschäft »an der Finanzierung der Importe nicht scheitern werde«⁶¹. Haspel versichert, dass »Daimler-Benz Lösungen für die Importe [d.h. für die Devisen] finden wird«⁶².

In Schweizer Archiven ist bislang kein Bankbeleg aufgetaucht, dass vor Mai 1945 Daimler-Benz Kapital aus Deutschland nach Zürich überwiesen hat. Diese Transaktion hätte mit Sicherheit die Devisenabteilung des Reichswirtschaftsministerium verhindert, um dem »Endsieg« nicht Finanzmittel zu entziehen. Und es sollten keine Spuren hinterlassen werden, die später von den Alliierten hätten verfolgt werden können.

In Untertürkheim befinden sich einige Belege, dass Mercedes Benz Argentina über die Schweizer Bankgesellschaft sechsstellige Dollar-Beträge an Daimler-Benz transferiert hat. »Mit entsprechender Garantie«.⁶³ Und in Buenos Aires schlummert eine Zahlungsanweisung an die Bank UBS. Es handelt sich in diesen Fällen um geringe Beträge.⁶⁴

Es finden sich auch keine Bankbelege darüber, dass von eidgenössischen Konten ab 1950 Gelder an die Mercedes Benz Argentina überwiesen wurden. Bei der Zentralbank in Buenos Aires ist ein entsprechender Zahlungseingang ebenfalls nicht zu finden.⁶⁵

Drei Erklärungen sind möglich. Die deutschen »Reserven« wurden erstens auf geheime Konten eingezahlt, die die Schweizer Banken den Alliierten verheimlichten.⁶⁶ Zweitens in Banksafes in Geldscheinen oder Goldbarren aufbewahrt oder drittens über Strohmänner, Schweizer Staatsbürger, in Aktien und Immobilien investiert, die Gewinne erarbeiteten und später bei Bedarf verkauft und bar nach Argentinien geschmuggelt werden konnten. Wahrscheinlich sind alle Methoden zum Einsatz gekommen. Die Industrie hat vermutlich vor allem die dritte Methode gewählt, die Daimler-Benz in Argentinien erfolgreich vorgeführt hat. Die Unternehmen hatten bis zur Kapitulation zwei Jahre Zeit, die Geldwäsche zu planen. Tatsache ist, dass in Argentinien ab 1952 Berge von Bargeld auftauchen, für die es keine legale Erklärung gibt. Die einzig logische Erklärung ist: Das Geld ist physisch, in Dollarscheinen, über den Atlantik gebracht worden, von Managern geschmuggelt oder im Diplomatengepäck.

In den Archiven der Untersuchungskommission findet sich ein Aktenvermerk Binders vom 17. November 1951, gerichtet an Jorge Antonio. Binder war acht Wochen vorher mit der KLM aus Frankfurt eingeflogen.

»Am 18. November fahren aus Zürich vier Männer und am 25. November zwei weitere [nach Buenos Aires]. Für jeden von ihnen sind im Golf-Hotel Zweibett-Zimmer reserviert. Am 14. November sind bereits aus Genua vier Männer mit dem Schiff abgefahren. Auch für sie sind im Chalet des Golf-Hotels Zimmer reserviert. Details wurden mit Herrn Atilio Gómez abgesprochen. Ich schlage vor, dass die Männer die Zimmer von ihrem Lohn zahlen, während ihr gemeinschaftliches Wohnzimmer auf Kosten von Mercedes Benz Argentina geht, 1.620 Pesos monatlich.«

Bringen die Herren große Geldbeträge mit? Vieles spricht dafür. Sie besteigen das Flugzeug in Zürich. Später werden Vermögenswerte auch mit dem Schiff transportiert. Auf diese Weise kann mehr Gepäck mitgeführt werden. Jorge Antonio ist informiert, damit es am Zoll keine Probleme gibt.

Die im Bindervermerk erwähnten »vier Männer« sind in Zürich in die DC 6 der KLM eingestiegen, Flugnummer PH-TP. Die Maschine wird auf ihrem Flug nach Buenos Aires mehrere Male zwischenlanden, in Lissabon, Dakar, Recife, Rio de Janeiro und Montevideo. Bei den »vier Männern« handelt es sich um: Alfred Busch, 25 Jahre, ledig, Mechaniker, katholisch. Am Zoll gibt er als Wohnadresse an: Charcas 684. Dort

residiert Mercedes Benz Argentina. Er fliegt mit Günter Krieg, 25 Jahre, verheiratet, Mechaniker, katholisch, wohnhaft in Charcas 684. Bernhard Siegwart, 24 Jahre, ledig, Mechaniker, katholisch. Wohnhaft in Charcas 684. Willi Steidel, 37 Jahre, verheiratet, Direktor, evangelisch. Adresse: Mercedes Benz.

Bei den »zwei weiteren Herren« aus dem Binder-Vermerk handelt es sich um Adolf Rüger und Willy Zimmer. Sie treffen mit dem KLM-Flug Nummer 665 aus Zürich ein. Auch sie geben als Wohnadresse den Firmensitz von Mercedes Benz Argentina an. Rüger gibt als Beruf »Ingenieur«, der frühere SS-Mann Zimmer »Chef« an. Am 30. November 1951 treffen weitere vier von Binder angekündigte Männer im Hafen von Buenos Aires ein. Sie kommen aus Genua, mit dem Schiff »Conte Grande«: Karl Sachs, Mechaniker, Karl Droop, Händler, Gerhard Gall und Heinz Metz (Dreher). Als argentinische Adresse geben sie an: Charcas 684, Mercedes Benz. Heinz Metz war als Elfjähriger in die Hitlerjugend eingetreten. 1941, da war er 14 Jahre alt, fängt er als Lehrling im Mannheimer Werk von Daimler-Benz an. Er folgt blind den Befehlen seines »Führers«, in der Partei und im Werk. Als 16-Jähriger beantragt er die Aufnahme in die NSDAP und am 20. April 44 (Hitlers Geburtstag) wird er Parteimitglied. Eine außergewöhnliche Auszeichnung für einen so jungen Mann. Nach Kriegsende wird gegen ihn ein Verfahren eröffnet.⁶⁷ Was ihm konkret zur Last gelegt wird, geht aus der Verfahrensakte nicht hervor. Metz verrät mir gegenüber am Telefon nur, dass er ein »großer Nazi« gewesen sei und dass er zu 26 Monaten verurteilt worden sei. Dieses Urteil fehlt in seiner Entnazifizierungsakte, wahrscheinlich wurde es nicht von einer Spruchkammer, sondern von einem Strafgericht ausgesprochen. Im Rahmen des Entnazifizierungsverfahrens wird Metz ein Meldebogen über Mitgliedschaft in Naziorganisationen vorgelegt. Er macht falsche Angaben, verschweigt seine Mitgliedschaft in der Partei und gibt lediglich den Rang eines Scharführers in der HJ zu. Er hat Glück, die Spruchkammer überprüft seine Angaben nicht, vergleicht nicht Mitgliederkarteien. Zu viele müssen entnazifiziert werden. Der »Minister für Wiederaufbau und politische Befreiung« stellt das Verfahren aufgrund der »Jugend-Amnestie-Verordnung«⁶⁸ ein.

Aber junge Männer wie Metz tun sich schwer, sich an die neuen Zustände zu gewöhnen. Gestern noch wollten sie ihrem Führer für den Endsieg ihr Leben schenken, und jetzt sollen sie plötzlich, so stellen es die Amerikaner dar, Bösewichter sein. Die Parteigrößen werden als Kriegsverbrecher abgeurteilt, Berichte über die Naziverbrechen sollen die Deutschen umerziehen – »Feindpropaganda« für viele. Von »Demokratie« ist die Rede, und von »sozialer Marktwirtschaft«. Niemand will mehr Parteigenosse gewesen sein, Opportunismus steht auf der Tagesordnung. Und wer sich, wie Heinrich Metz den neuen Zeiten nicht anpasst oder nicht anpassen will und immer noch dem Führer nachtrauert, eckt an, stört beim Wiederaufbau. Diese Leute müssen von der Bildfläche verschwinden. Sie und die Tausende Nazis, die sich in Oberitalien oder anderswo versteckt halten. Daimler-Benz bringt Metz aus der Schusslinie. Weit weg, über Genua nach Argentinien, die Route, die für die »Rattenlinie« benutzt wird. In Südamerika stören diese Leute nicht, können mit Gleichgesinnten Bünde gründen, das Horst-Wessel-Lied singen. Und dort werden gerade Arbeitskräfte benötigt, bewährt im Umgang mit Verschwörung.

Die Firma kommandiert Heinrich Metz nicht für ein paar Monate zum Aufbau des neuen Unternehmens ab. Metz gibt beim Zoll an, dass er nach Argentinien einwandert. Er macht bei Mercedes Benz Karriere und steigt zum Produktionschef auf.

Mit der »Conte Grande« treffen am 15. Juli 1952 drei weitere Mercedes-Mitarbeiter aus Genua ein, Richard Widmaier, Willy Laub und Wilhelm Brückner. Auch sie geben als Adresse »Charcas 684« an. Die Passagierliste ist aufschlussreich: Als Gruppe, zusammen mit Laub und Brückner, hat sich Herbert Trebesch eingeecheckt, Konsul an der deutschen Botschaft in Buenos Aires. Der Herr führt Diplomatengepäck mit. Diplomatengepäck wird nicht kontrolliert. Zufall? Oder ein weiterer Hinweis darauf, dass die Bundesregierung die Geldwäscheaktion aktiv unterstützt?

Am 30. Dezember 1951 legt der holländische Frachter »Waterland« in Buenos Aires an. Ein mittleres Schiff, 6.787 Tonnen, 48 Mann Besatzung. Der einzige Passagier ist der 46-jährige Helmut Hörmann, Techniker, katholisch, gebürtig in Sindelfingen. Eine Adresse gibt er nicht an. Aber der Name Helmut Hörmann steht auf der Namensliste des »spezialisierten Vertragspersonals der Mercedes Benz GmbH«, noch vor Gründung der Aktiengesellschaft 1952. Nach dieser Liste bezieht Hörmann den stattlichen Lohn in Höhe von 4.000 Pesos. Er gehört zum Leitungspersonal von Daimler-Benz.

Die MBA-Buchführung registriert die ab 1950/51 nach Argentinien eingereisten »Techniker« in den Büroräumen Charcas 684, also weder in der Werkstatt »Talleres Guemes« noch in der Montagehalle in San Martín. Zu diesem Zeitpunkt wird die industrielle Produktion von Lastwagen noch über zehn Jahre auf sich warten lassen.

Untergebracht werden muss Hildelore Kopka. »Kopka« ist nicht ihr richtiger Name. Sie war im September 1950 über die Rattenlinie mit dem Schiff »Giovanna C« gekommen, zusammen mit ihrem 19-jährigen Sohn Ralph und ihrem Mann Roman, Zahnarzt. Bei der Einwanderungsbehörde gibt sie an: 38 Jahre, Deutsche, katholisch, geboren in Salzburg. Sie leitet ab dem 14. November 1951 das Büro des Daimler-Lateinamerikabeauftragten von Korff mit einem Anfangsgehalt von 1.312 Pesos. Ihre Kollegen erfahren, dass sie mit falschen Papieren des Roten Kreuzes eingereist ist und in einem osteuropäischen Konzentrationslager als Aufseherin gearbeitet haben soll.

Gustav Müller leitet, laut Anordnung von Binder, die Elektrikabteilung der Werkstatt Talleres Guemes. Angeblich Ingenieur. Wahrscheinlich hat er einmal einen technischen Beruf erlernt, aber »Müller« ist sein falscher Name, er kann keinen Berufsabschluss vorweisen. Sein Personaldokument weist ihn als Argentinier aus, gebürtig in der Provinz La Pampa. Mit diesem Dokument heiratet er in Buenos Aires 1950 eine Siebzehnjährige, setzt mit ihr zwei Kinder in die Welt. Bei Mercedes Benz Argentina scheidet er, einst enger Vertrauter Binders, nach heftigem Streit aus und wird in der Fabrik nicht mehr gesehen. Auch die beiden Söhne und die minderjährige Frau hören nichts mehr von ihm, er zahlt keinen Unterhalt, sorgt aber dafür, dass sein Schwager und später auch sein Sohn Pedro bei MBA angestellt werden.

Pedro erklärt das Verschwinden seines Vaters mit dessen Ermordung. Er merkt zwar, als er eine Geburtsurkunde vorlegen soll, dass sein Vater falsche Papiere besessen hat. Aber Pedro, heute Mitte fünfzig und politisch links angesiedelt, ist davon überzeugt, dass sein Vater Kommunist war und 1952, als er aus der Fabrik verschwindet, auf dem Weg nach Mendoza von politischen (rechten) Gegnern ermordet wurde. Dass es nicht Kommunisten sind, die während der ersten Perón-Regierung aus Deutschland mit falschen Papieren kommen, fragt er sich nicht. Er will nur so viel erfahren, wie er ertragen kann.

Dass sein Vater nicht 1952 gestorben ist, sondern aus Buenos Aires weggezogen ist, hätte er durch eine formlose Anfrage beim Zivilregister erfahren können. Ich habe dies im Rahmen meiner Recherche getan und die späteren Adressen von Gustav Müller erfahren. Zuletzt wohnte er in der Provinz Córdoba, ganz in der Nähe von Villa General Belgrano, wo sich die Matrosen des 1939 im Rio de la Plata versenkten deutschen Panzerkreuzers »Graf Spee« niedergelassen haben. Müller hat dort wieder eine Siebzehnjährige kennen gelernt, die nicht viel fragt, und sie – ohne sich vorher scheiden zu lassen – geheiratet. Mit ihr setzt er weitere acht Kinder in die Welt und stirbt 1993. Seine (letzte) Witwe und die Kinder wollen Verwandte in Deutschland von seinem Ableben benachrichtigen, aber sie haben sie nie kennen gelernt. Obwohl laut Ausweis Argentinier sprach er Spanisch mit einem leicht deutschen Akzent. Auf seine Familie habe er »verzichtet«, hatte Gustav Müller einmal den Seinen gesagt. Gemalt habe er, mehrere Sprachen gesprochen, von der deutschen Industrieproduktion geschwärmt.

Im Telefonbuch von Córdoba finde ich die Adresse seiner (zweiten) Ehefrau. Gerne darf ich sie besuchen, sie erhofft sich Auskunft über die Identität ihres Mannes. Die Müllers lebten in sehr bescheidenen Verhältnissen, manchmal hatten sie nichts zu essen, erinnert sich die Witwe. Ihr Mann sei Ingenieur gewesen, aber konnte nicht als Ingenieur arbeiten, weil er kein Diplom vorweisen konnte. Das sei wohl in Deutschland geblieben. Seine letzte Anstellung bei der Stadtverwaltung in Córdoba habe er einem Freund zu verdanken.

Ihr Vater sei ein friedliebender Mensch gewesen, habe nie die Hand gegen sie erhoben, nie über Politik gesprochen, so die Töchter. Ob er antisemitische Bemerkungen gemacht habe? Das Wort »antisemitisch« verstehen sie nicht. Ob er sich abfällig über Juden geäußert habe? Nein, um Gottes willen. Nie. Wie er reagiert habe, als die Israelis Adolf Eichmann entführten? Sie erinnern sich nicht.

Beim Namen »Eichmann« droht das anfangs freundliche Gespräch umzukippen. Will ich behaupten, dass ihr Vater etwas mit dem Kriegsverbrecher Eichmann zu tun gehabt habe? Die jüngste Tochter schreit mich an, will mich rauswerfen. Ob sie nicht an der Wahrheit interessiert sei? Nein, sei sie nicht. Jedenfalls nicht an so einer Wahrheit. Wollen sie und ihre Geschwister nicht die wahre Identität des Vaters erfahren, die seiner Familie? Und vielleicht mit echten Papieren die deutsche Staatsbürgerschaft erwerben?

Die jüngste Tochter will nicht antworten, sie geht. Die anderen wollen in Ruhe nachdenken. Sie haben davon gehört, dass in der Provinz Anfang der fünfziger Jahre Nazis untergetaucht sind. »Viele der hier lebenden Deutschen mussten auf Verlangen Peróns ihren Namen ändern«, sagt die Witwe. Aber sie hat ihren Mann nie nach seiner Vergangenheit gefragt. Sie würde gerne die Verwandten in Deutschland kennen lernen, aber von seiner politischen Vergangenheit will sie nichts wissen. Man bittet mich, bei einer Veröffentlichung seinen Namen zu ändern.

Dass Gustavo bei Mercedes Benz Argentina gearbeitet hat, wusste sie bisher nicht. Ob die Firma DaimlerChrysler ihre Personalakten öffnet und den richtigen Namen Gustavs preisgibt? Ich bekomme eines der wenigen Fotos, das es von Müller gibt. Ich schicke es Heinrich Metz, der in Hessen lebt. Zuerst will er ihn nicht kennen, später sagt er Firmenangehörigen gegenüber, dass Müller bei der SS gewesen sei.

6. Die Methode: 1951 bis 1953

Das US-Finanzministerium schätzt das versteckte Nazivermögen – eingeschmolzenes Raubgold und Fremdwährungen – bei Kriegsende auf drei Milliarden US-Dollar.⁶⁹ Allein die aus den Zentralbanken der elf besetzten Länder konfiszierten Goldreserven betragen 580 Millionen Dollar, dazu müssen 200 Millionen Dollar addiert werden, die bis 1940 aus Österreich und der (späteren) Tschechoslowakei gestohlen wurden.⁷⁰ Dieses »Nazigold« wurde zu 90 Prozent von Schweizer Banken gehalten, so das British Foreign Office.⁷¹ Laut Angabe eines Vertreters der Reichsstelle für Außenhandel in einem Verhör durch die Alliierten wurden ab 1940 Devisen und andere mobile Vermögenswerte in Höhe von zwei Milliarden Schweizer Franken in die Schweiz verbracht.⁷²

Die eidgenössischen Behörden und Banken torpedieren nach Kriegsende sämtliche Bestrebungen der Alliierten, Nazivermögen zu beschlagnahmen. Sie rechnen deutsche Guthaben herunter, beantworten Fragen nach »herrenlosen« Konten nicht und überweisen an die Alliierten lächerliche Beträge.⁷³ Geheim gehalten wird auch, was die Nazis in Sachwerten und Firmenanteilen angelegt haben, gegebenenfalls über Strohmänner. Besser nicht untersuchen, lautet das Motto der Eidgenossen, die ihren Finanzplatz in Gefahr sehen. Geldwäsche diene dem Selbstschutz, argumentieren clevere Geschäftsleute, und hat »unser Land bisher heil durch alle Gefährdungen des Weltkrieges [ge]lotst. Sie gibt das verfügbare Geld, aus dem gewaltige Valutakredite fließen, ohne die unsere Fabriken still stünden und unsere Arbeiter hungerten.«⁷⁴

Die in der Schweiz zwischengelagerten Werte sollen nach der Gründung der Bundesrepublik wieder dem Kreislauf der deutschen Volkswirtschaft zugeführt werden. Der genaue Betrag, der im Zeitraum von 1950 bis 55 über Argentinien gewaschen wurde, ist nicht bekannt, wahrscheinlich betrug er Milliarden.

Jorge Antonio will keine konkrete Zahl nennen. Er sagt, dass er im September 1955 Investitionen von Daimler-Benz in Höhe von 100 Millionen Dollar verwaltet habe, nach Abzug der »Unkosten«. Grundsätzlich landet die Hälfte der Autos im peronistischen Apparat. Geldwäsche ist teuer damals. Hinzu kommen die Unkosten in der Schweiz sowie die erwirtschafteten Gewinne von MBA und ihrer argentinischen Tarnfirmen. Im zweitinstanzlichen Urteil gegen MBA⁷⁵ heißt es, dass die argentinische Zentralbank auf Antrag von Mercedes Benz Argentina bis 1955 insgesamt 63 Millionen US-Dollar ins Ausland überwiesen habe, während ähnliche Anträge anderer Firmen abgelehnt wurden.

Antonio nimmt, befragt nach dem Ursprung der Daimler-Investitionen, vor dem Untersuchungsausschuss kein Blatt vor den Mund:

»Die Deutschen mussten damals viele Auflagen erfüllen, sie durften wegen der vier Besatzungsmächte kein Geld im Ausland haben, aber alle großen deutschen Firmen hatten Geld im Ausland. Dies erlaubte ihnen, [nach dem Krieg] wichtige Kredite zu erlangen. [...] Bei allen Kapitalanlagen mussten wir [dem Anleger] den Unterschied zwischen dem offiziellen Dollarkurs, 21 Pesos, und dem des schwarzen Marktes, knapp 30 Pesos, erstatten. Sonst hätte hier niemand investiert, da er nur Geld verloren hätte. Insgesamt wurden etwa zwanzig Millionen Dollar von Daimler-Benz und privaten Geschäftsleuten über Mercedes Benz Argentina investiert.«⁷⁶ Antonio behauptet, dass mit seinem Wissen kein Bargeld schwarz getauscht worden sei. Er schließt nicht aus, dass die Daimler-Vertreter vor Ort, Baron Arnt von Korff und Binder, illegal ins Land geschaffte Dollars auf dem Parallelmarkt tauschten.

Seine Behauptung kann nicht der Wahrheit entsprechen. Er selbst verwaltete riesige Bargeldmengen. Auf sein privates Konto bei der Banco de la Nación und der Banco de la Provincia de Buenos Aires zahlte er astronomische Summen bar ein. Zum Beispiel am 16. Januar 1952 den Betrag von 200.000 Pesos, eine Woche vorher 85.000 Pesos, und so weiter. Über sein Konto laufen Millionen. Cash.

Tatsache ist auch, dass sich in den Firmenunterlagen und den Zeugenaussagen keine Belege oder Erklärungen finden, dass dieses Kapital über Banküberweisungen ins Land kommt und legal getauscht wird. Im Gegenteil: Es befinden sich dort die Kontoauszüge der Investa S.A., aus denen hervorgeht, dass der Daimler-Repräsentant von Korff Millionen bar einzahlt, mit denen dann, noch am selben Tag, Aktienpakete gekauft und dem Imperium einverleibt werden. Diese US-Dollars sind nicht vom Himmel gefallen. Sie müssen auf irgendeine Weise an den Rio de la Plata gekommen und von irgendjemandem in Pesos getauscht worden sein. Ein legaler Kapitaltransfer hätte über die Zentralbank laufen müssen. Er lief aber nachweislich nicht über die Zentralbank, und trotzdem verfügten Antonio und seine Daimlerfreunde über Millionen, wie aus den Kontoauszügen hervorgeht.

Untertürkheim schickt an Mercedes Benz Argentina Rechnungen für erfolgte Lieferungen in harter Währung, im Allgemeinen in US-Dollars. Um sie zu begleichen, zahlt MBA der Zentralbank in Buenos Aires den Betrag in Pesos. Es gibt unterschiedliche Angaben, wie viele Fahrzeuge mit dem Stern nach Buenos Aires exportiert wurden. Ein Dokument der Untersuchungskommission spricht von 7.817 Fahrzeugen bis 1953⁷⁷, Taxis, Privatlimousinen, Krankenwagen, Omnibusse. Dazu kommen 1.200 als »Traktoren« getarnte Unimogs.⁷⁸ Die Unterlagen sind unvollständig, es sind vermutlich viel mehr Fahrzeuge. Die Wagen aus Stuttgart sind Marktführer. Im Juli 1954 kommen weitere 3.000 Taxis aus der 170er-Reihe. »Der Import ist genehmigt, ohne Devisen-Gebrauch«, schreibt Direktor Timmermann an die Banco de la Nación, »die Taxis kommen in Einzelteilen und ohne Bereifung, und wir schrauben sie in unserer Montagehalle in San Martín zusammen.«⁷⁹ Der MBA-Direktor beschreibt die Zahlungsmodalitäten:

»Um den deutschen Exporteur zu bezahlen, hat diese Firma bei der argentinischen Zentralbank die Abtretung von Devisen beantragt, gemäß des Vermerkes Nummer 1563. Sobald dieser Antrag genehmigt ist, muss die Firma der Zentralbank diesen Betrag in Pesos überweisen, zu einem Kurs von 21 Pesos pro Dollar.«⁸⁰ Zu diesem Zeitpunkt liegt der Parallelkurs bei knapp 30 Pesos pro Dollar. Ein gutes Geschäft für jemanden, der über Bargeld verfügt, das er schwarz tauscht. Ein schlechtes Geschäft für die Zentralbank.

Damit nicht genug. Bei einigen Abrechnungen stellt die Zentralbank nicht einmal den offiziellen Wechselkurs in Rechnung, wie aus einem MBA-Schreiben an das Finanzamt hervorgeht. Darin geht es um Daimler-Lieferungen an die Stiftung Eva Perón, Omnibusse und Ambulanzfahrzeuge. Ihr Umfang beträgt 3,2 Millionen US-Dollar. Dafür zahlt MBA an die Zentralbank den Gegenwert in Pesos zu einem Kurs, der bei Unterzeichnung des Deutsch-Argentinischen Handelsabkommens gültig ist: ein Dollar gleich 7,5 Pesos⁸¹. Das ergibt 24 Millionen Pesos. Legt man den Schwarzmarktkurs⁸² von 26,50 Pesos zugrunde, der zum Zeitpunkt der Lieferung [August 1954] gilt, dann verliert der argentinische Staat Millionen. Mercedes Benz Argentina und die Daimler-Benz AG streichen Riesengewinne ein. Die Zentralbank zahlt für die Fahrzeuge an Daimler-Benz 3,2 Millionen Dollar, wie es in der Rechnung steht. Die argentinische Käuferin – MBA – zahlt an die Zentralbank

nur 24 Millionen Pesos. Diese 24 Millionen Pesos haben auf dem Parallelmarkt den Gegenwert von 905.660 Dollar.

Mit anderen Worten: Wer 905.660 US-Dollar cash in der Hand hat, bekommt dafür in Montevideo oder auf dem argentinischen Parallelmarkt 24 Millionen Pesos, für die ihm die Zentralbank eine Rechnung in Höhe von 3,2 Millionen Dollar bezahlt.

Je höher die Rechnungen des deutschen Autobauers, desto höher die Gewinnspanne zwischen dem offiziellen und dem parallelen Peso-Kurs. Aus diesem Grund sind die Rechnungen des deutschen Exporteurs überhöht.

»Die Verrechnung mit der MBA erfolgt durch eine Sonderregelung und darf offizielle Rechnung nicht ausgestellt werden«, mahnt die »Leitstelle Argentinien« aus Untertürkheim.⁸³ Das hat unter anderem zur Folge, dass die Buchführung in Untertürkheim andere Beträge als die in Buenos Aires aufweist:

»Streng vertraulich: Bei Betrachtung der Bilanzen und Geschäfte waren wir über zwei Punkte beunruhigt: 1. Wie behandelt die MBA in ihren Büchern unsere Lieferungen, die ohne Wissen der argentinischen Regierung auf Umwegen an uns bezahlt wurden? 2. Woher rührt der kolossale Debitoren-Außenstand von 118 Millionen Pesos?

Ein Teil unserer Lieferungen wird nicht, wie wir bisher annahmen, auf schwarzem Wege, sondern ganz offiziell mit Genehmigung der argentinischen Zentralbank in der Weise bezahlt, dass die MBA argentinische Auslandsguthaben gegen Zahlung in Pesos zum Kurs von 21 aufkauft und die Auslandsguthaben an uns überweisen läßt.«⁸⁴

Daimler-Benz geht es vor allem um die Zuführung frischen Kapitals in das deutsche Unternehmen, als Exportgewinn getarnt, so Prokurist Coire. Heute rechnen Großunternehmen die Gewinne am Ort des Mutterhauses herunter, um Steuern zu sparen und staatliche Subventionen einzufordern. Heute heißt die Logik: Laut Rechnung teuer einkaufen, unter Preis verkaufen, so dass am Geschäftssitz geringe Gewinne oder gar Verluste erwirtschaftet werden. Aber damals geht es nicht um Steuerersparnis oder Subventionen. Damals geht es um die »Repatriierung« der Gewinne, die die Industrie während des Nationalsozialismus erzielte. Daimler-Benz verdoppelt teilweise die Preise, gewährt den Zwischenhändlern keine Rabatte. »Sobrepregios«, überhöhte Rechnungen, werden ausgestellt, 25 Prozent über dem Listenpreis, so MBA-Einkaufschef César Rubín später.⁸⁵ Die Lieferungen, so Rubín, weichen oft von den von der Zentralbank genehmigten Importen extrem ab. Wofür diese »Sobrepregios« verwandt werden, erklärt Direktor Timmermann den Ermittlern so⁸⁶: »Sie wurden vor allem den Kapitalanlegern gezahlt, zum Ausgleich zwischen dem offiziellen, von der Zentralbank genehmigten Wechselkurs, und dem wirklich gezahlten. Dieser Unterschied betrug durchschnittlich sieben Pesos pro Dollar.« »Proforma-Rechnungen« heißt dies in einem Schreiben der Daimler-Benz AG⁸⁷: Mit »Kapitalanlegern« meint Timmermann vermutlich die ausländischen Anleger, die für ihre in Argentinien erwirtschafteten Gewinne nur den offiziellen Wechselkurs von der Zentralbank erhielten.

»Meine lieben Herren, wir haben mit Schreiben vom 23.12. die erbetene Proforma-Rechnung übersandt, jetzt übersenden wir mit diesem Schreiben statt der Proforma-Rechnung eine Liste über die Maschinen, die auf dem Weg nach Argentinien sind, in doppelter Ausführung.«

Die Lieferung hat einen Umfang von etwa 38.000 US-Dollar. Das ergibt nach – proforma – 78.226 US-Dollar. So steht es auf der Rechnung, »sobrepregio«.

»Es steht noch ein nicht genutzter Restbetrag laut Abkommen 902391 – in Höhe von 67.507 US-Dollar zur Verfügung, so dass nur 11.000 US-Dollar zu zahlen sind.«

Riesige Geldbeträge werden gewaschen. Allein die Lieferung im Jahr 1952 von 350 Oberleitungsbussen beläuft sich auf über neun Millionen US-Dollar, dazu kommen Ersatzteile in Höhe von zehn Prozent. Jeder Bus kostet 26.300 Dollar. Dies ergibt einen Rechnungsbetrag von neun Millionen, ein Bruttowert. 1,1 Millionen Dollar gehen an die argentinische Niederlassung. Für die Ersatzteile erhält MBA eine Kommission von einem Drittel des Verkaufswertes. Insgesamt, erinnert sich Antonio später, werden mindestens 700 Oberleitungsbusse importiert, »rollende Denkmäler moderner Technologie«. Auch bei anderen deutschen Firmen hält Antonio die Hand auf:

»Wie in der Besprechung am 28. April mit Herrn von Menges von Ferro Stahl, Essen, beschlossen, zahlt Ferro Stahl beziehungsweise ihre argentinische Firma Decovias für die Oberleitungsbusse [Henschel und MAN] eine Kommission in Höhe von sieben Prozent.«⁸⁸

Zwischen 1950 und 55 hat Untertürkheim mindestens nach Argentinien geliefert:

8.000 Taxis, jeweils im Einkaufswert von 2.000 US-Dollar, macht 16 Millionen Dollar

1.200 Unimogs, jeweils im Einkaufswert von 5.500 Dollar, macht 6,6 Millionen Dollar

1.000 Oberleitungsbusse für je 26.000 Dollar, macht 26 Millionen Dollar

3.000 Omnibusse, Ambulanzfahrzeuge, Lastwagen und Nutzfahrzeuge u.a. für Müllabfuhr jeweils für durchschnittlich 7000 Dollar, macht 21 Millionen Dollar.

Ergibt die Zwischensumme von 69,6 Millionen Dollar.

Darauf werden »Sobrecostos« aufgeschlagen, bis zu 25 Prozent, das wären noch einmal 17,4 Millionen Dollar, ergibt ein geschätztes Importvolumen von 87 Millionen US-Dollar. Hinzu müssen die Verkaufserlöse der dem MBA-Imperium unterstehenden Firmen gerechnet werden. Für damalige Verhältnisse eine immense Summe! Diese 87 Millionen Dollar werden über die bei der Zentralbank in Buenos Aires geführte »Cuenta« abgerechnet. Über dieses Konto wird, wie es das Deutsch-Argentinische Handelsabkommen vorschreibt, der bilaterale Außenhandel abgewickelt. Theoretisch zumindest. Denn praktisch kommen deutsche Firmen nur zum Zuge, wenn sie über Jorge Antonio operieren. Tun sie dies nicht, wie etwa zu einem bestimmten Zeitpunkt Ferro Stahl, so scheitern die Geschäfte. Deshalb muss das »Gentlemen's Agreement« zwischen Daimler-Benz und Jorge Antonio – und hinter Antonio steht Perón – als ein fast zwischenstaatliches Abkommen angesehen werden. Ein beträchtlicher Teil dieser – mindestens – 87 Millionen gelangt als Deviseneinnahmen in die Bilanzen von Daimler-Benz, er wird als Exportvergütung verbucht. Ein geringerer Teil wird gegen argentinische Lieferungen nach Deutschland verrechnet und erst in Europa in Kapital umgewandelt.

In Argentinien erwirtschaften die gelieferten Fahrzeuge weiteren Gewinn. Antonio schlägt auf den Einkaufspreis 300 Prozent. Nach Abzug der argentinischen Kosten landet dieser Gewinn wieder in Deutschland. Ein rundes Geschäft für die Deutschen.

Auch ein rundes Geschäft für Argentinien? Es kommen zwar Fahrzeuge ins Land, aber hätten die nicht von anderen Anbietern billiger importiert werden können? Jorge Antonio, dem Peronisten, ist diese Frage unangenehm. Vielleicht hat er diese Rechnung nie aufgemacht, weil er nicht weiß, wie viel die Deutschen in den fünf Jahren bar ins Land geschmuggelt haben. Hat er es nicht kontrolliert? Oder zieht er das Schweigen vor,

um nicht zuzugeben, dass er die Gesetze der peronistischen Regierung – die strenge Devisenkontrolle – verletzt hat? Verletzen musste, damit das Nazigeld auch in Argentinien produktiv eingesetzt werden konnte? Antonio bleibt diese Antwort schuldig.

Gegen die Geldwaschanlage Antonios wächst zunehmend Widerstand. Im September 1955 putschen die Militärs gegen Perón und stellen Mercedes Benz Argentina unter Zwangsverwaltung. Das Unternehmen muss den Ursprung der seit 1943 (Regierungseintritt Peróns) angehäuften Reichtümer erklären. Kann sie es nicht, droht die Enteignung. Die Bilanzen werden überprüft und dabei fällt sofort auf, dass den dreistelligen Millionen-Investitionen von Daimler-Benz keine entsprechenden Kapitalüberweisungen gegenüberstehen. Die Ermittler schließen daraus, dass Antonio und Perón ohne Wissen der Deutschen ihre Macht ausgenutzt und systematisch die Zentralbank ausgenommen haben. Der Militärregierung geht es ausschließlich darum, Antonio und Perón als Diebe darzustellen, nicht den wirklichen Ursprung des mysteriösen Geldregens zu erforschen. Sie will sich nicht mit den Deutschen anlegen. Die preußische Kriegskunst genießt hohes Ansehen, und Berichte über Naziverbrechen und Judenvernichtung sind rar. Und werden diese Berichte nicht von den eingewanderten Deutschen als »Feindpropaganda« bezeichnet?

