

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



VW do Brasil in der brasilianischen Militärdiktatur 1964-1985

Eine historische Studie

Christopher Kopper

VW do Brasil in der brasilianischen Militärdiktatur 1964-1985

Eine historische Studie

Christopher Kopper



1.	Einleitung	3
2.	Von der Gründung von VW do Brasil bis zum Militärputsch am 31. März 1964	9
3.	VW do Brasil und der Militärputsch am 31. März 1964	19
4.	Die industriellen Beziehungen bei VW do Brasil in der Diktatur	27
5.	Die Entwicklung von VW do Brasil während des brasilianischen Wirtschaftswunders (1968-1974)	41
6.	VW do Brasil und die Verfolgung von politischen Gegnern des Militärregimes	55
7.	Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen bei VW do Brasil in den 1960er und 1970er Jahren	69
8.	Die Streiks von 1978, 1979 und 1980	77
9.	Wandel in der Wirtschaftskrise. Die Demokratisierung der industriellen Beziehungen bei VW do Brasil in den frühen 1980er Jahren	95
10.	VW do Brasil als Großgrundbesitzer und die sozialen und ökologischen Folgen: Das Rio Cristalino-Projekt	109
11.	Franz Stangl: Ein KZ-Kommandant als Mitarbeiter von VW do Brasil	121
12.	Ergebnisse	129



1. Einleitung

← Luftaufnahme des Werks
São Bernardo do Campo, 1979

← Seite davor:
Montagewerk in Ipiranga,
São Paulo, 1953

Der Auftrag zu dieser Studie beruht auf einem konkreten Anlass. 2014 informierte ein umfassender Bericht der brasilianischen Wahrheitskommission die Öffentlichkeit Brasiliens über Menschenrechtsverletzungen und politische Morde während der Militärdiktatur im Zeitraum von 1964 bis 1985. Dieser Bericht konfrontierte VW do Brasil mit dem Vorwurf der Kollaboration mit der Politischen Polizei und der Diskriminierung gewerkschaftlicher Aktivisten. Als das Justizministerium des Bundesstaates São Paulo (*Ministério Público Federal*) im September 2015 von der Vereinigung *Fórum dos Trabalhadores por Verdade, Justica e Reparação* (Arbeiterforum für Wahrheit, Gerechtigkeit und Wiedergutmachung) entsprechende Dokumente erhielt und Ermittlungen gegen VW do Brasil einleitete, gelangte diese Nachricht über Lateinamerika-Informationendienste und deutsche Medienkorrespondenten auch an die deutsche Öffentlichkeit.¹

Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, zu diesem Zeitpunkt bei Volkswagen Konzernvorstand für Integrität und Recht, erteilte im November 2016 den Auftrag für eine umfassende Untersuchung dieser Vorwürfe. Auch wenn die Mitverantwortung von VW do Brasil für Menschenrechtsverletzungen in dieser Studie einen zentralen Platz einnimmt, wird die Beteiligung an politischen Repressionshandlungen des Militärregimes nicht isoliert von der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens betrachtet. Diese Studie beschäftigt sich auch mit dem generellen Verhältnis des Managements von VW do Brasil und der deutschen Konzernmutter zur politischen Führung der Diktatur und untersucht, welche wirtschaftlichen Eigeninteressen, welche kolonialistischen Denkmuster und politischen Stereotype und welche wirtschaftlichen Opportunitätsstrukturen das Verhalten gegenüber der Diktatur und in der Diktatur bestimmten. Sie soll auch zeigen, wie die damaligen Führungskräfte der Volkswagen AG in Wolfsburg die Entwicklung ihrer brasilianischen Tochter wahrnahmen und ab wann – und warum – sich der Vorstand für eine demokratische und partizipatorische Unternehmenskultur bei VW do Brasil einsetzte.

VW do Brasil entwickelte sich in den 1960er Jahren zur größten ausländischen Konzerngesellschaft von VW und zum fünftgrößten Industrieunternehmen Brasiliens. Eine eingehende unternehmensgeschichtliche Untersuchung von VW do Brasil soll zeigen, welche Bedeutung die brasilianische Tochter für die wirtschaftliche Entwicklung der VWAG besaß. Damit ist die grundsätzliche Frage verbunden, ob Volkswagen dank seiner Position als besonders dynamisches und

1

So beispielsweise durch Spiegel Online, 1.11.2015: VW will Verwicklungen in brasilianische Diktatur aufarbeiten (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-in-brasilien-vw-will-diktatur-geschichte-aufarbeiten-a-1060622.html>), 16.6.2017.

2

Siehe hierzu den ausgezeichneten Gesamtüberblick von Sebastian Brünger, *Geschichte und Gewissen. Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit*, Göttingen 2017. Zum Verhalten deutscher Autohersteller gegenüber dem südafrikanischen Apartheidregime von Knud Andresen (*Moralische Ökonomie. Bundesdeutsche Automobilunternehmen und Apartheid*, in: *Zeithistorische Forschungen / Studies in Contemporary History* 13 (2016), Heft 2, S. 231-253). Zu VW in Südafrika s. Claudia Nieke, *Volkswagen am Kap. Internationalisierung und Netzwerk in Südafrika 1950 bis 1966*, Wolfsburg 2010, die sich jedoch weniger mit der Reaktion von VW auf das Apartheidregime beschäftigt.

größtes ausländisches Industrieunternehmen Brasiliens besondere steuerliche, subventionspolitische und devisenrechtliche Privilegien im Sinne der entwicklungsökonomischen Dependenztheorie durchsetzen konnte oder ob die brasilianische Regierung einen für heutige Verhältnisse hohen Grad an Marktregulierung und Kontrolle über die Verwendung von Unternehmensgewinnen behaupten konnte.

Eine besondere Bedeutung nimmt dabei die Frage ein, ob VW do Brasil nicht nur von der Wirtschaftspolitik, sondern auch von der Innenpolitik und der Rechtspolitik der Diktatur profitierte. Die brasilianische Militärdiktatur hob grundlegende Arbeitnehmerrechte wie das Streikrecht auf, ersetzte die Vertragsfreiheit der Tarifpartner durch eine staatlich gelenkte Lohnentwicklung und unterdrückte die organisierte Arbeiterbewegung bis 1978. Diese erheblichen Einschränkungen sozialer und wirtschaftlicher Rechte blieben nicht ohne Auswirkungen auf die Gehaltsentwicklung und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Belegschaft.

Diese Studie ist die erste Publikation, die sich mit dem Verhalten eines deutschen Unternehmens in einem diktatorischen Regime der Nachkriegsordnung beschäftigt. Während in den letzten 30 Jahren zahlreiche empirisch ergiebige und konzeptionell gut durchdachte Studien über deutsche Unternehmen in der Zeit des Nationalsozialismus entstanden, ist das Verhalten deutscher Unternehmen gegenüber rechtsgerichteten diktatorischen Regimen in Südeuropa, Lateinamerika, Asien und Afrika bislang noch kaum erforscht.²

Im Vergleich zur äußerst umfangreichen, thematisch wie methodisch sehr vielfältigen Forschung zum Nationalsozialismus ist die Erforschung der brasilianischen Militärdiktatur noch wenig fortgeschritten. Während sich vor allem amerikanische Ökonomen mit der volkswirtschaftlichen Entwicklung Brasiliens beschäftigten und Politikwissenschaftler die Entwicklung der polizeilichen Repressionspolitik und die schrittweise Rückkehr zu Rechtsstaatlichkeit und Pluralismus seit 1979 dargestellt haben, sind die Sozialgeschichte Brasiliens und die Entwicklung der Unternehmen während der Militärdiktatur noch kaum erforscht. Erst die von der Regierung Dilma Rousseff eingesetzte Nationale Wahrheitskommission veröffentlichte 2014 einen umfassenden Überblick über politische Verfolgungen und die Kollaboration staatlicher und nichtstaatlicher Akteure mit der Politischen Polizei.

Obwohl die Akten der Politischen Polizei einen Einblick in die Zusammenarbeit des Werkschutzes mit den Polizeiorganen ermöglichen, lässt sich das Ausmaß der Kollaboration wegen der Vernichtung einer unbekannteren Aktenmenge nur annäherungsweise, aber nicht vollständig rekonstruieren. Die Akten der Politischen Polizei des Bundesstaats São Paulo befanden sich von ihrer Auflösung 1982 bis zur Übergabe an das *Arquivo do Estado de São Paulo* (Staatsarchiv São Paulo) im Jahr 1994 unter der Obhut des Polizeipräsidenten, der bis 1982 die Politische Polizei befehligte und daher kein besonderes Interesse an ihrer vollständigen Überlieferung für die Nachwelt hatte.³

Für diese Studie hat die Historische Kommunikation der Volkswagen AG einen entscheidenden Beitrag geleistet. Ein besonderer Dank gebührt Frau Dr. Ulrike Gutzmann, die durch umfassende Aktenrecherchen alle wichtigen Akten des Konzernarchivs zu VW do Brasil erschloss und für ausgezeichnete Arbeitsbedingungen bei der Aktenauswertung sorgte. Dem Gesamtbetriebsrat von VW sei für die Genehmigung zur Einsicht in seine historischen Akten gedankt. Die Konzernvorstände für Integrität und Recht, Dr. Christine Hohmann-Dennhardt und ab Februar 2017 Hiltrud Werner, unterstützten die Forschung nicht nur durch ihren Etat, sondern auch durch ihr persönliches Interesse.

Obwohl VW do Brasil in den vergangenen Jahrzehnten fast alle Akten mit historischer Bedeutung nach dem Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen vernichtete, gaben sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmenskommunikation alle nur erdenkliche Mühe, Dokumente aus dem Unternehmen und aus staatlichen Archiven beizubringen. Ganz herzlich sei der Archivarin Clarice Caires gedankt, die das Archiv von VW do Brasil seit 2013 aufbaut und bei der Auswertung von Akten der Politischen Polizei im Staatsarchiv von São Paulo eine große Hilfe war. Ein weiterer Dank gilt André Senador und Daniel Tadashi, die das Projekt aktiv und vorbehaltlos unterstützten und dem Verfasser die zu Recht gerühmte brasilianische Gastfreundschaft angedeihen ließen. Susanna Berhorn de Pinho übersetzte zahllose Dokumente ins Deutsche und ersparte dem Verfasser die Mühe, sich mit seinen gerade erst erworbenen Portugiesischkenntnissen allein zurechtfinden zu müssen.

3

Zur Überlieferung der Akten der Politischen Polizei s. Maria Aparecida de Aquino et al., *O dissecar da estrutura administrativa do DEOPS/SP, São Paulo 2002*; dies. et al., *O DEOPS/SP em busca do crime politica: Família 50, São Paulo 2002*.



2. Von der Gründung von VW do Brasil bis zum Militärputsch am 31. März 1964

← Offizielle Eröffnung des Werks
in São Bernardo do Campo am
18. November 1959:
Vorne links sitzend Heinrich
Nordhoff, Generaldirektor der
Volkswagenwerk GmbH,
hinten winkend der brasilianische
Präsident Juscelino Kubitschek

Die Geschichte von VW do Brasil begann am 23. März 1953, zu einer Zeit, als sich Volkswagen gerade erst auf den außereuropäischen Exportmärkten zu etablieren begann. An diesem Tag gründete die Volkswagen GmbH in São Paulo die Umitada GmbH, um den VW Käfer (werksintern als Typ 1 bezeichnet) beim brasilianischen Unternehmen Brasmotor aus Einzelteilen montieren zu lassen.⁴ Im Juli 1954 bewilligte die Gesellschafterversammlung der damaligen VW GmbH einen Betrag von fünf Millionen DM für den Kauf und den Ausbau eines eigenen Montagewerks in Brasilien, nachdem Brasmotor den Vertrag gekündigt hatte.⁵ Doch erst 1955 waren die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine größere Direktinvestition mit der brasilianischen Regierung und der Bundesregierung geklärt. Am 12. Juli 1955 gründete VW eine brasilianische Tochtergesellschaft in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft (*VW do Brasil Sociedade Anonima*) und übernahm das Montagewerk in São Paulo.

Das Montagewerk an der Rua do Manifesto im Stadtteil Ipiranga war das erste Werk, das außerhalb Deutschlands Volkswagen montierte. Die Entscheidung, die erste ausländische Produktionsstätte in einem noch mehrheitlich agrarischen Land außerhalb Europas einzurichten, war von verschiedenen Überlegungen beeinflusst. Obwohl der brasilianische Automarkt zu diesem Zeitpunkt noch klein war, besaß Brasilien mit dem größten Binnenmarkt aller lateinamerikanischen Staaten ein erhebliches wirtschaftliches Wachstumspotential. Da die lateinamerikanischen Staaten während und nach dem Zweiten Weltkrieg aufgrund der gestiegenen amerikanischen und europäischen Nachfrage nach Agrargütern ein erhebliches Wirtschaftswachstum verzeichnen konnten, galt Brasilien neben Argentinien als ein Industriestandort der Zukunft.

Für die Entscheidung, den VW Käfer als CKD-Bausatz (*completely knocked down*) nach Brasilien einzuführen und erst im Absatzland zu montieren, sprachen vor allem handelspolitische Gründe. Wegen der hohen Einfuhrzölle für fertig montierte Fahrzeuge lohnte sich die Verlagerung des Montageprozesses nach Brasilien. Da der Zahlungsverkehr mit dem Ausland durch staatlich festgelegte Wechselkurse reguliert war und der brasilianische Staat zwischen volkswirtschaftlich notwendigen und entbehrlichen Warengruppen differenzierte, war der Wechselkurs von Fahrzeugteilen um 40 Prozent günstiger als für komplette Fahrzeuge.⁶ Die erheblichen Vorteile bei Zöllen und Wechselkursen glichen den Nachteil aus, dass VW do Brasil von 1953 bis 1957 lediglich 2 268 Käfer und 552 VW-Busse (Typ 2) montierte und die Produktivität wegen der niedrigen Stückzahlen zunächst noch gering war.

4

Ein kurzer Abriss der Frühgeschichte von VW in Brasilien befindet sich auf der Webseite von VW do Brasil (www.vwbr.com.br/ImprensaVW/page/Historia.aspx, Zugriff 11.5.2017). Siehe auch die Angaben zum Gründungskapital im Unternehmensarchiv der Volkswagen Aktiengesellschaft (UVW), Zugang (Z) 69, Nr. 345/1. Für die Geschichte von VW do Brasil bis in die frühen 1960er Jahre ist immer noch Volker Wellhöner, „Wirtschaftswunder“, Weltmarkt, westdeutscher Fordismus, Münster 1996, S. 259-296 grundlegend.

5

Helen Shapiro, Engines of growth. The state and transnational auto companies in Brazil, Cambridge 1994, S. 78f.; Wellhöner, Westdeutscher Fordismus, S. 269.

6

Helen Shapiro, Engines of growth, S. 48-51.

Schon bei der Gründung von VW do Brasil zog VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff (1899-1968) den Aufbau eines vollwertigen Werkes in Brasilien in Betracht, wollte sich aber wegen der unsicheren Absatzprognosen und der schwer berechenbaren politischen Verhältnisse Brasiliens noch nicht auf einen mittelfristigen Zeitplan festlegen. Die sehr entschlossene Industrialisierungspolitik der brasilianischen Regierung zwang VW 1956 jedoch, sich schnell für den Bau einer kompletten Autofabrik in Brasilien zu entscheiden. Ungeachtet seiner immer noch bestehenden Skepsis über die Erfolgchancen einer kompletten Autofabrik stand Nordhoff vor der Alternative, entweder in ein vollwertiges Werk zu investieren oder den brasilianischen Markt dauerhaft aufzugeben. Der sogenannte Target-Plan der soeben demokratisch gewählten Regierung Juscelino Kubitschek setzte 1956 das Ziel, bis 1960 eine vollständige einheimische Kraftfahrzeugindustrie aufzubauen und fast alle Importe von fertigen Fahrzeugen oder CKD-Bausätzen durch PKW und LKW aus nationaler Produktion zu ersetzen. Für die Steuerung dieses industriellen Autarkieprogramms gründete die brasilianische Regierung eine interministerielle Steuerungsgruppe für den Aufbau der Autoindustrie (*Grupo Executivo da Industria Automobilistica* – GEIA), die verbindliche Vorgaben für die fast ausschließlich in ausländischen Händen befindliche Branche festlegte.

Das Konzept zum Aufbau einer einheimischen Fahrzeugindustrie war in der brasilianischen Wirtschaftspolitik kein Solitär, sondern ein zentrales Element eines sehr ehrgeizigen Entwicklungsprogramms. Der neu gewählte Präsident Kubitschek umriss dieses Entwicklungsprogramm mit dem selbstbewussten Slogan, einen Entwicklungsprozess von 50 Jahren in nur fünf Jahren zu vollziehen. Das sichtbarste Element dieses Entwicklungsplans war der Bau der neuen Hauptstadt Brasília in der geographischen Mitte des Landes. Dieses Vorhaben fand wegen seines futuristischen architektonischen und städtebaulichen Konzepts weltweite Beachtung.

Der Generalplan der GEIA für die brasilianische Autoindustrie verlangte von den Autoherstellern nicht weniger, als bis zum 1. Juli 1960 alle PKW zu mindestens 95 Prozent aus Teilen aus einheimischer Produktion zu fertigen. Für Kombis und Nutzfahrzeuge wie den VW Transporter galt ein nur geringfügig niedrigerer Zielwert von 90 Prozent. VW und die übrigen ausländischen Autoproduzenten auf dem brasilianischen Markt wie General Motors, Willys-Overland und Ford standen vor der Entscheidung, entweder in komplette Produktionswerke zu investieren oder den brasilianischen Markt aufzugeben. Da die nationale Erzeugungsquote von 95 Prozent auch für Zulieferungen durch andere Unternehmen galt, ließen sich auch große deutsche Autozulieferer wie Bosch in der Nähe ihrer Kunden nieder.

Weil das Montagewerk São Paulo in einem dicht bebauten Gebiet lag und eine Erweiterung unmöglich war, erwarb VW do Brasil 1955 in der 20 km südlich gelegenen Industriestadt São Bernardo do Campo ein großes Gelände, das sich für den Bau eines kompletten Autowerks eignete.⁷ Die Stadt São Bernardo do Campo, die bislang durch die Möbelindustrie geprägt war, entwickelte sich auch dank der Werksgründungen anderer ausländischer Fahrzeughersteller wie Willys-Overland, Ford, Mercedes-Benz und Scania zum Zentrum der brasilianischen Autoindustrie (*Capital do automóvels* – Autohauptstadt) und gewissermaßen zum Detroit Lateinamerikas. Das VW-Werk besaß keinen Gleisanschluss, aber es lag direkt an der Via Anchieta, die den Ballungsraum São Paulo mit der Hafenstadt Santos verband und schrittweise zu einer kreuzungsfreien Schnellstraße ausgebaut wurde. VW do Brasil verlagerte zunächst die Transporterproduktion in das erst teilweise fertig gestellte neue Werk, wo die Produktion am 2. September 1957 begann. Am 3. Januar 1959 erfolgte mit der Aufnahme der Käferproduktion die vollständige Inbetriebnahme des Werks. VW do Brasil bezog zu diesem Zeitpunkt die Motoren noch aus Deutschland. Da die brasilianische Zulieferindustrie mit dem geforderten Wachstumstempo nicht ganz mithalten konnte, wurde das Ziel von 95 Prozent local content bis zur Jahresmitte 1960 noch verfehlt. Am 30. Juni 1961 erreichte der local content beim VW Käfer 92 Prozent, beim VW Bulli sogar 94,6 Prozent.⁸ Die GEIA bestrafte die Verfehlung ihrer Zielvorgabe damit, dass VW do Brasil bis zur vollständigen Eigenfertigung der Motoren ab Anfang 1962 neunzig statt fünf Prozent Importzoll für Motorenteile zahlen musste.⁹

7

Wellhöner, Westdeutscher Fordismus, S. 269f.

8

Shapiro, Engines of growth, S. 252; in: UVW, Z 1184, Nr. 355/3.

9

Wellhöner, Westdeutscher Fordismus, S. 288.

Die brasilianische Regierung erwartete einen besonderen Wachstumsschub vom neuen VW-Werk und hoffte, dass das starke Engagement von VW die Dominanz der amerikanischen Autokonzerne General Motors, Ford und Chrysler in der brasilianischen Autoindustrie brechen werde. Staatspräsident Kubitschek nahm daher persönlich an der offiziellen Werkseröffnungsfeier am 18. November 1959 teil, zu der VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff eigens aus Deutschland angereist war. Fotos von der gemeinsamen Fahrt von Kubitschek und Nordhoff durch die Werkshalle in einem offenen VW Cabrio durch ein Spalier jubelnder Arbeiter vorbei wurden in der brasilianischen Presse abgedruckt und brachten VW ein erhebliches Prestige in der brasilianischen Öffentlichkeit. Mit der Beteiligung des Präsidenten an der feierlichen Eröffnungszeremonie erhielt VW do Brasil eine symbolische Aufwertung durch den obersten Repräsentanten der Nation, die für das Ansehen des Unternehmens wichtig war.

Der hohe Investitionsaufwand für das VW-Werk in São Bernardo wurde durch ein Bündel von handelspolitischen, währungspolitischen und kreditpolitischen Anreizen gesenkt. Die brasilianische Verwaltungsbehörde für Währung und Kredit

10

Shapiro, *Engines of growth*, S. 52.
Zur Währungspolitik Brasiliens bis 1961
siehe das Standardwerk von Werner
Baer, *The Brazilian Economy. Growth and
Development*, Boulder 2008, S. 55-60.

11

Shapiro, *Engines of growth*, S. 142f.
Der Dollarkurs betrug bis 1960 4,20 DM,
von 1960 bis 1969 4,00 DM.

12

Ebd., S. 145-148.

13

Errechnet nach den Angaben in Shapiro,
Engines of growth, S. 152f; und der
Wechselkursstabelle des Institute of
Brazilian Business & Public Management
Issues der George Washington University,
Washington DC ([www2.gwu.edu/~ibi/
database/Exchange_Rate_1954-present.
pdf](http://www2.gwu.edu/~ibi/database/Exchange_Rate_1954-present.pdf), 11.5.2017). Alle weiteren Angaben in
Cruzeiro wurden auf der Grundlage dieser
Tabelle in Dollarbeträge umgerechnet und
mit Hilfe der Wechselkursstatistik der
Bundesbank in DM-Beträge umgewandelt.

14

Inflationsraten nach Baer, *Brazilian
Economy*, S. 410.

(*Superintendencia da Moeda e do Crédito* – SUMOC) befreite die Ausrüstungs- und Maschineneinfuhren für Autohersteller von der Pflicht, für Importe ein Gelddepot mit entsprechenden Zinskosten zu hinterlegen. In der Aufbauperiode der brasilianischen Autoindustrie in den späten 1950er und frühen 1960er Jahren wurden die Investitionsgütereinfuhren ausländischer Investoren wie VW von Einfuhrzöllen freigestellt. Während Importeure normalerweise die Einfuhrdevisen zu einem Kurs über der offiziellen Kursparität bei der SUMOC ersteigern mussten, erhielt VW do Brasil einen Teil der erforderlichen DM-Beträge für Maschineneinfuhren aus Deutschland zu einem deutlich vergünstigten Festkurs.¹⁰ Von 1956 bis 1960 konnte VW do Brasil Investitionsgüter im Wert von 11,2 Millionen US\$ (46,9 Millionen DM nach dem damaligen Dollarkurs) überwiegend aus Deutschland einführen und erzielte dabei einen Kursvorteil von schätzungsweise 25 Prozent (11,9 Millionen DM).¹¹

Darüber hinaus erhielt VW do Brasil 1959 und 1960 von der SUMOC zinsvergünstigte Kredite in Höhe von 4,3 Millionen US\$ (18,1 Millionen DM), die bis 1967 zurückzuzahlen waren.¹² Obwohl die Zinssubvention gering war, erleichterten die Staatskredite die Finanzierung des VW-Werks in Brasilien nicht unerheblich, da sie den Finanzierungsbedarf durch die Konzernmutter VW entsprechend reduzierten. Die staatliche brasilianische Förder- und Entwicklungsbank BNDE (*Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico*) gewährte VW do Brasil im März 1958 einen Kredit über 150 Millionen Cruzeiro (nach damaligem Kurs 1,4 Millionen US\$ bzw. 5,9 Millionen DM) zu einem vergünstigten Zinssatz von elf Prozent. Da der übliche Zinssatz bei kommerziellen brasilianischen Banken von 1958 bis 1960 durchschnittlich 23 Prozent betrug und der Kredit eine Laufzeit von fünf Jahren hatte, betrug die Zinssubvention über die gesamte Laufzeit 3,5 Millionen DM.¹³ Bei einer durchschnittlichen jährlichen Inflationsrate von 39,5 Prozent (1958 bis 1963) erzielte VW jedes Jahr einen negativen Realzins von 28,5 Prozent, was auf fünf Jahre gerechnet einem geldwerten Vorteil von 8,4 Millionen DM entsprach.¹⁴

Innerhalb von nur wenigen Jahren nach der Einweihung des Werks São Bernardo errang VW do Brasil die Marktführerschaft auf dem brasilianischen Automarkt. Für den Erfolg auf dem brasilianischen Markt war neben der kostengünstigen Großserienproduktion eines einzigen Modells (VW Käfer) vor allem das Produkt selbst verantwortlich. Die preiswertesten Modelle der größten Konkurrenten GM und Ford waren größer, schwerer und im Kauf wie im Unterhalt teurer. In der Klasse der familientauglichen Kleinwagen hatte VW do Brasil bis zum Markteintritt von Simca und Fiat am Ende der 1960er Jahre nur den Renault Dauphine als Konkurrenten, der von Willys-Overland Motors für den brasilianischen Markt in

Lizenz gebaut wurde.¹⁵ Doch der Renault Dauphine geriet schon 1960 gegenüber dem Käfer ins Hintertreffen und setzte sich auf dem brasilianischen Markt nicht durch.

Aufgrund seines niedrigen Kaufpreises war der VW Käfer für einen Markt mit einem niedrigen durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen und einer kleinen, nur langsam wachsenden Mittelklasse¹⁶ prädestiniert. Seine technischen Alleinstellungsmerkmale wie der luftgekühlte und für das subtropische Klima geeignete Motor und das robuste Fahrwerk mit großen Rädern und einem verhältnismäßig hohen Radstand eigneten sich für den Verkehr in einem Land, das außerhalb der Ballungsgebiete in den 1960er und 1970er Jahren von nicht asphaltierten Straßen geprägt war. Konstruktive Nachteile wie die schwache Heizung waren im subtropischen brasilianischen Klima bedeutungslos¹⁷. Die Reparaturfreundlichkeit und die verhältnismäßig einfache Motor- und Fahrwerkstechnik trugen zum Erfolg in einem zunächst noch wenig entwickelten Land bei. Um den Verkaufspreis niedrig zu halten, wurden preissteigernde Verbesserungen der Ausstattung später als in Deutschland eingeführt. Während man wegen des warmen Klimas ohne Komforteinschränkungen auf eine Heizung verzichten konnte, war die verspätete Einführung sicherheitswichtiger Ausstattungsdetails unternehmensethisch bedenklich. So erhielt der brasilianische Käfer erst 1976 eine Sicherheitslenksäule, neun Jahre später als sein deutsches Vorbild. Der Vorstand von VW do Brasil bemühte sich, durch die Vorsprache bei der Regierung die Einführung neuer Sicherheitsvorschriften für Autos zu verzögern.¹⁸

Auch das klassenlose Markenimage und die deutsche Herkunft des Käfer, für den der brasilianische Volksmund den Kosenamen *Fusca* prägte, wirkten sich für VW vorteilhaft aus. Da der Besitz eines Autos bis in die 1980er Jahre ein soziales Distinktionsmerkmal in der brasilianischen Gesellschaft war, spielte das geringe Markenprestige lediglich für das dünne soziale Segment der oberen Mittelschicht und der Oberschicht eine Rolle. Die deutsche Herkunft erwies sich für das Markenimage von VW in Brasilien als Vorteil, da sich das negative Stereotyp des „Gringo“ vor allem gegen die wirtschaftlich und politisch (über-)mächtigen USA und die Amerikaner, aber nicht gegen Deutschland und deutsche Unternehmen richtete. Angesichts der positiven Assoziation deutscher Produkte mit Solidität und Qualität war die deutsche Herkunft des „Fusca“ und anderer Modelle von VW do Brasil ein Imagevorteil.

15

Wellhöner, Westdeutscher Fordismus, S. 283-286.

16

Wegen der hohen sozialen Ungleichheit der brasilianischen Gesellschaft in Bezug auf Einkommen, Vermögen und Bildungschancen und der lange Zeit geringen Aufstiegsmobilität ist der Klassenbegriff für den Untersuchungszeitraum angemessen.

17

Bis in die 1970er Jahre wurde der Käfer in Brasilien ohne Heizung ausgeliefert, um die Produktionskosten und den Verkaufspreis zu drücken.

18

Schreiben von Werner P. Schmidt an Rudolf Leiding, 4.11.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

19

Zur Zusammensetzung des Vorstands in den 1960er Jahren, in: UVW, Z 1053, Nr. 105/1.

20

Für die Karrieren von Deutschbrasilianern bei VW do Brasil finden sich in Meldungen über Dienstjubiläen leitender Mitarbeiter in der Werkszeitung „Familia“ zahlreiche Beispiele.

21

Im Unternehmensarchiv der Volkswagen Aktiengesellschaft in Wolfsburg sind einige Kopien von Vorstandsprotokollen erhalten. Im Archiv von VW do Brasil sind keine Vorstandsprotokolle überliefert, da sie nach dem Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist vernichtet wurden; Interview mit Jacy Mendonça, 29.3.2017 (Mendonça war ab 1981 Personalvorstand von VW do Brasil).

22

UVW, Z 1053, Nr. 105/1.

23

Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Entnazifizierungsakte Friedrich Wilhelm Schultz-Wenk (2016 durch Manfred Grieger eingesehen).

24

Wolfgang Sauer, O homem Volkswagen – 50 anos de Brasil, São Paulo 2012, S. 153. Die im „Stern“ vom 16.10.1966 publizierte Information, Schultz-Wenk sei bei Kriegsende Oberstleutnant gewesen, ist wegen seines vergleichsweise jungen Alters von damals 31 Jahren wenig glaubhaft.

Bei der Gründung von VW do Brasil im Jahr 1953 hatte VW die brasilianische Monteiro-Aranha-Gruppe als Minderheitsaktionär mit 20 Prozent beteiligt. Für die Beteiligung der einflussreichen Industriellenfamilien Aranha und Monteiro sprach neben der damals noch knappen Kapitaldecke von VW das Beziehungsnetz der Teilhaber in die brasilianische Industrie, die Ministerialverwaltung und die politische Elite. Da ihre Beteiligung unter der Sperrminorität von 25 Prozent lag, war eine Blockade durch die Minderheitsaktionäre ausgeschlossen, sofern nicht über Kapitalerhöhungen entschieden wurde.

Im Vorstand von VW do Brasil waren bis in die 1980er Jahre alle Ressorts außer Personal und Recht mit entsandten deutschen Managern besetzt, die zuvor meist nicht in Brasilien gelebt hatten.¹⁹ Auch in der Managementebene unterhalb des Vorstands waren entsandte deutsche Manager aus Wolfsburg in der Mehrheit. Obwohl der Anteil der entsandten deutschen Manager und Fachkräfte an der gesamten Belegschaft in den 1970er Jahren nur bei 0,2 Prozent (70 von 35 000) lag, befanden sich zahlreiche Schlüsselpositionen in der Hand von Deutschen. Brasilianer deutscher Herkunft und deutschsprachige Einwanderer der ersten Generation erfüllten mittels ihrer Zweisprachigkeit und ihrer Landeskenntnisse als Techniker und Meister in der Produktion und als leitende Angestellte in der Verwaltung die Aufgabe, den brasilianischen Mitarbeitern die Weisungen des Managements zu vermitteln.²⁰ Angesichts der deutschen Majorität im Vorstand blieb Deutsch bis zur Kooperation von VW do Brasil mit Ford zur Autolatina (1987) die dominierende Sprache auf der Ebene des Managements. Vorstandssitzungen wurden auf Deutsch geführt und Deutsch protokolliert.²¹

Weil das Rechtsressort umfassende Kenntnisse des brasilianischen Rechts erforderte und der Personalvorstand neben dem brasilianischen Arbeitsmarkt auch das komplexe brasilianische Arbeitsrecht kennen musste, besetzten ein Vertreter der Monteiro-Aranha-Gruppe (Dr. Ignacio Barros Barreto) und ein von VW angestellter brasilianischer Manager diese Positionen im Vorstand.²² An der Spitze von VW do Brasil stand von 1954 bis 1969 der deutsche Manager Friedrich Schultz-Wenk (1914-1969). Schultz-Wenk war 1931 als Jugendlicher in die NSDAP eingetreten, diente während des Zweiten Weltkriegs als Marineoffizier und wanderte 1949 nach Brasilien aus.²³ Obwohl sich Schultz-Wenk für ein Leben in Brasilien entschied und die brasilianische Staatsbürgerschaft annahm, waren seine portugiesischen Sprachkenntnisse nicht gut. Bei Gesprächen mit brasilianischen Amtsträgern benötigte er eine Übersetzung durch seine deutschbrasilianische Sekretärin Evelina Boelcke.²⁴

Schultz-Wenk kannte Heinrich Nordhoff seit den ersten Nachkriegsjahren. Die Korrespondenz mit seinem Duzfreund Nordhoff zeigt deutlich, dass sich Schultz-Wenk trotz seiner brasilianischen Staatsbürgerschaft uneingeschränkt als Deutscher fühlte und seine Umwelt mit einem gewissen kolonialistischen Überlegenheitsgefühl betrachtete. Seine negative Meinung über die Organisationsfähigkeit der Brasilianer äußerte sich in einem langen Brief, den er am 16. April 1964, 17 Tage nach dem Militärputsch, nach Wolfsburg schickte. Schultz-Wenk lobte, dass „die Organisation des Aufstands für hiesige Verhältnisse außerordentlich gut vorbereitet war“.²⁵ In wohlwollend gemeinten Äußerungen wie dem Lob für die Lernfähigkeit der oft analphabetischen Migranten aus dem armen Nordosten Brasiliens, die als angelernte Arbeiter im Werk Arbeit fanden, schimmerte eine paternalistische, kolonialistisch geprägte Gönnerhaftigkeit durch.²⁶

Schultz-Wenks kolonialistische Einstellung zeigte sich auch in der Innenausstattung der Chefetage, die der studierte Innenarchitekt persönlich entworfen hatte.²⁷ Der Saal für Geschäftsessen, Empfänge und andere festliche Gelegenheiten war im herrschaftlichen brasilianischen Kolonialstil mit schweren antiken Möbeln und einem großen französischen Gobelin eingerichtet, aber trug den kulturell, historisch wie geographisch unpassenden Namen Rittersaal.²⁸ Der Name Rittersaal sollte die übrigen Vorstandsmitglieder und die Besucher an den deutschen Charakter des Unternehmens erinnern und unterstrich den Nationalstolz des Vorstandsvorsitzenden.

25

Bericht von Schultz-Wenk an Nordhoff, 16.4.1964, in: UVW, Z 174, Nr. 559/1.

26

Sauer, O homem Volkswagen, S. 154.

27

Schultz-Wenk hatte bis Kriegsbeginn an der Kunstakademie Hamburg Innenarchitektur studiert. s. hierzu: VW-Tochter. Erfolg mit Fusca, in: Der Spiegel 39/1966, 19.9.1966.

28

Sauer, O homem Volkswagen, S. 151f.



3. VW do Brasil und der Militärputsch am 31. März 1964

Während der Regierungszeit des Staatspräsidenten João Goulart (1961-1964) wurden die Konsumenten und die Unternehmen mit einer stetig steigenden Inflation konfrontiert. Während die Inflationsrate 1961 noch 34,7 Prozent betrug, stieg sie 1962 auf 50,1 und 1963 sogar auf 78,4 Prozent.²⁹ Für VW und andere ausländische Großunternehmen war die steigende Inflation allein noch kein Grund zur Beunruhigung, da das Bruttoinlandsprodukt 1961 und 1962 mit 8,6 und 6,6 Prozent stetig wuchs und der Autoabsatz schneller als die Produktion stieg. Infolge der hohen Nachfrage nach Neuwagen und der fehlenden Konkurrenz in der Preisklasse des VW Käfer war der brasilianische Automarkt ein Käufermarkt, der die Abwälzung der Kostensteigerungen auf die Käufer erlaubte, ohne den Absatz zu gefährden.

Die brasilianische Wirtschaft reagierte auf die Ankündigung umfassender Sozialreformen und einer politischen Wende nach links mit sinkenden Investitionen und einer zunehmend negativen Einstellung gegen Goulart. Zum ersten Mal seit Kriegsende stagnierte Brasiliens Wirtschaft 1963 mit einem Wirtschaftswachstum von nur 0,6 Prozent. Zu geringe Investitionen der staatlichen Energieversorger in die Kapazität der Kraftwerke erzwangen ab Oktober 1963 die Rationierung von Strom, weshalb VW do Brasil seine Produktion um 15 Prozent drosseln musste.³⁰ Der Vorstand der Volkswagen AG schlug vor, die Versorgungslücke durch den Bau eines eigenen Kraftwerks mit einer Kapazität von drei Megawatt zu schließen.³¹

Goularts Programm zur Enteignung von brachliegendem Land von Großgrundbesitzern an Bundesstraßen (*estradas federais*) und Eisenbahnlinien gegen Staatsschuldtitel und die geplante Verpachtung des Landes an landlose Bauern und Landarbeiter sollte eine grundlegende Landreform in Angriff nehmen, um die bestehende große soziale Ungleichheit in der Landbevölkerung zu korrigieren. Diese Reformidee erschien den politisch einflussreichen Vertretern des Großgrundbesitzes als eine gefährliche Bedrohung ihrer sozialen Stellung. Die Vertreter der agrarischen und der industriellen Elite befürchteten angesichts der geplanten Einführung des Wahlrechts für Analphabeten und der Legalisierung der Kommunistischen Partei Brasiliens (*Partido Comunista do Brasil* – PCB) einen politischen Linksruck bei den nächsten Parlamentswahlen.

VW do Brasil und andere brasilianische Tochtergesellschaften ausländischer Unternehmen mussten 1962 eine Beschränkung der jährlichen Gewinntransfers an ihre Muttergesellschaften auf 10 Prozent des investierten Kapitals hinnehmen.³² Bei allen Finanzüberweisungen ins Ausland mussten sie den Gegenwert von 50 Prozent der überwiesenen Summe in Cruzeiros bei der Banco do Brasil deponieren, was die Liquidität erheblich reduzierte.³³ Bis November

29

Zahlen nach Baer, *Brazilian Economy*, S. 410 (Quelle: Internationaler Währungsfonds – IWF).

30

Jahresbericht der VW do Brasil an die Volkswagen Aktiengesellschaft (VW AG) für 1963, in: UVW, Z 174, Nr. 559/1.

31

Protokoll der Vorstandssitzung der VW AG am 1.7.1963, in: UVW, Z 373, Nr. 455/2.

32

Gesetz 4.131 vom 3.9.1962. Siehe hierzu Felipe Pereira Loureiro, *A aprovação da lei de limitação de remessa de lucros no governo Goulart e o empresariado nacional e estrangeiro (1961-1964)*, in: *Revista Brasileira de Historia* 36 (2016), no. 71, S. 155-171.

33

Wellhöner, *Westdeutscher Fordismus*, S. 287f.

34

Protokoll der Vorstandssitzung der VW AG am 14.11.1963, in UVW, Z 373, Nr. 455/2.

35

Das kumulierte Zahlungsbilanzdefizit Brasiliens betrug von 1957 bis 1963 1 472 Millionen US\$, s. Baer, *Brazilian Economy*, S. 408f.

36

So die zivilrechtliche Klage von Gewerkschaftern gegen VW do Brasil, die am 22.9.2015 beim Beauftragten für Menschenrechte im Justizministerium des Bundesstaates São Paulo eingereicht wurde. Die Kläger beziehen sich auf die nicht veröffentlichte Masterarbeit von J.C.E. Silberfeld, *O Grupo Permanente de Mobilização Industrial da FIESP 1964-1967*, São Paulo 1984, der zuvor beim FIESP tätig war und Einblick in nicht öffentlich zugängliche Verbandsdokumente erhielt.

1963 lief bei VW do Brasil ein Betrag von umgerechnet 80 Millionen DM auf, der noch auf eine Transfergenehmigung wartete.³⁴ Die brasilianische Regierung verfolgte dabei nicht die Absicht, die Gewinnausschüttungen von Unternehmen zu reduzieren. Die hohen Kapitalgüterimporte für Industrieinvestitionen und die damit verbundene Zunahme der Auslandsverschuldung hatten von 1957 bis 1963 zu erheblichen Zahlungsbilanzdefiziten geführt, die sich kurzfristig nur durch Zahlungsverkehrsbeschränkungen ins Ausland vermindern ließen.³⁵

Als die brasilianische Presse Mitte März 1964 Regierungspläne für die Enteignung von Großgrundbesitz (ab 500 Hektar) für Flächen, die bis zu 10 km Entfernung von den Bundesstraßen lagen, veröffentlichte, begann die Führung der brasilianischen Streitkräfte mit der Vorbereitung eines Putsches gegen die Regierung Goulart. Da gleichzeitig Regierungspläne zur Enteignung ausländischer Raffinerien zugunsten des staatlichen Ölkonzerns Petrobras bekannt wurden, reagierte die amerikanische Regierung alarmiert. Mit Wissen und Billigung des amerikanischen Präsidenten Lyndon B. Johnson erteilte das Verteidigungsministerium der US Navy die Anweisung, den Streitkräften bei einem Militärputsch logistische Hilfe zu leisten und damit die Enteignung der amerikanischen Ölkonzerne in Brasilien zu verhindern.

Die Interventionsbereitschaft der US Navy sollte ohne Folgen für den Putsch bleiben. Die Putschisten stießen weder innerhalb des Militärs noch in der brasilianischen Gesellschaft auf ernsthaften Widerstand. Da sich die Widerstandsversuche der Regierung und der ihr nahestehenden Parteien und Gewerkschaften sehr schnell als aussichtslos erwiesen, gewannen die Putschisten am 31. März und 1. April 1964 ohne amerikanische Hilfe die Gewalt über das Land. Wegen der kurzfristigen Vorbereitung des Putsches und des schnellen Erfolgs der Militärs ist es sehr unwahrscheinlich, dass die Putschisten von brasilianischen Unternehmen aktive logistische Unterstützung erhielten. Der Industrieverband des Bundesstaates São Paulo (*Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP*), dem auch VW do Brasil angehörte, gründete erst vier Wochen nach dem Putsch am 30. April 1964 eine ständige Arbeitsgruppe für Industrielle Mobilisierung (*Grupo Permanente de Mobilização Industrial – GPMI*) zur aktiven Unterstützung der Militärregierung durch die Industrie³⁶. VW do Brasil leistete den Putschisten keine finanzielle Unterstützung.

Präsident Goulart und einige der mit ihm verbündeten Politiker flohen am 2. April vor der drohenden Verhaftung ins Exil. In den ersten Wochen nach dem Putsch wurden in einer Massensäuberung („Operation Sauberkeit“ – *Operação Limpeza*) insgesamt 7000 Menschen verhaftet. Auf Druck der Putschisten wurde

das brasilianische Parlament daran gehindert, den verfassungsmäßig vorgesehenen Parlamentspräsidenten als Nachfolger Goularts in das Präsidentenamt einzusetzen. Auf der Grundlage des Ausnahmegesetzes Nummer 1 (*Ato Institucional No. 1*) setzten die Putschisten General Castelo Branco als Staatspräsidenten ein. Das Ausnahmegesetz diente in den folgenden Monaten als pseudolegale Grundlage, um den Ministern der Regierung Goulart und ihren Anhängern im Parlament das passive Wahlrecht zu entziehen und mit der Massenentlassung ihrer Anhänger aus dem Staatsdienst und dem Militär zu beginnen.

