



Bus des Fußballponsors Daimler: Die Frage ist, was schwerer wiegt: das Geschäft – oder die Moral?

RASSISMUS

Der Schatten des Buffels

Hat Daimler das rassistische Regime Südafrikas unterstützt? Apartheid-Opfer haben den Hauptsponsor der deutschen Nationalelf verklagt. Sie wollen die Fußball-WM nutzen, um die Welt auf fragwürdige Geschäfte aus der Vergangenheit des Konzerns hinzuweisen. *Von Hauke Goos*



Ein paar Tage nachdem bekannt wurde, dass Daimler 460 Luxusbusse für die Fußball-WM liefern wird, sitzt Marjorie Jobson in einem grauen Raum in Johannesburg und sagt, dass man noch einmal über die Plakatfrage nachdenken müsse.

Sie sind zu fünft an diesem Nachmittag. Außer Jobson ist ein Jurist da, der extra aus Kapstadt herübergekommen ist, ein alter Mann aus Soweto und ein Blogger, der gleichzeitig eine Art Experte für Werbung zu sein scheint. Und eine junge Frau aus Barcelona, die ihr kleines Kind auf

dem Schoß wiegt. Sie suchen nach einer Strategie. Es geht um die Frage, wie man die Daimler AG, 256 000 Mitarbeiter weltweit, knapp 80 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2009, in Südafrika empfangen soll.

Bei der WM ist Daimler der Hauptsponsor der deutschen Nationalmannschaft. „Der 4. Stern für Deutschland“, so heißt die Kampagne, man kann sich einen „Bekenner-Pin“ ans Revers heften. Der vierte Stern steht für einen möglichen vierten deutschen WM-Titel.

Marjorie Jobson ist klein, praktische Schuhe, praktische Frisur, vor ihr liegt ein Plastikbeutel mit USB-Sticks. „Wir haben nicht mehr viel Zeit“, sagt sie.

Das Eröffnungsspiel der Fußball-Weltmeisterschaft rückt näher. Sie haben noch keine Videoleinwand, die Sache mit der Fan-Meile muss geklärt werden, außerdem suchen sie Prominente, die bereit sind, ohne Gage aufzutreten. Draußen sinkt die Dämmerung auf Johannesburg, auf dem Tisch leuchtet Jobsons Laptop.

Sie ist die Sprecherin von „Khulumani“, einer Organisation von Opfern der Apartheid. Schräg über den Flur ist das Archiv von Khulumani untergebracht, Tausende Geschichten über Verhaftungen, Folter und rätselhafte Todesfälle, Tausende Namen, sorgfältig auf Karteikarten notiert.



DPA / UPI

Straßenkämpfe bei Johannesburg 1984, Militärtransporter Casspir: Mitverantwortlich für Tod und Folter?

58 000 Mitglieder zählt Khulumani mittlerweile. Jobson, 58 Jahre alt, ist ihre Stimme.

Das Plakat soll die Karteikarten im Khulumani-Archiv mit Daimler verbinden, den Sport mit der Politik, die Vergangenheit mit der Gegenwart. Noch ist nicht ganz klar, ob das funktionieren wird.

Sechzehn Jahre ist es her, dass die Apartheid, das System der Rassentrennung, von der Demokratie abgelöst wurde. Doch die Apartheid ist immer noch gegenwärtig, weil die Opfer, so sieht es Khulumani, verzeihen sollen, ohne dass alle Täter zur Rechenschaft gezogen worden sind.

Daimler hatte während der Apartheid Fahrzeuge nach Südafrika geliefert, Unimogs, robuste Nutzfahrzeuge, die die südafrikanische Polizei zu gepanzerten Einsatzfahrzeugen umbaute. Daimler habe die Apartheid gestützt, das ist der Vorwurf, der Konzern sei mitverantwortlich für Tod und Folter.

Khulumani hat Daimler verklagt, vor vielen Jahren schon, es ist ein schwieriges Verfahren.

Damit die Chancen von Khulumani steigen, wenigstens auf einen Vergleich, müssen sie den Druck auf Daimler erhö-

hen. Man müsse den „biggest impact“ erreichen, sagt Jobson leise, den größtmöglichen Wums.

Sie zieht den Laptop zu sich heran. Ein Grafiker hat ein paar Entwürfe geschickt. Es kommt jetzt darauf an, den Gegner zu stellen.