Fest steht: Perón und Antonio haben die Deutschen für ihre geleisteten Geldwäsche-Dienste nicht knapp zur Kasse gebeten. 1955 bricht mit dem Putsch auch ein Wirtschaftsmodell zusammen. Bis dahin sind in Argentinien Fabriken entstanden, die Konsumgüter bis hin zu Kühlschränken herstellen. Unter Perón sind die Arbeitslosigkeit niedrig, die Löhne hoch und Einkommensunterschiede gering. Urlaub, Krankenversicherung, Rente, Ferienheime und Sportplätze finanziert die peronistische Regierung. Das Geld muss von irgendwoher kommen. Woher genau, fragt sich der gemeine Argentinier ebenso wenig wie der gemeine Deutsche, wenn es um die Herkunft des Kapitals geht, mit dem das deutsche Wirtschaftswunder finanziert wurde.

Haben Perón und Antonio in die eigene Tasche gewirtschaftet, waren sie korrupt? Die offizielle Firmengeschichte von Daimler-Benz deutet dies an. Korrupt seien allerdings nur die Argentinier. Eine bequeme Erklärung. Die Daimlerversion besagt, dass das Mutterhaus ihre argentinische Niederlassung nicht mehr ausmisten konnte, da wenige Wochen nach der Übernahme des Aktienpakets gegen Perón geputscht und die Firma unter Zwangsverwaltung gestellt wurde.

»Es kam bei Mercedes Benz Argentina zu Unregelmäßigkeiten im Geschäftsverkehr, die Daimler-Benz dazu bewogen, eine Mehrheitsbeteiligung anzustreben.«⁸⁹

Korrupt sind immer nur die anderen. Auszug aus einem Bericht von Korffs an Vorstandsmitglied Könecke: »Seit etwa 10 Tagen befinden sich Herr Hans Jörg Klotz und Frau – Schwiegersohn bzw. Tochter von Herrn Minister Prof. Dr. Ludwig Erhard – für einige Wochen hier als Gäste von Herrn Antonio und werden in der üblichen großzügigen Weise betreut. Herr Klotz ist 34 Jahre alt und bei der Montanunion in Luxemburg tätig – ein Typ 300 Innenlenker ist zur Verfügung gestellt und eine Reihe Veranstaltungen, sogar halbamtlicher Natur finden statt. Was Herr Antonio sich dabei verspricht, ist offensichtlich, aber er überschätzt das meiner Ansicht nach ganz erheblich.«⁹⁰

An dieser Stelle kommentiert – wahrscheinlich Könecke – handschriftlich: »sehr richtig!« Wer hier was falsch einschätzt, mag dahingestellt sein. Erhards Schwiegersohn Hans Jörg Klotz jedenfalls wird laut Protokoll der

Aktionärsversammlung vom Dezember 1958 (so das Handelsregister Buenos Aires) als Aktieninhaber von Mercedes Benz Argentina ausgewiesen.

Neben dem folgenden Absatz wird mit Füller eingefügt »peinlich«:

»Anlässlich eines Jugendbasketballspiels stiftete der Präsident seinen Typ 300 S Coupé (Geschenk von uns 1952) an den besten Spieler. Damit das weniger auffällt, ging das Geschenk offiziell über Herrn Antonio. Dem guten Beispiel folgend blieb den Herren Remorino und Gómez Morales nichts anderes übrig als ihre von uns geschenkten Fahrzeuge des Typ 300 S ebenfalls zur Verfügung zu stellen.«

Aus den Dokumenten der Untersuchungskommission geht hervor, dass von den aus Stuttgart gelieferten Autos die Hälfte an das Präsidentenamt ging.⁹¹ Dies bestätigt Antonio, das ist Teil der Abmachung, Teil der Zahlung. In einem Aktenvermerk fordert Perón vier Fahrzeuge.⁹² Mit den Fahrzeugen werden soziale Projekte finanziert, politische Freunde versorgt und Beamte bestochen.

Korruption? Jorge Antonio verbittet sich diese Frage. Er sei Geschäftsmann, habe Geschäfte gemacht. Habe mit Seinesgleichen ein Gentlemen's Agreement abgeschlossen. Er sei doch nicht bestechlich! Perón am allerwenigsten. Aber gewiss: Bestechung gehöre zum Business. Die Bestechung anderer.

Ein Schreiben auf dem Briefkopf der Zentralbank – »Anhang zur Erlaubnis zum Tausch von Devisen Nr. 904.807« – nennt namentlich dreißig Richter und Staatsanwälte, denen ein Mercedes »zuteilt« wurde, samt Farbe des Fahrzeuges, Motornummer und mit welchem Frachter er ankommt.⁹³ Ich überreiche Antonio das Schreiben. Er lächelt. Will es nicht weiter kommentieren. Erklärt aber, dass diese »Zuteilungen« entweder komplette Schenkungen oder Abtretungen gegen die Erstattung des Einkaufspreises sind. Ihn kostet damals ein Mercedes aus der 170er-Serie 2.000 Dollar. Er kann das Fahrzeug für 6.000 verkaufen. Eine »Abtretung« bedeutet einen Kauf für 2.000 US-Dollar.

Fahrzeuge sind Zahlungsmittel. Da soll, Anfang 1955, bei einem Pferderennen dem edlen Gaul aus dem Stall Antonios mit unlauteren Tricks zum Sieg verholfen worden sein. Die Zeitungen berichten, das Tier wird für weitere Rennen gesperrt. Antonio schreitet ein, die Sanktion wird aufgehoben, und am Ende fährt der Geschäftsführer der Rennbahn mit einem Mercedes davon.

Auch die Herrschaften der Zentralbank wollen eine Limousine mit einem Stern. Am 24. März 1953 schreibt Direktor Timmermann nach Untertürkheim, dass die Stadtverwaltung von Buenos Aires eine Ausschreibung über Reinigungsfahrzeuge für die städtische Müllabfuhr plane. »Dafür sind bereits die entsprechenden Devisen bei der Zentralbank beantragt, und bei einigen Beamten besteht Interesse, dass die Provision mit deutschen Autos gezahlt wird.« Untertürkheim widerspricht der Provisionszahlung nicht.

Es geht um 300 Lastwagen, die Hälfte soll mit einer Abfall-Pressen bestückt werden, die andere Hälfte mit Reinigungsgeräten. »Wir haben vertraulich erfahren«, so Timmermann, »dass einige städtische Beamte das von uns vorgeschlagene System KUKA ablehnen und das System Haller vorziehen. Wir sollten uns also auf Haller einstellen.«

Die Taxi-Gewerkschaft darf Fahrzeuge verlosen. Natürlich kommt es bei diesen Verlosungen zu »Unregelmäßigkeiten«, es gewinnen zufällig die Funktionäre, manche dürfen mehrere Male teilnehmen. Botschafter, Journalisten und Politiker klopfen bei Antonio an und bitten vornehm, bei der Verteilung nicht vergessen zu werden. Bernardo Neustadt schickt eine Grußkarte »mit den besten Wünschen«. Und Manuel

Aznar, Großvater des abgewählten spanischen Präsidenten, sendet seinem »geschätzten Freund« am 3. Januar 1955 einen Brief. Aznar ist Botschafter in Buenos Aires und äußert den Wunsch, bald in den Genuss eines 220-er Mercedes zu kommen. Dieser müsse, um die diplomatischen Gepflogenheiten zu wahren, nach Spanien umdirigiert werden. »Wenn es auf dieser Welt eine Person gibt, die dieses, und andere, Probleme lösen kann, sind Sie es.« Antonio kann.

Die interne MBA-Buchhaltung teilt ihre Kunden in Backschisch-Kategorien ein, je nach politischer Wichtigkeit und Empfänglichkeit. Ein Aktenvermerk vom 24. Januar 1955, unterzeichnet von MBA-Finanzchef Coire hält die Prozentsätze fest. Einer Clara Borlenghi wird ein Rabatt von 50 Prozent gewährt. Sieben Kunden genießen das Privileg von 30 Prozent Rabatt.⁹⁴ Es folgen die Kundschaft mit 25 Prozent und diejenigen, die den vollen Rechnungsbetrag entrichten, darunter der Perónvertraute Héctor Cámpora. Ein anderer Vermerk⁹⁵ stellt klar, dass die Rechnungen des verehrten Vizepräsidenten der Nation, Alberto Teissaire, und Raúl Bevacquas komplett auf Kosten von Mercedes Benz Argentina gehen.

Gut geschmiert werden die Beziehungen zu den Streitkräften, später Hauptkundin von MBA. Die Firma lädt hohe Offiziere nach Deutschland ein, um sie vor Ort von den Leckerbissen deutschen Kriegshandwerks zu überzeugen. Bei dieser »Überzeugungsarbeit« sind finanzielle Zuwendungen hilfreich. So teilt am 6. August 1954 MBA ihrer Frankfurter Firma Argencer – wo Antonios Bruder Rubén zusammen mit Fritz Könecke die Geschäfte führt – mit, dass einer Mission aus vier Offizieren für ihren Besuch der Daimler-Benz AG Stipendien gewährt worden sind. Jeder der vierköpfigen Mission soll tausend DM monatlich erhalten, zusätzlich Hotel- und Verpflegungskosten. Auch die Ehefrauen werden verköstigt. Die Zahlungen gehen auf Rechnung von MBA, die Hälfte wird mit Untertürkheim verrechnet. Private Geschenke müssen die Herren aber aus eigener Tasche begleichen, mahnt das Schreiben. Die Akten der Untersuchungskommission sind voller Dankesschreiben, von Offizieren an Jorge Antonio.

In Bonn sieht man die Entwicklung in Südamerika mit großer Freude. Die Geschäfte mit Brasilien laufen zunehmend besser.⁹⁶ Aber Argentinien ist durch nichts zu überbieten, dorthin geht über ein Viertel des Daimler-Exportes. Das Konzept Ludwig Erhards geht auf. Der Ober-Geldwäscher der Nation wird »Vater des Wirtschaftswunders«. »Im höchsten Maße erfreut« sei Erhard über »das Ergebnis unserer Zusammenarbeit« – kabelt Könecke an Antonio. »Er sagte mir jede Hilfe bezüglich laufender Handelsvertragsverhandlungen zu. Gruß Könecke«.⁹⁷

7. Die Perfektion der Methode: 1953 bis 1955

Mit Argentinien geht es bergab. Eva Perón ist 1952 an Leukämie gestorben, die verehrte Heldin der Armen. Nach dem Koreakrieg fallen die Weltmarktpreise für Rohstoffe. Widerspruch im eigenen Land wächst, Perón muss Erfolge vorweisen. Er setzt seine deutschen Freunde unter Druck. Die argentinische Seite habe ihren Teil des »Gentlemen's Agreements« erfüllt.

1. Argentinien hat im großen Maßstab Nazis aufgenommen und mit falschen Papieren versorgt. Man legt ihnen keine Steine beim Aufbau einer neuen Existenz in den Weg. Antonio stellt auf Wunsch Haspels und Binders die deutschen »Experten« ein, darunter – wie er sagt – Kriegsverbrecher.

2. Tausende Fahrzeuge aus dem Hause Daimler-Benz – Taxis, Busse und Lastwagen – werden nach Argentinien exportiert und sichern deutsche Arbeitsplätze. Auch andere deutsche Firmen machen über Antonio glänzende Geschäfte, obwohl sie noch als »Feindeigentum« blockiert sind. Bei Ausschreibungen werden deutsche Unternehmen bevorzugt, selbst in den Fällen, in denen die Konkurrenz Preise unterbietet.

3. Mindestens 63 Millionen Dollar sind als Exporteinnahmen bei Daimler-Benz gelandet, *fresh money*. Frisches Kapital.

4. Die Deutschen haben, wenige Jahre nach dem verlorenen Weltkrieg, im südlichen Amerika eine politische und wirtschaftliche Vormachtstellung erworben.

Für Argentinien sieht die Rechnung weniger positiv aus. Dem erklärten Ziel, dem Technologie-Transfer, kommt das Land über die Daimler-Connection kaum näher. Zwar sind Fabriken und ein Binnenmarkt entstanden, aber sie sind eigener Anstrengung zu verdanken, und es fehlt nach wie vor Spitzentechnologie. Die Fahrzeuge kommen als fertige Produkte oder in Einzelteilen und werden auf die mitgelieferten Fahrgestelle montiert. Eine eigene Fabrikation ist nicht in Sicht. Die Deutschen wollen nur fertige Autos exportieren, die Argentinier endlich die versprochene Fabrik.

Perón legt eine härtere Gangart ein – ein Verhalten, das in heutigen neoliberalen Zeiten undenkbar wäre, vor allem für eine Regierung der südlichen Halbkugel. Der Daimlervorstand kommentiert:

»3. Oktober 1951: die Genehmigung für die Montage ist noch nicht erfolgt. Man will uns auf die »Fabrikation« festnageln, bevor die von uns geforderten Einfuhrlicenzen für Montageteile gewährt werden.

20. März 1952: Wir müssen ohne Vorbehalte die Fabrikation der Lieferwagen in Angriff nehmen und etwas vorweisen können, auch wenn es nur einige Musterexemplare sind, die meinetwegen von der Hand erzeugt werden. Erst wenn unter Beweis gestellt ist, was hier praktisch geht und was nicht geht, wird man uns Ruhe geben und es bleibt bei den nicht uninteressanten Zulieferungen.«⁹⁸

Natürlich merkt Antonio diese Hinhaltetaktik. Er droht mit der Konkurrenz. Anfangs spottet der Lateinamerika-Beauftragte von Korff:

»Argentinien wurde anziehend für US-Geschäftsleute. Abgesehen von den Petroleum-Leuten und dem US-Staatssekretär Holland war zweimal Henry J. Kaiser hier. Jeder Mensch in Amerika weiß, daß Kaiser nicht viel wert ist, Schwierigkeiten hat und im Automobilbau mit das Schlechteste in den USA darstellt. Ich habe unverblümt zum Ausdruck gebracht, daß wir an irgendeine Zusammenarbeit mit Kaiser oder anderen amerikanischen Firmen nicht im Entferntesten denken, daß wir selbst 1945 aus den Ruinen unserer Werke – allen Anfechtungen zum Trotz – allein aus eigener Kraft wieder neu erstanden sind und daß wir es heute daher überhaupt nicht nötig haben, derartige Verbindungen einzugehen, wohl aber umgekehrt, wie es scheint.«⁹⁹

Der Hochmut kommt zu früh. Einen Monat später schlägt er Alarm. Perón hat mit seiner Drohung ernst gemacht:

»Vorgestern wurde von der argentinischen Regierung ein Vertrag mit der Kaiser-Gruppe geschlossen. Er sieht die Errichtung einer Kraftfahrzeugfabrik in Córdoba vor. Das Herstellungsprogramm sieht 40.000 PKWs vor, angeblich sogar jährlich. Das PKW-Geschäft hat damit für uns einen empfindlichen Schlag erhalten. Die USA wollen in Argentinien das verlorene Terrain zurückgewinnen. Diese Schlacht haben wir zunächst verloren. Deshalb ist die Vorlage eines wirkungsvollen Fabrikationsprojekts jetzt mehr denn je erforderlich.«¹⁰⁰

Das von Ludwig Erhard unterschriebene Deutsch-Argentinische Handelsabkommen sieht nicht nur Exporte einer Seite, sondern eine ausgeglichene Handelsbilanz vor. Deutschland darf nicht unbegrenzt Fahrzeuge und Maschinen nach Argentinien exportieren, es muss auch Waren aus Argentinien importieren. Ein- und Ausfuhr werden über die »Cuenta«, das gemeinsame Konto bei der Zentralbank, verrechnet, so sollen wenig Devisen abfließen. Will Daimler-Benz weiter exportieren, muss es auch importieren.

Bedarf ist vorhanden. Argentinien hat Lebensmittel, Getreide und Fleisch. Und Deutschland kauft, zunächst für den eigenen Bedarf, dann zum Weiterverkauf an Drittländer.

In Argentinien kontrollieren die Firmen Dreyfus und Bunge und Born den Getreideexport, bis Perón den Außenhandel verstaatlicht. Er nimmt ihnen das Milliardengeschäft aus der Hand.

Auch die Unternehmen, die Antonio mit deutschem Kapital gründet, sind gesetzlich am Auf- und Weiterverkauf von Getreide gehindert. Doch Perón hat für sie eine maßgeschneiderte Hintertür offen gelassen. Private Unternehmen verpacken das Getreide in den Silos im Hafen in Säcke. Und was sie auf die Schiffe laden, wird komplett auf ihrer »Cuenta« als ihr Exportgeschäft verbucht.¹⁰¹

Hier treffen sich die Interessen. Die Deutschen verfügen in Argentinien über riesige Summen von Pesos, die auf ihre produktive Anlage warten. Die Geldwäsche wird professioneller. Eine eigene Finanzierungsgesellschaft muss her. Die Gründung neuer Aktiengesellschaften ist umständlich und zeitaufwändig. Man kauft stattdessen in Auflösung befindliche Firmen und besetzt die Vorstände mit eigenen Leuten. Das große Geschäft, der Einstieg in den Getreidehandel, erlaubt keinen Aufschub. Am 15. November 1953 schreibt Vorstandsmitglied Könecke an Antonio einen dreiseitigen Brief. Darin bestätigt er den Erhalt der Abrechnung über »unsere Investitionen. [...] Danach haben wir insgesamt in Argentinien 182.809.750,20 Pesos investiert. Davon sind 41 Millionen in Aktiva in diesem Unternehmen [Mercedes Benz Argentina], 24 Millionen bei anderen Firmen und 117 Millionen warten noch auf die Anlage. [...] Diese erste Investitionsetappe begann erfolgreich 1952. Es sollte aber nicht das gesamte Kapital auf MBA konzentriert, sondern ein Finanzunternehmen gegründet werden. Wir würden an dem neuen Unternehmen die Aktienmehrheit halten, aber Sie oder Ihre Freunde können als Aktionäre eintreten. Nach unserer Berechnung könnte diese Firma mit 40 Millionen Pesos Anfangskapital starten und leicht auf 100 oder 200 Millionen erhöht werden. Das neue Unternehmen soll im Immobilien- und Treuhändergeschäft tätig sein. Wir wollen in Eigentum, Wohnungen, Aktien, Kredite etc. investieren. Deshalb wird Herr Lohner in den nächsten Tagen mit konkreten Anweisungen nach Buenos Aires reisen. Herr von Korff soll das neue Unternehmen leiten und auch in Buenos Aires bleiben. Er kann in unserem Namen bei der Zentralbank auftreten, ebenso wie es bisher Atilio Gómez für MBA getan hat. Deshalb werden die Investitionen auf den Namen Korff ergehen. Alle Ausgaben für die neue Unternehmung buchen Sie bitte von unserem Konto »Investitionen« ab, auch für die juristische Beratung etc. Wir hätten nichts dagegen, wenn diese Honorare mit Aktien der neuen Gesellschaft gezahlt werden. Wir wünschen, dass Sie, Timmermann, Gómez, Roig und Binder im Direktorium sitzen. Personalentscheidungen sind mit Korff abzusprechen. Lohner bringt Anweisungen mit. Wir möchten Ihnen, Timmermann, Binder und Gómez ein Aktienpaket überreichen, abgesehen von den Aktien, die Sie selbst erwerben wollen. Die Summe ist noch nicht festgelegt, ich bringe sie bei meinem Besuch kommendes Jahr mit.«¹⁰²

Investa S.A. wird Hauptinstrument der Geldwäsche in der Pampa, geleitet von Binder und von Korff.¹⁰³ Baron Arnt von Korff, NSDAP-Mitglied seit dem 1. Mai 1933, war 1943 die Prokura für Daimler-Benz erteilt worden – ein »neuer Ansporn« schrieb damals das Unternehmen und grüßte mit »Heil Hitler«.¹⁰⁴

Das Anfangskapital Investas beträgt acht Millionen Pesos, Antonio hält fast die Hälfte. Bis auf die 2,4 Millionen im Besitz von Korffs befindet sich der Rest in den Händen der bekannten Strohmänner, Gómez, Timmermann, Amboldi, Roig, López Santiso, Rubín, Rubén Antonio, Romero. Plötzlich wird das Kapital um 32 Millionen erhöht, und die stammen vom Lateinamerikabeauftragten von Korff. Keiner der Aktionäre kauft mit eigenem Geld, geben sie später zu. Wirkliche Eigentümerin ist die Daimler-Benz AG.

Ab 1953 ergießt sich ein warmer Geldregen auf die Investa-Konten, eingezahlt in bar von Baron von Korff. Immobilien im großen Stil sowie Aktien anderer Firmen werden erworben (Suranor S.A., Fahr S.A., Talleres Guemes, Deutz S.A., Banco Continental, Inyecto Magnet S.A. und andere) sowie Hypothekenkredite vergeben. Zu keinem Zeitpunkt wird die Daimler-Benz AG den Ursprung dieses Bargeld-Segens erklären. Aber die Herren aus dem Vorstand beginnen eine rege Reisetätigkeit. Im SAS-Flug Nr. SK 955 von Montevideo nach Buenos Aires fliegen Baron von Korff, Könecke und Wychodil am 27. April 1953 höchstpersönlich ein. Montevideo, die Hauptstadt der »Schweiz Amerikas«, gilt als sicherer Finanzplatz, an dem die argentinische Währung zum Parallelkurs getauscht wird. Als das Trio am Zoll in Buenos Aires nach einer Referenz gefragt wird, gibt es an: »Jorge Antonio«. Das reicht.

Später legt die Daimler-Benz AG eine Bestätigung des Bundesministeriums für Wirtschaft vor¹⁰⁵, wonach sie insgesamt 3,9 Millionen US-Dollar nach Argentinien ausgeführt habe, in Form von Sachwerten und in Form von Verrechnung aus Lizenzgebühren. Mit anderen Worten: Ab 1950, in sechs Jahren realer Investitionstätigkeit, hat die Daimler-Benz AG auf legalem Weg keine entsprechenden Kapitalüberweisungen nach Argentinien getätigt. Bis zum September 1955 hat Jorge Antonio aber im Auftrag des Untertürkheimer Unternehmens ein Imperium von 100 Millionen Dollar verwaltet. Dies ist nur durch einen Kapital-Transport zu erklären, der auf nicht-legalem Wege erfolgt ist. Die Kontobewegungen von Investa S.A. bei der Banco de la Provincia de Buenos Aires sprechen eine deutliche Sprache. Auszug:

5.11.54: Einzahlung Baron von Korff, +4.550.000 Pesos

5.11.54: Erwerb von Aktien der Firma Suranor AG, -4.500.000 Pesos

3.1.55: Einzahlung verschiedener Aktieninhaber, +4.000.000 Pesos

7.1.55: Einzahlung von Korff, +5.300.000 Pesos

10.1.55: Erwerb von Aktien Talleres Guemes, -9.300.000 Pesos.

Der Kauf dieser Aktienpakete beinhaltet die Übernahme einer in Konkurs befindlichen Aktiengesellschaft, die ab diesem Zeitpunkt als Scheinfirma von Daimler-Benz, mit den Strohmännern Antonios, auftritt. Mehrere Male erscheinen in den Kontoauszügen Millionenkredite von Deutz. Am 9. August 1955 kauft Investa S.A. mit der Bareinzahlung von Korffs und Deutz-Geldern Aktien der Firma Fahr S.A. in Höhe von 10 Millionen Pesos. Im Handumdrehen werden fünfzig Aktiengesellschaften dem Antonio-Imperium einverleibt.

Ein Beispiel: Die Bergbaufirma COAR war 1942 mit einem Kapital von 60.000 Pesos gegründet worden, kam aber nie auf die Beine. Auch die Kapitalerhöhung vom April 1950 rettet das Unternehmen nicht vor dem Bankrott. Im Februar 1952 übernimmt MBA das Ruder. Der gesamte Vorstand wird ausgetauscht, die Antonio-

Vertrauten Timmermann und Kawabata zu neuen Direktoren ernannt und das Kapital auf zehn Millionen Pesos erhöht, mit der Option auf fünfzig Millionen. Von den investierten zehn Millionen gehören 9,6 Millionen der Consigna Aktiengesellschaft, im Besitz Antonios. Diese zehn Millionen werden bar eingezahlt. Später werden alle Aktionäre aussagen, dass sie nicht wirkliche Besitzer der Aktien waren und auch keine Dividende erhalten haben. Die Papiere hätten sie auf Anweisung der Kanzlei Coire unterschrieben.

Francisco Coire ist Antonios Finanzchef, neben Timmermann sein wichtigster Mann. Er hat die richtigen Kontakte und das nötige Know-how. Der öffentliche Buchprüfer (contador público) hat sein Handwerk ab 1946 in der Zentralbank gelernt. Zuletzt leitet er die Abteilung »Investitionen« mit einem Gehalt von 2.300 Pesos. 1949 wechselt er ins Finanzministerium als Abteilungsleiter von »Wechselkurs und Währungen«, wo er bis zu 5.500 Pesos verdient. Von dort wirbt ihn der Wirtschaftsminister ab und ernennt ihn zum Direktor. Im März 1953 kündigt er, will richtig Geld machen. Er eröffnet unter dem Dach von Mercedes Benz eine Kanzlei mit mehreren Angestellten und koordiniert die MBA-Finanzgeschäfte.

Coire bekleidet in mehreren Scheinfirmen einen Vorstandsposten. Seinen Angestellten zahlt er Löhne zwischen 3.000 und 3.800 Pesos, lässt sie Quittungen über ein Vielfaches unterschreiben. So werden Gewinne in Argentinien heruntergerechnet, die schwarze Kasse gefüllt. Auch die hohen Jahresgehälter der COAR-Direktoren, auf den Hauptversammlungen beschlossen, werden nicht wirklich gezahlt. Nur Generaldirektor Jorge Cesar Ballestrasse bekommt für seine zweijährige Tätigkeit 300.000 Pesos. Dieser Betrag, so seine spätere Zeugenaussage, ist eine einmalige Anerkennung, denn sein reguläres Gehalt beträgt 6.000 Pesos monatlich.

Immer mehr Strohmänner für die dem MBA-Imperium einverleibten Aktiengesellschaften werden benötigt. Meist werden Kumpel oder Familienangehörige Antonios um diese Gefälligkeit gebeten. Sie erscheinen als Aktienbesitzer und Direktoren und werden dabei nicht ärmer. Zum Beispiel Rafael Naya, Schwager Antonios und Präsident der Aktiengesellschaften Deutz, SIADA und All Services. Oder César Rubín, Bruder seiner Ehefrau Esmeralda und MBA-Mitgründer, ist Direktor von Fahr, Plasmetal und TAM GmbH. Immer wieder tauchen die Namen Timmermann und Gómez auf. Und natürlich die deutschen Statthalter von Daimler-Benz, Baron Arnt von Korff und Karl Friedrich Binder.

Die Richter rechnen später das Aktienkapital dieser von MBA kontrollierten Firmen zusammen und kommen auf die Summe von über 75 Millionen Pesos.¹⁰⁶ Der von den Militärs eingesetzte Untersuchungsausschuss schätzt die Investitionen auf mindestens 150 Millionen Pesos, an anderer Stelle spricht er von drei Milliarden. Diese Zahl hält Antonio für realistisch.

Insgesamt sind 4.500 Menschen für sein Imperium tätig, in der Montage, in der Fracht, im Wechselgeschäft, in der Landwirtschaft und im Bergbau. Antonio hat es seit seiner Anstellung beim Autohändler Aguirre, Mastro & Cía. mit einem Monatslohn von 600 Pesos innerhalb weniger Jahre zu erstaunlichem Reichtum gebracht. Viele seiner Amigos helfen ihm dabei, Amigos, bei denen er in der Schuld steht und die in seiner Schuld stehen.

Antonio:

»Eines Tages rief mich Kommunikationsminister Nicolini an und erwähnte, dass er eine Aktiengesellschaft kaufen wolle, mit eigenem Geld und dem seiner Frau. Ich erklärte, dass wir gerade eine Aktiengesellschaft gekauft hätten. Da wollte er mitmachen und war damit einverstanden, dass ich die Aktienmehrheit halten sollte.

Als Präsidenten dieser Cofindus S.A. ernannte ich Herrn Bonamusa, einen Freund von mir. Er selbst hielt keine Aktien an Cofindus. Nach der Übernahme erhöhten wir das Kapital, wir benutzten dazu mein Geld, Nicolinis Geld und das Geld der Deutschen, die ich vertrete. Die Aktien gehören ihnen, und sie investierten in den Kauf von Land. Das waren Leute von Daimler-Benz, die 1953 diese Investitionen tätigten. Die Deutschen von Daimler-Benz bestanden darauf, dass eine Person des Vertrauens ihre Gesellschaften, darunter Cofindus, managen sollte. Und Bonamusa war der Mann meines Vertrauens. Bei einer Reise nach Deutschland sagte man mir bei Daimler-Benz, dass möglicherweise jemand von der deutschen Botschaft in Buenos Aires mich um die Übergabe der Aktien bitten würde. Er würde eine schriftliche Vollmacht vorweisen. Es ist aber niemand zu mir gekommen.«¹⁰⁷

Als besonders lukrativ stellt sich die FABAR S.A. heraus, Getreidehandel. Da der Außenhandel verstaatlicht ist, bleibt den privaten Unternehmen nur die Verschiffung übrig, das Beladen der Frachter. Dass sie für diese Dienstleistung bezahlt werden, ist nebensächlich. Wichtiger ist, dass ihnen der gesamte Umfang der verpackten Fracht gutgeschrieben wird, um ihre »Cuenta« bei der Zentralbank auszugleichen. Ihr Zweck ist eine ausgeglichene Handelsbilanz. FABAR überrundet im ersten Anlauf den traditionellen Getreidehändler Dreyfus. Laut Unterlagen der Untersuchungskommission werden die an FABAR S.A. gezahlten Beträge für das Verschiffen der Ware auf ein deutsches Konto, auf den Namen der Firma Argencer, überwiesen. Ein erneuter Kapitaltransfer an die Deutschen. Argencer ist eine Ex- und Importfirma in Frankfurt. Geschäftsführer ist Antonios Bruder, Rubén, im Aufsichtsrat sitzt Daimler-Vorstand Fritz Könecke.¹⁰⁸ Jener Rubén Antonio leitet von Frankfurt aus auch das Züricher Büro der argentinischen Finanzierungsgesellschaft Conex.

Praktischerweise wickelt über Conex auch die Daimler-Benz AG Finanzgeschäfte ab. Welche Beträge sie auf den Konten der Aktiengesellschaft Conex deponiert hat, ist nicht bekannt. Die Firma schweigt dazu.

Über Conex wird Kapital hin- und hergeschoben. Es hat zwei Gesellschaften mit diesem Namen gegeben, die argentinische Gesellschaft »Conex CIA Continental Exchange« (manchmal auch Konex geschrieben) und die Schweizer Konnex AG¹⁰⁹, gegründet im Juli 1955 von Alberto Caprile, bewährter Strohmann von Rubén und Jorge Antonio¹¹⁰. MBA-Finanzchef Coire gibt über die Geldwäsche über das Dreieck Schweiz, Deutschland, Argentinien Folgendes zu Protokoll:¹¹¹

»Im April letzten Jahres [1954], unmittelbar nach dem Besuch von Ludwig Erhard, entstand in meinem Büro die Idee, um den Handel mit Deutschland zu intensivieren, Getreide nach Deutschland zu exportieren, ein Teil nach Deutschland und ein anderer Teil über Deutschland in andere europäische Märkte. Antonio fragte mich, ob dies möglich wäre. Ich antwortete ihm, dass die Gründung einer neuen Aktiengesellschaft eher schwierig sei. Es sei einfacher, eine existierende zu kaufen und auf die Erfahrung der dort beschäftigten Personen aufzubauen.

Auf diese Weise würde auch der argentinische Export nach Deutschland erhöht und das bestehende Handelsbilanzdefizit zwischen Deutschland und Argentinien verringert. Deshalb versuchte ich, die Firma eines Herrn Barberos zu erwerben. Und, wenn ich mich recht erinnere, dann war der Kauf der Firma FABAR im Mai. An die Kaufsumme erinnere ich mich nicht. [...]

Mercedes Benz gab eine Bürgschaft für die Wechsel [»un aval«] in Höhe von sechs Millionen Pesos. Welche Garantie MBA dafür erhielt? Ich glaube, dass die Hälfte der FABAR-Aktien im Besitz von Mercedes Benz verblieb.

Als Agentin für FABAR operierte in Deutschland die eigenständige Firma Argencer. Die Exporte von FABAR wurden über Argencer abgewickelt. Warum die Gewinne von FABAR auf einem Konto von Argencer in Deutschland gutgeschrieben wurden? FABAR hat praktisch in den anderthalb Jahren seines Bestehens kaum Gewinne eingefahren. Die Anfangskosten waren sehr hoch.

Frage: Aber wie kam es, dass [innerhalb von anderthalb Jahren] FABAR mehr Tonnen Getreide exportierte als [die traditionelle Firma] Dreyfus?

FABAR hat den Weizen verschifft, zum Beispiel nach Polen. Vorher hatte eine Ausschreibung stattgefunden. Wenn eine Firma das Verladen des Getreides auf die Schiffe übernimmt, dann wird ihr das als ihr Export aufgeschrieben. Und wir konnten bei den Ausschreibungen fünf oder zehn Centavos billiger als die Konkurrenz anbieten. Wie wir das gemacht haben? Weil wir kleiner waren und geringere Fixkosten hatten. Argencer war ja erst im Mai 1954 gegründet worden, und im Direktorium saßen d'Alkaine, Köning, der Präsident von Deutz und Jorge Antonio. Die saßen im Direktorium, um die Handelsbilanz auszugleichen. Der Verkäufer des Getreides an sich war das staatliche Amt IAPI.«

Zum Zeitpunkt seiner Verhaftung besitzt Coire, eigenen Angaben zufolge, neben seiner Villa in Martínez, ein Aktienpaket im Wert von 600.000 Pesos. Jorge Antonio kennt er seit 1951, von Beginn des Geldwäsche-Unternehmens an. Coire hat schon als hoher Beamter der Zentralbank und des Finanz- und Wirtschaftsministeriums gut verdient, reich wird er mit Mercedes Benz. Er frisiert die Bilanzen der Werkstatt »Taller Guëmes«, Fahr, Suranor, COAR, Mecánica Rural und SIADA und kassiert dafür, sagt er, zwischen 5 und 15.000 Pesos monatlich. Bei Taiquid S.A. will er mit eigenem Geld ein Aktienpaket von 280.000 Pesos erworben haben, bei MBA für 400.000 Pesos. Aber Letztere gehören ihm ebenso wenig wie das Aktienpaket in Höhe von 500.000 Pesos bei der Finanzierungsgesellschaft Investa S.A.

»Frage: Sie tauchen in der letzten Aktionärsversammlung am 29. April 55 als Stimmrechtsvertreter von 4,5 Millionen Pesos auf?

Ja. Aber das Geld gehörte nicht mir. Ich bin nur auf Wunsch von Jorge Antonio als Direktor aufgetreten. Ich weiß nicht, wem das Geld gehörte, das einzige, was ich weiß, ist, dass es eine deutsche Gruppe war. Ich habe davon weder Dividende oder sonst Zahlungen erhalten, nur meine Honorare. Meine Honorare beliefen sich anfangs auf 15.000 Pesos, dann auf 20.000. Ende 1953 schenkte uns Jorge Antonio einen Mercedes Benz, Modell 300. Es waren insgesamt vier Autos. Eines ging an Germán Timmermann, eines an Gómez, eins an Rubín und eines an mich. Ob die Schenkung von Jorge Antonio oder von Mercedes Benz Argentina kam, weiß ich nicht mehr. [...]

Frage: Kennen Sie die Firma Conex aus Zürich?

Ja, das ist eine Aktiengesellschaft für Finanzgeschäfte. Drei Schweizer hielten dort Aktien und Jorge Antonio wurde durch Caprile vertreten, einen früheren Angestellten aus meinem Büro. Von dort ging Kapital an die Frankfurter Firma Argencer und von Argencer wieder nach Zürich. Conex wurde von Rubén Antonio gegründet.

Frage: Warum wurden zehn Prozent des Umsatzes bei der Herstellung von Traktoren der Firma Fahr [Preis FOB] an Conex gezahlt?