VW-Vorstand Friedrich Schultz-Wenk reagierte auf den Putsch keinesfalls erschrocken, sondern ausgesprochen positiv, ja geradezu euphorisch. Am 16. April 1964 machte er in einem langen Brief an Nordhoff aus seiner Ablehnung des „klaren Linksrutschs der Goulart-Regierung“ keinen Hehl. Schultz-Wenk begrüßte die Verhaftung von Gewerkschaftsführern und tatsächlichen und angeblichen Sympathisanten der Kommunisten ausdrücklich. Mit dem Satz: „Erstaunlich war für mich, mit welcher ehrlicher Freude der Sturz der Regierung begrüßt wurde“ brachte er nicht nur die Stimmung der brasilianischen Wirtschaftselite, sondern auch seine eigene Freude über den Putsch zum Ausdruck. Der steigende Kurs des brasilianischen Cruzeiro gegenüber dem Dollar und die um 100 Prozent gestiegenen Aktienkurse waren für ihn ein untrügliches Zeichen für das berechnete Vertrauen der Wirtschaft in die Politik der Putschisten.

Schultz-Wenk verharmloste den gewaltsamen Charakter des Putsches nicht, sondern rechtfertigte ihn sogar. Sein Satz: „Zur Zeit findet eine Jagd statt, wie wir sie nicht einmal 1933 in Deutschland erlebt haben“ scheint weniger Erschrecken als Respekt vor dem konsequenten Durchgreifen des Militärs gegen Linke auszudrücken. Sein Einwand: „Ob das alles richtig ist, kann in Frage gestellt werden, denn Druck erzeugt bekanntlich Gegendruck“ kritisierte nicht die Gewaltanwendung an sich, sondern warnte vor einem möglichen und aus seiner Sicht drohenden Aufstand von links. Schultz-Wenk traute der Militärregierung zu, dass sie die hohe Inflation durch unpopuläre Maßnahmen reduzieren und einen harten Stabilitätskurs in der Wirtschaftspolitik durchsetzen werde. Während ein Teil der Stabilitätspolitik in Form von staatlichen Lohnkontrollen und administrierten Reallohnsenkungen ganz im Sinn der Unternehmen war, war er bereit, die negativen Folgen einer antiinflationären Politik für VW do Brasil zu akzeptieren. Eine Erhöhung des Realzinssatzes und die Einschränkungen der Kreditvergabe durch Banken waren wahrscheinlich, aber drohten das Umsatzwachstum zu beeinträchtigen.³⁷ Doch schon im Mai 1964 verkündete er in einem Brief eine uneingeschränkt positive Erwartung in die Entwicklung der Verkaufszahlen.³⁸

37

Brief von Schultz-Wenk an Nordhoff, 16.4.1964; Bericht von Schultz-Wenk über die Entwicklung von VW do Brasil im Jahr 1964, in: UVW, Z 174, Nr. 559/1.

38

Brief von Schultz-Wenk an Nordhoff, 25.5.1964, in: UVW, Z 174, Nr. 559/1.

39

Brief von Nordhoff an Schultz-Wenk,
15.5.1964, in: UVW, Z 174, Nr. 559/1.

40

Schreiben der VW AG (Novotny/Siebert)
an den Bundesminister für wirtschaftliche
Zusammenarbeit, 11.6.1964,
in: UVW, Z 174, Nr. 479/1.

Im Unterschied zu Schultz-Wenk teilte Heinrich Nordhoff die Begeisterung über den Putsch nicht und warnte seinen brasilianischen Statthalter vor einer offenen Parteinarbeit zugunsten der Militärregierung. Nordhoff argumentierte nicht aus einer grundsätzlichen Ablehnung des Putsches, sondern aus der Besorgnis, dass VW do Brasil zwischen die Front der Putschisten und ihrer Gegner geraten könnte und als ausländisches Unternehmen verwundbar sei. Daher wies er Schultz-Wenk an, „alles zu unterlassen, was zu einer engen Bindung an die derzeitige Regierung führt, wozu auch die demonstrative Verkündung der neuen Investitionspläne zählt, die ich für voreilig und unangebracht halte“. Wegen ihrer Unbeständigkeit sei eine Einmischung in die brasilianische Politik für ausländische Unternehmen „äußerst gefährlich“.³⁹ Nordhoffs Bemerkung über die „Unbeständigkeit der brasilianischen Politik“ kann als eine Bagatellisierung des Putsches verstanden werden. Angesichts seines negativen Bildes von der politischen Stabilität Brasiliens erschien der Militärputsch als fast natürliche Konsequenz einer instabilen demokratischen Ordnung.

Nordhoffs zunächst abwartendes und neutrales Urteil über den Putsch wurde nicht von allen leitenden Mitarbeitern der VWAG geteilt. Die VW-Direktoren Novotny und Siebert in der Konzernabteilung für Auslandsbeteiligungen erwarteten eine unternehmensfreundliche Wende der brasilianischen Wirtschaftspolitik und gingen davon aus, dass „infolge der politischen Veränderungen in Brasilien die Voraussetzungen geschaffen wurden, dass auf eine gedeihliche kontinuierliche Zusammenarbeit mit den Behörden des Landes gehofft werden kann. Deshalb begrüßen wir es sehr, dass gerade in diesem Zeitabschnitt die Wiederherstellung einer vernünftigen politischen Ordnung die deutsche Entwicklungshilfe (für Brasilien, C.K.) anläuft“.⁴⁰ Die Hoffnung der VW AG auf deutsche Entwicklungshilfe für Brasilien war keinesfalls uneigennützig: VW hatte dem Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit vorgeschlagen, ihm nicht transferierbare Cruzeiro-Guthaben von VW do Brasil zur Finanzierung von Entwicklungshilfeprojekten gegen harte und uneingeschränkt transferierbare DM zu verkaufen. Nordhoff und das Management in Wolfsburg konnten darauf vertrauen, mit ihrem abwartenden bis uneingeschränkt positiven Urteil über die Putschisten im Einklang mit der Bundesregierung zu stehen. Bundespräsident Heinrich Lübke sagte seinen geplanten Staatsbesuch in Brasilien trotz des Putsches nicht ab und reiste im Mai 1964 nach Brasilien. Da Lübke bei seiner Reise auch das VW-Werk in São Bernardo besuchte und VW do Brasil einen großen Empfang durch die Belegschaft organisierte, war VW angesichts dieses Prestigegewinns an einer Absage des Lübke-Besuchs wenig interessiert. Schultz-Wenk stellte auch aus diesem Grund die Lage in Brasilien fast uneingeschränkt positiv dar.

VW do Brasil war bereits 1964 eines der größten brasilianischen Unternehmen und sollte in den kommenden Jahren zum größten ausländischen Unternehmen Brasiliens aufsteigen. Der Marktanteil von VW do Brasil an allen vierrädrigen Kraftfahrzeugen (PKW, Kombis, LKW und Busse) entwickelte sich in den 1960er Jahren wie folgt:

TABELLE 1: MARKTANTEILE VON VW DO BRASIL AUF DEM EINHEIMISCHEN KFZ-MARKT⁴¹

Jahr	Marktanteil
1960	21,3%
1961	32,5%
1962	28,1%
1963	33,7%
1964	36,2%
1965	40,5%
1966	42,4%
1967	51,4%
1968	55,4%
1969	50,4%

41
Shapiro, Engines of growth, S. 242.

42
Der Spiegel 39/1966.

43
Protokoll der Vorstandssitzung
der VW AG am 18.5.1965,
in: UVW, Z 69, Nr. 719/2.

Die herausgehobene Stellung als größter Autohersteller des Landes verlieh dem Management von VW do Brasil gegenüber der Regierung erheblichen Einfluss in wirtschaftspolitischen Fragen. Als der Autoverkauf 1965 infolge der rigiden antiinflationären Geldpolitik kurzzeitig einbrach, intervenierte Schultz-Wenk beim brasilianischen Wirtschaftsminister (*Ministro do Planejamento*) Roberto Campos und bat erfolgreich um eine zeitweilige Senkung der hohen Umsatzsteuer für Autos.⁴² Wegen der deflationären Politik entschied Nordhoff im Mai 1965, Investitionen zur Kapazitätserweiterung vorläufig zurückzustellen.⁴³

Aus der Sicht von VW do Brasil und der VWAG war die Entscheidung der Regierung, die Transferbeschränkungen für Gewinne, Lizenzen und Beratungsgebühren an die ausländischen Muttergesellschaften zu lockern, jedoch wichtiger. Obwohl die ausländischen Tochtergesellschaften weiterhin einer Transferkontrolle für Gewinn- und Lizenzabgaben an ihre ausländischen Muttergesellschaften unterlagen, konnte VW do Brasil bis zu einer Gesetzesänderung im Jahr 1974 neben der Dividende auch Lizenzen und Beratungsgebühren in der

vertraglich vereinbarten Höhe an die VWAG abführen. VW do Brasil löste das Problem der nicht transferierbaren Gewinne durch die Wiederanlage in Brasilien. Das Unternehmen kaufte nicht nur Aktien brasilianischer Unternehmen, sondern vergab an deutsche Unternehmen wie Krupp do Brasil Kredite in einheimischen *Cruzeiro*.



4. Die industriellen Beziehungen bei VW do Brasil in der Diktatur

← Fertigung des Volkswagen
Transporters in Brasilien,
ohne Jahresangabe

Der folgende Abschnitt soll die Beziehungen zwischen dem Arbeitgeber VW do Brasil und seinen Arbeitnehmern untersuchen, die in der Forschung allgemein als industrielle Beziehungen bezeichnet werden. Es stellt sich zunächst die Frage, ob der Militärputsch die Gestaltungs- und Teilhabemöglichkeiten der Arbeitnehmer und ihrer Gewerkschaft negativ beeinflusste und wie sich das Verhalten der Unternehmensleitung gegenüber den Mitarbeitern in der Zeit der Diktatur veränderte.⁴⁴

Die Ursprünge des brasilianischen Arbeitsrechts reichen bis in die Regierungszeit des Präsidenten Getúlio Vargas zurück, der Brasilien nach einem Militärputsch im November 1937 bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs diktatorisch regierte.⁴⁵ Zu den Erfolgen seiner Regierungszeit gehört unter anderem die Einführung des Mindestlohns. Dieser wurde 1943 auf der Grundlage eines wissenschaftlich begründeten Warenkorb für Nahrungsmittel, Wohnen, Kleidung, Transport und Gesundheit festgelegt und definierte einen verbindlichen Mindestlohn für alle Sektoren der Wirtschaft und damit einen, wenn auch sehr niedrigen, Mindest-Lebensstandard. In der ersten, diktatorischen Regierungszeit von Vargas (1937-1945) setzte die Regierung im Rahmen des 922 Artikel umfassenden Arbeitsgesetzbuchs (*Consolidação das Leis do Trabalho* – CLT) unter anderem ein in seinen Grundzügen noch heute gültiges Kündigungsschutzgesetz in Kraft, das gekündigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Abfindungen entsprechend der Länge der Beschäftigung garantierte. Bei einer Beschäftigungsdauer von mehr als einem Jahr stand Arbeitnehmern bis 1966 eine Abfindung von einem Monatsgehalt pro Beschäftigungsjahr plus einem weiteren Monatslohn als Grundabsicherung zu. Bei Arbeitnehmern mit einer Beschäftigungsdauer von mindestens zehn Jahren verdoppelte sich der Abfindungsanspruch. Sie genossen zudem einen erweiterten Kündigungsschutz (*stabilidade*) und waren außer bei schuldhaftem Fehlverhalten kaum kündbar.⁴⁶

Der „Neue Staat“ (*Estado Novo*) der Ära Vargas orientierte sich an der gleichnamigen autoritären Regierungsform in Portugal, die dort von 1931 bis 1974 unter den Ministerpräsidenten António de Oliveira Salazar und Marcelo Caetano existierte. Auf der Ebene der industriellen Beziehungen schuf der *Estado Novo* formell unabhängige Branchengewerkschaften (*sindicatos*) auf lokaler Ebene, die zur Vertretung der Beschäftigten einer Branche an einem Ort ermächtigt waren. Trotz ihres Rechts zur Lohnaushandlung mit den örtlichen Arbeitgebern und der freien Wahl der Gewerkschaftsvertreter waren die Gewerkschaften keinesfalls autonom. Der *Estado Novo* und die 1964 etablierte Militärdiktatur machten von dem formellen, aber von den demokratischen Regierungen nicht genutzten Recht Gebrauch, oppositionelle Gewerkschaftsvorstände von ihren Ämtern zu entheben

44

Da der Frauenanteil an der Belegschaft von VW do Brasil bis in die 1980er Jahre nur bei fünf Prozent und damit deutlich niedriger als in der VWAG lag (UVW, Z 1184, Nr. 355/1), wird aus Vereinfachungsgründen nur die männliche Form benutzt. Selbstverständlich sind Mitarbeiterinnen in der männlichen Form eingeschlossen.

45

Hans-Joachim König, *Geschichte Brasiliens*, Stuttgart 2014, S. 250-260.

46

Maria Helena Moreira Alves, *State and Opposition in Military Brazil*, Austin 1985, S. 68f.

47
Ebd., S. 85.

48
Kenneth P. Erickson, *The Brazilian Corporative State and working-class politics*, Berkeley/Los Angeles 1977, S. 153-174; Youssef Cohen, *The manipulation of consent. The state and working-class consciousness in Brazil*, Pittsburgh 1989.

49
Gesetz 5.107 vom 13.9.1966
(www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5107.htm, abgerufen 19.5.2017)

und Streiks durch eine Notverordnung oder durch die Entscheidungen der Arbeitsgerichte generell für illegal zu erklären. Da die Gewerkschaften die Mitgliedsbeiträge nicht selbst kassieren durften, waren sie von staatlichen Geldzuweisungen abhängig. Das Arbeitsministerium behielt über die Sozialabgabenabrechnung der Unternehmen einen obligatorischen Gewerkschaftsbeitrag von den Arbeitnehmern ein und schüttete diesen Beitrag an die lokalen Gewerkschaften aus.⁴⁷

Tarifautonomie der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter bestand nicht. Das brasilianische Arbeitsministerium übte über die regionalen Arbeitsgerichte eine direkte Aufsicht über die Lohnhöhe aus. Lohnabschlüsse zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern traten erst nach der Genehmigung durch die Arbeitsgerichte in Kraft und waren damit ein Objekt staatlicher Lohnpolitik. Das Ziel des autoritären Korporatismus in der Ära Vargas war es, die Austragung sozialer Konflikte in der Gesellschaft durch staatliche Intervention zu verhindern. Trotz der immer wieder propagierten Orientierung des *Estado Novo* am Gemeinwohl wirkte sich die Schiedsrichterrolle des starken Staates tendenziell zugunsten der Arbeitgeber aus. Auch in den Phasen der Hochkonjunktur und der Knappheit qualifizierter Arbeitskräfte orientierte sich das Arbeitsministerium vor allem ab 1964 an der Kaufkraftherhaltung durch Inflationsausgleich und weniger am Wachstum der Arbeitsproduktivität. Auf diesem Weg verhinderte die Regierung im Interesse der Unternehmen eine teilweise Umverteilung der Gewinne zugunsten der Beschäftigten. Lohnsteigerungen über dem Produktivitätswachstum waren seit 1964 in der staatlichen Lohnpolitik unerwünscht.⁴⁸

Im September 1966 reduzierte die Regierung die bislang bestehenden Ansprüche auf Abfindungen bei Kündigungen. Während die Arbeitnehmer bislang rechtliche Ansprüche gegenüber ihren Arbeitgebern besaßen, übernahm nunmehr ein staatlicher Abfindungsfond (*Fundo de Garantia por Tempo de Serviço* – FGTS) die Entschädigung gekündigter und arbeitsloser Arbeitnehmer. Arbeitgeber waren nunmehr verpflichtet, acht Prozent des monatlichen Gehalts jedes Arbeitnehmers an den Abfindungsfond abzuführen, der für jeden Arbeitnehmer ein individuelles Guthabenkonto führte. Nach ihrer Entlassung erhielten die gekündigten Arbeitnehmer diesen Betrag mitsamt der angelaufenen Zinsen als Abfindung – als Ersatz für die nicht existierende Arbeitslosenversicherung.⁴⁹

Das neue Abfindungsrecht stellte Arbeitnehmer in mehrfacher Hinsicht schlechter als zuvor. Zum einen lagen die Abfindungen wegen des Wegfalls des Basismonats niedriger. Zum anderen fielen die rechtlichen und finanziellen Hindernisse für die Kündigung langjähriger Mitarbeiter mit einer Beschäftigungsdauer von zehn Jahren und mehr ersatzlos weg. Während die Arbeitgeber die

Abfindungen bislang aus dem eigenen Gehaltsbudget bezahlen mussten, ging die Entschädigungspflicht auf den Staatsfond FGTS über. Die Regierung entlastete damit die Unternehmen von einem erheblichen Kostenrisiko bei Massenentlassungen. Auch langjährige Mitarbeiter waren nicht mehr durch die hohen Abfindungskosten vor Entlassungen geschützt.

VW do Brasil war die erleichterte Kündigung langjähriger Mitarbeiter willkommen, obwohl sie zu diesem Zeitpunkt noch keine Bedeutung für die Personalpolitik besaß. Da das Werk in São Bernardo do Campo seit 1959 bestand, erreichten die ersten Mitarbeiter in der Produktion erst Anfang der 1970er Jahre ihr zehnjähriges Betriebsjubiläum. Infolge der stetig steigenden Produktion nahm auch die Beschäftigung zu, so dass Neueinstellungen Entlassungen weit übertrafen. Da Entlassungen nicht mehr mit Zusatzkosten verbunden waren, brachte das neue Kündigungsrecht VW do Brasil erhebliche Einsparungen. Weil das neue Arbeitsrecht den Arbeitnehmern die Option zwischen dem alten und dem neuen Abfindungsrecht einräumte, mussten die VW-Arbeiter der Übertragung ihrer Ansprüche auf die FGTS zustimmen. 1968 brachte VW do Brasil seine Arbeiter mit einer um fünf Monate vorgezogenen Lohnerhöhung über 15,5 Prozent dazu, auf ihre alten Ansprüche bei einer Kündigung zu verzichten und das für sie schlechtere neue Kündigungsrecht zu akzeptieren.⁵⁰ Das neue Kündigungs- und Abfindungsrecht sparte VW do Brasil einen Teil der Aufwendungen für Abfindungen und brachte einen geschätzten Kostenvorteil von sieben Millionen DM pro Jahr. Es erlaubte dem Management, sich ohne zusätzliche Abfindungskosten von teurer gewordenen Mitarbeitern in höheren Dienstaltersstufen zu trennen und sie durch neue Mitarbeiter in der niedrigsten Dienstaltersstufe zu ersetzen.

Von dieser Belegschaftsverjüngung auf Kosten der Mitarbeiter waren vor allem ungelernete und angelernte Mitarbeiter betroffen, die leicht durch angelernte Kräfte ersetzbar waren. Gelernte Arbeiter mit begehrten Schlüsselqualifikationen ließen sich wegen der Fachkräfteknappheit in der boomenden Industriemetropole São Paulo nur schwer oder gar nicht durch Neuanwerbungen ersetzen und waren vor einer kostensparenden Fluktuationspolitik besser geschützt. Qualifizierte Arbeitskräfte mit längerer Betriebszugehörigkeit waren nicht mehr durch das Arbeitsrecht, aber durch die Arbeitskräftenachfrage leidlich abgesichert. 1977 waren fast 20 Prozent der Beschäftigten von VW do Brasil länger als zehn Jahre im Werk beschäftigt.⁵¹

Auch nach der Rückkehr zur parlamentarischen Demokratie im Jahr 1945 und nach der Wiederherstellung von Gewerkschaftsfreiheit und Streikrecht blieben die korporatistischen Elemente im brasilianischen Arbeitsrecht bestehen. Nach

50

Protokoll der Vorstandssitzung von VW do Brasil am 12.11.1968, in: UVW, Z 1053, Nr. 62/1.

51

Bericht über das Geschäftsjahr 1977 der VW do Brasil, in: UVW, Z 319, Nr. 1/8312.

52

Erickson, *Corporative State*, S. 158.

53

Moreira Alves, *State and Opposition*, S. 51f.;
Gesetz 4.330 vom 1.6.1964, online unter:
www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L4330.htm impressao.htm, 19.5.2017.
Die Militärregierung unterzog die Verfassung 1967 und 1969 einer autoritären Revision, die die Rechte des Parlaments zugunsten der Regierung schwächte.

54

Cohen, *Manipulation of Consent*,
S. 45.

55

John Humphrey: *Capitalist control and workers' struggle in the Brazilian auto industry*, Princeton 1982, S. 147f.

56

VW do Brasil, *Sozialbericht 1982*,
in: UVW, Z 947, Nr. 308/1.

dem Militärputsch setzte die durch Generäle geführte Regierung zahlreiche linksgerichtete Gewerkschafter ab und ersetzte sie durch regierungsloyale Repräsentanten.⁵² Durch das Streikgesetz (*Lei de Greve*) vom 1. Juni 1964, das eigentlich ein Antistreikgesetz war, hob die Regierung das Streikrecht auf, das in der formell immer noch gültigen Verfassung von 1946 garantiert war.⁵³ Das Streikgesetz von 1964 stellte Streiks in privatwirtschaftlichen und nicht lebensnotwendigen Betrieben zwar nicht unter Strafe, aber erklärte Streiks mit „politischer oder sozialer Natur“ grundsätzlich für illegal. Es überließ dem Arbeitsministerium die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit von Arbeitskämpfen. Streikführer sollten durch Gefängnisstrafen von sechs bis zwölf Monaten und der doppelten Strafhöhe im Wiederholungsfall abgeschreckt werden.

Im Unterschied zu den lokalen Gewerkschaften in der Industriestadt Osasco (Bundesstaat São Paulo) waren die Metallarbeitergewerkschaften in São Bernardo do Campo und den angrenzenden Industriestädten bis 1977 durchgehend unternehmensfriedlich und streikabstinent. Bei VW do Brasil und in den Autowerken der Umgebung hatte es auch vor 1964 keine Streiks und keine nennenswerte gewerkschaftliche Organisation gegeben. Für die organisatorische Schwäche der Gewerkschaften in der Autoindustrie war nicht zuletzt ihre gezielte Entpolitisierung durch die Militärregierung verantwortlich. Da es in Brasilien keine gesetzliche Krankenversicherung gab, wurden die zahmen Gewerkschaften von den Beschäftigten vor allem als Beihilfeeinrichtungen im Krankheitsfall und als Rechtsschutzversicherung wahrgenommen, Aufgabenfelder, in welche die Regierung sie drängte. Nach einer 1972 und 1973 durchgeführten Umfrage unter 560 brasilianischen Arbeitern vertrauten nur 39 Prozent den Gewerkschaften, aber 42 Prozent den Arbeitgebern und 71 Prozent der Regierung.⁵⁴ 1975 ergab die Umfrage eines britischen Soziologen unter Arbeitern bei Ford, dass die Arbeiter ihrer Gewerkschaft bei der Durchsetzung von Lohnforderungen wenig zutrauten.⁵⁵

Da die Löhne der Autoindustrie in der brasilianischen Wirtschaft an der Spitze standen, waren Arbeitsplätze bei VW begehrt. Viele der angelernten und ungelernen Montearbeiter waren zuvor nicht in der Industrie tätig gewesen und nicht mit den Arbeitsbedingungen, den industriellen Beziehungen und den Hierarchien großindustrieller Betriebe vertraut. 61 Prozent der Beschäftigten hatte nur die vierjährige Grundschule besuchen können und besaßen daher nur eine kurze Elementarschulbildung; manche waren zum Zeitpunkt ihrer Einstellung noch Analphabeten.⁵⁶ Auch von ihrer regionalen Herkunft waren die VW-Arbeiter ausgesprochen heterogen. Während die qualifizierten Arbeiter vor allem aus dem am stärksten industrialisierten Bundesstaat São Paulo kamen, war ein Teil der ungelernen und angelernten Arbeiter aus dem armen Nordosten Brasiliens

zugewandert und noch nicht in der Gesellschaft von São Bernardo integriert. 1973 stammten 64 Prozent aller insgesamt 32 000 Beschäftigten aus dem Bundesstaat São Paulo und 19 Prozent aus dem Nordosten des Landes.⁵⁷

Zu den beruflich qualifizierten Arbeitern gehörten vor allem die Werkzeugmacher, Dreher, Maschinenschlosser und Elektriker, die in der Werkzeugmacherei und der Instandhaltung im Stundenlohn statt im Akkordlohn arbeiteten und die schon zuvor in industriellen Betrieben gearbeitet und eine bessere Schul- und Berufsbildung genossen hatten. Durch das starke Wachstum der Belegschaft in den 1960er und 1970er Jahren befand sich die Werksgesellschaft bei VW do Brasil in einem stetigen Wandel; viele der Beschäftigten waren wegen der hohen Neueinstellungsrate noch nicht lange dort beschäftigt.

TABELLE 2: ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN BEI VW DO BRASIL⁵⁸

Jahr	Anzahl der Beschäftigten
1960	7294
1962	9343
1964	10094
1966	13108
1968	19483
1970	23799
1972	28045

Auch für die vergleichsweise streikreiche Zeit der Regierung Goulart gibt es keine Hinweise auf Streiks bei VW do Brasil. Neben dem Fehlen einer gewerkschaftlichen Tradition und dem hohen Lohnniveau in der Autoindustrie förderte der autoritäre Paternalismus die duldsame Passivität der VW-Arbeiter. Die interne Unternehmenskommunikation von VW do Brasil stellte die Belegschaft von VW als eine große Familie dar, in der der Vorstand die Rolle des autoritären, aber fürsorglichen Familienvaters spielte. Die Mitarbeiterzeitung von VW do Brasil trug in den 1960er und 1970er Jahren den sinnfälligen Namen *Familia* (Familie), der das paternalistische Selbstverständnis der Unternehmensleitung beispielhaft symbolisierte.⁵⁹

57

Zahlen nach Reinhard Doleschal, *Automobilproduktion und Industriearbeiter in Brasilien. Eine Untersuchung über Volkswagen do Brasil und die internationale Arbeitsteilung*, Saarbrücken 1987, S. 169. Die Prozentzahlen beziehen sich nur auf die Arbeitskräfte, die in Brasilien geboren wurden.

58

Statistik von VW do Brasil über die Produktionsentwicklung und andere Daten von 1960 bis 1972, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1 (Original in Portugiesisch).

59

Werner Würtele, *Auf dem Weg zu einer „authentischen“ Gewerkschaftsbewegung in Brasilien*, Heidelberg 1982, S. 247-253.

60
Stern, 16.10.1966.

61
In der werkseigenen *Cooperativa* lagen die Lebensmittelpreise um drei Prozent unter den Preisen anderer Kooperativen und acht Prozent unter den Preisen von Supermärkten, s. Prospekt: VW in Brasilien, in: UVW, Z 174, Nr. 1029/2 (undatiert, 1979). 83 Prozent der Mitarbeiter waren Mitglieder der *Cooperativa*.

62
Würtele, Gewerkschaftsbewegung, S. 254f.; VW do Brasil, Sozialbericht 1982.

63
Angaben über den Autobesitz der Belegschaft im Geschäftsbericht von VW do Brasil 1981.

Da im brasilianischen Arbeitsrecht keine Betriebsräte oder andere betriebliche Arbeitnehmervertretungen vorgesehen waren, wurde das Management nicht mit den Forderungen einer organisierten Arbeitnehmerschaft konfrontiert. In einem Gespräch mit einem Journalisten des „Stern“ erklärte Schultz-Wenk 1966 ebenso apodiktisch wie autoritär: „Hier bin ich meine eigene Gewerkschaft“. Der PR-Chef *João Corduan* ergänzte: „Es gibt keine Streiks, und wenn jemand einen Streik anzettelt, ist er entlassen“.⁶⁰ Eine Mitbeteiligung der Arbeitnehmer existierte lediglich in Form der gesetzlich vorgeschriebenen betrieblichen Unfallverhütungsausschüsse, deren Mitglieder von der Gewerkschaft vorgeschlagen und von der Belegschaft gewählt wurden.

Freiwillige Sozialleistungen in einem für brasilianische Verhältnisse unüblich hohen Umfang wie ein großer und gut ausgestatteter Sport- und Freizeitclub für die Mitarbeiter und ihre Familien, ein großes Kooperativgeschäft (Coopervolks) für vergünstigte Einkäufe mit einem Jahresumsatz von 58 Millionen DM (1978) und ein reichhaltiges und hoch subventioniertes Mittagessen trugen zu einer materiellen und emotionalen Bindung der Arbeiter an das Unternehmen und zur Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber bei.⁶¹ Bei anderen Sozialleistungen wie der gut ausgestatteten firmeneigenen Klinik mit freier Behandlung für Mitarbeiter und Familienangehörige nahm VW do Brasil seit 1975 das gesetzliche Optionsrecht wahr, die medizinische Versorgung der Mitarbeiter in eigene Regie bzw. in Zusammenarbeit mit Vertragskrankenhäusern und niedergelassenen Ärzten zu übernehmen und dafür einen Teil der Pflichtbeiträge für die staatliche Sozialversicherung (INPS) zu sparen.⁶² Die gute medizinische Versorgung durch das Unternehmen brachte die Mitarbeiter von VW do Brasil jedoch in Abhängigkeit zu den Werksärzten, die kranke Arbeitskräfte nur restriktiv arbeitsunfähig schrieben. Andere freiwillige Sozialleistungen wie das leistungsfähige Werksbusnetz mit niedrigen Fahrpreisen und auf den Schichtwechsel abgestimmten Fahrzeiten kamen zwar den Mitarbeitern zu Gute, ermöglichten aber dem Unternehmen überhaupt erst, eine so große Zahl von Arbeitskräften im Großraum São Paulo zu rekrutieren.

Da trotz Werksrabatt nur eine Minderheit von 37 Prozent der Beschäftigten ein eigenes Auto besaß und der öffentliche Nahverkehr zeitlich wie kapazitativ nicht mit den Schichtzeiten abgestimmt war, musste VW do Brasil diese Infrastrukturleistung in eigener Regie erbringen.⁶³ Mit dem großen und gut ausgestatteten Berufsausbildungszentrum mit einer Kapazität von 900 Auszubildenden leistete VW do Brasil einen wichtigen Beitrag für die Berufsausbildung, für die normalerweise das staatliche Berufsausbildungsinstitut SENAI (*Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial*) verantwortlich war. Da VW die

Lehrlinge primär für den eigenen Bedarf ausbildete und damit seinen stetig steigenden Bedarf an Facharbeitern und Technikern deckte, machten sich die Aufwendungen für die betriebliche Ausbildung und Fortbildung für VW sehr direkt bezahlt. Die 1979 eingeführten Stipendien für Mitarbeiterkinder zum Besuch weiterführender Schulen (1979: 546 000 DM, 1982: 1 370 000 DM) waren dagegen eine genuin freiwillige Sozialleistung. Da weiterführende Schulen in Brasilien Schulgelder erhoben, eröffnete VW do Brasil nicht wenigen Kindern seiner Mitarbeiter eine Chance zum sozialen Aufstieg. Seit 1979 und damit deutlich später als die Konzernmutter förderte VW do Brasil den genossenschaftlichen Wohnungsbau für die Familien seiner Mitarbeiter.⁶⁴ Es erscheint jedoch nicht als ein Zufall, dass VW do Brasil diese freiwilligen Sozialleistungen 1979 einführte. 1979 war das erste Jahr, in dem die Autohersteller in Brasilien mit gewerkschaftlichen Lohnforderungen und wochenlangen Streiks konfrontiert waren. Diese neuen Sozialleistungen sollten die zunehmend selbstbewussten Autoarbeiter beruhigen und mäßigen.

Auf den ersten Blick hatte die Ausnahmegesetzgebung der ersten Jahre der Militärregierung die sozialen Beziehungen bei VW do Brasil nur wenig verändert. Wegen des Streikverbots und der Staatsaufsicht über die Gewerkschaften konnte sich die Unternehmensleitung sicher sein, dass die Arbeitnehmer die gute konjunkturelle Lage der Autoindustrie nicht für höhere Lohnforderungen nutzen konnten.

Die Vorstände von VW do Brasil und der VWAG hatten nach den ersten vier Jahren der Diktatur allen Grund, mit der Wirtschaftspolitik der Militärregierung zufrieden zu sein. Während das Wirtschaftswachstum in den ersten beiden Jahren der Diktatur wegen der rigiden Inflationsbekämpfung durch Kreditrestriktionen mit 3,4 Prozent (1964) und 2,4 Prozent (1965) im Vergleich zur Bundesrepublik noch recht schwach war, wuchs die brasilianische Wirtschaft 1966 und 1967 mit 6,7 und 4,2 Prozent wieder stärker. Die hohe Inflationsrate fiel im gleichen Zeitraum kontinuierlich von 90 bis auf 26,5 Prozent und verringerte das Problem der Preisanpassung an die schwer kalkulierbaren Lohn- und Preissteigerungen erheblich.⁶⁵ Der neue, von 1968 bis 1971 amtierende, VW-Vorstandsvorsitzende Kurt Lotz (1912-2005) bedankte sich nach seinem Brasilienbesuch im Juni 1968 mit sehr freundlichen Worten beim brasilianischen Industrie- und Handelsminister Brigadegeneral Edmundo de Macedo Soares e Silva, der ihn in der Hauptstadt Brasilia zu einem Gespräch empfing. Lotz lobte, dass „ihre Wirtschaftspolitik (...) eine Entfaltung der privaten Investitionen in Brasilien ermöglicht hat und uns in der Zuversicht bestärkt (...), die bisher erfolgreiche Politik der Volkswagen do Brasil fortsetzen zu können“.⁶⁶

64

VW do Brasil, Sozialbericht 1982, in: UVW, Z 947, Nr. 308/1.

65

Baer, Brazilian Economy, S. 405, 410.

66

Schreiben von Lotz an General Edmundo de Macedo Soares, 19.7.1968, in: UVW, Z 263, Nr. 353/2. Lotz war erst im Juni 1967 als Vorstandsmitglied in die VW AG eingetreten und wurde im April 1968 nach dem Tod Heinrich Nordhoffs Vorstandsvorsitzender.

67

Siehe <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=194620>, abgerufen am 24.5.2017.

68

Fernschreiben von Döding an Leiding, 24.01.1972, in: UVW, Z 69, Nr. 346/2.

Während Nordhoff unmittelbar nach dem Putsch noch Distanz gegenüber der Militärregierung empfohlen hatte, suchte sein Nachfolger Lotz schon kurz nach seinem Amtsantritt das Gespräch mit der brasilianischen Regierung. Lotz ließ sich nicht durch die Verkündung des Ausnahmegesetzes Nr. 5 (*Ato Institucional No. 5*) im Dezember 1968 beeinflussen,⁶⁷ mit der die militärisch geführte Regierung die Einschränkungen staatsbürgerlicher Rechte weiter verschärfte. Das Ausnahmegesetz Nr. 5 erlaubte der Regierung nicht nur den Entzug der Parlamentsmandate missliebiger Oppositionsabgeordneter, sondern hob den Schutz vor willkürlicher Verhaftung (*habeas corpus*) bei politischen Handlungen auf und ermächtigte die Regierung, Gesetze per Dekret zu erlassen. Zu den politischen Straftaten zählte das Ausnahmegesetz Nr. 5 auch die Störung der wirtschaftlichen und der sozialen Ordnung, womit die Regierung die Verhaftung oppositioneller Gewerkschafter und Streikender durch die Polizeiorgane legalisierte. Der diktatorische Charakter der brasilianischen Militärregierung wurde durch das Ausnahmegesetz Nr. 5 ebenso offenkundig wie unbestreitbar.

Während seiner zweiten und seiner dritten Brasilienreise im März 1970 und im Juli 1971 erhielt Lotz sogar eine jeweils einstündige Audienz beim brasilianischen Staatspräsidenten General Emílio Garrastazu Médici (1905-1985), der von 1969 bis 1974 als Präsident und Führungspersonlichkeit der Militärregierung die brasilianische Innenpolitik und ihre Menschenrechtsverletzungen verkörperte. Bei seiner Brasilienreise im März 1970 erhielt Lotz durch die Fürsprache des damaligen VW do Brasil-Vorstandsvorsitzenden Rudolf Leiding vom Gouverneur des Bundesstaates São Paulo die Ehrenbürgerwürde von Brasiliens gleichnamiger Wirtschaftsmetropole. Lotz nahm diese hochrangige Ehrung entgegen, obwohl deutsche Tageszeitungen und Zeitschriften immer wieder über die zunehmende Zahl von Verhaftungen und Folterungen linksgerichteter Regimegegner berichteten. Der geplante und zuvor zugesagte Besuch seines seit Oktober 1971 amtierenden Nachfolgers Rudolf Leiding (1914-2003) bei Präsident Médici scheiterte im Februar 1972 lediglich an einer kurzfristigen konkurrierenden Terminverpflichtung des Präsidenten⁶⁸. Auch Leidings Nachfolger Toni Schmücker (1921-1996), der von 1975 bis 1981 als Vorstandsvorsitzender amtierte, wurde 1976 von Staatspräsident Ernesto Geisel empfangen.

Die Gespräche der Vorstandsvorsitzenden mit den Staatspräsidenten Médici und Geisel und den Ministern für Industrie, Handel und Finanzen lassen sich mangels überlieferter Gesprächsnotizen nicht rekonstruieren. Da Lotz bei seinen Besuchen bei Präsident Médici vom wirtschaftspolitischen Kopf der Regierung, Finanzminister Antônio Delfim Netto begleitet wurde, werden die Gespräche vorrangig um Fragen der Steuer-, Handels- und Währungspolitik gekreist sein. Während

die Vorstandsvorsitzenden Lotz und Leiding ihre Vorstandskollegen nach der Rückkehr über die Lage von VW do Brasil informierten und dabei einige Sätze über die Lage der brasilianischen Wirtschaft verloren, wurde die Unterdrückung von Bürgerrechten laut den Verlaufsprotokollen der Vorstandssitzungen niemals angesprochen. Es ist daher sehr unwahrscheinlich, dass Lotz und sein Nachfolger die brasilianischen Regierungsvertreter jemals auf die Menschenrechtsverletzungen und die Einschränkung von Arbeitnehmerrechten ansprachen.

Lotz und sein Nachfolger Rudolf Leiding reisten fast jedes Jahr nach Brasilien, um sich vor Ort ein Bild über die positive Entwicklung der größten ausländischen Konzerntochter zu machen.⁶⁹ Sie besuchten den brasilianischen Industrie- und Handelsminister und den Finanzminister keinesfalls nur aus Höflichkeit, sondern zu Informationsgesprächen über die Grundlinien der brasilianischen Wirtschaftspolitik. So war der von 1967 bis 1969 amtierende Wirtschaftsminister Macedo Soares nicht allein wegen seiner Zugehörigkeit zur Militärelite, sondern wegen langjähriger Führungserfahrungen in staatlichen und privaten brasilianischen Industrieunternehmen in sein Amt gelangt. Nach dem Putsch übernahm Macedo Soares die Präsidentschaft im Industrieverband des Bundesstaates São Paulo (FIESP) und im nationalen Industrieverband (*Confederação Nacional da Indústria* – CNI).⁷⁰ Nicht allein wegen seiner Verantwortung für den Zahlungsverkehr mit dem Ausland war Finanzminister Delfim Netto ein wichtiger Gesprächspartner, den jeder Vorstandsvorsitzende bei einer Brasilienreise aufsuchte. Der Ökonom Delfim Netto galt zu Recht als der konzeptionelle und entscheidende Kopf der brasilianischen Wirtschaftspolitik.

Auch die Vertreter der Unternehmensorgane von VW do Brasil sparten nicht mit Lob über die Militärregierung. Bei einer Sitzung des weitestgehend einflusslosen *Conselho Consultativo* (Aufsichtsrats) von VW do Brasil am 22. September 1969 lobte dessen Erster Vizepräsident Fernando E. Lee in Gegenwart von Lotz und mehreren anderen Vorstandsmitgliedern der VWAG die Politik der Militärregierung mit den Worten: „*We all realize too well, from past experiences, the importance of a stable political situation in the building and strengthening of our economy*“. Vor dem Hintergrund der Entführung des amerikanischen Botschafters in Brasilien durch linksgerichtete Guerillas rechtfertigte er die Fortdauer der Militärdiktatur: „*(...) as it was evident that a civilian could not, at this time, exert the necessary powers to cope with such a serious situation*“.⁷¹

69

Lotz reiste vom 4.-7.7.1970 und vom 23.-29.3.1971 nach Brasilien, in: UVW, Nr. 69, Nr. 366/1. Leiding besuchte Brasilien 1973 gleich zweimal (22.5.-1.6. und 26.10.-3.11.1973), in: UVW, Nr. 69, Nr. 345/1.

70

Lebenslauf von Edmundo de Macedo Soares (1901-1989) in: *Dicionario Historico Biografico Brasileiro pós 1930*, Rio de Janeiro 2001.

71

Bericht von Dr. Fernando E. Lee auf der Sitzung des *Conselho Consultativo* am 22.9.1969 in Wolfsburg, in: UVW, Z 69, Nr. 259.

72

Interview Süddeutsche Zeitung mit Werner P. Schmidt, 16.2.1972, zit. nach Würtele, Gewerkschaftsbewegung, S. 334.

73

Der Spiegel 39/1972, 18.9.1972.

74

Schreiben von Leiding an Hoffmann, 29.10.1973: „Tenho notado, em muitas contactos con jornalistas e personalidades na Alemanha e Europa, que muitos desconhecem ainda o verdadeiro aspecto da vida e da mentalidade brasileira, e apenas muito lentamente e com muita paciencia e possível difundir uma imagem mais positiva do Brasil“, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

(Übersetzung: Ich habe bei vielen Kontakten mit Journalisten und Persönlichkeiten in Deutschland und Europa bemerkt, dass viele die wahren Aspekte des brasilianischen Lebens und der brasilianischen Mentalität noch nicht kennen.

Es ist nur sehr langsam und mit viel Geduld möglich, ein positiveres Bild von Brasilien zu verbreiten, in: UVW Z 174, Nr. 577/1.

Hoffmann war von 1959 bis 1963 und von 1967 bis 1983 Abgeordneter des brasilianischen Bundesparlaments.

75

Rede Alberto Hoffmanns vor dem brasilianischen Kongress (Bundesparlament), 10.10.1973, in: Diário do Congresso Nacional, 10.10.1973, S. 7109

(Übersetzung durch VW do Brasil).

