

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, halblegal 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.¹ⁱ 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: »Anti-Kommunist« 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.ⁱⁱ 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 Strohmännchen Peróns war und seine Geschäfte führte«, heißt es in einem Gerichtsurteil.³ⁱⁱⁱ

War er wirklich Strohmännchen 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 Apparat^{4iv}, 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« werden: dass die Perón-Regierung aus ideologischen Gründen den aus Europa flüchtenden Nazis Unterschlupf gewährte. 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.^{5v} 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.«^{6vi} Irgendwann wendet sich das Blatt der Weltgeschichte. Die Deutschen brauchen ihren Strohmännchen 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 Scheinfirmer 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.^{7vii}

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«^{8viii}, *un entendimiento*, eine Verabredung, so drückt es der Daimler-Vorstand aus.^{9ix} Die Daimler-Benz AG ernennt Antonio zu ihrem Bevollmächtigten.

Dieses Gentlemen's Agreement wird die Grundlage für eines der größten – wenn nicht gar des 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.^{10x} 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 (»sobrepuestos«) 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 Jahren 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 auführten. 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?

ⁱ1 Tageszeitung »Rio Negro«, General Roca (Patagonien, Argentinien), 12. Januar 2000. Monzer Al-Kassar war auch in den Iran-Contra-Waffendeal verwickelt.

ⁱⁱ2 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.

ⁱⁱⁱ3 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.

^{iv}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)

^v5 Das Interview fand am 19. Januar 2004 in Punta del Este statt.

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

^{vii}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.

^{viii}8 Urteil vom 20.12.1957, s. Fn. 3.

^{ix}9 Internes Daimler-Memorandum vom 23.1.1956, DA, Könecke-Bestand.

^x10 Urteil vom 20.12.57, s. Fn. 3.