Es ist möglich, dass Conex der Finanzagent war.

Frage: Und warum überwies Fahr 24,47 Prozent und dann noch einmal zehn Prozent für Ersatzteile an Conex?
Aus demselben Grund, es handelte sich um ein Termingeschäft.

Frage: Das heißt, Conex war eine argentinische Aktiengesellschaft, die Devisen ausführte und sie in der Schweiz anlegte?

Nein, das war Kreditkosten, Zinsen.«¹¹²

Auch Coire weiß, dass die Investitionen von Daimler-Benz einen illegalen Ursprung haben. Genau aus diesem Grund muss sich die deutsche Firma der Strohmänner bedienen.

»Ich begann ab April 53 für Mercedes Benz Argentina zu arbeiten, als ich mein Büro eröffnete. Jorge Antonio war mein einziger Kunde. In meinem Büro war auch Alberto Caprile tätig, er war Auditor und erhielt von mir ein Gehalt von 2.800 Pesos. Caprile ging dann in die Schweiz, zur Firma Argencer. Und von dort aus zur Firma Silogran. Das Headquarter ist in New York und wurde mit einem Kredit der Trade and Shipping Corporation gegründet [die ebenfalls zum Imperium von Jorge Antonio gehörte].

Als ich meine Kanzlei eröffnete, war aus der »Gesellschaft mit beschränkter Haftung« bereits die Aktiengesellschaft »Mercedes Benz Argentina« geworden. [An der GmbH] war Daimler-Benz mit 3.000.000 Pesos beteiligt, die auf den Namen von Atilio Gómez liefen. Und sechs Millionen hielt Jorge Antonio.

Frage: Warum hat Daimler-Benz AG nicht selbst operiert, sondern Atilio Gómez benutzt?

Damals waren die deutschen Firmen noch unter der Wirtschaftskontrolle der alliierten Mächte, und Investitionen im eigenen Namen im Ausland zu tätigen war sehr schwierig. Ihr Plan war zunächst die Investition von 8,5 Millionen US-Dollar in Form von Fahrgestellen, einigen Autos, Maschinen und Lastwagen sowie Fahrgestellen für Nutzfahrzeuge [Pickups].«

Wie die Bezahlung erfolgt, verrät Coire seinen Vernehmern nicht. Die Finanzen von Mercedes Benz Argentina seien immer persönlich von Jorge Antonio gemanagt worden. Lediglich beim Bau der Fabrik in González Catán sei er als Syndikus aufgetreten.

Sein Aussageverhalten ist verständlich. Coire sitzt im Gefängnis und fürchtet eine Verurteilung. Würde er bekennen, dass US-Dollars schwarz, an den gültigen Devisenbestimmungen vorbei, ins Land geschmuggelt und auf dem Parallelmarkt getauscht worden sind, würde er sich und seine Kumpane den Strafverfolgern ans Messer liefern.

Auffällig ist seine Definition von »Geldanlage«, auf Spanisch: »radicación«. Bei einer »radicación« erwerben lokale Investoren mit ihren erwirtschafteten Pesos Vermögenswerte, bei einer »inversión« hingegen kaufen sich ausländische Firmen mit Devisen ein¹¹³, die sie zuvor bei der Zentralbank in Pesos getauscht haben. Coire gibt zu, jedenfalls im Allgemeinen, dass damals in Argentinien von 80 Firmen, die »radicaciones« anboten, nur zwölf oder dreizehn »real«, legal, waren. Der Rest war illegal, weil das Geld auf dem Schwarzmarkt getauscht wurde. Bei der Zentralbank hätte man für die Dollars nur einen Bruchteil erhalten.

Nach den Anfangserfolgen im Fahrzeug-Export weitet Mercedes Benz Argentina seine Geschäfte aus.

Besonderen Neid bei der US-Konkurrenz ruft die Erlaubnis hervor, 60.000 Fernseher zu importieren. Eigentlich will General Electric den Deal machen. Da Importgenehmigungen schwer zu bekommen sind, hat die US-Firma nur einen Antrag auf 3.000 Apparate gestellt.

Coire erinnert sich später vor der Untersuchungskommission: Er habe zu diesem Zeitpunkt noch im Ministerium gearbeitet. Angeblich sei schon alles entschieden gewesen, er habe nur abgezeichnet. Da sei plötzlich ein Herr Jorge Carlos d'Alkaine aufgetaucht und habe bei der Zentralbank einen Antrag auf 50.000 Geräte gestellt, die Begehrten mit dem großen Bildschirm. Die Firma Evans, für die d'Alkaine auftrat, will sie zum Stückpreis von 120 Dollar liefern. Das Angebot von Standard Electric wird abgelehnt und der Auftrag 1952 an d'Alkaine vergeben. Jorge Antonio bürgt für ihn.

Die Firma Evans verkauft die Geräte unter Preis, inklusive Fracht für nur 66 Dollar. Die Zentralbank setzt den Wert des Vier-Millionen-Geschäftes auf 82 Dollar Stückpreis fest. Auf diesen Betrag werden Zollgebühren und Importsteuern erhoben. Aber der reale Einkaufspreis für den Importeur beträgt 120 Dollar. Die Geräte werden mehrere Male von Zwischenhändlern im eigenen Firmenimperium hin und her geschoben. Der Endverbraucher zahlt bis zu 200 Dollar. »Die Exporteure wollten Steuern sparen«, gibt Coire zu. Ob dadurch nicht Steuern hinterzogen wurden? »Ja, aber hinterher [durch den Verkauf in Argentinien] wird die Differenz versteuert.« Was der Endverbraucher gezahlt hat, ist vermutlich versteuert worden. Aber mit Sicherheit sind Zollgebühren und Importsteuern hinterzogen worden.

Dass d'Alkaine bevorzugt behandelt wurde, führt Coire auf bürokratische Gründe zurück. Er habe eben alle nötigen Zertifikate vorgelegt. Dann habe die Zentralbank entschieden. Dass die Geräte anderer Firmen nicht zugelassen, Konkurrenz ausgeschlossen wurde? Davon will er keine Kenntnis haben. Und dass die Gewinne aus dem Verkauf der Geräte d'Alkaine nicht sofort – wie vorgeschrieben – an die Zentralbank abgeführt, sondern den Betrag in den Kauf von Aktien der Firma Consigna S.A. (Teil des Antonio-Imperium) investiert hat? Keine Erklärung.

Nicht nur die Daimler-Benz AG, sondern die gesamte deutsche Industrie bedient sich des Systems von Jorge Antonio. Sein Erfolg hat sich an Rhein und Ruhr herumgesprochen. Fast alle deutschen Großunternehmen sind in Argentinien als »Feindeigentum« beschlagnahmt und können keine Geschäfte tätigen. Ihre Markennamen und Patente sind gesperrt. Auch sie haben vor Kriegsende Kapital auf Schweizer Konten gebunkert, das es zu »waschen« gilt. In den Akten der Kommission findet sich der Brief von Hugo Stinnes an Antonio: »Mülheim, 2 Juni 1955. Ihre Aufbauarbeit für Ihr Land in den letzten zehn Jahren ist weltbekannt. Ich habe über meine Freundschaften zu Mercedes Benz, Stuttgart, von Ihnen gehört. Ich bin über ihre Gespräche mit Krupp informiert. Im letzten Jahr haben ich und Fritz Flick die Firma Maschinenbau Kiel übernommen, Diesellok-Bau.«

Stinnes lädt zu einer Fabrikbesichtigung ein. Antonio nimmt die Einladung an und die Gentlemen werden handelseinig. Am 13. Juni teilt Antonio aus Buenos Aires Hugo Stinnes die Adresse seines Bruders Rubén und der Firma Argencer in Frankfurt mit. »Mit ihm sind Einzelheiten abzusprechen.«

Auch die Firma Fahr kommt unter dem Dach von Mercedes Benz Argentina unter. Nach außen sieht alles legal aus. Das deutsche Bundesministerium für Wirtschaft erteilt am 17. November 1952 der Maschinenfabrik Fahr AG in Gottmadingen die Genehmigung, sich an der gleichnamigen argentinischen GmbH – geführt von Jorge Antonio und seinem Schwager César Rubín – zu beteiligen. In Deutschland herrscht das Devisenbewirtschaftungsgesetz, Auslandsinvestitionen müssen genehmigt werden.

Nur auf dem Papier investiert Fahr zwei Millionen Pesos. Ein Drittel des Gesellschaftskapitals halten ihre Treuhänder Juan Kleiner und Walther Schumacher. Das Geld für den Kauf dieser Anteile, geben sie später zu Protokoll, stellt ihnen Mercedes Benz Argentina zur Verfügung¹¹⁴, die Kanzlei Coire hat die Details geregelt. Sie, die Vertreter der Maschinenfabrik Fahr AG, seien von den Firmeninhabern Jorge Fahr und Wilfried Fahr darum gebeten worden. Coire begründet: »Wegen der Gesetze der militärischen Besatzungsmacht konnte keine deutsche Firma im Ausland Anteile an Gesellschaften erwerben.«¹¹⁵

Das deutsche Mutterhaus investiert in Form von Werkzeugen, Einrichtungsgegenständen und Maschinen. Das Kapital kommt von der Schweizer Konnex AG. Fahr widmet sich der Landwirtschaft, dem Straßenbau und vor allem dem Export von Traktoren. Kredite für die Bezahlung dieser Traktoren werden bei der »Banco de la Nación« in Buenos Aires aufgenommen, die Zentralbank hat das Geschäft genehmigt, gezahlt wird an die Oberrheinische Bank in Freiburg in CAAO-Dollars.¹¹⁶

Nach wenigen Monaten wird die GmbH eine Aktiengesellschaft, an der die von MBA kontrollierte Finanzierungsgesellschaft Investa S.A. die meisten Anteile hält. Vertraglich wird festgelegt, dass die »Kommission« an die argentinischen Aktienbesitzer, das heißt an Jorge Antonio, auf ein Konto bei der Rhein-Main-Bank in Frankfurt zu zahlen ist. Davon hängt die Bewilligung des Antrags für die Maschinenlieferung ab.¹¹⁷

Den Ermittlungsbehörden liegt die Kopie eines gleichlautenden Vertrags zwischen der deutschen Fahr AG und der Schweizer Konnex AG vor, mit dem Unterschied, dass dort der Begünstigte nicht »Jorge Antonio«, sondern gleich die Konnex AG in Zürich ist. Das Geld wird auf dem Konto der Konnex AG in Singen eingezahlt und automatisch an die Maschinenfabrik überwiesen. Das Dreieck ist komplett. Das Kapital ist repatriert, heim ins Reich geholt.

Oder: Klöckner, Humboldt & Deutz. Das deutsche Traditionsunternehmen mit Sitz in Köln beschreibt die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg auf seiner Website so: Im Winter 1944/45 waren durch Bombardierung drei Viertel der Fabriken und der Maschinen zerstört. An eine Produktion war vorerst nicht zu denken, Kredite für den Wiederaufbau und selbst die nötigen Geräte und Rohstoffe waren in weiter Ferne.

KHD erhält die Genehmigung zum Bau von 500 Traktoren, für die ein Absatzmarkt gesucht wird. Was liegt also näher, als im Agrarland Argentinien nach Käufern zu suchen, dort wo die Firma schon seit über 50 Jahren vertreten ist? Doch der Export ist unmöglich, Waren von KHD werden im Hafen von Buenos Aires beschlagnahmt. Das Unternehmen ist seit 1945 »Feindeigentum« und untersteht der Verwaltung der Behörde DINIE. Klöckner kann nicht als Klöckner auftreten. Die Verhandlungen über die Rückgabe der Firmen zögern sich heraus. DINIE prüft bürokratisch Fall für Fall und entscheidet, welche Firma an die Vorbesitzer zurückgegeben wird und welche nicht. Ausschlaggebend ist die Frage, ob ihre Tätigkeit für die argentinische Wirtschaft notwendig oder entbehrlich ist. Es ist erklärte peronistische Politik, eine nationale Industrie aufzubauen, um Importe zu ersetzen. Eine Parfümfabrik wird als »entbehrlich« angesehen, die Firmen 4711 und Beiersdorf nicht an die Vorbesitzer übergeben. Andere Unternehmen, die Waren herstellen, die argentinische Firmen nicht produzieren, haben mehr Glück. Siemens etwa. Auch an einer Traktorenfabrik besteht Interesse, an der Fabrik, nicht am Import, was die Deutschen wollen.

Die Unternehmen machen gute Miene zum bösen Spiel, aber sie verzeihen diese Beschneidung ihrer Aktivitäten nicht. Das Kapital erträgt keine Einschränkungen seiner Expansionsgelüste. Heute, wo der Neoliberalismus seinen weltweiten Siegeszug angetreten ist, scheint es schwer vorstellbar, dass sich ein Präsident am anderen Ende des Planeten – in diesem Fall Perón – »anmaßt«, über die Zulassung von multinationalen Unternehmen zu entscheiden. Heute konkurrieren Regierungen und Regionen um ausländische Investoren, bieten Steuerfreiheit, Vorzugstarife, Flexibilisierung und sich selbst an. Im Argentinien der ersten Perón-Regierung war dies anders. Mittelfristig arbeiten die ausländischen Firmen auf seinen Sturz hin. Kurzfristig behilft sich Klöckner so: »Wir haben Kontakt mit einer argentinischen Gruppe aufgenommen und die Erlaubnis erhalten, wieder vorläufigen Gebrauch von unserer Marke zu machen, unter der Bedingung, eine Traktorenfabrik im Land zu errichten. Dieses Projekt haben wir Ende 53 bei der [argentinischen] Regierung vorgestellt, es wurde aber nichts draus. Zum selben Zeitpunkt schrieb das Industrieministerium eine Ausschreibung für den Import von Traktoren aus. Auch diese Einfuhr war an die Bedingung geknüpft, dass aus dem Export schrittweise ein Plan für die nationale Fabrikation hervorgehen soll. Von dreißig Anbietern gewannen vier: Fiat, Hanomag, Deutz und Fahr. Später wurde das Geschäft erweitert und wir konnten insgesamt 1.200 Traktoren nach Argentinien im Wert von vier Millionen US-Dollar liefern. Der Plan für die Industrialisierung sah die Produktion von jährlich 2.300 Traktoren vor, im Laufe von vier Jahren. Maschinen für 25 Millionen Dollar sollten dafür importiert werden, die Rechnungen sollten erst nach dem Erhalt bezahlt werden. Die Banken »Provincia de Buenos Aires« und »De la Nación Argentina« stellten die Kredite zur Verfügung.«¹¹⁸

Im Juni 1953 legt Rafael Naya (Schwager Antonios) »in Vertretung einer argentinischen Industrie- und Finanzgruppe« dem Nationalen Wirtschaftsrat einen Antrag vor, dass sie eine Traktorenfabrik bauen und zu diesem Zweck eine Aktiengesellschaft namens Deutz S.A. gründen wollen. Sie beantragen die Freigabe der Marke durch die Behörde DINIE und die Einfuhr von Maschinen. Laut Schreiben Coires vom 14. August 53 akzeptiert DINIE die Rückgabe der Marke unter der Bedingung, dass eine Fabrik mit moderner Technologie gebaut wird.¹¹⁹

Zwei Wochen später schließt DINIE mit der »argentinischen Finanzgruppe« – mit Jorge Antonio – einen Vertrag. Danach erhält die in Gründung befindliche Firma Deutz S.A. den Firmennamen zurück und baut die Fabrik. Nach den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft versichert Antonio am 15. September des gleichen Jahres Klöckner, Humboldt & Deutz gegenüber, dass er – sobald die Aktiengesellschaft gegründet und er das gesamte Aktienpaket besitze – diese an die Personen übertragen werde, die ihm KHD mitteilen werde.

Intern wird vereinbart, dass die argentinische Deutz S.A. für die Benutzung des Firmennamens auf den Verkaufspreis der Traktoren eine Abgabe von vier Prozent zahlt. Für den Bau der Fabrik will die deutsche KHD ihrer argentinischen Tochtergesellschaft nur drei Prozent der Ausgaben erstatten. Auch hier liegt der Schluss nahe, dass die restlichen 97 Prozent der Baukosten in Dollarscheinen ins Land geschmuggelt und auf dem Parallelmarkt getauscht werden. Die Fabrik wird lange auf sich warten lassen. Zunächst werden weitere 4.500 Traktoren importiert.

Anfang November wird Deutz S.A. gegründet, unter anderem mit Rafael Naya, Ramón Andrés Donadio, Marcelo Amoedo und Luis Astigueta. Später geben sie zu, Strohmänner – »prestanombres« – und Angestellte der Kanzlei des MBA-Finanzchefs Coire gewesen zu sein.

Die Finanzierungsgesellschaft der Daimler-Benz AG – Investa S.A. – erwirbt Ende Juli 1954 Aktien an Deutz S.A. in einem Wert von 4,7 Millionen Pesos. Ein Jahr später wechseln die Deutz-Aktien noch einmal den Besitzer. Sie gehen direkt an Jorge Antonio und die deutschen Vertreter von Klöckner, Humboldt & Deutz, Ernesto Schwarzböck, Jürgen Koch und Heinrich Jakopp.

Kaum voran geht es mit dem Plan Antonios, auf dem Gelände in González Catán eine Lastwagenfabrik zu errichten. Die Deutschen spielen auf Zeit und haben einen Stufenplan vorgelegt. Zunächst sollen 100 Prozent der Fahrzeuge importiert werden. Sie kommen fertig oder als Fahrgestell mit Einzelteilen, die montiert werden. Technologietransfer findet in dieser Phase nicht statt. Innerhalb von vier Jahren will Antonio neunzig Prozent selbst herstellen und nur ein Zehntel importieren. Die Investitionskosten soll die Daimler-Benz AG aufbringen. So steht es in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss.

Zunächst werden für den Bau bei lokalen Banken Kredite aufgenommen, 30 Millionen Pesos bei der Banco Industrial.¹²⁰ Die hauseigenen Firmen SIADA S.A. und Mecánica Rural S.A. haben für 20 Millionen Pesos in González Catán, 43,5 Kilometer von Buenos Aires entfernt, ein Gelände gekauft. Dort wird nur montiert, auf der grünen Wiese, erinnern sich Arbeiter der Anfangsjahre. Nicht einmal Stromleitungen gibt es in der Gegend, die Eisenbahn soll später gebaut werden, hat Perón versprochen, und die Arbeitersiedlungen sind erst in Planung.

Die erste Stromversorgung entsteht – zusammengeflickt – aus vier U-Boot-Motoren, erinnert sich einer der früheren Arbeiter.¹²¹ Wie die dorthin gelangt sind, weiß er nicht. Auch Jorge Antonio erinnert sich dunkel an diese Motoren, kann oder will die Frage nach ihrer Herkunft nicht beantworten. Möglich sind zwei Erklärungen: Entweder sind doch mehr als die beiden bekannten U-Boote vor oder unmittelbar nach Kriegsende nach Argentinien gekommen, die in verwertbare Einzelteile zerlegt wurden. Möglich ist auch, dass in Europa deutsche U-Boote nach Kriegsende verschrottet und verkauft wurden.

Die Fabrik in González Catán wird 1961 die Produktion aufnehmen. Doch sieben Jahre vorher, im April 1954, fliegt zur Einweihung des fabrikeigenen Elektrizitätswerkes der Obergeldwäscher aus der Bundesrepublik ein: Ludwig Erhard. Jorge Antonio sieht seinen Traum greifbar nahe. Präsente werden überreicht, Perón ein Besuch abgestattet. Die MBA-Aktionärsversammlung feiert im April 1955 den Erfolg. Anwesend sind Jorge Kawabatta für Jorge Antonio, Atilio Gómez, Germán Timmermann, César Rubín, Pedro Adolfo de Elías für Baron Arnt von Korff, Friedrich Karl Binder und Francisco Coire.

Die Rechnung ist aufgegangen.

8. Jorge Antonio hat seine Schuldigkeit getan

Die Weltlage ist um Umschwung. Der Koreakrieg ist zu Ende, die Gefahr eines dritten Weltkrieges wird geringer, es beginnt der »Kalte Krieg«. Die Supermächte haben die Wirren der Nachkriegszeit im eigenen Land und vor der Haustür im Griff und beginnen wieder, als Weltpolizisten aufzutreten. Die Rohstoffpreise verfallen. Was die Entwicklungsländer importieren, wird teurer, ihre Exporte billiger. So beginnt der Abstieg Argentinien. So sinkt der politische Stern von Juan Domingo Perón.

Zwar sind am Rio de la Plata Fabriken entstanden, die Konsumgüter herstellen, Eisschränke, Waschmaschinen, Fahrräder. Aber um auf dem Weltmarkt zu konkurrieren, brauchen diese Fabriken moderne Technologie. Die ist nicht nur teuer. Die Industrieländer haben kein Interesse, Konkurrenten auf der südlichen Halbkugel heranzuzüchten. Sie hüten Patente, Erfindungen und Techniker.

Die argentinische Zentralbank ist deutlich leerer geworden, und ein politisches Projekt wie eine regionale Integration – wie sie in Europa mit den Römischen Verträgen entsteht – kommt in Südamerika noch lange nicht zustande. Argentinier und Brasilianer schaffen es nicht, über Jahrhunderte gewachsene Feindschaften zu überwinden und gemeinsam nach einem Weg zur Überwindung der Unterentwicklung zu suchen.

Nach dem Tod von Eva Perón (1952) zerfällt die Partei in Strömungen. Antonio Cafiero verbündet sich mit der katholischen Kirche und verlässt das Kabinett. Perón greift den Vatikan und die mächtige Amtskirche an. Er will die Scheidung einführen und den Einfluss der Kirche in den Schulen beschneiden. Priester machen Stimmung von der Kanzel herab. Perón verweist zwei Bischöfe des Landes und wird exkommuniziert.

Die US-Regierung verliert die Geduld mit dem eigensinnigen General in der Pampa, der sich anmaßt, ihr die Stirn zu bieten. Zwar haben sie wahrscheinlich das deutsche Geldwäscheunternehmen geduldet. Sie selbst sind im beginnenden Kalten Krieg an einer Wiedererstarkung der Bundesrepublik interessiert. Bonn soll ab 1955 die Bundeswehr aufbauen und den im Rahmen des Marshallplans erhaltenen 1,4-Milliarden-US-Dollar-Kredit samt Zinsen zurückzahlen.

Perón versucht es mit Diplomatie, geht ab 1953 auf die USA zu. Ford und die Erdölfirma California kündigen Millionen-Investitionen an. Doch bei den Ausschreibungen für Importe werden die deutschen Firmen bevorzugt. Und Tausende Faschisten aus Europa haben Unterschlupf am Rio de la Plata gefunden. Haben die Alliierten nicht zehn Jahre zuvor das Deutsche Reich militärisch besiegt – und plötzlich wird die deutsche Industrie zu einer bedrohlichen Konkurrenz!

Die US-Autoindustrie streckt ihre Fühler nach Argentinien aus, nicht nur Kaiser will in Córdoba eine Fabrik bauen. Und dabei steht Mercedes Benz Argentina im Weg. In einem vertraulichen Schreiben an Jorge Antonio berichtet der Daimler-Repräsentant, Baron von Korff¹²² voller Sorge, dass Chevrolet Fahrzeuge exportieren will. Es geht um 5.000 Autos – oder mehr. Es handelt sich um Gebrauchtwagen, ausgemusterte Modelle. Auch General Motors wolle im großen Umfang Personal suchen.

Und dann die Todsünde: Deutschland greift nach der Antarktis, nach jenem strategischen Kontinent, auf den die Engländer ein Auge geworfen und sich ganz in der Nähe, auf den Malwineninseln, festgesetzt haben. Zitat aus einem Aktenvermerk der Untersuchungskommission:¹²³

»Vertraulich: Die Gewinnung der politischen Hoheit über den argentinischen Sektor der Antarktis erforderte und erfordert laufend beträchtliche Aufwendungen. Die wirtschaftliche Erschließung [der Antarktis ist] möglich. Hierfür bietet die Fischerei, insbesondere der Walfang, weit gehende Möglichkeiten. Nachdem die bisherigen Bemühungen argentinischer Regierungsstellen am Fehlen der entsprechenden wirtschaftlichen und absatztechnischen Voraussetzungen scheiterten, ist es nunmehr gelungen, diese Grundvoraussetzungen durch die angebotene Mitarbeit der von mir vertretenen Firmen grundsätzlich sicherzustellen. Die Erste Deutsche Walfanggesellschaft – EDW GmbH – ist bereit, die Bereedung, Ausrüstung und Bemannung der künftigen Walfangflotte sowie den Verkauf der Fangergebnisse zu übernehmen und die AG Weser [die zum

Kruppkonzern gehört] kann, wenn ihr der Bauauftrag bis Ende Juni 1955 erteilt wird, die benötigten Fangdampfer bei günstigen Zahlungsbedingungen bis zum Herbst 56 abliefern, so dass der Aufnahme des Walfangs in der Saison 56/57 nichts mehr im Wege steht.«

Die EDWG hat schon beim Bundesministerium für Wirtschaft und Ernährung vorgesprochen und mit der (staatseigenen Exportversicherung) Hermes verhandelt. Alle haben ihre Zustimmung erteilt. Die Bonner Regierungsstellen sind bereit, die Einfuhrverträge für Walöl zu genehmigen. Die Fangdampfer werden pro Stück voraussichtlich 500.000 Dollar kosten, zugrunde gelegt wird die Verrechnungseinheit aus dem Deutsch-Argentinischen Handelsabkommen, der so genannte »CAAO-Dollar«. Hierfür wird ein Kredit aufgenommen, der mit den Walölimporten in den kommenden Jahren 1956 und 57 getilgt werden soll. Hinzu kommen drei Millionen DM für die Ausrüstung der Fangdampfer. Folgende Voraussetzungen fordern die deutschen Kapitalgeber:

»Berechnung der eingebrachten Werte – Sachwerte und Dienstleistungen – nach den Preisen des innerargentinischen Marktes bei Festsetzung der Kapitalanteile. Anwendung des Gesetzes über Radicación temporaria, das heißt Dividenden- und Kapitaltransfergarantie. [...] Eventuell Gewährung von zusätzlichen Einfuhrlizenzen für bestimmte Güter, wobei die benötigten Devisenbeträge auf dem grauen Markt aus Sperrmark- oder beschränkt konvertierbaren DM-Konten eingekauft werden dürfen und die so eingeführten Güter frei ohne Preisbeschränkung verkäuflich sind, damit Pesobeträge zur internen Finanzierung gewonnen werden können. Ohne diese Voraussetzung besteht für deutsche Kapitalinvestitionen kein Anreiz. Acht Prozent Zinsen erhalten die deutschen Kapitalanleger schon auf dem innerdeutschen Markt, und keiner legt sein Geld in einem Lande mit Transferschwierigkeiten an lediglich mit der Aussicht, es später einmal zurückzubekommen.«¹²⁴

Drei Monate nach diesem Aktenvermerk, im Juni 1955, geben die Militärs den Startschuss und bombardieren den Regierungspalast. Noch einmal kann Perón die Rebellion niederschlagen. Dann nimmt die Regierung in London das Heft in die Hand und verspricht den argentinischen Admirälen, im Konfliktfall ihre Kriegsschiffe zu versorgen. Im September 1955 gibt die Marine das Signal zum Aufstand. Sie droht mit der Bombardierung der Raffinerien, und in Corrientes erhebt sich General Pedro Aramburu. In Córdoba wird drei Tage gekämpft. Schließlich gewinnen regierungstreue Truppen und verkünden ihren Sieg. Doch zur Überraschung aller reicht Perón am 19. September 1955 seinen Rücktritt ein.

Zunächst scheint es so, als würde die Militärjunta einen Peronismus ohne Perón weiterführen. An sozialen Errungenschaften soll nicht gerüttelt, die Gewerkschaften beibehalten werden. Doch nach sechs Wochen ergreift General Aramburu die Macht, ein Vertrauter der Engländer und der Landoligarchie. Die Gewerkschaften werden aufgelöst, Arbeiterführer verhaftet, Widersacher an die Wand gestellt. Laut Dekret wird verboten, den Namen »Perón« zu erwähnen oder den peronistischen Marsch zu singen.

Jorge Antonio ist klar, dass die Geldwäscheaktion zu Ende ist. Ende September sperrt die Zentralbank alle Konten von Firmen, an denen er beteiligt ist. Er flüchtet in die deutsche Botschaft, zu seinen Freunden. Dort bleibt er acht Tage, in der uruguayischen Botschaft weitere sieben Tage. Danach wird er verhaftet.

Die Militärjunta, die »Revolution der Befreier«, wie sie sich selbst nennt, verkündet, mit der Korruption und dem »faschistischen Populismus Peróns« aufräumen zu wollen. Der General habe die Staatskasse geplündert. Eine akribische Untersuchung seiner kriminellen Aktivitäten wird angekündigt.

Die Junta erlässt am 9. Dezember 1955 das »Vermögens-Sperrdekret«, das Gesetz Nummer 5.148/55, das die Bildung einer »Nationalen Junta zur Wiedererlangung der öffentlichen Besitztümer« (Junta Nacional de Recuperación Patrimonial) vorsieht. Danach müssen alle Firmen und Einzelpersonen nachweisen, womit sie ihr Vermögen in den Jahren 1943 bis 1955 erworben haben (also in der Zeit, in der Perón an der Regierung beteiligt war). Wer das nicht nachweisen kann, wird enteignet. Theoretisch zumindest. Praktisch trifft dieses Dekret nur die deutschen Firmen, es zielt auf das Imperium Antonios.

Ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss wird eingerichtet. Die »Kommission Jorge Antonio«, »Kommission 11«. Mercedes Benz Argentina und die mit ihr verbundenen Aktiengesellschaften werden unter staatliche Zwangsverwaltung gestellt. Staatsanwälte beschlagnahmten Firmenunterlagen, zumindest die, die Finanzchef Coire, der sich noch auf freien Fuß befindet, nicht in Sicherheit gebracht hat. In den Büroräumen von Deutz S.A. werden am 18. November vertrauliche Unterlagen verbrannt. Die Konten der Unternehmen Fahr, Siemens, Deutz, Bosch, Hanomag, Krupp und Borgward werden gesperrt.

In Untertürkheim bricht Panik aus. Anders als gegen Ende des Zweiten Weltkriegs, als man die Niederlage kommen sah und sich beizeiten vorbereiten konnte, sind diesmal die Herren vom Putsch gegen ihren Verbündeten Perón überrascht worden. Ihre Millionen-Investitionen, verschachtelt über Strohmänner und Tarnfirmen, sind in Gefahr. Die Unternehmensleitung versucht verzweifelt das Vermögen zu retten, das sie als das ihrige ansieht.

Strategie Nummer eins: Eiliges Umsatteln auf die neuen Machthaber am Rio de la Plata. Daimler-Benz ruft Binder und von Korff ab, wie die Junta verlangt. Daimler-Vorstandsmitglied Wychodil fliegt umgehend nach Buenos Aires und erfährt, dass die argentinischen Köpfe von MBA im Gefängnis sitzen. Ein Trost: »Unsere deutschen Herren sind völlig unbehelligt«, notiert er in seinem Reisebericht.¹²⁵ Er übergibt einen Brief von Ludwig Erhard, hilfsbereit wie immer.

Bei einem Besuch bei Admiral Rial erfahren die Herren aus Deutschland, dass die Militärs Antonio für die Zukunft ausschalten wollen. »Wir haben erklärt, dass wir durchaus Verständnis dafür haben, dass man sich am Besitz von JA schadlos halten möchte. Aber nicht zu Lasten der Daimler-Benz AG.«¹²⁶

Sie biedern sich den neuen Machthabern an, wie Perón Bewunderer des deutschen Militarismus. Exportchef Arnold Wychodil notiert in seinen Reisenotizen¹²⁷, dass er von General Sanguinetti, dem Mercedes-Zwangsverwalter, mit den deutschen Worten »im Westen nichts Neues« freundlich begrüßt worden sei. Man müsse ausnützen, dass die Militärs noch an der Macht seien, so Wychodil, sie müssen ihre Entscheidungen nicht im Parlament begründen, sondern können per Dekret regieren.¹²⁸ Dem Chef der »Nationalen Junta zur Wiedererlangung der öffentlichen Besitztümer«, dem »sehr geehrten Herrn Brigadegeneral« Carlos Kelso, schlägt die Direktion von Daimler-Benz¹²⁹ ein neues Treffen vor, an dem die aus Stuttgart angereisten Herren Wychodil, Finanzchef Beck und Direktor Reuter sowie der Generalbevollmächtigte Fix, Chef der Devisenabteilung, teilnehmen werden.

Beteiligt an der Rettungsaktion ist auch Hanns Martin Schleyer, der mit Wychodil nach Argentinien reist. Die Herren kennen sich aus ihrer gemeinsamen Zeit in Prag, Schleyer als SS-Offizier und Wychodil als Werksleiter einer Daimlerfabrik, die mit Zwangsarbeitern für den Endsieg produzierte.¹³⁰ In Buenos Aires treffen sie Oberingenieur Karl Friedrich Binder wieder. Beim gemeinsamen Grillen und argentinischem Rotwein schmieden sie neue Expansionspläne.

Die Herren von Daimler-Benz wollen die »Angelegenheit MBA« – die Zwangsverwaltung und die drohende entschädigungslose Enteignung – lösen und schlagen den Militärs einen Deal vor, einen »arreglo«, wie sie es nennen. Sie legen ihrem Schreiben einen Vorschlag bei, auf dessen Grundlage das kommende Gespräch stattfinden soll. In den Akten fehlt dieser Vorschlag.

Doch die Junta will mit Perón und seinem Mythos ein für allemal Schluss machen, mit ihm und seinen Verbündeten. Sie lassen die Daimler-Gesandten – freundlich aber bestimmt – ins Leere laufen. Die Ermittlungen müssten abgewartet werden, sagen sie, das Unternehmen stehe unter Zwangsverwaltung. Die Bauarbeiten in der Fabrik in González Catán werden im Januar 1956 abgebrochen, im Laufe des Jahres 770 Arbeiter entlassen, im Juli die gesamte Anlage geschlossen. Nur ein paar Arbeiter ölen weiterhin die Maschinen. Auch in der Montagehalle San Martín gehen die Lichter aus. Nach und nach verkauft die Junta die Lagerbestände, Mercedes-Autos aus der 170er-Reihe, Maschinen werden nach Brasilien verbracht.¹³¹ Das Imperium von Daimler-Benz droht auseinander zu fallen.

Die Strohmänner von MBA dürfen das Land nicht verlassen, Jorge Antonio wird verhört. Er beschreibt seinen kometenhaften Aufstieg, vom mittellosen Krankenpfleger im Militärhospital bis zum Multimillionär.¹³² Dies erzählt er – als Beschuldigter:

Seit 1948 sei er Geschäftsführer des Auto-Importeurs Aguirre, Mastro & Cía. gewesen, der vor 1945 Fahrzeuge von General Motors und Daimler-Benz eingeführt habe. Dort habe er seine Ersparnisse eingebracht, sei Teilhaber geworden. Ein Jahr später sei er in die USA gefahren, um General Motors – vergeblich – zu einer Direktinvestition zu bewegen. In Deutschland hingegen sei er auf Interesse gestoßen. Über Beziehungen habe er das Okay der Perónregierung für den Import von 3.000 Autos aus Untertürkheim erhalten, unter der Bedingung, dass aus der argentinischen Zentralbank keine Devisen fließen. Die Hälfte der Autos sei dem Industrie- und Handelsministerium in Buenos Aires zur Verfügung gestellt worden, das bestimmen konnte, wer diese Fahrzeuge zum Selbstkostenpreis erwerben durfte. Daimler-Benz sei für die Lieferung der Fahrzeuge von verschiedenen Anlegern bezahlt worden, Aguirre, Mastro & Cía. haben diese Autos in Argentinien verkauft und mit dem Verkaufserlös die Investoren ausgezahlt.