Der von 1971 bis 1973 amtierende Vorstandsvorsitzende von VW do Brasil Werner P. Schmidt wurde in einem Interview mit der „Süddeutschen Zeitung“ mit der Kritik an Menschenrechtsverletzungen konfrontiert. Werner P. Schmidt leugnete Folter und Mord an Regimegegnern nicht, aber rechtfertigte dies mit dem apologetischen Einwand, „daß es ohne Härte eben nicht vorwärts geht. Und es geht vorwärts.“⁷² In einem monatlichen Bericht an Leiding verdammt Schmidt einen Artikel des Magazins „Der Spiegel“ vom 18. September 1972 als „infam“, der die zunehmende soziale Ungleichheit in Brasilien und die selbstgefällige nationalistische Propaganda der Militärregierung scharf kritisiert hatte.⁷³

Die Vorstandsvorsitzenden der VWAG äußerten sich bis zum Ende der 1970er Jahre weder in öffentlichen Ansprachen noch in Interviews mit deutschen Massenmedien über die brasilianische Militärdiktatur. Rudolf Leiding machte in einem Brief an den brasilianischen Parlamentsabgeordneten Alberto Hoffmann kein Hehl daraus, dass er die zunehmend kritische Berichterstattung deutscher Journalisten über Brasilien missbilligte und sich für ein positiveres Brasilienbild einsetzte.⁷⁴ Leidings uneingeschränkt positives Urteil der politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse Brasiliens gelangte im Oktober 1973 durch ein langes Interview mit dem Journalisten Gerardo Moser an die brasilianische Öffentlichkeit. Der Abgeordnete Hoffmann, ein Mitglied der Regierungspartei ARENA (*Aliança Renovadora Nacional*), zitierte Leidings Interview in einer Parlamentsrede ausführlich, um mit den positiven Eindrücken eines ausländischen Topmanagers die Politik der Regierung zu rechtfertigen:

„(Leiding): Ich bin davon überzeugt, daß Brasilien, vom politischen Standpunkt aus, das stabilste Land Lateinamerikas ist. Die Tatsache, daß man hier in Europa manchmal Kritik gegen das Regime hört, ist darauf zurückzuführen, daß man hier nicht genügend Einblicke in die Verhältnisse des Landes hat. Ich bin der Auffassung, daß diese Stabilität dem Land den notwendigen wirtschaftlichen Unterbau geben wird (...) Es ist nötig, daß immer mehr Menschen in den Arbeitsvorgang einbezogen werden. Dadurch werden eine ganze Reihe Probleme von allein gelöst. Der Brasilianer (...) ist nicht neidisch und mit seinem Schicksal zufrieden, wenn er immer die Gewißheit hat, seine Lebensbedingungen langsam, aber sicher verbessern zu können. Der Brasilianer hat auch noch die Bereitschaft und den Willen zu arbeiten, auch wenn er es haßt, schwere Arbeit zu verrichten.“⁷⁵

Leiding bagatellierte die Kritik an den Menschenrechtsverletzungen der Militärdiktatur mit dem apologetischen Argument, dass andere, zu diesem Zeitpunkt noch demokratisch regierte lateinamerikanische Staaten wie Argentinien wegen ihrer militanten innenpolitischen Konflikte politisch und wirtschaftlich deutlich

instabiler und damit für ausländische Investoren unattraktiv seien. Die Kritik an der vermeintlich einseitigen deutschen Medienberichterstattung wäre in der deutschen Öffentlichkeit negativ aufgenommen worden. Seine von Stereotypen beeinflussten Ausführungen über den Arbeitswillen der brasilianischen Arbeiter konstruierten ein nationales Stereotyp, das trotz der positiv klingenden Charakterisierungen nicht frei von einer herablassenden und kolonialistischen Attitüde war. Der Vorstand der VWAG begegnete der öffentlichen Kritik an den politischen Verhältnissen in Brasilien mit einer Broschüre, die die Entwicklung des Landes und das Engagement deutscher Unternehmen in einem positiven, aber wenig kritischen Licht darstellen sollte. Da diese Broschüre nur auf der Hauptversammlung an die Aktionäre verteilt wurde, blieb ihr Wirkungskreis beschränkt.⁷⁶

Leiding ließ sich von den Vorstandsvorsitzenden der brasilianischen Tochtergesellschaft regelmäßig über die wirtschaftliche und die politische Entwicklung Brasiliens informieren. In einem erhalten gebliebenen Bericht vom August 1973 informierte der zum 1. Juli 1973 zum Vorstandsvorsitzenden berufene Wolfgang Sauer (1930-2013) seinen Vorgesetzten über die bevorstehende Übergabe des Präsidentenamtes von General Médici auf General Ernesto Geisel (1907-1996).⁷⁷ Sauer hatte im Unterschied zu seinen Vorgängern Leiding und Schmidt bereits seit 1961 in Brasilien gelebt und kannte das Land bei seinem „Amtsantritt“ bei VW do Brasil aus erster Hand. Der neue Vorstandsvorsitzende erwartete, dass „General Geisel in jedem Fall die Politik der Revolutionsregierung, unter Umständen sogar in etwas verschärfter Form (...) fortsetzen wird“⁷⁸. Sauers neutrale Wortwahl lässt keinen Schluss darüber zu, ob er eine Fortsetzung der repressiven Innenpolitik billigte. Mit dem Begriff „Revolutionsregierung“ schloss er sich der regierungsoffiziellen Sprachregelung an, die den Putsch von 1964 zu einer positiv besetzten Revolution umdeutete und den Putschtag als „Tag der Revolution“ feiern ließ. Sauers Sprachgebrauch ließ keine Distanzierung von der Militärdiktatur erkennen.

Der Vorstandsvorsitzende von VW do Brasil sollte mit seiner Einschätzung über die politische Entwicklung Brasiliens Recht behalten. Der neue Präsident Geisel ließ das berüchtigte Ausnahmegesetz Nr. 5 (*Ato Institucional No. 5*) bis zum Jahresende 1978 in Kraft. In die ersten beiden Jahre seiner Amtszeit (15. März 1974 bis 15. März 1979) fielen zwei spektakuläre politische Morde an dem oppositionellen Journalisten Vladimir Herzog und am Metallgewerkschafter Manoel Fiel Filho, die in Gefängnissen der Politischen Polizei an den Folgen der Folter starben.

76

Brief von Leiding an Prof. Dr. Kurt Hansen (Vorstandsvorsitzender der Bayer AG), 25.4.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 286/1. Es ließ sich nicht feststellen, ob diese Broschüre auch an Multiplikatoren wie Journalisten versandt wurde.

77

Zur Biografie Geisels siehe die Webseite des brasilianischen Webportals UOL, online unter www.educacao.uol.com.br/biografias/ernesto-geisel.htm, abgerufen am 24.5.2017.

78

Schreiben von Sauer an Leiding, 24.8.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.



5. Die Entwicklung von VW do Brasil während des brasilianischen Wirtschaftswunders (1968-1974)



„Käfer-Hochzeit“. Karosserie und Fahrwerk werden verbunden, 1975

Entgegen der weit verbreiteten Dependenztheorie über die einseitige Abhängigkeit der Entwicklungsländer von den entwickelten Staaten befand sich der brasilianische Staat nicht in einer Position der Schwäche gegenüber multinationalen Großinvestoren wie VW. Es gibt keine Indizien für die Einflussnahme von VW auf die brasilianische Steuerpolitik und die einseitig unternehmerfreundliche Reform des Arbeitsrechts. Im Unterschied zu den meisten Volkswirtschaften des neoliberalen Zeitalters nach 1990 verfolgte das Brasilien der sechziger, der siebziger und der achtziger Jahre eine umfassend regulierte protektionistische Außenhandelspolitik und unterwarf den grenzüberschreitenden Geld- und Kapitalverkehr strengen Kontrollen. Transfers von Dividenden, Lizenz- und Beratungsgebühren erforderten die Genehmigung der Zentralbank, die mit Rücksicht auf die Zahlungsbilanz und die Devisenlage zur Beschränkung von Ertragsrückflüssen an die Konzernmütter im Ausland ermächtigt war. Lizenzen für die zollfreie Einfuhr von Investitionsgütern wie Maschinen waren an den Nachweis geknüpft, dass es für diese Maschinen keine brasilianischen Produzenten gab. Eine im August 1972 erlassene Verordnung des staatlichen Rats für Industrielentwicklung (*Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI*) verpflichtete die in Brasilien ansässigen Autohersteller, in den nächsten zehn Jahren jährliche Exporterlöse von zunächst 40 Millionen US\$ zu erzielen. Diese eine Vorgabe wurde bis 1974 auf 100 Millionen US\$ erhöht.⁷⁹ Seit 1972 entschied die staatliche Kommission für Steuervorteile und Exportprogramme (*Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação – BEFIEX*)⁸⁰ über Zollerlasse für Produktionsmittel- und Materialimporte, die für die Steigerung der Exportproduktion wichtig waren. Die Drohung des Entzugs von Steuervergünstigungen bei Nichterfüllung des Exportplans war mit dem Versprechen verknüpft, Exporterfolge mit Exportsubventionen zu belohnen.

Obwohl die brasilianische Zentralbank (*Banco Central do Brasil*) VW do Brasil bis 1974 die Überweisung von Dividenden, Beratungs- und Lizenzgebühren ohne gravierende Einschränkungen gestattete, konnte sie mittels des brasilianischen Devisenrechts eine indirekte Kontrolle über die Gewinnverwendung ausüben. So klagte die Rechtsabteilung Ausland der VWAG im Dezember 1968 über die „bewußt oder unbewußt unklaren wirtschaftsrechtlichen Vorschriften“, die der brasilianischen Zentralbank und den Ministerien einen erheblichen Ermessensspielraum zum Nachteil ausländischer Unternehmen verschafften.⁸¹ Nach ihrem eigenen Bekunden war die Rechtsabteilung der VWAG „mehr als in anderen Ländern auf gute Beziehungen zu den brasilianischen Behörden angewiesen“.⁸² Da der brasilianische Staat nur Dividendentransfers von zwölf Prozent des Grundkapitals erlaubte, waren überhöhte Dividendenrückflüsse an die Konzernmütter von brasilianischen Tochterunternehmen ausgeschlossen.⁸³

79

Verordnung Nr. 20/1972 des CDI vom 29.8.1972, in: UVW, Nr. 174, Nr. 576/1.

80

BEFIEX: Benefícios Fiscais e Programas Especiais de Exportação. Zum Beginn des BEFIEX-Programms s. die Ausarbeitung des VW-Bereichs Beteiligungen, 7.5.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 345/1.

81

Bericht von Dr. Krüger, der Rechtsabt. Ausland zum Geschäftsjahr 1968, 18.12.1968, in: UVW, Z 69, Nr. 302.

82

Bericht der Rechtsabt. Ausland der VWAG über das Geschäftsjahr 1969 vom 11.02.1970, in: UVW, Z 69, Nr. 259/1.

83

Ausarbeitung des Bereichs Beteiligungen VWAG, undat. (1973), in: UVW, Z 69, Nr. 345/1.

84

Telex von Werner P. Schmidt an Leiding,
2.2.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

85

So beantragte VW do Brasil 1973 bei
der Regierung eine Preiserhöhung von
acht Prozent, rechnete aber nur mit einer
Genehmigung für vier Prozent höhere
Preise, s. Bericht von Sauer an Leiding,
24.8.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

86

Situationsbericht von VW do Brasil für
die Sitzung des Conselho Consultativo
am 22.9.1969, in: UVW, Z 69, Nr. 259.

87

Bericht der Vertriebsorganisation von
VW do Brasil, 28.2.1973,
in: UVW, Z 69, Nr. 345/1.

88

Nach Shaipro, Engines of growth, S. 174,
lag die durchschnittliche Umsatzrendite
der brasilianischen Autoindustrie 1968
bei 2,9 Prozent.

89

Jahresabschlussbericht VW do Brasil 1971,
12.01.1972, in: UVW, Z 69, Nr. 346/2.

Es gab in Brasilien keinen Rechtsanspruch auf die zollfreie Einfuhr von Investitionsgütern, auch wenn diese nicht im Land hergestellt wurden. VW do Brasil benötigte für die zollfreie Einfuhr von gebrauchten Maschinen aus dem Besitz der Konzernmutter eine Genehmigung des brasilianischen Finanzministeriums. Zu diesem Zweck pflegten die Vorstandsvorsitzenden von VW do Brasil ihr gutes Verhältnis zum brasilianischen Finanzminister Delfim Netto, der als wirtschaftspolitischer Kopf der Regierung das letzte Wort bei der Erteilung von Importlizenzen hatte.⁸⁴

Die Banco Central ließ sich mehrere Monate Zeit, um über den Antrag von VW do Brasil auf Überweisung von Beratungs- und Lizenzgebühren nach Deutschland zu entscheiden. Da der brasilianische Cruzeiro wegen der immer noch hohen Inflationsrate von 24 Prozent (im Durchschnitt der Jahre 1967 bis 1969) stetig an Wert verlor, war der Stichtag für den DM-Wert der Überweisungen entscheidend. Innerhalb eines Jahres, von Januar 1968 bis Januar 1969, verlor der brasilianische Cruzeiro gegenüber dem US-Dollar und der DM 19 Prozent seines Werts. Setzte die Banco Central den Stichtag der Devisenzuteilung auf den Tag ihrer Genehmigung statt auf den Tag des Überweisungsantrags, reduzierten sich die Einnahmen der Volkswagen AG aus Dividenden, Lizenz- und Beratungsgebühren.

Auch bei der Preisgestaltung war VW do Brasil nicht frei. Die staatliche Genehmigungspflicht für Preiserhöhungen hinderte VW do Brasil zwar an der Maximierung der Umsatzerlöse, aber nicht an hohen Umsatzrenditen.⁸⁵ Bis zum Ende der 1970er Jahre blieb der brasilianische Automarkt ein Verkäufermarkt. So konnte VW do Brasil seine Verkäufe innerhalb des Jahres 1969 um 28 Prozent steigern und bei PKW einen Marktanteil von 65 Prozent erobern, aber das Preiserhöhungspotential nicht vollständig ausschöpfen.⁸⁶ Die hohe Nachfrage nach Autos erlaubte es dem Vertrieb von VW do Brasil, bei den VW-Händlern weiterhin erstklassige Konditionen durchzusetzen. Da die Händler Neuwagen per Vorkasse bezahlen mussten, war das Werk vom Inflationsrisiko für den Zeitraum zwischen Werksauslieferung und Verkauf befreit.⁸⁷

Die staatliche Preiskontrolle hinderte VW do Brasil nicht daran, während des brasilianischen Wirtschaftswunders der Jahre 1968 bis 1974 außerordentlich hohe Renditen zu erzielen, die die Durchschnittsrendite der brasilianischen Autoindustrie deutlich überstiegen.⁸⁸ So lag die Umsatzrendite vor Steuern im Jahr 1971 bei 9,7 Prozent des Nettoumsatzes und damit deutlich höher als bei der Konzernmutter, bei der die Gewinne im gleichen Jahr trotz Hochkonjunktur einbrachen.⁸⁹ Tauchten Probleme auf, lagen diese auf der Produktions- statt auf der Absatzseite. Ein Vorstandsprotokoll vom März 1973 verzeichnete Probleme bei

der bedarfsgerechten Anlieferung von Rohmaterial, die eine höhere Produktionssteigerung verhinderten.⁹⁰ Die starke Regulierung des brasilianischen Automarktes brachte den etablierten Herstellern wie VW jedoch auch erhebliche Wettbewerbsvorteile. Da die Einfuhren von Maschinen und anderen Ausrüstungen zunächst die brasilianische Handelsbilanz belasteten, benötigten neue ausländische Investoren eine Investitions- und Produktionsgenehmigung der Regierung. Der VW-Vorstandsvorsitzende Leiding drängte den Vorstandsvorsitzenden von VW do Brasil, sich bei Gesprächen mit Regierungsvertretern gegen die Zulassung neuer Konkurrenten auszusprechen. Sauer sollte die motorisierungsbegeisterte Regierung mit dem fordistischen Argument der günstigen Produktpreise durch möglichst hohe Stückzahlen von Fahrzeugen weniger Autoherstellern überzeugen.⁹¹

Die ausgeprägt nationalistische und protektionistische Wirtschaftspolitik Brasiliens erschwerte neuen ausländischen Investoren den Markteintritt, kam aber den etablierten Autoproduzenten entgegen. Der brasilianerfahrene neue Vorstandsvorsitzende von VW do Brasil Wolfgang Sauer erwartete von der Regierung sogar einen Sympathievorschuss, da VW als Produzent und Investor ganz im Sinne der Regierung handelte.⁹² Aufgrund der positiven Anreize der Regierung für die Steigerung des Exports zeigte sich VW do Brasil sehr bereitwillig, das von der Regierung gesteckte Exportziel von einer Milliarde US\$ im Zeitraum von 1973 bis 1982 zu erfüllen. Während VW do Brasil auf den protektionistisch abgeschotteten nationalen Automärkten in Lateinamerika bis 1973 nur PKW nach Peru exportieren konnte, lieferte es Fahrzeugteile an VW of South Africa und ab 1974 jährlich mehrere zehntausend Motoren und Getriebe für den Passat nach Deutschland.⁹³

Wegen der erheblichen finanziellen Anreize für Exporteure in Form von Exportprämien stimmte der Unternehmensvorstand dem Vorschlag von VW do Brasil zu, zu Lasten des Werks in Baunatal einen Teil der Motorenproduktion nach Brasilien zu verlagern. Ab 1974 kam der Passat für den mexikanischen Markt nicht mehr als CKD aus Wolfsburg, sondern von VW do Brasil.⁹⁴ Da der brasilianische Staat den Export eines CKD-Passats mit 20 Prozent des Herstellungspreises (1 164 DM) subventionierte, profitierte der gesamte VW-Konzern von der Exportförderung der Regierung. Während die Volkswagenwerk AG 1973 für einen in Wolfsburg produzierten CKD-Passat einen internen Verrechnungspreis von 5 724 DM in Rechnung stellte, kostete der CKD-Passat aus brasilianischer Produktion nach Abzug der Exportsubvention nur 4 475 DM. Weil die Autokonjunktur 1973 in Deutschland noch auf hohen Touren lief und auch angelernte Arbeiter auf dem deutschen Arbeitsmarkt knapp waren, erschien die Freisetzung von 243 Arbeitskräften in Wolfsburg dem Vorstand der VW AG personalpolitisch unbedenklich.⁹⁵

90

Protokoll der Vorstandssitzung von VW do Brasil am 27.3.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1. Der neue Vorstandsvorsitzende der VW do Brasil, Wolfgang Sauer (1930-2013), berichtete Leiding in einem Brief vom 24.8.1973 über Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1. und auch das Protokoll der Vorstandssitzung der VW do Brasil am 1.8.1973, in: ebd.

91

Brief von Leiding an Sauer, 14.8.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

92

Bericht von Sauer an Leiding, 16.7.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

93

Ausarbeitung der Abteilung Beteiligungen, 7.5.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 345/1. Protokoll der Vorstandssitzung am 21.8.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 731/1.

94

Prüfaufträge von August 1972 und Juni 1973, in: Protokolle der Vorstandssitzungen am 31.8.1972 und 5.6.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 730/1. Beschlussvorlage für die Vorstandssitzung der VW AG am 21.8.1973, in: UVW, Z 1199, Nr. 167/2.

95

Interne Mitteilung der Abt. Betriebswirtschaft an den Bereich Beteiligungen, 13.7.1973, in: UVW, Z 1199, Nr. 167/2.

96

Angaben zur Stellung von VW in der brasilianischen Wirtschaft nach „Brazilian Trends“ 1973 (Stand 1972).

97

Siehe die Begriffserklärung auf der Webseite der Fundação Getulio Vargas, des größten und angesehensten wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstituts Brasiliens, online unter <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/milagre-economico-brasileiro>, abgerufen am 24.5.2017.

98

Bericht von Werner P. Schmidt an Leiding, 29.3.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

99

So der Bericht der damaligen Sekretärin des Vorstandsvorsitzenden, in: Sauer, O homem Volkswagen.

100

Humphrey, Brazilian auto industry, Princeton 1982, S. 40-44.

101

Fernschreiben von Leiding an Werner P. Schmidt, 20.2.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

Die stetig steigende Produktion und die damit verbundene kontinuierliche Vergrößerung der Belegschaft generierten Wirtschaftswachstum und höhere Beschäftigung und halfen der Regierung, ihre wirtschaftlichen Entwicklungsziele zu erreichen. Als größtes nichtstaatliches Industrieunternehmen und fünftgrößtes Unternehmen Brasiliens gehörte VW do Brasil zu den wichtigsten Akteuren des brasilianischen Wirtschaftswunders, das Brasiliens Wirtschaft von 1967 bis 1973 jährlich im Durchschnitt um zehn Prozent wachsen ließ.⁹⁶ Der Begriff „brasilianisches Wirtschaftswunder“ (*milagre econômico brasileiro*) für die sieben wachstumsstarken Jahre vor der ersten Ölpreiskrise (1967-1973) ist, ähnlich dem deutschen Begriff „Wirtschaftswunder“, ein fester Begriff der Geschichtswissenschaft und der Volkswirtschaft und wird auch in populären Darstellungen zur brasilianischen Geschichte verwendet.⁹⁷

Die Knappheit qualifizierter Arbeitskräfte während des Booms schlug sich wegen der staatlichen Kontrolle über die Lohnbildung nicht in einem Lohnerhöhungsdruck auf die Autoindustrie nieder. So sahen das Arbeitsministerium und die Arbeitsgerichte für 1973 nur eine Lohnerhöhung von 18 Prozent vor. Trotz der Hochkonjunktur lag sie ein Prozent unter der tatsächlichen Inflationsrate des Jahres 1972 und sollte sogar 4,7 Prozent unter der Inflationsrate von 1973 liegen. Der von April 1971 bis Juni 1973 amtierende VWB-Vorstandsvorsitzende Dr. Werner P. Schmidt berichtete dem VW-Vorstandsvorsitzenden Leiding von Zweifeln der Bevölkerung an den von der Regierung ausgewiesenen Inflationsraten.⁹⁸ Da Schmidt VW do Brasil erst seit zwei Jahren leitete und kaum oder gar nicht Portugiesisch sprach,⁹⁹ stammte die Information über die gefühlte höhere Inflation von seinen brasilianischen Mitarbeitern. Es sollte sich zeigen, dass die Inflation nicht nur gefühlt, sondern auch messbar höher lag. Die 1975 vom gewerkschaftlichen Wirtschafts- und Sozialforschungsinstitut DIEESE publizierte korrigierte Inflationsrate bestätigte den Verdacht des manipulierten Inflationsindex. Von 1965 bis 1968 und von 1972 bis 1974 lagen die offiziell ausgewiesenen Inflationsraten, die als Entscheidungsgrundlagen für die Lohnerhöhungen dienten, niedriger als die tatsächliche Steigerung der Lebenshaltungskosten.¹⁰⁰

Das Management von VW do Brasil hatte im Februar 1973 mit einer höheren Inflationsrate gerechnet und eine Lohnerhöhung von 21 Prozent einkalkuliert. Dem VW-Vorstandsvorsitzenden Leiding kamen Zweifel, ob VW do Brasil bei der Reduzierung der Personalkosten „des Guten zu viel tun“ und die Mitarbeiter trotz der sehr guten Geschäftslage nicht angemessen bezahlen würde.¹⁰¹ Er äußerte Bedenken gegen den Plan des Vorstands von VW do Brasil, die Höherstufung der Mitarbeiter in die nächste Gehaltsstufe um drei Monate zu verschieben, die Leistungszulage in Höhe von einem Prozent der Gehaltssumme erst im zweiten

Halbjahr 1973 in Kraft treten zu lassen und „strengste Maßstäbe“ bei der Neubewertung von Stellen anzulegen.¹⁰² Leiding war mit den Verhältnissen bei VW do Brasil aus eigener Erfahrung gut vertraut. Er hatte von 1945 bis 1965 für VW und von 1965 bis 1968 für die damalige Auto Union GmbH gearbeitet, leitete VW do Brasil von 1969 bis 1971 und hatte den eklatanten Kontrast zwischen den kooperativen industriellen Beziehungen bei VW und Audi und dem autoritären Paternalismus bei VW do Brasil kennen gelernt.

Während die VWAG Lohnerhöhungen über der Inflationsrate akzeptierte und ihre Mitarbeiter durch Realloohnerhöhungen an den Produktivitätssteigerungen teilhaben ließ, hielt VW do Brasil an seiner rigiden Lohnpolitik fest. Es nutzte die Begünstigung der Unternehmen durch die staatliche Lohnpolitik aus, um höhere Gewinne auf Kosten seiner Mitarbeiter zu erzielen. Die Produktivität stieg bei VW do Brasil deutlich schneller als die Durchschnittsgehälter seiner Beschäftigten:

TABELLE 3: ENTWICKLUNG DER ARBEITSPRODUKTIVITÄT 1960-1972¹⁰³

Jahr	Arbeitsproduktivität
1960	100
1966	203
1968	222
1970	274
1972	344

durchschnittliche jährliche Steigerung der Produktivität: 10,9 %

**TABELLE 4: ENTWICKLUNG DER DURCHSCHNITTSGEHÄLTER 1960-1972
(INFLATIONSBEREINIGT)**¹⁰⁴

Jahr	Durchschnittsgehälter
1960	100
1966	126
1968	138
1970	158
1972	180

durchschnittliche jährliche reale Erhöhung der Gehälter: 5,0 %

102

Protokoll der Vorstandssitzung von VW do Brasil am 1.2.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

103

Statistik von VW do Brasil über die Produktionsentwicklung 1960-1972, in: Interne Mitteilung der Abt. Betriebswirtschaft an den Bereich Beteiligungen, 13.7.1973, in: UVW, Z 1199, Nr. 167/2. Die Arbeitsproduktivität wurde aus der Zahl der produzierten Fahrzeuge pro Beschäftigtem und Jahr ermittelt. Dieser Wert ist wegen des Bezugs auf eine Sachgröße statt auf eine monetäre Größe inflationsneutral, aber gibt die sinkenden inflationsbereinigten Verkaufspreise nicht wieder. Der Produktivitätsanstieg wäre bei der Verwendung von monetären Wertgrößen niedriger, obwohl der Durchschnittswert pro verkauftem Fahrzeug durch die Veränderung der Produktpalette und die Produktion teurerer Fahrzeuge (wie des VW 1600) tendenziell stieg.

104

Statistik von VW do Brasil über die Produktionsentwicklung 1960-1972 aus einer Beantwortung der Frage der Gesamtbetriebsrats der VW AG an VW do Brasil, 30.06.1978, Anlagen, in: UVW, Z 947, Nr. 362/1.

105

Protokoll der Vorstandssitzung
von VW do Brasil am 28.2.1969,
in: UVW, Z 1053, Nr. 62/1.

106

Humphrey, Brazilian Auto Industry, S. 53.
Der Zentralwert (50 Prozent der Beschäftigten verdienten mehr, 50 Prozent weniger) lag aufgrund der Verzerrung durch einige besonders gut verdienende Angestellte und Facharbeiter jedoch nur bei 240 US\$.

107

Zum VW-Werk Braunschweig s. Ulrike Gutzmann/Markus Lupa, Vom „Vorwerk“ zum Fahrwerk. Eine Standortgeschichte des Volkswagen Werks Braunschweig, Wolfsburg 2008.

108

Angaben zur Dividendenentwicklung von 1961 bis 1972, in: UVW, Z 69, Nr. 345/1.

109

Niederschrift einer Besprechung des Vorstands von VW do Brasil mit Leiding, 30.10.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

110

Bericht des Bereichs Beteiligungen Ausland I, 18.6.1979,
in: UVW, Z 1184, Nr. 355/1.

Diese Zahlen zeigen, dass VW do Brasil seine Beschäftigten nicht angemessen an den Produktivitätsfortschritten beteiligte und sie nicht wirklich an ihren steigenden Arbeitsleistungen teilhaben ließ. Der enorme Anstieg der Produktivität wurde nicht nur durch die kontinuierliche Vergrößerung der Produktion (Skaleneffekt) und die Ausrüstung des Werks mit modernen Maschinen aus Deutschland erreicht. Da es in Brasilien keinen Betriebsrat gab, konnte die Werksleitung die Vorgabezeiten in der Produktion ohne eine formelle Widerspruchsmöglichkeit der Arbeiter kürzen und damit die Produktivität auch ohne Investitionen steigern.¹⁰⁵ Weil die Autoindustrie wegen ihrer hohen Produktivität erheblich höhere Löhne als der Durchschnitt der brasilianischen Industrie zahlen konnte, musste VW do Brasil nicht mit der Abwanderung qualifizierter Arbeitskräfte in andere Branchen rechnen. Der durchschnittliche Monatslohn in der Autoindustrie der Autometropole São Bernardo lag im März 1976 bei 2870 Cruzeiro, ein Betrag von umgerechnet 300 US\$.¹⁰⁶

Wegen der unterschiedlichen Produktionstiefen ist ein direkter Vergleich der Produktivität (gemessen in produzierten Fahrzeugen pro Beschäftigten und Jahr) mit dem Stammwerk in Wolfsburg nicht möglich. Während das Werk in São Bernardo do Campo alle Fahrzeugteile selbst herstellte, war das VW-Stammwerk in Wolfsburg in den 1960er Jahren bereits in einen arbeitsteiligen Produktionsverbund integriert. Relativ arbeitsaufwändige Fertigungsprozesse wie die Herstellung von Vorderachsen, Lenksäulen und Getrieben waren seit Mitte der 1960er Jahre in die Komponentenwerke Braunschweig und Baunatal ausgelagert.¹⁰⁷

Man könnte gegen die Kritik am Auseinanderklaffen von Produktivität und Reallöhnen einwenden, dass eine jährliche Dividendenausschüttung von zehn bis zwölf Prozent des Grundkapitals nicht übermäßig hoch war.¹⁰⁸ Der isolierte Blick auf die ausgeschüttete Dividende verdeckt jedoch die hohen nicht ausgeschütteten Überschüsse, mit denen VW do Brasil einen großen Teil seiner Investitionen finanzierte. Da die Zentralbank den Dividendentransfer nur in einer Höhe von 12 Prozent gestattete, blieb die Dividendenausschüttung von VW do Brasil erheblich unter ihrer Ertragskraft. Die hohen nicht ausgewiesenen Gewinne flossen in die Selbstfinanzierung. Im Unterschied zur VWAG kam VW do Brasil bis zum Ende der 1970er Jahre mit einer ungewöhnlich niedrigen langfristigen Verschuldung aus und finanzierte seine Investitionsprogramme weitgehend selbst.¹⁰⁹ Im Vergleich zu seinen Konkurrenten auf dem brasilianischen Markt zeichnete sich VW do Brasil durch eine kapitalsparende Lagerhaltung und ein effizientes Forderungsmanagement aus, mit denen es die Opportunitätskosten durch entgangene Kapitalzinsen senkte.¹¹⁰

TABELLE 5: CASH FLOW (IN PROZENT DER INVESTITIONEN) 1968-1975¹¹¹

Jahr	Cash Flow
1968	93,1%
1969	88,0%
1970	163,3%
1971	84,0%
1972	111,3%
1973	66,5%
1974	37,8%
1975	80,6%

Durchschnitt 1968 bis 1975: 84,3 %

Weil sich die Verbindlichkeiten von VW do Brasil weitgehend auf kurzfristige Lieferantenschulden beschränkten, war der Aufwand für Fremdkapitalzinsen (1968 bis 1975 kumuliert: 165,0 Millionen DM) entsprechend niedrig¹¹². Mit einem Verschuldungsgrad von nur 3,5 Prozent war VW do Brasil fast vollständig von externen Finanzierungsquellen unabhängig.¹¹³

VW do Brasil transferierte seine Überschüsse nicht nur in Form von Dividenden. Bis einschließlich 1975 genehmigte die brasilianische Zentralbank auch die Überweisung von Lizenzgebühren und pauschalen Beratungsgebühren.¹¹⁴ Die Zentralbank hob die Erlaubnis zum Transfer von Lizenz- und Beratungsgebühren erst auf, als die brasilianische Zahlungsbilanz wegen der verschlechterten *terms of trade* – dem Verhältnis zwischen Ausfuhrpreisen und Einfuhrpreisen – infolge der erhöhten Ölpreise negativ wurde und eine Reduzierung der Geldabflüsse ins Ausland erforderlich war. VW do Brasil führte beispielsweise 1972 und 1973 17,9 und 17,2 Millionen DM in Form von Lizenz- und Beratungsgebühren an den Mutterkonzern ab und verbesserte damit den *cash flow* des Konzerns¹¹⁵. Da die Zentralbank die Dividendenüberweisungen teilweise mit den Lizenzüberweisungen verrechnete, addierten sich beide Einkommensquellen der VWAG jedoch nicht.

111

Statistik des Bereichs
Beteiligungen Ausland, undatiert,
in: UVW, Z 587, Nr. 6/229.

112

Zahlen nach ebd.

113

Ebd.

114

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG
am 15.1.1974, in: UVW, Z 1133, Nr. 277/5;
sowie Schreiben von Schömers an Thomée,
19.10.1973, in: UVW, Z 1199, Nr. 167/2.

115

Ausarbeitung der Abt. Beteiligungen,
25.4.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 345/1.

116

Zusammenfassungen („Schlaues Buch“) zum Geschäftsergebnis der VW do Brasil, 10.05.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 345/1.

117

Übersicht in UVW, Z 69, Nr. 345/1. In den Überweisungen sind Dividenden und Beratungsgebühren enthalten.

118

Übersicht der Beteiligungen Ausland I, 22.5.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

119

Mitteilung von Leiding an den Finanzvorstand Dr. Friedrich Thomée, 24.10.1973, in: UVW, Z 1199, Nr. 167/2. Diese Praxis war bereits Anfang der 1960er Jahre während des Ausbaus des Werks in São Bernardo do Campo üblich, s. Wellhöner, Westdeutscher Fordismus, S. 260.

TABELLE 6: DIVIDENDENAUSCHÜTTUNGEN VON VW DO BRASIL 1961-1972¹¹⁶

Jahr	Dividendenausschüttungen
1961-1966	10 % (alle Aktien)
1967-1968	10 % Vorzugsaktien, 6 % Stammaktien
1969-1971	10 % (alle Aktien)
1972	14 % Vorzugsaktien, 10 % Stammaktien

TABELLE 7: GESAMTÜBERWEISUNGEN VON VW DO BRASIL AN DIE VW AG 1971-1973¹¹⁷

Jahr	Gesamtüberweisungen
1971	35,8 Mio. DM
1972	45,3 Mio. DM
1973	54,3 Mio. DM

Von 1962 bis 1980 flossen der VWAG aus Dividenden sowie aus Lizenz- und Beratungsgebühren 594 Millionen DM von ihrer brasilianischen Tochter zu, im Jahresdurchschnitt 31,3 Millionen DM.¹¹⁸ Hierbei ist zu beachten, dass der VWAG nur 80 Prozent von VW do Brasil gehörte und sich 20 Prozent des Kapitals im Besitz der brasilianischen Monteiro Aranha-Gruppe befand. Bei einem Grundkapital von 176 Millionen DM (1972) waren die jährlichen Ausschüttungen an die VWAG während der Hohertrags- und Boomphase von VW do Brasil sehr beträchtlich.

Darüber hinaus bestand noch die Möglichkeit, durch interne Lieferungen der VWAG an VW do Brasil Überschüsse aus Brasilien zu transferieren. VW do Brasil erhielt von der VWAG regelmäßig gebrauchte Maschinen und Werkzeuge, die in den deutschen Werken nicht mehr benötigt und durch neue Investitionen ersetzt wurden. Diese Maschinen waren in der Bilanz der VWAG zu großen Teilen oder sogar vollständig abgeschrieben. Die VWAG stellte sie ihrer brasilianischen Tochter zum marktgängigen Zeitwert statt zum niedrigeren Buchwert zur Verfügung und erzielte damit zusätzliche Erträge und einen höheren Geldrückfluss.¹¹⁹ Im Gegenzug reduzierte diese Praxis die ausgewiesenen Gewinne, die VW do Brasil beim brasilianischen Fiskus versteuern musste. Die folgenden Zahlen über die Ergebnisse von VW do Brasil nach Steuern zeigen, welche Überschüsse das Unternehmen in Form von Dividenden, Lizenzgebühren und Beratungsgebühren erwirtschaftete:

TABELLE 8: BETEILIGUNGSERGEBNIS VON VW DO BRASIL 1968-1975¹²⁰

Jahr	Cash Flow
1968	75,9 Mio. DM
1969	72,7 Mio. DM
1970	93,8 Mio. DM
1971	122,9 Mio. DM
1972	94,4 Mio. DM
1973	99,2 Mio. DM
1974	103,1 Mio. DM
1975	83,9 Mio. DM

Summe 1968-1975: 746,9 Mio. DM

Die sehr hohen Erträge und die eingeschränkten Transfermöglichkeiten machten es möglich, einen großen Teil der Überschüsse in die Stärkung der Eigenkapitalbasis und in die Selbstfinanzierung von Investitionen zu leiten. Obwohl die Volkswagen AG das Grundkapital von VW do Brasil zwischen 1968 und 1975 durch Kapitaleinschüsse nur unwesentlich erhöhte, vervierfachte sich das Unternehmenskapital fast. Nach einer Aufstellung des Bereichs Beteiligungen I in der VWAG hatte die Beteiligung der VWAG an VW do Brasil bis 1981 75 Prozent ihres Anschaffungswerts durch Reinvestitionen von Gewinnen, Beratungs- und Lizenzgebühren selbst erwirtschaftet.¹²¹

TABELLE 9: UNTERNEHMENSVERMÖGEN VON VW DO BRASIL 1968-1975¹²²

Jahr	Unternehmensvermögen
1968	359,1 Mio. DM
1969	470,6 Mio. DM
1970	568,4 Mio. DM
1971	692,1 Mio. DM
1972	854,4 Mio. DM
1973	1 007,5 Mio. DM
1974	1 240,2 Mio. DM
1975	1 348,8 Mio. DM

120

Ergebnisse Berichtskonzern VWAG/
VW do Brasil, in: UVW, Z 587, Nr. 6/229.

121

Übersicht der Abteilung Beteiligungen
Ausland I über das Engagement bei
VW do Brasil vom 22.5.1981,
in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

122

Statistik des Bereichs Beteiligungen
Ausland I, in: UVW, Z 587, Nr. 6/229.

123

Ebd.

Aus der Sicht des Konzerns erzielte VW do Brasil in den Jahren des brasilianischen Wirtschaftswunders eindrucksvolle Renditen.

124

Ebd. (Zahlen ab 1968). Zahlen für 1958 bis 1961 nach Wellhöner, Westdeutscher Fordismus, S. 290.

TABELLE 10: KAPITALRENDITE (RETURN ON INVESTMENT) VON VW DO BRASIL 1968-1975¹²³

Jahr	Kapitalrendite
1968	49,5 %
1969	33,6 %
1970	54,8 %
1971	47,5 %
1972	40,1 %
1973	27,5 %
1974	14,6 %
1975	14,2 %

TABELLE 11: UMSATZRENDITE VON VW DO BRASIL 1968-1975¹²⁴

Jahr	Umsatzrendite
1958	8,2 %
1959	6,5 %
1960	5,3 %
1961	3,6 %
1968	15,3 %
1969	12,2 %
1970	18,8 %
1971	17,0 %
1972	16,8 %
1973	13,1 %
1974	4,6 %
1975	3,1 %

Das Ende des brasilianischen Wirtschaftswunders zum Zeitpunkt der ersten Ölpreiskrise (1974) und die Folgen der weltweiten Rezession spiegelten sich in den nicht mehr so eindrucksvollen Renditen. Obwohl Brasiliens Wirtschaft mit 9,0 Prozent (1974) und 5,2 Prozent (1975) auch weiterhin deutlich schneller als die europäischen Volkswirtschaften wuchs, schlugen sich die steigenden Inflationsraten (1973: 22,7 Prozent, 1974: 34,8 Prozent, 1975: 33,9 Prozent) und die erheblich gestiegenen Benzinpreise in einem langsameren Anstieg der Verkaufszahlen nieder.

TABELLE 12: UMSATZRENDITE BEI VW DO BRASIL 1976-1979 (IN KLAMMERN: VW AG)¹²⁵

Jahr	Umsatzrendite
1976	2,7% (4,6%)
1977	2,7% (1,7%)
1978	2,5% (1,6%)
1979	3,5% (1,8%)
1980	-1,7% (1,2%)

VW do Brasil sah sich gezwungen, sein von der Boomphase geprägtes mittelfristiges Absatzprogramm vom Oktober 1973 zu revidieren. Kurz vor dem Beginn der Ölpreiskrise hatte der Vorstand die Erfahrungen der Wachstumseuphorie in die Zukunft projiziert und eine Erhöhung bis auf 776 000 Fahrzeuge im Jahr 1978 prognostiziert.¹²⁶ Der Anstieg der Verkaufszahlen blieb hinter den sehr optimistischen Erwartungen von 1973 zurück.¹²⁷ 1979 sollte VW do Brasil 525 000 PKW und Transporter verkaufen und damit seinen Produktionsgipfel erreichen. Der nur wenig verlangsamte Autoboom erlaubte VW do Brasil, auf hohe Investitionen in neue Modelle zu verzichten. Während der frontgetriebene und wassergekühlte Passat ab 1974 auch in Brasilien gefertigt wurde, stellte der Konzernvorstand die zunächst geplante Produktion des VW Polo in Brasilien zurück. VW do Brasil erhöhte in den 1970er Jahren seinen Entwicklungsaufwand für eigene Fahrzeugmodelle deutlich und beschäftigte am Ende des Jahrzehnts etwa 1 000 gut bezahlte Mitarbeiter in Forschung und Entwicklung. Dies war neben den geringeren Spielräumen für Preiserhöhungen und den schwächeren Skaleneffekten bei einer größeren Modellvielfalt ein weiterer Grund für die niedrigeren, aber immer noch auskömmlichen Umsatzrenditen.

125

Übersicht in den Anlagen zum Protokoll der Vorstandssitzung am 8.9.1981. Die Zahlen ab 1976 sind in Landeswährung (Cruzeiro bzw. DM) erfasst, aber mit den Zahlen bis 1975 nicht vergleichbar. Bis 1975 wurde die Umsatzrendite vor Steuern, danach nach Steuern angegeben.

126

Bericht VW do Brasil an die VWAG, 24.10.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

127

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 6.11.1973, in: UVW, Z 69, Nr. 731/1.

Die erste Ölpreiskrise und die maßgeblich von ihr verursachte Rezession beeinträchtigte den Autoabsatz in der Bundesrepublik erheblich. Die VWAG musste im Krisenjahr 1974 einen Rekordverlust von 800 Millionen DM verzeichnen und erzielte auch 1975 Verluste. Demgegenüber entwickelte sich das Geschäft bei VW do Brasil auf einem niedrigeren Wachstumsniveau als zuvor, aber es blieb stabil. Bis zum Ende der 1970er Jahre blieb VW do Brasil eine zuverlässige, wenn auch nicht mehr ganz so lukrative Ertragsquelle des Konzerns. Die Ära der üppigen zweistelligen Umsatzrenditen endete mit der ersten Ölpreiskrise für immer.



6. VW do Brasil und die Verfolgung von politischen Gegnern des Militärregimes

Die Verhängung des Ausnahmegesetzes Nr. 5 im Dezember 1968 initiierte und legalisierte eine verstärkte Repression der staatlichen Sicherheitsorgane gegen politische Gegner der Diktatur. Im Juni 1969 gründeten das brasilianische Heer, die Polizei des Bundesstaates São Paulo (*Polícia Estadual*) und die Bundespolizei (*Polícia Federal*) in Brasiliens größter Stadt São Paulo eine Sondereinheit (*Operação Bandeirante* – OBAN) für den Kampf gegen bewaffnete und unbewaffnete linksgerichtete Aktivisten.

128

Hierzu Elio Gaspari, *A Ditadura Escancarada*, São Paulo 2002, S. 62ff.

Die OBAN war bei ihrer technischen Ausrüstung nicht allein auf die finanziellen Mittel der staatlichen Organe angewiesen. Schon 1968 sagten die Mitglieder des Industrieverbandes des Staates São Paulo (*Federação das Indústrias do Estado de São Paulo* – FIESP) der Regierung eine finanzielle Unterstützung im Kampf gegen politische Gegner zu.¹²⁸ Seit ihrer Gründung verfügte die OBAN über Fahrzeuge von VW do Brasil und von Ford, mit denen sie Offiziere und Mannschaftsgrade zu ihren Einsätzen fuhr und Verhaftete in das Verhörerzentrum in der Rua Tomas Carvahal 1030 in einer guten Wohngegend von São Paulo transportierte. Nicht wenige Verhaftete wurden bei ihren Verhören auch gefoltert. Das prominenteste Folteropfer der OBAN war die 23 Jahre alte Studentin und spätere Staatspräsidentin Dilma Rousseff, die im Januar / Februar 1970 22 Tage lang inhaftiert war.

Da keine Akten der OBAN überliefert sind, lässt sich die Frage nach ihrer materiellen Unterstützung durch die Autoindustrie im allgemeinen und durch VW im besonderen nur durch Zeugenaussagen von Angehörigen der OBAN klären. Der ehemalige Feldwebel Marival Chaves Dias do Canto erklärte 1992 gegenüber der Zeitung „Journal do Brasil“, dass die Autohersteller der OBAN Fahrzeuge kostenfrei zur Verfügung gestellt hatten. Angesichts des vergleichsweise niedrigen Ranges des Zeugen besteht jedoch eine erhebliche Unsicherheit, ob er im Rahmen seiner dienstlichen Kompetenzen Kenntnis über die Finanzierung hatte oder seine Aussage auf Vermutungen oder Gerüchte beruhte. Da der Industrieverband FIESP die OBAN aktiv unterstützte und VW zu den größten Mitgliedern des Verbandes gehörte, erscheint eine direkte (durch die Gestellung von Fahrzeugen) oder indirekte materielle Förderung der OBAN (über die Mitgliedsbeiträge an die FIESP) durch VW do Brasil wahrscheinlich.

Die überlieferten Akten der Politischen Polizei (*Departamento Estadual de Ordem Política e Social* – DEOPS) belegen für die Zeit ab 1969 einen regelmäßigen Informationsaustausch zwischen dem Werkschutz (*Departamento de Segurança Industrial*) von VW do Brasil und den Repressionsorganen der Diktatur. An der Spitze des Werkschutzes stand seit 1969 der Armeeeoffizier Ademar Rudge, der bei seiner Einstellung den Rang eines Majors besaß. Während seiner Tätigkeit bei

129

Würtele, Gewerkschaftsbewegung, S. 331.

