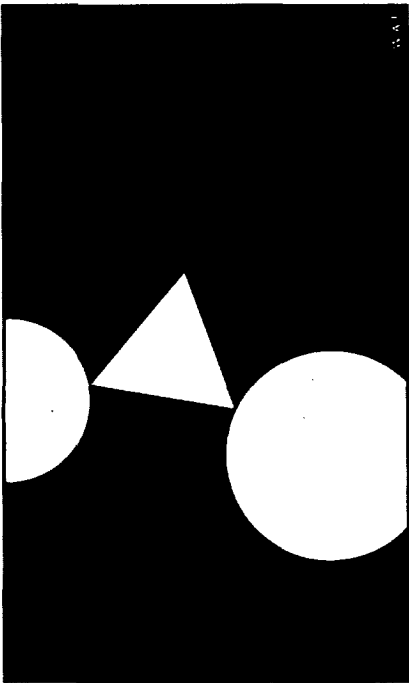


Automatisierung

ohne Innovation

geht automatisch schief.



Mit der Erfahrung von 300 weltweit realisierten Projekten und über 200 hochqualifizierten Mitarbeitern zählt PSI zu den führenden Unternehmen auf dem Sektor Automatisierung und Organisation mit Computern.

Schwerpunkte sind Anwendungen bei der industriellen Fertigung, Energieerzeugung und -verteilung und Kommunikationstechnik.

Das Leistungsspektrum reicht von der Planung und Konzipierung von Investitionen über die Realisierung bis hin zu Ausbildung und Betreuung.

PSI Gesellschaft für Prozeßsteuerungs- und Informationssysteme mbH
Aschaffenburg, Wuppertal, Alphen/Holland
und mit dem Hauptsitz in
1000 Berlin 31, Heilbronner Straße 10.

Für die Zukunft PSI.

PSI



WAFFENHANDEL

Unübliches Gebaren

Die Firma Kuehne & Nagel AirCargo ist in dubiose Waffentransporte nach Afrika verwickelt. Südafrikanische Regierungsstellen mischten mit.

Die Zollfahnder waren dem Lastwagen der Firma Delta Engineering schon eine ganze Weile gefolgt. Kurz hinter London, bei Feltham, nahe dem Heathrow-Airport, stoppte Captain Ottaway den Laster mit seiner offenbar harmlosen Fracht. Die zehn Kisten auf der Ladebrücke waren an eine Firma in Zypern adressiert: „Hydraulisches Hebewerkzeug“, so stand es im Frachtbrief. Eine längliche Kiste weckte jedoch den Argwohn des Zolloffiziers. Zu Recht: Sie enthielt das Rohr einer 25-Pfünder-Kanonenhaubitze Mark 1.

Dem Captain Ottaway schien dies ein drittrangiger Routinefall: versuchter Schmuggel eines ausgemusterten Geschützes mit gefälschten Dokumenten. Tatsächlich aber hielt der Zolloffizier an jenem naßkalten 25. Februar 1981 den Faden zu einem Netzwerk in Händen, in das zwielichtige Waffenschieber und Mitarbeiter weltweit tätiger Konzerne und vielleicht auch Regierungen verwickelt sind – Schulbeispiel für die Machtlosigkeit von Behörden, das zeigt, wie alltäglich massive Verstöße gegen Waffensexporte geworden sind und wie problemlos solche Gesetze umgangen werden können. Jetzt liegen dem SPIEGEL Dokumente eines internationalen Waffenschmuggels vor.

Absender des Fünfundzwanzigpfunders für Zypern war der britische Waffenhändler Leonard Hammond, der in seiner Delta Engineering in Dartford mit

einer Browning-Lizenz Teile für Maschinengewehre fertigt. Nebenher vermittelt er Waffengeschäfte quer über den Globus, war gelegentlich in Geschäften für die britische Regierung unterwegs und genoß „höchste Reputation in militärischen Kreisen“, wie sein Rechtsvertreter beteuert.