Jobson klickt den ersten Entwurf herbei. Ein Mercedes-Stern ist darauf zu erkennen, von dessen Rand Blut tropft. Sie sei sich nicht sicher, ob es sich beim Blut wirklich um eine gute Idee handle, sagt Jobson. Die anderen nicken.

Entwurf Nummer zwei, erneut der Mercedes-Stern, diesmal sind die Strahlen des Sterns durch drei Säрге ersetzt worden, auf jedem Sarg ein weißes Kreuz. Anerkennendes Murmeln.

Und, schließlich, Entwurf Nummer drei: Der Stern rollt über Südafrika hinweg und zerschneidet das Land in zwei Hälften.

Ein paar Apartheid-Opfer, alt, häufig krank, gebrechlich, gegen einen multinationalen Konzern, darum geht es. Und um die Frage, was schwerer wiegt: das Geschäft oder die Moral.

Bei den Mitgliedern, sagt Jobson lächelnd, seien die Säрге am besten angekommen. Vielleicht könne man die Säрге und das Blut kombinieren?

Jobson war 1997 zu Khulumani gestoßen. Damals tagte in Kapstadt die Wahrheits- und Versöhnungskommission. Bischof Desmond Tutu führte den Vorsitz, die Kommission sollte eine Art Bestandsaufnahme der Apartheid versuchen und zugleich ein tragfähiges Fundament liefern: für ein neues, demokratisches Südafrika, für eine gerechtere Zukunft.

Jobson kommt aus einem couragierten Elternhaus. Ihre Mutter war eine der Gründerinnen von Black Sash, einer Bürgerrechtsbewegung, die sich seit den fünfziger Jahren für Demokratie und Gleichberechtigung einsetzt. Jobson ist weiß, das gibt ihr Autorität in dieser Rolle.

Die Wahrheitskommission tagte fast fünf Jahre lang. Tausende Zeugen wurden gehört und fast ebenso viele Täter. Am Ende erhielten die Opfer ein Dokument, das ihren Status beglaubigte, und eine Entschädigung von einigen tausend Rand, ein paar hundert Euro.

Den meisten Opfern war das nicht genug. Während der Anhörungen schien sich der Abstand zwischen der Apartheid und der neuen Zeit zu vergrößern, ihre Geschichten verwandelten sich unmerklich in Geschichte. Als der Abschlussbericht veröffentlicht wurde, war



PER-ANDERS PETERSSON / AGENTUR FOCUS

Opfer-Sprecherin Jobson: „Vielleicht kann man die Särge und das Blut kombinieren?“

es, als sei die Vergangenheit damit versiegelt.

Marjorie Jobson war enttäuscht. Die Rolle der Unternehmen, sagt sie, sei weitgehend ausgeklammert worden. Haben Firmen, die damals mit der Regierung Geschäfte machten, von der Apartheid profitiert? Sind Unternehmen nur verantwortlich für die Qualität ihrer Produkte? Oder auch für das, was man damit anstellen kann?

Bei Daimler, sagt Jobson, erschöpft nach langer, mühsamer Spurensuche, liege der Fall vergleichsweise klar auf der Hand. Schon 1965 habe die Uno die Apartheid als Verbrechen gegen die Menschlichkeit eingestuft. Doch Daimler habe weiterhin mit Südafrika Geschäfte getätigt, selbst nach dem Uno-Waffenembargo von 1977 habe der Konzern mindestens 2500 Unimogs an das Regime geliefert. Und weil mit diesen Unimogs Polizei und Sicherheitskräfte verstärkt wurden, habe Daimler Beihilfe geleistet zu schweren Menschenrechtsverletzungen.

Wenn aber Unternehmen tatsächlich eine moralische Verantwortung haben, sagt Jobson – muss man dann nicht wenigstens einen Teil der Gewinne, die damals in Südafrika erzielt wurden, jenen zukommen lassen, die unter der Apartheid am meisten gelitten haben?

Khulumani beschloss, die Klage in den USA einzureichen, weil dort die Summen, die in Schadensersatzprozessen zu holen sind, am höchsten sind. Also suchten sie einen Rechtsanwalt, der sich mit derartigen Verfahren auskennt.

Michael Hausfeld war damals Teilhaber einer großen Kanzlei, er hatte Holocaust-Opfer gegen Schweizer Banken vertreten und den Ölkonzern Texaco wegen Diskriminierung von Angestellten verklagt. Außerdem galt er als Experte für Sammelklagen.