130

José Casado, *Repressao no pátio do fábrica*, in: *O Globo*, 15.5.2005. Dieser Artikel basierte auf Akten der DEOPS, die der Historiker Antonio Luigi Negro bei den Archivstudien für sein Buch „*Linha de montagem*“ (São Paulo 2004) im Staatsarchiv São Paulo eingesehen hatte.

131

Volkswagen vista por seus operarios (undatiert, 1970), in: AESP, Bestand DEOPS.

132

Arquivo Público do Estado de São Paulo (Staatsarchiv São Paulo, AESP), Bestand DEOPS, 50-D-007-1393.

VW do Brasil, die 1991 mit der Pensionierung endete, beförderte ihn die Armee als Reservisten bis in den Rang eines Oberst (*Coronel*). Bei VW war die Einstellung eines Armeeeoffiziers als Werkschutzleiter nicht ungewöhnlich. Rudes Vorgänger, der schon vor dem Militärputsch eingestellt worden war, wurde während seiner Dienstzeit bei VW bis in den Rang eines Generals der Reserve befördert. Da 1973 auf einen Mitarbeiter des Werkschutzes nur 79 Beschäftigte kamen,¹²⁹ konnte das *Departamento de Segurança Industrial* das Werksgelände fast lückenlos überwachen.

Leider enthalten die Akten der DEOPS keine Dokumente darüber, ob die Informationsbereitschaft des Werkschutzes auf einer formellen schriftlichen Vereinbarung beruhte. Ein Treffen der Werkschutzleiter einiger großer Autohersteller (VW, General Motors und Chrysler) und Reifenproduzenten (Goodyear, Firestone) mit dem Leiter der Politischen Polizei für die Region São Bernardo do Campo am 11. November 1969 begründete eine regelmäßige Zusammenarbeit in Sicherheitsfragen.¹³⁰ Hierzu gehörte von Anfang an der Informationsaustausch über subversive, gegen die Militärregierung gerichtete Aktivitäten von Beschäftigten. Angesichts dieser gemeinsamen Verständigung und der regelmäßigen Kommunikation mit der Politischen Polizei sah es die Leitung des Werkschutzes als selbstverständlich an, die Polizeiorgane und die Streitkräfte über regimekritische politische Handlungen von Werksangehörigen zu informieren. Eine in das Werksgelände eingeschmuggelte Zeitung der illegalen Kommunistischen Partei Brasiliens (PCB) behauptete, dass im Werkschutz auch Angehörige der Politischen Polizei und des Inlandsgeheimdienstes SNI (*Serviço Nacional*) tätig seien.¹³¹ Da der Werkschutz ohnehin mit der Politischen Polizei kooperierte, wäre dies zumindest unwahrscheinlich.

Der erste Hinweis auf die Zusammenarbeit des Werkschutzes mit den Polizeiorganen stammt vom 16. Juni 1969, als der Stab der Luftwaffe die DEOPS über den Fund subversiver Flugblätter auf dem Werksgelände informierte.¹³² Die Flugblätter, die der Geheimdienst der Luftwaffe militanten Aktivisten der Kommunistischen Partei Brasiliens (PCB) zuschrieb, riefen die Arbeiter zum Streik für eine Gehaltserhöhung von 45 Prozent auf. Aus nicht feststellbaren Gründen hatte der Werkschutz nicht die Politische Polizei, sondern die Streitkräfte informiert, die diese Information an die Polizei weiterreichten. In den folgenden Monaten fand der Werkschutz ein hektographiertes Flugblatt der innergewerkschaftlichen Opposition mit dem Titel „*O Macaço*“ (Der Blaumann), welches die Arbeiter zum Streik aufrief, eine Gehaltserhöhung von 50 Prozent forderte und die staatlich gelenkte Lohnpolitik kritisierte.

Am 11. Dezember 1969 informierte der Leiter des Werkschutzes die Politische Polizei, dass seine Mitarbeiter zu Beginn der Frühschicht in Toiletten, Umkleide-räumen und Treppenhäusern die illegale Zeitung „*O Ferramenta*“ (Das Werkzeug) gefunden hatten. Der Werkschutz beließ es nicht bei der Feststellung subversiver Aktivitäten. Ohne eine förmliche Aufforderung durch die Politische Polizei teilte der Werkschutz die Namen von vier Verdächtigen mit.¹³³

Der Hauptverdächtige war der Elektriker José Miguel, den die Personalabteilung von VW wegen des Auslegens der Zeitung bereits am 5. Dezember 1969 entlassen hatte.¹³⁴ Obwohl der Werkschutz den übrigen Verdächtigen Genezio Floriano Alves, André Inamorato Pardo und Idalecio Custodio da Silva nur den Besitz, aber nicht das Verteilen der Flugblätter nachweisen konnte, standen sie fortan unter der Beobachtung des Werkschutzes. Der Werkschutz übergab der Politischen Polizei einen Bericht über alle vier Verdächtigen, der Fotos und Informationen aus den Personalakten enthielt.¹³⁵ Die Informationen über Miguel sollten der Politischen Polizei bei der Zerschlagung einer Gruppe der illegalen Partido Comunista do Brasil (PCdoB) helfen, die sich 1962 als maoistische Abspaltung von der moskauorientierten PCB gebildet hatte. Durch das Verhör zweier Mitverdächtiger kam die Polizei auf die Spur von Miguel, den sie zuvor nur unter seinem Decknamen „*Macedo*“ kannte.¹³⁶

In den Akten der Politischen Polizei finden sich mehrere illegale Zeitungen und Flugblätter, die 1970 und 1971 von Mitgliedern kleiner illegaler kommunistischer Gruppen im VW-Werk verteilt und vom Werkschutz an die Politische Polizei weitergeleitet wurden. Ihr Inhalt lässt darauf schließen, dass die Verfasser durch VW-Arbeiter Einblick in das Werk erhielten oder selbst Werksangehörige waren. So berichtete die „*Unidade Operaria*“ (Arbeitereinheit) im Dezember 1970 über einen großen Brand auf dem Werksgelände, der die Lackiererei in der Halle 13 bis auf die Grundmauern niederbrannte. Die „*Unidade Operaria*“ warf der Werksleitung vor, sie habe während des Brandes Arbeiter in die brennende Halle geschickt, um brennbare Lacke und Lösungsmittel vor dem Feuer zu retten. Erst die Feuerwehr habe die Werksleitung daran gehindert, weiterhin das Leben der Arbeiter aufs Spiel zu setzen.¹³⁷ Damit nahm die „*Unidade Operaria*“ auf einen Großbrand Bezug, der sich am 17. Dezember 1970 ereignete. Da auf Seiten von VW keine Berichte über den Brand erhalten sind und die legale Presse wegen der Pressezensur nur wenige Angaben über Tote und Verletzte machte, lassen sich diese Vorwürfe nicht überprüfen.

Die Zeitung „*Luta Operaria*“ (Arbeiterkampf) der illegalen Kommunistischen Partei Brasiliens (PCB) berichtete in ihrer Ausgabe vom Januar 1971 ebenfalls über den Großbrand.¹³⁸ Sie warf der Presse die Veröffentlichung geschönter Informationen über die Zahl der Verletzten (zwei) und Toten (einer) vor,¹³⁹ berichtete über den

133

Bericht von Rudge an DEOPS, 11.12.1969, in: AESP, Bestand DEOPS, 50-Z-030-0822.

134

José Miguel (geb. 17.8.1943) war seit Januar 1969 bei VW. Die Personalabteilung entschied aufgrund der Angaben des Werkschutzes, dass „dieser Mitarbeiter im Interesse unseres Unternehmens nicht wieder eingestellt werden soll“.

135

Bericht der Segurança Publica über subversive Flugblätter bei VW, 6.1.1970, in: Ebd.

136

Schreiben des Leiters der 2. Abteilung des 2. Heeres an den Direktor der DEOPS São Paulo, 10.2.1971, in: AESP, DEOPS, 50-Z009-22905; Aussage von Antonio Carlos Lopez Granado im Verhör durch die DEOPS, 21.1.1972, in: AESP, DEOPS, 50-Z-9-16333.; Befragung von José Miguel Macedo durch die DOI/CODI. 22.1.1972, in: AESP, DEOPS, 50-Z-009-28071.

137

Unidade Operaria, Nr. 20, Dezember 1970, S. 2, in: AESP, DEOPS, 50-Z-030-0822.

138

Luta Operario, Nr. 32, Januar 1971, in: AESP, DEOPS, 30-C-160-9914.

139

So der Bericht der Zeitung „O Estado de São Paulo“, 20.12.1970, in: UVW, Z 1053, Nr. 12/2.

140

AESP, DEOPS, 30-C-160-9914. Der Wahrheitsgehalt dieses Flugblatts ließ sich ebenfalls nicht überprüfen.

141

AESP, DEOPS, 50-Z-318-3421.

142

AESP, DEOPS, 50-Z-341-0610.

verschwiegenen tödlichen Unfall eines Staplerfahrers bei Aufräumarbeiten und kritisierte das Arbeitstempo nach dem Brand als „unbeschreiblich hoch“. Da die Werksleitung wegen der hohen Autonachfrage an einem möglichst schnellen Aufholen des Produktionsrückstands interessiert war, erscheint zumindest die dritte Information absolut plausibel. Bereits im Februar 1971 und vor der Fertigstellung des Neubaus erreichte die Tagesproduktion 750 Fahrzeuge, drei Viertel des normalen Niveaus.

Im April 1971 fand die Politische Polizei beim VW-Arbeiter Dimas Antonio Casemiro ein Flugblatt der militanten kommunistischen Gruppe ALN (*Ação Libertadora Nacional*), die sich 1967 von der Kommunistischen Partei Brasiliens (PCB) abgespalten und 1969/1970 die Botschafter der USA, der Bundesrepublik und der Schweiz entführt hatte, um inhaftierte Genossen aus der Haft freizupressen. Das Flugblatt berichtete davon, dass sich nach der Ankündigung größerer Neueinstellungen tausende Arbeitssuchende vor dem Werkstor von VW versammelt hätten. Nachdem sie stundenlang vor dem Werkstor gewartet hatten, seien viele von ihnen ungeduldig und wütend geworden, worauf die herbeigerufene Polizei die Arbeitssuchenden mit Knüppeln auseinandertrieb.¹⁴⁰ Es ist möglich, wenn auch nicht vollständig gesichert, dass die Politische Polizei den VW-Arbeiter Casemiro aufgrund von Informationen des Werkschutzes aufgriff.

Bereits 1970 fand der Werkschutz in einer Toilette der Halle 1 ein Flugblatt der PCB, das den Präsidenten der örtlichen Metallarbeitergewerkschaft als „Beamten der Polizei in Zivil“ bezeichnete und ihm die Absicht vorwarf, die Metallarbeitergewerkschaft durch die Gründung einer separaten Autoarbeitergewerkschaft zu spalten.¹⁴¹ Eine im gleichen Jahr aufgefundene Zeitung der PCB mit dem Titel „*Volkswagen vista por seus operarios*“ (Volkswagen von seinen Arbeitern gesehen) veröffentlichte Informationen über die Arbeitsbedingungen bei VW, die nur von Werksangehörigen stammen konnten. Die Zeitung kritisierte vor allem die Gehaltsstruktur, in der die Lohnerhöhungen auf die staatlich vorgeschriebene Steigerung beschränkt blieben und die Arbeiter während der Feierlichkeiten zum einmillionsten Auto von VW do Brasil nur eine Jubiläumsmünze statt einer Sondergratifikation erhalten hatten.¹⁴² Während sich die Werksleitung des Freizeitclubs (VW-Clubs) für die Mitarbeiter und ihre Angehörigen rühmte, kritisierte die PCB die hohen Mitgliedsbeiträge und die Extrakosten für Festveranstaltungen wie das jährliche Bierfest. Aus der Sicht des Werkschutzes und der Werksleitung wog die Kritik an der unzureichenden Unfallprävention am schwersten. Die Zeitung kritisierte die fehlende Ausstattung der Schweißer mit Schutzhandschuhen und generelle Versäumnisse der Unfallverhütung und berichtete von fünf tödlichen Arbeitsunfällen innerhalb der letzten sechs Monate.

Im Juli 1971 gelangte der Geheimdienst der Luftwaffe höchstwahrscheinlich durch einen Spitzel in den Besitz eines Schulungspapiers der PCB mit dem Titel „Wie man die Partei in einem großen Unternehmen aufbaut“.¹⁴³ Das „große Unternehmen“ war VW do Brasil. Aus diesem Schulungspapier ging hervor, dass die Zelle der PCB im Werk São Bernardo do Campo 1968 mit vier aktiven Mitgliedern angefangen hatte. Da die oppositionelle Stimmung unter den Arbeitern wegen der hohen Löhne bei VW und in der gesamten Autoindustrie zu diesem Zeitpunkt noch schwach ausgeprägt war, konzentrierten sich die kommunistischen Aktivisten auf die Agitation qualifizierter Arbeiter mit einem höheren politischen Bewusstseinsstand. Zu ihrer Enttäuschung war das Klassenbewusstsein der teilweise kaum alphabetisierten ungelernten und angelernten Arbeiter für eine politische Mobilisierung viel zu schwach entwickelt. Obwohl die qualifizierten Facharbeiter in der Minderheit waren und wegen ihrer hohen Löhne zur brasilianischen Mittelschicht zählten, erschienen sie aufgrund ihres höheren Bildungsniveaus für kommunistische Einflüsse empfänglicher. Obgleich die qualifizierten Facharbeiter das Privileg einer hohen Arbeitsplatzsicherheit genossen, betrachteten die kommunistischen Aktivisten sie entgegen Lenins Theorie nicht als eine materiell korruptierte Arbeiteraristokratie, sondern als die potentielle Avantgarde der Arbeiterklasse.

Die Erfahrungen der kommunistischen Aktivisten sollten ihre Erwartungen bestätigen. Bis 1971 bauten sie mit neu rekrutierten Facharbeitern und Angestellten eine illegale Parteizelle mit 32 Mitgliedern auf.¹⁴⁴ Da die Gruppe neben einer Schreibmaschine auch ein Abzugsgerät für Matritzen besaß, konnten sie eigene Flugblätter und kleine Zeitungen drucken und heimlich auf dem Werksgelände verteilen. Die Gruppe war sich der Überwachung subversiver Aktivitäten durch den Werkschutz bewusst. Sie profitierte davon, dass sich eines ihrer Mitglieder – der Qualitätsinspektor Amauri Danhone – wegen seiner Stellung als ehrenamtlicher Gewerkschaftssekretär frei auf dem Werksgelände bewegen konnte, während die Bewegungsfreiheit der meisten Produktionsarbeiter auf den eigentlichen Arbeitsbereich beschränkt war. Aus Sicherheitsgründen blieb die mündliche Propaganda auf den Kreis der Gruppenmitglieder begrenzt, denen die Gefahr von Verhaftung und Verhör bewusst war. Da sie im Fall einer Verhaftung mit langen Verhören und auch mit Folter rechnen mussten, stellten sich die Gruppenmitglieder nur mit ihren Spitznamen vor.¹⁴⁵ Wegen der ständigen Kontrolle des Werksgeländes durch den Werkschutz fanden die geheimen Treffen der Gruppe grundsätzlich außerhalb des Werkes statt. Da Amauri Danhone dem Vorstand der örtlichen Metallarbeitergewerkschaft angehörte, konnten sie einen Raum der Chemiearbeitergewerkschaft von São Bernardo do Campo für ihre Treffen nutzen.

143

Information des Luftwaffenministeriums an die DEOPS, 21.7.1971, in: AESP, DEOPS, 50-D-7-1714.

144

Vertraulicher Bericht der DEOPS, 21.7.1971; vgl. den Bericht des SNI (Serviço Nacional de Informações) über die kommunistische Infiltration von Gewerkschaften, 16.12.1971, in: AESP, DEOPS, 50-D-7-1714.

145

Bericht des DEOPS-Chefs Lucio Vieira über das Verhör von Amauri Danhone am 4.8.1972, 7.8.1972, in: AESP, DEOPS, 30-C-1-22496. Danhone war auch Kandidat der einzigen legalen Oppositionspartei MDB für die Stadtratswahlen in Diadema.

146

Anita Leocádia Prestes wurde am 27. November 1936 im Frauengefängnis Berlin-Barnimstraße geboren, nachdem der brasilianische Staat ihre Mutter an das Deutsche Reich ausgeliefert hatte. Während Anita Prestes im Alter von 14 Monaten zu ihren Großeltern nach Brasilien zurückgeschickt wurde, wurde ihre jüdische Mutter Olga Benario 1942 im Zuchthaus Bernburg ermordet. Anita Prestes wurde 1974 in Abwesenheit von einem brasilianischen Militärgericht zu 4 ½ Jahren Gefängnis verurteilt. Nach ihrer Amnestierung im September 1979 kehrte sie nach Brasilien zurück und erhielt eine Professur für Geschichte an der Bundesuniversität Rio de Janeiro (*Universidade Federal Rio de Janeiro*).

147

Bellentani (geb. 30.11.1944, seit 1964 bei VW) war der Gruppensekretär für Agitation und Propaganda. Persönliche Angaben zu den Verhafteten in AESP, DEOPS, 50-Z-009-26099, 50-Z-009-26092, 50-Z-009-26082 und 50-Z-009-26064.

148

Siehe Fußnote 147. Torini (geb. 22.9.1941), war seit 1964 bei VW.

149

Siehe Fußnote 147. Geraldo Castro del Pozzo (geb. 9.8.1943) war seit 1968 bei VW.

150

Siehe Fußnote 147. Plagge (geb. 5.2.1939, seit 1960 bei VW) war der Politische Sekretär der Gruppe.

151

Siehe Fußnote 147. Buschel (geb. 23.5.1949) war die KassiererIn der Gruppe.

Durch ein Schulungspapier war die Politische Polizei über die Existenz einer kommunistischen Gruppe im VW-Werk informiert. Es gibt keine Indizien, dass die Politische Polizei dieses Wissen mit dem Werkschutz teilte. Der Polizeioffizier Lucio Vieira von der Politischen Polizei berichtete seinen Vorgesetzten jedoch von einer engen Zusammenarbeit mit dem Werkschutz während der laufenden Ermittlungen gegen Kommunisten bei VW. Die Informationen des Werkschutzes über die Funde illegaler Flugblätter und Zeitungen halfen der Politischen Polizei, Informationen über kommunistische Aktivitäten bei VW zu gewinnen und den Kreis der Verdächtigen einzugrenzen. So lieferte der Werkschutz im Frühjahr 1972 der *Polícia Militar* (Militärpolizei) Informationen über die Mitarbeiter Lucio Bellentani und Amauri Danhone, die bei den Wahlen für den Vorstand der örtlichen Metallarbeitergewerkschaft für die Oppositionsliste *Chapa Azul* (Blaue Liste) kandidierten und der Aktivität für die PCB verdächtigt wurden. Auf eine Anfrage der Politischen Polizei stellte der Werkschutz Daten von 28 VW-Mitarbeitern zur Verfügung, gegen die die Polizei ermittelte.

Die illegale Zelle im Werk São Bernardo do Campo war Teil der regionalen Parteiorganisation der PCB im Großraum São Paulo. Das prominenteste Mitglied der regionalen Parteiorganisation war die Chemieingenieurin Anita Leocádia Prestes, Tochter des langjährigen PCB-Vorsitzenden Luis Carlos Prestes (1898-1990) und seiner deutschen Lebensgefährtin Olga Benario (1908-1942).¹⁴⁶ Anita Leocádia Prestes war als Vorsitzende der regionalen Parteiorganisation vor allem für die politische Schulung der Mitglieder verantwortlich und hielt mehrfach vor der kommunistischen Parteizelle bei VW Vorträge. Während Anita Prestes Brasilien noch rechtzeitig verlassen und in die Sowjetunion emigrieren konnte, wurden sechs Mitglieder der Parteizelle zwischen dem 29. Juli und dem 8. August 1972 von der Polizei verhaftet.

Der erste verhaftete VW-Arbeiter war der 1932 geborene Amauri Danhone, der am 29. Juli 1972 festgenommen wurde. Am gleichen Tag verhaftete die Polizei den Werkzeugmacher Lucio Bellentani,¹⁴⁷ am 2. August den Werkzeugmacher Antonio Torini¹⁴⁸ und am 8. August den Fräser Geraldo Castro del Pozzo¹⁴⁹, den Inspektionsmeister Heinrich Plagge¹⁵⁰ und die Sekretärin Annemarie Buschel¹⁵¹. Nach sechs bis sieben Wochen Polizeihaft mit intensiven Verhören im Gefängnis der Politischen Polizei in der Rua Mauá im Zentrum von São Paulo wurden sie am 19. September 1972 in das Verhörtzentrum des Heeres (*Destacamento de Operações de Informação* – DOI, wörtlich Sonderkommando für Informationsbeschaffung) gebracht und am gleichen Tag in das Gefängnis der Politischen Polizei zurückgeführt.

Über seine Verhaftung auf dem Werksgelände von VW und die brutale Behandlung durch Angehörige der Politischen Polizei berichtete Lucio Bellentani am 19. Juli 2012 vor der Wahrheitskommission der Stadt São Paulo:¹⁵²

Ich war Mitglied der Brasilianischen Kommunistischen Partei. Ich trat im September 1964 in die Partei ein. Mein Vater kam zur Zeit der Diktatur von Getúlio Vargas ins Gefängnis,¹⁵³ weil er auch Mitglied der Brasilianischen Kommunistischen Partei war. Er war damals auch städtischer Abgeordneter. In die Partei einzutreten, das war für mich Anlass, sehr stolz zu sein, da schon mein Vater an diesem Kampf teilgenommen hatte, in diesem Kampf aktiv war.

Zu jener Zeit arbeitete ich bei Volkswagen, in São Bernardo, und dort fing auch mein Aktivismus an. Wir begannen die Organisation der Parteibasis in der Fabrik von São Bernardo do Campo und dies hatte in der Partei ziemlich großen Widerhall. Wir waren dort sehr gut organisiert. 1970 beispielsweise half ich mit, da war ich einer der Organisatoren der Oppositionsgruppe gegen die Gewerkschaftsleitung von São Bernardo do Campo. Das war die erste Wahl, bei der Lula als Ersatzkandidat der Gewerkschaft antrat. Damals war er der letzte auf der Wahlliste und ich war Teil dieser Oppositionswahlgruppe.

1972 passierte das mit dem Gefängnis. 1972 wurde ich innerhalb des VW-Geländes verhaftet. Ich war am Arbeiten und es kamen da zwei Typen mit Maschinenpistole, die drückten sie mir in den Rücken, legten mir sofort Handschellen an. Das war so gegen 23 Uhr. Als ich dann in den Raum der Sicherheitsabteilung von Volkswagen kam, fing gleich die Folter an: Ich habe gleich Prügel bekommen, musste Ohrfeigen und Faustschläge einstecken. Da wollten sie schon wissen, ob es bei Volkswagen noch wen gäbe. Damals bestand die Parteibasis bei Volkswagen aus ungefähr 250 Personen.¹⁵⁴

Sie brachten mich ins Gefängnis, ins [Folterzentrum] DOPS.¹⁵⁵ An diesem Tag waren es nur so zwei Stunden Prügel, dann warfen sie mich in eine Zelle und erst am nächsten Tag holte mich die Mannschaft ab, es war die Truppe des Kommissars Acra. Am nächsten Tag übergaben sie mich der Truppe des Kommissars Fleury,¹⁵⁶ der mich in einen riesigen Saal im dritten Stockwerk des DOPS setzte. Da war ein Schreibtisch und ein Stuhl in der Mitte, man setzte mich da hin, und der Fleury war so 15 Minuten lang total still, schaute mich an und ein halbes Dutzend von Folterern [standen] da hinter ihm. Dann sagte er auf einmal zu mir: 'Hör zu, weißt Du, wer der Ober von Santa Ceia war? Und wenn Du es nicht weißt, dann wirst du es uns hier [trotzdem] sagen.'

152

Siehe dazu online unter <https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/menschenrechte-gesellschaft/50-jahre-militaerputsch/1972-wurde-ich-innerhalb-des-vw-gelaendes-verhaftet>, aufgerufen am 30.5.2017. Das Original der Aussage befindet sich in: Comissão Nacional da Verdade „Vladimir Herzog“, Relatório Final, São Paulo 2013, S. 48-51, online unter http://www2.camara.sp.gov.br/dce/relatorio_final_comissao_da_verdade.pdf.

153

1937 bis 1945.

154

Diese Zahl ist zu hoch gegriffen. Das interne Schulungspapier der PCB über die Parteigruppe im VW-Werk nannte 32 Mitglieder.

155

Gefängnis der Politischen Polizei (DEOPS, hier DOPS abgekürzt) in der Rua Mauá im Stadtzentrum von São Paulo, heute eine Gedenkstätte für die politisch Verfolgten der Militärdiktatur.

156

Sérgio Fleury (1933-1979), seit 1968 Offizier bei der Politischen Polizei, berüchtigter Folterer und Führer eines Todesschwadrons gegen linke Regimegegner.

157

Verhörzentrum des Heeres (DOI) in der
Rua Tutoia in São Paulo.

Ab da ging das richtig los, also, pau-de-arara (Folter an der Papageienschaukel, Anm.d. Übersetzers), auf meinem Kopf, an den Händen, an den Füßen zerbrachen sie einige dieser Rohrstöcke, ich verlor etliche Zähne. Das ging dann an die 45 Tage so weiter, weil, es war Folgendes: Sie wussten, dass die Basis der Partei innerhalb von Volkswagen groß war, aber während dieser 45 Tage waren dort nur der, der mich verraten hatte, und ich, und er kannte die Organisation nicht als ganze, weil wir uns in kleinen Gruppen organisierten, und ich, nur ich, kannte sie alle.

Nach 45 Tagen brachten sie dann den, der mich verraten hatte, in die Fabrik und er lief da lang und zeigte auf alle, die er kannte; selbst so erwischten sie nur zehn Personen. Nur zehn Personen wurden verraten, verhaftet und gefoltert. Glücklicherweise schaffte ich es, die gleiche Aussagelinie vom ersten Moment bis zum Ende durchzuhalten, und so blieb es dann dabei.

Zu diesem Zeitpunkt war die Sache so: Die companheiros (Genossen, Anm. C.K.), die am meisten gefoltert worden waren, die am meisten verfolgt worden waren, waren die, die in der Guerilla aktiv waren, in der Stadtguerilla, in der Guerilla von Araguaia, also die Leute aus dem bewaffneten Kampf. Die wurden am meisten gefoltert.

Nach vier Monaten im DOPS brachte man mich dann ins [Folterzentrum] OBAN.¹⁵⁷ Ich kam da an, und der Capitão (Hauptmann, C.K.), der da war – ich weiß nicht wer, er war so ein dunkler Typ – kam zu mir, schaute mich an und löste [meine Fesseln]; er war wütend, weil – nach vier Monaten –, was soll man da von 'nem Typen noch wollen? Da kann man mit ihm nichts mehr machen, und all das, was sie schon zu Beginn haben konnten, das hatte nach vier Monaten keinen Wert mehr. Also schickten sie uns zurück ins DOPS.

Am Abend bevor sie mich ins Gefängnis bringen sollten, kamen sie zu mir in meine Zelle, um ein Uhr morgens, um mich zu holen, sie brachten mich in den dritten Stock. Da kam dann einer mit einer Seilrolle, einigen Maschinenpistolen, Handschellen und sagte: 'Heute werden wir noch einen Schinken in Sapopemba haben' (Gemeint ist 'Wir machen heute Hackfleisch aus Dir.', Anm.d. Übersetzers). Ich dachte: Ich glaub, das war's. Ich war der einzige da. Sie nahmen mich und wollten wissen, wo ein Junge wohnte, der bei Mercedes in São Bernardo do Campo arbeitete.

Damals, 1972, war da bei Mercedes eine einzige Brachfläche, da gab es nichts, da war nur Mercedes. Sie brachten mich da hin, die Hände mit Handschellen hinter dem Rücken gefesselt, legten das Seil um meinen Hals, knüpften und zogen die Schlinge zu, gingen um mich herum, zogen mich im Kreis über den Boden, und wollten wissen, wo das Haus des Jungen sei. Ich stand auf, da gaben sie eine Salve mit der

Maschinenpistole ab, aber es waren keine Kugeln, sondern nur Platzpatronen. Dann steckten sie mich wieder in den Wagen, da kam dann einer und sagte: 'Schau, die da hinten quatschen gerade. Nutz' deine Chance und lauf'. Ich sagte: 'Wenn Ihr mich töten wollt, ermordet mich hier drin in dem Wagen, wegrennen werde ich nicht.' Da legten sie mir erneut Handschellen an und brachten mich wieder ins DOPS.

158

Luis Carlos Prestes und Anita Leocádia Prestes waren in die Sowjetunion geflohen und wurden in Abwesenheit angeklagt und verurteilt.

Zu meiner Überraschung brachten sie mich am nächsten Tag ins Gefängnis Tiradentes, nachdem ich sechs Monate im DOPS gewesen war. Dort lernte ich Martinelli kennen, der mich dort in Empfang nahm, ich kam direkt in seine Zelle, er begrüßte mich und wir waren dort gemeinsam für eine Zeit. Ein Jahr lang wartete ich auf den Prozess, und als das Urteil fiel, da waren im gleichen Prozess Luiz Carlos Prestes und Anita Leocádia Prestes angeklagt,¹⁵⁸ die uns damals unterstützt hatte, sie hatte sogar mal bei uns im Haus gewohnt. Es kam zum Urteil, aber wir alle wurden wegen mangelnder Beweise freigesprochen. Ich wurde freigelassen.

159

Aussage von Lucio Bellentani, 16.10.2014, in: Zivilrechtliche Klage von Gewerkschaftern gegen VW do Brasil, 22.9.2015, S. 30f.

160

AESP, DEOPS, 50-Z-009-26088 und 30-C-1-22496.

Die Aussage des Zeitzeugen und Diktaturverfolgten Lucio Bellentani belastet auch den Werkschutz von VW. Während der Werkschutz eine Verhaftung auf dem Werksgelände nicht verhindern konnte, hätte er die Misshandlung in den Räumen des Werkschutzes mit Hinweis auf das Hausrecht untersagen können. 2014 berichtete Bellentani in einem Interview sogar, dass der VW-Sicherheitschef Ademar Rudge bei seiner Verhaftung anwesend war und offenbar von der Politischen Polizei über die bevorstehende Verhaftung informiert wurde.¹⁵⁹

161

Bericht der DEOPS über die Aktivitäten der PCB bei VW do Brasil. 12.9.1972, in: AESP, DEOPS, 30-C-1-22496.

Es muss offen bleiben, weshalb die Polizei nur sechs der insgesamt 32 PCB-Mitglieder verhaftete. Bellentani schwieg trotz schwerer Misshandlungen durch die Politische Polizei standhaft. Auch die übrigen Verhafteten gaben nur über jene Gruppenmitglieder Auskunft, die die Polizei bereits verhaftet hatte. Die illegale Parteigruppe hatte aus konspirativer Vorsicht keine Mitgliederliste geführt, mit der die Polizei auf die Spur aller Mitglieder kommen konnte. Die Polizei fand jedoch eine Liste mit 100 Namen von VW-Arbeitern, die Geld für den Wahlkampf der oppositionellen Gewerkschaftsliste gespendet hatten.¹⁶⁰ Entgegen ihrer Einschätzung hatte die Politische Polizei die kommunistische Zelle bei VW nicht vollständig ausgehoben, aber durch die Verhaftung ihrer Führungspersonlichkeiten handlungsunfähig gemacht.¹⁶¹

Der Vorstand von VW do Brasil wurde durch den Werkschutz über die Verhaftungen informiert. In einem ausführlichen, neun Seiten langen Bericht über die politische und wirtschaftliche Lage Brasiliens setzte der Vorstandsvorsitzende Werner P. Schmidt seinen deutschen Vorgesetzten Rudolf Leiding auch über die Verhaftungen in Kenntnis. Mit seiner Formulierung: „Offenbar

162

Hiermit ist die Verhaftung eines oppositionellen Parlamentsmitglieds des Bundesstaats São Paulo gemeint, der lt. Werner P. Schmidt ebenfalls „kommunistischer Umtriebe“ verdächtigt wurde.

163

Schreiben von Werner P. Schmidt an Leiding, 26.9.1972, in: UVW, Z 174, Nr. 575/1.

164

Personalakten Lucio Bellentani, Amauri Danhone, Geraldo Castro del Pozo, Heinrich Plagge und Antonio Torini, in: VW do Brasil, Registratur der Personalabteilung. Auch Annemarie Buschel, deren Personalakte nicht eingesehen wurde, wurde mit großer Wahrscheinlichkeit entlassen.

165

Schreiben des Militärgerichts São Paulo, 2.9.1974, in: AESP, DEOPS; Aussage von Lucio Bellentani am 16.10.2014.

im Zusammenhang damit¹⁶² steht auch die Verhaftung von mindestens fünf Angestellten von VW do Brasil, denen eine Teilnahme an subversiven (kommunistischen) Aktionen nachgewiesen wurde¹⁶³ verschwieg er die Beteiligung des Werkschutzes und vermittelte den Eindruck, VW do Brasil sei an den Verhaftungen unbeteiligt gewesen.

Nach sechs Wochen bis mehreren Monaten Haft wurden die Gefangenen aus der Untersuchungshaft freigelassen und vor einem Militärgericht angeklagt. Während Buschel, Danhone, Castro del Pozo und Torini nach sieben Wochen Haft bis Ende September 1972 freikamen, wurde Plagge erst zwischen Ende Oktober und Mitte Dezember 1972 aus dem Gefängnis Tiradentes freigelassen. Bellentani war das einzige Gruppenmitglied, das wegen seines hartnäckigen Schweigens bis zum 27. Juni 1973 über einen Zeitraum von elf Monaten ohne jede richterliche Entscheidung inhaftiert blieb. Gleich nach ihrer Entlassung aus dem Gefängnis erhielten Bellentani, Danhone, Castro del Pazo, Plagge und Torini ihre Entlassung bei VW. In allen Fällen forderte der Werkschutz bei der Personalabteilung ihre Entlassung, da sie „nicht vertrauenswürdig“ seien.¹⁶⁴

Während das Militärgericht die Angeklagten aus Mangel an Beweisen für eine aktive Unterstützung der Kommunistischen Partei freisprechen musste, legte die Militärstaatsanwaltschaft gegen die Urteile Berufung ein. Alle Angeklagten mussten sich im August 1974 einer Berufungsverhandlung vor dem Obersten Bundesgericht stellen und wurden am 27. August zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt. Lucio Bellentani, Annemarie Buschel, Amauri Danhone, Geraldo Castro del Pozo, Heinrich Plagge und Antonio Torini traten ihre Gefängnisstrafen im September 1974 an. Da Bellentani 1972/73 bereits elf Monate im Gefängnis verbracht hatte, wurde er nach acht Monaten entlassen. Die übrigen Gefangenen kamen Ende Oktober 1975 nach 13 Monaten aus der Haft frei. Ihre Reststrafen wurden auf Bewährung ausgesetzt.¹⁶⁵ Nach dem Ende ihrer Haft stellte VW do Brasil sie nicht wieder ein.

Diese sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren nicht die letzten Kommunisten, die bei VW do Brasil verhaftet wurden. Seit September 1977 arbeitete Ana Maria de Moura Nogueira, die seit 1972 der illegalen PCB angehörte, als Angestellte bei VW. Wegen ihrer aktiven Mitarbeit für die trotzkistisch beeinflusste Sammelbewegung „Convergencia Socialista“ geriet sie ins Visier der DEOPS, die sie am 28. August 1978 verhaftete. Die überlieferten Dokumente geben lediglich den Hinweis, dass die Personalabteilung ihre Akte auf Anforderung an die DEOPS weitergab. Es bleibt in ihrem Fall offen, ob der Werkschutz sie beobachtet und zu ihrer Verhaftung beigetragen hatte. Auf der Grundlage der Ermittlungen der

DEOPS eröffnete die Justiz im November 1978 ein Strafverfahren. Nur dank des zum Jahresende 1978 erlassenen Amnestiegesetzes blieben ihr ein Prozess und längere Haft erspart. Ein während des Streiks im März 1979 entstandener ausführlicher Bericht des Werkschutzes für die Politische Polizei nennt die Namen dreier weiterer Mitglieder der *Convergencia Socialista*, die im gleichen Jahr von VW entlassen und von der Politischen Polizei verhaftet wurden.¹⁶⁶

Die enge Zusammenarbeit des Werkschutzes mit der Politischen Polizei ging nicht mit der Zerschlagung der kommunistischen Parteizelle zu Ende, sondern setzte sich kontinuierlich fort. Als der VW-Sicherheitschef Ademar Rudge den Personalvorstand, den Produktionsleiter und auch den Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Sauer am 9. September 1974 über den Ablauf einer Gewerkschaftsversammlung und die Beteiligung von VW-Arbeitern informierte, ging eine Kopie dieses Berichts offenbar routinemäßig an die Politische Polizei.¹⁶⁷ Rudges Bericht informierte den Vorstand sogar, dass kein Arbeiter von VW auf der Versammlung das Wort ergriffen hatte.

Dieser scheinbar unbedeutende Vorgang erlaubt mehrere weitergehende Schlussfolgerungen über die Arbeit des Werkschutzes und seine Zusammenarbeit mit der Politischen Polizei. Zum einen beobachtete der Werkschutz politische und gewerkschaftliche Aktivitäten von Werksangehörigen auch außerhalb des Werksgeländes. Da Rudge die Personalabteilung und den Personalvorstand im gleichen Bericht auch über das Urteil des Militärgerichts gegen die fünf ehemaligen kommunistischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter informierte, ist es sicher, dass er zwei Jahre zuvor den Vorstand über die Verhaftungen in Kenntnis gesetzt hatte. Dem Vorstand blieb die Verhaftung von sechs Mitarbeitern nicht unbekannt.

Der Werkschutz informierte die Polizei selbst über einzelne Fälle individueller Kritik am Militärregime. Als Mitarbeiter des Werkschutzes im März 1978 ein handschriftliches Spottgedicht auf den Justizminister Armando Ribeiro Severo Falcão im Materiallager der EDV fanden, ermittelte der Werkschutz die Namen der Verdächtigen durch einen Abgleich der Gehaltsliste. Der nicht unerhebliche Zeitaufwand für die Feststellung der Verdächtigen erstaunt: Das Spottgedicht war nicht vervielfältigt und nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Es hatte den Raum seiner Entstehung nie verlassen.¹⁶⁸

166

Übersicht der DEOPS über die Berichte des Werkschutzes von VW während des Streiks im März 1979 (Umfang: 14 Blatt), in: AESP, DEOPS. Die übrigen entlassenen Mitglieder der *Convergencia Socialista* waren Enilson Simoes de Moura, Maria Cristina Salay und Hilda Machado. Der Werkschutz übergab auch ihre Akten an die DEOPS.

167

Bericht von Ademar Rudge an den Personalvorstand von VW do Brasil, 9.9.1974, in: AESP, DEOPS, 50-Z-341-1135 bis 1138.

168

Internes Schreiben des Werkschutzes, 25.3.1978, Schreiben der Policia Civil do São Paulo an die DEOPS, 27.3.1978, in: AESP, DEOPS, 50-J-000-5819.



7. Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen bei VW do Brasil in den 1960er und 1970er Jahren

Während die deutsche Presse VW do Brasil in den 1960er Jahren als ein Musterbeispiel deutscher Auslandsinvestitionen darstellte, rückten ab 1973 die problematischen Aspekte des autoritären Paternalismus in den Fokus deutscher Journalisten. Als Hans Matthöfer, der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit, im Februar 1973 bei einer Brasilienreise das VW-Werk besuchte, rechnete der Vorstandsvorsitzende Werner P. Schmidt schon vor dem Eintreffen der Delegation mit einer negativen Voreinstellung der Redakteure und Korrespondenten.¹⁶⁹

Schmidts negative Erwartungen können sich auf die Zusammensetzung der Delegation bezogen haben. Matthöfer (SPD), der sich sehr für demokratische Freiheiten und Arbeitnehmerrechte im damals noch diktatorisch regierten Spanien und in Lateinamerika engagierte, war einer positiven Voreinstellung gegenüber den politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen in Brasilien nicht verdächtig. Als sich Matthöfer bei der Werksbesichtigung nach den Gründen für das auffällig junge Alter der meisten Arbeiter erkundigte, entgegnete ihm ein deutscher Begleiter, ältere Arbeiter würden auf die Straße gesetzt.¹⁷⁰

Matthöfer hatte sich in seinem Eindruck nicht getäuscht. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten lag 1977 bei nur 32 Jahren.¹⁷¹ Es gibt jedoch keine Hinweise, dass älteren Arbeitern gezielt gekündigt wurde, um die Belegschaft zu verjüngen. Die nach deutschen Verhältnissen sehr junge Belegschaft spiegelte die demographische Struktur der brasilianischen Gesellschaft wider, die wegen der hohen Geburtenrate deutlich jünger als in Europa war. Die Fluktuationsrate lag niedriger als bei den anderen Autoherstellern Brasiliens, ein Indiz, dass die Personalabteilung die Entlassung von Arbeitskräften seltener zur Senkung des Lohnniveaus einsetzte als Ford und General Motors. Eine Entlassung nach weniger als drei Jahren Betriebszugehörigkeit war bei ungelernten und angelernten Arbeitskräften jedoch ein probates Mittel, um die Höherstufung in eine besser bezahlte Lohnstufe zu umgehen.

Deutsche Qualitätszeitungen berichteten über die Investitionen deutscher Unternehmen in weniger wohlhabenden Staaten seit dem Beginn der 1970er Jahre tendenziell kritischer.¹⁷² Während in der traditionellen Berichterstattung die positiven Aspekte wie der Kapital- und der Technologietransfer überwogen, schrieben Journalisten nun häufiger über negative Aspekte wie das niedrigere Niveau der Löhne und der betrieblichen Sozialleistungen und das Gefälle im Arbeitsschutz. Die zunehmend kritische Berichterstattung über das Verhalten multinationaler Unternehmen in Lateinamerika machte vor VW nicht Halt.

169

Schreiben von Werner P. Schmidt an Leiding, 26.2.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 576/1.

170

Übersetzung eines Artikels aus der Tageszeitung A Folha de São Paulo, 18.2.1973, über ein Interview des Deutschlandkorrespondenten mit Hans Matthöfer, in: Ebd. Zu Matthöfer siehe Werner Abels- hauser, Nach dem Wirtschaftswunder. Der Gewerkschafter, Politiker und Unternehmer Hans Matthöfer, Bonn 2009.

171

VW do Brasil, Geschäftsbericht 1977, in: UVW, Z 174, Nr. 1028/18.

172

Elmar Unland, Die Dritte-Welt-Berichterstattung der Frankfurter Rundschau von 1950 bis 1984. Eine statistische Längsschnittanalyse, Münster 1984.

173

Schreiben von Backsmann an Neuffer,
25.7.1974, in: UVW, Z 1, Nr. 66/1.

174

Doleschal, Automobilproduktion,
S. 175, 210 (Zahlen für 1983).

175

Nach brasilianischem Arbeitsrecht
erhielten Vollzeitbeschäftigte eine
monatliche Arbeitszeit von 240 Stunden
vergütet, da auch der arbeitsfreie Sonntag
bezahlt wurde. Die Vergütung des
arbeitsfreien Sonntags entfiel jedoch
bei Fehlzeiten, auch wenn diese nicht
selbst verschuldet waren, s. Doleschal,
Automobilproduktion, S. 175, 210.

176

Doleschal, Autoproduktion,
S. 201 (Lohntabelle von VW do Brasil,
gültig ab 1.4.1984). Wegen des un-
gewöhnlich hohen Dollar/DM-Kurses
im Jahr 1984 hätte die Umrechnung in
DM-Beträge ein zu hohes Lohnniveau
suggestiert. Auf die Umrechnung in DM
wurde daher ausnahmsweise verzichtet.

177

Ebd, S. 213 (Zahlen für 1983).