Warum Hammond versucht hatte, das zerlegte Geschütz für Zypern illegal außer Landes zu bringen, blieb zunächst rätselhaft. Hätte er eine Ausfuhrlizenz beantragt, er hätte sie anstandslos bekommen. Zu diesem Vorhalt der Ermittler fiel dem Waffenhändler nur die Antwort ein: Auf „diesem Weg“ sei das bisher immer reibungslos gelaufen.

Mit dem reibungslosen Weg war die Falschdeklarierung von Waffenlieferungen gemeint, bei denen für Hammond auch ein renommierter Großspediteur den Transport besorgt hatte: die Londoner Tochter der international tätigen Spedition Kühne & Nagel, ein ursprünglich in der Bundesrepublik, seit 1966 auch aus steuerlichen Gründen im schweizerischen Pfäffikon und auf den Jungfrauen-Inseln etablierter Konzern mit Milliardenumsätzen und eigenen Betrieben in 60 Ländern.

Die britischen Zöllner beschlagnahmten in Hammonds Firma Stapel von Geschäftsbriefen, Frachtpapieren und Fernschreiben, alles in – so die Ermittler – „fürchterlicher Unordnung“: Zerschnippelte Dokumente aus dem Papierkorb mußten wie ein Puzzle zusammengeklebt werden.

Ihre erste Entdeckung: An den Geschäften waren zwei andere Briten beteiligt, von denen der eine, der Geschäftsmann Michael Aspin, eine tragende Rolle zu spielen schien. Über seine unscheinbare Firma Masoncrest Ltd. im ostenglischen Norwich kauft und verkauft Waffenhändler Aspin alles, was



Waffenhändler Hammond (mit Mütze): Dunkle Andeutungen im Old Bailey



Kuehne-&Nagel-Niederlassung in Feltham: Geheimnis um Roten Baron

ler und Anthony Hardy, zusammen, um Einzelheiten des Ausfuhrgeschäfts zu besprechen; schließlich sollten, auch wenn die Spitzen der britischen Regierung informiert waren, nicht allzu viele Behörden über die Transaktion Bescheid wissen.

So wurden die Panzerabwehrwaffen für die revolutionären Garden mit Endverbraucherzertifikat Peru in Lissabon am 17. Februar 1981 in eine von der Firma Clipper International Travels & Transport Ltd. mit Sitz in Basel gecharterte Boeing 707 geladen. Die Maschine flog jedoch nicht, wie angegeben, in die peruanische Hauptstadt Lima, sondern landete wegen „technischer Probleme“ in Paris. Hier wurden die Flugpapiere ausgetauscht; die Boeing ging auf Kurs Dubai.

Am Persischen Golf übernahm die fiktive Firma „Arbasi Electrical“ das Material und lud es in eine Iran-Maschine um, die direkt nach Teheran weiterflog – das britische Lieferembargo war ohne Probleme umgangen worden. Kuehne & Nagel stellte für diese eine

CASSEY
BG.2

From: Kuehne & Nagel Air Cargo Ltd.
For list of addresses see over

Invoice Original
Invoice No. 261498

Measures: A, C, No

DELTA ENGINEER CO
3 Washington House,
Basil Street,
London S.W.3

Consignee
LAGUNA International S.A
Edificio Ural
Av. Pto. Xil 92. to 4
MADRID 16

C/o PESCANOVA SHIP. and AIR SERVICES
MADRID

Shipped per Airfreight from LONDON to MADRID
AWB No. 4953 3166

Date: 03/05/1980

Our Ref. 1490.0504.05011111

Description of Consignment
2 Containers 100 sets 7.000 FN Rifles 30.06

Terms of Delivery:
☐ ex Works
☐ FOB

From: Kuehne & Nagel Air Cargo Ltd. London Heathrow
For list of addresses see over

Invoice Original
Invoice No. 261498 A

Measures: A, C, No

Delta Engg. Co.,
3 Washington House,
Basil Street,
London S.W.3

Consignee
Pescanova Ship & Air Services,
Jan Smuts Airport,
Johannesburg, SA
Notify: Mr Van Gans