Das Geschäft sei derart gut gelaufen, so Antonio in seiner Aussage, dass es nicht bei den 3.000 Fahrzeugen geblieben sei, die Erlaubnis für weitere 5.000 sei ein Kinderspiel gewesen. Auch dieses Mal sollten keine Devisen der Zentralbank ausgegeben, sondern die Finanzierung direkt dem Mutterhaus Daimler-Benz AG überlassen werden. Von Korff habe zwei Millionen Dollar investieren wollen. Woher, verrät Antonio nicht. Die Importfirma Aguirre, Mastro & Cía. sei aber auf Dauer dem Geschäft nicht gewachsen gewesen. Er habe das Unternehmen verlassen und in der Straße Charcas mit einem Startkapital von neun Millionen Pesos die Mercedes Benz GmbH gegründet. An diesem Kapital seien die Deutschen mit drei Millionen beteiligt gewesen,

über Atilio Gómez. Für die Montagehalle in San Martín haben die Deutschen Maschinen und Werkzeuge geliefert, er (Antonio) habe die Finanzierung übernommen. Das Kapital stamme von Daimler-Benz:

»Ich schickte Perón ein Telegramm und bat um eine Audienz für [den aus Stuttgart angereisten Daimler-Chef, Wilhelm] Haspel. Die deutsche Botschaft unterstützte uns. So kam der erste Kontakt mit Perón zustande, und es wurde beschlossen, Oberleitungsbusse zu importieren. Für diese ›Trolleybusse‹ zahlte die Zentralbank in harter Währung.«

Er sei auf dem Papier Eigentümer von 44 Prozent des Aktienkapitals von Mercedes Benz Argentina. Wirkliche Eigentümerin sei die deutsche Daimler-Benz AG, er sei ihr Treuhänder. Er besitze nur sein Haus in Martínez, seine Yacht Esmeralda und ein paar Autos.

Die Strohänner werden vorgeladen, einer nach dem anderen. Antonio di Scala erklärt am 4. Februar 1957 auf die Frage, warum er als Aktieninhaber der Firma Trapalóo S.A., Mecánica Rural S.A., SIADA S.A. und Fahr S.A. aufgetreten sei?

»Ich habe dies der Kanzlei Coires angeboten. Ihm fehlten ein paar Namen für die Bildung der Aktiengesellschaft im Auftrag von Mercedes Benz Argentina. Herr Coire rief mich an und fragte mich, ob ich ihm als einer von den benötigten zehn Aktionären zur Verfügung stehen würde. Ich würde kein finanzielles Risiko eingehen, aber auch kein Geld dafür bekommen.«

Fernando Alvarez erklärt den Ermittlern, dass er Antonio aus seiner Zeit als Angestellter der »Banco de la Nación« kenne. Dort habe Antonio Kredite für Aguirre, Mastro Cía. beantragt. Antonio habe ihn aus der Bank abgeworben und in das Autohaus übernommen. Auch wenn er als Aktieninhaber aufgetreten sei, habe er niemals Aktien besessen. Sie gehörten Mercedes Benz Argentinien. Er habe seinen Namen geliehen. Dies habe ihm Direktor Timmermann so erklärt.

Auch Guillermo Jorge d'Andrea Mohr ist nur auf dem Papier Aktieninhaber der Firma Suranor S.A. im Wert von 400.000 Pesos. Sie gehören, vermutet er, Jorge Antonio und MBA.

Ramón Andrés Donadio erklärt¹³³, dass er zwischen März 1953 und März 1954 auf dem Papier Aktionär von SIADA S.A. gewesen sei. Wie viel Kapital er gehalten hat, erinnert er nicht mehr. Wieso auch? Real habe ihm ja doch nichts gehört. Bei Deutz S.A. sei er bis September 1955, bis zum Putsch, Aktionär gewesen. Von den zwei Millionen Pesos habe er nur 240.000 eingezahlt und danach an Jorge Antonio eine Million überwiesen. Die Aktien sind keine Namensaktien, so dass nicht zurückverfolgt werden kann, wer Eigentümer ist.

Auch der Generalbevollmächtigte der Daimler-Benz AG für Lateinamerika, Baron Arnt von Korff gibt in seiner Vernehmung¹³⁴ an, dass ihm selbst keine Aktien gehören, obwohl er in mehreren Firmen des MBA-Imperiums als Aktieninhaber ausgewiesen ist. Der 51-Jährige reicht eine Vollmacht des Untertürkheimer Unternehmens ein und verrät, dass die Daimler-Benz AG bei der Finanzierungsgesellschaft Investa S.A. 38 Millionen Pesos investiert habe. Woher diese immense Summe stammt, sagt er nicht. Er legt keine Banküberweisung vor. Ebenso wenig eine Bestätigung, dass das investierte Kapital von Daimler-Benz bei der Zentralbank, also nicht auf dem Schwarzmarkt, in Pesos getauscht worden ist.

Die Ermittler der Untersuchungskommission gehen dieser Frage auch nicht nach – obwohl genau diese Frage ihr Auftrag ist. Zwar befinden sich unter den beschlagnahmten Unterlagen die Kontoauszüge von Investa S.A. Aus ihnen geht hervor, dass von Korff zweistellige Millionenbeträge bar auf das Konto eingezahlt und am

folgenden Tag mit dem Betrag Aktiengesellschaften gekauft hat. Von Korff erklärt diese Bar-Einzahlungen nicht. Den Ermittlern geht es nicht um die Aufklärung eines länderübergreifenden Verbrechens – das laut Zeugenaussagen von einem multinationalen Unternehmen in Komplizenschaft mit der deutschen Bundesregierung eingefädelt worden ist. Die »Nationale Junta zur Wiedererlangung der öffentlichen Besitztümer« sammelt lediglich Beweise gegen Antonio und Perón, um den Militärputsch zu legitimieren. Laut ihrem Abschlussbericht soll Perón Vermögenswerte von 700 Millionen US-Dollar gestohlen haben.¹³⁵ Unklar ist, wo diese 700 Millionen Dollar geblieben sind.

Unbestritten ist, dass es in der ersten Perón-Regierung Korruption in großem Stil gab, in der Partei, den Gewerkschaften, der Armee, der Justiz. Aber sind wirklich, wie die Junta später behauptet, dreistellige Millionenbeträge auf den Konten des Obersten Parteiführers persönlich gelandet? Zweifel sind angebracht. Perón soll für seine schützende Hand über die »alten Kameraden« harte Währung kassiert haben, heißt es in Presseveröffentlichungen. Seine Frau Eva soll bei ihrer Europareise 1947 grünes Licht für diese Fluchtbewegungen gegeben und das Geld auf ihren Schweizer Bankkonten deponiert haben. Trotz intensiver Recherchen tauchen diese Konten nie auf.

Jorge Antonio bestreitet die Existenz der Schweizer Bankkonten Peróns. In seinen Augen wollte Eva Perón in der Schweiz das Terrain für die Anwerbung von Technikern sondieren. »Headhunting« würde man heute sagen. Was er nicht sagt, aber was wahrscheinlich ist, dass zu diesem Zweck, der Anwerbung von Fachleuten, Geldmittel in der Schweiz lagerten, auf welche die First Lady Zugriff hatte – für den Fall, dass diesen Fachleuten die Ausreise versüßt werden musste. Doch zu diesem Zeitpunkt – 1947 – sind die meisten deutschen »Spezialisten« noch in Wartestellung und hoffen, nach dem Abzug der Siegermächte wieder die Macht zu übernehmen. Antonio:

»Wir wollten Argentinien industrialisieren. Wir hatten Kapital und Lebensmittel für den Export und wollten Maschinen und Experten importieren. Und Deutschland brauchte Kapital und Lebensmittel und wollte Maschinen und Experten exportieren.«

Unmengen von Papier trägt die »Kommission 11« in jahrelanger Ermittlungsarbeit zusammen, doch ihre Ergebnisse sind mager. Sie legt keine Beweise für die 700 Millionen Dollar vor, die in Peróns Taschen gelandet sein sollen. In ihren Akten befindet sich ein vertraulicher, nicht unterschriebener Vermerk vom 3. September 1957. Danach hat der Zwangsverwalter im Archiv von Mercedes Benz S.A. Belege über die Lieferung von vier Fahrzeugen an Perón gefunden, wobei unklar ist, wofür und aufgrund welchen Umstandes die Überlassung dieser Fahrzeuge erfolgte. Unter anderem handelt es sich um einen Mercedes 300 S, Coupé, Luxus-Sport, der am 8. Januar 1952 mit Wechselkurs-Genehmigung importiert wurde. Dieses Auto habe Perón später dem Studenten Oscar Rafael Sánchez Carrie für seine »sportlichen Leistungen« übertragen. Der wiederum habe das Auto weiterverkauft an eine Person, die bereits ein anderes Mercedes-Fahrzeug besaß, das unter ungeklärten Umständen eingeführt wurde. Worin das konkrete Delikt besteht, verrät der Vermerk nicht. Vielleicht handelte es sich bei dem Luxus-Coupé um denselben Wagen, der bei einem Basketballwettbewerb an den besten Spieler ging, wie von Korff in seinem Reisebericht erwähnte.¹³⁶

Germán Timmermann hat Antonio von erster Stunde an bei seinen Geschäften beraten, er gehört zu den Gründern von Mercedes Benz Argentina. Zwölf Tage sitzt er in Haft, seine Frau Elsa fürchtet das Schlimmste.

Jeden Tag steht sie an der Gefängnispforte, wird kurz zu ihrem Mann vorgelassen. Einmal, erinnert sie sich später¹³⁷, trifft sie dort die Herren Binder, Wychodil und von Korff. Sie, die Auftraggeber Antonios und Timmermanns, befinden sich auf freiem Fuß. Die Militärs erlauben ihnen sogar, ihre inhaftierten Angestellten zu besuchen. Die Deutschen wollen Frau Timmermann beruhigen. Es werde sich alles »regeln«, versichern sie ihr an der Pforte, ihr Mann werde seinen alten Posten bei Mercedes Benz wieder erhalten. So wie sie selbst nach dem Krieg ihre einstigen Führungspositionen bei Daimler-Benz wieder erhalten haben.

Timmermann darf das Land nicht verlassen, solange die Ermittlungen laufen. Er muss am 12. Januar 1956 vor der Kommission erscheinen. Sein Name taucht als Direktor, Vizepräsident oder Aktieninhaber bei MBA, Fahr Argentina, der Finanzierungsgesellschaft Investa S.A., Lucardi, Aguirre & Mastro und vielen anderen Firmen auf, an die sich Timmermann nicht mehr erinnert. Es waren so viele, wie soll er da den Überblick behalten? Woher er das Geld für den Aktienkauf erhalten habe? Von Mercedes Benz, Investa und von Antonio persönlich, sagt er. Ihm gehöre nur ein Haus in Martínez, das er 1952 für 700.000 Pesos erworben habe, sowie ein Haus in Villa General Belgrano im Wert von 55.000 Pesos, ein zwei Jahre alter Mercedes Modell 300 und ein Mercedes 220, den er in Deutschland als Attaché am Frankfurter Konsulat gekauft habe. Das Geld habe er gespart, er sei für seine Direktorentätigkeit bei MBA gut bezahlt worden.

Frage an Timmermann, was mit dem Geld, das mit dem Trick der überhöhten Rechnungen erworben wurde, gemacht wurde? Damit seien den Investoren »Wechselkurs-Unterschiede« erstattet worden.¹³⁸ Auch Spenden für religiöse, kulturelle und sportliche Zwecke seien damit finanziert worden. Und man musste die Differenz ausgleichen zwischen den Beträgen, die auf dem Papier für eine Aktiengesellschaft gezahlt wurden, und dem, was wirklich geflossen ist, Bestechungsgelder inklusive.

Timmermann verlässt der Mut. Er, Doktor der Wirtschaftswissenschaften und seriöses Aushängeschild der Geldwäschanlage, ist nicht kaltblütig wie Antonio und Coire, die beide noch im Gefängnis sitzen.

Timmermann verliert die Nerven. Mit der Familie flüchtet er nach Brasilien, will abwarten, bis sich die Wogen in Argentinien geglättet haben.

Die Staatsanwaltschaft untersucht die Vermögenswerte des Antonio-Imperiums¹³⁹: Seit Mercedes Benz von einer GmbH in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden ist – das Gründungsprotokoll stammt aus dem Jahr 1952 – ergießt sich ein warmer Geldregen über die Firma. Beträgt ihr Kapital im Dezember 1952 zwanzig Millionen Pesos, klettern die Kapitaleinlagen im Mai 53 auf fünfzig Millionen, im Mai 54 auf 75 Millionen, im März 55 auf hundert Millionen und Ende April 55, wenige Monate vor dem Fall Peróns, auf 200 Millionen mit der Ankündigung einer Erhöhung auf eine Milliarde.

Davon erhebt die Daimler-Benz AG Ansprüche auf ein Aktienpaket in Höhe von 66 Millionen Pesos, schreibt sie im Februar 1956 an die Junta. Diese Wertpapiere habe ihnen Antonio für ihre Einlagen, Gewinnbeteiligung und als Garantie für Kredite überreicht. Und wieder fügen sie eine Bescheinigung des deutschen Bundesministeriums für Wirtschaft bei. Weder Daimler-Benz noch Jorge Antonio erklären die mysteriösen Kapitalerhöhungen und unsichtbaren Kapitalströme.

Die Junta ermittelt: In zweieinhalb Jahren (d.h. bis zum Militärputsch) importiert allein die argentinische Mercedes Benz S.A. im Wert von 45 Millionen US-Dollar. Davon werden 14 Millionen mit Devisen der Zentralbank finanziert und 31 Millionen Dollar ohne Devisenausschüttung. »Dies war nur möglich, weil Perón

seine Hand darüber hielt und Devisen zur Verfügung stellte«, heißt es in einem späteren Gerichtsurteil.¹⁴⁰ Die Staatsanwaltschaft rechnet vor, dass die im Imperium von Jorge Antonio zusammengefassten Firmen 63 Millionen US-Dollar mit einer Ausnahmegenehmigung der Zentralbank exportieren konnten.

Jorge Antonio kann oder mag nicht erklären, welche Geldbeträge im Gegenzug die Deutschen nach Argentinien verbracht haben. Er bestreitet die Ausplünderung der Zentralbank und sagt, dass eine ausgeglichene Zahlungs- und Handelsbilanz – wie es im Deutsch-Argentinischen Handelsabkommen steht – erklärtes Ziel peronistischer Politik gewesen sei. Man wollte keinen Kapitalabfluss, sondern im Gegenteil Investitionen aus dem Ausland. Tatsache ist aber, dass legal kein Kapital von Deutschland nach Buenos Aires transferiert wurde. Illegal? »Unter meiner Verantwortung nicht«, behauptet Antonio, 87-jährig. Aber dass die Deutschen Geld und Gold aus der Schweiz nach Argentinien geschmuggelt haben, kann er nicht ausschließen. Die Finanzierungsgesellschaft Investa S.A. sei von Baron von Korff geleitet worden. Und was der gemacht hat, entziehe sich seiner Kenntnis. Antonio bestätigt, dass die vom Untersuchungsausschuss aufgelisteten Firmen zum Imperium Mercedes Benz Argentina S.A. gehört haben:

Mar Chiquita S.A., Immobilien, Ländereien. Kapital 3.519.000 Pesos, davon hält MBA 2.170.000 Pesos.

Tafi S.A., Hotels und Immobilien. Kapital 7,5 Millionen, davon MBA 6.872.300

Plasmetal S.A., Immobilien, 2 Millionen Pesos Kapital, MBA Alleinbesitzer

Investa S.A., Finanzierungsgesellschaft. 40 Millionen, davon MBA 1,5 Millionen. (An anderer Stelle ist von 38 Millionen Pesos die Rede, die auf MBA entfallen.)

Autarc S.A., Agromaschinen und Fahrzeuge. 5 Millionen Kapital, MBA 4,5 Millionen Pesos

Lucardi, Aguirre Mastro Cia., Import von Maschinen und Lastwagen, Kapital 10 Millionen, davon 7 Millionen auf MBA

Forja S.A., Reifen und Achsen für Eisenbahnen, Kapital 8.342.487, davon 4,8 Millionen auf MBA

VISAARGENTINA S.A., Schmelzwerk und Werkzeugfabrik, 7 Millionen Kapital, davon MBA 6.212.000

Trapalco S.A., Landwirtschaft und Viehzucht. 15.250.000 Kapital, Alleinbesitzer MBA

Establecimiento Guell S.A., Holzwirtschaft und Viehzucht. 5 Millionen Kapital, 4,5 Millionen MBA

SIA S.A. Viehzucht und Ex- und Import von Rennpferden. 5 Millionen Kapital, davon 4.995.500 MBA

La Rinconada S.A., in Gründung begriffen, Agro und Viehzucht. 1 Millionen Kapital in den Händen anderer Aktieninhaber, es ist aber die künftige Beteiligung von MBA in Höhe von 13 Millionen Pesos vorgesehen.

AGROPEC S.A., Agro-Business, in Gründung. 4,5 Millionen Pesos Kapital vorhanden, aber nicht angelegt

IMPEX S.A., Ex- und Import, 5 Millionen Kapital, MBA 4.597.000

COPRA S.A., Ex- und Import, 780.000 Kapital, davon MBA 700.000

FABAR S.A., Ex- und Import. 2,5 Millionen Kapital, Alleinbesitzer MB

Deutz Argentina S.A., Traktorenmontage. 7.357.294 Kapital, MBA 1.440.000

RESTA S.A., 6 Millionen Kapital, 5.645.500 MBA

SIADA S.A., 2,5 Millionen, 697.000 MBA

COFINDUS S.A., 5,8 Millionen vorgesehene Kapital.

In dieser Liste fehlen folgende Firmen, die von Jorge Antonio kontrolliert wurden und die die Untersuchungskommission an anderer Stelle aufführt¹⁴¹:

Aguirre Mastro GmbH (Fahrzeuge und Autoteile)

All Services S.A. (Autos und Fernseher)

APT S.A. (Fernseher)

Amparo S.A. (Versicherungen)

Argentina Sueco, Cia. de Seguros

Avellaneda Motor S.A. (Fahrzeuge)

Banco Continental S.A.

Capehart S.A. (Fernseher)

CIMAR S.A. (Fernseher)

COAR S.A. (Fahrzeuge)

Consigna S.A. (Fernseher)

Corfi GmbH (Fernseher)

D´Alkaine Agrícola, S.A. (Traktoren)

D´Alkaine GmbH (Fernseher)

Difusora Esto Es S.A.

Fahr S.A. (Traktoren)

Favis GmbH (Waggons)

Hugo Guido S.A. (Fahrzeuge)

Leopoldo Gold S.A. (Fernseher)

Inyecto Magnet S.A.

Mecánica Rural S.A. (Traktoren, Autos)

Los Nogales S.A. (Fernseher)

Norte S.A. (Fernseher)

Gasi S.A. (Import Nutzfahrzeuge)

RADA S.A. (Straßenbau)

SURANOR S.A. (Karosseriebau, Sägewerk)

Taique S.A. (Landwirtschaft)

Talleres Guëmes S.A. (Autowerkstatt)

TAM GmbH (Transportunternehmen)

Televa S.A. (Fernseher).

Der Untersuchungsausschuss gelangt zu dem Schluss, dass es Mercedes Benz nicht um den Bau von Lastwagen, sondern um den Kauf von Vermögenswerten ging.

»Innerhalb des kurzen Zeitraums von drei Jahren kam es zu einer gigantischen Expansion, die nur möglich war aufgrund des direkten Einflusses der höchsten nationalen Autorität und der unbeschränkten Benutzung der Devisenbestände des Staates«. ¹⁴²

Das von Antonio erwähnte »Gentlemen´s Agreement« wird nur als Kopie vorgelegt. Und eine schriftliche Vollmacht haben die Deutschen an ihre argentinischen Strohmänner nie erteilt. Von Anfang an habe Perón

seine Hand über die Deutschen gehalten und ihre »Investitionen« zum »nationalen Interesse« erklärt. Kaum jemand habe sich an fehlenden Papieren gestört.

Zum Beispiel bei dem Geschäft mit 2.000 Mercedes-Lastwagen mit kleinerer Nutzlast. Dafür beantragt am 13. September 1951 die Mercedes Benz GmbH beim argentinischen Nationalen Wirtschaftsrat die Genehmigung für diesen Import und den Kapitalimport. Hinzu sollen weitere tausend Lastwagen und 3.000 Landwirtschaftsfahrzeuge kommen. Doch der Nationale Wirtschaftsrat stellt sich quer. Die Daimler-Benz AG habe »keinen Investitionsplan vorgelegt, sondern nur Allgemeinheiten von sich gegeben«. Nach herrschender Rechtslage muss bei jeder Auslandsinvestition eine Bescheinigung der ausländischen Regierung vorgelegt werden, die diesen Kapitalexport genehmigt. Zuständig dafür war damals die »Delegación Comercial Alemana«, die Deutsche Handelsvertretung. Diese habe sich jedoch im Falle von Daimler-Benz AG geweigert, eine Stellungnahme zu der geplanten Investition abzugeben. Es sei unklar, ob die Errichtung der Fabrik wirklich eine Kapitalanlage beinhalte.

Die Staatsanwaltschaft nimmt sämtliche Firmen des Antonio-Imperiums unter die Lupe. Bei allen Unternehmen sind Strohmänner aufgetreten, die Bilanzen sind unvollständig, völlig unklar ist der Ursprung des Kapitals. Beispiel Deutz S.A.: Dort sind im Februar 1955 die Aktien der argentinischen Strohmänner an die deutschen Vertreter von Klöckner-Humboldt-Deutz überschrieben worden. Illegal, meint die Staatsanwaltschaft, denn diese Übertragungen seien ohne Wissen der deutschen Vertreter erfolgt, zumindest ohne formelle Niederschrift. Sie sei nur im Aktionärsregister eingetragen:

»Mehrere Untersuchungen sind noch im Gang, um die Herkunft der gezahlten Gelder herauszufinden, aber bisher ist es nicht gelungen, diese Herkunft festzustellen. Investa S.A. hat am 31. Juli 54 Aktien gekauft, und es ist wahrscheinlich, dass die gezahlten 4,7 Millionen Pesos Teil der fünf Millionen sind, die anonym eingezahlt worden sind. Die Differenz von 300.000 Pesos ist wohl von MBA gekommen.«¹⁴³

Dem Untersuchungsausschuss gegenüber verraten die deutschen Vertreter von Klöckner-Humboldt-Deutz nicht, dass das Geld von ihnen stammt. Zumindest steht davon nichts in den Akten. Die deutsche Firma hätte in diesem Fall eine Überweisungsquittung oder einen Beleg vorlegen müssen. Offensichtlich kann sie das nicht, weil das Geld geschmuggelt wurde.

Die Staatsanwaltschaft kommt zu dem Schluss, dass das Kapital von Deutz S.A. von Mercedes Benz Argentina (1.440.000 Pesos), von der von den Deutschen kontrollierten Finanzierungsgesellschaft Investa S.A. (4.700.000 Pesos) und von Klöckner, Humboldt & Deutz in Form von Maschinen, Barguthaben und Zinszahlungen von insgesamt 330.000 Pesos kam. Mit anderen Worten: KHD kann am gesamten Aktienkapital in Höhe von 6,4 Millionen Pesos nur eine geleistete Investition – in Geld und Sachwerten – von fünf Prozent nachweisen.

Deshalb protestieren die Deutschen nur sehr verhalten gegen ihre Beschlagnahmung durch die Junta. Klöckner fordert die Erstattung von 5.000 Pesos, die sie in bar im Oktober 1955 für ein kleineres Aktienpaket gezahlt haben will. Und im Januar 1956 erwirbt Klöckner-Humboldt-Deutz für 3,3 Millionen Pesos nachträglich ein Drittel des Aktienpakets von Deutz S.A. – so wie es das argentinische Aktiengesetz vorschreibt. Zu spät, meint die Staatsanwaltschaft, »Deutz S.A. war eine illegale Firmengründung, weil die notwendige Anzahl von zehn Aktionären nicht gegeben, sondern nur Namensleiher aus der Kanzlei von Herrn Coire« eingesetzt wurden.

Auch die Daimler-Benz AG hat zunächst wenig Glück in dem gegen sie angestregten Ermittlungsverfahren. Auftrag der »Nationalen Junta zur Wiedererlangung der öffentlichen Besitztümer« ist ausdrücklich die Feststellung des Ursprungs des zwischen 1943 und 1955 erworbenen Vermögens. Und den Ursprung kann die Daimler-Benz AG nicht nachweisen.

Die Bilanzen des argentinischen Unternehmens weichen extrem von denen des Mutterhauses ab. In den Büchern von Mercedes Benz Argentina ist der Betrag von 145 Millionen Pesos unter der Rubrik »Konto der Investoren« als Schuld verbucht. Dies sind 4,8 Millionen Dollar. In Untertürkheim weist die Schuld des argentinischen Unternehmens 15,5 Millionen Dollar aus. »Wir wissen auch nicht, ob noch weitere Ungenauigkeiten in der Buchhaltung auftreten werden«, kabeIn Wychodil und Könecke.¹⁴⁴ Sie lassen ihre Ansprüche auf Investa S.A. in diesem Telegramm fallen, ihre Aktien gehören MBA, behaupten sie. So ergeht im Dezember 1957 in erster Instanz das Urteil, wonach Daimler-Benz entschädigungslos an den argentinischen Staat fällt. Auszug aus dem Urteil:

»Die beschlagnahmte Firma konnte die Existenz von deutschen Kapitalanlagen nicht nachweisen und versuchte stattdessen, diesen Nachweis als nebensächlich abzutun, während er einer der wichtigsten Punkte ist.«¹⁴⁵

Mercedes Benz Argentina legt Rechtsmittel ein. Die Firma behauptet, dass die Daimler-Benz AG 1.680.000 Dollar in bar sowie Werkzeug im Wert von 180.000 Dollar nach Argentinien geschickt habe. Daneben habe Daimler-Benz an MBA einen Kredit von 3.415.000 Dollar erteilt, der in Form der künftigen Kommissionen aus dem Fahrzeugverkauf von Mercedes-Autos zurückgezahlt werden sollte. Aber auch diese Mini-Investition von 1.680.000 Dollar kann Mercedes Benz Argentina nicht nachweisen. Die Daimler-Benz AG legt dem Untersuchungsausschuss eine Bestätigung des Deutschen Bundesministers für Wirtschaft vor, Datum 20. März 1957:

»Ihnen wurde bisher eine Genehmigung für die Kapitalausfuhr nach Argentinien in Höhe von 3.928.571 US-Dollar erteilt. Davon wurden 1.317.098 in Form von Sachwerten und 1.270.283 US-Dollar durch Verrechnung von argentinischen Peso-Guthaben aus Lizenzgebühren und Gewinnanteilen ausgenutzt.«

Nach dieser von Untertürkheim zu seiner Verteidigung vorgelegten Bescheinigung führte der Konzern im Zeitraum von 1951 bis 1957 nur 1.341.190 US-Dollar nach Argentinien aus. Diese Zahl hat bis zu diesem Zeitpunkt – März 1957 – die argentinische Niederlassung noch nicht genannt. Wer das Aktienkapital der fünfzig Firmen aus dem Antonio-Unternehmen, zuzüglich Mercedes Benz Argentina, zusammenrechnet, kommt auf ein Vielfaches. Allein die zwanzig im Urteil aufgelisteten Unternehmen bringen es auf ein ausgewiesenes Kapital von über 75 Millionen Pesos, dazu kommen die Kapitalerhöhung vom April 1955 von MBA von 200 Millionen Pesos sowie das Kapital der übrigen dreißig Firmen Jorge Antonios. Und die schwarzen Kassen, die versteckten Gewinne, die Auslandsvermögen und und und ...

Mit anderen Worten: Der offiziellen »Investitionssumme« von 1,3 Millionen Dollar – für die es auch keine Banküberweisung gibt – stehen die mindestens hundert Millionen Dollar gegenüber, die Jorge Antonio nach eigenen Angaben für Daimler-Benz Gewinn bringend am Rio de la Plata verwaltet hat. Hier fehlen 99 Millionen Dollar, fast 99 Prozent der Investitionssumme.

Der Abschlussbericht der Untersuchungskommission in Sachen COAR S.A. stellt fest, dass Mercedes Benz Argentina und die von ihr kontrollierte COAR Steuerbetrug durch die Ausstellung überhöhter Preise begangen

haben. »Millionenverluste für den Fiskus« seien entstanden, heißt es. »Die Summe der ›schwarzen Kasse‹ beläuft sich laut der angehängten Beweise auf 208.377.184,40 Pesos.« Darauf wurden keine Steuern gezahlt. Seit September 1952 hat COAR S.A. im Auftrag von Mercedes Benz Argentina Fahrzeuge mit dem Stern verkauft. Dies sind – so steht es zumindest in den Büchern – bis 1955 insgesamt 6.691 Autos. Die Gewinne werden heruntergerechnet, 1954 nur ein Gewinn von etwa 14 Millionen Pesos beim Finanzamt angegeben. »Die Gewinne waren aber höher, wegen der nicht in Rechnung gestellten und nicht in den Büchern auftauchenden Margen [überhöhte Preise oder ›Schwarzgeld‹].« COAR schlägt auf den in den Büchern und Listen ausgewiesenen Preis auf Anordnung von MBA noch mal einen saftigen Betrag auf. Weil aber den deutschen Besitzern auch und gerade über die schwarzen Einnahmen Rechenschaft abgelegt werden muss, werden diese »sobreprecios«, die heimlichen, nicht versteuerten Einnahmen, im Ordner »dinero negro« – Schwarzgeld – verbucht. Dieser Ordner wird von der Untersuchungskommission beschlagnahmt. Leugnen ist zwecklos. Dem Fiskus sind im Zeitraum 1952 bis 54 durch die betrügerischen Bilanzen von Mercedes Benz Argentina 380.100.587,50 Pesos entgangen. Die will der Fiskus wiederhaben. Eine Geldstrafe wird verhängt, über deren Höhe und Zahlungsmodus noch Jahre verhandelt wird.

Die Junta konzentriert ihre Ermittlungen auf Perón und Antonios Leute. Für die Deutschen interessiert sie sich wenig. Sie erkennt sie nicht als Eigentümerin von Mercedes Benz Argentina an, niemals seien die Aktien auf sie übertragen worden. Legaler Besitzer sei der Strohmann Atilio Gómez. Und der könne ebenso wenig wie die Deutschen den Ursprung des Kapitals nachweisen.

9. Die Rettung von Mercedes Benz Argentina

Die Strategie von Daimler-Benz – Anbiederung an die Junta – ist gescheitert. Auf diese Weise ist das mit Nazi-Geldern am Rio de la Plata erworbene Vermögen nicht wiederzuerlangen. Das sieht man schon Monate vor dem erstinstanzlichen Urteil (Dezember 1957) ein. Man entwickelt die Strategie Nummer zwei.

Mit derselben Flexibilität, mit der sich Daimler-Benz, nachdem der Konzern zehn Jahre dank Hitler astronomische Profite erwirtschaften konnte, lange vor der Kapitulation auf den künftigen Kriegsgewinner eingestellt hat, sattelt er auch in Argentinien, wo man jahrelang mit Perón und Antonio die nationale, »anti-imperialistische« Sache vertreten und ebenfalls exzellente Geschäfte dabei gemacht hat, auf ihre Gegner um. Und Gegner der Peronisten und Drahtzieher des Putsches ist die US-Regierung.

Daimler-Benz nimmt Kontakt zu William A. Mosetti auf. Mosetti wird später zahlreichen Mitarbeitern von Mercedes Benz Argentina gegenüber erklären, dass er während des Zweiten Weltkrieges als US-Offizier von Nordafrika aus das Terrain für die Invasion der US-Streitkräfte in Sizilien (Juli 1943) vorbereitet¹⁴⁶ und in den letzten Kriegsmonaten das Stuttgarter Unternehmen vor alliierten Bombenangriffen geschützt habe. Wer ist dieser geheimnisvolle William A. Mosetti?

Ich recherchiere im Daimler-Archiv sowie in argentinischen und US-Archiven. Mosetti ist 1914 in Triest geboren und in die USA ausgewandert. Er erwirbt die US-Staatsbürgerschaft, wächst in New York auf. Am 18. Mai 1943¹⁴⁷ tritt er als einfacher Soldat in die US-Army ein, stationiert zunächst im Signal Training Battalion, in Camp Crowder, Missouri. Dort wird er im Nachrichtenwesen und im Spionage-Handwerk unterrichtet. Im

Dezember 1943 wird er einem geheimen Befehl der Armeeführung unterstellt und nach Übersee abkommandiert – in welcher Mission, geht aus den Unterlagen nicht direkt hervor. Aber als Ort der Stationierung werden APO 759, APO 512 und APO 667 genannt. APO steht für »American Post Office«. Danach ist Mosetti in Casablanca tätig, dann in Algerien und Neapel und ab Oktober 1944 im Hauptquartier der Continental Advance Section. Dort laufen die Fäden für den Angriff auf Nazideutschland zusammen. Das Office of Strategic Services, Vorgänger der CIA, hat ein Auge auf Mosetti – der fließend Italienisch und Französisch spricht – geworben und will ihn für einen Einsatz in Algerien abwerben. Dies geht aus einem Antrag des OSS, Personalabteilung, vom 16. November 1943 hervor.¹⁴⁸ Das OSS will Mosetti nicht nur in Algier einsetzen.

»Dieser Mann wird in Frankreich und Italien operieren. Nicht nur fließende Französisch- und Italienischkenntnisse sind notwendig, sondern auch Kenntnisse in Guerillataktik und/oder Kommandokriegsführung, Nahkampf, Umgang mit Sprengstoff und Waffen. Er muss bereit sein, gefährliche Missionen zu übernehmen. Er muss Führungsqualitäten und eine kräftige physische Natur besitzen. Und er muss christlichen Glaubens sein und US-Staatsbürger.«

Mosetti erfüllt die Anforderungen, aber die US-Army will einen ihrer besten Geheimdienstoffiziere (Intelligence-Officer, G-2), nicht gehen lassen. Dazu noch zu einem Dienst, der von Zivilisten geleitet wird und gerade erst gegründet wurde. »Not available«, notiert unter der Überschrift »Vertraulich« am 15. Dezember 1943 Armeeoberst Connely.¹⁴⁹

Die »Good Conduct Medal«, die »World War II Victory Medal«, die »Army of Occupation Medal with German clasp« und die »European-African-Middle-Eastern Theater Campaign Medal« werden ihm verliehen. Auskunft über die Orte seiner Stationierung erhalte ich bis zum 4. Juni 1946. Keine Auskunft erhalte ich über die Orte, wo er bis zum Ausscheiden aus der Army stationiert ist. Ich erfahre lediglich, dass er sich in Germany von der US-Armee am 27. März 1957 getrennt hat. Aber welchen Aufgaben sich der Geheimdienstoffizier von Juni 1946 bis März 1957 gewidmet hat, unterliegt weiter der Geheimhaltung.