Am 20. März 1974 berichtete ein Beitrag im Schulfunkprogramm des NDR unter dem Titel „10 Jahre Militärdiktatur – ein brasilianisches Volksfest“ mit Berufung auf Amnesty International, dass VW do Brasil einem Arbeiter nur einen Monatslohn von 150 DM zahlen würde. Obwohl dieser Beitrag von erwachsenen Hörern vermutlich kaum gehört wurde, sandte der Leiter der VW-Öffentlichkeitsarbeit Backsmann einen Protestbrief an den NDR-Intendanten Martin Neuffer. Die Öffentlichkeitsarbeit von VW verwehrte sich gegen die soziale Negativberichterstattung mit dem Argument, ein Werkzeugschleifer verdiene nach der aktuellen Lohntabelle monatlich 857 DM und damit fast das Sechsfache.¹⁷³ Die Information der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit war richtig, aber sie gab nur einen Teil der Wahrheit wieder. Qualifizierte Facharbeiter wie Werkzeugschleifer wurden zwar gut bezahlt, waren aber unter den Arbeitern nur eine verhältnismäßig kleine Minderheit. Dennoch erreichte der Durchschnittslohn aller Arbeiter bei VW do Brasil im Jahr 1979 687 DM und damit mehr als das Vierfache des brasilianischen Mindestlohns von 150 DM.

Während des starken Wachstums der brasilianischen Industrie in den 1960er und 1970er Jahren waren qualifizierte Metallfacharbeiter knapp. Die hochproduktiven und schnell wachsenden Autohersteller wie VW do Brasil zahlten für brasilianische Verhältnisse hohe Löhne, um Fachkräfte dauerhaft an sich zu binden. Während zwölf Prozent der Beschäftigten von VW do Brasil ungelernte und 50 Prozent angelernte Arbeiter waren, gehörten jedoch nur 22 Prozent der manuell tätigen Arbeiter bzw. 17 Prozent aller Beschäftigten zu den beruflich qualifizierten und nur schwer ersetzbaren Facharbeitern.¹⁷⁴

Die Lohnunterschiede zwischen ungelernten, angelernten und gelernten Arbeitern waren deutlich höher als in Deutschland. Während ein Hilfsarbeiter der niedrigsten Lohngruppe 1 und der Lohnstufe 4 nur einen Stundenlohn von 0,91 US\$ und einen Monatslohn von 218 US\$ bei einer monatlichen Arbeitszeit von 240 Stunden erhielt,¹⁷⁵ bekam ein angelernter Arbeiter der Lohngruppe 4 einen Stundenlohn von 1,40 US\$ beziehungsweise einen Monatslohn von 337 US\$. Ein qualifizierter Facharbeiter der Lohngruppe 7 erhielt 2,13 US\$ pro Stunde und 512 US\$ pro Monat, ein hochqualifizierter Facharbeiter der höchsten Lohngruppe 9 2,65 US\$ pro Stunde und 637 US\$ monatlich.¹⁷⁶ Während der Unterschied zwischen der niedrigsten und der höchsten Lohngruppe bei der VWAG 1983 bei 44 Prozent lag, betrug er bei VW do Brasil 191 Prozent. Trotz des für brasilianische Verhältnisse hohen Lohnniveaus in der Autoindustrie erhielten nur Facharbeiter Löhne, die mit europäischen Verhältnissen vergleichbar waren. Bei den Angestellten, die ca. 20 Prozent der gesamten Belegschaft bildeten, gehörten 72 Prozent (entsprechend 14 Prozent der Gesamtbelegschaft) zu den höher qualifizierten Mitarbeitern in den Lohngruppen 8 bis 14.¹⁷⁷

Die stetig steigende Nachfrage nach Autos hatte für den Arbeitsalltag der Arbeiter auch Schattenseiten. Nach dem deutschen Betriebsverfassungsgesetz muss der Betriebsrat regelmäßigen Überstunden und Sonderschichten zustimmen. VW do Brasil erhielt erst im Herbst 1980 nach einem schweren Arbeitskampf eine gewählte Mitarbeitervertretung, deren Kompetenzen mit denen eines Betriebsrats nach deutschem Arbeitsrecht zumindest teilweise vergleichbar waren.

Im Arbeitsalltag von VW do Brasil der 1960er und 1970er Jahre waren obligatorische Überstunden eine Dauererscheinung. Mitarbeiter wurden bei ihrer Einstellung von der Personalabteilung zwar gefragt, ob sie zu Überstunden bereit wären. Da eine generelle Ablehnung von Überstunden zu einer Entlassung während der Probezeit geführt hätte, stimmten die Mitarbeiter notgedrungen zu. Zu einer täglichen Normalarbeitszeit von 9,5 Stunden und einer einstündigen Mittagspause kamen nicht selten ein bis zwei Überstunden. Auf dem Höhepunkt der brasilianischen Autokonjunktur im Jahr 1974 entfielen auf jeden Arbeiter von VW do Brasil 260 zusätzliche Arbeitsstunden. Da sich die Nachfragekurve abflachte, gingen die jährlichen Überstunden pro Arbeiter 1976 auf 175 und 1978 bis auf 118 zurück, aber sie erreichten 1980 wieder 158.¹⁷⁸ Wegen der nur geringen Überstundenzuschläge waren längere Arbeitszeiten eine kostengünstige Alternative zur Ausweitung der Produktionskapazität.

Weil die Frühschicht von 6.00 Uhr bis 16.30 Uhr und die Spätschicht von 16.30 Uhr bis 2.30 Uhr dauerte, konnte die Werksleitung die Produktion bis auf eine kurze Nachtruhe 20,5 Stunden in Betrieb halten und die Anlagen optimal auslasten.¹⁷⁹ Aufgrund der längeren Normalarbeitszeit (9,5 statt 8 Stunden) und der regelmäßigen Überstunden erreichte das Werk in São Bernardo do Campo einen deutlich höheren Auslastungsgrad als die Werke der VW AG in Deutschland.

Lange Arbeitstage und ein hohes Arbeitstempo steigern die Übermüdung und begünstigen daher hohe Unfallraten. Leider lässt sich diese Hypothese nicht überprüfen, da keine Statistiken und keine unternehmensinternen Berichte über die Entwicklung von Arbeitsunfällen bei VW do Brasil überliefert sind. Schon Mitte der 1960er Jahre erhoben Gewerkschafter Klagen über gefährliche und ungesunde Arbeitsbedingungen im VW-Werk São Bernardo do Campo. Auf dem Kongress des Internationalen Metallarbeiterbundes (IMB) klagte der Generalsekretär der Metallarbeitergewerkschaft von São Bernardo do Campo über „skandalöse Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen“. Wegen der starken Hitze und der hohen Staubbelastung litten zahlreiche Arbeiter in der Gießerei an Atemwegserkrankungen.¹⁸⁰ Bei seinen Untersuchungen über die industriellen Beziehungen in der brasilianischen Autoindustrie von Mitte bis Ende der 1970er Jahre erfuhr

178

Ebd, S. 194

(Zahl der Arbeiter für 1974 geschätzt).

179

Würtele, Gewerkschaftsbewegung,
S. 305-311.

180

Überall Deutschland, in: Der Spiegel
51/1969, S. 54-63. Noch 1981 kritisierte
der IG-Metall-Vorsitzende Eugen Loderer
bei einem Besuch im Werk São Bernardo
do Campo die Arbeitsbedingungen in der
Gießerei scharf, s. Telex Paulo Dutra de
Castro, Diretora Adjunta Relações Publicas
bei VW do Brasil, an die VW AG, 30.1.1981,
in: UVW, Z 1184, Nr. 356/2.

181

Humphrey, Brazilian Auto Industry,
S. 85ff.

der britische Industriesoziologe John Humphrey in Interviews mit Arbeitern von gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen im Presswerk und in der Karosserie-fertigung und von hohen Immissionswerten krebserregender und giftiger Stoffe wie Schweißgase, Dichlormethan, Trichlorethan und Phenol.¹⁸¹

182

Vorlage von Geßner für Berthold,
20.8.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

Die besonders schlechten Arbeitsbedingungen in der Gießerei verbesserten sich erst im Laufe der 1980er Jahre durch eine verbesserte Belüftung der Halle. 1981 äußerte der VW-Bereich für Auslandsbeteiligungen den Verdacht, dass VW do Brasil gesetzliche Vorschriften zum Arbeits- und Immissionsschutz bislang nicht eingehalten habe und daher umfangreiche Investitionen erforderlich würden.¹⁸² Als das Management zu Beginn der 1980er Jahre unter dem Druck der erstarkten Gewerkschaften zu Investitionen in stärkere Absauganlagen und eine bessere Lärminderung im Presswerk bereit war, mussten diese Investitionen trotz ihres vergleichsweise geringen Umfangs von fünf Millionen DM wegen der hohen Verluste und der angespannten Liquiditätslage bis 1983 zurückgestellt werden.¹⁸³ VW do Brasil versäumte größere Investitionen in die Humanisierung der Arbeitsbedingungen, als sie diese noch aus eigener Kraft finanzieren konnte.

183

Anpassungsplanung von VW do Brasil
1981-1983, in: Protokoll der Vorstands-
sitzung der VWAG am 18.09.1980
Anlagen, in: UVW, Z 1133, Nr. 10/3;
Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG
am 8.9.1983, in: UVW, Z 373, Nr. 269/3.

Die Arbeitsbedingungen bei VW do Brasil wurden bis 1975 im Vorstand der VWAG und im Gesamtbetriebsrat nicht thematisiert. Erst im März 1976 regte der Vorstandsvorsitzende Toni Schmücker nach seiner Rückkehr von einer Brasilienreise den Besuch einer Betriebsratsdelegation in São Bernardo do Campo an.¹⁸⁴ Die Delegation des Gesamtbetriebsrats unter Leitung ihres Vorsitzenden Siegfried Ehlers (1926-1986) reiste im Oktober 1976 nach Brasilien und kam durch die Vermittlung des Internationalen Metallarbeiterbundes (IMB) mit der Metallarbeitergewerkschaft von São Bernardo ins Gespräch. Aus dem Mund des Gewerkschaftsvorsitzenden vernahmen die VW-Betriebsräte schwerwiegende Vorwürfe gegen das Management von VW do Brasil: Entlassungen und Neueinstellungen zur Senkung des Lohnaufwands bei ungelerten und ange-lerten Arbeitern, unerträgliche Hitze in der Gießerei, Verbot gewerkschaftlicher Informationstätigkeit auf dem Werksgelände und die enge Überwachung der Mit-arbeiter durch den Werkschutz. Angesichts dieser eklatanten Kritik ersuchte die Delegation um ein Gespräch mit Gewerkschaftsaktivisten in der VW-Belegschaft.¹⁸⁵

184

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG
am 16.3.1976, in: UVW, Z 373, Nr. 186/1.

185

Werner Würtele/Harald Lobgesang,
Volkswagen in Brasilien – Entwicklungshilfe
im besten Sinne?, o. O. 1978.

Das Gespräch mit den Gewerkschaftern im Unternehmen nahm einen unerwar-teten Verlauf. Die Gesprächspartner bei VW do Brasil bestritten die Kritik des örtlichen Gewerkschaftsvorstandes und vermittelten ihren deutschen Kollegen den Eindruck, dass aus Sicht der Belegschaft alles in Ordnung sei. Bis 1977 waren die wenigen aktiven Gewerkschafter bei VW do Brasil unternehmensfreundlich (*pelegos*)¹⁸⁶ und gegenüber der Unternehmensleitung weitgehend unkritisch.

186

pelegos (wörtlich: Satteldecken): Im
brasilianischen Portugiesisch Synonym
für unternehmensfreundliche, regierungs-
loyale und unkritische Gewerkschafter.

Es gab keine gewählte und demokratisch legitimierte Mitarbeitervertretung, die den Gesamtbetriebsrat zuverlässig und im Sinne der Beschäftigten über die Verhältnisse bei VW do Brasil informieren konnte. Bis zur Wahl des ersten Betriebsrats im Oktober 1980 stand dem Gesamtbetriebsrat nur der Gewerkschaftsvorstand von São Bernardo do Campo als demokratisch legitimierter Gesprächspartner und als zuverlässige Informationsquelle zur Verfügung. Der Gesamtbetriebsrat von VW konnte sich nur über zwei unternehmensunabhängige Kommunikationskanäle über die industriellen Beziehungen in der größten Auslandstochter informieren: Über den Internationalen Metallarbeiterbund und über die Abteilung der IG Metall für Internationale Beziehungen.



8. Die Streiks von 1978, 1979 und 1980

Die bislang wirtschaftsfriedliche Metallarbeitergewerkschaft von São Bernardo do Campo wurde ab 1977 zunehmend konfliktfähiger. Der Auslöser der zunehmenden Kampfbereitschaft war ein Bericht der Tageszeitung „Folha de São Paulo“ über die Manipulation der amtlichen Inflationsstatistik. Auf der Grundlage eines Berichts der Weltbank machte die Zeitung publik, dass die Regierung und das staatliche Wirtschaftsforschungsinstitut Fundação Getulio Vargas 1973 und 1974 eine deutlich zu niedrige Inflationsrate ausgewiesen hatten.¹⁸⁷ Die nachträgliche Korrektur der Inflationsraten durch die Regierung bestätigte die Statistikmanipulation der vergangenen Jahre.

Die bewusst zu niedrig ausgewiesenen Inflationsraten hatten unmittelbare Auswirkungen auf die Lohnabschlüsse in der brasilianischen Wirtschaft. Da sich das Arbeitsministerium und die Arbeitsgerichte bei ihren Entscheidungen über Lohn erhöhungen an der Inflationsrate des vergangenen Jahres und der erwarteten Preissteigerung des laufenden Jahres orientierten, mussten die Beschäftigten trotz der Hochkonjunktur der Jahre 1973 und 1974 Reallohnverluste hinnehmen. Das gewerkschaftliche Wirtschaftsforschungsinstitut DIEESE errechnete 1977 auf der Grundlage dieser Daten, dass die vorenthaltene Lohnanpassung der vergangenen Jahre eine nachträgliche Lohnanpassung von 34 Prozent erfordern und rechtfertigen würde. Auch in den Jahren 1976 und 1977 lagen die Lohnerhöhungen nur wenig über der Inflationsrate und konnten den Kaufkraftverlust von 1973 / 74 bei weitem nicht ausgleichen. Nach einer Aufstellung des Bereichs Beteiligungen I in der VolkswagenAG stiegen die Löhne in den beiden Jahren um 98,8 Prozent und lagen damit nur geringfügig über dem Anstieg der Lebenshaltungskosten im Raum São Paulo in Höhe von 94,6 Prozent.¹⁸⁸

Die Metallarbeitergewerkschaft von São Bernardo do Campo begann, ihre Mitglieder für das Ziel einer schrittweisen nachträglichen Lohnanpassung zu mobilisieren. Bei der Neuwahl des Gewerkschaftsvorstands am 31. Januar 1978 erhielt die konfliktbereite Liste unter der Führung von Luiz Inácio Lula da Silva, der in den nächsten Jahren unter dem Namen Lula in ganz Brasilien bekannt und berühmt werden sollte, eine klare Mehrheit. Die Metallarbeitergewerkschaft leitete ihre Kampagne für die Wiederherstellung des Lohnniveaus (*Campanha da Reposição Salarial*) durch Gespräche mit führenden Politikern der Regierungspartei ARENA ein, die mangels Kompromissbereitschaft der Regierung jedoch schnell im Sande verliefen. Für die jährliche Lohnanpassungsrunde im Frühjahr 1978 forderte sie die Nicht-Anrechnung der bereits erfolgten nachträglichen Lohnanpassung von 15 Prozent an die steigende Inflation (1978: 39 Prozent) auf den neuen Lohnabschluss.

187

Luis Flavio Rainho / Osvaldo Martines Bargas, *As lutas operarias e sindicais dos metalurgicos em São Bernardo (1977-1979)*, São Bernardo do Campo 1983, S. 29-44.

188

Ausarbeitung des Bereichs Beteiligungen Ausland I über Lohn- und Gehalts erhöhungen bei VW do Brasil, 15.6.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 355/1.

189

Zum Streik von 1978 s. ebd., S. 65-96;
vg. auch Humphrey, Brazilian Auto Industry,
S. 160-175.

190

Die Zahlenangabe von 800 streikenden
Arbeitern findet sich in einem Bericht der
DEOPS, in: AESP, DEOPS, 43-Z-0-4526.
Ein Bericht der Polizeidienststelle für
São Andre, São Bernardo do Campo und
Diadema (ABCD) an die DEOPS vom
17.5.1978 schätzte die Zahl der Streikenden
auf 700. Diese Angaben wurden indirekt
in einem Bericht von VW do Brasil an
den Gesamtbetriebsrat vom 28.9.1978
bestätigt, der Informationen über die
Folgen des Streiks angefordert hatte,
in: UVW, Z 119, Nr. 382/2.

191

Bericht der Polizei von ABCD über eine Ver-
sammlung der Metallarbeitergewerkschaft
am 13.5.1978 an die DEOPS, 15.5.1978,
in: AESP, DEOPS.

Wie zu erwarten zeigte sich der Arbeitgeberverband der Autoindustrie unnachgiebig. Zur Durchsetzung ihrer Forderungen bediente sich die Metallarbeitergewerkschaft der Methode der „gekreuzten Arme“, bei der die Arbeiter an ihrem Arbeitsplatz erschienen, aber die Arbeit nicht aufnahmen. Im Mai 1978 legten insgesamt 100 000 Arbeiter im Großraum São Paulo die Arbeit nieder. Durch die Verlagerung des Arbeitskamps von den Werkstoren in das Werk umgingen sie die Gefahr, vor dem Werk von der Polizei angegriffen und festgenommen zu werden. Obwohl vier VW-Arbeiter dem örtlichen Gewerkschaftsvorstand angehörten, war die gewerkschaftliche Organisation bei VW do Brasil für einen umfassenden Streik noch zu schwach organisiert. Die Gewerkschaftsführung bei VW war wirtschaftsfriedlich und lehnte einen Streik ab.¹⁸⁹

Da es seit der Werksgründung keinen Streik bei VW gegeben hatte, waren die Werksleitung und die Arbeiter gleichermaßen streikunerprobt. Mangels innerbetrieblicher gewerkschaftlicher Unterstützung mussten sich die streikbereiten Arbeiter bei VW auf sich selbst verlassen. Der Streik begann am 17. Mai 1978 mit einer Arbeitsniederlegung in der Werkzeugmacherei, wo 90 Prozent der Arbeiter die Arbeit niederlegten.¹⁹⁰ Die Konzentration des Streiks auf die Werkzeugmacherei war kein Zufall, da die Werkzeugmacher zu den am besten bezahlten Arbeitern gehörten und einen Lohnausfall von mehreren Tagen auch ohne eine funktionierende Streikkasse ertragen konnten. Sie waren politisch am besten informiert und mussten sich weitaus weniger vor der Entlassung fürchten als die überwiegend angelernten Arbeiter in der Karosseriefertigung und in der Endmontage. Während der brasilianischen Autokonjunktur der 1960er und 1970er Jahre waren Werkzeugmacher und andere qualifizierte Metallfacharbeiter mit einer speziellen Berufsausbildung vor den Folgen einer politisch motivierten Entlassung besser geschützt. Ihre Hartnäckigkeit wurde durch Informationen über eine bevorstehende Verkürzung der Mittagspause und eine als enttäuschend niedrig empfundene Sondergratifikation zum 25. Werksjubiläum von umgerechnet nur 72,50 DM noch gesteigert.¹⁹¹

Der Werkschutz von VW trat während des Streiks deutlich massiver auf als die Werkschützer der übrigen bestreikten Autowerke von Ford, Chrysler, Mercedes und Saab-Scania. Sofort nach dem Beginn der Arbeitsniederlegung mobilisierte die Werkschutzleitung ihre bewaffneten Mitarbeiter in die Werkzeugmacherei und erteilte Anweisung, sich in drei Meter Abstand voneinander neben die Arbeitsplätze der Werkzeugmacher zu stellen. Zur Unterbindung der Kommunikation zwischen den Streikenden schaltete der Werkschutz das Telefonnetz in der Halle ab. Die lückenlose Postenkette hinderte die Werkzeugmacher daran, miteinander zu kommunizieren und ihre Kollegen in den anderen Hallen zum Streik

zu mobilisieren. Der Werkschutz forderte sie auf, ihre Arbeitsplätze zu verlassen und sich in bereitgestellten Bussen von den Hallenausgängen aus dem Werk nach Hause fahren zu lassen. Einem Team des Fernsehsenders Rede Globo, der von der Gewerkschaft informiert wurde und über den Streik berichten wollte, verwehrte der Werkschutz den Zutritt zum Werk.

192

Gaspari, A ditadura acabada, S. 142.

Zur Einschüchterung der Streikenden veranlasste der Werkschutz mit dem Placet der Personalabteilung die Entlassung von 28 Werkzeugmachern. Die Werkleitung verfehlte jedoch das Ziel, den Streikwillen der Werkzeugmacher zu brechen. Die Werkzeugmacher nahmen die Arbeit erst am 24. Mai wieder auf, nachdem die Werksleitung die Rücknahme der Entlassungen verfügt hatte. Zum ersten Mal seit dem Beginn der Militärdiktatur verhandelte der Arbeitgeberverband der Autoindustrie (*Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares* – SINFAVEA) mit stillschweigender Billigung der Regierung mit der Gewerkschaft über einen lokalen Branchentarifvertrag. Die Verhandlungen mit dem Verband der Autoindustrie endeten mit einer Realloohnerhöhung von elf Prozent. Obwohl die Gewerkschaft eine reale Erhöhung von 15 Prozent gefordert hatte, gelang ihr ein erster Schritt zum Ausgleich der vorenthaltenen Lohnerhöhungen in den vergangenen Jahren.

Trotz der erstmaligen Anerkennung der Gewerkschaft als tariffähiger Kontrahent des Arbeitgeberverbands war der Vorstand von VW im Sommer und Herbst 1978 noch weit davon entfernt, eine unabhängige gewerkschaftliche Interessenvertretung zu akzeptieren. Nach dem Dritten Metallarbeiterkongress von São Bernardo do Campo im September 1978 entließ die Werkleitung 12 der 20 VW-Arbeiter, die am Kongress teilgenommen hatten. Laut mehreren Berichten der Tageszeitung „Journal do Brasil“ setzte der Werkschutz seine bisherige Praxis fort, die Politische Polizei über verdächtige Aktivisten der Gewerkschaft und der Linken zu informieren.¹⁹²

Obwohl die Organisation eines Streiks auch weiterhin strafbar war, hatten die brasilianischen Polizeiorgane und die Justiz von der Verfolgung der Streikführung Abstand genommen. Innerhalb der militärischen Führung unter der Leitung des Staatspräsidenten General Ernesto Geisel setzten sich 1978 die gemäßigten Kräfte durch, die eine allmähliche Rückkehr zur Rechtsstaatlichkeit und zur uneingeschränkten parlamentarischen Demokratie mit vollständiger Parteienfreiheit anstrebten. In der politischen Debatte über die Zukunft des Landes gewannen die Begriffe „Öffnung“ (*abertura*) und „Entspannung“ (*distensão*) die Hegemonie gegenüber dem Motiv der Sicherheit durch Friedhofsruhe. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Demokratie war das am 28. August 1979 vom

193

Protokoll der Vorstandssitzung bei VW do Brasil, 9.11.1979, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

194

Wolfgang Sauer absolvierte von 1947 bis 1950 eine kaufmännische Ausbildung bei Bauknecht in Stuttgart und war von 1950 bis 1951 in der Außenhandelsabteilung tätig. Von 1951 bis 1954 leitete er die kaufmännische Abteilung des portugiesischen Bauknecht-Generalimporteurs Roberto Cadell. Nach einer innerbetrieblichen Fortbildung war er von 1955 bis 1961 Verkaufsleiter von Bosch in Caracas und leitete von 1961 bis 1963 die Bosch-Niederlassung Buenos Aires. Von 1963 bis 1966 war er Verkaufsleiter, von 1966 bis 1972 Generaldirektor von Robert Bosch in Brasilien. Er trat 1972 in das Management von Audi ein und wurde zum 1.7.1973 zum Vorstandsvorsitzenden von VW do Brasil berufen. Sauer war von 1974 bis 1977 Präsident der Deutsch-Brasilianischen Handelskammer (Angaben nach dem Lebenslauf von Sauer in der Mitarbeiterzeitung „Familia“, Juni 1973).

Bundesparlament angenommene Amnestiegesetz, mit dem die neue Regierung des Generals *João Baptista de Oliveira Figueiredo* politisch verfolgte Regimegegner amnestierte. Das Gesetz schützte jedoch auch die früheren Militärregierungen sowie die Angehörigen der Polizei und der Streitkräfte vor einer Strafverfolgung wegen Menschenrechtsverletzungen. Es verhinderte eine justizielle Aufarbeitung der politischen Verfolgung und der Verbrechen an den politischen Gegnern der Diktatur.

Der Vorstand von VW do Brasil reagierte auf die beginnende Transformation der Militärdiktatur in eine parlamentarische Demokratie und die gewerkschaftlichen Forderungen nach Tarifpartnerschaft, Partizipation und einer angemessenen materiellen Beteiligung der Arbeitnehmer am Unternehmenserfolg passiv und abwartend. Es gab 1978 und 1979 noch keine Anzeichen für ein schrittweises Abrücken von der bisher vertretenen „Herr im Hause“-Position und vom autoritären Paternalismus zugunsten einer sozialpartnerschaftlichen Unternehmensverfassung. Wolfgang Sauer behandelte in seinen Berichten an Toni Schmücker vor allem die gesellschaftlichen Risiken des Liberalisierungsprozesses. Während des Autoarbeiterstreiks im März 1979 bezeichnete Sauer die schrittweise politische Liberalisierung als ein potentielles Risiko für die wirtschaftliche Stabilität und den sozialen Frieden des Landes, statt sie als einen längst fälligen Reformprozess zu begrüßen. Auch im November 1979 beurteilte Sauer die Erfolgchancen des Demokratisierungsprozesses nicht wirklich optimistisch: „Es kann sein, dass das System, das von einer militärisch orientierten Regierung als Versuch anzusehen ist, sich auf eine Demokratie abzustellen, nicht funktioniert.“¹⁹³ Wegen seiner persönlichen Erfahrungen mit instabilen demokratischen Regimen erwartete er, dass Brasilien „drei bis vier schwierigen Jahren entgegen“ ging und mit „radikalpolitischen Auswüchsen“ rechnen müsse.

Das Beharren des Vorstands auf einer autoritären Unternehmensverfassung war nicht allein eine Folge der politischen Bedingungen wie des brasilianischen Arbeitsrechts, sondern auch der beruflichen Prägung des Vorstandsvorsitzenden. Der seit 1973 amtierende Vorstandsvorsitzende Wolfgang Sauer hatte einen großen Teil seines Berufslebens außerhalb Deutschlands verbracht.¹⁹⁴ Er kannte das deutsche Modell der Sozialpartnerschaft und die institutionalisierte betriebliche Mitbestimmung nicht aus seiner eigenen beruflichen Erfahrung. Sauer hatte seinen Vorgängern Leiding und Schmidt jedoch zehn Jahre Brasilienerfahrung und tiefe Kenntnisse der brasilianischen Gesellschaft voraus. Sauer war mit der brasilianischen Kultur und Mentalität vertraut, verfügte über persönliche Beziehungen in die administrative und die ökonomische Elite und sprach im Unterschied zu allen früheren Vorstandsvorsitzenden fließend Portugiesisch.

Bis zur nächsten Lohnauseinandersetzung im März 1979 veränderten sich die politischen Rahmenbedingungen zum Vorteil der Gewerkschaften. Mit der Aufhebung des Ausnahmegesetzes Nr. 5 (*Ato Institucional No. 5*) zum Jahresende 1978 war die Gefahr von längeren willkürlichen Verhaftungen ohne richterlichen Beschluss vorbei. Während der Justizminister Armando *Falcão* und die Bundespolizei im Mai 1978 die Berichterstattung über den Streik größtenteils verboten, konnten die brasilianischen Medien während der großen Streiks von März bis Mai 1979 weitgehend ungehindert über die Gewerkschaft und die streikenden Arbeiter berichten und ihren Zielen Aufmerksamkeit verschaffen.¹⁹⁵ Am 13. Oktober 1978 hob das brasilianische Bundesparlament (der Kongress) mit einem Gesetz zur Verfassungsänderung die Vorzensur von Radio und Fernsehen auf, die den organisierten Übergang zu einer liberaleren Innenpolitik markierte. Von der wieder hergestellten Medienfreiheit waren lediglich Berichte über das Militär ausgenommen. Der neue Präsident *João Figueiredo* (1918-1999) setzte die Präsidentschaft der Militärs fort, besaß aber im Unterschied zu seinen Vorgängern aufgrund seiner Wahl durch ein teilweise demokratisch legitimes Wahlmännergremium wenigstens Elemente einer demokratischen Legitimität. Die Verfassungsänderung am 13. Oktober 1978 machte den künftigen Präsidenten zu einem Übergangspräsidenten, dessen Amtszeit von fünf auf sechs Jahre ausgedehnt wurde, aber mit der freien Wahl eines zivilen Präsidenten im Jahr 1985 endete.

Eine unscheinbare Verordnung der Regierung entschärfte das gesetzliche Streikverbot von 1964 zumindest teilweise. Sie löste das Streikverbot im August 1978 aus dem Nationalen Sicherheitsgesetz heraus und gliederte es in das allgemeine Arbeitsrecht ein. Während die Regierung die Strafandrohung für Streikführer nicht aufhob, war die einfache Streikbeteiligung in nicht lebenswichtigen Betrieben wie der Autoindustrie nicht mehr strafbar.¹⁹⁶ Die staatlichen Arbeitsgerichte besaßen aber weiterhin das Recht, Streiks für höhere Löhne und für andere Forderungen für illegal zu erklären und gewählte Gewerkschaftsvorstände ihres Amtes zu erheben.

Der Verlauf des Streiks im Mai 1978 hatte die Arbeiter bei VW do Brasil ermutigt, auch im folgenden Jahr für eine Realloohnerhöhung zu kämpfen. Wenn man dem Eindruck der gewerkschaftsnahen Streikchronisten Luis Flavio Rainho und Osvaldo Martines Bargas glaubt, war die Atmosphäre unter den Metallarbeitern vor dem Beginn des Streiks am 13. März 1978 durch Euphorie und Siegeszuversicht geprägt.¹⁹⁷ Die Wiederherstellung elementarer Menschenrechte und die Aufhebung der Medienzensur erlaubten den gesellschaftlichen Akteuren, ihre Forderungen offen zu artikulieren und zu kommunizieren. Durch die schrittweise Transformation der Diktatur in eine rechtsstaatliche und pluralistische Ordnung

195

Gaspari, *A ditadura acabada*, S. 54ff.

196

Decreto-Lei vom 4.8.1978, online unter http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del1632impressao.htm, aufgerufen am 16.6.2017.

197

Luis Flavio Rainho/Osvaldo Martines Bargas: *As Lutas operarias e sindicais dos metalurgicos em São Bernardo, São Bernardo do Campo 1983*, S. 112.

198

Forderungen der Metallarbeitergewerkschaft São Bernardo do Campo für die Gehaltskampagne 1979, in: ebd., S. 214f.

199

Ebd, S. 122f.

200

Fernschreiben von Sauer an Schmücker, 20.3.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

201

Rainho/Bargas, *Metalúrgicos em São Bernardo*, S. 126f. Über die Streiks von 1979 und 1980 produzierte der Regisseur Zetas Malzoni im Auftrag der Associação Beneficiente e Cultural dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema den Dokumentationsfilm „Linha de Montagem“ (Montageband), online unter <http://www.youtube.com/watch?v=ILDAknMtjo> und www.youtube.com/watch?v=ls2LyYjO4nk, aufgerufen am 13.7.2017.

entstand eine Arena, in der sie lange schwelende soziale Konflikte offen und öffentlich austragen konnten. Die möglichen Gegenreaktionen der staatlichen Exekutive wurden berechenbarer und begrenzter.

Die Entschlossenheit der gewerkschaftlich organisierten Metallarbeiter in den Autowerken von São Bernardo do Campo schlug sich in den Streikforderungen nieder. Neben einer erheblichen Erhöhung der Reallöhne zum Ausgleich der nicht gewährten Lohnanpassungen forderte die Gewerkschaft Kündigungsschutz für einen Gewerkschaftsvertreter auf je 500 Mitarbeiter und die Verkürzung der Wochenarbeitszeit von 47,5 auf 40 Stunden bei vollem Lohnausgleich. Zum Schutz gegen Lohnsenkungen durch erzwungene Fluktuation sollten neu eingestellte Arbeiter nicht schlechter als ihre entlassenen Kollegen bezahlt werden.¹⁹⁸ Die Gewerkschaft forderte einen Überstundenzuschlag von 30 Prozent, wenn ein Unternehmen für mehr als zwei Tage Überstunden anordnete.

Das Angebot des Arbeitgeberverbands war aus der Sicht der Gewerkschaften nicht annehmbar. Obwohl die Arbeitgeber für die wichtigsten Lohngruppen der Autoindustrie eine Lohnerhöhung von 54 Prozent anboten, hätte diese Lohnerhöhung die Inflation lediglich ausgeglichen und den Reallohn nicht erhöht. Da die Arbeitgeber die Lohnerhöhung mit der zwischenzeitlich erfolgten Inflationsanpassung von elf Prozent verrechnen wollten, hätte eine Erhöhung von 54 Prozent minus der Inflationsanpassung lediglich die erwartete Inflationsrate von 43 Prozent ausgeglichen.¹⁹⁹

Die übrigen Forderungen der Gewerkschaften stießen bei den Arbeitgebern auf grundsätzliche Ablehnung. Wegen des unzureichenden Arbeitgeberangebots traten am 13. März 1979 in den Städten São André, São Bernardo do Campo, São Caetano und Diadema 150000 Beschäftigte der Metallindustrie in den Streik.²⁰⁰ Den Arbeitern bei VW fiel eine besondere Rolle zu. Da VW der weitaus größte Arbeitgeber war und der Werkschutz die streikenden Arbeiter im Mai 1978 vom Rest der Belegschaft isoliert hatte, symbolisierte die fast vollständige Arbeitsniederlegung bei VW den organisatorischen Durchbruch der Gewerkschaftsbewegung.

Die Gewerkschaftsaktivisten verlagerten ihre Aktion aus dem Werk in das Vorfeld des Werkstores, um einer direkten Konfrontation mit dem Werkschutz auszuweichen.²⁰¹ Weil der Werkschutz die Streikpostenkette vor dem Werkstor wegen der zahlenmäßigen Mehrheit der Arbeiter nicht selbst durchbrechen konnte, forderte die Werkleitung von VW als einziges Unternehmen der Region Unterstützung der Militärpolizei (*Polícia Militar*) an. Am 14. März rückte die Militärpolizei auf dem

Werksgelände ein und bezog während des Streiks in der Ausbildungswerkstatt von VW Quartier. Die Werksleitung ließ die Militärpolizei nicht nur gewähren, sondern sorgte auch für ihre Verpflegung durch das Kantinenpersonal des Werks.²⁰²

202

Bericht der Tageszeitung „A Folha de São Paulo“, 22.3.1979.

Zum Schutz vor Repressalien ihres Arbeitgebers bildeten die aktiven Gewerkschaftsmitglieder von VW vor anderen Werkstoren Streikposten, während ihre Kollegen aus anderen Unternehmen vor den Werkstoren von VW Streikposten standen. Angesichts der massiven Polizeipräsenz vor dem Werkstor verlegten die Gewerkschafter den Schwerpunkt ihrer Aktivitäten auf die Haltestellen des Werkbusverkehrs. Sie erreichten dort zunächst ohne Behinderungen und Bedrohungen durch die Polizei zahlreiche Belegschaftsangehörige, die sie zum Mitstreiken bewegen konnten.

203

Übersicht der DEOPS über die Berichte des Werkschutzes von VW während des Streiks im März 1979 (Umfang: 14 Blatt), in: AESP, DEOPS. Über die Stationierung von Militärpolizei auf dem VW-Gelände s. Rainho/Bargas, Metalurgicos em São Bernardo, S. 130.

Der einvernehmliche Einzug der Militärpolizei in das Werksgelände war ein eindeutiges Zeichen für die Kollaboration von VW mit den Organen der Militärrherrschaft. Tägliche Ereignismeldungen des Werkschutzes an die Politische Polizei legen für die Nachwelt Zeugnis ab.²⁰³ Der Werkschutz berichtete auch über rein werksinterne Vorgänge und teilte der Polizei die Personalien von identifizierten Streikaktivisten mit. Zu ihrer Identifizierung fotografierten Mitarbeiter des Werkschutzes die Streikposten und tauschten die Fotos mit den Werkschützern der benachbarten Autowerke aus. Am Ende des Streiks übergab der Werkschutz der Politischen Polizei eine Liste mit 47 VW-Arbeitern, die anhand von Zeitungsfotos oder Aussagen von Informanten als Streikführer und Streikposten identifiziert wurden. 18 von ihnen nahm die Polizei fest.

204

Fernschreiben von Sauer an Schmücker, 20.3.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

Trotz des sichtbaren Drohpotentials des Werkschutzes und der Polizei erwies sich die gewerkschaftliche Mobilisierung als erfolgreich. Am zweiten Streiktag erschienen zwar 60 bis 70 Prozent der Angestellten, aber nur 10 bis 15 Prozent der Arbeiter zur Arbeit. Wegen der hohen Abwesenheitsrate in der Produktion fiel die Produktion vollständig aus. Da VW do Brasil 1979 seine Produktion noch steigerte und alle produzierten Autos ohne Schwierigkeiten absetzen konnte, bedeutete jeder Streiktag einen Produktionsausfall und damit einen Umsatzausfall von ca. 2200 Fahrzeugen. Obwohl ab dem 16. März bis zu einem Drittel der Arbeiter zur Arbeit erschien, lag die Produktion weitgehend still. Wegen des stark arbeitsteiligen Produktionsprozesses reichte der Ausfall einer Herstellungsstufe aus, um eine geordnete Produktion zu verhindern.²⁰⁴

Mit der Stationierung der Militärpolizei auf dem Werksgelände ließ die Werksleitung den Arbeitskampf eskalieren. Auf einer von zehntausenden Streikenden besuchten Kundgebung im Fußballstadion von São Bernardo do Campo kritisierte

205

Schreiben von Sauer an Schad (Personalwesen Führungskräfte VW AG), 28.5.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

206

Arns war von 1970 bis 1998 Erzbischof von São Paulo und wurde 1973 zum Kardinal ernannt. Cláudio Hummes (seit 2001 Kardinal) war seit 1975 Bischof von São André und folgte Arns von 1998 bis 2006 als Erzbischof von São Paulo.

207

Rainho/Bargas, *Metalúrgicos em São Bernardo*, S. 130.

der Gewerkschaftsvorstand das Verhalten von VW entsprechend heftig. Der Werksschutz dehnte sein Aktionsfeld auf die wichtigsten Bushaltestellen des Werkbusverkehrs aus und informierte die Polizei über die dort aktiven Streikposten. Aufgrund dieser Informationen nahm die Polizei einige der Streikposten an den Bushaltestellen fest und übergab sie der Politischen Polizei zum Verhör. Für die Arbeiter blieb die Übergabe an die Politische Polizei (DEOPS) nur deshalb ohne Folgen, weil die DEOPS wegen massiven öffentlichen Drucks nicht mehr folterte und Verhaftete nur bei besonderen Ausnahmen ohne einen richterlichen Haftbefehl gefangen gehalten werden durften.

Der Vorstand von VW do Brasil wurde von der offenen Berichterstattung der brasilianischen Presse überrascht, die nicht mehr von der Regierung zensiert wurde und sich auch nicht der Selbstzensur unterwarf. Durch die Presseberichterstattung erschien der Einsatz der Militärpolizei in einem eindeutig negativem Licht. Der Einsatz der Polizei bei der Behinderung und Verhaftung von Streikenden widersprach offenkundig der von Regierungsseite proklamierten innenpolitischen Entspannung (*distensão*) und der neuen Akzeptanz des politischen Pluralismus (*abertura*). Die teils erschrockenen, teils empörten Reaktionen des Vorstands zeigten, dass VW do Brasil die Konsequenzen der wiederhergestellten Pressefreiheit unterschätzt hatte und nicht auf eine öffentliche Auseinandersetzung mit der Gewerkschaft vorbereitet war. Der Vorstandsvorsitzende Wolfgang Sauer bezeichnete die Streikbewegung als „eine politische Demonstration und Kraftprobe“ und bestritt damit die arbeitsrechtliche Legitimität des Arbeitskampfes.²⁰⁵ Zweifellos besaß der Streik einen exemplarischen Charakter, da es den Gewerkschaften auch um die Durchsetzung des Streikrechts gegenüber der Regierung ging. Im Zentrum des Streiks standen jedoch rein gewerkschaftliche Forderungen wie höhere Reallöhne und bessere Arbeitsbedingungen, die Sauer mit dem Etikett „politisch“ diskreditierte.

Für die gesellschaftliche Akzeptanz des Streiks und der Streikenden waren die Solidarisierungsprozesse in der Region São Paulo entscheidend. Sowohl der Bischof von Santo André, Cláudio Hummes (geb. 1934) als auch der Erzbischof von São Paulo, Paulo Evaristo Arns (1921-2016) solidarisierten sich mit den Forderungen der Arbeiter und gewährten Streikenden auf der Flucht vor Polizeieinsätzen Zuflucht in Kirchen.²⁰⁶ Auf Bitten des Gewerkschaftsvorstands begab sich Bischof Hummes am Morgen des 20. März zum Werkstor von VW und bat die Militärpolizei, Gewalt gegen Streikposten zu vermeiden.²⁰⁷ Eine besondere symbolische Bedeutung hatte Hummes' Erscheinen auf einer großen Streikversammlung mit 70 000 Metallarbeitern. Arns und Hummes waren Anhänger der Befreiungstheologie und hatten sich schon zuvor gegen die Folter und willkürlichen

Verhaftungen und für mehr soziale Gerechtigkeit in der brasilianischen Gesellschaft engagiert. In der stark vom Katholizismus geprägten Gesellschaft Brasiliens besaßen politische Stellungnahmen des Episkopats mehr als nur eine hohe symbolische Bedeutung. Sie verliehen den Forderungen der Streikenden moralische und gesellschaftliche Legitimität. Die Kirche rief zu Geld- und Nahrungsmittelspenden für die Familien der Streikenden auf, übernahm deren Verteilung und gab ihnen eine wichtige moralische wie logistische Unterstützung im Arbeitskampf. Auch die Staatsgewalt positionierte sich nicht geschlossen gegen die Streikenden. Tito Costa, der Bürgermeister von São Bernardo do Campo solidarisierte sich öffentlich mit der Gewerkschaft und forderte die Polizei auf, sich von den Gewerkschaftskundgebungen auf dem Hauptplatz der Stadt zurückzuziehen.

Die Metallarbeitergewerkschaft beendete den Streik am 27. März mit der erklärten Absicht, in den folgenden 45 Tage des „Waffenstillstands“ ein annehmbares Ergebnis auszuhandeln. Um ihre Verhandlungsposition nicht zu schwächen, forderte die Gewerkschaft die Arbeiter auf, in dieser Zeit keine Überstunden zu machen. Auf Anweisung der Werksleitung setzten zumindest einige Vorarbeiter die Arbeiter unter Druck, Überstunden nicht zu verweigern. Der Präsident des Verbands der Autoindustrie Mário Garnero sicherte der Gewerkschaft zu, dass VW keinen Mitarbeiter wegen der Beteiligung am Streik entlassen werde. Mit dieser Zusage konnte Garnero, der im Hauptberuf Rechtsvorstand von VW do Brasil war, den Vorstand der Gewerkschaft jedoch nicht von den guten Absichten der Arbeitgeber überzeugen.²⁰⁸ Tatsächlich stellte die Personalabteilung von VW einen Teil der Entlassenen nicht wieder ein.

Nach langen Verhandlungen verständigten sich die Metallarbeitergewerkschaft und der Arbeitgeberverband kurz vor Ablauf der Friedensfrist auf einen Tarifabschluss, der die gewerkschaftlichen Forderungen zu erheblichen Teilen erfüllte. Obwohl das Arbeitsministerium einen Lohnabschluß von mehr als 60 Prozent aus stabilitätspolitischen Gründen für nicht akzeptabel erklärt hatte, akzeptierten die Arbeitgeber unter Führung des VW-Vorstands Garnero eine Lohnerhöhung von 63 Prozent, die sieben Prozent über der Inflationsrate lag. Während die Gewerkschaft auch die Nachzahlung von 50 Prozent der ausgefallenen Arbeitsstunden erreichen konnte, ließen sich die übrigen Forderungen nicht durchsetzen.²⁰⁹

Während des Streiks vom März 1979 erhielt der Vorstand der Volkswagen AG zum ersten Mal ausführliche und kontinuierliche Informationen über die Entwicklung der industriellen Beziehungen bei VW do Brasil. Fast täglich eintreffende Fernschreiben vermittelten der Konzernzentrale in Wolfsburg einen Eindruck vom Verlauf des Arbeitskampfs aus der Perspektive des Vorstandsvorsitzenden

208

Ebd., S. 146f.; vgl. den schriftlichen Bericht von VW do Brasil an die VWAG, undatiert (Ende März 1979), in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

209

Ebd., S. 154f.; in: UVW, Z 1184, Nr. 355/1.