Shipped per Airfreight from London to Zurich to Johannesburg
AWB No. 4953 3166
SR 286 30.05.80

Date: 03.05.80

Our Ref. 1490.0504.05011111

Description of Consignment
2 packages 100 Sets Intl.Hi-Lift Hydraulics Machinery spares 4300 kgs

Terms of Delivery:
☐ ex Works
☐ FOB

Gefälschte Frachtpapiere*: Zerschnippte Beweise im Papierkorb

für kleine und große Kriege irgendwo auf der Welt gebraucht wird, von der Browning-Pistole bis zu Chrysler-Panzertürmen. Der Zwischenhändler, der Waffengeschäfte vor allem finanziell absichert und meist mit Telephon und Fernschreiber auskommt, hat sein Handwerk als Sekretär des Saudi-Tycoons und Waffengroßhändlers Adnan Cashuggi gelernt. Aus dieser Zeit bewahrte er sich eine Menge wichtiger Kontakte.

Die kamen ihm Anfang 1981 bei einer Transaktion zustatten, bei der die Firma Kuehne & Nagel Air Cargo Ltd. hilfreich in Erscheinung trat, „ein in unserem Geschäft als Frachtführer geläufiger Name“ (Aspin).

Diesmal, so versichert der Waffenhändler, hatte auch die britische Regie-

rung ein Interesse an einer reibungslosen Abwicklung. Monatlang waren im Iran drei britische Staatsbürger von den revolutionären Garden festgehalten worden. Die Missionare Jean Waddell, John und Audrey Coleman sollten gegen ein Austausch-Geschäft mit amerikanischen Panzerabwehrwaffen der Firma Browning im Wert von über zehn Millionen Mark freigekauft werden. Aspins Telex- und Telephonanschlüsse, so gab dessen Anwalt später vor Gericht zu Protokoll, wurden während der kritischen Wochen vom britischen Geheimdienst überwacht. Über einen Mittelsmann hatte Aspin auch die Direktwahl von Margaret Thatchers Privatsekretär Ian Gow erhalten, freilich nur für den äußersten Notfall.

Anfang 1981 trafen Aspin und Hammond in Hammonds Londoner Wohnung mit mindestens einem der beiden geschäftsführenden Direktoren von Kuehne & Nagel Air Cargo, Ben Trink-

Sendung (Gewicht: 2425 Kilogramm) 195 000 Mark als Frachtpesen in Rechnung. Im Gegenzug kamen die drei britischen Missionare aus iranischer Gefangenschaft frei.

Winkelgeschäfte dieser Art waren nicht die Ausnahme, eher die Regel, wie ein Strafprozeß im Londoner Old Bailey vermuten läßt. Am 18. Oktober letzten Jahres wurden die Waffenhändler Hammond und Aspin wegen illegaler Waffengeschäfte zu neun beziehungsweise drei Monaten Haft verurteilt. Die Iran Connection kam nicht zur Sprache; die Höhe des erzielten Profits, so stellte Richter Peter Mason fest, „ist unbekannt“.

Die Angeklagten hatten sich gleich zu Anfang schuldig erklärt; das kürzte nach britischem Recht das Verfahren ab. Doch deshalb blieb vieles im dunkeln, etwa die Andeutung des Angeklagten Leonard Hammond, um ein gerechtes Urteil zu sprechen, müßten auch

* Beide Papiere haben dieselbe Frachtbrief-Nummer; links: Mit Tarnadresse und Inhaltsangabe „1000 FN Gewehre“; rechts: Richtige Adresse, mit Inhaltsangabe „Hydraulische Maschinenteile“.

**Für heute war alles klar. Sie lehnte sich zurück.
C. Pelly chair folgte jeder ihrer Bewegungen.**



Sie fühlte sich wohl:
Mühe los hatte sie vorher mit einer Hand die C. Pelly Einstellautomatik auf „Freies Bewegen“ gebracht. Sie streckte sich und registrierte ganz nebenbei den angenehm stützenden Druck ihres C. Pelly chairs.