2002 reichte Hausfeld Klage ein. Am Anfang waren 21 große Unternehmen betroffen. Geldhäuser wie die Deutsche Bank, die Commerzbank, die Dresdner Bank oder die Barclays Bank; Autobauer wie Daimler, Ford und General Motors; Computerfirmen wie Fujitsu oder IBM; Rüstungsunternehmen wie die deutsche Rheinmetall. Sie alle hatten dem rassistischen Regime Kredite gewährt, Fabriken verkauft oder Computer-Software geliefert. Nicht alles, was legal ist auf der Welt, ist auch legitim, das war die Botschaft.

In der Klageschrift versuchte Hausfeld nachzuweisen, dass beispielsweise Daimler das Waffenembargo bewusst unterlaufen hat. Die Fahrzeuge wurden benutzt, um die Homelands und die Townships

Er ging nach Hause und schaltete das Gerät ein. Es war eine Briefbombe.

der Schwarzen zu kontrollieren, Daimler habe Ersatzteile geliefert und Polizei und Armee mit Fahrzeugtypen wie Minibus und Unimog ausgerüstet. Mit Unimog- und anderen Mercedes-Teilen baute Südafrika die gepanzerten Mannschaftstransporter Buffel, Casspir und Hippo.

Die Klageschrift zitiert einen Artikel aus der deutschen Zeitschrift „Wehrtechnik“, der den Unimog als kleinen Militärtransporter beschreibt, und sie zitiert einen Daimler-Mitarbeiter, der nach einer Reise zur Mercedes-Benz-Tochter in Südafrika 1988 auf einer Aktionärsversammlung sagte, er habe bei seinem Besuch Lagerhallen gesehen, in denen auch Fahrzeugteile für den Buffel lagerten. Der Buffel sei von der südafrikanischen Regierung im Krieg gegen Angola eingesetzt worden und außerdem für die Besetzung

und Kontrolle der städtischen Schwarzensiedlungen.

Jobson und die vielen Unterstützer von Khulumani recherchierten und sammelten mögliche Zeugenaussagen. Sie setzten die Arbeit der Wahrheitskommission einfach fort, auf ihre Weise. Es habe damals eine Kluft gegeben zwischen ihren eigenen hohen Erwartungen und der südafrikanischen Wirklichkeit, sagt Jobson lächelnd. „Aber sind Klüfte nicht dazu da, überbrückt zu werden?“

Wahrscheinlich hatten sie das Gefühl, nicht aufhören zu dürfen, solange es Firmen wie Daimler gab, die weitermachten, ohne sich rechtfertigen zu müssen. Viele Jahrzehnte Apartheid ließen sich nicht mit ein paar Jahren Wahrheitskommission bewältigen.

Nun werden Anträge gestellt und Gegenanträge, es geht zur nächsthöheren Instanz und wieder zurück, zwischendurch sah es aus, als könne die Klage auf dem Weg zum Prozess einfach austrocknen.

Marjorie Jobson ist keine Juristin. Sie hat Medizin studiert und eine Zeitlang als Kinderärztin in verschiedenen Homelands gearbeitet. Ihr ganzes Leben lang hat sie für Bürgerrechte und gegen Rassistentrennung gekämpft, für Demokratie und gegen Unterdrückung. Sie hat die Erfahrung gemacht, dass man mit persönlichem Einsatz eine Menge erreichen kann.

Sie sucht zwei Namen aus ihren Unterlagen heraus, 2 von 13 Opfern der Apartheid, die stellvertretend für die anderen Opfer gegen Daimler klagen.

Mamosadi Catherine Mlangeni wurde wiederholt festgenommen, geschlagen und inhaftiert, so steht es in der Klageschrift.

Sie wohnt in Soweto, jener Township, in der 1976 bei Schüler- und Studentenprotesten über 500 Menschen starben. Catherine Mlangeni führt die Besucher in ihr Wohnzimmer, sie lässt sich auf einen Stuhl am Fenster fallen, dort sitzt sie dann im Halbdunkel, den Kopf gegen eine hölzerne Anrichte gestützt.

Ihr ältester Sohn Bheki war damals im ANC aktiv, sagt sie, trotz Ausnahmezustand und Ausgangssperre.

Weil die Polizei Bheki nicht fand, wurde Catherine Mlangeni zur Polizeistation gebracht und eingesperrt.

Eines Tages bekam Bheki die Nachricht, dass bei der Post ein Paket auf ihn warte. Es enthielt einen Walkman. Bheki ging nach Hause, setzte den Kopfhörer auf und schaltete das Gerät ein. Es war eine Briefbombe, Catherine Mlangeni war gerade in der Küche, als sie die Explosion hörte.