210

Schreiben von Sauer an Schad, 28.5.1979,
in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

Wolfgang Sauer. Da VW do Brasil bislang immer einen positiven Beitrag zum Konzernergebnis geleistet hatte und die Autoproduktion bei VW do Brasil kaum mit der Nachfrage mithalten konnte, reagierte der Konzernvorstand auf den Produktionsausfall besorgt.

211

Fernschreiben von Sauer an
Schmücker und Briam, 27.4.1979,
in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

Wolfgang Sauer informierte die Konzernzentrale ausführlich, aber nicht immer vollständig und korrekt. Seine Behauptung, dass die Arbeitgeber eine Lohnerhöhung von bis zu 63 Prozent angeboten und der Streik vermeidbar war, blendete einen Teil der Wahrheit gezielt aus.²¹⁰ Die Arbeitgeber boten eine Erhöhung von 63 Prozent nur für die untersten Lohngruppen an, die maximal das Dreifache des sehr niedrigen Mindestlohns verdienten. Ein großer Teil der angelernten Arbeiter bei VW do Brasil verdiente mehr als das Dreifache des Mindestlohns und hätte bei den zunächst gebotenen 60 Prozent nur eine Realloohnerhöhung von vier Prozent erhalten.²¹¹

212

Notizen über die Sendung des ZDF-
Auslandsjournal am 27.4.1979,
in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2. Das Vorstands-
mitglied der VW do Brasil Gerber hielt noch
im Juni 1979 an dieser falschen Darstellung
fest, s. Fernschreiben von Gerber an Adams,
Bereich Beteiligungen I, 26.6.1979,
in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

Sauer rückte erst nach kritischen Nachfragen des Konzernvorstands von seiner falschen Behauptung ab, die Militärpolizei habe auf Anordnung der Staatsregierung von São Paulo den Zutritt zum Werksgelände verlangt.²¹² Er legitimierte die aktive Unterstützung der Militärpolizei mit der unrichtigen Darstellung, dass ihn die „rücksichtslosen und oft gewalttätigen Barrieren der Streikenden“ zu dieser Entscheidung gezwungen hätten und die Gewerkschaft die Arbeiter gegen die Betriebsleitung aufgehetzt habe. Schmückers Reaktion auf Sauers Verhalten und seine Falschinformationen über den Polizeieinsatz sind nicht überliefert. Laut eines Artikels des „Bonner Generalanzeigers“ vom 16. Juni 1979 soll Schmücker Sauer „wutschraubend die Leviten gelesen“ haben,²¹³ eine Meldung, deren Wahrheitsgehalt sich nicht überprüfen lässt. Hingegen gibt es eindeutige Hinweise, dass Schmücker die Kontroverse über eine angemessene Kommunikationsstrategie gegenüber der Presse mit einem Machtwort beendete. Im August 1980 verteidigte Schmücker die Kritik der VW-Betriebsräte am Vorstand von VW do Brasil als eine legitime innerbetriebliche Meinungsäußerung und wies Sauer mit deutlichen Worten „Wir waren uns beide immer darüber einig, daß die Extremroute, toter Mann zu spielen, mit Sicherheit ganz falsch wäre“ wegen seiner Kritik an der offenen Kommunikation über die Konflikte bei VW do Brasil zurecht.²¹⁴

213

Bonner Generalanzeiger, 16.6.1979,
in: UVW, Z 1184, Nr. 390/3.

214

Fernschreiben von Schmücker an Sauer,
13.8.1980, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

Sauer hatte erkennbare Schwierigkeiten, sich an den wiederentstehenden politischen Pluralismus zu gewöhnen, und charakterisierte die Kritik von Journalisten und Oppositionspolitikern pauschal als „tendenziös“ und als Resultat negativer Einstellungen gegen multinationale Unternehmen. Sein Vorwurf, die Gewerkschaftspropaganda sei durch „Ausbrüche konfuser, gefühlsbeherrschter Tiraden“ geprägt gewesen, war jedoch nicht von der Hand zu weisen. Lula hatte den Unternehmensnamen Volkswagen in Verbindung mit dem Nationalsozialismus und dem Holocaust genannt und Sauer damit schwer getroffen.

Das bislang ungetrübe Vertrauensverhältnis zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der VWAG und dem Vorstandsvorsitzenden von VW do Brasil wurde durch Sauer's Verhalten während des Streiks beschädigt. Schmücker sah sich in einem Brief an den IG Metall-Vorsitzenden und stellvertretenden VW-Aufsichtsratsvorsitzenden Eugen Loderer (1920-1995) zu einer Entschuldigung dafür genötigt, dass die „Einflußnahme unseres Managements (auf VW do Brasil, C.K.) erschwert war“ und Sauer zwei Mitglieder des IGM-Hauptvorstandes nicht zu einem Gespräch empfangen habe.²¹⁵ Der VW-Konzern geriet von Seiten der IG Metall unter Druck, weil sich „VW in der jüngsten Auseinandersetzung scheinbar mit besonderer Härte gegen Streikende engagierte“.²¹⁶ Loderer teilte Schmücker mit, dass die „Reaktion der unflexiblen Härte von Seiten der Geschäftsleitung in Anbetracht der jüngsten politischen Entwicklung nicht als kluge Reaktion zu werten ist“.²¹⁷ VW do Brasil musste sich auch die indirekte Kritik des Bundeskanzlers Helmut Schmidt (1918-2015) gefallen lassen. Während seiner Lateinamerikareise im April 1979 erklärte Schmidt gegenüber Journalisten, deutsche Unternehmen in Lateinamerika müssten Gewerkschaften als Teil einer demokratischen Gesellschaft anerkennen.²¹⁸

Durch bundesdeutsche Journalisten wurde die enge Zusammenarbeit zwischen VW do Brasil und der Militärpolizei auch in der deutschen Öffentlichkeit bekannt. Während des Streiks verweigerte VW do Brasil einem Team des ZDF-Auslandsjournal mit dem wenig glaubwürdigen Argument den Zutritt, man könne wegen der Streikposten nicht für die Sicherheit der Journalisten garantieren.²¹⁹ In ihrer Sendung am 3. Juli 1979 berichtete die ARD-Informationssendung „Monitor“ kritisch über das Verhalten von VW do Brasil während des Metallarbeiterstreiks. Der Gewerkschaftsvorstand und VW-Arbeiter Devanir Riveiro erklärte in einem Interview, VW do Brasil habe als einziges Unternehmen über 100 Streikaktivisten entlassen, Militärpolizei auf das Werksgelände geholt und „schwarze Listen“ über entlassene Mitarbeiter an andere Unternehmen weitergegeben.²²⁰

Die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit charakterisierte den Beitrag von „Monitor“ als „sehr polemisch“, vorurteilsbelastet und wenig objektiv.²²¹ Im Juni 1979 wiederholte Riveiro in Wolfsburg auf einem Kongress der Arbeitnehmervertreter im VW-Konzern seine Vorwürfe im Beisein des Vorstandsvorsitzenden Toni Schmücker, der mit seiner Anwesenheit seine Bereitschaft zum offenen Dialog mit dem Gesamtbetriebsrat demonstrierte.²²² Schmücker ging auf Riveiros kritischen Fragen ein, aber betonte die Unabhängigkeit und Selbstverantwortung der Unternehmensleitung in Brasilien und lehnte ein direktes Eingreifen des Konzernvorstandes ab. In einem offenen und auch kontroversen Gespräch unter vier Augen

215

Schreiben von Schmücker an Loderer, 11.5.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

216

Schreiben von Loderer an Schmücker, 30.4.1979, in: Ebd., UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

217

Hiermit war die Demokratisierung Brasiliens gemeint.

218

Der Spiegel, 16/1979, S. 23f.

219

Textmanuskript und Notizen über die Sendung des ZDF-Auslandsjournals am 27.4.1979, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

220

Ausarbeitung von Ekkehard Wesner (Öffentlichkeitsarbeit VWAG) für Anton Konrad (Öffentlichkeitsarbeit VWAG) und Karl-Heinz Briam (Personalvorstand) über die „Monitor“-Sendung am 3.7.1979, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2. Dort befindet sich auch das Textmanuskript der Sendung.

221

Fernschreiben von Anton Konrad an Walter Nori (Öffentlichkeitsarbeit VW do Brasil), 5.7.1979, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

222

Der Gewerkschafter 7/1979, S. 37ff.

223

Planungen für die Brasilienreise von Briam und Ehlers, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

versuchte der Personalvorstand Karl-Heinz Briam (1923-2012), Riveiro von einer zurückhaltenden Kommunikation gegenüber Journalisten zu überzeugen, um den Reputationsschaden für VW zu reduzieren.

224

So die Ausführungen von Briam in der Aufsichtsratsitzung der VWAG am 12.11.1980, in: UVW, Z 119, Nr. 451/1.

Schmücker war nicht zu einer öffentlichen, wohl aber zu einer konzerninternen Kritik an der Lage bei VW do Brasil bereit. Der Konzernvorstand entschied, den Personalvorstand Karl-Heinz Briam und den Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrats Siegfried Ehlers zu den Feierlichkeiten aus Anlass des fünfmillionsten Fahrzeugs von VW do Brasil zu entsenden.²²³ Schmückers Entscheidung, dort nicht persönlich zu erscheinen, konnte vom Vorstand von VW do Brasil als eine Geste der kritischen Distanzierung verstanden werden. Mit der Entsendung des Personalvorstands und Arbeitsdirektors demonstrierte der Konzernvorstand, dass er sich künftig um die industriellen Beziehungen und um die Arbeits- und Lohnbedingungen in Brasilien kümmern wolle. Gegenüber den Gewerkschaftern bei VW do Brasil sollte der Besuch des früheren Metallgewerkschafters Briam und des Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Ehlers ein Zeichen der Anerkennung und der Verantwortung setzen.

225

Übersichten über Einkommensverhältnisse und soziale Leistungen bei VW do Brasil, 27.9.1979, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

226

Protokoll der Vorstandssitzung von VW do Brasil, 9.11.1979, in: UVW, Z 947, Nr. 362/2.

Auf dem Programm der 15-tägigen Reise vom 28. Oktober bis zum 11. November 1979 stand unter anderem ein Besuch beim brasilianischen Arbeitsminister Murilo Macedo, bei dem Briam und Ehlers die rechtlichen und politischen Bedingungen für die Einrichtung einer Arbeitnehmervertretung ausloteten.²²⁴ Ehlers stellte in einem Gespräch mit dem Vorstand der Metallarbeitergewerkschaft von São Bernardo do Campo erstmalig einen Dialog zwischen dem Gesamtbetriebsrat und seinen brasilianischen Kollegen her. Karl-Heinz Briam bereitete sich auf seinen Besuch bei VW do Brasil gründlich vor. Während sich der Vorstand der VWAG bislang kaum für die Arbeitsbedingungen bei VW do Brasil interessiert hatte, forderte die Personalabteilung der VWAG in Briams Auftrag umfangreiche Angaben über die Gehälter, freiwillige soziale Leistungen, betriebliche Weiterbildungsangebote und die Mitarbeiterfluktuation an.²²⁵

Mit einem Vortrag vor dem Vorstand von VW do Brasil kommunizierte Briam seine persönlichen Eindrücke und seine Erwartungen an einen Wandel der Unternehmenskultur. Briam argumentierte diplomatisch geschickt und betonte, dass „man Brasilien, das Werk und die Sozialbeziehungen nicht mit deutschen Maßstäben messen“ und ihren Wandel nicht von Deutschland aus verordnen könne.²²⁶ Da sich ein Wandel der Unternehmenskultur nicht durch Verordnungen des Mutterkonzerns durchsetzen ließ, appellierte Briam an den Ehrgeiz des Vorstands und ermutigte seine Fähigkeit zum *change management*. Er stimulierte

die Bereitschaft des Vorstands zur Einrichtung eines frei gewählten Betriebsrats mit dem funktionalen Argument, dass ein Betriebsrat den Fokus auf innerbetriebliche Fragen lenken und zur Trennung betrieblicher Angelegenheiten von allgemeinpolitischen Konflikten beitragen würde.

In zwei nicht unwichtigen Fragen wurde Briam durch den Personalvorstand Admon Ganem und durch Sauer getäuscht. Die Einziehung der Gewerkschaftsbeiträge durch die Unternehmen war kein Zeichen ihrer Anerkennung, sondern eine Konsequenz aus der langjährigen staatlichen Kontrolle der Gewerkschaften. Entgegen der Beteuerungen von Ganem und Sauer führten VW do Brasil und andere Großunternehmen der Metallindustrie „schwarze Listen“ über Mitarbeiter, die wegen politischer Aktivitäten entlassen wurden. Sauer und seine Kollegen reagierten auf Briams freundlichen Anstoß (*nudging*) mit verbaler Aufgeschlossenheit, aber einem nur eingeschränkten Willen zur Umsetzung.

Der Vorstand der Volkswagen AG zog aus dem Arbeitskampf von 1979 noch nicht den Schluss, VW do Brasil in der nächsten Lohnrunde zu einer Verhandlungslösung zu drängen und einen längeren Streik nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Unnachgiebigkeit von VW und der übrigen Autohersteller resultierte auch aus den zu hohen Erwartungen der Metallarbeitergewerkschaft, die eine reale Lohnerhöhung von 15 Prozent und eine vierteljährliche Lohnanpassung an die Inflation forderte. VW do Brasil hatte aufgrund der steigenden Inflation und der Preiskontrollen der Regierung trotz des Boomjahrs 1979 nur einen geringen Gewinn erzielt. Da die staatliche Preiskontrolle die Umwälzung der realen Lohnerhöhung auf die Fahrzeugpreise untersagte, lehnte der Vorstand eine Reallohnerhöhung von mehr als sechs Prozent kategorisch ab.²²⁷

Nach dem Scheitern der Lohnverhandlungen zwischen dem Arbeitgeberverband und der Metallarbeitergewerkschaft traten am 1. April 1980 im Raum São Bernardo 250 000 Metallarbeiter in den Streik. Während die Regierung aus den Erfahrungen des letzten Streiks Lehren zog und auf den Einsatz der Militärpolizei gegen Streikposten verzichtete, griff sie nach 17 Tagen Streik einseitig gegen die Gewerkschaft in den Arbeitskampf ein. Das Arbeitsministerium erklärte den Streik für illegal und setzte den Gewerkschaftsvorstand auf der Grundlage des noch bestehenden autoritären Arbeitsrechts ab. Am 19. April 1980 verhaftete die Bundespolizei (*Policia Federal*) sogar den Gewerkschaftsvorsitzenden Lula und elf weitere Mitglieder der Gewerkschaftsleitung. Die Verhaftung des Gewerkschaftsführers signalisierte eine bewusste Eskalation des Arbeitskampfs durch die Regierung, die eine weitaus stärkere Solidarisierung der IG Metall und des VW-Gesamtbetriebsrats mit den brasilianischen Arbeitern als noch 1979 in Gang setzte.²²⁸

227

Notiz über einen Telefonanruf von Sauer beim Vorstand der VWAG, 31.3.1980 (von Schmücker und Briam abgezeichnet), in: UVW Z 610, Nr. 178/2.; Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 5.5.1980, Anlagen.

228

Mario dos Santos Barbosa, *Sindicalismo em tempos de crise. A experiencia na Volkswagen do Brasil, São Paulo 2003*, S. 108-111. S. auch die Süddeutsche Zeitung, 25.4.1980: „Der Arbeitskampf wird zur Machtprobe mit der Regierung“ und den Bericht in „The Economist“, 17.5.1980: „A martyr is born“.

229

Protokoll der Sitzung des Betriebsausschusses im VW-Werk Wolfsburg am 14.5.1980, in: UVW, Z 119, Nr. 901. S. auch den Bericht des Bereichs Beteiligungen Ausland I bei der VW AG, 9.5.1980, in: UVW, Z 1184, Nr. 390/1.

230

Bericht des Vorstands der VW do Brasil Gerber auf der Vorstandssitzung der VW AG am 18.9.1980, in: Protokoll der Vorstandssitzung am 18.9.1980.

231

Bericht über die Auswirkungen des Streiks in Brasilien, in: Protokoll der Vorstandssitzung der VW AG am 5.5.1980, Anlagen, in: UVW, Z 133, Nr. 6/2.

Der Industrieverband im Bundesstaat São Paulo (FIESP) verfolgte die Taktik, die Gewerkschaft durch den Abbruch der Verhandlungen in die Knie zu zwingen. Aus der Polizeihaft heraus kämpfte der abgesetzte Gewerkschaftsvorstand um Lula mit einem Hungerstreik um seine Freilassung und für die Wiederaufnahme der Lohnverhandlungen. Die geschlossene Streikfront begann nach vier Wochen Streik zu bröckeln. VW konnte die Montagelinien für den Käfer und den Brasilia am 29. April wieder anfahren. Angesichts der Unnachgiebigkeit der Arbeitgeber stimmte die Vollversammlung der Metallarbeiter nach 41 Tagen notgedrungen für die Rückkehr zur Arbeit. Die Gewerkschaft hatte keine andere Wahl, als die Entscheidung des staatlichen Arbeitsgerichts für eine Realloohnerhöhung von sieben Prozent zu akzeptieren.²²⁹ Alle weiteren Forderungen der Gewerkschaft wie eine Beschäftigungsgarantie für die nächsten zwölf Monate, eine vierteljährliche Lohnanpassung an die Inflation und die Einrichtung von Betriebsräten wurden von den Arbeitgebern abgelehnt.

Die Autoindustrie hatte diesen Erfolg nicht so teuer erkaufte, wie es zunächst schien. Da die Autokonjunktur bis zum dramatischen Absatzeinbruch im Frühjahr 1981 noch gut lief, erwartete VW als Folge des Arbeitskamps zunächst einen Produktions- und Absatzausfall von 47000 Autos. Obwohl VW bis zum Jahresende nur ein Drittel des Produktionsausfalls (16700 von 47000 Fahrzeugen) aufholen konnte, erwiesen sich die Folgen des Streiks geringer als zunächst erwartet. Als Folge der erschwerten Finanzierungsbedingungen für Neuwagen verfehlte VW do Brasil sein ursprüngliches Absatzziel von 549000 Fahrzeugen mit 514000 Fahrzeugen recht deutlich.²³⁰

Auch für den VW-Konzern waren die Streikfolgen beherrschbar und weniger gravierend als befürchtet. Wegen des stockenden Absatzes des in den USA produzierten Rabbit (der amerikanischen Version des Golf) war der Lieferungsausfall der Golf-Motoren für das US-Werk in Westmoreland (Pennsylvania) wenig problematisch. Auch der Ausfall von täglich 100 Passat-Motoren und 600 Passat-Getrieben für das VW-Werk in Baunatal stellte das Unternehmen nicht vor große Probleme. Die Lagerhaltung in Deutschland reichte damals noch aus, um einen längeren Produktionsausfall zu überbrücken. Nach der Wiederaufnahme der Produktion in Brasilien konnte VW die zeitliche Lücke bis zum Eintreffen der ersten Teillieferungen durch Lufttransporte kompensieren.²³¹

Vor dem Beginn des Streiks hatte Sauer Schmücker versichert, VW do Brasil werde sich während des Arbeitskamps passiv verhalten. Während der Werkschutz diesmal nicht gegen streikende Arbeiter vorging, entließ die Personalabteilung im Laufe des Streiks 76 Arbeiter wegen der angeblichen Beteiligung an Schlägereien

und Sachbeschädigungen. Da die streikenden Arbeiter den Anweisungen der Gewerkschaft folgten, dem Werksgelände fern blieben und keine Streikposten vor dem Werkstor aufstellten, mussten diese Vorwürfe überraschen.²³² Von der Werksleitung in São Bernardo gab es keine Meldungen, dass Werkseigentum beschädigt wurde oder vor dem Werkstor gewaltsame Auseinandersetzungen stattgefunden hatten. Mehrere Personalakten streikender Mitarbeiter lassen auf die Entlassung von Streikaktivisten schließen. In diesen Fällen wurde die Entlassung nicht mit strafbaren Handlungen gegen VW und seine Mitarbeiter, sondern mit längerem unentschuldigtem Fernbleiben von der Arbeit begründet.

Ebenso wie andere Unternehmen der Autoindustrie übergab der Werkschutz von VW der Politischen Polizei eine Liste von Streikaktivisten, die insgesamt 66 Namen umfasste.²³³ Da diese Liste genaue Angaben zu den Tätigkeitsbereichen der Aktivisten im Werk enthält, gibt es an der Herkunft der Informationen aus dem Werkschutz keinen Zweifel. Es bleibt aus dem Überlieferungszusammenhang dieses Dokuments jedoch offen, ob die beteiligten Unternehmen die Namen der Streikaktivisten untereinander austauschten und diese Liste als „schmutzige Liste“ („*lista suja*“) zur Identifizierung politisch missliebiger Mitarbeiter diente.

Sauers Einschätzung, die Metallarbeitergewerkschaft stünde verstärkt unter kommunistischem Einfluss und würde für politische Zwecke missbraucht, war das Ergebnis eines groben und falschen politischen Feindbilds.²³⁴ Die gewerkschaftliche Forderung nach einer Realloohnerhöhung von 15 Prozent war angesichts der steigenden Inflation und der konjunkturellen Verlangsamung infolge der zweiten Ölpreiskrise kühn und auch realitätsfern, aber nicht das Resultat einer politischen Radikalisierung nach links. Lula und die Mehrheit des Gewerkschaftsvorstands waren keine Marxisten und erst recht keine Anhänger der illegalen Kommunistischen Partei (PCB), die sich durch ihre Kritik am Streik politisch völlig isoliert hatte.

Sauers Vorwurf, die Gewerkschaft werde für politische Zwecke missbraucht, ignorierte die Reformbedürftigkeit des Arbeitsrechts und der industriellen Beziehungen in Brasilien. Da sich nach dem Beginn der innenpolitischen Liberalisierung noch keine demokratische Arbeiterpartei gegründet hatte, musste die Gewerkschaftsbewegung mit dem bereits zur Legende gewordenen Metallgewerkschaftsvorsitzenden Lula die Gründung einer Arbeiterpartei (PT – *Partido dos Trabalhadores*) selbst in die Hand nehmen. Die Gründung der PT im Jahr 1980 folgte aus der Erkenntnis, dass sich die Rechte der Arbeitnehmer nur in einer Doppelstrategie aus gewerkschaftlichem und parteipolitischem Engagement durchsetzen ließen.

232

Mehrere Mitglieder des Wolfsburger Betriebsrats stellten den Wahrheitsgehalt dieser Information von VW do Brasil in einer Betriebsratssitzung am 11.6.1980 in Frage, s. UVW, Z 119, Nr. 901. Laut einem Informationsbericht des staatlichen Geheimdienstes SNI vom 28.3.1980 wies die Metallarbeitergewerkschaft die Arbeiter an, zu Hause zu bleiben und keine Straßensperren zu errichten, s. Arquivo Nacional, SNI, A 0065444. Die ursprünglich gemeldete Zahl von 130 entlassenen Arbeitern wurde nach einer Nachfrage der VW-Personalabteilung bei VW do Brasil auf 76 korrigiert, s. Notiz der Personalabteilung für Briam, undatiert, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

233

Klageschrift der Gewerkschafter gegen VW do Brasil, September 2015. Das Dokument findet sich in den Akten der DEOPS (AESP, DEOPS, 50C737/488 bis 50C/37/504).

234

Ausführungen Sauers in der Vorstandssitzung der VW AG am 5.5.1980, in: UVW, Z 1133, Nr. 6/2.

235

Sauer, O homem Volkswagen, S. 379.

236

Notiz von Klaus Brandes
(VW Beteiligungen) über ein Telefongespräch mit Nitzsche (VW do Brasil),
9.2.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 156/2.

237

Interview des Verfassers mit dem früheren
Personalvorstand der VW do Brasil, Jacy
Mendonça, 29.3.2017.

Die Berichte über den Verlauf des Streiks im April/Mai 1980 beschädigten Sauers Ansehen bei den Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat der VWAG erheblich. Das IG Metall-Vorstandsmitglied Albert Schunk kritisierte in einer Betriebsrats-sitzung in Wolfsburg Sauers Grundeinstellung als „sehr negativ“ und forderte, der Vorstand müsse Sauers Verhalten stärker beeinflussen. Umgekehrt machte Sauer in seinen 2012 veröffentlichten Memoiren die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat und vor allem die IG Metall dafür verantwortlich, dass nicht er, sondern Carl H. Hahn 1982 als Nachfolger Toni Schmückers zum Vorstandsvorsitzenden ernannt wurde.²³⁵

Diese Darstellung beruht auf mehreren Vorannahmen, die nicht überprüfbar und nicht wirklich plausibel sind. Zum einen lässt sich nicht feststellen, ob der Aufsichtsrat ihn jemals überhaupt als potentiellen Nachfolger Schmückers betrachtete. Zum anderen hatte Sauer einen großen Teil seines Berufslebens in Lateinamerika verbracht. Er war weder mit den Besonderheiten der industriellen Beziehungen bei VW in Deutschland noch mit dem deutschen und dem europäischen Markt vertraut. Während sich Sauer in der schweren Absatzkrise auf dem brasilianischen Automarkt als Krisenmanager bewährte, stellte der Vorstand in Wolfsburg bei VW do Brasil Defizite im strategischen Management fest. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die wirtschaftlichen und die politischen Rahmenbedingungen in Brasilien sehr viel schneller und stärker als in Deutschland änderten und VW do Brasil am Beginn der Wirtschaftskrise seine Produktionsplanung innerhalb von nur vier Monaten viermal grundlegend überarbeiten musste.²³⁶ Eine mittelfristige strategische Unternehmensplanung hatte unter diesen Umständen nur eine sehr kurze Halbwertszeit. Sauer beeindruckte seine Vorstandskollegen und Mitarbeiter bei VW do Brasil und seine Gesprächspartner in der brasilianischen Regierung durch sein Kommunikationstalent und sein Charisma,²³⁷ aber irritierte seine Wolfsburger Kollegen mit seinem autoritären Managementstil.



9. Wandel in der Wirtschaftskrise. Die Demokratisierung der industriellen Beziehungen bei VW do Brasil in den frühen 1980er Jahren

Der allmähliche Wandel der industriellen Beziehungen vollzog sich unter zunehmend erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Während der Vorstand von VW do Brasil im Arbeitskampf des Jahres 1979 noch erhebliche wirtschaftliche Spielräume für Realloohnerhöhungen besaß, war der Spielraum für Lohnsteigerungen im Frühjahr 1980 bereits eingeschränkt. Ab 1980 blieben VW do Brasil nur noch geringe Möglichkeiten, die unzufriedene Belegschaft durch Lohnerhöhungen zu befrieden und die vorenthaltenen Lohnanpassungen der frühen 1970er Jahre aufzuholen.

Die schrumpfenden wirtschaftlichen Handlungsspielräume von VW do Brasil waren in der konjunkturellen Entwicklung begründet, die Brasilien schwerer als Europa und die USA traf. Der brasilianische Staat und das brasilianische Bankensystem hatten die kapitalintensiven Investitionen der 1970er Jahre zu erheblichen Teilen durch Kredite bei amerikanischen und europäischen Banken finanziert. Brasiliens Energieversorgung basierte in den 1970er und 1980er Jahren zum großen Teil auf Erdölimporten, deren Kosten durch die zweite Ölpreiskrise in Folge der Islamischen Revolution im Iran 1979 und 1980 stark stiegen. Wegen der erheblich verschlechterten Relation zwischen Einfuhrpreisen und Ausfuhrpreisen (*terms of trade*) stiegen das Zahlungsbilanzdefizit und damit die Auslandsverschuldung Brasiliens erheblich an. Ab 1980 beanspruchte der Schuldendienst für Auslandsschulden (Zinsen und Tilgungen) mindestens 70 Prozent der Exporteinnahmen. Dies trieb Brasilien immer tiefer in die Schuldenfalle.

Die Handlungsspielräume der brasilianischen Wirtschaft verengten sich aufgrund die Hochzinspolitik der amerikanischen und der britischen Zentralbank noch zusätzlich. Die britische Regierung von Margaret Thatcher und die Regierung des amerikanischen Präsidenten Ronald Reagan bekämpften die hohe Inflation mit einer rigiden monetaristischen Geldpolitik. Eine erhebliche Erhöhung des realen Zinsniveaus verlangsamte das Wachstum der Geldmenge und senkte die Inflation, dies aber hatte für Staaten mit hoher Auslandsverschuldung wie Brasilien schwere Rückwirkungen. Die Zinsbelastung der brasilianischen Wirtschaft und das Tempo des Schuldenwachstums stiegen erheblich und zwangen den brasilianischen Staat ab 1981 zu einer konjunkturell schädlichen strengen Stabilitätspolitik.

Ab 1979 sah sich der brasilianische Staat dazu gezwungen, den Anstieg des Benzinverbrauchs durch eine höhere Steuerbelastung für Autobesitzer zu begrenzen. Die Luxussteuer beim Kauf eines Autos wurde von 24 auf 30 Prozent, die einmalige Registrierungsgebühr bei der Zulassung eines Neuwagens von drei auf sieben Prozent erhöht.²³⁸ Um das Wachstum der Kreditmenge zu reduzieren,

238

Aufstellung des Bereichs Beteiligungen

Ausland über wirtschaftspolitische

Maßnahmen der brasilianischen Regierung

1979/80, 2.6.1980,

in: UVW, Z 1184, Nr. 390/1.

239

Fernschreiben von Sauer an Schmücker, 27.4.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.

240

Auswertung der Gewinn- und Verlustrechnung durch den Finanzvorstand der VW AG Thomée in der Vorstandssitzung der VW AG am 5.5.1980, in: UVW, Z 1133, Nr. 6/2. Während die Fahrzeugpreise 1979 um 46,9 Prozent erhöht wurden, stiegen die Materialkosten um 50,5 Prozent, die Personalkosten um 62 Prozent und die Inflationsrate auf 56 Prozent.

241

Anpassungsplanung VW do Brasil für 1981 bis 1983, in: Protokoll der Vorstandssitzung der VW AG am 8.9.1981, Anlagen, in: UVW, Z 1133, Nr. 28/2. Die Zinsen für Exportkredite lagen 1980 und 1981 bei 38 Prozent und damit um 34 bzw. 29 Prozent unter der Inflationsrate.

242

Bericht des Vorstands der VW do Brasil Gerber auf der Vorstandssitzung der VW AG am 18.9.1980, in: Protokoll der Vorstandssitzung am 18.9.1980, in: UVW, Z 1133, Nr. 10/3.

243

Anpassungsplanung von VW do Brasil für 1981 bis 1983, in: Protokoll der Vorstandssitzung der VW AG am 8.9.1981, Anlagen, in: UVW, Z 1133, Nr. 28/2.

durften Banken den Kauf eines PKW zunächst noch für 18 statt für 24 Monate, ab 1980 sogar nur für zwölf Monate finanzieren. Da die Mehrzahl der VW-Käufer aus der Mittelschicht stammte und auf eine teilweise Kreditfinanzierung angewiesen war, sank der Autoabsatz 1980 zum ersten Mal in der Geschichte von VW do Brasil von 525 000 auf 514 000 Fahrzeuge. Eine noch größere Verunsicherung der Kunden resultierte aus den stark steigenden Benzinpreisen, die die Betriebskosten von Autos erheblich verteuerten. Von 1979 bis 1981 erhöhte sich der staatlich festgelegte Benzinpreis auf mehr als das Siebenfache von 9,60 *Cruzeiro* (0,78 DM) auf 66 *Cruzeiro* (1,79 DM) pro Liter. Selbst bei der Berücksichtigung der hohen Inflationsraten von 110 (1980) und 95,2 Prozent (1981) stiegen die realen Benzinpreise nach Abzug der Inflationsrate in nur zwei Jahren um 68 Prozent.²³⁹

In der stark regulierten brasilianischen Wirtschaft unterlagen auch Autos der staatlichen Preiskontrolle, die 1979 unter dem Eindruck der steigenden Inflation verschärft wurde. Da die Autoindustrie die steigenden Selbstkosten durch höhere Materialpreise, höhere Löhne und höhere Abschreibungen nur noch eingeschränkt an die Kunden weitergeben konnte, verzeichnete VW ab 1978 Verluste im regulären Geschäft. 1978 und 1979 glichen die erheblichen Zinsgewinne aus Steuerkrediten, Lieferantenkrediten und staatlichen Exportfinanzierungskrediten die Verluste aus dem regulären Geschäft²⁴⁰ aus und ermöglichten noch einen kleineren Überschuss.²⁴¹ Unter den Bedingungen der von 1979 (56 Prozent) auf 1980 (110 Prozent) verdoppelten Inflation verlor VW do Brasil zunehmend Geld. Die staatliche Genehmigung für die Anpassung der Fahrzeugpreise hinkte wegen des bürokratischen Prüfungsverfahrens mehrere Monate hinter den Preissteigerungen für Material und des vierteljährlichen Inflationsausgleichs der Löhne hinterher.²⁴² 1980 konnte VW do Brasil die Fahrzeugpreise im Inland um 92 Prozent erhöhen, während die Inflationsrate auf 110 Prozent stieg. Die von der Autoindustrie ersehnte und geforderte Aufhebung der Preiskontrolle im Dezember 1980 fiel bereits in die beginnende dramatische Rezession und kam für eine Verbesserung des Betriebsergebnisses zu spät.²⁴³

Während VW do Brasil 1980 im regulären Inlandsgeschäft zum ersten Mal Verluste machte, erbrachte der Export von kompletten Fahrzeugen und CKD-Bausätzen ein eindeutiges positives Ergebnis. Die hohen Exportsubventionen der Regierung in Höhe von 26 Prozent schlugen sich ebenso positiv nieder wie das Fehlen von Preiskontrollen auf den Exportmärkten. Da die staatlich gesteuerte Abwertung des brasilianischen *Cruzeiro* (1980: 56,6 Prozent) nicht mit der Inflationsrate (1980: 110 Prozent) Schritt hielt, geriet VW do Brasil auf den ausländischen Märkten jedoch unter wachsenden Kostendruck.

Der Vorstand von VW do Brasil nahm sich Briams Empfehlung zur Gründung eines Betriebsrats zu Herzen. Auch wenn die Metallarbeitergewerkschaft mit ihrer Forderung nach Betriebsräten zunächst scheiterte, stellte VW do Brasil seine Überlegungen für die Einrichtung eines Betriebsrats nach dem Ende des Streiks im April 1980 nicht ein. Bis zum Beginn des Monats September 1980 stellte VW do Brasil eine eigene Betriebsratsordnung auf. Es war damit das erste brasilianische Unternehmen, das die Einrichtung einer Mitarbeitervertretung auch ohne ein staatliches Betriebsrätegesetz ermöglichte.²⁴⁴

Obwohl die Beteiligungsrechte der Betriebsräte erheblich hinter den Arbeitnehmerrechten des deutschen Betriebsverfassungsgesetzes zurückblieben, begrüßte der gewerkschaftsnahe VW-Personalvorstand Karl-Heinz Briam das „demokratische Experiment“ als einen Schritt in Richtung einer betrieblichen Arbeitnehmerbeteiligung, der den brasilianischen Entwicklungsbedingungen der industriellen Demokratie angepasst war.²⁴⁵ Seine Strategie, den Vorstand von VW do Brasil durch freundliche, aber hartnäckige Ermutigung vom Vorteil einer institutionellen Mitarbeitervertretung zu überzeugen, brachte ein erstes positives Ergebnis. Die Arbeitnehmervertretung erhielt Anhörungs- und Vorschlagsrechte für die betrieblichen Kernthemen Arbeitszeiten, Arbeitsdauer und Arbeitsbedingungen am Arbeitsplatz. Während die Arbeitnehmervertretung in Fragen der Disziplinarvorschriften Gehör finden sollte, blieb ihr die Mitwirkung bei Einstellungen und Entlassungen versagt.

Aus der Sicht der IG Metall stellte die paritätische Zusammensetzung der Arbeitnehmervertretung aus gewerkschaftlich organisierten und aus nicht organisierten Arbeitnehmern jedoch einen Mangel dar.²⁴⁶ Da die Vertreter beider Gruppen in getrennten Listen gewählt wurden und die gewerkschaftliche Organisation der Belegschaft schon weiter fortgeschritten war, führte die Wahlordnung zu einer dauerhaften Unterrepräsentation der Gewerkschaftsmitglieder. Das passive Wahlrecht war auf Arbeitnehmer mit einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit von mindestens fünf Jahren beschränkt, wodurch aus politischen Gründen entlassene und wieder eingestellte Arbeiter von der Kandidatur ausgeschlossen waren. Die IG Metall solidarisierte sich mit der Metallarbeitergewerkschaft in São Bernardo do Campo, die die Betriebsratsordnung aus diesen Gründen ablehnte.

Wegen ihrer grundsätzlichen Kritik an der Betriebsratsordnung rief die Metallarbeitergewerkschaft vor den Betriebsratswahlen im Dezember 1980 zur Abgabe ungültiger Stimmen auf. Die sehr hohe Wahlbeteiligung von 91 Prozent im Stammwerk von São Bernardo do Campo zeigte, dass die brasilianischen

244

Vertretung der Arbeitnehmer der VW do Brasil S/A, 10.9.1980, in: UVW, Z 947, Nr. 274/1.

245

Ausführungen Briams in der Aufsichtsratssitzung der VW AG am 13.11.1980, in: UVW, Z 119, Nr. 451/1.

246

Fernschreiben von Albert Schunk (Vorstand IG Metall) an Briam, 16.9.1980, in: UVW, Z 119, Nr. 451/1. Siehe auch die Kritik der Vertreter der IG Metall im Aufsichtsrat der VW AG, in der Aufsichtsratssitzung am 13.11.1980 sowie das Schreiben von Albert Schunk an den Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Ehlers, 6.11.1980, in: Ebd.

247

Fernschreiben von S. Rebhan
(Personalabt. VW do Brasil) an Ehlers,
9.12.1980, in: UVW, Z 119, Nr. 451/1.

248

Bericht von Briam über seine Brasilien-
reise, in: Protokoll der Vorstandssitzung
am 8.2.1982, in: UVW, Z 1133, Nr. 39/1;
Ausführungen von Sauer in der
Vorstandssitzung am 22.11.1982,
in: UVW, Z 1133, Nr. 56/1; Bericht Briams
in der Vorstandssitzung am 8.8.1983,
in: UVW, Z 1133, Nr. 69/1.

Mitarbeiter die Gründung eines Betriebsrats als einen bedeutenden Fortschritt empfanden. Von den fast 32 000 abgegebenen Stimmen waren jedoch nur 45,4 Prozent gültig; 12 Prozent gaben leere Zettel ab. 20 Prozent der Stimmen waren ungültig, weil die Wahlberechtigten entgegen der Wahlordnung zwei Stimmen für Gewerkschaftsmitglieder und keine Stimme für ein Nicht-Gewerkschaftsmitglied abgegeben hatten. 23 Prozent der Wähler folgten dem Aufruf der Gewerkschaft, aus Protest gegen die Wahlordnung *João Ferrador* (Joao, der Schmied) auf den Stimmzettel zu schreiben: *João Ferrador* war die populäre Cartoonfigur eines engagierten Metallarbeiters, die regelmäßig in der Gewerkschaftszeitung „*Tribuna Metalúrgica*“ erschien.²⁴⁷ Im neuen Werk in Taubaté (4700 Wahlberechtigte) und im alten Zweigwerk in São Paulo (3000 Wahlberechtigte) riefen die dortigen Metallgewerkschaften nicht zum Protest gegen die Wahlordnung auf. Bei einer vergleichbar hohen Wahlbeteiligung von 87 bzw. 89 Prozent gaben 82 bzw. 87 Prozent der Mitarbeiter gültige Stimmen ab.

VW do Brasil beging mit der Einrichtung einer Mitarbeitervertretung einen ersten Schritt in Richtung einer demokratischen Unternehmenskultur. Die demokratische Legitimität des neuen Betriebsrats wurde jedoch durch das Beharren des Managements auf zwei getrennte Listen belastet. Damit wurde das Ziel des Wolfsburger Vorstands, einen funktionierenden Kommunikationskanal zwischen dem Management von VW do Brasil, der Belegschaft und der Gewerkschaft zu schaffen, teilweise verfehlt. Sauer musste im Laufe des Jahres 1981 erkennen, dass er die Gewerkschaft nicht durch den Wahlmodus der Betriebsratswahl schwächen konnte und einen modus vivendi mit der Gewerkschaft finden musste, der für beide Seiten akzeptabel war. Briam konnte ihn überzeugen, den festen Proporz zwischen Kandidaten der Gewerkschaft und nicht organisierten Kandidaten aufzugeben und die Metallarbeitergewerkschaft als offiziellen Tarifpartner anzuerkennen.²⁴⁸

Hinter den Kulissen setzte Karl-Heinz Briam seine Bemühungen um eine schrittweise Demokratisierung der Unternehmenskultur fort. Der katholischen Kirche Brasiliens kam als Dialogpartnerin und Vermittlerin zwischen den Gewerkschaften und den Unternehmen eine besondere Bedeutung zu.

Durch ihr entschiedenes Eintreten für die Wahrung der Menschenrechte und ihre öffentlichen Proteste gegen willkürliche Verhaftungen und Folter hatte die katholische Amtskirche ihr gesellschaftliches Ansehen während der Militärdiktatur noch gesteigert. Ihr Engagement für landlose und rechtlose Siedler und ihre nicht nur karitative, sondern auch politische Unterstützung der streikenden Arbeiter verschaffte der katholischen Kirche ein hohes Maß an Legitimität, für die sozialen Interessen des Volkes zu sprechen.

Obwohl sich die Katholische Kirche als Vermittlerin zwischen dem Unternehmen und den Gewerkschaften anbot, war der Dialog zwischen VW do Brasil und dem Episkopat durch erhebliche atmosphärische Störungen blockiert. Wolfgang Sauer kritisierte die Parteinahme von Erzbischof Arns und Bischof Hummes zugunsten der streikenden Arbeiter scharf und warf der Kirche vor, das politische Klima „in militanter Form“ anzuheizen.²⁴⁹ Bischof Hummes griff in seinen öffentlichen Äußerungen gelegentlich auf marxistische Begriffe zurück, auf die der eingeleitete Antisozialist Sauer höchst negativ reagierte. Sauer war jedoch nicht der einzige Manager von VW, den die marxistischen Einflüsse in den gesellschaftspolitischen Vorstellungen von Hummes irritierten. Der Sozialdemokrat Briam teilte diese Verwunderung ebenso wie Bundeskanzler Schmidt, der sich nach einem Gespräch mit Hummes an die Jungsozialisten in der SPD erinnert fühlte.²⁵⁰

Neben den offenkundigen wirtschaftlichen Interessengegensätzen zwischen Sauer und der katholischen Kirche war das Verhältnis auch durch persönliche Kränkungen belastet. Der praktizierende Katholik Sauer nahm die öffentliche Kritik der Bischöfe am Verhalten des Managements sehr persönlich. Es bleibt offen, ob Erzbischof Arns einen persönlichen Brief Sauers bewusst ignorierte und Sauers Einladung zu einem Werksbesuch mit der kategorischen Begründung ausschlug, er wolle die Sache der Arbeiter (*Causa Operária* – CO) nicht verraten.²⁵¹

Da VW do Brasil und Erzbischof Arns wegen der verhärteten Fronten nicht aus eigener Kraft zu einem Gespräch finden konnten, musste der Vorstand der VolkswagenAG den Dialog mit den brasilianischen Bischöfen einleiten. Briam erkannte, dass das Verhältnis zwischen VW do Brasil und der katholischen Kirche für das Ansehen in der brasilianischen Öffentlichkeit entscheidend war und unbedingt verbessert werden musste. Der Vorstand der VWAG sicherte VW do Brasil zwar zu, nicht über die brasilianische Tochter hinweg mit kirchlichen und gewerkschaftlichen Akteuren in Brasilien zu verhandeln.²⁵² Wegen der Gesprächsblockade mit dem katholischen Episkopat erhob der Vorstand von VW do Brasil aber keine Einwände gegen eine Initiative aus Wolfsburg. Der entscheidende Anstoß für einen Dialog mit der katholischen Kirche Brasiliens ging vom Vorsitzenden des Bundes Katholischer Unternehmer aus, der dem Vorstand im Oktober 1980 ein vertrauliches Gespräch mit Arns und dem Vorsitzenden der brasilianischen Bischofskonferenz Ivo Lorscheiter (1927-2007) vermittelte.²⁵³ Der Bund Katholischer Unternehmer und VW verfolgten das gleiche Ziel: Die Suche nach einem Weg, die sozialen Spannungen in der brasilianischen Gesellschaft zu dämpfen und ein kooperatives Verhältnis zwischen deutschen Unternehmen, der Kirche und den Gewerkschaften zu schaffen.