Vielleicht hat ihn 1957 Daimler-Benz abgeworben. In den mir vorgelegten Akten des Unternehmens taucht sein Name das erste Mal 1960 auf, als er zum Generaldirektor von Mercedes Benz Argentina gewählt wird. Auf jeden Fall ist Mosetti der passende Mann, um Mercedes Benz Argentina vor der Enteignung zu schützen. Er zieht die richtigen Strippen, und am 19. Februar 1959 – zu diesem Zeitpunkt haben sich die Uniformierten wieder in ihre Kasernen zurückgezogen – ergeht in Buenos Aires das zweite Urteil in Sachen Jorge Antonio und Mercedes Benz Argentina. Die Richter urteilen zu Gunsten von Daimler-Benz. Zwar kann auch in der zweiten Verhandlung der Ursprung der Investitionen nicht nachgewiesen werden – es bleibt unklar, wie das Kapital nach Argentinien gekommen ist und aus welchen Quellen es stammt. Aber diese Frage wird als »nebensächlich« erklärt. Zweifel am legalen Ursprung des Investitionskapitals seien nicht ausreichend, um einen schwer wiegenden Eingriff in die Besitzverhältnisse – die Enteignung – zu rechtfertigen. Diese Zweifel nähren in den Augen der Richter allenfalls den Verdacht auf Betrug und Steuerhinterziehung, was durch die Zahlung der verhängten Geldstrafe glatt zu bügeln sei. Ob das Kapital – wie es in den Zeugenaussagen steht – während des Zweiten Weltkrieges »erworben« und verborgen und nach 1945 entgegen den alliierten Gesetzen über Exporteinnahmen gewaschen wurde – dieses Problem interessiert die Richter nicht.

Die neue argentinische Regierung einigt sich mit Daimler-Benz. Das Unternehmen verspricht, die Lastwagenfabrik in González Catán fertig zu bauen und in Betrieb zu nehmen. Die Beschlagnahmung wird aufgehoben, Daimler-Benz übernimmt die Leitung von Mercedes Benz Argentina. Noch hält der argentinische Staat 46 Prozent der Aktien, die später ebenfalls in deutschen Besitz überführt werden.

Am 9. März 1959 unterzeichnen Daimler-Benz und die argentinische Regierung einen Staatsvertrag¹⁵⁰ über die geplante LKW- und Busfabrikation in González Catán. Die Regierung gewährt auf zehn Jahre eine zinslose Abdeckung der Steuerschuld, die durch Ratenzahlung getilgt werden soll.

Doch der Staatsvertrag ist noch nicht ratifiziert. Um innenpolitischen Widerstand zu brechen, muss klargestellt werden, dass Jorge Antonio nichts mehr mit der Firma zu tun hat. Untertürkheim muss sich mit Antonio einigen. Er soll seine Ansprüche an Mercedes Benz Argentina abtreten. Doch der stellt sich quer und droht aus Spanien, wohin er seinem General ins Exil gefolgt ist, mit einem Prozess. Er lässt den Deutschen ausrichten, dass ihnen nur ein Drittel an MBA gehöre und dass er alleiniger Besitzer der Untergesellschaften sei. Schon gar nicht wolle er sich durch eine Kapitalerhöhung in die Minderheit drängen lassen.¹⁵¹ Schließlich gibt er nach, die Deutschen finden ihn mit zehn Millionen DM ab. Davon holt sich Daimler-Benz den Löwenanteil vom deutschen Steuerzahler zurück. Die staatseigene Exportversicherung Hermes zahlt eine Entschädigung von mindestens sechs Millionen DM für die Verluste in Argentinien.¹⁵²

Im November 1958 wird die Fabrik in González Catán wieder in Betrieb genommen. 1960 einigt sich Mosetti endgültig mit der argentinischen Regierung und setzt den Schlusspunkt unter die Zwangsverwaltung.¹⁵³ Die Maschinen für die Herstellung der Motoren kommen im April 1961 an, zehn Jahre nach der Ansiedlung von Mercedes Benz Argentina.

Argentinien ist ein anderes Land, ein Dritte-Welt-Land. Die nationale Industrie – der große Traum von Antonio und Perón – befindet sich auf Talfahrt. Nicht mehr die Politik bestimmt die Rahmenbedingungen, in die sich die Unternehmen eingliedern müssen. Seit der »Revolution der Befreier« von 1955 stehen die Zeichen auf Liberalismus. Das Kapital kann sich ungehemmter entfalten. Perón gibt im Vorwort der Mitte der sechziger Jahre verfassten Memoiren Antonios¹⁵⁴ seine Version zum Besten – eine Version, die wenig mit der historischen Wahrheit zu tun hat, aber ein Licht auf das veränderte Kräfteverhältnis zwischen Staat und Kapital wirft:

»Mercedes Benz war eine ausschließlich argentinische Firma, sowohl sein Kapital wie seine Anlagen. Das Unternehmen hatte die 100-prozentige, nationale Produktion von Lastwagen bereits gestartet und die modernste Fabrik des Landes installiert, nicht nur was ihre technische und industrielle Einrichtung anging. Auch ihre soziale Ordnung hätte ein Beispiel für die gesamte argentinische Industrie sein können. Dann kamen die Libertadores, die Befreier. Und heute gehört Mercedes Benz dem ausländischen Kapital. Diese Funktion hat der Imperialismus den Libertadores zugesprochen.«

Neuer starker Mann in der Firma wird Pedro de Elías. Er war von Antonio in die Rechtsabteilung von MBA aufgenommen worden, weil sein Vater Geschäftsführer der »Banco de la Nación« war. Antonio hatte ihn – wie die anderen Strohmänner – mit ansehnlichen Aktienpaketen ausgestattet. Nach der »Revolution der Befreier« sattelt de Elías um und bietet der Militärjunta seine Dienste an. Darauf weist ein anonymes Schreiben in den Akten der Untersuchungskommission hin, verfasst wenige Tage nach dem Putsch:¹⁵⁵

»Wenn Sie detaillierte Informationen über die Monopol-Aktivitäten von Jorge Antonio haben wollen, sollten Sie Pedro de Elías, Straße: Ayacucho 1057, vorladen. Er ist Aktionär der Firmen von Jorge Antonio. Atilio Gómez ist 100-prozentiger Strohmann von Antonio, ebenso wie Aloé, Perón, Gómez Morales, Revestido.« Sein Plan funktioniert. De Elías baut während der »Revolution der Befreier« seine Machtposition aus, dient sich den Deutschen als neuer lokaler Statthalter an. Und die brauchen Fürsprecher vor Ort. Antonio ist in Feuerland gefangen, zusammen mit den peronistischen Parteispitzen Guillermo Patricio Kelly, John William Cooke und Héctor Cámpora. Auch der Finanzchef von MBA, Francisco Coire, ist inhaftiert.

Antonio verbringt über zwei Jahre in Haft, bis er, samt Gefängnisdirektor, mit fünf Mitgefangenen nach Chile flüchtet. Von dort aus reist er nach Europa, trifft seinen Weggefährten Perón in Franco-Spanien wieder. Er lässt sich in Madrid nieder, organisiert sein Leben neu.

Seine Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt, die argentinische Regierung sucht ihn mit internationalem Haftbefehl. Nach Großbritannien wagt er sich nicht, wo er die Drahtzieher der »Revolution der Befreier« vermutet. Aber mit seinen deutschen Freunden macht er wieder Geschäfte, besucht Herrn Flick. In Untertürkheim ist man freundlich zu ihm, hat aber inzwischen andere ins Rennen geschickt. Perón und Antonio haben ihre Schuldigkeit getan, ihre Zeit als Geldwäscher ist abgelaufen.

In der Bundesrepublik boomt der Wiederaufbau, die Geldwäsche über das Dreieck BRD, Schweiz und Argentinien hat funktioniert. Erhards Plan ist aufgegangen. Franz-Josef Strauß verkündet, dass ein Volk, das derartige wirtschaftliche Leistungen erbracht hat, ein Recht hat, von Auschwitz nichts mehr hören zu wollen. Antonio weiß, dass er »sein« Imperium nie wieder managen wird. Aber seine in Buenos Aires zurückgebliebenen Mitstreiter der Gründerjahre begreifen nicht, dass sie aus dem Rennen sind. Timmermann kommt 1958 nach Buenos Aires zurück. Seine einstigen Auftraggeber von der Firma Fahr zahlen ihm eine Abfindung, eine Entschädigung für die mit der Geldwäsche verbundenen Unannehmlichkeiten, »Ehrenmänner«, sagt Elsa Timmermann. Daimler-Benz zahlt keinen Pfennig. Keine Ehrenmänner.

Timmermann ist verzweifelt, schreibt an Antonio, dass er ihm voll zur Verfügung stehe und in die Firma zurück möchte.¹⁵⁶ Leider herrsche unter den zurückgebliebenen Mitstreitern wenig Vertrauen, beschwert er sich. Antonio versucht, ihn in untergeordneten Jobs unterzubringen¹⁵⁷: »Ich werde keinen einzigen der Ansprüche, auf die wir ein Recht haben, verkaufen oder aufgeben. Die erste große Etappe haben wir hinter uns gebracht«, schreibt er ihm. In Brüssel habe er sich mit Dr. Schacht getroffen, der ihn im Auftrag der Familie Flick getroffen habe. Auch mit Panhorst.¹⁵⁸ Aber Antonio mahnt: »Ihr seid euch nicht einig, das ist schlecht.« Mit »ihr« meint er Timmermann, Coire, Amboldi und Gómez. Und die misstrauen sich gegenseitig. Dass der Verräter de Elías heißt, wissen sie nicht.

Nach zwei Jahren vergeblichen Wartens auf die versprochenen Belohnungen verliert Timmermann die Geduld: »Bis jetzt war ich sehr tolerant, in der Hoffnung, dass Sie eines Tages die Situation unserer Gruppe begreifen und eine Lösung herbeiführen. Aber die Zeit vergeht und es scheint, dass Sie sich nicht in diesem Sinne bemühen. Ich komme zu dem Schluss, dass Sie unser Stillhalten als Dummheit interpretieren. [...] Während Sie Ihren Lebensstandard wie in den besten Zeiten weiterführen und gewaltige Summen durch Ihre Hände gehen, hätten mit einem Teil dieser Summe Probleme gelöst werden und wir uns neu organisieren können. Es ist unter keinen Umständen zu akzeptieren, dass ihre engsten Mitarbeiter, denen Sie ununterbrochen versprochen haben,

sie an den Gewinnen zu beteiligen, und die wir so viel dazu beigetragen haben, die Firmen auf eine Grundlage zu stellen, sehen, wie langsam alles abgewickelt wird und wie Sie darüber verfügen, ohne sich an uns zu erinnern.«¹⁵⁹

Antonio reagiert hart, schickt den Brief zurück. Timmermann kündigt ihm die Freundschaft. Er ist aus dem Rennen. Bei MBA, wo Pedro de Elías das Sagen hat, bleibt er vor der Tür. Dort hat eine neue Ära begonnen, das Thema Geldwäsche ist, erfolgreich wenn auch teuer, abgehakt.

Timmermann verfällt in Depression. Traut sich nicht aus seinen vier Wänden. Sitzt drei Jahre lang vor dem Fernseher, merkt, worauf und mit wem er sich eingelassen hat. Er zieht in eine kleinere Wohnung, verkauft ein Möbelstück aus besseren Zeiten. Seine deutschen Kumpane verhelfen ihm noch einmal zu einem Job bei der deutschen Firma Lahusen. Zwei Jahre hält er es dort aus, steigt wieder aus. Er stirbt verbittert, 1985. Die Familie verarmt.

Antonio ist – anno 2004 – das Thema peinlich. Einer seiner engsten Weggefährten in Armut gestorben? Armut? Er liest die Briefe durch. »Er hat meinen Einfluss bei den Deutschen überschätzt, ich konnte die Firma nicht zurückbekommen«, meint er. De Elías sei nur ein kleiner Anwalt gewesen. Timmermann »genial«. Er und Coire waren »seine Männer«. Timmermann habe ihn in Spanien besucht. Und da Antonio nicht nach England reisen kann, schickt er ihn nach London. Dort hat er noch ein Gebäude zum Verkauf. »Timmermann brachte mir die 60.000 Pfund Sterling nach Madrid, und ich gab ihm davon 10.000 Pfund.«

In Argentinien tritt die »Revolution der Befreier« 1958 ab, Arturo Frondizi übernimmt die Regierung. Von ihren Versprechungen – oder Drohungen – haben die Militärs nichts wahr gemacht. Ihre »Nationale Junta zur Wiedererlangung der öffentlichen Besitztümer« will in jahrelanger Ermittlungsarbeit nur herausgefunden haben, dass das Antonio-Imperium von Strohmännern geleitet wurde und dass der argentinische Staat in Millionenhöhe geschädigt worden ist. Aber woher – und dies war ihr Auftrag – das Kapital für diese Investitionen stammte, verschweigt ihr Abschlussbericht. Auch ihre Mitglieder sind in jenen Jahren der Militärherrschaft nicht ärmer geworden.

Die Militärjunta überträgt Mercedes Benz Argentina stufenweise an die Daimler-Benz AG. »Die Revolution der Befreier« tut das genaue Gegenteil von dem, wofür sie angetreten ist. Sie räumt nicht mit den Nazifreunden Peróns auf, sondern erweist Daimler-Benz einen großen Gefallen: Sie entzieht das Vermögen dem Zugriff der Strohmänner. Die Auftraggeber der Strohmänner werden blütenreine Eigentümer des Imperiums.

Die Junta lässt fast alle der noch als »Feindeigentum« blockierten Firmen legalisieren. Im Juni 1958 werden die von DINIE verwalteten Betriebe versteigert, die meisten zum Festpreis an ihre Vorbesitzer verkauft, Merck Química für zwanzig Millionen Pesos, die Günther Wagner GmbH für 3,2 Millionen und Schering für 17,2 Millionen Pesos.¹⁶⁰

10. Das Ende Eichmanns

Weder die »Revolution der Befreier« noch die folgende Regierung Frondizis stören sich an den in Argentinien untergetauchten Nazis. Warum auch? Niemand macht Druck. Der Bonner Staat ist froh, das lästige Thema Kriegsverbrecher abgeschoben zu haben. Und die in Argentinien lebenden Menschen jüdischer Abstammung –

Hunderttausende – sind in der Mehrheit »unpolitische Leute«, so Altkommunist Alfredo Bauer¹⁶¹, 1939 wegen »rassischer« und politischer Verfolgung aus Wien nach Buenos Aires geflüchtet. Sie wollen mit diesen Deutschen so wenig wie möglich zu tun haben und recherchieren nicht, wer sich in den deutschen Klubs, Vereinen und Betrieben tummelt.

Die Weltöffentlichkeit ist überrascht, als am 11. Mai 1960 ein gewisser Ricardo Klement auf dem Rückweg von seiner Arbeitsstelle bei Mercedes Benz vor seiner Haustür in der Garibaldi-Straße entführt wird. Klement ist in Wirklichkeit Adolf Eichmann, während des Dritten Reiches verantwortlich für den Transport der Juden aus ganz Europa in die Vernichtungslager. Deportationsexperte und einer der Haupttäter des Holocaust.

Nach der Kapitulation hatte sich der ehemalige SS-Obersturmbannführer fünf Jahre lang in Deutschland und Oberitalien versteckt. Am 14. Juli 1950 kommt er, ausgestattet mit falschen Papieren des Vatikans, im Hafen von Buenos Aires an. Dort bleibt er bis mindestens Oktober, als er von der dortigen Polizei ein Personaldokument erhält.¹⁶²

Er persönlich habe Eichmann bei Mercedes Benz eingestellt, meint Jorge Antonio, zu einer Zeit, als MBA noch keine produktive Aktivität entfaltet. »Unter seinem richtigen Namen«. Da ist er sich sicher.¹⁶³ Er sei zu jenem Zeitpunkt auch von Perón empfangen worden, als Adolf Eichmann, als einflussreiches Mitglied des NS-Apparats.

Kurze Zeit ist Eichmann in einer kleinen Metallwarenfabrik in Buenos Aires tätig, bis er Ende 1950 in der Provinz Tucumán bei der Firma CAPRI unterkommt. Inwieweit er einen Arbeitsvertrag erhält, wird nie geklärt, bei der Rentenversicherung ist er nicht gemeldet. CAPRI soll die Wasserwirtschaft der Provinz modernisieren und ist von Perón mit Staatsaufträgen ausgestattet worden. Dutzende Nazis und Kriegsverbrecher stehen auf CAPRIs Lohnliste. Zu diesem Zeitpunkt – 1950 – wollen sie nur ein paar Jahre in Argentinien abwarten, bis sich die Lage in Deutschland beruhigt und sie auf ihre Posten zurückkönnen.

Mitte 1952 treffen Eichmanns Frau Vera und die Söhne ein, unter ihrem richtigen Namen, und gehen mit ihm nach Tucumán. Auch die deutsche Schule besuchen die Kinder unter dem Namen »Eichmann«.

Nach dem Tod Evitas gerät die Perónregierung in die Krise. Staatsaufträge bleiben aus, CAPRI macht Bankrott. Im April 1953 zieht Eichmann wieder nach Buenos Aires und verdingt sich in mehreren Jobs, bis er am 20. März 1959 bei Mercedes Benz angestellt wird. Unter dem Namen »Ricardo Klement« meldet ihn MBA bei der gesetzlichen Rentenversicherung unter der Versicherungsnummer 1.785.425 an.

Nicht der israelische Geheimdienst Mossad stößt Eichmann auf, wie es die Legende erzählt.¹⁶⁴ Simon Wiesenthal erfährt schon 1952 vom mysteriösen Verschwinden von Eichmanns Frau aus Österreich. Wenig später erhält der Nazijäger den Brief eines Freundes, der nach Argentinien ausgewandert ist. Darin heißt es: »Ich sah dieses elende Schwein Eichmann, er lebt in der Nähe von Buenos Aires und arbeitet für ein Wasserwerk.«¹⁶⁵ Wiesenthal gibt die Information an den israelischen Konsul in Wien weiter. Doch nichts geschieht. Daraufhin wendet er sich an den Jüdischen Weltkongress und erhält die Antwort, dass für eine Recherche-Reise kein Geld vorhanden sei. Außerdem sei die Information falsch, Eichmann halte sich im Nahen Osten auf.¹⁶⁶

Mehrere Jahre vergehen, bis der hessische Generalstaatsanwalt Fritz Bauer, Überlebender der NS-Konzentrationslager und später verantwortlich für die Anklageerhebung im Frankfurter Auschwitz-Prozess, im

September 1957 einen Brief von Lothar Hermann erhält. Der jüdische Sozialist ist bis 1936 im KZ Dachau gefangen, zwei Jahre später flüchtet er nach dem Novemberpogrom nach Argentinien. Wegen der in Dachau erlittenen Folter verliert er sein Augenlicht. Seine Eltern wurden von den Nazis ermordet. In Buenos Aires freundet sich seine Tochter Sylvia mit Klaus, dem ältesten Sohn Eichmanns, an und wundert sich über dessen antisemitische Bemerkungen. Hermann ist auf den Namen Eichmann durch Presseberichte aufmerksam geworden. Für ihn ist klar, dass es sich dabei um seinen Nachbarn handeln muss, und er teilt dies Staatsanwalt Bauer mit. Und der ist sich bewusst, dass ein Auslieferungersuchen das erneute Untertauchen Eichmanns nach sich ziehen wird, und informiert stattdessen die israelische Regierung.

Doch die Regierung in Tel Aviv zeigt – erneut – nur geringes Interesse. Sie schickt einen Agenten des Mossad nach Buenos Aires, der einen lustlosen Blick auf Eichmanns wenig luxuriöse Unterkunft in der Chacabuco-Straße wirft und zu dem Schluss kommt, dass ein so wichtiger Nazi nicht unter solch bescheidenen Bedingungen leben könne.

In der Tat lebt Eichmann in Armut. Von seiner letzten Behausung in der Garibaldistraße, inzwischen abgerissen, bröckelt der Putz, auf dem Dach ist Wellblech. Ganz in der Nähe die Müllkippe, in hundert Metern Entfernung beginnt der Slum. Bei Mercedes Benz Argentina ist er nicht in führender Stellung tätig. Ein zweiter Mossad-Agent kommt nach Argentinien, recherchiert nicht selbst, sondern bittet Hermann um eine Kopie von Eichmanns Personalausweis. Für eventuelle Ausgaben hinterlässt er ihm 130 Dollar und reist wieder ab. In Israel verschwindet die Akte in der Schublade.

Hermann lässt nicht locker, spricht mit Freunden und Mitgliedern der jüdischen Gemeinde. Immer mehr Personen erfahren von Eichmanns Aufenthaltsort, trotzdem regt sich nichts. Im März 1960 schreibt Hermann nach Israel: »Es scheint, dass Sie kein Interesse haben, Eichmann zu verhaften.« Schließlich regt sich doch etwas.

Für das Kommandounternehmen fliegen zehn Mossad-Agenten, unter ihnen Zvi Aharoni, nach Argentinien. Am 11. Mai 1960 fangen sie Eichmann vor seiner Haustür in der Garibaldi-Straße, auf dem Rückweg von seiner Arbeitstelle in González Catán, ab. Sie setzen ihn zehn Tage später betäubt in eine Maschine der El Al und stellen ihn in Israel wegen Verbrechen gegen die Menschheit vor Gericht. Eichmann stirbt 1962 am Galgen. So weit ist die Geschichte der Eichmann-Entführung bekannt. Einigen Fragen wird nicht nachgegangen. So ist es merkwürdig, dass nie versucht wird, den Weg von Eichmanns Arbeitsplatz zu seinem Haus zu verfolgen. Verfügt der Mossad in der Firma über eine Informationsquelle und soll diese geschützt werden? Hat sich die Regierung Ben Gurions vor dieser Aktion, die gravierende diplomatische Probleme nach sich ziehen wird, in Washington rückversichert und ist diese Information durchgesickert?

Tatsache ist, dass wenige Tage vor der Entführung William Mosetti im Auftrag von Daimler-Benz nach Buenos Aires umzieht. Er wird am 29. April 1960 von der Aktionärsversammlung zum MBA-Generaldirektor gewählt, als Anerkennung für seine Verdienste bei der Rettung des Unternehmens. Dem langjährigen US-Geheimdienstoffizier ist zu diesem Zeitpunkt klar, dass Mercedes Benz Argentina ein Nazinest ist. Bei der letzten Einstellungswelle im Februar 1960 wählt er Personen für Leitungsaufgaben aus, deren in Europa verbliebene Familien während des Nationalsozialismus ermordet wurden: David Filc, der künftige Leiter der

jüdischen Gemeinde in Buenos Aires, und später Juan Ronaldo Tasselkraut, der die Nachfolge von Heinrich Metz als Produktionschef antreten wird.

Die Leitung von Mercedes Benz Argentina erklärt ebenso wenig wie das Mutterhaus in Stuttgart, aufgrund welcher »Qualifikation« Eichmann als Elektriker in der Normenkontrolle angestellt worden ist.¹⁶⁷ Seine wahren »Qualitäten« lagen in der industriellen Vernichtung menschlichen Lebens. Nach der spektakulären Entführung fordern die MBA-Betriebsräte vergeblich eine Begründung. Man habe von nichts gewusst, möglicherweise habe er falsche Zeugnisse vorgelegt, heißt es.

Mich lässt man bei meinem Besuch im DaimlerChrysler-Archiv den Brief eines namentlich nicht genannten Werksangehörigen »finden«, den am 30. Mai 1960 – fast drei Wochen nach Eichmanns Entführung – Hanns Martin Schleyer erhalten haben will – jener frühere SS-Offizier Schleyer:

»Betr.: Fall A. Eichmann. Ich erlebte den Fall aus unmittelbarer Nähe mit und habe die ganzen Untersuchungen zusammen mit Herrn Mosetti durchgeführt. E. hat sich als Ricardo Klement bei einem Bekannten von Herrn Zink um eine Einstellung bei MBA beworben. Da der Mann über gute Zeugnisse verfügte und auch einen guten Eindruck machte, wurde er seinerzeit eingestellt. Er arbeitete sich gut ein und wurde von seinem Vorgesetzten, Herr Mohn, einem ehemaligen Offizier, sehr geschätzt. Am 12. Mai 1960 erfuhr ich von Herrn Längle, daß in der vergangenen Nacht ein Angestellter deutscher Abstammung nicht nach Hause gekommen wäre. Herr Mohn hat am nächsten Tag, zusammen mit der Frau von E., eine mehr oder weniger inoffizielle Suchaktion eingeleitet, erfolglos. Am 23. Mai 1960 schrieb Frau E. an die Fabrikleitung, man möge doch die Arbeitsstelle ihres Mannes bis zu seinem Wiederauftauchen freihalten. Inzwischen tauchte in der Fabrik das Gerücht auf, daß Herr Klement identisch sei mit E., der vor kurzem nach Israel gebracht wurde. Herr Mohn erklärte, daß vor kurzem der Sohn von E. bei ihm gewesen sei und sich als Klaus Eichmann vorgestellt habe. Er hätte den Zeitungen entnommen, daß sich sein Vater in Israel befinde. Ich möchte auch Ihnen gegenüber nochmals ausdrücklich betonen, daß niemand in der Fabrik von der wahren Identität dieses Mannes eine Ahnung hatte«. Die Firma kommt der Bitte von Frau Eichmann nicht nach. Die Personalabteilung meldet ihn mit Wirkung vom 12. Mai 1960 bei der Sozialversicherung ab, zahlt noch das Urlaubsgeld in Höhe von 4.581,65 Pesos und besetzt die Stelle neu. Auch das Arbeitsverhältnis mit seinem Vertrauten Miguel Mars wird zum 13. Mai 1960 aufgelöst.

Die scheinheilige Behauptung, die Identität Eichmanns sei niemandem in der Fabrik bekannt gewesen, widerlegt der im Februar 1960 eingestellte spätere Verkaufsleiter David Filc: »Praktisch die gesamte Firmenspitze bestand aus Einwanderern aus Nachkriegsdeutschland. Darunter waren Wehrmachtsmitglieder, SS-Offiziere und Parteigenossen.«¹⁶⁸ Manche hätten wohl gewusst, dass Klement in Wirklichkeit Eichmann war, aber das Thema sei »Tabu« gewesen.

Ein Versehen wird Eichmanns Einstellung kaum gewesen sein. Unternehmen wie Daimler-Benz verdanken der NSDAP astronomische Profite. Die Binders, Köneckes und Schleyers, inzwischen wieder mit üppigen Scheckbüchern ausgestattet, könnten sich zu einer gewissen melancholischen Dankbarkeit verpflichtet gefühlt haben oder – was wahrscheinlicher ist – sie versorgen Eichmann, damit er den Mund hält. Den Mund hält worüber? Vielleicht über die Verteilung des Nazigoldes? Wie heißt es im Protokoll der Straßburger Konferenz:

»Die deutschen Industriellen müssen nach der Niederlage die Nazi-Partei finanzieren. Daher werde von jetzt an die Hitler-Regierung der Industrie große Summen zur Verfügung stellen, um nach dem Krieg im Ausland über eine sichere Grundlage zu verfügen.«

Wo ist diese »sichere Grundlage« geblieben? Die nach Südamerika emigrierten SS-Offiziere leben dort relativ bescheiden, Eichmann und Müller in Armut. Nur wer in den Unternehmen Karriere macht, kann es zu etwas Wohlstand bringen. Selbst Metz wohnt als MBA-Produktionschef in einer kargen Mietskaserne. KZ-Arzt Mengele lebt auf großem Fuß, nicht weil ihn die NS-Partei alimentiert, sondern weil seine Familie eine gut gehende Traktorenfabrik in Süddeutschland besitzt. Wer verfügte und verfügt über die mit NS-Geldern in Südamerika aufgebaute »sichere Grundlage«?

Jeder moralischen und rechtsstaatlichen Logik zufolge waren und sind die Deutschen nicht rechtmäßige Eigentümer des während der NS-Zeit geraubten Kapitals. Aber es gibt daneben eine andere Logik, die Banditen-Logik. Wenn zwei Banditen eine Bank ausrauben und sich am Ende einer allein mit dem Geldsack davonmacht, dann fühlt sich der andere um seinen ihm – subjektiv – zustehenden Anteil geprellt. Diesen Anteil will er zurückhaben. In Südamerika nennt man das »mejicanear«, benannt nach einer mexikanischen Sitte, die im Allgemeinen mit Blei endet.

Leider gehen Historiker mit dem Begriff »Nazigold« undifferenziert um, unterscheiden nicht zwischen dem Parteivermögen, geraubt aus den Zentralbanken der besetzten Länder und sonstigen geheimen Operationen, und dem Vermögen der Unternehmen, geraubt durch die Ausbeutung der Zwangsarbeiter und der Rohstoffe in den eroberten Gebieten.

Während sich die bundesdeutschen Konzerne nahezu ausnahmslos über die Kapitulation hinwegretten können und an den Eigentumsverhältnissen nicht gerüttelt wird, wurde die NSDAP aufgelöst. Es gibt keine Rechtsnachfolgerin der Nazi-Partei. Seit 1945 hat es zwei ernst zu nehmende Versuche des Aufbaus einer NS-Partei gegeben, die Sozialistische Reichspartei (1949 gegründet, 1952 verboten) und die Truppe um den Hamburger Neonazi Michael Kühnen in den achtziger Jahren. Irgendwie müssen er und seine Kameraden von einer noch offenen Rechnung gehört haben.

»SS-Offiziere haben nach Südamerika erhebliche Gelder mitgebracht haben, die sie streng genommen nur treuhänderisch verwalten dürfen, da es sich dabei um NSDAP-Eigentum handelt, das dann in Fabriken, Firmen und dergleichen gesteckt worden ist. Nun sind diese Herrschaften reichlich alt geworden und fühlen sich in ihren Fabriken wohl und haben inzwischen größtenteils den Eindruck, daß das ihr Privatgeld sei. Da muß man also mal rüberfahren und die Leute persönlich davon überzeugen, daß das, was wir im Augenblick machen, ernsthaft gemeint ist.«¹⁶⁹

Kühnen kam nicht mehr dazu, »mal rüberzufahren«. Er starb an AIDS. Wahrscheinlich dachte er bei den »Herrschaften« eher an frühere SS-Offiziere als an ein konkretes deutsches Großunternehmen. Einmal kam aus Südamerika für einen Bundestagswahlkampf eine Millionenspende an die NPD. Ansonsten geistert – nach der Banditen-Logik – »herrenloses Geld« durch die Pampa. Oder fährt die »sichere Grundlage« als Sprinter über die Landstraßen, mit dem Dreizack auf dem Kühler?

Die einstige Kriegsbeute ist gewaschen worden. Die Nazigelder haben ihre Identität verloren. Man sieht es Kapital nicht an, woher es kommt. Insofern war die Operation erfolgreich. Die Aktienkurse bleiben stabil.

Viele Fragen über die Hintergründe der Eichmann-Entführung bleiben offen. Klarheit kann DaimlerChrysler schaffen, indem der Konzern endlich die Archive, die kompletten Archive, öffnet. Bisher wird gemauert. Mir gegenüber behauptet der Konzern gar, dass er weder Unterlagen über seinen langjährigen Generaldirektor Mosetti noch über Klement/Eichmann besitze.¹⁷⁰

Um Missverständnissen vorzubeugen: Es spielt sich in Argentinien zu keinem Zeitpunkt ein realer Machtkampf zwischen den Resten der Nazi-Partei und den deutschen Unternehmen ab. Der Machtkampf hat sich aber in den Köpfen der früheren SS-Offiziere zugetragen.

Sind die Nazis mit der Idee eingereist, Argentinien nur als Sprungbrett für den Weg zurück in »ihr« tausendjähriges Reich zu benutzen, so lösen sich diese Perspektiven bald in Luft auf. Schon in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre rücken – objektiv gesehen – sämtliche NS-Wiedereroberungspläne in weiteste Ferne. Ihre früheren Verbündeten aus der Großindustrie, darunter Daimler-Benz, setzen auf Europa und die USA und begeben sich in die Startlöcher auf dem Weg ins internationale Business. Der Kalte Krieg lässt die Westalliierten zusammenrücken und macht eine deutsche Großmachtpolitik unmöglich. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft EWG und das atlantische Verteidigungsbündnis NATO vereinbaren mit dem jungen Bonner Staat Regeln, um unterschiedliche Interessen auf dem Verhandlungsweg zu lösen. Die politischen und militärischen Eliten der Bundesrepublik legen sich eindeutig auf diese Option fest. Und keine andere nennenswerte gesellschaftliche Gruppe ist zu verführen. Die Vollbeschäftigung garantiert ein sicheres Auskommen, es wird konsumiert, Deutschland ist wieder wer.

Doch diese Nachrichten finden nur langsam ihren Weg ins ferne Südamerika. Die Altnazis brauchen viele Jahre für die Einsicht, dass sie auf lange Sicht abgemeldet sind. Manche verschließen davor Zeit ihres Lebens die Augen und fühlen sich weiterhin in einer Art Wartestellung. Und hofiert sie nicht die Perónregierung? Der hoch dekorierte Stuka-Flieger und Vertreter des Siemens-Konzerns, Hans-Ulrich Rudel, gilt in seinem Gastland als ungekrönter Nachfolger Hitlers. Perón stellt ihm standesgemäß einen Mercedes Benz zur Verfügung, der von Willem Sassen, einem holländischen Kriegsverbrecher, chauffiert wird. Rudel protegiert den KZ-Arzt Josef Mengele, der sich in seiner ersten Zeit in Argentinien nicht versteckt, sondern von der Deutschen Botschaft auf seinen richtigen Namen einen Reisepass erhält.

Mit dem Putsch gegen Perón im Jahr 1955 ändert sich die Lage, die Nazis verlieren ihren politischen Gönner. Auch wenn sie von der Militärjunta nicht verfolgt werden, sie ziehen den Kopf ein. Sie schotten sich ab, diskutieren über die Gründe ihrer Niederlage und verdächtigen sich gegenseitig. Einige werden Sozialfälle, um die man sich kümmern muss. Das Kameradenwerk springt ein. Und natürlich gibt es immer wieder verzweifelte Versuche, doch eine neue nationalsozialistische Struktur, Keim einer Partei, zu schaffen. Die Unternehmer werden zur Kasse gebeten, in die Pflicht genommen. Und zum Spendeneintreiben schickt man frühere hohe NS-Beamte, Leute mit Buchhalterqualitäten.

Auch ohne die Entführung Eichmanns wäre aus den SS-Seilschaften keine neue Nazi-Partei entstanden. Die objektiven Bedingungen sind nicht gegeben. Die Herrschaften werden alt, Nachwuchs fehlt. Von den insgesamt 50.000 Eingewanderten kehrt die Mehrheit zurück, nicht um die Macht am Rhein zu übernehmen, sondern um Rentenansprüche nicht verfallen zu lassen. Über ihre Vergangenheit schweigen sie in Deutschland besser, sie fürchten keine Strafverfolgung, aber Stirnrunzeln und Ablehnung. In den sechziger Jahren setzt sich eine neue

Generation kritisch mit dem Nationalsozialismus auseinander, stellt den Eltern unbequeme Fragen, wie es zum Holocaust kommen konnte.

Die in Argentinien Verbleibenden beginnen Ende der fünfziger Jahre mit einem geregelten Leben, aber im Gegensatz zu den Zurückgewanderten pflegen sie offen ihr altes Brauchtum und leben weiter in ihrer politischen Gedankenwelt. Aus Emigranten werden Auswanderer, für die Deutschland das bleibt, was es zum Zeitpunkt der Auswanderung gewesen ist: die völkische Heimat. Sie feiern die Sonnenwende, beten zu den heidnischen Göttern und schwärmen vor der Gulaschkanone von ihren Heldentaten im Kaukasus. Im Bücherregal bleiben »Mein Kampf« und die »Edda«, das Hitler-Porträt an der Wand, am 20. April knallen die Sektkorken, »Führers Geburtstag«. Über das Thema »Judenverfolgung« wird nicht gesprochen.

Es stellt sie auch niemand zur Rede. Ihre argentinischen Nachbarn erzählen über die kauzigen »Don Ottos« Witze, stören sich wenig an ihren Schrullen. Und ihren Kindern sind die nicht endenden Nazisprüche des Vaters zwar peinlich, vor allem, wenn sich Besuch aus der Bundesrepublik ankündigt. Aber sie rebellieren nicht, wie in Europa 1968, gegen ihre Eltern. Ihr stiller Protest äußert sich allenfalls in der Weigerung, die deutsche Sprache zu lernen.