Die intervallgebremsten Rollen reagierten sofort auf ihren leisen Schubs und brachten den C. Pelly chair in die richtige Position.

Sie spürte es.
Nach Stunden der Anspannung – Entspannung. C. Pelly chair, erlebte Ergonomie.

Mehr Information in der C. Pelly Ergonomie-Broschüre.

Schreiben Sie an:
W. Grammer, Postfach 14 54, 8450 Amberg

Sitzsysteme von
GRAMMER

C. Pelly*
chair

die Verantwortlichen jener Firma vor Gericht gebracht werden, deren Hilfe die Waffentransporte erst ermöglicht habe.

In der Tat fiel im Prozeß der Name Kuehne & Nagel nur am Rande, obwohl viele der über 600 vorgelegten Beweismstücke den Briefkopf dieser Firma trugen.

Dem Ankläger schien unstrittig, daß Kuehne & Nagel von den Waffenschiebern mißbraucht worden war: „Es ist nicht zu vermuten, daß die Firma wußte, was da vor sich ging.“

Zweifel sind erlaubt. Dokumente belegen, daß man bei Kuehne & Nagel AirCargo keineswegs ahnungslos war.

Im Frühjahr 1980 lieferte die Firma Interarms in Manchester, 1000 Gewehre Kaliber .30-6 bei der Kuehne-&Nagel-Niederlassung in Feltham ab. Die Waffen waren von Hammonds Delta Engineering bestellt; das Original des Kuehne-&Nagel-Lieferscheins Nr. 261 498 vom 3. Juni 1980 über 1000 Gewehre Kaliber .30-6 weist als Adressaten die spanische Waffenhändlerfirma Laguna International in Madrid aus.

Die Waffen kamen dort, so Aspin im Prozeß, jedoch nie an. Am 30. Mai ging eine Sendung, jetzt unter Kuehne-&Nagel-Nummer 261 498 als „Hi-Lift Hydraulic Machinery spares“ deklariert, mit dem Swissair-Flug SR 867 nach Zürich und von dort weiter an die Pescanova Ship & Air Services in Johannesburg und schließlich an die südafrikanische Waffeneinkaufsgesellschaft Day Technical Products, die als „Frontfirma“ des südafrikanischen Staatsunternehmens „Armcorps“ arbeitet und mit hochwertigen Waffen handelt.

Über diese verschlungenen Pfade wurden die britischen Exportgesetze und das Uno-Waffenembargo gegen den Apartheidstaat Südafrika unterlaufen. In 31 Fällen wurde ermittelt. Bei allen, so Aspin, war die Firma Kuehne & Nagel beteiligt und alle endeten in Südafrika. Nur in einem Fall war das Dokumentenpuzzle der Ermittler so lückenlos, daß es zu einer Verurteilung der Waffenhändler reichte.

Mal lief die Schmuggelroute über Zypern und über Israel per „El Al“, in mindestens einem Fall über Zürich per „Swissair“. Bei einem dieser Deals tauchte eine mysteriöse Firma auf: „Red Baron Ltd.“ (Roter Baron).

Diese Firma residiert im vornehmen Londoner Vorort Weybridge, wo auch Ben Trinkler wohnte, jener Kuehne-&Nagel-Direktor, der 1981 an der Iran Connection mitgedreht hatte. Trinkler, deutsch-schweizerischer Doppelbürger, hat, nach eigenen Angaben, Red Baron vor vier Jahren „für den Import von Zivilschutzanlagen“ gegründet. Zufällig erscheint als Red-Baron-Geschäftsführer auch der Name von Anthony Hardy. Er ist wie Trinkler Direktor bei Kuehne &

Nagel AirCargo und gleichfalls am Iran-Handel beteiligt.

Trinkler gibt an, von illegalen Waffenexporten nichts gewußt zu haben. Die Waffenhändler Aspin und Hammond kenne er nicht, erzählt der K & N-Mann – dabei hat er sich mit ihnen im Februar 1981 in London treffen wollen, um das Geschäft zu klären.