249

Ausführungen von Sauer in der Vorstandssitzung der VWAG am 5.5.1980, in: UVW, Z 1133, Nr. 6/2.

250

Der Spiegel 16/1979, S. 23f.

251

Sauer, O homem Volkswagen, S. 390. An dieser Darstellung sind Zweifel angebracht, da Sauers eigene Angaben und die in seinem Buch zitierten Berichte seiner Kollegen und Mitarbeiter zeitlich oft ungenau und in einigen wichtigen Fällen falsch sind.

252

Schreiben von Frerk (Vorstand VWAG) an Sauer, 18.9.1980, in: UVW, Z 1184, Nr. 57/1.

253

Fernschreiben von Cornelius Fetsch (Geschäftsführender Direktor des mittelständischen Textilunternehmens Canda International in Essen) an Schmücker, 22.9.1980, in: UVW, Z 1184, Nr. 57/1.

254

Fernschreiben von Johannes Steller
(Geschäftsführer des Bundes Katholischer Unternehmer) an Karl-Heinz Briam,
9.10.1980, in: UVW, Z 1184, Nr. 325/1.

255

Schreiben von Adams (Bereich
Beteiligungen I) an Sauer, 12.1.1981,
in: UVW, Z 1184, Nr. 356/3.

256

Bericht von Briam über seine Brasilienreise,
in: Protokoll der Vorstandssitzung
am 8.2.1982, UVW, Z 1133, Nr. 39/1.

Im Auftrag des Vorstands nahmen Briam und Otto Adams (Leiter des Bereichs Beteiligungen Ausland I) die Möglichkeit wahr, die Delegation der brasilianischen Bischöfe während einer Romreise am 11. Oktober 1980 im Colégio Pio Brasileiro zu einem längeren Gespräch zu treffen.²⁵⁴ Über dieses Gespräch sind keine Aufzeichnungen überliefert, so dass man sich auf begründete Mutmaßungen beschränken muss. Da bei diesem Gespräch neben mehreren Mitgliedern des Bundes Katholischer Unternehmer auch Repräsentanten der kirchlichen Hilfswerke anwesend waren, werden sich Briam und die brasilianischen Bischöfe nur am Rand über die besondere Lage bei VW do Brasil ausgetauscht haben. Es ist anzunehmen, dass das Gespräch über generelle Fragen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Kirche und der gegenseitigen Anerkennung von Kapital und Arbeit kreiste. Die Teilnehmer konnten ein intensives und tiefgründiges Gespräch führen, da eine Übersetzung vom Deutschen ins Portugiesische und zurück überflüssig war: Arns und Lorscheiter waren Nachfahren deutscher Einwanderer und hatten in ihrer Kindheit zu Hause deutsch gesprochen. Das Gespräch brachte aus der Perspektive der VWAG ein positives Ergebnis. Sauer begann im Winter 1980/81 mit Erzbischof Arns und Bischof Hummes einen konstruktiven Dialog, der allmählich Vertrauen bildete.²⁵⁵ Sauer zeigte sich lernwillig und versprach ihnen, bei Arbeitskämpfen nicht mehr die Polizei ins Werk zu rufen.²⁵⁶

Der langsam beginnende Abschwung der brasilianischen Autoindustrie schlug Anfang 1981 in eine schwere Rezession um. Innerhalb weniger Monate sanken die Verkaufszahlen bei VW do Brasil um 40 Prozent. Die Hauptursache war in der stark kontraktiven Geldpolitik zu suchen, mit der die brasilianische Regierung den dramatischen Anstieg der Inflation und der Auslandsverschuldung verlangsamen wollte und musste. Als die zweite Ölpreiskrise im Laufe des Jahres 1979 einsetzte, ergriff der brasilianische Planungsminister und wirtschaftspolitische Kopf der Regierung Delfim Netto zunächst die konjunkturpolitische Flucht nach vorn und stimulierte das Wirtschaftswachstum durch eine expansive Geldpolitik. Nettos Wirtschaftspolitik war keinesfalls so unorthodox, wie es aus der Sicht der hegemonialen neoklassischen Wirtschaftstheorie erscheinen mag. Der deutsche Finanzminister Hans Matthöfer entschied sich für den gleichen Kurs.

Die wirtschaftlichen Ausgangsbedingungen waren in Deutschland und Brasilien jedoch sehr unterschiedlich. Während Deutschland Vorreiter der Preisstabilität war und blieb, drohte Brasilien das Abgleiten in eine Hyperinflation. Die exportstarke Bundesrepublik hatte wegen ihres Handelsüberschusses keine Zahlungsbilanzprobleme zu befürchten, litt aber dennoch unter sinkender Kaufkraft und verteuerten Investitionen durch importierte Inflation und ein steigendes Realzinsniveau. Während die deutsche Wirtschaft bis 1982 allmählich in eine

Rezession mit leicht schrumpfender Wirtschaftsleistung rutschte, stürzte Brasilien nach einem weiteren Jahr hohen Wachstums (1980: 9,2 Prozent) in eine drei Jahre währende, schwere Rezession ab, in der das Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 1981 bis 1983 um insgesamt 7,4 Prozent fiel.

Als im Laufe des Jahres 1982 ein Ende des Schrumpfungsprozesses abzusehen war, wurde Brasilien durch die mexikanische Schuldenkrise mit einer internationalen Kettenreaktion und einer Verschärfung seines Schuldenproblems konfrontiert. Wegen der befürchteten Kündigung ausländischer Kredite sah sich Brasilien im Herbst 1982 gezwungen, den Internationalen Währungsfonds (IWF) um Kredit-hilfen in Milliardenhöhe zu bitten. Die erheblichen Stabilisierungsaufgaben des IWF zwangen den brasilianischen Staat zu einer rigiden Stabilitätspolitik mit erheblichen Ausgabenkürzungen, Einschränkungen des Inflationausgleichs bei Lohnanpassungen, zur Aufhebung der Preiskontrollen und zum Festhalten an einem hohen Realzinsniveau. Als Konsumgüterproduzent beurteilten VW do Brasil und die VWAG die Auflagen des IWF naturgemäß negativ.²⁵⁷ Zu der Sorge um die Absatzentwicklung kam die Furcht vor sozialen Unruhen in der brasilianischen Gesellschaft, die sich aufgrund eines Generalstreiks als begründet erweisen sollte. Der negative Konjunktoreffekt der IWF-Auflagen wurde bald offenkundig: 1983 folgte ein *double dip* mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um 3,5 Prozent.

Angesichts der stark zunehmenden Auslandsverschuldung und der sinkenden Kreditwürdigkeit Brasiliens im Ausland hatte die brasilianische Regierung keine andere Wahl, als die Kreditnachfrage durch eine strenge Kreditrationierung zu senken und damit das Geldmengenwachstum deutlich unter die Inflationsrate zu drücken.²⁵⁸ Die Freigabe des Kreditzinsniveaus zum Jahresende 1980 führte zu einem dramatischen Anstieg der Realzinsen auf bis zu 40 Prozent. Da 70 Prozent der VW-Käufer ihr Auto durch Kredite finanzierten, brach die Nachfrage nach Autos ab Januar 1981 dramatisch ein. Im Frühjahr 1981 standen bei VW do Brasil 42 000 Autos, eine normale Monatsproduktion der Vor-Krisenzeit, auf Halde. Die Produktion von VW do Brasil sank 1981 um 42,6, der Inlandsabsatz sogar um 44,7 Prozent.²⁵⁹ Der dramatische Absatzrückgang ereignete sich zu einem Zeitpunkt, an dem sich VW do Brasil gut für die Zukunft gerüstet wähnte. Im Herbst 1980 brachte das Unternehmen den VW Gol auf den Markt, eine eigene Entwicklung, die zum Nachfolger des Käfers ausersehen war.

Die brasilianische Autoindustrie hatte seit der Mitte der 1970er Jahre eine eigenständige nationale Strategie im Kampf gegen die Ölabhängigkeit und hohe Ölpreise entwickelt. Mit der Ermutigung und der finanziellen Unterstützung der

257

Protokolle der Vorstandssitzungen der VWAG am 14.3., in: UVW, Z 1133, Nr. 61/1, am 30.5., in: UVW, Z 1133, Nr. 66/1, am 27.6., in: UVW, Z 1133, Nr. 68/1 und am 8.8.1983, in: UVW, Z 1133, Nr. 69/3.

258

Bei einer Inflationsrate von 24 Prozent (pro Quartal!) durfte das Kreditvolumen nur um 5 Prozent steigen (Fernschreiben von Sauer an Schmücker, 27.4.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.) Die Regierung wollte das Geldmengenwachstum auf 50 Prozent bei einer erwarteten Inflationsrate von 80 Prozent drücken, s. Bericht des Bereichs Beteiligungen Ausland I über die wirtschaftliche Lage Brasiliens, 14.5.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 356/1.

259

Bericht über das Geschäftsjahr 1981 der VW do Brasil, in: UVW, Z 610, Nr. 123/2.

260

Stellungnahme der Abt. Beteiligungen zum Spiegel-Artikel „Viel zu wenig“ (Ausgabe 10/1981, 2.3.1981), undatiert (März 1981), in: UVW, Z 1184, Nr. 356/2.

Regierung begannen die PKW-Hersteller mit der Entwicklung ethanolgetriebener Motoren, die mit Brasiliens wichtigstem Agrarrohstoff Zuckerrohr betrieben wurden. Die zuckerrohrverarbeitende Industrie und die Mineralölwirtschaft bauten bis 1980 ein flächendeckendes Produktions- und Verteilungsnetz für Ethanolkraftstoff aus Zuckerrohr auf.

261

Schreiben von Sauer an Netto, 8.12.1980, in: UVW, Z 1184, Nr. 356/1.

VW do Brasil gelang es, Ethanolmotoren rechtzeitig zur zweiten Ölpreiskrise bis zur Serienreife zu entwickeln. Im Herbst 1980 waren 74 Prozent der neu ausgelieferten Fahrzeuge mit Ethanolmotoren ausgerüstet, deren Preise mit den benzingetriebenen Fahrzeugen identisch waren.²⁶⁰ Meldungen über mögliche Versorgungsengpässe bei Ethanol verunsicherten die potentiellen Käufer von Alkoholautos im Laufe des Jahres 1981 jedoch erheblich. Der Anteil dieser neu gebauten Fahrzeuge sank im Laufe des Sommers 1981 zeitweise bis auf sieben Prozent, um bis zum Jahresende wieder auf über 70 Prozent zu steigen. Da VW do Brasil seine Motorenproduktion an erhebliche Nachfrageschwankungen anpassen musste, bat Sauer den Planungsminister Netto sogar um eine dirigistische Festlegung der Produktionszahlen für Ethanolmotoren, die mehr Berechenbarkeit für die Unternehmen geschaffen hätte.²⁶¹

262

Notiz von Carl Hahn über ein Gespräch bei VW do Brasil, 17.3.1982, in: Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 29.3.1982, in: UVW, Z 1133, Nr. 42/1.

VW do Brasil geriet zu einer Zeit in eine schwere Ertragskrise, als es umfangreiche Investitionen in neue Maschinen und neue Produkte vornehmen musste. Während VW do Brasil in den goldenen Jahren bis 1978 mit vergleichsweise niedrigen Investitionen auskommen konnte, traf ein hoher Investitionsbedarf auf den Verlust der Selbstfinanzierungskraft. Der neue VW-Vorstandsvorsitzende Carl H. Hahn gewann im März 1982 bei seinem ersten Besuch bei VW do Brasil den Eindruck, VW do Brasil habe bei seiner *cash cow*, dem Käfer, Investitionen in kostensenkende Produktionsverfahren versäumt.²⁶² Es stellte sich als Nachteil heraus, dass VW do Brasil noch keinen modernen wassergekühlten Motor für den neuen Gol produzieren konnte. Das erste Modell des Gol war mit dem alten luftgekühlten 1,3 Liter-Benzinmotor des Käfer ausgerüstet, der wegen der schwachen Leistung und des unverhältnismäßig hohen Verbrauchs erhebliche Kritik in der brasilianischen Presse erhielt. Wenige Monate nach der Markteinführung ersetzte VW do Brasil den 1,3 Liter-Benzinmotor durch einen stärkeren 1,6 Liter-Benzinmotor und einen 1,3 Liter-Ethanolmotor. Wegen der erheblichen Umstellungskosten brachte der als künftige *cash cow* vorgesehene Gol in seinem ersten Jahr hohe Verluste und eine negative Umsatzrendite von 12 bis 17 Prozent.²⁶³ Ein ähnliches Problem stellte sich auch beim VW Transporter (Typ 2), der 1981 nur mit einem durstigen Benzinmotor und noch nicht mit einem Ethanolmotor lieferbar war.²⁶⁴ Da die Regierung den Einbau von Dieselmotoren in leichte Nutzfahrzeuge aus energiepolitischen Gründen untersagte, schied der Nachbau des in Deutschland entwickelten Dieselmotors als Alternativlösung aus.

263

Vorlage von Geßner für Berthold, 20.8.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

264

Ausführungen Sauer in der Vorstandssitzung der VWAG am 18.9.1980, in: UVW, Z 1133, Nr. 10/3.

VW do Brasil geriet wegen des starken Absatzrückgangs und der extrem hohen Zinsen zum ersten Mal seit seiner Gründung in eine potentiell gefährliche Verschuldung. Während die Bankschulden Ende 1980 mit 7739 Millionen *Cruzeiro* (236,6 Millionen DM) noch günstig zu nennen waren, erreichten sie zum Jahresende 1981 bereits 473,2 Millionen DM²⁶⁵. Gefährlicher war der hohe Verlust von 18,469 Millionen *Cruzeiro* (333,5 Millionen DM), der die liquiden Mittel deutlich schmälerte und auch das Eigenkapital angriff. Nach deutscher Rechnungslegung betrug der Verlust sogar 452 Millionen DM.²⁶⁶ Erstmals in der Geschichte von VW do Brasil überstieg das Anlagevermögen das Eigenkapital, ein Signal für die Unterkapitalisierung des Unternehmens.²⁶⁷ Die VWAG und die beiden Minderheitsaktionäre – die brasilianische Monteiro-Gruppe und der Staat Kuwait mit je zehn Prozent – mussten im November 1981 100 Millionen US\$ Eigenkapital nachschießen, auch um die hohen Fremdkapitalkosten mit einem Zinssatz von elf Prozent (pro Monat!) zu reduzieren.²⁶⁸

Das knapp positive Geschäftsergebnis im folgenden Jahr 1982 bewahrte VW do Brasil vor einem weiteren Eigenkapitalverzehr, aber brachte keine wesentliche Entlastung von den hohen Finanzierungskosten. Der geringe Anstieg der Produktion reichte nicht aus, um die Gemeinkostenbelastung pro Fahrzeug zu senken und einen wirtschaftlichen Auslastungsgrad der drei Werke in São Bernardo do Campo, Taubaté und São Paulo zu erreichen.²⁶⁹

Der dramatische Absatzeinbruch seit dem Herbst 1980 sollte den zaghaft beginnenden Dialog zwischen dem Management und der Gewerkschaft schwer belasten. Wegen der hohen Unterauslastung der Produktion und des Zwangs zur Reduzierung variabler Kosten entließ VW do Brasil im Frühjahr 8500 Beschäftigte, ein Fünftel seiner Belegschaft. Für die Arbeiter und Angestellten hatte diese Massenentlassung dramatische Folgen, die über den Verlust der Arbeit und das drohende Auslaufen der Arbeitslosenversicherung hinausging.²⁷⁰ Für jedes Beschäftigungsjahr bei VW erhielten sie lediglich ein Monatsgehalt aus dem staatlich verwalteten Entschädigungsfond für Entlassene (*Fundo de Garantia do Tempo de Serviço* – FGTS). Da es zu dieser Zeit noch keine ausreichende staatliche Krankenversicherung gab, verloren sie mit der Krankenversicherung ihres Arbeitgebers auch den Versicherungsschutz im Krankheitsfall. Sozialpläne bei Massenentlassungen waren in der brasilianischen Wirtschaft absolut unüblich und im brasilianischen Arbeitsrecht nicht vorgesehen.

Der dramatische Beschäftigungsrückgang bei den Autoherstellern und ihren Zulieferern ließ die Arbeitslosenquote in der Region São Bernardo do Campo bis auf 13 Prozent steigen.²⁷¹ Angesichts der Furcht vor sozialen Unruhen und ihres möglichen Umschlagens in eine politische Rebellion war der Vorstand von VW do Brasil bestrebt, weitere Massenentlassungen möglichst zu vermeiden.

265

Bericht über das Geschäftsjahr 1981 der VW do Brasil, in: UVW, Z 610, Nr. 123/2.

266

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 20.9.1982, in: UVW, Z 1133, Nr. 53/1.

267

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 8.9.1981, in: UVW, Z 1133, Nr. 28/1.

268

Ausführungen des VW-Finanzvorstands Thomée in der Vorstandssitzung am 10.6.1981, in: UVW, Z 1133, Nr. 22/2.

269

Analyse des Geschäftsergebnisses von 1982, in: Protokoll der Vorstandssitzung am 27.6.1983, in: UVW, Z 1133, Nr. 68/1.

270

Fernschreiben von Sauer an Schmücker, 27.4.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1. Teile dieses Fernschreibens gelangten durch eine Indiskretion an die Redaktion des „Spiegel“ an die Öffentlichkeit, s. Linha Dura, in: Der Spiegel 28/1981, S. 62f.

271

Schreiben der Forjaria São Bernardo S.A. an Gerber (VWAG, Beteiligungen Ausland), 27.8.1981, in: Z 1184, Nr. 361/2.

272

Santos Barbosa, *Sindicalismo em tempo de crise*, S. 112f.; sowie *Campanhia Vale do Rio Cristalino*, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.

273

Entlassungsschreiben von Mário Garnero an Sauer, 27.4.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1 (im portugiesischen Original: „inoportuna e inadequada“). S. auch seine Erinnerungen „Jogo Duro“, São Paulo 1988, S. 137-141 und sein Interview in der „A Folha do São Paulo“, 20.7.1981, auszugsweise zitiert in einem Telegramm von VW do Brasil an Anton Konrad, Abt. Öffentlichkeitsarbeit VW AG, 20.7.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.

274

Presseerklärung Garneros zu seinem Rücktritt, undatiert (27.4.1981), in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1. Sauer unterstellte Garnero das eigennützige politische Motiv, nach einem erwarteten Wahlsieg der Oppositionspartei MDB bei den kommenden Parlamentswahlen zum Industrieminister ernannt zu werden, s. Schreiben von Sauer an Schmücker, 11.5.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 356/1.

275

UVW, Z 174, Nr. 2716/1; *Linha Dura*, in: *Der Spiegel* 28/1981, S. 62f.

Die mögliche Alternative der Kurzarbeit war wegen des Fehlens einer staatlichen Beschäftigungsförderung und aufgrund der restriktiven arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen zum Scheitern verurteilt. Wegen des dramatischen Absatzzurückgangs von 40 Prozent reichte eine maximal zulässige Arbeitszeitverkürzung von 25 Prozent für die Anpassung des Arbeitsvolumens an die Nachfrage nicht aus. Da der staatliche Entschädigungsfond für Entlassene keine Kurzarbeiterunterstützungen zahlte, drohten den Arbeitern in den unteren Lohngruppen erhebliche Reallohnseinbußen.

Dennoch unterbreitete der Vorstand der Mitarbeitervertretung und der Metallarbeitergewerkschaft einen Kurzarbeitsplan und den Verzicht auf weitere Entlassungen. Während die arbeitgeberfreundliche Mehrheit in der Mitarbeitervertretung dem Kurzarbeitsplan zustimmte, insistierte die Gewerkschaft auf eine Arbeitsplatzgarantie. In der Urabstimmung über den Kurzarbeitsplan folgten 70 Prozent der Arbeitnehmer im Stammwerk São Bernardo do Campo der Empfehlung der Gewerkschaft und lehnten Kurzarbeit kategorisch ab. Bei der Ablehnung durch die Gewerkschaft spielte vor allem das fehlende Vertrauen in die Zusage von VW eine Rolle, auch über die Laufzeit der Vereinbarung von drei Monaten hinaus auf Entlassungen zu verzichten.²⁷² Die Kursänderung des Vorstands war noch zu frisch und bislang noch zu zaghaft, um einen Vertrauensvorschuss bei der Gewerkschaft und den Arbeitnehmern aufzubauen.

Die Situation nahm am 27. April 1981 eine unerwartete Wendung, als der brasilianische Rechtsvorstand Mário Garnero aus Protest gegen die geplante Entlassung von weiteren 2000 Beschäftigten von seinem Amt zurücktrat und die Gründe seines Rücktritts in der brasilianischen Presse publik machte. Garnero, der zugleich Präsident des Verbands der brasilianischen Autoindustrie (*Associação Nacional dos Fabricantes de Veículo Automotores – ANFAVEA*) war, betrachtete weitere Massentlassungen als „falsch und unangemessen“ für die brasilianische Gesellschaft und lehnte sie wegen der negativen Rückwirkungen auf die Wirtschaftspolitik der Regierung Figueiredo ab.²⁷³ In seiner Position als Präsident des Verbands der Autoindustrie geriet Garnero in einen Interessenkonflikt mit seiner Loyalitätsverpflichtung gegenüber VW. Während VW do Brasil alle legalen Mittel zur Anpassung der Personalkosten an die sinkenden Erlöse ausschöpfen wollte, war der Verband der Autoindustrie am Einvernehmen mit der Regierung interessiert. Darüber hinaus rechnete Garnero bei weiteren Massentlassungen mit einem erheblichen Imageschaden für ausländische Unternehmen wie VW.²⁷⁴ Mit dieser Erwartung sollte Garnero Recht behalten. Staatspräsident Figueiredo zitierte Sauer zu sich und kritisierte die Entlassungen bei VW im Fernsehen. Angesichts der hohen Gewinne in der Vergangenheit sei VW verpflichtet, sich auch in schlechten Zeiten an seine Verpflichtungen gegenüber Brasilien zu erinnern.²⁷⁵

Der Vorstand von VW do Brasil musste die Kritik des Staatspräsidenten ernst nehmen. Hinter dieser *moral suasion* standen erhebliche potentielle Druckmittel der Regierung, die von der Preiskontrolle über Einfuhrgenehmigungen bis zu Exportsubventionen reichten. Auf Drängen des Gouverneurs des Bundesstaats São Paulo verpflichteten sich die vier größten Autoproduzenten, zunächst bis zum November 1981 auf weitere Massenentlassungen zu verzichten. Als Gegenleistung sicherte die brasilianische Bundesregierung zu, trotz der schwierigen Haushaltslage weiterhin Exporte zu subventionieren.²⁷⁶

Zur gleichen Zeit zeichnete sich eine vorsichtige Annäherung zwischen dem Vorstand von VW do Brasil und der Metallarbeitergewerkschaft ab. Dem Leiter der Öffentlichkeitsarbeit bei VW do Brasil entging nicht, dass Lula im Juli 1981 auf einer Versammlung vor dem Werkstor von VW die schwere Lage der Autoindustrie anerkannte und seine ehemals radikale Rhetorik mäßigte.²⁷⁷ Zur gleichen Zeit veröffentlichte die Tageszeitung „O Estado do São Paulo“ in einem Artikel über VW den Inhalt einer unternehmensinternen Kommunikation, den das Unternehmen offenbar gezielt an die Presse lanciert hatte. Darin erklärte VW do Brasil, dass es für Vorschläge zur Vermeidung von Entlassungen offen sei und Entlassungen nur als letztes Mittel betrachte.²⁷⁸ Mit dieser Information reagierte die Öffentlichkeitsarbeit auf eine Rede Lulas, der auf einer Kundgebung von 7000 geplanten Entlassungen bei VW berichtet hatte.

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Vorstand auf ein Sozialpaket für freiwillig ausscheidende Mitarbeiter verständigt. Am 31. Juli 1981 präsentierte die Geschäftsleitung der Belegschaft das Angebot, dass freiwillig ausscheidende Mitarbeiter zusätzlich zu ihrer gesetzlichen Abfindung drei Monatsgehälter erhalten würden. Wer dieses Angebot wahrnahm, behielt mitsamt seiner Familie bis zum Jahresende den Anspruch auf werksärztliche Versorgung und konnte bis zum 15. August 1982 bei der werkseigenen Cooperativa einkaufen.²⁷⁹ Dieses Angebot fand auch die Zustimmung der Gewerkschaft und stieß bei den Mitarbeitern auf positive Resonanz. Allein im August 1981 schieden 3350 Mitarbeiter durch freiwillige Kündigung aus.²⁸⁰ Auf diese Weise baute VW do Brasil den Mitarbeiterüberhang von 4300 Mitarbeitern (Stand Juni 1981) bis zum Jahresende vollständig ab und konnte während der leichten konjunkturellen Erholung 1982 2500 gekündigte Mitarbeiter wieder einstellen.²⁸¹

276

Fernschreiben von Sauer an Schmücker, 19.8.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.

277

Fernschreiben von Walter Nori (Leiter Öffentlichkeitsarbeit VW do Brasil) an Anton Konrad (Leiter Öffentlichkeitsarbeit VWAG), 28.7.1981, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.

278

O Estado do São Paulo, 23.7.1981, in: ebd. Originaltext: „(...) sinceramente gostaríamos de encontrar uma solução que evitasse a medida extrema da demissao e (...) sempre estivemos e continuamos abertos a sugestoes.“

279

Fernschreiben von VW do Brasil an den Bereich Produktion Ausland der VWAG, 3.8.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

280

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 8.9.1981, in: UVW, Z 1133, Nr. 27/1.

281

Protokoll der Vorstandssitzung der VWAG am 10.6.1981, in: UVW, Z 1133, Nr. 22/2.



10. VW do Brasil als Großgrundbesitzer und die sozialen und ökologischen Folgen: Das Rio Cristalino-Projekt

Auf dem Höhepunkt der brasilianischen Autokonjunktur zu Beginn der 1970er Jahre stand VW do Brasil vor der Herausforderung, den nicht transferierbaren Anteil seiner Gewinne in Brasilien anlegen zu müssen. Da VW do Brasil seine Investitionen bereits aus einbehaltenen Gewinnen finanzierte, konnte die Gewinnanlage innerhalb des Unternehmens das Luxusproblem der Gewinnverwendung nicht lösen.

Der Kauf von Zulieferern stand im Widerspruch zu den Geschäftsprinzipien der VWAG und wäre auf dem brasilianischen Markt auch kaum durchführbar gewesen. Viele Zulieferer von VW do Brasil wie Bosch und Krupp waren selbst Tochtergesellschaften deutscher Unternehmen und wären gar nicht zu kaufen gewesen. VW do Brasil legte daher einen Teil seiner nicht transferierbaren Überschüsse in Aktien von 100 brasilianischen Unternehmen der verschiedensten Branchen an. Da VW do Brasil nur Beteiligungen von wenigen Prozent erwerben konnte, vermittelten ihr diese Investitionen weder Einfluss auf die laufende Geschäftsführung noch auf die strategische Entwicklung dieser Unternehmen.²⁸²

VW do Brasil suchte daher nach Investitionsmöglichkeiten, bei denen es die Entwicklung seines Investments bestimmen konnte. Eine solche Möglichkeit ergab sich im September 1973, als die staatliche Entwicklungsgesellschaft Codespar eine 58 000 Hektar große Farm (*Fazenda*) im Südosten des Bundesstaats Pará im Bezirk Santana da Araguaia zum Preis von 28 Millionen *Cruzeiro* (11 Millionen DM) anbot, die sich durch Zukauf von zwei unerschlossenen Ländereien bis auf 241 000 Hektar erweitern ließ.²⁸³ Im Rahmen ihres sehr ehrgeizigen Entwicklungsprogramms für den unterentwickelten Norden und Nordosten Brasiliens bemühten sich die Regierung und die Staatliche Leitungsbehörde für die Entwicklung Amazoniens (Superintendencia do Desenvolvimento da Amazonia – SUDAM), kapitalkräftige Investoren für landwirtschaftliche Großprojekte zu gewinnen. Zu diesem Zweck lud der Planungsminister Reis Velloso den Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Sauer im August 1973 zu einer Reise für potentielle Großinvestoren in den Norden ein.

Das Planungsministerium lockte Investoren mit dem Angebot, den Zukauf der Ländereien und einen großen Teil der Investitionen aus nicht transferierbaren Steuerrückzahlungen zu finanzieren.²⁸⁴ Der Vorstand rechnete mit einem Kaufpreis von 56 Millionen *Cruzeiro* (22,2 Millionen DM) für das Land und einem Investitionsaufwand von 270 Millionen *Cruzeiro* (106,6 Millionen DM), um das weitgehend unerschlossene bewaldete Land in eine Riesenfazenda von der dreifachen Größe Hamburgs zu verwandeln. Im Endausbau erwartete VW, 150 000 bis 200 000 Rinder auf diesem Land halten zu können.

282

Ausarbeitung des Bereichs Beteiligungen I der VWAG, 26.5.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2. Zur Geschichte des Rio Cristalino-Projekts ist das kürzlich erschienene Buch von Antione Acker, Volkswagen in the Amazon. The tragedy of global development in Modern Brasil, Cambridge 2017, grundlegend.

283

Fernschreiben von Sauer an Leiding, 26.9.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

284

Vorlage von VW do Brasil für das Vorstandssekretariat der VWAG, 24.9.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1; Bericht der Abteilung Beteiligungen Ausland I, 26.5.1981, in: UVW, Z 1184, Nr. 361/2.

285

Presseerklärung von Wolfgang Sauer,
April 1983, in: UVW, Z 368, Nr. 193/1.
Zu seiner späteren Deutung des Projekts
s. Sauer, O homem Volkswagen, S. 342-353.

286

Fernschreiben von Sauer an Leiding,
26.9.1973, in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

287

Schreiben von Sauer an Leiding, 16.7.1973,
in: UVW, Z 174, Nr. 577/1.

288

Protokoll der Vorstandssitzung der VW AG
am 5.10.1973, in: UVW, Z 1133, Nr. 288/5.

289

Investitionsplan der VW do Brasil, am
20.12.1974 vom SUDAM freigegeben,
in: UVW, Z 174, Nr. 2716/1.

Trotz der gigantischen Dimension und der gänzlich fehlenden Erfahrung des Konzerns mit landwirtschaftlichen Projekten in Tropenregionen sahen der Vorstand von VW do Brasil und der Vorstand der Volkswagen AG darin eine sehr vorteilhafte, da steuerlich geförderte Form der Gewinnanlage. Da der brasilianische Staat Steuervorauszahlungen für noch nicht versteuertes Einkommen verlangte, waren auch die Steuerrückzahlungen eine nicht versteuerte und damit steuerbegünstigte Finanzierungsquelle für Investitionen. VW do Brasil rechnete zu diesem Zeitpunkt mit langfristig hohen Gewinnen und mit entsprechend hohen Steuerforderungen, was Investitionen aus nicht versteuertem Einkommen attraktiv machte. Entgegen der späteren Rechtfertigungsstrategie des Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Sauer spielten soziale Überlegungen bei der Investitionsentscheidung keine Rolle.²⁸⁵

Neben den steuerlichen Vorteilen gab es auch einen politischen Grund, in Ländereien im unterentwickelten Norden Brasiliens zu investieren. Der Vorstandsvorsitzende von VW do Brasil überzeugte seinen Kollegen Leiding auch mit dem Hinweis, dass der Planungsminister VW do Brasil einen „beachtlichen und außergewöhnlichen goodwill“ der Regierung für den Fall eines Investments in Aussicht gestellt habe.²⁸⁶ Für einen Sympathiebonus sollte VW do Brasil nach Sauers Ansicht der Regierung helfen, „die wirtschaftspolitischen Ziele (...) zur Lösung der sozialen Probleme des Landes zu erreichen“.²⁸⁷ Zu den Zielen der Militärregierung gehörte nicht nur ein kontinuierliches und hohes Wachstum der Industrieproduktion und der industriellen Arbeitsplätze, sondern auch die landwirtschaftliche Erschließung der Savannenwälder und Tropenwälder im Norden Brasiliens. Die Erschließung des Amazonasgebiets und der südlich angrenzenden Savanne und die Kolonisierung dieser Gebiete durch agrarische Familienbetriebe und Fazenden war auch eine agrarpolitische Ersatzhandlung für eine unterbliebene Landreform, die Landarbeiter und Siedler auf ungenutztem Großgrundbesitz zu legalen Eigentümern gemacht und damit das Agrarproblem als soziales Problem gelöst hätte. Das Militär hatte die Regierung Goulart nicht zuletzt wegen ihrer Pläne zu einer Landreform weggeputscht und damit die Interesseneinheit zwischen militärischer und agrarischer Elite gefestigt.

Am 5. Oktober 1973 genehmigte der Vorstand der VW AG den Landkauf im Norden Brasiliens gegen die Bedenken des Personalvorstands Peter Frerk.²⁸⁸ Im Juni 1974 legte VW do Brasil seinen Investitionsplan bei der SUDAM vor, die ihre Genehmigung im Dezember 1974 erteilte.²⁸⁹ Bei seiner Entscheidung für den Kauf verließ sich der Vorstand ganz auf die Empfehlungen von VW do Brasil und auf ein nicht näher erläutertes Sachverständigengutachten, das die Frage nach der Rentabilität des gekauften Landes bejahte. Weder die VW AG noch die brasilianische

Tochter hatten zum Zeitpunkt des Kaufs ein agrarwissenschaftlich durchdachtes und kaufmännisch durchkalkuliertes Konzept, ob und wie sich der ehrgeizige, ja gigantomanische Plan verwirklichen ließ.

Es ist unwahrscheinlich, dass den Entscheidungsträgern in Wolfsburg und in São Bernardo do Campo die Misserfolgsgeschichte einer Großinvestition von Ford im Amazonasgebiet bekannt war. Der Ford-Konzern hatte während des 2. Weltkrieges eine gewaltige Landfläche für die Pflanzung von Gummibäumen gekauft und dort eine Arbeitersiedlung mit dem Namen Fordlandia errichten lassen. Das Fordlandia-Projekt scheiterte, weil der gerodete Urwaldboden schnell seine Fruchtbarkeit verlor und die Erträge der Plantage wegen der geringen Bodenfruchtbarkeit und der sich schnell verbreitenden Pflanzenkrankheiten weit unter den Erwartungen blieben.

VW do Brasil betrat beim Aufbau der Fazenda absolutes Neuland und konnte nicht auf gesicherte Erfahrungswerte zurückgreifen. Dennoch erschien dem Management die Investition in die künftige Fazenda Rio Cristalino nicht risikobehaftet. Das Roden von Bäumen und die Aussaat von Gras zur Ernährung von Rinderherden waren Urbarmachungstechniken, die brasilianische Fazendabesitzer schon seit Langem praktizierten. Es gibt jedoch einige Hinweise, dass der Vorstand von VW do Brasil die Erschließungs- und Urbarmachungskosten und den finanziellen Aufwand für die Verarbeitung und die Vermarktung des Rindfleisches erheblich unterschätzte. So hatte der Vorstand die extrem abgeschiedene Lage im dünn besiedelten Süden des Bundesstaats Pará zunächst nicht in den Investitionsplan einkalkuliert. Die Fazenda lag 800 km von den nächstgelegenen Großstädten und Absatzmärkten in Belem und Brasilia entfernt. Mangels einer Infrastruktur für das Schlachten und die Verarbeitung von Rindern musste sich VW do Brasil mit 22 Prozent an der Schlachthof- und Tiefkühlhausgesellschaft Frigorifico Atlas S.A. beteiligen²⁹⁰. Die vom Hamburger Unternehmen Heinrich Plambeck gegründete Firma errichtete in 70 km Entfernung von der Fazenda in der neu entstandenen Ortschaft Campo Alegre einen Schlachthof mit einer Jahreskapazität von 150 000 Rindern.

Zum Beginn des Projekts reduzierte VW do Brasil die Größe der künftigen Fazenda erheblich. Das 1974 erworbene Gelände umfasste 140 000 statt 241 000 Hektar und sollte künftig 110 000 Rinder ernähren. Nach den Vorgaben der Regierung musste die Hälfte des Landes im ursprünglichen Naturzustand belassen werden. Demnach konnte VW 70 000 Hektar, eine Fläche annähernd von der Größe Hamburgs, roden lassen. Laut dem Geschäftsbericht von VW do Brasil für 1977 sollten nach dem geplanten Abschluss der Rodungen im Jahr 1987 110 000 Rinder, ca. 1,5 Rinder pro

290

Bis 1981 musste VW do Brasil seine Beteiligung auf 27,8 Prozent erhöhen, in: UVW, Z 1184, Nr. 356/1.

291

Bericht über das Geschäftsjahr 1977 der VW do Brasil, in: UVW, Z 319, Nr. 1/8312.

292

Es handelt sich um einen Minimalbetrag, der auf der Grundlage des Cruzeiro-Kurses zum Jahresende 1978 errechnet wurde. Da sich die Investitionen über einen Zeitraum von vier Jahren verteilten und der Cruzeiro gegenüber dem Dollar in diesem Zeitraum 64 Prozent seines Wertes verlor, waren die Kosten in DM um ca. zwei Drittel (15 Millionen DM) höher (Zahlen nach dem Prospekt: VW in Brasilien, 1979).

293

Interne Informationen über Rio Cristalino, Stand 30.4.1982, in: UVW, Z 174, Nr. 1028/22.

294

Notiz über eine Besprechung mit Mitgliedern des Vorstands von VW do Brasil in Wolfsburg, 21.5.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 355/2.

295

Ariane Barth, Aufbruch zur letzten Grenze, in: Der Spiegel 42/1983, S. 230-247.

296

Zum umwelthistorischen Aspekt des Projekts s. Antoine Acker, „O maior incendio do planeta“. Como a Volkswagen e o regime militar brasileiro acidentalmente ajudaram a transformar a Amazonia em uma arena politica global, in: Revista Brasileira de Historia 34 (2014), S. 13-33; ders., „The brand that knows our land“. Volkswagen's „Brazilianization“ in the „Economic Miracle“, 1968-1973, in: Monde(s) 2014/1, S. 197-218.

Hektar, auf den neuen Weideflächen Nahrung finden.²⁹¹ Die Waldrodung und die Grasaussaat für Weideflächen dauerten jedoch länger als geplant. 1978, vier Jahre nach Projektbeginn, waren erst 20000 Hektar Weidefläche für die Rinderzucht erschlossen. Zu diesem Zeitpunkt hatte VW do Brasil mindestens 22 Millionen DM und schätzungsweise 37 Millionen DM investiert.²⁹²

Das Management von VW do Brasil hatte sich beim Kauf des Landes darauf verlassen, die gesetzlichen Vorgaben vollständig ausschöpfen und die Hälfte des Landes (70000 Hektar) roden und in Weideland umwandeln zu können. Da ein Teil des Landes bergig und für die Beweidung ungeeignet war, musste VW die geplante Weidefläche von 70000 auf 53700 Hektar reduzieren.²⁹³ Auch die Erwartung, dass ein Rind 0,66 Hektar Weideland benötigen würde, erwies sich als zu optimistisch. Wegen der vier Monate langen Trockenzeit in den Wintermonaten wuchs das Gras langsamer und war weniger nährstoffreich als erwartet. Seit 1979 erwies sich ein Weidelandbedarf von einem Hektar pro Rind als realistisch. Damit schrumpfte der realistische Viehbesatz der Fazenda von 110000 auf 54000 Rinder. Eine solche gravierende Veränderung der grundlegenden Parameter veränderte die Wirtschaftlichkeitserwartungen der Fazenda sehr nachhaltig.²⁹⁴ Da die Zahl der Rinder bis 1983 gerade einmal 40000 erreichte, konnte VW do Brasil erst für den Anfang der 1990er Jahre mit dem Erreichen der Gewinnzone rechnen.²⁹⁵

Der Vorstand von VW do Brasil und die von ihm konsultierten Berater hatten die geographischen, die klimatischen und die ökologischen Einflussfaktoren deutlich zu optimistisch eingeschätzt. Die grundlegenden Parameter für die langfristige Wirtschaftlichkeit der Fazenda veränderten sich ins Negative. Der Farmleiter, der promovierte Schweizer Tropenlandwirt Andreas Brügger, setzte seine Hoffnungen in die wissenschaftliche Optimierung der Viehhaltung. Zwar waren die traditionellen brasilianischen Nelore-Rinder robust, tropentauglich und anspruchsarm, aber auch ineffiziente Futtermittelverwerter mit einem niedrigen Fleischertrag. Brügger hoffte, in einem 1979 begonnenen Gemeinschaftsprojekt mit der Tierärztlichen Hochschule Hannover eine europäisch-brasilianische Hybridrasse zu züchten, die bei gleicher Tropentauglichkeit mehr Fleisch erbringen sollte. Seine scheiternde Hoffnung basierte auf der optimistisch-scientifischen Annahme, dass eine solche Züchtung möglich war. Doch selbst wenn eine solche Züchtung gelungen wäre, hätte die Vermehrung einer neuen Rinderrasse einen sehr langen Zeitraum erfordert.²⁹⁶

Die Leitung der Fazenda wurde sich erst allmählich der ökologischen Probleme und der Grenzen einer nachhaltigen Beweidung bewusst. Nach dem Besuch eines Beraters der bundeseigenen deutschen Entwicklungsagentur GTZ (Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) im April 1979 musste Brügger einräumen, „daß das

Weidemanagement noch weit davon entfernt ist, optimal zu sein. Dazu fehlen uns noch viele Jahre Erfahrung.²⁹⁷ Doch auch nach der Einführung eines computer-gesteuerten Weidemanagements rechnete er mit einer nachhaltigen Tragfähigkeit des Weidelandes von maximal einem Rind pro Hektar. Bei einer zu intensiven Beweidung bestand die Gefahr der Bodenerosion und damit der dauernden Zerstörung des Bodens, ohne dass die Grenzen der Beweidung bekannt waren.

Der Vorstand von VW do Brasil hatte den Ehrgeiz, im Zentrum der Fazenda eine Mustersiedlung für die 300 ständigen Arbeitskräfte der Farm zu errichten. Auch die Entwicklungsbehörde SUDAM betrachtete die Fazenda Rio Cristalino als eine Modellfarm, die anderen Investoren als Beispiel dienen sollte.²⁹⁸ Die solide gebauten Häuser für die Farmarbeiter und ihre Familien waren an die Strom- und an die Wasserversorgung angeschlossen und damit besser ausgestattet als auf anderen Fazendas. Zu den Gemeinschaftseinrichtungen der Siedlung gehörten eine Grundschule für die Klassen 1 bis 4, eine Lebensmittelkooperative, ein Gemeinschaftssaal mit Bühne und eine Sanitätsstation. Sie bot damit eine deutlich bessere soziale Infrastruktur als viele Landarbeitersiedlungen im armen Norden Brasiliens. Als Preis für die guten Wohnverhältnisse und die vorbildliche Infrastruktur mussten die Farmarbeiter ein hohes Maß an sozialer Kontrolle durch die Farmleitung hinnehmen. Ein kritischer und gründlich recherchierter Artikel in der Zeitschrift „Movimento“ berichtete 1978, dass der Leiter der farmeigenen Sicherheitstruppe die Arbeiter regelmäßig überwachte und das von VW erlassene Alkoholverbot für Farmarbeiter konsequent durchsetzte. Die Gemeinschaftssiedlung und die überschaubare Zahl der Arbeiter erlaubten dem Farmleiter Brügger, das für VW do Brasil typische Modell des autoritären Paternalismus idealtypisch umzusetzen. In der Schule, die den Namen des Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Sauer trug, symbolisierte ein Bild von Sauer den autoritären Paternalismus der Fazenda.