In Argentinien beginnt die Rebellion Anfang der siebziger Jahre, als Teil des Kampfes gegen die Diktatur. Und viele Deutschstämmige nehmen an dieser Bewegung teil, werden Mitglied bewaffneter Gruppen, auch bei den linksperonistischen Montoneros. Sie brechen 1974 mit Perón und Perón mit ihnen. Aber sie arbeiten die Geschichte der peronistischen Bewegung nicht kritisch auf. Es sind damals bewegte Zeiten, die Revolution steht auf der Tagesordnung. Dann kommt der Putsch mit Tausenden Verschwundenen.

In den neunziger Jahren löst die Biologie das Problem der Altnazis. Sie kehren bei Wotan ein, sterben friedlich in ihren Betten. Endlich dürfen ihre Nachfahren die Hitler-Büsten von den Kaminsimsen nehmen und auf dem Flohmarkt verkaufen. Und heute? In Kleinstädten wie Villa General Belgrano, wo sich einst die Graf-Spee-Matrosen niedergelassen haben, und in Bariloche sind die »alten Kameraden« zu einem folkloristischen Event geworden. »Nazi-Reiseführer« finden reißenden Absatz, die verraten, wo die deutschen U-Boot-Flotten mit den Goldbarren angekommen sein und wo Hitler und Eva Braun einen kleinen Adolf in die Welt gesetzt haben sollen. Zur Ankurbelung des Tourismus sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt, auf einer Estancia von Jorge Antonio in Patagonien sollen der »Führer« und Martin Bormann in Saus und Braus gelebt haben.

Solche Absurditäten, die im deutschen Journalismus häufig Niederschlag finden, verhindern eine ernsthafte Auseinandersetzung. Und auch in Argentinien ist das Thema Perón und seine Nazi-Connection bis heute ein Tabu. Wer es erwähnt, wird oft genug als »Gorila« beschimpft. Als »Gorila« bezeichnen Peronisten die Freunde der Oligarchie, des Imperialismus, Feinde des Volkes und der Armen. Ehemalige Montoneros geben zwar hinter vorgehaltener Hand die Fakten zu, doch eine Suche nach der Wahrheit findet nicht statt.

11. Das entscheidende Jahr 1975

In Argentinien wechseln sich in den sechziger Jahren demokratische Regierungen mit Diktaturen ab. Mercedes Benz Argentina ist davon wenig betroffen. Die Firma zahlt gute Löhne, gestreikt wird wenig.

Die Arbeiterklasse bleibt Perón treu, der von Madrid aus Durchhalteparolen ausgibt. Bei ihm und Antonio geben sich argentinische Politiker die Klinke in die Hand, die ihn als »Líder«, Anführer der Opposition, anerkennen.

In Deutschland wird 1965 Ludwig Erhard Bundeskanzler. Naziverbrechen sind selten ein Thema. Das Blatt wendet sich erst im Zeichen der weltweiten Rebellion. 1967 fällt Che Guevara in Bolivien. Tupamaros in Uruguay, Anti-Kriegsbewegung in den USA, Studentenrevolte in der Bundesrepublik.

In Argentinien steigen Arbeiter und Jugendliche gegen den Diktator Juan Carlos Onganía auf die Barrikaden. Guerilla-Bewegungen entstehen, 1965 die Partei der Revolutionären Arbeiter (PRT) mit trotzkistischen Wurzeln und später ihr bewaffneter Arm ERP, sowie linksperonistische Gruppen, die größte werden die Montoneros, die »Soldados de Perón«. Ihr Vorbild ist Eva Perón, in der sie die Sozialrevolutionärin sehen. »Wir setzten die von General Perón in Madrid erarbeitete Strategie in die Praxis um«, sagt Raúl Magario, Montonero-Anführer. Die Forderung nach Rückkehr des Generals eint das Volk gegen die »Gorilas«, die Oligarchie, die Multis. Die Basisbewegung in den Fabriken bietet der korrupten (peronistischen) Gewerkschaftsbürokratie die Stirn. Nationale Wahlen werden für den 11. März 1973 ausgeschrieben, es gewinnt der Peronist Héctor Cámpora. Er tritt schon nach wenigen Monaten von seinem Amt zurück, um, wie versprochen, den Platz für Juan Domingo Perón frei zu machen. Der kehrt, am 20. Juni 1973, nach 18-jährigem Exil zurück. Das Volk hofft, den Wohlstand der fünfziger Jahre wiederzuerlangen. Aber die Zeiten sind andere geworden, und die peronistische Partei ist gespalten. Schon bei seiner Ankunft am internationalen Flughafen in Ezeiza kommt es zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen rechten und linken Peronisten.

Perón findet ein anderes Land vor. Für ein Reformprojekt und die Stärkung des internen Marktes fehlen Kapital und Verbündete. Argentinien ist ein Land der Dritten Welt geworden, es exportiert Rohstoffe und importiert Technologie. Damit will sich die Volksbewegung nicht abfinden, die täglich radikaler wird. Der General, alt geworden, verliert die Kontrolle, stellt sich auf die Seite der Unternehmer im Bunde mit der Gewerkschaftsbürokratie. Anlässlich der Massenkundgebung am 1. Mai 1974 verweist Perón die »muchachos«, die Montoneros, von der Plaza de Mayo. Ab diesem Zeitpunkt sind die Fronten klar. Die Montoneros verkünden die sozialistische Revolution.

Nach dem Tod Peróns – zwei Monate später – spitzt sich die Lage zu. Jeden Tag explodieren Bomben, Unternehmer werden entführt, Gewerkschaftsfunktionäre erschossen, »Kollaborateure der Kapitalisten und Imperialisten«. Es mordet die Todesschwadron, die Triple A. Ihre Mitglieder sind Polizisten und rechtsperonistische Gewerkschafter. Sie werden von den Firmen finanziert, die eine Rückkehr zur traditionellen peronistischen Politik, zu einer vom Staat dirigierte Wirtschaft, fürchten. Die Triple A, angeführt vom Wohlfahrtsminister López Rega, ermordet Anwälte, Abgeordnete und Anführer der sozialen Bewegung. López Rega, »der Hexer«, übt auf Peróns Witwe, Isabel Martínez de Perón, magischen Einfluss aus, sie sei ihm hörig, sagt man.

Jorge Antonio, der mit Perón zurückgekehrt ist, verliert Einfluss. Perón hört nicht mehr auf ihn – sondern auf Isabel. Und hinter ihr steht López Rega. Antonio verliert diesen Machtkampf, fürchtet um sein Leben und verlässt das Land.

Um die Macht wird auch in den Gewerkschaften gerungen. José Rodríguez beherrscht die Automobilarbeitergewerkschaft SMATA. Interne Wahlen finden nicht statt, Tarifabkommen werden unter Ausschluss der Basis unterzeichnet. Seine Funktionäre stoßen in allen Betrieben auf Widerstand, bei Mercedes Benz Argentina formiert sich eine harte Front. Dort steigen am 8. Oktober 1975 4.000 Arbeiter auf die Barrikaden. Sie fordern saubere Wahlen für den Betriebsrat, die »Comisión Interna«, und neue Tarifverhandlungen.

SMATA kontert und verlangt von der Firmenleitung die Entlassung von 400 Arbeitern, den Anführern des Kampfes. Der Arbeitsminister, der Peronist Carlos Ruckauf, erklärt den Streik für illegal, ohne die 4.000 Arbeiter anzuhören oder eine Schlichtungskommission einzuberufen. Mercedes Benz vollstreckt und kündigt 115 »bekanntesten Aktivisten, extremen Elementen«, so der Aktenvermerk des MBA-Direktors Klaus Oertel.¹⁷¹ Viele dieser Entlassenen werden nach dem Militärputsch verschleppt. Von ihnen fehlt bis heute jede Spur. Der Streik geht weiter. Am 24. Oktober 1975 wählen die Arbeiter einen neunköpfigen Betriebsrat, die »Gruppe der Neun«. SMATA erklärt die Wahlen für ungültig und die Firma stellt sich auf Seiten von SMATA. Am selben Tag entführen die Montoneros den Produktionschef von MBA, Heinrich Metz – vermutlich unwissend, dass sie den strammen Nazi von einst in ihrer Gewalt haben. »Die Aktion wurde von unserer nationalen Führung beschlossen«, so der Montonero Magario, der Jahre später wegen der Entführung angeklagt wird, »eine Koordination mit dem Betriebsrat war nicht nötig. Die Ziele waren ja die gleichen.«

Die Arbeiter verstehen nicht, was im Gange ist. »Wir hatten gute Aussichten, mit der Firmenleitung eine Einigung zu erzielen«, erinnert sich Ramón Segovia, ein früherer MBA-Arbeiter, »und in diesem Moment wird Metz entführt. Unsere erste Reaktion war Verwirrung. Wir wussten nicht, ob er wirklich entführt war oder ob das Unternehmen, mit der Gewerkschaft, unseren Kampfeswillen brechen wollte.«

Die Verwirrung klärt sich auf. Die Montoneros fordern die Rücknahme der Kündigungen. Die Firma gibt nach und stellt die Entlassenen wieder ein. Danach verlangen die Guerilleros eine »Geldstrafe«, ein Lösegeld. Und nach zwei Monaten zahlt das Mutterhaus 7,5 Millionen Dollar Lösegeld. Ihren Angaben zufolge. Das Finanzamt Stuttgart erkennt diese Ausgabe als »Betriebskosten« an. Aber in Argentinien übergeben die Mercedes-Manager de Elías und Cueva nur vier Millionen, nach ihrer vereidigten Zeugenaussage. Julio Alsogaray aber, damals Montonero, hat, wie er sagt, von der »Süd-Kolonie zwei Säcke mit jeweils einer Million Dollar erhalten, die aus der Metz-Entführung stammten«. Weihnachten 1975 kann Metz das »Volksgefängnis« verlassen und kehrt nach Deutschland zurück.

Später wird DaimlerChrysler der Staatsanwaltschaft Nürnberg die merkwürdige Inflation des Lösegeldes so erklären: »Die steuerlichen Betriebsausgaben umfassen alle weiteren Ausgaben, die durch die Entführung verursacht wurden, wie Flugtickets etc.«¹⁷²

Drei Männer leiten in Buenos Aires das Krisenmanagement bei der Metzentführung, Männer mit Erfahrung: Pedro de Elías, einst von Antonio in die Geldwäsche-Aktion aufgenommen, Karl-Friedrich Binder, der während des Nationalsozialismus Flugmotoren im Daimler-Werk Berlin-Marienfelde produzieren ließ, und William Mosetti, der langjährige US-Geheimdienstoffizier, Retter von Mercedes Benz.

Obwohl die Entführung noch zu Zeiten der demokratisch gewählten Regierung von Isabel Perón stattfindet, arbeitet die Firma nicht mit der Polizei, sondern von Anfang an mit den Militärs zusammen.¹⁷³ Mosetti will die

Militärs nach den Metzenträgern fahnden lassen. Und nach dem Staatsstreich, im März 1977, feiert Mercedes-Direktor de Elías die – so wörtlich – »Eliminierung der verantwortlichen Entführer« als »Erfolg«. ¹⁷⁴ Die offizielle Strafakte wird erst zehn Jahre später angelegt. ¹⁷⁵ Ihre ersten drei Seiten bestehen aus einer Strafanzeige bei der Politischen Polizei, in der die Betriebsräte mit der Entführung in Zusammenhang gebracht werden. Danach passiert in der Ermittlungsakte zehn Jahre lang gar nichts. Blatt Nummer vier trägt das Datum 1985.

Der Mitte der siebziger Jahre vom Mutterhaus entsandte Klaus Oertel spricht schlecht Spanisch, versteht wenig von Argentinien und sorgt sich vor allem um die eigene Sicherheit. In der Firmenzentrale weiß man natürlich – wie alle, die es wissen wollen –, dass die Militärs Oppositionelle foltern und ermorden. Aber diese Methoden zahlen sich für das Kapital aus. Der Terror schüchtert die Menschen ein. Die Sabotage, mit der die MBA-Arbeiter gegen die Diktatur und ihre Verbündeten protestieren, sinkt, die Produktivität steigt wieder auf das Niveau vor dem Militärputsch.

Und hat sich diese Methode nicht schon früher einmal ausgezahlt? Im Daimlerwerk Berlin-Marienfelde wurden während des Dritten Reiches »Widerstandszellen« der Gestapo gemeldet, die dann den Rest erledigte. Der einzige Unterschied: In Argentinien der siebziger Jahre denunziert man aufsässige Arbeiter bei den Militärs als »Subversive«. Sie werden nachts verschleppt und verschwinden auf Nimmerwiedersehen. In Nazideutschland musste alles seine Ordnung haben. Wer Widerstand gegen das Terrorregime organisierte, landete vor dem Volksgerichtshof, wie die Gruppe um Erich Prenzlau, Aktivist im Berliner Werk. Der KPD-Anhänger hatte zuvor nicht nur die jüdische Familie Rothschild in seiner Wohnung versteckt. Seine Todsünde war, dass er die Parole ausgegeben hatte »Drosselt eure Arbeitskraft«. Prenzlau und seine Freunde wurden wegen Hochverrats, »Wehrkraftersetzung« und »Feindbegünstigung« angeklagt und vom Ersten Senat des Volksgerichtshofs Berlin zum Tode verurteilt. Prenzlau wurde im September 1944 in Brandenburg hingerichtet. ¹⁷⁶

Hat sich Karl-Friedrich Binder an diese »bewährten« Methoden erinnert, als er während der Metzenträgung die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter als »Kapitulation« bezeichnet? ¹⁷⁷

In jenen Tagen – 1975 – bilden die gelbe Gewerkschaft SMATA, Arbeitsminister Ruckauf und die Firmenleitung eine Front. Dies geht aus einem Dokument hervor, das 26 Jahre in den Archiven der IG Metall schläft. Dort bestätigt Hanns Martin Schleyer, Vorstand bei Daimler-Benz und Arbeitgeberpräsident: »Die Entlassungsmaßnahme entsprach einem dringenden Anraten des seinerzeitigen Arbeitsministers [Ruckauf] und der Führung von Smata, die zahlenmäßig ein größeres Entlassungsvolumen vorgesehen hatten.« ¹⁷⁸ SMATA handelt mit allen Autobauern ein Tarifabkommen aus, bei MBA tritt es am 21. Juli 1975 in Kraft. Ein Artikel bestimmt, dass ein Prozent des Umsatzes in einen Geheimfonds gezahlt wird, um »negative Elemente in den Fabriken auszumerzen«. Auf diesen Fonds hat ausschließlich die SMATA-Leitung Zugriff, ohne Kontrollen durch Dritte. Die Belegschaft von MBA erfährt von diesem Geheimfonds nichts. »Der SMATA-Beauftragte erwähnt auf einer Betriebsversammlung lediglich, dass das Abkommen unterzeichnet sei«, so der Arbeiter Segovia. »Wir werden um unsere Meinung nicht gefragt.« Auf dieser Versammlung tauchen Schlägertrupps auf, mit Revolvern und Maschinenpistolen, die die »Gruppe der Neun« bedrohen. »Die bewaffneten Schläger der Gewerkschaft werden von viertausend Arbeitern vertrieben« (Segovia).

Ab diesem Zeitpunkt verhandelt die Firmenleitung direkt mit dem gewählten Betriebsrat. Und damit tritt – Ende 1975 (wenige Monate vor dem Putsch) – relative Ruhe ein. Vermutlich zahlt MBA nicht einmal – wie andere Automobilbetriebe – das im Tarifabkommen festgelegte eine Prozent des Umsatzes an Rodríguez. Er kontrolliere ja bei MBA die Lage nicht mehr, soll die Werksleitung argumentiert haben.

Gewerkschaftsboss Rodríguez ist wütend, greift in Zeitungsanzeigen und offenen Briefen¹⁷⁹ den Betriebsrat an. Er sei »zersetzt vom Terrorismus« und der Streik der viertausend Arbeiter ein »typischer Akt der Industrie-Guerilla«. Dies kann in Zeiten der Todesschwadron ein Todesurteil bedeuten.

Über die Verwendung des einen Prozents legt der SMATA-Chef keine Rechenschaft ab, bis heute nicht. Bevor ihn jemand danach fragen kann, putschen sich die Militärs am 24. März 1976 an die Macht. José Rodríguez hat sich rechtzeitig abgesetzt. Alle Gewerkschaften werden verboten, militärischen Verwaltern unterstellt. Nicht Rodríguez und seine Funktionäre werden verschleppt und gefoltert, sondern oppositionelle Gewerkschafter und – so geschehen bei FORD – Vertrauensleute und Betriebsräte von SMATA.

12. Putsch 1976: die Repression

Zwei Tage vor dem Militärputsch kommt Jorge Antonio nach Buenos Aires zurück. Seinen Fehler von 1955 will er nicht wiederholen, sondern auf der Seite der Sieger stehen. Die Militärjunta von General Jorge Videla, hofft er, wird seinen Gegenspieler López Rega entmachten. Er hofft zu Recht. Die Todesschwadron aus Gewerkschaftern und Gangstern wird aufgelöst, die Militärs nehmen die Repression selbst in die Hand. Jede Nacht werden Oppositionelle aus ihren Wohnungen verschleppt, sie tauchen nie wieder auf. Die Industriezentren werden »gesäubert«. Werksleitungen und Repressionskräfte arbeiten Hand in Hand, die Personalabteilungen geben die Adressen an die Soldaten weiter, die den Rest erledigen. In dieser Reihenfolge: nächtliche Verschleppung, Folter und Ermordung. Die meisten werfen sie aus Flugzeugen ins Meer. Die Menschen reagieren, wie Menschen angesichts staatlichen Terrors immer reagieren: Sie sind gelähmt und ziehen sich zurück. Widerstand regt sich auch nicht, als der Wirtschaftsminister José Alfredo Martínez de Hoz, bis dahin Hausanwalt von Siemens Argentina, ein neues Wirtschaftsmodell ankündigt. Er öffnet die Grenzen, senkt die Zölle und nimmt Milliardenkredite im Ausland auf. Statt Waren selbst zu produzieren, wird importiert. Arbeitsplätze gehen auf immer verloren.

Bei Mercedes Benz schlägt die Repression am 29. April 1976 zu. Ein Kommando des Infanterieregiments aus La Tablada nimmt Juan José Martín fest. Der Abteilungsleiter hat die Soldaten zu seinem Arbeitsplatz geführt, Vorarbeiter und Chefs sehen zu. Die Soldaten fahren ihn zu seiner Wohnung, die Adresse ist ihnen bekannt. Sie stehlen Schmuck seiner Frau und beschlagnahmen ein Geschenk seines Bruders: ein Buch mit dem Titel »Was ist Kommunismus«?

Sie liefern ihn im Kommissariat in San Justo ab, einem berüchtigten Folterzentrum. Dort wird er mit Elektroschocks misshandelt. Niemand weiß, wo er gefangen ist, seine Familie sucht ihn vergeblich. Nur die Firma ist auf dem Laufenden. Eine Woche nach seiner Verschleppung notiert Direktor de Elías im Direktionsprotokoll 20/76, »dass Militärbehörden einen Arbeiter innerhalb des Werkes festgenommen haben, bei Untersuchung seiner Wohnung wurden verbotene marxistische Bücher gefunden«.

Martín's Kollegen retten sein Leben. Tausend Arbeiter fordern vor der Tablada-Kaserne 24 Stunden lang seine Freilassung. Nach neunzehn Tagen wird Martín vor seiner Haustür abgesetzt. Einen Tag vorher hat Mercedes Benz ein Telegramm geschickt, er solle sich bezahlten Urlaub nehmen, heißt es darin, nach all dem, was er durchgemacht habe. Die Firmenleitung weiß, wo er gefangen ist, was mit ihm passiert und wann er freigelassen wird. Produktionschef Juan Ronaldo Tasselkraut gibt, Jahre später, offen zu:

»Wir wussten ganz genau wer sich an solchen Aktivitäten beteiligt.

Frage: Sie wussten damals, was mit diesen Leuten, mit solchen Leuten passiert?

Ja, wer sich einigermaßen auskannte in Argentinien, der wusste klar, dass gegen jede menschlichen Sinne, gegen jedes Menschenrecht in Argentinien Leute beseitigt wurden.«

Tasselkraut ist unter den Arbeitern als besonders rücksichtslos berüchtigt. Sein Dilemma: Die Produktivität ist auf dreißig Prozent gefallen. Sabotage ist an der Tagesordnung. Die einzige Möglichkeit der Arbeiter, gegen die Diktatur, Geschäftspartner ihres Arbeitgebers, zu protestieren.

14. Dezember 76. Die zweite Welle der Repression trifft Miguel Grieco, José Vizzini und Alfredo Martín. Grieco hat vor Monaten gekündigt, steht aber in Kontakt mit seinen Kollegen. Er wird zuerst verhaftet. Wenig später holen sie Vizzini. Seine Frau Juana ist schwanger, und ihr einjähriger Sohn Fabio sieht zu, wie sie den Vater abführen. Die Firma zahlt zehn Jahre lang den Lohn weiter, zahlt die Privatschule. Fabio arbeitet bis heute in der Fabrik in González Catán. Und SMATA hat Juana in der gewerkschaftseigenen Krankenversicherung gelassen. Kein Wunder, dass Juana die Jahre über schweigt.

Alfredo Martín hat bei MBA die Gewerkschaft für die Höheren Angestellten (APS) gegründet. Von der korrupten SMATA will die APS nichts wissen, sie unterhält ein eigenes Sozialwerk. Martín ist spanischer Staatsbürger, Sozialdemokrat, Bewunderer von Felipe González. Mit der oppositionellen »Gruppe der Neun« hat er wenig zu tun, er gehört zum Führungspersonal. Aber die Arbeiter respektieren ihn.

Am 14. Dezember stürmen Uniformierte seine Wohnung. Sie bedrohen Frau und Kinder mit Gewehren und stehlen die Ersparnisse. Sie schleppen ihn, mit verbundenen Augen, zum Revier in San Justo. Dort wird er gefoltert und über seine Kollegen befragt. Das Verhör leitet Kommissar Rubén Lavallén. Ihn wird Alfredo Martín zwei Jahre später wieder treffen, als Lavallén zum Sicherheitschef von MBA ernannt wird. Am nächsten Morgen wird Martín auf freien Fuß gesetzt. Stunden später taucht er an seinem Arbeitsplatz in González Catán auf. Dort wird er von Produktionschef Tasselkraut erwartet. Er ist über das Vorgefallene informiert und will Details wissen.

Die Morde an Grieco und Vizzini brechen den Widerstand der Arbeiter nicht. Sie arbeiten langsamer, zerstören Maschinen. Produktionschef Tasselkraut sorgt sich um die Jahresbilanz, erklärt er später den Richtern:

»Wenn es in der Fabrik 27 Grad waren, streikten sie und legten sich auf die Wiese. Die Produktivität der Fabrik lag unter dreißig Prozent. Maschinen wurden beschädigt, »zufällig«, erlauben Sie mir diesen Ausdruck. Maschinen, ohne die der Produktionsablauf nicht aufrechtzuerhalten war. Man kann ohne Motor keinen Lastwagen bauen. Und immerzu gingen genau diese Maschinen kaputt, ohne dass es eine logische Erklärung für diesen Schaden gab. Oder wir fanden Gegenstände in diesen Maschinen. Eine normale Produktion war unmöglich.

Frage: Was Sie berichten, ist praktisch Sabotage. Glauben Sie, dass der Betriebsrat hinter dieser Sabotage steckt? Die Gruppe der Neun?

Direkt mache ich den Betriebsrat nicht verantwortlich. Aber ich glaube auch nicht, dass die passive Mehrheit mit der Sabotage einverstanden war. Und nach einer gewissen Zeit sind diese Dinge auch nicht mehr vorgefallen. Mit anderen Worten: Wunder gibt es nicht, Euer Ehren.«¹⁸⁰

4. Januar 1977: Die Betriebsräte haben sich in der MBA-Zentrale, in der Straße Libertador 2424, eingefunden. Sie wollen mit der Geschäftsleitung eine Sonderzulage aushandeln. Die Diktatur hat Tarifverhandlungen verboten, aber die Werksleitung braucht Ansprechpartner. An dem Treffen nehmen unter anderem teil: Esteban Reimer, Hugo Ventura, Eduardo Fachal und Julio Barreiro. Die Verhandlungen mit Direktor de Elías verlaufen harmonisch, wundern sich die Betriebsräte. *Cafecito* wird serviert. Da Lohnerhöhungen untersagt sind, einigt man sich auf eine Sonderzulage. Höflich geht man auseinander.

Für de Elías ist Reimer der Rädelsführer. Er denunziert ihn gegenüber den Repressionskräften als Beauftragten für die Verteilung von Propagandamaterial und als »Agitator«. Militärs verschleppen Reimer am 5. Januar 1977, morgens um ein Uhr, aus seiner Wohnung. »Sie holen eine Liste heraus, fragen nach seinem Namen und streichen seinen Namen auf der Liste durch«, erinnert sich seine Frau, María Luján. »Sie sagen: Sie kommen wegen der Firma.« Sie sieht ihn zum letzten Mal.

In derselben Nacht wird auch Hugo Ventura entführt. Die Sicherheitskräfte fallen zuerst im Nachbarhaus ein, bei der Adresse, die die MBA-Personalabteilung besitzt. Reimer und Ventura werden das letzte Mal lebend im Kommissariat Avellaneda gesehen. Dies sagt, Jahre später, ein Mitgefangener, aus. Im Kommissariat herrscht Rubén Lavallén, der spätere MBA-Sicherheitschef.

Die anderen Mitglieder des Betriebsrates überleben. Fachal schläft jede Nacht woanders. Die Wohnungen von Estivill und Barreiro werden durchsucht, sie entgehen knapp ihrer Verhaftung. Andere kündigen aus Angst um ihr Leben, der Betriebsrat tritt zurück. Damit ist der Weg frei für eine SMATA-hörige Arbeitnehmervertretung. Leute von José Rodríguez werden ernannt.

Trotzdem hört die Sabotage nicht auf. Mitte August 1977 spitzt sich die Situation zu. In Aktennotizen beschwerten sich MBA-Direktoren über Verweigerung von Überstunden und die dadurch entstandene »kritische Lage«: Die Folgen für die Produktion seien »schwerwiegend«.

12. August 1977. Héctor Ratto hat kurze Zeit vorher geheiratet. Seine neue Adresse hat er der Firma nicht mitgeteilt. Die Polizei will ihn am Werkstor abfangen. Sie begeht einen Fehler, ergreift nicht Héctor, sondern Juan José Ratto. Ihn schleppt sie in ein Büro auf dem Firmengelände, misshandelt ihn und erkennt ihren Fehler. Da ist Héctor Ratto schon im Betrieb.

Um eine Arbeitsniederlegung wie im Fall von Juan José Martín zu verhindern, versucht die Werksleitung, Ratto aus dem Betrieb zu locken. Seine Frau habe angerufen, er solle sofort nach Hause kommen, ein Unfall sei passiert, sagt der Vorarbeiter und gibt Ratto den Nachmittag frei. Der riecht den Braten, bleibt an seiner Maschine, will sich mit Schichtwechsel aus dem Staub machen. Produktionschef Tasselkraut verhindert seine Flucht. Er nimmt Ratto in sein Büro mit. Dort warten die beiden Polizisten, die Ratto abführen wollen. Tasselkraut erklärt, dass er Ratto nur Militärs übergeben werde, die am Abend eintreffen werden. Während sie

warten, klingelt das Telefon, Tasselkraut nimmt den Hörer ab und teilt den Polizisten die Adresse des Arbeiters Diego Núñez mit. In dieser Nacht wird Núñez verschleppt.

Ratto wird in die Armeekaserne Campo de Mayo gebracht. Er wird so brutal gefoltert, dass seine Arme monatelang gelähmt sind. Er hört die Stimmen seiner Arbeitskollegen, Alberto Gigena, Juan Mosquera, Alberto Arenas, Leichner, Delcontte und Diego Núñez. Keiner von ihnen überlebt. Nur Ratto wird nach anderthalb Jahren freigelassen – vermutlich, weil bei seiner Verschleppung Zeugen anwesend waren.

Die Namen der im August 1977 verschleppten zehn Mercedes-Arbeiter standen auf der Liste der »radikalen Elemente«, denen die Firma im Oktober 1975 gekündigt hatte. Nach ihrem »Verschwinden« steigt die Produktivität auf ein normales Niveau. Der Terror zahlt sich aus.

Die Armee ist während der Diktatur beste Kundin von MBA. Der Verteidigungshaushalt ist in eigener Hand, Kriegsgerät wird ohne Beschränkung erworben. Und bei allen Waffengeschäften fließen hohe »Kommissionen«, Bestechungsgelder.

Bevor sich die Generäle in ihre Kasernen zurückziehen, schenken sie der Firma 92 Millionen Dollar. Im Juli 1982 wird der Peso abgewertet, und viele Firmen sind in Dollars verschuldet. In aller Regel sichern sich Unternehmen gegen Kursschwankung am Kapitalmarkt ab, kaufen Optionen zu einem festgelegten Kurs. Doch der Zentralbankchef der Diktatur, Domingo Cavallo, übernimmt die Schulden der Unternehmen und wandelt die private Schuld in öffentliche Schuld um. So beginnt das Problem der Auslandsschulden. Die Aktion von 1982 kostet den Steuerzahler insgesamt 23 Milliarden Dollar.¹⁸¹

13. Demokratisierung ab 1983 und Amnestie

Im Oktober 1983 gewinnt die liberale »Radikale Bürgerunion« die Wahlen. Bei seinem Amtsantritt verspricht Präsident Raúl Alfonsín, die Verbrechen der Militärs aufzuklären und die Schuldigen zu bestrafen. Er lässt die Kommandanten der Militärjunta vor Gericht stellen. Héctor Ratto sagt als Zeuge der Anklage aus. Die Richter halten seine Aussage für glaubwürdig und verurteilen die Kommandanten zu hohen Haftstrafen.

Um der zunehmenden Unruhe in den Kasernen zu begegnen, entwickelt die Alfonsín-Regierung die »Theorie der zwei Dämonen«. Sie geht nicht auf die historische Situation (Widerstand gegen eine Diktatur) ein, sondern glaubt, dass die Gewalt der Linken den Terrorismus des Staates provoziert habe. Daher müssten beide Seiten vor Gericht gebracht werden. Altfälle werden gebraucht, um gegen Guerilleros Verfahren zu eröffnen. In den Archiven findet sich die verstaubte Akte über den »Menschenraub Heinrich Metz«. Sie beginnt mit der Strafanzeige von Mercedes Benz, in der Betriebsräte denunziert werden, darunter Eduardo Olasiregui (1969 bei MBA ausgeschieden).

Olasiregui erhält im April 1987, also zwölf Jahre nach der Entführung, eine polizeiliche Vorladung. Metz will ihn auf Fotos als seinen Entführer erkannt haben. Sicher kannte er ihn aus den sechziger Jahren, aus dessen Zeit als streitbarer Betriebsrat. Olasiregui steht damals der Kommunistischen Partei nahe, welche die Guerilla für »radikalisierte Kleinbürger« hält, aber Kommunisten waren Metz immer verdächtig. Olasiregui verbringt zweieinhalb Jahre in Untersuchungshaft.

1989 gelangt der Peronist Carlos Saúl Menem an die Regierung. Er begnadigt die Junta-Kommandanten und einige Guerilleros, darunter die Metz-Entführer. Magario nimmt die Begnadigung an und wird entlassen. Olasiregui lehnt den Gnadenakt ab, besteht auf einem Prozess und wird freigesprochen.

In den folgenden Jahren sind in Argentinien die Diktatur und die Menschenrechtsverletzungen kein Thema. Die noch von Alfonsín verabschiedeten Amnestiegesetze haben die Menschenrechtsbewegung tief verletzt. Viele ziehen sich enttäuscht in ihr Privatleben zurück, andere machen ihr Engagement zum Gelderwerb. Heute werden zahlreiche Menschenrechtsgruppen von der Ford Foundation finanziert. Ford hat während der Diktatur aktiv die Militärs bei der »Säuberung« seiner Fabrik von Betriebsräten und Vertrauensleuten unterstützt. Die Auslandsschuld galoppiert, die Löhne fallen. Am Rio de la Plata findet kein »Wirtschaftswunder« statt. Präsident Menem betreibt neoliberale Politik, verrät die traditionellen Grundsätze des Peronismus. Zu den USA knüpft er »fleischliche Bande« und flexibilisiert die Arbeitsgesetzgebung. Die Politik unterwirft sich der Wirtschaft.

Auch in Deutschland geht das Modell – die soziale Marktwirtschaft – nieder. Die Kosten der Wiedervereinigung sind astronomisch, die Verschuldung wächst, das Sozialsystem wird abgebaut. Die 35-Stunden-Woche gehört der Vergangenheit an. Die Deutschen seien faul geworden, verkünden die Arbeitgeber und fordern eine neue Genügsamkeit und Arbeiten-bis-zum-Umfallen: So wie der »fleißige Deutsche« nach 1945 nicht gejamert, sondern angepackt und die Heimat von Schutt und Asche zum Wohlstand befördert habe. Dass sie dies mit gestohlenem Geld getan haben, verschweigen sie.

14. Global für die Menschenrechte

Ich veröffentliche im August 1999 im Westdeutschen Rundfunk die erste Sendung über die bei Mercedes Benz Argentina verschwundenen Betriebsräte.¹⁸² Der Berliner Rechtsanwalt Wolfgang Kaleck erstattet im Namen des Republikanischen Rechtsanwalte- und Rechtsanwältinnenvereins Strafanzeige wegen Beihilfe zum Mord. Die Staatsanwaltschaft Nürnberg nimmt die Ermittlungen auf. Der Fall wird ein Musterbeispiel für internationale Zusammenarbeit, ein merkwürdiges Bündnis über Kontinente hinweg, ohne politische Linie und ohne Struktur. In den USA Rechtsanwalt Dan Kovalik und der »International Labor Rights Fund«. In Deutschland die »Kritischen Aktionäre«, das »Labournet« und die »Informationsstelle für Lateinamerika«. In Argentinien bildet sich eine Gruppe von ehemaligen MBA-Arbeitern und den Familienangehörigen der Verschwundenen. In ihrem Auftrag erstattet der Staranwalt Ricardo Monner Sans Strafanzeige wegen Bildung einer kriminellen Vereinigung. Beschuldigt sind Mercedes Benz Argentina, José Rodríguez und die Militärs. Rodríguez ist seit 1973 Generalsekretär der Automobilarbeiter-Gewerkschaft SMATA und Vizepräsident des Internationalen Metallarbeiterbunds IMB. Trotz schwerer Vorwürfe wegen seiner Rolle während der Militärdiktatur verhindert der damalige IMB-Präsident Klaus Zwickel jede Diskussion. Auf dem Weltsozialgipfel 2003 in Porto Alegre droht der Vertreter der brasilianischen Metallarbeitergewerkschaft im Präsidium des IMB mit Rücktritt. Im Mai 2003 suspendiert das Exekutivkomitee des IMB Rodríguez von seinem Amt, SMATA verlässt aus Protest den IMB. Vizepräsident für Argentinien wird Francisco »Barba« Gutiérrez, früher ein politischer Gefangener.

Das Wahrheitstribunal in La Plata – »Juicio por la Verdad« – nimmt den Fall auf. Es kann nicht verurteilen, soll aber das Schicksal der Verschwundenen aufklären. Ich melde mich als Zeugin, werde vorgeladen und überreiche dem Gericht eine Zeugenliste: die überlebenden Opfer sowie Manager, Folterer, Gewerkschafter und den ehemaligen Arbeitsminister Ruckauf. Letzterer erklärt sich vor Gericht »zu einem Opfer der Diktatur«. Er kann nicht erklären, warum er den im Tarifabkommen festgeschriebenen Geheimfonds zur »Ausmerzungen negativer Elemente in der Fabrik« nicht kontrolliert habe. Als er das Gerichtsgebäude verlässt, fliegen Eier und Tomaten an seinen Kopf.