Der Waffenhändler Michael Aspin berichtete dem SPIEGEL, daß Kuehne & Nagel ganz offiziell Rechnungen für die Helfersdienste schrieb. Grundsatz: Je höher das Risiko, desto saftiger die Frachtspesen. Im Fall der angeblichen „Hi-Lift Hydraulic Machinery spares“ (Gewicht 4300 Kilogramm) verlangte die Firma 85 200 Mark Transportgebühren,

DER KOALA KOMMENTAR:

„Seitdem die Qantas über Singapur fliegt, sind wir in keiner Ecke Australiens vor ihren Passagieren sicher.“



SYDNEY

PERTH

TOWNSVILLE

ADELAIDE

DARWIN

BRISBANE

„3 x die Woche von Frankfurt direkt nach Melbourne und Sydney mit 747-Jumbos. Montags, freitags und samstags.“

„Das hätte doch genügt zur Pflege deutsch-australischer Freundschaft.“

„Aber nein. Die Qantas bietet jetzt ab Singapur auch noch Direktanschlüsse nach Perth, Adelaide und Brisbane.“

„Und mit eintägigem Aufenthalt in Singapur auch nach Darwin und Townsville.“

„Sieben Australien-Destinationen ab Frankfurt. Doch wohl zu keinem anderen Zweck, als die Qantas-Passagiere noch schneller zu uns Koalas zu bringen.“

„Das ist unfair, Qantas. Hoffentlich holst Du Deine verwöhnten Gäste auch wieder genau so schnell ab.“

QANTAS

Die Australische Fluglinie.



Düsseldorf 02 11/32 60 76, Frankfurt 06 11/23 00 41, Hamburg 0 40/33 01 55, München 0 89/29 20 71, Wien 02 22/57 77 71, Zürich 01/2 11 44 11 · Btx* 1577 #

Waffenhändler Aspin
Deal mit Chomeinis Garden

ein Mehrfaches des üblichen Tarifs London-Johannesburg.

Ebenso bestätigte Aspin, daß zumindest die Direktion von Kuehne & Nagel AirCargo über die illegalen Waffen Transporte Bescheid wußte, die Routen mit den notwendigen Zwischenstationen plante, die Dokumente ausstellte und die Angaben veränderte, und mindestens einer der Direktoren Zahlungen in bar oder per Scheck entgegennahm.

Zwar hat inzwischen die Kühne-& Nagel-Zentrale in Pfäffikon nach eigenen Angaben eine „hausinterne Untersuchung“ eingeleitet, aber es blieb bei Abmahnungen für die Geschäftsführer der britischen Tochterfirma. Auch von dem noch immer laufenden Ermittlungsverfahren der schweizerischen Bundesanwaltschaft braucht der Konzern kaum etwas zu befürchten. Nach Gesprächen der Hausjuristen mit den Berner Staats-



*Exklusive
Hosenmode*

**STATZ[®]
STATZ[®]
STATZ[®]**

...man sieht's!

STATZ[®]

STATZ Hosenfabriken GmbH & Co. Erkelenz

anwälten rechnet Kühne-&Nagel-Verwaltungsrat Rudolf Lück nicht mehr mit einer Anklage. Die Zentrale habe von den Vorgängen in Großbritannien ohnehin nichts gewußt. Zudem verbiete eine firmeninterne Verfügung den Tochtergesellschaften, ohne ausdrückliche Genehmigung der Zentrale Waffen zu transportieren, was zudem nur „sehr, sehr selten“ vorkomme.

Freilich sieht auch Lück im Frachtgeschäft eine beträchtliche Grauzone. Die Frachtführer kontrollieren den Inhalt des ihnen anvertrauten Frachtguts in der Regel nicht, die Fluggesellschaften begnügen sich bei Transitsendungen bestenfalls mit Stichproben, der Zoll ist überfordert.

Bei der Swissair etwa, die – ohne Wissen – die 1000 Gewehre illegal transportiert hatte, räumt man ein, daß im Transitverkehr häufig falsch deklarierte Sendungen durchliefen; die Fluggesellschaften könnten dies kaum verhindern. Folge: Im Flugtransit illegal verschobene Waffen sind kaum zu eruieren.