Im Unterschied zu anderen Farmarbeitern wurden die Farmarbeiter von Rio Cristalino dauerhaft beschäftigt und das ganze Jahr bezahlt. Über die Arbeitsbedingungen der ständigen Farmarbeiter liegen nur wenige Informationen vor, da sich das katholische Landpastorat (CPT – *Commissao Pastoral da Terra*) vor allem mit den menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen der nicht ständigen Wanderarbeiter beschäftigte. Ein Bericht der regionalen Arbeitsverwaltung und der Landarbeitergewerkschaft vom September 1984 bescheinigte der Fazenda gute Arbeitsbedingungen für die regulären Arbeitskräfte der Fazenda.²⁹⁹ Da die Farmleitung bei Rodungen Entlaubungsmittel mit dem hochgiftigen dioxinhaltigen Wirkstoff 2,4,5-T (auch bekannt als „Agent Orange“) einsetzte, waren jedoch auch sie schweren, aber vermeidbaren Gesundheitsgefahren ausgesetzt. Leider sind

297

Schreiben von Dr. R. Binsack (GTZ, Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) an Alwin Dierkers (VW do Brasil), 20.8.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 389/2. Schreiben von Brügger an die GTZ, 24.9.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 389/2.

298

So der Artikel des brasilianischen Journalisten Sergio Buarque über die Fazenda Rio Cristalino in: *Movimento*, 26.6.1978.

299

Anzeige der Delegacia Regional de Trabalho no Pará und der Landarbeitergewerkschaft gegen die Fazenda Rio Cristalino, 26.9.1984, in: Arquivo Nacional Brasilia, Serviço Nacional de Informações (SNI), K0048446. Über die Arbeitsbedingungen der ständigen Farmarbeiter und Wanderarbeiter berichteten auch „Der Spiegel“ 42/1983, die „Frankfurter Rundschau“ und die Times vom 10.5.1983

300

So die Angaben im Bericht über das Geschäftsjahr 1981 der VW do Brasil, in: UVW, Z 610, Nr. 123/2.

301

Artikel „Sklavenhaltung für VW-Werk?“ in der Frankfurter Rundschau, 10.05.1983, in: UVW, Z 368, Nr. 193/1.

keine Berichte überliefert, in welchem Umfang die Farmleitung Brandrodungen einsetzte, um in jedem Jahr bis zu 6 000 Hektar Wald zu vernichten. Da die Fazenda das Abfallholz im siedlungseigenen Stromgenerator verfeuerte und ein Sägewerk verwertbares Holz zu Kistenbrettern verarbeitete, wurde das wenige Nutzholz weitgehend wiederverwendet.³⁰⁰ Der nicht verwertbare Waldbewuchs wurde jedoch noch abgebrannt, als die Klimaschädlichkeit von Brandrodungen bereits allgemein bekannt war.

Der größte soziale Missstand der Fazenda war die Behandlung der nicht ständigen Farmarbeiter, die für Rodungsarbeiten eingestellt wurden. Über die durchschnittliche Zahl der nicht ständigen Wanderarbeiter auf der Fazenda gibt es nur sporadische Angaben. Presseberichte, die auf der Grundlage von Berichten der Landarbeitergewerkschaft und des katholischen Landpastorats geschrieben wurden, sprechen für die frühen 1980er Jahre von ca. 600 Wanderarbeitern.³⁰¹ Bei ihrer Einstellung bediente sich die Fazenda privater Arbeitsvermittler, die offiziell *empreiteiros* (Unternehmer) und umgangssprachlich *gatos* (Katzen) genannt wurden. Die *gatos* stellten vornehmlich ungelernete, oftmals analphabetische Arbeiter ein, die zum Überleben im armen Norden Brasiliens jede noch so schlechte Arbeit annehmen mussten. In den sehr dünn besiedelten ländlichen Regionen gab es für landlose Arbeiter meist keine Alternative zum Leben als Wanderarbeiter. Ein Großteil von ihnen besaß weder eine Steuernummer noch ein Arbeitsbuch, die für ein reguläres Arbeitsverhältnis obligatorisch waren. Die hoffnungslose soziale Lage der ungelerneten Landarbeiter erlaubte es den *gatos* und deren Auftraggebern, Löhne und Arbeitsbedingungen zu diktieren. So erhielten die Wanderarbeiter von den *gatos* nicht einmal Schuhe und Arbeitskleidung. Während die ständigen Arbeiter der Fazenda unter guten Wohnbedingungen lebten, erhielten die Wanderarbeiter nur eine Unterkunft in schlecht abgedeckten Holzschuppen ohne sanitäre Anlagen. Da die VW-Fazenda keine Verantwortung für die Unterbringung und die Verpflegung der Wanderarbeiter übernahm, mussten die Wanderarbeiter mangels Alternativen ihre Verpflegung zu überhöhten Preisen bei den *gatos* kaufen.

Die Arbeitsverhältnisse der Wanderarbeiter waren stark durch Gewalt bestimmt. Die *gatos* waren bewaffnet und erzwangen die Erfüllung der Arbeitsverträge nicht selten mit bewaffneten Wächtern (*pistoleiros*). Wenn Wanderarbeiter die Farm wegen der schlechten Bezahlung und der unzumutbaren Arbeitsbedingungen verlassen wollten, wurden sie von den *pistoleiros* mit Waffengewalt zur Arbeit gezwungen oder nach einem Fluchtversuch an einen Baum gefesselt. Zu den bevorzugten Opfern der *gatos* gehörten verschuldete Wanderarbeiter, deren Schulden sie übernahmen. Da von dem Lohn nach Abzug der

Verpflegung kaum Geld zum Abzahlen der Schulden übrig blieb, gerieten verschuldete Wanderarbeiter in eine längerfristige Schuldknechtschaft. Deutsche Lateinamerika-Informationendienste wie die „Brasilien-Nachrichten“ klagten diese Arbeitsverhältnisse als Sklaverei an.³⁰² Während die anklagende Berichterstattung über die Lebensverhältnisse der Landarbeiter die soziale Unterdrückung und Ausbeutung angemessen wiedergab, verfehlte der metaphorisch gebrauchte Begriff „Sklaverei“ die Wirklichkeit. Verschuldete Landarbeiter befanden sich in vollständiger wirtschaftlicher und arbeitsrechtlicher Abhängigkeit von den *gatos*, aber sie waren weder deren Eigentum noch Leibeigene.

Laut eines Berichts der staatlichen Arbeitsverwaltung im Bundesstaat Pará unterschied sich die Behandlung der Wanderarbeiter auf der Fazenda Rio Cristalino nicht von den Arbeitsbedingungen auf anderen Fazendas.³⁰³ Damit bestätigte die Arbeitsverwaltung die Klagen des katholischen Landpastorats über die Ausbeutung der Wanderarbeiter, die 1983 durch Berichte der brasilianischen Tageszeitungen „O Globo“ und „Journal de Tarde“ an eine große Öffentlichkeit Brasiliens gelangten und über die Nachrichtenagentur AFP und die „Frankfurter Rundschau“ auch deutsche Leser erreichten³⁰⁴. Pater Ricardo Rezende besuchte im Oktober 1985 Deutschland und informierte die kritische Öffentlichkeit auf dem Freiburger Kongress der Brasilien-Nachrichten „Mitverantwortung ausländischer Unternehmen – Sklaverei auf der VW-Farm?“ aus erster Hand über die Verhältnisse im Norden Brasiliens.

Die Leitung der VW-Fazenda war zweifellos mit den Verhältnissen auf dem ländlichen Arbeitsmarkt vertraut und kannte die ausbeuterischen Praktiken der *gatos*. Mit der Zwischenschaltung der *gatos* reduzierte die Leitung der Fazenda auf Kosten der Wanderarbeiter ihren Verwaltungsaufwand und ihr Lohnbudget. Die Leitung der Fazenda betrachtete und behandelte die Wanderarbeiter als Arbeitskräfte zweiter Klasse. Sie verweigerte ihnen angemessene Unterkünfte mit sanitären Anlagen, eine medizinische Versorgung und sogar den Einkauf im fazendaeigenen Lebensmittelladen. Sie zog ihnen sogar einen Teil ihres Lohns ab, wenn sie beim Arbeiten Fehler machten und beim Ausreißen giftiger Pflanzen nachlässig waren.³⁰⁵ Statt die Wanderarbeiter fair zu behandeln, leistete sie den *gatos* noch Vorschub.

Die Leitung der Fazenda und VW do Brasil trugen keine unmittelbare, aber eine indirekte Mitverantwortung für die menschenunwürdigen Arbeits- und Lebensbedingungen der Wanderarbeiter. Da sich die Rodungsarbeiten über einen langen Zeitraum erstreckten und die Wanderarbeiter nicht nur für kurze Zeit auf der Fazenda beschäftigt waren, hätte die Fazenda diese Arbeitskräfte auch selbst

302

So die ausführlichen Aussagen von Wanderarbeitern in den „Brasilien-Nachrichten“ 84/1984. Die Aussagen der Wanderarbeiter wurden von Pater Ricardo Rezende vom katholischen Landpastorat gesammelt und publiziert.

303

Zitat aus dem Bericht: „A situação encontrada na Vale do Rio Cristalino é um retrato de todas as outras fazendas existentes na região, onde o trabalhador humilde e analfabeto é uma presa fácil para os empreiteiros, muitas das vezes com a complacência dos próprios donos das fazendas“. (Übersetzung: Die auf der Fazenda Vale do Rio Cristalino vorgefundene Situation ist ein Abbild der anderen Fazendas der Region, wo der ärmliche und analphabetische Arbeiter, oftmals mit Nachsicht der wirklichen Herren der Fazenda, eine leichte Beute der Arbeitsvermittler ist), in: Anzeige der Delegacia Regional de Trabalho no Pará und der Landarbeitergewerkschaft gegen die Fazenda Rio Cristalino, 26.9.1984, in: Arquivo Nacional Brasília, Serviço Nacional de Informações (SNI), K0048446.

304

Übersicht über die Berichterstattung der brasilianischen Presse in einem Fax von VW do Brasil an die VW AG, undat. (Mai 1983), in: UVW, Z 368, Nr. 193/1. Die Zeitung *Tribuna Metalurgica* der Metallarbeitergewerkschaft von São Bernardo do Campo machte diese Verhältnisse in ihrer Ausgabe für Mai/Juni 1983 der Belegschaft von VW bekannt.

305

Sergio Buarque, A capitania da Volkswagen, in: Movimento, 26.6.1978.

306

Schreiben von Bernhard Grzimek an die VWAG, 12.10.1979, in: UVW, Z 1184, Nr. 390/3.

Schreiben der VWAG an Grzimek, 23.10.1979, in: UVW, Z 174, Nr. 2716/2.

307

VW do Brasil, Cristalino. Eine Rinderfarm im Neuen Viehzuchtgebiet, Wolfsburg 1983, in: UVW, Z 174, Nr. 1993/5.

308

Dies berichtete auch „Der Spiegel“ Nr. 46/1986, S. 209-212.

einstellen und ein Modell der *best practise* etablieren können. Seit 1983 erhoben deutsche Nachrichtenmagazine und überregionale Zeitungen wie „Der Spiegel“ und „Frankfurter Rundschau“ den Vorwurf der „Sklavenarbeit bei VW“, der jedoch ungenau formuliert war. Auch wenn es sich nicht um wirkliche Sklaven handelte und VW do Brasil nicht unmittelbar für ihre katastrophalen Arbeitsbedingungen verantwortlich war, unterließ VW alles, um die Lage der Wanderarbeiter zu verbessern.

Mit dem wachsenden Umweltbewusstsein der Deutschen und der beginnenden Globalisierung des Umweltbewusstseins fanden die großräumigen Urwaldrodungen im Amazonasgebiet ein zunehmendes Interesse der Öffentlichkeit. Im Februar 1984 erwähnte ein Artikel der Zeitschrift „Geo“ die VW-Fazenda als Beispiel für die Zerstörung von tropischen Urwäldern. In der für den Schulunterricht bestimmten Zeitung „Brasilien, Herausforderung an die Kirche“ berichtete das katholische Hilfswerk Misereor nicht nur über Menschenrechtsverletzungen und soziale Unterdrückung, sondern am Beispiel der Fazenda Rio Cristalino auch über die Zerstörung des Urwalds. Die medial verbreitete Nachricht von Rodungen auf der VW-Fazenda veranlasste den prominenten Tierfilmer und Zoodirektor Bernhard Grzimek im Oktober 1979 zu einem besorgten Brief an den VW-Vorstand in Wolfsburg.³⁰⁶ Die VWAG versicherte Grzimek, dass sich das Unternehmen der ökologischen Folgen bewusst sei und der Gefahr der Bodenerosion durch die Aussaat von Gras begegnet werde. Ein ökologischer Masterplan zur Reduzierung der negativen Folgen für die Pflanzen- und Tierwelt existierte zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht. Letztlich hinderte nur das teilweise bergige Gelände VW do Brasil, die hohe gesetzliche Höchstgrenze auszuschöpfen und 50 Prozent des Landes zu roden. Um der zunehmenden öffentlichen Kritik zu begegnen, veröffentlichte VW do Brasil 1980 eine umfassende und aufwändig bebilderte Broschüre über Rio Cristalino auf Portugiesisch. Aufgrund der zunehmenden Kritik in der deutschen Medienlandschaft ließ die VWAG im Januar 1983 auch eine deutsche Fassung drucken und produzierte einen Film, den die VWAG kostenlos an Schulen und andere Bildungseinrichtungen verlieh.³⁰⁷

VW do Brasil entschloss sich 1986 zum Verkauf der Fazenda Rio Cristalino, für die sie 1987 einen Käufer fand. Doch für diese Entscheidung war die negative Berichterstattung der deutschen und der brasilianischen Presse über die sozialen Verhältnisse der Wanderarbeiter und die ökologischen Folgewirkungen der Waldrodung nur zweitrangig.³⁰⁸ Da VW do Brasil seit 1980 Verluste verzeichnete, hatte sich der ursprüngliche Zweck der Fazenda als Steuersparmodell erledigt. Solange VW do Brasil keine Gewinne machte, konnte das Unternehmen keine un versteuerten Erträge in die Fazenda investieren.

Eine Studie des Vorstands von VW do Brasil kam im Januar 1986 zu dem Ergebnis, dass „zufriedenstellende Gewinne aus dem Viehhandel und dem Holzhandel wegen der kopflastigen Verwaltung nicht zu erwarten“ seien und der *break-even-point* in weiter Ferne liege. Die Fazenda erforderte einen kurzfristigen Kapitaleinzuss von 4,5 Millionen US\$, den VW do Brasil wegen der schwierigen Ertragslage im Autogeschäft und dringend erforderlicher Modernisierungsinvestitionen im Werk nicht aufbringen konnte³⁰⁹. Damit verabschiedete sich VW do Brasil von der vergleichsweise optimistischen Prognose des Jahres 1982, dass bis zum Erreichen der Rentabilitätsschwelle nur noch Investitionen von 2,8 Millionen US\$ erforderlich seien.³¹⁰ Entgegen Sauer's Darstellung in seiner Autobiographie „O homem Volkswagen“ (Der Volkswagen-Mann) gab VW do Brasil das Projekt nicht wegen angeblicher Boykottdrohungen, sondern wegen dauerhafter Verluste auf.

309

Sauer/Prange, Weitere Maßnahmen zur Sanierung der VW do Brasil, 21.1.1986, in: UVW, Z 1184, Nr. 64/1.

310

Notiz des Vorstandsvorsitzenden der VWAG Carl H. Hahn über ein Gespräch mit dem Vorstand von VW do Brasil am 17.3.1982, in: Protokoll der Vorstandssitzung am 29.3.1982, in: UVW, Z 1133, Nr. 42/1.



11. Franz Stangl: Ein KZ-Kommandant als Mitarbeiter von VW do Brasil

Der Bericht der brasilianischen Wahrheitskommission zur Aufklärung der Verbrechen während der Militärdiktatur griff die bestätigte Tatsache auf, dass VW do Brasil Franz Paul Stangl (1908-1971), den ehemaligen Kommandanten des nationalsozialistischen Vernichtungslagers Treblinka, bis zu seiner Verhaftung durch die brasilianische Polizei im Jahr 1967 beschäftigte. Die darin geäußerte Behauptung, Stangl sei als Angestellter des Werkschutzes für die Montage und die Wartung der Sicherheits- und Überwachungstechnik verantwortlich gewesen,³¹¹ erweist sich nach eingehender Prüfung als falsch.

Wie war es möglich, dass ein seit 1961 gesuchter nationalsozialistischer Kriegsverbrecher unter seinem richtigen Namen in Brasilien einwandern konnte und bei VW do Brasil Anstellung fand? Der Oberösterreicher Stangl begann sein Berufsleben als Weber in der Textilindustrie und absolvierte im ungewöhnlich jungen Alter von 18 Jahren die Meisterprüfung.³¹² Wegen der hohen Staubbelastung in der Weberei und seiner Angst vor einer Lungenerkrankung trat er 1931 in Linz in den Polizeidienst ein. Stangl bewährte sich bei der Niederschlagung des sozialistischen Aufstands im Februar 1934 und entdeckte nach der Ermordung des Bundeskanzlers Dollfuß durch österreichische Nationalsozialisten ein Waffenversteck der Nazis. Im Herbst 1934 wurde er wegen seiner Loyalität zum autoritären österreichischen Ständestaat in die Kriminalpolizei befördert und 1935 in die politische Abteilung der Kripo im oberösterreichischen Wels versetzt.

Angesichts seiner erwiesenen Loyalität zum Ständestaat wäre seine Polizeikarriere unter normalen Umständen nach dem „Anschluss“ Österreichs an Deutschland beendet gewesen. Stangl gelang es jedoch, seine Spuren zu verwischen und sich als angebliches illegales NSDAP-Mitglied auszugeben. Hier und in vielen anderen Situationen seines späteren Lebens zeigte der Opportunist Stangl seine Fähigkeit, sich schnell an neue Herausforderungen anzupassen und sich beruflich zu reorientieren. Mit der Eingliederung der politischen Abteilung der Kripo in die Geheime Staatspolizei (Gestapo) erhielt Stangl 1939 den Status eines Gestapo-Beamten und wurde nach der Fusion der Gestapo mit dem Sicherheitsdienst der SS zum Reichssicherheitshauptamt (RSHA) in die SS aufgenommen.

Stangls Entwicklung zum nationalsozialistischen „Schreibtischtäter“ begann im November 1940, als ihn das Reichssicherheitshauptamt zur „Gemeinnützigen Stiftung für Anstaltspflege“, der Tarnorganisation für den Massenmord an arbeitsunfähigen Kranken und Behinderten (T4-Aktion) versetzte. Bis zum März 1942 war Stangl in der oberösterreichischen Heilanstalt Hartheim, zeitweise auch in der Heilanstalt Bernburg (Sachsen-Anhalt) als Büroleiter für die Verwaltung des Selektions- und Ermordungsprozesses verantwortlich. Zu Stangls Aufgaben gehörte

311

Commissão Nacional da Verdade, Relatório, Vol. II, Brasília 2014, S. 67. Auf der Grundlage einer anderen Quelle stellten die gewerkschaftlichen Kläger gegen VW do Brasil die gleiche Behauptung auf.

312

Zum Lebenslauf von Stangl s. Gitta Sereny, *Am Abgrund: Gespräch mit dem Henker. Franz Stangl und die Morde von Treblinka*, München 1995 (engl. Originalfassung 1974). Die britische Journalistin Sereny führte nach Stangls Verurteilung zu lebenslanger Haft im April und im Juni 1971 längere Gespräche mit ihm. Diese Eindrücke und Informationen ergänzte sie in Gesprächen mit seiner Frau Theresa, die in Brasilien geblieben war.

313

Zur Stangls Position als Kommandant der Vernichtungslager Sobibor und Treblinka siehe Sara Berger: Experten der Vernichtung. Das T4-Reinhardt-Netzwerk in den Lagern Belzec, Sobibor und Treblinka, Hamburg 2013 und Yitshak Arad: Belzec, Sobibor. Treblinka. The Operation Reinhard death camps, Bloomington 1999. In Sobibor wurden auch 34 000 niederländische und 16 000 deutsche, österreichische und tschechische Juden ermordet. Aus dem Reichsgebiet und dem Protektorat Böhmen und Mähren wurden fast 19 000 Juden in elf Deportationszügen nach Treblinka deportiert, s. Alfred Gottwaldt/Diana Schulle: Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941-1945, Wiesbaden 2005.

314

Arad, Operation Reinhard, S. 168.

315

Sereny, Gespräche mit dem Henker, S. 141f.

316

Urteil des Landgerichts Düsseldorf gegen Franz Stangl, 22.12.1970, in: LG Düsseldorf 8 Ks 1/69.

unter anderem die Ausstellung der Totenscheine, mit denen die Angehörigen der ermordeten Patienten über die Massentötung durch kohlenmonoxidhaltige Motorenabgase in Gaskammern getäuscht wurden.

Wegen ihrer Erfahrungen beim organisierten Massenmord mit Giftgas wurden Stangl und einige seiner Untergebenen nach der Einstellung des Massenmordes an Kranken von der SS nach Ostpolen versetzt, um im Rahmen der „Aktion Reinhardt“ in den Vernichtungslagern Belzec, Sobibor und Treblinka mehr als eine Million polnischer Juden aus den Ghettos in Ostpolen und Warschau zu ermorden.³¹³ Stangl erwies sich für seine Vorgesetzten in der SS als ein sehr effektiver Organisator, der den Ausbau des Lagers Sobibor leitete und innerhalb von nur zwei Monaten die Ermordung von 100 000 Menschen organisierte. Während seiner Zeit als Kommandeur des Vernichtungslagers Treblinka von September 1942 bis zum Lageraufstand am 17. August 1943 trug Stangl die Verantwortung für den Tod von mehr als 700 000 jüdischen Deportierten. Nach den Aussagen der angeklagten SS-Männer im Düsseldorfer Treblinka-Prozess von 1964/65 agierte Stangl eher wie ein Koordinator und ließ seinen Untergebenen große Freiräume bei ihrer mörderischen Arbeit. Dessen ungeachtet trug Stangl die maßgebliche Verantwortung für die Reorganisation des Vernichtungslagers von einem chaotischen Schlachthaus zu einer effizienten Tötungsfabrik, die täglich mehr als 10 000 Juden in den Gaskammern ermordete. Der SS-Führer und Kommandeur der „Aktion Reinhardt“, Odilo Globocnik, bezeichnete Stangl als seinen besten Lagerkommandanten.³¹⁴ Einer der wenigen Überlebenden von Sobibor berichtete, dass Stangl nicht immer wie ein distanzierter bürokratischer Schreibtischtäter handelte, der seine Opfer nicht selbst misshandelte und tötete. Bei der Ankunft eines Deportationszugs schoss Stangl mit einer Pistole auf Häftlinge und traf einige von ihnen möglicherweise tödlich.³¹⁵

Da der Großteil der Deportierten von den Zügen direkt in die Gaskammern getrieben wurde, hatten nur die wenigen jüdischen Arbeitskräfte („Arbeitsjuden“) eine geringe Überlebenschance. Obwohl Stangl häufiger eine auffällige weiße Uniformjacke statt der schwarzen SS-Uniform trug, blieb er für die Häftlinge fast unsichtbar.³¹⁶ Stangl zeigte sich nur gelegentlich bei den Appellen der Häftlinge und bei der Inspektion der Arbeitskommandos und musste nach dem Ende des Kriegs nicht fürchten, dass ein ehemaliger Häftling ihn wiedererkannte. Kurz nach dem Ende des Kriegs wurde Stangl von der amerikanischen Armee gefangen genommen und wegen seiner Mitgliedschaft in der SS bis zum Frühjahr 1947 im österreichischen Internierungslager Glasenbach inhaftiert. Die amerikanische Besatzungsmacht lieferte ihn an die österreichische Justiz aus, die mit der gerichtlichen Aufklärung der Euthanasiamorde in der Heilanstalt Hartheim begonnen hatte und auch gegen Stangl ermittelte.

Vor einem drohenden Prozess floh Stangl am 30. April 1948 aus dem Linzer Untersuchungsgefängnis nach Rom, wo ihn der nazifreundliche Bischof Alois Hudal (1885-1963) mit einem Pass des Roten Kreuzes und Geld für die Weiterreise versorgte. Hudal beschaffte ihm ein Einreisevisum für Syrien und vermittelte ihm sogar eine Stelle in einer Weberei in Damaskus. Ein Jahr nach seiner Ausreise holte Stangl seine Frau und seine drei Töchter nach.

Mit dem Pass des Roten Kreuzes und dem österreichischen Pässen seiner Frau siedelte Familie Stangl 1951 nach Brasilien über und ließ sich in São Bernardo do Campo nieder. Stangl gelangte auf dem gleichen Weg (der sogenannten „Rattenlinie“) nach Lateinamerika, wie auch andere hochrangige Funktionsträger des Nazi-regimes und international gesuchte Kriegsverbrecher wie Adolf Eichmann und Josef Mengele. Da ihn die österreichische Justiz erst seit 1961 suchte, konnte er ohne ein Risiko unter seinem richtigen Namen einreisen und sich in Brasilien niederlassen.

In Brasilien profitierte Stangl von seiner Fähigkeit, sich einer neuen Umgebung unauffällig anzupassen. Stangl suchte nicht die Gesellschaft ehemaliger Nationalsozialisten, die sich beispielsweise zur Feier von Hitlers Geburtstag trafen. Er lernte schnell Portugiesisch und fand dank seiner Berufserfahrung als Weber und einer technischen Zusatzausbildung schnell eine Stellung bei einer Textilfirma. Franz Stangl profitierte vom steigenden Bedarf der brasilianischen Wirtschaft nach technisch ausgebildeten Fachkräften. Durch seine Frau kam er mit einem deutschstämmigen Nachbarn in Kontakt, der als Chef der Betriebsinstandhaltung bei VW do Brasil tätig war. Im Oktober 1959 erhielt Franz Stangl dort unter seinem richtigen Namen mit seinen österreichischen Papieren eine Einstellung als Mechaniker und stieg bis zu seiner Verhaftung am 28. Februar 1967 zum Gruppenleiter der präventiven Betriebsinstandhaltung auf.³¹⁷ Seine mittlere und seine jüngste Tochter fanden bei VW do Brasil als Sekretärinnen Arbeit.

In Brasilien lebte Franz Stangl unter seiner richtigen Identität. Er hatte sich und seine Familie 1954 sogar beim österreichischen Konsulat angemeldet. Als seine beiden älteren Töchter heirateten, besorgte Franz Stangl über das Konsulat Abschriften der Geburtsurkunden seiner Kinder und seiner eigenen Heiratsurkunde. Zu diesem Zeitpunkt galt Stangl in Österreich noch als unbescholten. Erst 1961 schrieb ihn die österreichische Polizei wegen der Morde in Hartheim nochmals zur Fahndung aus. Obwohl die österreichischen Botschaften und Konsulate regelmäßig Kopien der Fahndungsliste erhielten, versäumten die Konsularbeamten in São Paulo einen Namensabgleich mit der Kartei der dort gemeldeten Österreicher. Dieses Verhalten verwundert umso mehr, da Lateinamerika spätestens seit der Entführung Adolf Eichmanns aus Argentinien im Mai 1960 als Fluchtort nationalsozialistischer Kriegsverbrecher bekannt war.

317

Schreiben von Schultz-Wenk an Dr. H. Krüger (Rechtsabteilung VWAG), 31.3.1967, in: UVW, Z 1053, Nr. 105/1; Vernehmung des Franz Stangl durch die Staatsanwaltschaft am 27.6.1967, in: Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Hauptstaatsarchiv Duisburg, Bestand Ger. Rep. 388 Nr. 0245.

318

Zum Prozess des Düsseldorfer Landgerichts gegen die Wachmannschaft von Treblinka siehe das Urteil vom 3.9.1965 (LG Düsseldorf 8I Ks 2/64).

319

Stangl wurde von der Politischen Polizei verhaftet, weil die Politische Polizei für die Registrierung und die Überwachung von Ausländern zuständig war.

320

Daniel Stahl, Nazi-Jagd. Südamerikas Diktaturen und die Ahndung von NS-Verbrechen, Göttingen 2013, S. 196-208; Felipe Cittolin Abal, Nazistas no Brasil e extradição. Os pedidos de extradição de Franz Stangl e Gustav Wagner em uma análise histórico-jurídica, Curitiba 2014, S. 80ff. Siehe auch die Darstellung des Simon-Wiesenthal-Archivs in Wien, online unter http://www.simon-wiesenthal-archiv.at/02_dokuzentrum/02_faelle/e02_stangl.html, abgerufen am 16.7.2017.

321

„Der Spiegel“ 28/1967, S. 30.

In der österreichischen Öffentlichkeit war Stangl seit 1964 kein Unbekannter mehr. Nach dem Beginn des Düsseldorfer Prozesses gegen die Wachmannschaft des Vernichtungslagers Treblinka berichtete eine österreichische Zeitung, dass der Lagerkommandant Stangl flüchtig war und von der deutschen und der österreichischen Justiz gesucht wurde.³¹⁸ Die Untätigkeit der österreichischen Konsulate bei der Fahndung nach Kriegsverbrechern war jedoch keine nationale Besonderheit: Der Bundesnachrichtendienst (BND) war spätestens seit 1958 über Eichmanns Aufenthaltsort informiert und hielt diese Information gegenüber dem Generalbundesanwalt und den Staatsanwaltschaften der Länder geheim.

Stangl wurde dank der Aktivitäten des unermüdlichen „Nazijägers“ Simon Wiesenthal am 28. Februar 1967 von der Politischen Polizei vor seinem Hause verhaftet.³¹⁹ Ein ehemaliger Angehöriger der Gestapo hatte Wiesenthal im Februar 1964 über Stangls Aufenthaltsort in Brasilien informiert. Da die österreichische Justiz den Fall Stangl nur schleppend behandelte, wandte sich Wiesenthal im Sommer 1966 an den brasilianischen Senator Aarao Steinbruch, um eine Zusammenarbeit zwischen der brasilianischen Staatsanwaltschaft und dem österreichischen Justizministerium in Gang zu setzen.³²⁰ Mit Hilfe eines Bekannten bei der brasilianischen Polizei gelangte Steinbruch Anfang Januar 1967 an die Information, dass Stangl bei VW do Brasil beschäftigt war.

Die Personalabteilung von VW do Brasil wurde von Stangls Verhaftung vollkommen überrascht. Der Vorstandsvorsitzende Schultz-Wenk reagierte auf diese Nachricht keinesfalls schockiert, sondern erleichtert, da die brasilianische Presse – im Unterschied zum Magazin „Der Spiegel“ – Stangls Arbeitgeber nicht einmal erwähnte und VW do Brasil ein Reputationsschaden erspart blieb.³²¹ Ein vorsätzliches Nicht-Wissen-Wollen kann man der Personalabteilung nicht vorwerfen. Obwohl die deutsche Presse 1964 und 1965 ausführlich über den Treblinka-Prozess gegen seine früheren Untergebenen berichtete, tauchte Stangls Name in der Berichterstattung nicht auf.

Gegenüber der Rechtsabteilung der VWAG rechtfertigte sich Schultz-Wenk mit einem für die damalige Zeit nicht untypischen Entlastungsargument: „Seit Bestehen der VW do Brasil bekleiden zwei deutsch-jüdische Immigranten die Stellung des Personalchefs und dessen Stellvertreter. Diese beiden Herren haben also Herrn Stangl eingestellt.“ Nach dieser verqueren Logik des ehemaligen NSDAP-Mitglieds Schultz-Wenk waren zwei Angehörige des verfolgten und gemordeten jüdischen Volkes für Stangls Einstellung verantwortlich.

Gegen Schultz-Wenks Schuldzuweisung an die Leitung der Personalabteilung spricht, dass Stangl zunächst nur als Mechaniker eingestellt wurde und sich die Leitung der Personalabteilung sicher nicht mit der Einstellung eines gewöhnlichen Arbeiters beschäftigte. Da VW do Brasil deutschsprachige Einwanderer und in Brasilien geborene Deutschbrasilianer wegen ihres Rufs als loyale und zuverlässige Arbeitskräfte und aufgrund ihrer Deutschkenntnisse gerne einstellte, war Stangls Einstellung ein Routineakt. In den Personalakten früherer Mitarbeiter finden sich keine Angaben zu ihren Lebensläufen, die auf eingehende Fragen nach früheren beruflichen Stationen schließen lassen. Es spricht alles dafür, dass Stangl sein berufliches Vorleben als Polizist verschwieg, um nicht die Spur eines Verdachts zu erregen. Schultz-Wenk reagierte mit seiner Rechtfertigung auf eine nicht überlieferte schriftliche Anfrage der Wolfsburger Rechtsabteilung, die über die negative Berichterstattung in Israel beunruhigt war.³²² Laut eines Berichts der israelischen Tageszeitung „Maariv“ vom 15. März 1967 habe VW do Brasil Stangl einen sehr guten Anwalt zur Verfügung gestellt und stünde der Einstellung ehemaliger Nationalsozialisten positiv gegenüber. Da sich VW do Brasil nach der Verhaftung nicht mehr um Stangl kümmerte, war dieser Verdacht unbegründet.

Um Stangls Auslieferung bemühte sich die Justiz dreier Staaten, die Stangl vor ein Gericht stellen wollten: Polen, Österreich und die Bundesrepublik Deutschland. Da Stangl in Polen die Todesstrafe drohte und die Staatsanwaltschaft am Landgericht Düsseldorf aufgrund des Treblinka-Prozesses von 1964/65 mit ihren Ermittlungen bereits weit fortgeschritten war, genehmigte die brasilianische Regierung im Juni 1967 die Auslieferung nach Deutschland. Das Landgericht Düsseldorf verurteilte ihn am 22. Dezember 1970 nach einem sieben Monate langen Prozess zu lebenslanger Haft.³²³ Sein Leben endete am 28. Juni 1971 in der Justizvollzugsanstalt Düsseldorf durch Herztod.

Verschiedene Indizien deuten auf eine hartnäckige Kultur des Vergessens, des Verschweigens und des Nicht-Wissen-Wollens in der Volkswagen AG hin. So stellte die VWAG den langjährigen stellvertretenden Gauleiter des Gaus Bayerische Ostmark 1952 als Betreuer für prominente Gäste ein.³²⁴ Der stellvertretende Gauleiter Ludwig Ruckdeschel (1907-1986) hatte im April 1945 zwei Regensburger Bürger wegen ihres Eintretens für eine kampflose Übergabe der Stadt an die US Army standrechtlich zum Tode verurteilen und hinrichten lassen und verbüßte dafür von 1947 bis 1952 eine Haftstrafe. Angesichts der vorhergegangenen Haftstrafe und der kaum kaschierbaren nationalsozialistischen Funktionärskarriere in seinem Lebenslauf war der Fall Ruckdeschel ein eklatanter Fall des Wegschauens.

322

Hierauf deutet ein Brief des israelischen VW-Importeurs Champion Motors Ltd. vom 15.3.1967 hin, der der Exportabteilung der VWAG die Übersetzung einer längeren Reportage der israelischen Tageszeitung „Maariv“ über die Verhaftung Stangls übersandte, in: UVW, Z 1053, Nr. 105/1.

323

Zum Prozess gegen Stangl s. „Der Spiegel“ 20/1970, S. 81-84 und 53/1970, S. 42.

324

Brigitte Hamann, Winifried Wagner oder Hitlers Bayreuth, München 2002, S. S. 593.



12. Ergebnisse

VW entschied sich 1956 unter dem Druck des brasilianischen Protektionismus für den Bau eines Werks in Brasilien. Wegen des großen Wachstumspotentials des brasilianischen Marktes erwies sich diese Entscheidung für den gesamten Konzern als ein Glücksfall. Innerhalb von nur wenigen Jahren entwickelte sich VW do Brasil zum Marktführer auf dem brasilianischen Automarkt.

Das Management von VW do Brasil war 1964 nicht an der Beseitigung der letzten demokratisch legitimierten Regierung und an der Machtübernahme der Militärdiktatur beteiligt und leistete den Putschisten auch keine finanzielle Unterstützung. Es beurteilte den Militärputsch von 1964 und die Etablierung einer zunehmend repressiveren Militärdiktatur eindeutig positiv, da es eine stabilere und vor allem unternehmensfreundliche Politik erwartete. Obwohl der Vorstand der VW AG durch die glaubhafte Berichterstattung deutscher Medien über die politische und soziale Repression in der Militärdiktatur informiert war, akzeptierte und bagatellierte er diese Verhältnisse aus einer kolonialistischen Sichtweise heraus als unvermeidbar. Für die Vermutung, dass VW do Brasil den Betrieb eines Folterzentrums der Streitkräfte (DOI-CODI) materiell unterstützte, fanden sich keine eindeutigen Indizien. Eine indirekte finanzielle Beteiligung durch die Mitgliedsbeiträge an den Industrieverband FIESP ist ebenso möglich wie die kostenlose Gestellung von Fahrzeugen.

Die positiven Erwartungen in die Entwicklung von VW do Brasil wurden aufgrund der hohen Wachstumsraten der brasilianischen Wirtschaft bis zur ersten Ölpreiskrise (1974) nicht enttäuscht, ja sogar übererfüllt. Aufgrund der hohen Binnenfrage nach Autos und seiner starken Wettbewerbsposition erwirtschaftete VW do Brasil ungewöhnlich hohe Gewinne, die ihr die Selbstfinanzierung aller Investitionen und hohe Gewinntransfers an die Konzernmutter erlaubten. Die staatliche Kontrolle der Lohnentwicklung und der Gewerkschaften hielten die Löhne auf einem niedrigeren Niveau als in einer pluralistischen Demokratie mit freier Lohnaushandlung und Streikrecht. VW do Brasil und letztlich auch die VW AG profitierten von der Ausschaltung elementarer Arbeitnehmerrechte.

Das Management von VW do Brasil verhielt sich gegenüber der Militärregierung uneingeschränkt loyal und teilte ihre wirtschaftspolitischen und innenpolitischen Ziele. Die Korrespondenz mit dem Vorstand in Wolfsburg zeigt bis 1979 eine uneingeschränkte Billigung der Militärregierung, die sich nicht in persönlichen Loyalitätsbekundungen erschöpfte. 1969 begann die Zusammenarbeit des Werkschutzes mit der Politischen Polizei des Regimes (DEOPS), die erst 1979 endete. Diese Zusammenarbeit kam maßgeblich durch den Leiter des Werkschutzes Ademar Rudge zustande, der sich aufgrund seiner früheren Position als

Stabsoffizier der Armee den Sicherheitsorganen besonders verpflichtet fühlte. Er handelte dabei auf eigene Initiative, aber mit dem stillschweigenden Wissen des Vorstands. Da es keine gesetzliche Anzeigepflicht für oppositionelle Meinungsäußerungen gab, agierte die Leitung des Werkschutzes bei der Überwachung und Denunziation oppositioneller Aktivitäten in der Belegschaft auf eigene Verantwortung und aus der als selbstverständlich empfundenen politischen Loyalität zum Militärregime. Obwohl sich der Anteil des Werkschutzes bei der Aufdeckung und Verhaftung einer illegalen kommunistischen Gruppe nicht genau bestimmen lässt, hätte ein nicht kooperatives Verhalten des Werkschutzes die Festnahmen zumindest verzögern und eventuell verhindern können.

Der Werkschutz überwachte oppositionelle Aktivitäten seiner Beschäftigten und erleichterte durch sein Verhalten die Verhaftung von mindestens sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Dies geschah zu einem Zeitpunkt, als der Einsatz von Folter durch die Politische Polizei bereits in der brasilianischen und in der deutschen Öffentlichkeit bekannt war. Nach der Aussage des verhafteten Arbeiters Lucio Bellentani ließ der Werkschutz nicht nur seine Verhaftung, sondern auch seine Misshandlung durch die Politische Polizei auf dem Werksgelände geschehen. Die freiwillige Kooperation mit den regulären Polizeiorganen der Diktatur (*Polícia Militar*) setzte sich bis zum ersten großen Streik von 1979 fort. Wegen des schrittweisen Übergangs zur Rechtsstaatlichkeit blieb sie zu diesem Zeitpunkt jedoch ohne negative Folgen für die betroffenen Arbeiter. Doch bis 1980 entließ VW do Brasil Mitarbeiter wegen ihrer gewerkschaftlichen Aktivitäten. Der Austausch „schwarzer Listen“ politisch unliebsamer Arbeiter mit anderen Unternehmen ist dokumentarisch nachweisbar.

Der von der Wahrheitskommission geäußerte Verdacht, VW do Brasil habe den früheren KZ-Kommandanten Franz Stangl trotz des Wissens um seine Taten mit Sicherheitsaufgaben beschäftigt, erwies sich als falsch. VW do Brasil stellte ihn ohne Kenntnis seines Vorlebens für Instandhaltungsaufgaben ein und erfuhr erst nach seiner Verhaftung von seinen Taten als Kriegsverbrecher.

Der Vorstand der VWAG erhielt bis 1978 nur wenige Informationen über die Entwicklung der Beziehungen zwischen VW do Brasil und seinen Mitarbeitern und die Entwicklung des Lohnniveaus. Angesichts des für brasilianische Verhältnisse hohen Lohnniveaus in der Autoindustrie war das Desinteresse an der materiellen Lage der Arbeiter und an ihren Arbeitsbedingungen erklärbar. Die Konzernorgane Vorstand und Aufsichtsrat begannen sich erst 1979 für diese Fragen zu interessieren, als ein 15 Tage währender Streik die sozialen Konflikte und die sozialpartnerschaftlichen Defizite bei

VW do Brasil zu Tage treten ließ. Erst die faktische Wiederherstellung des Streikrechts zeigte, dass der autoritäre Paternalismus die Belegschaft von VW do Brasil nicht mehr motivieren und bändigen konnte. Der Vorstandsvorsitzende Toni Schmücker reagierte auf die Forderung der brasilianischen Metallgewerkschafter nach einem Eingreifen des Konzernvorstands zunächst beschwichtigend, aber nahm die Schilderung der sozialen und rechtlichen Missstände ernst.

Der Vorstand der VWAG und das diplomatisch geschickte Vorgehen des Personalvorstands Karl-Heinz Briam und des Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Siegfried Ehlers leiteten seit Ende 1979 den Wandel der Unternehmenskultur bei VW do Brasil ein. Der soziale Lernprozess des Managements stieß zunächst noch auf Widerstände und Bedenken des VW do Brasil-Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Sauer. Obwohl der im Oktober 1980 gewählte erste Betriebsrat von VW do Brasil weder hinsichtlich des Wahlverfahrens noch nach den Kompetenzen mit einem Betriebsrat nach dem deutschen Betriebsverfassungsgesetz vergleichbar war, entwickelte sich VW do Brasil Anfang der 1980er Jahre zum brasilianischen Vorreiter der sozialen Demokratie im Unternehmen. Der kulturelle Wandel begann in einer schweren Wirtschaftskrise, die zu einem Absatzrückgang von 40 Prozent führte und die finanziellen Spielräume für eine angemessene Bezahlung seiner Beschäftigten bis auf Null reduzierte. Die sich allmählich entwickelnde Bereitschaft des Vorstands zu Verhandlungen mit der Gewerkschaft ermöglichte 1981 auf dem Höhepunkt der Krise eine Reduzierung der ursprünglich geplanten Massenentlassungen und den Einstieg in eine partizipatorische Unternehmenskultur. Ab 1982 wurde der Betriebsrat von VW do Brasil in einem Wahlverfahren gewählt, das Gewerkschaftsmitglieder nicht mehr benachteiligte.

Nach dem heutigen Wissensstand war die Umwandlung von Savannenwald in Weideland auf der VW-Fazenda im brasilianischen Bundesstaat Pará ein schwerer ökologischer Irrtum, der VW letztlich nur finanzielle Verluste bescherte. Für die Ausbeutung von Aushilfslandarbeitern für Rodungsarbeiten trug VW do Brasil eine erhebliche mittelbare Verantwortung. Mit Wissen und Billigung des Vorstandes von VW do Brasil bediente sich die Fazendaleitung ausbeuterischer Arbeitsvermittler. Sie verletzte dabei elementare soziale Standards, statt die Arbeitskräfte zu akzeptablen Bedingungen selbst einzustellen.

IMPRESSUM

Autor

Christopher Kopper

Herausgeber

für die Historische Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft

Dieter Landenberger

Gestaltung

designagenten.com

Druck

Quensen Druck + Verlag GmbH

© Volkswagen Aktiengesellschaft

Wolfsburg 2017

© Volkswagen Aktiengesellschaft
Historische Kommunikation
Brieffach 1974
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail history@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com