Gewerkschaftschef Rodríguez flüchtet sich in Gedächtnislücken. Von »Verschwundenen« habe er erst nach dem Ende der Diktatur erfahren, erklärt er den Richtern. Die Arbeiter von Mercedes Benz seien für ihn nicht »verschwunden«, sondern verhaftet gewesen. Warum er sich für sie nicht eingesetzt habe? Daran erinnert er sich nicht mehr.

Das Wahrheitstribunal lädt den MBA-Verkaufsdirektor David Filc vor. Er war im Februar 1960, kurz vor der Eichmann-Entführung, von William Mosetti eingestellt worden. Mir hatte Filc zuvor am Rande eines Gespräches erzählt, dass seine Firma während der Diktatur unbequeme Gewerkschafter ans Messer geliefert habe. Vor den Richtern will er sich daran nicht erinnern. Er berichtet über private Gespräche mit Generälen der Armee, seiner besten Kundin. Zwischen Nachtisch und *Cafecito* haben sie ihm erzählt, wie ihre »grupos de tareas« (Sondertruppen) gegen Regimegegner vorgehen. Filc, ein gebildeter Mann, bezieht eine ansehnliche Altersversorgung von DaimlerChrysler.

Rubén Lavallén muss vor dem Tribunal erscheinen, bis 1978 Chef des Folterzentrums in San Justo. Dort wird das zuvor verhaftete Ehepaar Logares mit ihrer anderthalbjährigen Tochter Paula zum letzten Mal lebend gesehen. Lavallén nimmt die Kleine an sich und trägt sie auf seinen Namen ein. Paulas Großmutter findet viele Jahre später das Kind und zeigt Lavallén an. Er wird wegen »Fälschung der Identität« Paulas zu vier Jahren verurteilt, wovon er die Hälfte verbüßt. Die Morde an Paulas Eltern sind bis heute ebenso ungesühnt wie die an den Mercedes-Betriebsräten. An deren Entführung und Folter hat Lavallén teilgenommen.

»Ich habe am 2. Juli 1978 bei Mercedes Benz Argentina angefangen. Ich kannte die damaligen Betriebsräte, wir hatten ein gutes Verhältnis. Niemand hat mich auf frühere Dinge angesprochen. Und auch mit den Arbeitern hatte ich keine Probleme. Die Firma erlaubte mir, alle Leute zu feuern, die ihre Funktionen nicht erfüllten. Ich ging davon aus, dass eine Firma dazu ein Recht hat, zumal wenn sie so exzellente Löhne zahlte wie Mercedes Benz. Sogar die einfachen Wächter, meist pensionierte Militärs oder Polizisten, verdienten dort zwei oder drei Mal so viel wie bei der Marine oder der Truppe, wo sie ihr Handwerk gelernt hatten. Als Polizist bekam ich siebenzig Pesos als zweiter Kommissar, die Firma zahlte mir 570 Pesos monatlich, und dazu jedes Jahr drei Monatsgehälter extra und jeden April eine Gewinnbeteiligung.«

Folter in seinem Polizeirevier? Davon will er nichts gewusst haben. Es habe einen Bereich gegeben, der den Militärs unterstellt war.

»Diesen Bereich durfte kein Polizist des Reviers betreten. Nur Militärs. Ich weiß daher nicht, ob dort Personen illegal festgehalten wurden. Ein altes und weises Sprichwort besagt: Wo der Käpten das Oberkommando führt, hat der Matrose nichts zu sagen. Wieso soll ich mir Probleme aufladen und einen als »geheim« erklärten Bereich

betreten, wo ich nichts zu suchen habe? Ich bin doch nicht dumm. Ich weiß daher nicht, ob dort seltsame Dinge passiert sind. Aber ich habe auch nichts getan, um es herauszufinden.«

Gegen Lavallén wird im August 2004 Haftbefehl erlassen. Bis zum Redaktionsschluss dieses Buches ist er flüchtig.

Personalchef Arnaldo Ceriani wird vorgeladen:

»Die Produktivität war auf 40 bis 50 Prozent der Auslastung gesunken. Wir wussten nicht, wie wir dieses Problem lösen konnten. Es gab keine direkte Forderung des Betriebsrates, über die wir hätten verhandeln können. Wir konnten nie beweisen, dass die ›Gruppe der Neun‹ zu Sabotage oder zu Dienst-nach-Vorschrift aufgerufen hatte. Ich kann nur vermuten, dass sie dazu über ihre Vertrauensleute in der Lage war.

Warum zahlte die Firma viele Jahre die Löhne ihrer verschwundenen Arbeiter weiter?

Wir standen total unter Druck. Da war der Betriebsrat, die Angehörigen – arme Leute, die uns um Hilfe baten. Und dazu lief die Produktion auf halber Flamme. Ich diskutierte mit meinem Direktor dieses Thema und der sagte mir klar: Zahlen Sie weiter. Dann haben wir eine Art Beihilfe gezahlt, etwa in der Höhe des Lohnes, die der Mann von uns für seine Arbeit erhalten hätte.«

Rubén Cueva, ehemaliger MBA-Justiziar, sagt aus, dass die Firma ein »Spionagenetz« unterhalten habe, um zu erfahren, was auf den Versammlungen diskutiert wurde. »Es war Firmenpolitik, zu Weihnachten kleine Geschenke zu verteilen, auch an die Polizeireviere in der Umgebung der Fabrik.« Cueva gibt zu, am Tag der Metz-Entführung der Politischen Polizei die Namen und Adressen der Betriebsräte übergeben zu haben. Der denunzierte Hugo Ventura wird später verschleppt und ist seitdem verschwunden. Andere erleiden Hausdurchsuchungen und flüchten. Die meisten reichen die Kündigung ein. Sie retten ihr Leben. Cueva: »Diese Anzeige nach einem Verbrechen war doch meine Pflicht. Ein Arbeitskollege war seiner Freiheit beraubt worden. Ein Lohnabhängiger, kein Millionär.

Frage: Welcher Unterschied bestand zwischen dem Kollegen Metz und dem Kollegen Reimer? Warum haben Sie im Falle der Entführung Reimers nicht ebenfalls Anzeige bei der Polizei erstattet?

Weil wir bei Reimer keine Anhaltspunkte dafür hatten, dass ein Verbrechen vorlag. Diese Leute sind einfach verschwunden. Uns fehlten weitere Informationen. Und deshalb ist auch das Arbeitsverhältnis nie aufgelöst worden.

Frage: Sie meinen, dass die Löhne weitergezahlt wurden?

Na klar. Aber menschlich gab es keinen Unterschied.

Frage: Haben Sie sich jemals für einen verschleppten Angestellten eingesetzt?

Wir haben regelmäßig Spenden verteilt, darunter medizinische Geräte zur Behandlung von Frühgeburten an ein bestimmtes Hospital in Campo de Mayo. Deshalb hatten wir Kontakte, unter anderem zu einem Pfarrer. Ich sagte meiner Sekretärin: Rufen Sie diesen Pfarrer an und bitten Sie ihn, ob er herausfinden kann, wo sich der Verschleppte befindet. Und am nächsten Tag rief er uns an und sagte: Er kommt noch nicht raus, aber wir wissen, wo er ist. Und wenn wir wissen, wo er ist, wird er überleben«.

Die Armee hat in Campo de Mayo – ihrem zentralen Folterzentrum – eine Wöchnerinnenstation eingerichtet. Bei schwangeren Frauen wird die Geburt eingeleitet, danach werden sie gefoltert und ermordet. Ihre Babys werden Militärs oder Leuten ihres Vertrauens übergeben, die sie als ihre leiblichen Kinder beim Standesamt

eintragen lassen – insgesamt fünfhundert Neugeborene, schätzt die Menschenrechtsorganisation »Madres de Plaza de Mayo«. Nach dem Ende der Diktatur erklärten die Ärzte, die im Lazarett als Geburtshelfer tätig waren, dass die technischen Bedingungen improvisiert wurden, weil die Kaserne auf Geburten nicht eingestellt war. Ob die von Mercedes Benz gespendeten Geräte für die Frühgeburten die »technischen Bedingungen« im Folterzentrum verbessert haben, wurden sie nicht gefragt.

Die Justiz ist mit dem Fall überfordert, es fehlt der politische Wille, hier wie dort. Das Wahrheitstribunal in La Plata trägt Beweise zusammen, verurteilen kann es niemanden. Der Ausgang des Strafverfahrens wegen Bildung einer kriminellen Vereinigung ist ungewiss. Und die Staatsanwaltschaft Nürnberg stellt nach vier Jahren die Ermittlungen ein. Man könne nicht beweisen, meint sie, dass die Verschwundenen ermordet worden seien und nicht eines Tages auftauchen.

Im Januar 2004 reichen die US-Anwälte Daniel Kovalik und Terry Collingsworth vor dem Bundesgericht in San Francisco Zivilklage gegen DaimlerChrysler ein. Sie kennen sich aus. Sie haben Coca-Cola und eine US-Ölgesellschaft wegen Unterstützung der kolumbianischen Paramilitärs verklagt. Sie berufen sich auf das »Alien Tort Claims Act« aus dem Jahr 1789, nach dem Ausländer US-Gerichte anrufen können, wenn ihre Menschenrechte verletzt sind.

Die US-Rechtsprechung ist viel versprechend. Die Firma kann gezwungen werden, alle Dokumente vorzulegen. Ein wichtiger Markt ist in Gefahr. Und die Entschädigungszahlungen können astronomisch sein und unterm Strich die Verletzung der Menschenrechte in ein schlechtes Geschäft verwandeln. Die Mandanten haben sich in den Verträgen mit den US-Anwälten verpflichtet, dass mit der Entschädigungszahlung ein alter Traum der damals ermordeten Betriebsräte realisiert werden wird: der Bau eines Krankenhauses in González Catán.

15. Wie DaimlerChrysler reagiert

Seitdem das Thema aufgetaucht ist – 1999 –, hat DaimlerChrysler mehrfach die Strategie gewechselt. Strategie Nummer eins: Aussitzen und Totschweigen. Mit möglichen Kritikern aus Nichtregierungsorganisationen sitzt man an einem Tisch. DaimlerChrysler ist eine der ersten Firmen, die den schmackhaften »Global Compact« unterzeichnet haben, jenes folgenlose Versprechen der Großindustrie, soziale Standards und die Menschenrechte zu wahren. Das beschäftigt die NGOs, sie wollen den Dialog. Bei Gesprächen am Vorstandstisch übt man sich in wohlgezogenen Belanglosigkeiten. Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Erich Klemm mauert mit. Und die Medien schweigen, die Firma ist Anzeigenkündin.

Auch das öffentlich-rechtliche Fernsehen will sich mit dem Konzern nicht anlegen. Sie lehnt die Ausstrahlung meines Dokumentarfilms »Wunder gibt es nicht«¹⁸³ ab. »Wir hatten das Thema Menschenrechte schon mal« – »Das interessiert nicht« – »Mangelnde Publikumsakzeptanz«. Die meisten Redaktionen begründen ihre Absage gar nicht. Der Film wird nicht gesendet, auch nicht in gekürzter Fassung, im Dritten Programm, um Mitternacht. In Argentinien wird der Film in Klubs und Stadtteilkinos gezeigt. Oft werden die überlebenden Betriebsräte eingeladen. Auf Antrag des Menschenrechtsausschusses wird er in voller Länge im Nationalen Parlament vorgeführt, und im März 2004, zur *prime time*, im staatlichen Fernsehen. Seitdem ist der Fall von Feuerland bis hoch in die Anden bekannt.

Totzuschweigen ist der Fall auch in Deutschland nicht, das Internet ist voll davon. Und die »Kritischen Aktionäre« fordern auf den Hauptversammlungen eine unabhängige Untersuchungskommission. Das ist lästig. Der Vorstand verkündet die Strategie Nummer zwei. Er setzt zwar keine Kommission ein, nimmt aber den Berliner Völkerrechtler Christian Tomuschat unter Vertrag. Im Dezember 2003 stellt er in Sindelfingen seinen Abschlussbericht vor.

»Es gibt keinerlei Belege für die Richtigkeit der These, dass die [...] verschwundenen Betriebsangehörigen auf Betreiben der Unternehmensleitung von den staatlichen Sicherheitskräften verschleppt und ermordet worden wären.«¹⁸⁴

Der Bericht weist grobe handwerkliche Fehler auf. Tomuschat hat Angebote, mit den Hinterbliebenen der Verschwundenen zu reden, abgelehnt. Stattdessen ließ er sich ausgewählte Arbeiter vorführen, die sich an die Repression nicht erinnern wollten, darunter Mitglieder der Angestellten-Gewerkschaft APS. Aber den APS-Generalsekretär Alfredo Martín, 36 Jahre bei MBA tätig, 1976 verschleppt und von Lavallén gefoltert, empfängt er nicht. MBA teilt Martín mit, dass ein Treffen »konterproduktiv« für dessen Arbeit sei.¹⁸⁵

Für Tomuschat sind die Entlassungen von 115 Arbeitern im Jahr 1975 zwar »unüberlegt«, er will darin aber keinen Beweis für eine anti-gewerkschaftliche Haltung sehen. Nach dem Militärputsch sinkt die Produktivität bei MBA rapide. Protokolle sprechen von:

»Lärmaktionen, negativen Haltungen, Sabotageakten, Verteilung von Flugblättern und Luderarbeit. [...]

Direktor de Elias hatte eine Unterredung mit dem Generaldirektor des Arbeitsministeriums, General Aranda, der um Auskunft über die Lage bei MBA und über die Kommission der neun Arbeitervertreter bat. Die Information wurde ihm gegeben.«

Sechs Tage später treten alle Betriebsräte zurück, aus Angst um ihr Leben. Die Militärs haben ihre Wohnungen durchsucht, wollen sie verhaften. Am Tag nach den Tarifverhandlungen mit der Geschäftsleitung am 4. Januar 1977 werden Esteban Reimer und Hugo Ventura verschleppt. Ihrem Mann Esteban sei Bestechungsgeld angeboten worden, damit er den Betriebsrat verlasse, sagt später seine Witwe aus. Als er dieses Angebot abgelehnt habe, habe ihm ein Vertreter des Unternehmens angekündigt, dass ihm »Übles widerfahren« werde. Für Tomuschat ist »unklar«, ob diese Bedrohung am Tag vor seiner Verschleppung ausgesprochen wurde. Er hätte Frau Reimer oder die Betriebsräte fragen können, hat dies aber unterlassen. Die MBA-Leitung bezeichnet Reimer den Sicherheitsbehörden gegenüber als »Agitator«. Am 5. Januar 1977 wird Reimer verschleppt.

Tomuschat:

»Es liegt kein Beweisanzeichen dafür vor, dass MBA sich durch einen seiner Repräsentanten der Anstiftung zur Verschleppung und damit zum Mord schuldig gemacht haben könnte.«

Den Zeugen Héctor Ratto erklärt er für unglaubwürdig, unterstellt ihm »bloße subjektive Gedankenverbindungen«. Ratto ist 1977 aus dem Werk verschleppt worden. In seinem Beisein übergibt Produktionschef Tasselkraut die Adresse des Arbeiters Núñez an Polizisten. In derselben Nacht wird Núñez verschleppt. Seine Aussage hat Ratto seit damals wiederholt, mit unterschiedlichen Worten, mit demselben Inhalt. Tomuschat glaubt nicht dem Opfer Ratto, sondern dem Beschuldigten Tasselkraut. Der bestreitet die Adressenweitergabe. Tasselkraut habe, behauptet Tomuschat, Ratto das Leben retten wollen.

Am 19. August 1977 verschwindet der letzte Mercedes-Arbeiter, Alberto Arenas. Am selben Tag stattet Direktor de Elias dem Militärbefehlshaber in der Kaserne Ciudadela einen Besuch ab. Im Sitzungsprotokoll des Direktoriums (36/77) vom 19. August 1977 heißt es:

»[De Elias] erläuterte die Arbeitssituation bei MBA und wies auf die Wichtigkeit eines normalen Betriebsklimas hin. Es wurde ihm weitestgehende Unterstützung zugesagt. [...] Nach dieser Unterredung kam es zu keinen weiteren Verschleppungen von MBA-Mitarbeitern. Somit war diese Intervention jedenfalls für die Zukunft erfolgreich.«

Zu diesem Zeitpunkt leben die Verschleppten noch. Sie werden zwei Wochen nach dem Besuch des MBA-Direktors, am 2. September 1977, wie Ratto vor Gericht aussagt, »verlegt«, ermordet. Am 31. August 1977 hält MBA-Direktor Lechner fest, dass sich der Produktionsverlauf normalisiert habe. In den Protokollen findet sich kein Hinweis, dass sich die Firma zu irgendeinem Zeitpunkt für sie eingesetzt hat.

Tomuschat biegt auch die Aussage des ehemaligen MBA-Justiziers Cueva zurecht, dass die Firma »medizinisches Gerät für Frühgeburten« an Campo de Mayo geliefert habe. Er stattet der Kaserne einen Besuch ab, findet dort aber keine Quittung für Schenkungen. Als ob sich ein Regime, das Tausende heimtückisch ermordet, um Quittungen gekümmert hätte! Dass dort verschleppte Frauen ihre Babys zur Welt gebracht haben, habe die Öffentlichkeit damals nicht gewusst, verteidigt Tomuschat.

»Die Zuwendung von medizinischen Geräten für die Versorgung von Neugeborenen hätte also nicht zwingend einen ungewöhnlichen Beigeschmack gehabt. Was man aus der Schenkung ablesen könnte, wäre lediglich die Tatsache, dass MBA um die Herstellung und Pflege eines guten Verhältnisses zu den Streitkräften bemüht war.«

Der Tomuschat-Bericht wird ein Rohrkrepieler. »Ein Skandal, dass sich ein einst renommierter Wissenschaftler dafür hergibt«, schreibt die Frankfurter Rundschau¹⁸⁶. Ein »Parteigutachten« nennt ihn die Neue Zürcher Zeitung.¹⁸⁷

Strategie Nummer drei: Auf der Aktionärsversammlung im April 2004 beschuldige ich DaimlerChrysler, Nazivermögen in Südamerika gewaschen und Kriegsverbrecher untergebracht zu haben. Nach wenigen Sekunden stellt mir der Aufsichtsratsvorsitzende Hilmar Kopper das Mikrofon ab, das Thema sei eine »Beleidigung der Aktionäre«, ich könne mich an die Gerichte wenden. Vorstandsvorsitzender Jürgen Schrempf versteckt sich hinter dem »Recht zu schweigen«. Beide bleiben sitzen, als der langjährige Amnesty-Generalsekretär Helmut Frenz zu einer Schweigeminute für die fünfzehn in Argentinien verschwundenen MBA-Gewerkschafter aufruft. Auch Gesamtbetriebsratvorsitzender Klemm erhebt sich nicht.

Vierte Strategie: Zugeben, was bekannt ist. Zumindest beim Thema Nationalsozialismus. Für das Thema »Verschwundene Betriebsräte« ist es wohl noch zu früh. Immer mehr deutsche Konzerne verschweigen das Kapitel Zwangsarbeiter und NS-Nähe nicht mehr. Die Zeiten haben sich geändert. Die Nachkriegszeit ist mit dem Zwei-Plus-Vier-Vertrag (1990) abgeschlossen, die Bundesrepublik ein souveräner Staat. Daimler-Benz konnte sogar die Chrysler Corp. übernehmen. Die alte Garde ist tot, da tritt man niemandem auf den braunen Schlips. Sich über »Verantwortung« und »Versöhnung« auszulassen macht sich gut in globalen Zeiten. Die neue Managergeneration ist dynamisch und weltoffen, gegen Rassismus und Diskriminierung. Sie wirft mit

englischen Redewendungen um sich und hält sich selbst für modern und Gewerkschafter für Spießler. Sie wählen – zum Teil – grün und spenden an Amnesty International. Die Kinder besuchen die Waldorfschule. Auch bei DaimlerChrysler haben das einige begriffen. Man wolle kooperieren bei der Wahrheitsfindung, versichert Manfred Gentz, Chief Financial Officer, auf der Aktionärsversammlung 2004. Sogar Feindberührung ist möglich, ich darf im Archiv die Vorstandsnotizen einsehen, Aktenvermerke und Briefwechsel der Jahre 1945 bis 1960. Doch, heißt es vorsorglich, viel würde ich nicht finden, wahrscheinlich hätte ich mehr als die Firma. So sei es auch bei den Zwangsarbeitern gewesen. Da seien aus Los Angeles Firmendokumente aufgetaucht, die man in Untertürkheim nie gesehen habe.

Unter den mir vorgelegten Papieren sind keine brisanten Dokumente. Sie beschreiben aus der Unternehmensperspektive die Demontagen von 1945 und den Rechtsstreit um Mercedes Benz Argentina Ende der fünfziger Jahre. Die offizielle Buchführung.

Ich lege Fragen vor, die Namen von 22 Mitarbeitern, die ab 1950 nach Argentinien kamen und als »Experten« bei Mercedes Benz Argentina angestellt wurden, darunter Nazis und Kriegsverbrecher. Einige dieser Personen sollen in Argentinien unter ihrem falschen Namen sozialversichert gewesen sein, in Deutschland unter ihrem richtigen Namen. Eichmann etwa in Deutschland unter Adolf Eichmann und bei MBA unter Ricardo Klement. Personalakten, heißt es bei Daimler, seien vertraulich, der Datenschutz müsse respektiert werden.

Meine Fragen sind konkret, nicht wegzureden. Die Grauzone ist nicht möglich. Schwarz oder weiß. Antworten oder nicht antworten. Der Konzern verweigert mir sämtliche Informationen über seinen langjährigen Direktor Mosetti (Generaldirektor von Mercedes Benz Argentina 1960 bis 1975): »... konnten wir bisher keine Unterlagen auffinden, doch setzen wir die Suche fort.«¹⁸⁸ Nicht einmal Personalunterlagen zu Ricardo Klement seien aufgetaucht. Das Unternehmen kehrt wieder zu Strategie Nummer eins zurück: Totales Totschweigen. Die Akten über die »nach Argentinien geschickten Vertragsarbeiter« bleiben geschlossen, und Heinrich Metz, einer der wenigen noch Lebenden, schweigt weiter. Familie Müller in Córdoba wartet vergeblich darauf, die wahre Identität ihres Vaters zu erfahren. Metz lebt von der Pension, die ihm DaimlerChrysler zukommen lässt. Will er sie behalten, muss er über Firmeninterna schweigen. Finanzchef Gentz verlässt den Konzern Ende 2004.

16. Ausblick

In Argentinien sind während der letzten Diktatur auch aus anderen Fabriken Gewerkschafter verschleppt worden. Aber die Anzahl der Todesopfer bei Mercedes Benz hält einen traurigen Rekord. Die alte Nazi-Handschrift? Es tauchen dieselben Namen auf, bei der Geldwäscheaktion der fünfziger und dem Verschwindenlassen der Betriebsräte der siebziger Jahre:

Pedro de Elías, eingestellt 1952 von Jorge Antonio. Dann wechselt er die Fronten und rettet MBA für Untertürkheim. In den Kasernen der Diktatur geht er ein und aus, lobt die »erfolgreiche Eliminierung«. De Elías stirbt in den Neunzigern an Leberzirrhose.

Jorge A. Valerga Aráoz. Der Senior leitet die Scheinfirma SIADA S.A. für Antonio, als Strohmann der Deutschen. Sein Sohn verteidigt Juan Ronaldo Tasselkraut im Verfahren wegen Bildung einer kriminellen Vereinigung.

Friedrich Karl Binder koordiniert während des Zweiten Weltkriegs Daimlers Flugmotorenproduktion. Er wird 1951 zu Jorge Antonio geschickt, bringt als »Experten« getarnte Nazis mit. Während der Metzentrührung – 1975 – schlägt er eine harte Gangart gegenüber den Guerilleros vor. 1976 kommt er bei einem Flugzeugunglück in Brasilien ums Leben.

Hanns Martin Schleyer. Einst SS-Untersturmführer im besetzten Prag, macht Karriere bei Daimler-Benz. Im Mai 1976 schreibt er IG-Metallechef Loderer, dass MBA »stets die Bestrebungen des Gewerkschaftsvorsitzenden und des Arbeitsministers, in den Betrieben die Subversion zu bekämpfen«, unterstützt habe. Schleyer wird 1977 von der RAF erschossen.

Jorge Antonio genießt seinen Lebensabend. Für seine 87 Jahre ist er rüstig, keine Gedächtnislücken. Schon gar nicht, was sein Lebenswerk angeht. Die Deutschen schätzt er immer noch. Sie haben ihn in seinem Madrider Exil nicht hängen lassen, ihn ausbezahlt. Später wird Antonio für die Verfolgung und »Enteignung« (die es nie gegeben hat) noch einmal entschädigt, diesmal von Präsident Menem, wie er Peronist. Amigo Menem zahlt ihm staatliche Obligationen, die »Tidol 2«. 70 Millionen Dollar sollen es gewesen sein, 30 Millionen, meint Antonio. Vielleicht hat er die Differenz abgeben müssen. Aber es war, da ist er sicher, »kein schlechtes Geschäft«.

Mit Politik will er nichts zu tun haben. Manchmal besuchen ihn Peronisten, in Punta del Este oder im Gestüt. Sie erwarten von ihm, dem Weggefährten Peróns, einen weisen Satz. Aber was soll er sagen? Die alten Zeiten sind vorbei. Damals konnten Regierungen dem Kapital Vorschriften machen, Bedingungen stellen. Heute hat der Neoliberalismus auf ganzer Linie gesiegt. Und er selbst ist Unternehmer. Will sich keine Vorschriften machen lassen.

Er sorgt sich um seinen Sohn. Risikofreudig wie er, aber diese Art von Energie ist immer nur in der ersten Generation genial. Die Fischfang-Firma des Juniors ist den Schlagzeilen, mal fliegt auf den Schiffen Kokain in Export-Mengen auf. Dann soll er in den Mord am Besitzer des Konkurrenzunternehmens verwickelt sein. Antonio guckt auf die Uhr. Die Fragen werden lästig. Kritik möchte er, am Ende seines Lebens, nicht hören. Schon gar nicht beantworten. Zahlten die Deutschen für die Geldwäsche ein Drittel des zu waschenden Kapitals? Er will sich nicht festlegen, wiegt den Kopf, halb ungläubig, halb zustimmend. Und war die Geldwäsche für Argentinien ein gutes Geschäft? Oder wurde die Zentralbank geplündert? Die Frage ärgert ihn. Es kam mehr Kapital nach Argentinien als herausging. Das stehe fest. Dass dieses Kapital *cash* geschmuggelt wurde? Er überhört den Einwand. »Mit uns haben die Deutschen viel Geld gemacht. Wenn Sie das Geldwäsche nennen ... Ich wollte eine Lastwagenfabrik. Und die habe ich bekommen.«

Vorwürfe macht er sich nicht. »Weshalb?«, fragt er zurück. Weil das Geld der Deutschen einen verbrecherischen Ursprung hatte? Er spricht es nicht aus, aber man sieht es ihm an, er denkt an ein argentinisches Sprichwort: »Wer einen Dieb bestiehlt, erfährt hundert Jahre Vergebung.« Und die Deutschen haben das Geld ja gestohlen, den besetzten Ländern, den Juden und den Zwangsarbeitern.

Wie zwingt man einen multinationalen Konzern, die Wahrheit offen zu legen? Selbst Behörden verschanzen sich hinter Datenschutz und Amtsgeheimnis. Der Vatikan ist sogar ein eigener Staat. Die Presse schweigt, das Thema bleibt ein Tabu. DaimlerChrysler wird es weiter aussitzen und die Akten geschlossen halten.

Um ein Tabu aufrechtzuerhalten, braucht es immer zwei. Einen der schweigt und einen, der es gar nicht wissen will. Vom Tabu profitieren beide Seiten. Dem Vertuscher garantiert es die Kontinuität seiner Macht. Und den Nicht-Wissen-Wollenden stört es nicht in seiner Faulheit. Ein Tabu ist bequem. Besser die ganze Wahrheit nicht wissen wollen, wenn die Wahrheit nicht zu ertragen ist. Ist da nicht der ständige Schuldkomplex der Mitläufer und Jasager, sich dem Unrecht nicht in den Weg gestellt zu haben, aus Feigheit oder um einen Vorteil zu erhaschen?

Haben die Deutschen – Kritiker inklusive – nicht von den Früchten des nationalsozialistischen Raubzuges profitiert, auch jene Deutschen, die sich in der Gnade der späten Geburt wiegen? Und müssen wir, die Nachkriegsgenerationen, im Grunde nicht dafür dankbar sein, dass uns der Morgenthau-Plan erspart geblieben und mit dem schmutzigen Geld das Wirtschaftswunder aufgebaut worden ist? Es ist bequemer, dieser Frage nicht nachzugehen, sondern weiter an den Mythos der »deutschen Werte« zu glauben – Arbeit, Fleiß, Genügsamkeit. Wer will uns zwingen, Fragen zu stellen und Antworten einzufordern? Es gibt keine Pflicht zur Wahrheit.

Es gibt nicht einmal ein Recht auf Wahrheit. Ein viertes Gebot, so notwendig und missachtet wie die anderen drei Kampfgründe der Französischen Revolution: Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit. Die Feinde der Menschheit, die ein großer deutscher Aufklärer beschrieben hat, sind dieselben geblieben:

»Faulheit und Feigheit sind die Ursachen, warum ein so großer Teil der Menschen, nachdem sie die Natur längst von fremder Leitung frei gesprochen, dennoch gerne zeit lebens unmündig bleiben und warum es anderen so leicht wird, sich zu deren Vormündern aufzuwerfen. Es ist so bequem, unmündig zu sein«.

Anmerkungen:

1 Tageszeitung »Rio Negro«, General Roca (Patagonien, Argentinien), 12. Januar 2000. Monzer Al-Kassar war auch in den Iran-Contra-Waffendeal verwickelt.

2 Der Bericht der US-Regierung (US and allied effort to recover and restore gold and other assets stolen or hidden by Germany during World War II, Stuart Eizenstat, Mai 1997) kalkuliert die Wertsteigerung des US-Dollars von 1945 bis 1997 mit etwa eins zu zehn.

3 Urteil der ersten Instanz vom 20. Dezember 1957. Aktenzeichen 7343. Vorsitzender Richter: Enrique Raúl Burzio. Das Urteil befindet sich im argentinischen Nationalen Handelsregister, in der Akte DaimlerChrysler.

4 So wurde – Dokument vom 29. Oktober 1953 – aus dem Präsidentenpalast »ausdrücklich auf Wunsch von Präsident Perón« um die »Zuweisung eines Auto Mercedes Benz, Typ 170, für einen gewissen Manuel Antonio Fresco« gebeten. (AGN-C11)

5 Das Interview fand am 19. Januar 2004 in Punta del Este statt.

6 Aussage Jorge Antonios vor der Untersuchungskommission 11, vom 29.11.1955. (AGN-C11)

7 Die Witwe des argentinischen Finanzattachés Germán Timmermann hat die Details der Autorin in einem Interview 2003 geschildert. Ein Verwandter hat, mit Hilfe ihres verstorbenen Mannes, den Transport mehrerer Fabrikanlagen aus Schweden nach Argentinien organisiert.

8 Urteil vom 20.12.1957, s. Fn. 3.

9 Internes Daimler-Memorandum vom 23.1.1956, DA, Könecke-Bestand.

10 Urteil vom 20.12.57, s. Fn. 3.

11 Gaby Weber: Die Verschwundenen von Mercedes-Benz, Hamburg 2001.

12 Zur »Rattenlinie« vgl. u.a. Rena Giefer/Thomas Giefer: Die Rattenlinie. Fluchtwege der Nazis. Eine Dokumentation, 3. Aufl., Weinheim 1995 (eine trotz einiger Fehler im Detail immer noch lesenswerte Recherche); Holger M. Meding: Flucht vor Nürnberg? Deutsche und österreichische Einwanderung in Argentinien 1945–1950 (eine Dissertation an der Uni Köln mit allerdings häufig apologetischem Unterton); Frank Garbely: Evitas Geheimnis. Die Nazis, die Schweiz und Peróns Argentinien, Zürich 2003; und umfassend Uki Goñi: The Real Odessa. How Perón brought the Nazi war criminals to Argentina, London 2002.

13 Auskunft eines Vertreters der argentinischen staatlichen Rentenkasse der Autorin gegenüber, Interview vom 22.1.2004.

14 Die Angaben orientieren sich an: Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im ›Tausendjährigen Reich‹. Hrsg. v. der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, Nördlingen 1988.

15 Ralph Giordano: Wenn Hitler den Krieg gewonnen hätte, Köln 2002, S. 324f.

16 Zit. nach Giordano, a.a.O., S. 321.

17 Zu Erhard vgl. auch: Karl Heinz Roth: Das Ende eines Mythos. Ludwig Erhard und der Übergang der deutschen Wirtschaft von der Annexions- zur Nachkriegsplanung (1939 bis 1945). 1. Teil: 1939 bis 1943, in: 1999, 10 Jg. (1995), H.4, S. 53-93; Ders.: Das Ende eines Mythos. Ludwig Erhard und der Übergang der deutschen Wirtschaft von der Annexions- zur Nachkriegsplanung 1939-1945. Teil II: 1943-1945, in: 1999, Jg. 13 (1998), H. 1, S. 92-123, Ders.: Replik zu Horst Friedrich Wünsche. Ludwig Erhard und die Grundlegung der Sozialen Marktwirtschaft 1943/44, in: 1999, Jg. 14 (1999), H. 1, S. 207-208. Erhard hat auch auf der Lohnliste der I.G. Farben gestanden, vgl. dazu: »Coordination gegen Bayer-Gefahren«, www.CBGnetwork.de.

18 Im Dezember 1944 verhandeln Vertreter der I.G. Farben in Lissabon mit Repräsentanten der US-Chemiekonzerne Standard Oil und Du Pont. Vgl. Giordano, a.a.O.

19 Das Protokoll liegt als »Intelligence Report« des »Supreme Headquarters, Allied Expeditionary Force, Office of Assistant Chief of Staff, G-2« vor und trägt das Datum vom 7. November 1944. Die Meinungen über den Geheimdienstbericht zur Straßburger Konferenz sind geteilt. Karl Heinz Roth verortet die Koordination der Nachkriegsplanung eher in der »Reichsgruppe Industrie« und hält den Bericht für ein »Kompilat von Informationssplittern aus mehreren Besprechungen« (Karl Heinz Roth: Wirtschaftliche Vorbereitungen auf das Kriegsende und Nachkriegsplanungen, in: Dietrich Eichholtz, Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft 1939–1945, Bd. III: 1944–1945, Berlin 1996, Kap. VI, S. 509–611, hier: S. 565, Anmerkung 189). Der Schweizer Historiker Mario König macht »marxistische Historiker« als Urheber der »Maison-Rouge-Theorie« aus und schließt sogar »die Möglichkeit einer gezielten Fälschung keineswegs aus« (Christiane Uhlig u.a.: Tarnung, Transfer, Transit. Die Schweiz als verdeckte Drehscheibe deutscher Operationen 1938–52, Hrsg. UEK, Zürich 2001, S. 109 ff). König will aber angesichts des von mir vorgelegten Berichts die Quellenlage noch einmal prüfen. US-Autoren und DDR-Historiker haben der Konferenz großen Stellenwert eingeräumt (s. Tagebuchaufzeichnungen von General David Eisenhower: At war 1943–1945, New York 1986, S. 523; Henry Morgenthau: Germany is our problem, New York and London 1945; Der zweite Weltkrieg. Dokumente. Ausgewählt und eingeleitet von Gerhard Förster und Olaf Groehler, Berlin 1972, S.283-286. Sie geben als Quelle an: Elimination of German Resources for War. Hearings before a Subcommittee of the Committee on Military Affairs United States Senate, Seventy-Ninth Congress, First Session, Pursuant to S.Res.107, Part. II, Testimony of State Department, June 25, 1945, Washington 1945, p.30-32). Unbestritten ist, dass in dem Bericht über die Konferenz, vor allem aber in der Sekundärliteratur, Namen falsch geschrieben sind. So wird der Gastgeber Dr. Scheid öfters als »Dr. Scheidt von Thyssen« beschrieben. Auch für seine erwähnte Mitgliedschaft in der SS finden sich in den Archiven keine Belege.