Dieser Nachschubweg ist für große und kleine Krisenherde dieser Welt von erheblicher Bedeutung. So schätzt Experte Aspin, daß viele Ersatzteile der über Kuehne & Nagel beförderten Waffen nicht für die südafrikanische Armee verwendet wurden: „Dazu waren sie zu unmodern. Sie könnten an schwarzafrikanische Staaten weiterverkauft worden sein“ – oder an Guerilla-Organisationen in Simbabwe, Mosambik und Angola, die von Südafrika unterstützt werden.

Daß südafrikanische Regierungsstellen an den dubiosen Geschäften direkt beteiligt waren, erweist ein rechteckiger Stempelaufdruck auf einer Rechnung von Hammonds Firma Delta Engineering an die südafrikanischen Waffenimporteure Day Technical Products. Per Stempel bestätigte die Südafrikanische Botschaft in London am 24. März 1980, für Waffen, die nicht hätten nach Südafrika ausgeführt werden dürfen, 5258,62 Pfund mit dem Scheck Nr. 153 709 an den Waffenhändler Leonard Hammond bezahlt zu haben. Es ging dabei um Bestandteile von Maschinengewehren.

Der direkte Waffenschmuggel, finanziert von der Südafrikanischen Botschaft in London, war den Händlern offenbar nicht ganz geheuer und verlief „nicht befriedigend“, wie Hammond anmerkte; die Zickzackwege, wie sie sich schon 1981 bei der Iran Connection bewährt hatten, schienen sicherer.

Das lag auch daran, daß sich die Partner auf die Fertigkeit eines Mittelsmannes verlassen konnten, der für die Johannesburger Firma Firearms International einen Teil der dubiosen Geschäfte organisiert hatte: der Südafrikaner Dirk Stoffberg.

Auf Druck von Labour-Abgeordneten sicherte die Londoner Regierung zu, abzuklären, ob Stoffberg Agent des südafrikanischen Geheimdienstes ist und ob



Waffenhändler Stoffberg
Heiße Kontakte am Kap

die verbotenen Waffengeschäfte auf Betreiben der Regierung in Pretoria gefingert wurden.

Es spricht alles dafür:

Mit Brief vom Februar 1983 schrieb das Außenministerium dem Labour-Abgeordneten Robert Hughes, es gebe „Grund für den Verdacht, daß die (südafrikanische, Red.) Botschaft oder Botschaftsangehörige in illegale Waffengeschäfte verwickelt“ seien. Mehrere Botschaftsangehörige hätten inzwischen Großbritannien verlassen. Und die Regierung kündigte an, sie werde wegen Umgehung von Uno-Bestimmungen einen Bericht für die Vereinten Nationen anfertigen.

Dann müßte sie sich wohl auch der Firma Kuehne & Nagel und deren Geschäftsverbindungen näher widmen. Und da wird es für die Briten heikel: Seit 1981 gehören 50 Prozent des Speditionsmultis dem mächtigen britischen Mischkonzern Lonrho, der weltweit einen Umsatz von zehn Milliarden Mark erwirtschaftet: mit Erz- und Kohlebergwerken, Hotels, Flugzeugen, Bier, Briefmarken, Stahl, Zuckerfabriken, schottischem Whisky, mit der Londoner Zeitung „Observer“ – und in Geschäften mit vielen schwarzafrikanischen Staaten; die könnten bei dubiosen Handeln mit dem Apartheids-Staat Südafrika hellhörig werden.

Für Kuehne & Nagel AirCargo sind Transaktionen hart an der Grenze der Legalität offenbar normales Geschäft. Von 1971 bis 1978 ermittelte das Londoner Handelsministerium wegen Preisvergehens gegen Angestellte des Groß-Transporteurs. Der amtliche Report registrierte bei der Speditionsfirma in seltener Offenheit „unprincipled policies“: unübliches Geschäftsgebaren. ◆