20 Freigegeben (»declassified«) wurde das Dokument erst im Jahr 2000 und dem »World Jewish Congress« übergeben (Reutermeldung vom 14. September 2000: Nazis plotted the big come back). Ich habe vergeblich versucht, es von dort zu erhalten. Schließlich bekam ich das Dokument über das US-National Archiv (NARA).

21 Nach Auskunft des Berliner Historikers Dr. Janis Schmelzer handelt es sich bei dem im Dokument erwähnten Direktor Dr. Scheid um den Betriebsführer und Wehrwirtschaftsführer Dr.Ing.e.h. Friedrich Scheid (25.10.1887 bis 30.6.1949), Direktor der Keramischen Werke Hescho, Hermsdorf/Thüringen. Während des Zweiten Weltkrieges war die Hescho ein Zulieferbetrieb für die Rüstungsindustrie auf dem Gebiet der Hochfrequenztechnik, Scheid im Reichsministerium für Rüstungs- und Kriegsproduktion Amtsgruppenchef. Mit dem Einzug der Roten Armee in Hermsdorf wurde Scheid verhaftet. Kurz nach seiner Entlassung im Dezember 1945 ernannte ihn die sowjetische Generaldirektion zum deutschen Direktor. Aus der Firma Hescho wurden später die VEB Keramische Werke Hermsdorf.

22 Die Teilnehmer waren – laut Intelligence Report (Schreibweise folgt dem Original) – neben Dr. Scheid von den Hescho-Werken: Dr. Kaspar für Krupp, Dr. Tolle für Rochling, Dr. Zinderen für Messerschmitt, Drs. Kopp, Vier und Baerwanger für Rheinmetall, Haberkorn und Dr. Ruhs für Bussing, Drs. Kerdes und Ellenmayer für Volkswagen, Ing. Dross, Yanshov und Koppabam für verschiedene Fabriken in Posen, Polen (Dross, Yanchow and Co., Brown-Boveri, Herkuleswerke, Buschwerke und Stadtwerke), Dornbusch als Leiter der industriellen Inspektion in Posen, Dr. Meyer vom deutschen Marineministerium in Paris und Dr. Strossner vom Waffenministerium in Paris.

23 So geschehen im Falle Harnisch. Juan Harnisch wollte nach dem Krieg die Herausgabe des »Landguts Elvira« erwirken, das mit Geldern der deutschen Spionageabwehr gekauft und nach dem Krieg auf Betreiben der US-Botschaft beschlagnahmt worden war. Auszug aus einem vertraulichen Vermerk der »Direktion für Feindeigentum« vom 15. März 1949: »Harnisch war eng mit dem Marineattaché der Deutschen Botschaft, Kapitän Dietrich Niebuhr, befreundet, und auf dessen Bitte bot er seine Dienste an, um geheime Sender im ganzen Land einzurichten, um mit dem Reich in Verbindung zu treten. Harnisch fuhr im Jahr 1941 nach Deutschland, wo ihm hohe Regierungsmitglieder die Leitung der finanziellen Seite der Operation übertrugen. In der Sorge, dass seine Staatsbürgerschaft Verdacht erregen könnte, wandte sich Harnisch an seinen Freund Angel Garrido, um das Landgut Elvira, wo die Sendeanlagen installiert waren, auf seinen Namen eintragen zu lassen.« Dass Garrido nur ein Strohhalm war, wurde vor Gericht nicht in Frage gestellt, selbst der Mittelsmann hatte in seiner Vernehmung zugegeben, dass er »Elvira« im Dezember 1942 im Auftrag von Harnisch für 27.000 Pesos erworben hatte. Das Anwesen wurde trotzdem als Feindeigentum beschlagnahmt, Harnisch des Landes verwiesen und das Landgut im Mai 1947 dem im Grundbuch als Eigentümer eingetragenen Strohhalm übergeben. Sechs Jahre später klagte Otilia Harnisch auf Herausgabe des Anwesens. An Beweisen mangelte es ihr nicht, sie konnte sogar die frühere Erklärung des Strohhalmes vorlegen, in der er versprach, das Landgut zu jedem Zeitpunkt an den Deutschen

- zurückzugeben. Erst im November 1964 kommt es zu einem rechtskräftigen Urteil. Für die Richter war nicht Harnisch der wirkliche Eigentümer, dieser sei auch nur ein Mittelsmann des Nazi-Geheimdienstes gewesen. »Elvira« wurde dem im Grundbuch eingetragenen Argentinier übertragen. Der Strohhalm hatte gesiegt, die Deutschen verloren. (Die Informationen stammen aus den vom argentinischen Außenministerium freigegebenen Unterlagen zu Nazi-Aktivitäten, zitiert aus den Sendungen NS-Geld – WDR3 6.6.94, HR 10.6.94, DLF 13.8.94.)
- 24 Zit. nach Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 312.
- 25 Wilfried Feldenkirchen: Vom Guten das Beste. Von Daimler und Benz zur DaimlerChrysler AG, München 2003, S. 171.
- 26 Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 312 f.
- 27 Aktenvermerk vom 2. August 45 über den Besuch des Herrn Oberst Taylor von der 7. US-Armee am Vortag. DA, Bestand Haspel.
- 28 Aktenvermerk an Prokurist Hörmann vom 9. August 1945, Untertürkheim H/C, DA.
- 29 Aktennotiz vom 29. Mai 45, DA.
- 30 Aktennotiz vom 10. Juli 45, Haspel, DA.
- 31 Aktennotiz Betr.: Auswirkung der Luftangriffe. Juli 45, S. 6, DA.
- 32 Ebd.
- 33 Bericht vom 26. Februar 46, Military Government Stuttgart, Detachment F 10, ab S. 7 ff. Schreibweise laut Original. DA.
- 34 Jorge Antonio: Y ahora que, Buenos Aires 1982.
- 35 Aktenvermerk vom 18. April 1950 von Daimler-Benz Exportbüro an Haspel. DA, Haspelbestand.
- 36 Das Agreement wird zunächst bei Antonios Besuch in Untertürkheim per Handschlag im April 1950 geschlossen. Das argentinische Gerichts-Urteil vom 20.12.1957, Aktenzeichen 7343, nennt als Datum den 10. August 1951. So steht es auch im Memorandum der Daimler-Benz AG vom 23. Januar 56, Seite 3, Unterschrift: Reuter und Beck. Quelle: Akten der Kommission 11, AGN-C11. Aber erst am 29. April 1952 wird ein Gentlemen's Agreement schriftlich festgelegt. Es befindet sich mit dem Titel »Gentlemen-Agreement« im Konzernarchiv in Stuttgart. Danach will Jorge Antonio die MBA GmbH in eine Aktiengesellschaft verwandeln, mit einem Anfangskapital von 20 Millionen Pesos.
- 37 Laut Gentlemen's Agreement vom 29.4.1952.
- 38 Coire-Aussage vor Untersuchungskommission am 23.11.55, AGN-C11.
- 39 Aktennotiz 18.8.51 über Besprechung mit Binder, DA.
- 40 Gründungsurkunde vom 4. September 1952, »en forma provisoria«.
- 41 Auf Jorge Antonio entfallen 2.100 Aktien für 2.100.000 Pesos; auf Atílio Gómez 1.300 Aktien für 1.300.000 Pesos. Germán Timmermann hält Aktien für 200.000 Pesos, Roberto Eduardo Roig für 100.000 Pesos; Rubén Elías Antonio (Bruder) für 100.000 Pesos, César Santiago Rubín (Schwager) für 100.000 Pesos, Lázaro Fernando Romero für 25.000, Héctor Beltrán Sahasquet für 25.000 Pesos, Manuel Araujo für 25.000 Pesos, Jorge Oreste Angel Bruno für 25.000. Insgesamt beläuft sich das Kapital auf 4.000.000 Pesos, davon sind zehn Prozent bei der Banco de la Nación deponiert. AGN-C11.
- 42 Aussage Gómez vor Kommission 11 vom 8. Februar 1956, AGN-C11.
- 43 Laut Urteil vom Dezember 1957, s. Fn. 3.
- 44 Die Angaben über das Ausmaß der Zerstörung der Fabriken gehen auseinander. Während Daimler-Benz eigenen Angaben zufolge jahrzehntelang von einer fast vollständigen Zerstörung der Produktionsmittel gesprochen hat, zitiert der Schleyer-Biograph Hachmeister den Autor Neil Gregor (»Stern und Hakenkreuz«, Berlin 1997), wonach nur 15 Prozent aller Maschinen zerstört worden seien.
- 45 Brief von Perón an Antonio, 29. Oktober 53, Unterlagen der Kommission 11, AGN-C11.
- 46 Vgl. Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 139.
- 47 Haspel war während des Faschismus wegen seiner Frau von dem DAF-Funktionär Dickwach (vgl. Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 302f) als »jüdisch versippt« angefeindet worden. Seine Kollegen Carl Werner (Leiter des Werks Mannheim) und Otto Hoppe (Vorstandsmitglied) mussten wegen ihrer Ehe mit einer jüdischen Ehefrau gehen. Dabei hatten sie treue Dienste geleistet. Laut Fernschreiben von SS-Obergruppenführer Jakob Werlin an Reichsführer Himmler vom 27.8.42 war die »Berufung Haspels vom Führer und vom Reichsmarschall unter genauer Darlegung der besonderen Verhältnisse gebilligt« worden. »Werner hat mir, insbesondere durch illegale Wagengestellung für die Wahlkämpfe manchen wertvollen Dienst geleistet, was vielen führenden Männern der Bewegung, insbesondere Obergruppenführer und General der Waffen-SS Dietrich bekannt ist, der mich mehrmals veranlaßte, mich für Werner beim Führer einzusetzen.« Bundesarchiv, Könecke-Akte. Vgl. auch Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 304.
- 48 Könecke sorgte sich um den Nachschub für den kriegsentscheidenden Rohstoff: Naturkautschuk. Brasilien war in den Krieg eingetreten und hatte die Lieferung eingestellt. Die in der Sowjetunion entdeckte Gummipflanze, Kok-Sagys, von den Nazis »4711« getauft, sollte an mitteleuropäische Klimaverhältnisse angepasst werden. In Auschwitz wurde auf Hochtouren daran gearbeitet. Aber die Ergebnisse waren mager. Siehe Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 20.9.43, »Geheim« der Pflanzenkautschuk-Forschungs GmbH im Reichswirtschaftsministerium Berlin. Bundesarchiv Berlin. Akte Könecke.
- 49 Lutz Hachmeister: Schleyer. Eine deutsche Geschichte, München 2004, S. 247.
- 50 Ebd.
- 51 Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 750.
- 52 Aussage Binders vom 12.1.56 vor Kommission 11, AGN-C11.

- 53 Feldenkirchen, a.a.O., S. 184.
- 54 Auf Wunsch der Hinterbliebenen wurde der Name geändert.
- 55 Laut Unterlagen des Bundesarchivs hat Zimmer am SS-Panzerfunkwarten-Lehrgang an der Nachrichtenschule in Metz vom 6.7. bis 30.9.1943 teilgenommen.
- 56 DINIE wurde offiziell, als Nachfolgerin der Junta de Vigilancia, 1947 gegründet.
- 57 Später heißt es in einem Aktenvermerk, dass sich bei der Besprechung am 28. April (ohne Jahreszahl), in Anwesenheit von Dr. Menges, die Firma Ferrostahl, Essen, bereit erklärt habe, an Mercedes Benz Argentina für Trolleybusse Henschel und MAN sieben Prozent auf die Verkaufssumme von 8.795.750 Dollar (gleich 615.562 Dollar) zu zahlen sowie sieben Prozent für Ersatzteile gleich 61.556 Dollar. Laut Daimler-Aktenvermerk vom 6. Februar 52 weigert sich Ferrostahl aber, diese sieben Prozent zu bezahlen. Man habe, so argumentiert Ferrostahl, durch eigene Anstrengung den Trolleybus-Auftrag schon in der Tasche gehabt und sei nur durch Jorge Antonio behindert worden. AGN.
- 58 Schreiben von Jürgen Koch an die Kommission 11, vom 18.1.56, AGN-C11. Die Gründer dieser Scheinfirma waren wieder die Leute von Jorge Antonio, in deren Hand 20 % des Aktienkapitals waren. Das Geld wurde ihnen zur Verfügung gestellt.
- 59 Vgl. Aussage von Staatssekretär für Wirtschaft, Alfredo Gómez Morales, vor der Untersuchungskommission 11, ohne Datum, AGN-C11.
- 60 Zusammenfassung der Staatsanwaltschaft der »Nationalen Junta zur Wiedererlangung der öffentlichen Besitztümer« in Sachen Investa S.A., ohne Datum, AGN-C11.
- 61 Zitiert nach Gerichtsurteil 20. Dezember 57, s. Fn. 3.
- 62 Ebd.
- 63 Brief von Korffs vom 10.9.54 an Exportabteilung Untertürkheim, S. 4, DA.
- 64 UBS-Zahlungsanweisung für Fahr vom 16. Oktober 1953, UBS-Konto 405 an Konto 60060/emile bei LEU AG, Zürich, AGN-C11.
- 65 Auskunft der Zentralbank der Autorin gegenüber, 2003.
- 66 Vgl. hierzu auch Christiane Uhlig u.a., a.a.O., S. 311 ff.
- 67 Aktenzeichen Be, IIM 6216/46, Hessisches Hauptstaatsarchiv.
- 68 Die Amnestieverordnung ist vom 6. August 1946, GVBl. S. 173. Danach ist ein Entnazifizierungsverfahren einzustellen, wenn der nach dem 1.1.1919 Geborene nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht in die Gruppen I (Hauptschuldige) oder II (Belastete) des Gesetzes einzureihen war. In Hessen, wo Metz lebte, kamen rund 311.000 Personen in den Genuss dieser Amnestie.
- 69 Zahl nach Giordano, S. 395.
- 70 Vgl. US and allied effort to recover and restore gold and other assets stolen or hidden by Germany during World War II, Stuart Eizenstat, Mai 1997.
- 71 Financial Times, v. 11.9.1996, »Swiss face pressure«. Die Bank of England schätzt das »Nazi-Gold« bei Schweizer Banken auf einen Wert von 550 Millionen Dollar. Dazu kommen Bankguthaben in Fremdwährungen. Nach diesem Bericht haben die Schweizer Banken britischen und US-Behörden 1946 nur einen Bruchteil davon zurückgegeben, einen Betrag von 60 Millionen Dollar. In diesen Beträgen sind nicht die unterschlagenen jüdischen Bankguthaben erfasst, das »herrenlose« Vermögen der Opfer.
- 72 Karl Heinz Roth: Wirtschaftliche Vorbereitungen auf das Kriegsende und Nachkriegsplanungen, a.a.O., S. 569.
- 73 Vgl. Wochenzeitung, Zürich, Nr. 25, 21.6.1996.
- 74 Zit, nach Uhlig u.a., a.a.O., S. 36. Das Zitat bezieht sich auf den Ersten Weltkrieg.
- 75 Urteil der Zweiten Instanz vom 19. Februar 1959, Aktenzeichen 6430, MBAs/interdicción Registro 4, Vorsitzender Richter Adolfo R. Gabrielli, S. 715. Handelsregister Buenos Aires, Akte DaimlerChrysler.
- 76 Jorge Antonio vor Kommission 11, Vernehmung am 29.11.55, AGN-C11.
- 77 Auflistung von MBA vom 27. November 53, AGN-C11.
- 78 Schreiben von MBA vom 12.12.52 an den Präsidenten der argentinischen Zentralbank., Unterschrift Timmermann, Antrag auf Zuteilung von 4,4 Millionen US-Dollar, AGN-C11.
- 79 Timmermann an Banco de la Nación, am 16.7.54, AGN-C11.
- 80 Ebd.
- 81 Schreiben von MBA, vom 19. August 1954, gerichtet an die nationale argentinische Finanzbehörde DGI. AGN-C11.
- 82 Vermerk der argentinischen Zentralbank, 8. August 1957, beglaubigte Auflistung. AGN-C11.
- 83 Aktenvermerk vom 9. März 1953, Untertürkheim, Leitstelle Argentinien. (Hier fehlt ein Wort im Original.) DA.
- 84 Notiz Daimler-Benz vom 18. März 54, Fx/Ld. DA, Könecke-Bestände.
- 85 Zeugenaussage am 14.12.1955 von César Rubín vor der Untersuchungskommission, AGN-C11.
- 86 Timmermann-Aussage vom 16.1.56 vor Untersuchungskommission, AGN-C11.
- 87 Schreiben vom 30.12.54 an MBA, unterschrieben von Könecke. AGN-C11
- 88 Folio 43, Comisión 11, Untersuchungskommission, AGN-C11. Vgl. auch Aktenvermerk vom 6. Februar 1952, Untertürkheim über Besprechung am 5. Februar in Essen mit Firma Ferrostahl.
- 89 Feldenkirchen, a.a.O., S. 232.
- 90 Brief von Korffs vom 10.9.54 an Exportabteilung, Vorstand. DA.
- 91 Die Zentralbank schreibt am 10.5.55 an MBA: »Wir beantworten ihren Antrag für den Import von 1.000 Mercedes-Autos vom Typ 180 und 220, für FOB-Wert von drei Millionen US-Dollar. Dazu kommen 600.000 Dollar für Ersatzteile. Wir erteilen hiermit die Ausnahmegenehmigung unter folgenden Bedingungen: Die Genehmigung gilt für 24 Monate, die

Fracht erfolgt auf argentinischen Schiffen, die Rechnung ist zahlbar nach der Verfügung 1563. Die Hälfte der importierten Autos steht zur freien Verfügung von MBA, die andere Hälfte geht an das Präsidentenamtsamt. AGN-C11.

92 Schreiben vom 29. Oktober 1953, dass auf ausdrücklichen Wunsch von Präsident Perón Dr. Manuel Antonio Fresco ein Auto Mercedes Benz, Typ 170, zugewiesen werden soll. Laut den Informationen der Untersuchungskommission ist dieses Fahrzeug später weiter verkauft worden. AGN-C11.

93 Albisetti, Allende, Bambill, Calvo, Casaux, Castells, Celasso, Cirio, Doria, Dagola, Drago, Espiro, Gallardo, Gil, Izquierdo, Kennedy, Leguiza, Llanos, Paz Allende, Pelliciotta, Polito, Rabovich, Rebori, Rios Centeno, Risso, Rodriguez, Ruiz, Seeber, Soriano, Villanueva. AGN-C11.

94 Aloe Dante, Duarte de Arrieta, Juana de Duarte, Edelmiro Farrell, Carlos Hogan, Oscar Nicolini, Humberto Sosa Molino. AGN-C11.

95 9. August 54, Taller Guemes. AGN-C11.

96 Die Methode ist überall die gleiche, in Brasilien wie in Argentinien. Allerdings waren in Argentinien die politischen Rahmenbedingungen günstiger. Der erste Auftrag nach Brasilien erfolgt bereits 1949, es ging um 1.000 LKWs, die dort montiert werden sollten. Im Oktober 1953 wird Mercedes Benz do Brasil aus der Taufe gehoben. Geplant ist der Bau einer LKW-Fabrik. Zusammen mit einem lokalen Geschäftsmann wird die Finanzierungsgesellschaft Brasfinanz AG mit einem Grundkapital von vier Millionen Schweizer Franken gegründet, ihr Sitz ist in Glarus in der Schweiz. Erst 1966 erlangte Daimler-Benz die volle Kontrolle über Mercedes Benz do Brasil. Nach Feldenkirchen, a.a.O., S. 231.

97 Telegramm vom 5. Juni 1953, Via Radiona, AGN-C11.

98 Von Korff an Wychodil, 20. März 1952, DA.

99 Baron Arnt von Korff an Daimler-Benz, Exportleitung, Untertürkheim, 10. September 54, d. Kurier, DA.

100 Brief von Korffs, z.zt. Asunción, an Könecke, 6.10.54. DA.

101 Vgl. Aussage Coire.

102 Verglichen mit den Vorstandsprotokollen von Daimler-Benz ergibt sich hier ein Widerspruch. Unter den Papieren in Stuttgart findet sich die Übersetzung eines Briefes vom 20.2.54 an Jorge Antonio, ohne Unterschrift, der fast gleichlautend mit der o.a. Version ist, aber unterschiedliche Zahlen angibt. Statt 182 Millionen sind es dort 186 Millionen. Ansonsten decken sich die Angaben.

103 Daimler-Benz erteilt am 24.3.1955 Vollmachten an die Banco de la Provincia de Buenos Aires, wonach die unten aufgeführten Herren für das Bankdepot 154476 auf den Namen Daimler-Benz AG Stuttgart zeichnungsberechtigt sind. Das gilt auch für den Fall, dass die Aktien einen Wert von 15 Millionen Pesos überschreiten. Sie dürfen auch über Dividende und Gewinne verfügen. Könecke, Wychodil, Beck und Fix. AGN-C11.

104 Schreiben von Daimler-Benz AG, Direktion vom 15. Dezember 43. AGN-C11.

105 Aktenzeichen VA 13, 2787/57, Urteil vom 20.3.57, Handelsregister.

106 Angaben aus erstinstanzlichem Urteil, 1957, s. Fn. 3.

107 Auszug aus seiner Vernehmung vom 29. November 1955, AGN-C11.

108 Vgl. Hachmeister, a.a.O., S. 259.

109 Diese Konnex AG wurde erst im April 1955 gegründet – laut Angaben des Schweizerischen Rationenbuchs. Als Firmenzweck wurde angegeben: »Beteiligung an kommerziellen und industriellen Unternehmungen und Verwaltung eigenen und fremden Vermögens«. Zwei Schweizer werden als Vertreter der Firma genannt: Alwin Widmer und Willy Fritz.

Laut Angaben des Schweizer Historikers Mario König der Autorin gegenüber (basierend auf dem Adressverzeichnis schweizerischer Verwaltungsräte, Ausgaben 1943 und 1956, sowie dem Schweizerischen Rationenbuch) war Verwaltungsratspräsident der Konnex Alwin Widmer, ein in Kilchberg am Zürichsee lebender Kaufmann, der im Jahr 1956 noch 12 andere Verwaltungsratsmandate hielt. Er war keiner der typischen wirtschaftlichen Interessenvertreter Deutschlands in der Schweiz während des Zweiten Weltkriegs: Von den neun Firmen, deren Verwaltungsrat er 1943 angehörte, figurierte keine auf den Schwarzen Listen der Alliierten. Der zweite Schweizer im Verwaltungsrat der Konnex, Willy Fritz, war Prokurist der Straba Handels-Aktiengesellschaft, Sitz Beethovenstrasse 11 in Zürich. Diese war tätig im »Import und Export von und Handel mit Fabrikaten aller Art«. Unter derselben Adresse befinden sich zwei weitere Gesellschaften, die Gewatrans AG (Gesellschaft für Warentransaktionen, »Internationaler Handel mit Waren aller Art, Erwerb und Verwertung von Patenten«), und die Negofina AG, die gemäß eigener Deklaration »Handel mit Waren aller Art und Vermittlung von Finanzierungen« betrieb. Offensichtlich war Alwin Widmer ein Kaufmann und Intermediär in internationalen Waren- und Finanztransaktionen.

110 Neben Caprile war auch der Argentinier Nicolas Frieder Gründer der Konnex AG. Einen Monat nach ihrer Gründung wurde das Anfangskapital von 100.000 SFr. auf 550.000 SFr. aufgestockt. Der Putsch gegen Perón im September 1955 verhinderte eine weitere Entwicklung, im August 1957 verlässt Frieder die AG, im März 1959 wird sie aufgelöst.

111 Coire-Aussage, 16. November 55, vor Untersuchungskommission, Seite 7, AGN-C11.

112 Ebd., S. 142.

113 Ebd., S. 29b.

114 Bericht der Staatsanwaltschaft der Junta zum Thema Fahr, 7. August 57, AGN-C11.

115 Ebd.

116 Vgl. Schreiben vom 27. August 52 an Banco de la Nación, in den Akten fehlt die Unterschrift, vermutlich von FAHR S.A. Es geht in diesem Schreiben nicht nur um Maschinenimporte der Firma Fahr, sondern auch um Maschinen zahlreicher anderer Firmen, die vorfinanziert werden müssen. Jorge Antonio persönlich haftet für diesen Millionenkredit.

117 Bericht der Staatsanwaltschaft der Junta zum Thema Fahr, 7. August 57. S. 23, AGN-C11.

- 118 Ernesto Schwarzböck, Bevollmächtigter von Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln am 5. Oktober 1955, Akten der Untersuchungskommission, AGN-C11.
- 119 Zusammenfassung Untersuchungskommission vom 8. August 1957, AGN-C11.
- 120 Antrag vom 24.6.54, Akten der Untersuchungskommission, AGN-C11.
- 121 Laut Aussage von Amadeo Jantarev, 8. Januar 2004, der Autorin gegenüber. Er arbeitete von 1954 bis 89 bei MBA.
- 122 Vermerk vom 21. Oktober 1953. AGN-C11.
- 123 Der Aktenvermerk trägt das Datum vom 27. März 1955, ohne Unterschrift, der Hinweis auf den Kruppkonzern steht im Dokument weiter hinten und wurde der Verständlichkeit halber in Klammern in den Text eingefügt. AGN-C11.
- 124 Ebd.
- 125 Bericht vom 1.11.55. DA.
- 126 Aktenvermerk vom 16. November 56, DA.
- 127 Laut Aktennotiz über seine Argentinienreise, vom 27. Januar 1958, DA.
- 128 Ebd.
- 129 Der Brief vom 4. Mai 1956 ist – wahrscheinlich (da Unterschrift unklar) – unterschrieben von Fritz Beck und Arnold Wychodil. AGN-C11.
- 130 Zur Rolle Schleyers in Prag s. auch Hachmeister, Kapitel 4, a.a.O., S. 165-226.
- 131 Interview Jantarev, s. Fn. 121.
- 132 Aussagen vor der Untersuchungskommission ab dem 28.11.55, AGN-C11.
- 133 Aussage am 5.11.56 vor der Untersuchungskommission, AGN-C11.
- 134 Aussage am 24.10.56 vor der Untersuchungskommission, AGN-C11.
- 135 Zitiert nach Frank Garbely, a.a.O., S. 285.
- 136 Brief von Korffs vom 10.9.54 an Exportabteilung, DA.
- 137 Interview mit der Autorin, 2004.
- 138 »Diferencias a los radicadores de capital«, heißt es im Original. AGN-C11.
- 139 Die Angaben sind dem Nationalen Handelsregister in Buenos Aires entnommen.
- 140 Handelsregister Akte DaimlerChrysler, S. 688/ 144.
- 141 Untersuchungskommission Jorge Antonio, Unterschrift der Liste Buitrago, Sekretär Dr. Medina. AGN-C11.
- 142 S. 143/ 687, Handelsregister, Akte DaimlerChrysler.
- 143 S. 18 des Berichts der Staatsanwaltschaft, Fiscalía Nacional de Recuperación Patrimonial, in Sachen Deutz S.A., AGN-C11.
- 144 Telegramm von Könecke und Wychodil vom 11. Dezember 1956 an den Zwangsverwalter von Mercedes Benz Argentina. AGN-C11.
- 145 S. 128/ 672 des Urteils. Vortragender Richter Enrique Raul Burzio. Handelsregister Akte DaimlerChrysler.
- 146 Die US-Regierung hat sich dabei Mafia-Kontakten bedient und nach Ende des Kriegs den US-Gangster Lucky Luciano amnestiert und nach Italien abgeschoben.
- 147 Mitteilung des National Personnel Records Center, St. Louis, Missouri, vom 24. August 2004 der Autorin gegenüber aufgrund eines Informationsantrags nach dem Freedom of Information Act.
- 148 Das Schreiben wurde der Autorin auf ihren Auskunftsantrag nach dem FOIA vom National Archives and Records Administration, College Park, Maryland, am 20. August 2004 zur Verfügung gestellt und befindet sich im OSS-Bestand.
- 149 Ebd.
- 150 Laut Fernschreiben von Wychodil an Könecke, Datum 9. März 1959. DA.
- 151 9. April 1959. Streng vertraulich. Aktenvermerk Reuter. DA.
- 152 Schreiben von Könecke an Wychodil, vom 10. Juni 1958, DA.
- 153 Siehe Schreiben von Daimler-Benz Untertürkheim mit unleserlicher Unterschrift, Datum 23. Juni 1960, »Streng vertraulich«, DA.
- 154 Jorge Antonio: Y ahora que?, Buenos Aires 1966.
- 155 Schreiben vom 28.10.55 an die Kommission 11, in dem Detailwissen über die Kommission enthalten ist. Es muss von einem Insider stammen. AGN-C11.
- 156 Brief vom 19. Mai 1958.
- 157 Brief Antonios vom 4.11.58 an Timmermann, Nachlass Timmermann. Übergabe an die Autorin durch seine Witwe.
- 158 Gemeint ist vermutlich der Südamerika-Referent im deutschen Bundeswirtschaftsministerium.
- 159 Brief Timmermanns vom 22. April 1960 an Jorge Antonio, Nachlass Timmermann.
- 160 Angaben entnommen aus einem Artikel der Freien Presse v. 24.6.58. AGN-C11. Die »Freie Presse« war eine Zeitung in Buenos Aires, an der u.a. Wilfred von Oven leitend tätig war. Oven war Persönlicher Referent von Goebbels, nach dem Krieg »Spiegel«-Korrespondent in Argentinien und Autor mehrerer Bücher, die den Nationalsozialismus verherrlichen.
- 161 Dies äußerte Bauer in mehreren Interviews der Autorin gegenüber.
- 162 Die verlässlichsten Quellen zur wenig recherchierten Zeit Eichmanns in Argentinien sind: Zvi Aharoni/Wilhelm Dietl: Der Jäger. Operation Eichmann, Stuttgart 1996; Goñi, a.a.O., Kap. 21, S. 292-319 und Irmtrud Wojak: Eichmanns Memoiren. Ein kritischer Essay, Frankfurt/m. 2001. In vielen Details stützen sie sich auf die umfangreiche, bereits unmittelbar nach der Eichmann-Entführung veröffentlichte und u.a. von Robert Pendorf erarbeitete Recherche aus dem Jahr 1960, vgl. Stern Nr. 24-29/1960.
- 163 In einem Interview mit der argentinischen Zeitschrift »Noticias«, Januar 2004, behauptet Antonio, dass Eichmann 1949 bei Mercedes Benz angefangen und dass er persönlich ihn eingestellt habe. Dies widerspricht offensichtlich dem

- Datum der Ankunft Eichmanns in Argentinien, Mitte 1950. Ich habe in einem Gespräch im Februar 2004 Antonio auf diesen Widerspruch hingewiesen. Er war sich – was die Jahreszahl 1949 angeht – nicht sicher, allerdings besteht er darauf, dass Eichmann unter seinem richtigen Namen »in der Anfangszeit von Mercedes Benz Argentina« angefangen habe. Worin genau seine Tätigkeit bestanden habe, erinnert er nicht.
- 164 Die folgende Darstellung zur Rolle Lothar Hermanns und dem Verlauf der Entführungsaktion stützt sich im Wesentlichen auf Aharoni/Dietl und Wojak (s. Fn. 162). Dieser Darstellung folgt auch Uki Goñi.
- 165 Zitiert nach Aharoni/Dietl, a.a.O., S. 105.
- 166 Ebd., S. 108.
- 167 Der Hinweis auf die Tätigkeit Eichmanns folgt der Stern-Serie, nach anderen Quellen war er als Schweißer angestellt.
- 168 Interview mit der Autorin in Buenos Aires im Jahr 2000.
- 169 Interview mit der Autorin, veröffentlicht in den Sendungen: »Wir Nationalsozialisten« – RB2, 6.6.84, SFB 18.10.83 und 11.12.83, NS-Geld – WDR3 6.6.94, HR 10.6.94, DLF 13.8.94.
- 170 E-Mail von DaimlerChrysler, Finanzen/Controlling, vom 26. Juli 2004 an die Autorin.
- 171 Prof. Dr. Christian Tomuschat: Mercedes Benz Argentina zur Zeit der Militärdiktatur, Dezember 2003 (Tomuschat-Bericht), S. 41. Der Bericht ist über Daimler-Chrysler, Stuttgart, zu beziehen. Die ausführliche Kritik ist auf der Website der »Kritischen Aktionäre« veröffentlicht (www.kritischeaktionaeere.de/Konzernkritik/DaimlerChrysler).
- 172 DaimlerChrysler an Staatsanwaltschaft Nürnberg vom 22. Oktober 2001. Aus den Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft Nürnberg, 407 Js 41063/98.
- 173 Tomuschat-Bericht, a.a.O., S. 48.
- 174 Tomuschat zitiert auf S. 59 ein Direktoriums-Protokoll vom 22. März 1977: »In diesen Tagen wurden weitere wichtige Erfolge in der Militäraktion gegen die Guerilla erzielt, u.a. wurde einer der Verantwortlichen für die Entführung von Metz eliminiert.«
- 175 Causa 959/85, Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 1 de San Isidro. Die Ermittlungsakte befindet sich im Gericht in San Isidro.
- 176 Zitiert aus Urteil des Berliner Kammergerichtes vom 16. März 1944 gegen Schöne und andere. Zitiert nach: Heinrich-Wilhelm Wörmann: Widerstand in Schöneberg und Tempelhof, Berlin 2002, S. 149 ff.
- Die Methode, vermeintliche Saboteure bei der Gestapo zu denunzieren, beschränkte sich nicht auf das Berliner Werk, auch im Mannheimer Daimler-Werk wurden Zwangsarbeiter wegen schlechter Arbeitsleistung von den NS-Behörden hingerichtet, vgl. Peter Koppenhöfer: »In Buchenwald war die Verpflegung besser«. KZ-Häftlinge bei Daimler-Benz Mannheim, in Das Daimler-Benz-Buch, a.a.O., S. 514-542.
- 177 Zitiert nach Tomuschat-Bericht S. 49. Binder kam 1976 bei einem Flugzeugunglück in Brasilien ums Leben.
- 178 Brief von Hanns Martin Schleyer vom 19. Mai 76. IG-Metall-Archiv.
- 179 Rodríguez am 4. November 1975 an Justizministerium, Gerichtsunterlagen Wahrheitstribunal, La Plata, Causa Esteban Reimer.
- 180 Aussage Tasselkraut vor dem Wahrheitstribunal La Plata, 21. November 2001, Causa Esteban Reimer, Nr. 407.
- 181 Angabe nach »La Complicidad del Poder Económico con la dictadura. El caso Mercedes Benz, Ed. SERPAJ, Buenos Aires 2003.
- 182 WDR, Red. Kritisches Tagebuch, 31. August 1999.
- 183 Der fast zweistündige Film in spanischer wie in deutscher Fassung wurde lediglich mit einer Spende von 5.000 Euro von der Berliner Stiftung Umverteilen unterstützt.
- 184 Tomuschat auf der Pressekonferenz in Stuttgart-Untertürkheim am 8. Dezember 2003.
- 185 Laut Aussage von Alfredo Martín der Autorin gegenüber, 2003.
- 186 FR vom 9.12.2003.
- 187 NZZ vom 16.1.2004.
- 188 E-Mail von Daimler Chrysler, Finanzen/Controlling, vom 26. Juli 2004 an die Autorin.