Wann war das?

Die alte Frau stemmt sich hoch und humpelt zu einem Foto, das neben der Anrichte an der Wand hängt. Sie nimmt es herunter, versucht, auf der Rückseite ein Datum zu erkennen, dann legt sie es



PER-ANDERS PETERSSON / AGENTUR FOCUS

Apartheid-Opfer Mlangeni*: Alle kannten die Fahrzeuge, sogar die Kinder

auf den Tisch. Es zeigt einen jungen Mann in Schwarzweiß, Anzug, Krawatte, er lacht. Bheki wurde 33 Jahre alt. Das Foto liegt auf dem Wohnzimmer Tisch wie eine Grabplatte.

Woher weiß sie, dass sie damals in Daimler-Fahrzeugen zur Polizei gebracht wurde?

Sie kamen immer in diesen Fahrzeugen, sagt Catherine Mlangeni, Hippo, Buffel, alle kannten die Fahrzeuge, sogar die Kinder.

Marjorie Jobson braucht Geschichten wie diese, sie sollen dafür sorgen, dass die Klage nicht im Gewirr juristischer Winkelzüge verlorenght.

Rastlos reist sie durchs Land, stellt sich vor, knüpft Kontakte, immer auf der Suche nach Verbündeten und Argumenten, die aus dem Kampf gegen die Konzerne eine Bewegung und aus der Bewegung irgendwann eine Art Revolution machen sollen. Eine Revolution des Rechts – und eine Revolution der Moral.

Kürzlich war sie zum Jahrestreffen von Bench Marks gefahren, einer kirchlichen Organisation, die sie als Verbündete gewonnen hatte.

Vorn hatte eine junge Frau einen Vortrag gehalten, in dem viel von „globaler Unternehmensverantwortung“ die Rede war. „Gewinnmaximierung ist wichtig“, sagte sie, „aber sie ist nicht so wichtig wie der Mensch. Nicht alles, was im Leben zählt, kann mit Zahlen ausgedrückt werden. Es geht um mehr als nur um Finanzen.“

Marjorie Jobson saß aufrecht auf ihrem Stuhl und hörte zu. Ab und an notierte sie etwas in das kleine Heft, das sie immer dabei hat. Es sah aus, als bemühe sie sich darum, den Kern der Sache nicht aus den Augen zu verlieren.

Und das ist nicht immer leicht. Denn gleich am Anfang, kurz nachdem die Klage eingereicht worden war, sickerte eine Zahl in die Debatte, die von der Diskussion um Unternehmensmoral ablenkt, bis heute.

Die Zahl deutete an, wie viel Geld von den beklagten Firmen zu holen sein würde. Es war eine Phantasiezahl, sagt Jobson heute, ohne Bezug zur Realität.

Die Zahl lautete 400 Milliarden Dollar, das ist viermal mehr, als Daimler in einem Jahr umsetzt.

Marjorie Jobson weiß, dass die Wirkung der Zahl verheerend ist, aber sie kann nichts dagegen tun. 400 Milliarden wecken Hoffnungen, schüren Erwartungen, die sich vermutlich nicht erfüllen lassen. Jobsons Job besteht darin, die ge-

„Wir wollen Daimler unseren Schmerz und unseren Zorn zeigen, Kameraden!“

rechte Sache gegen die monströse Zahl in Schutz zu nehmen.

Irgendwann landete die Klage bei einer Bundesrichterin in Manhattan. Sie urteilte im April 2009, dass die Vorwürfe immerhin ausreichen, um das Verfahren fortzusetzen. Wenn die Vorwürfe von Khulumani prinzipiell berechtigt sind, hieß das, dann würde das Gericht den Klägern die Gelegenheit geben, diese Vorwürfe zu beweisen.

Von den ursprünglich 21 Unternehmen waren die meisten im Laufe der Jahre aus der Klage herausgenommen worden: Zu gering schien die Aussicht zu sein, sie tatsächlich der Beihilfe zu Menschenrechtsverletzungen überführen zu können. Fünf Firmen waren übrig geblieben, neben Daimler die amerikanischen Konzerne IBM, General Motors und Ford so-

wie der Düsseldorfer Rüstungskonzern Rheinmetall.

Es ist ein schwieriges, heikles Verfahren. Für beide Seiten hängt viel davon ab. Hat die Klage Erfolg, dann wäre das ein Präzedenzfall für andere multinationale Konzerne, die mit Diktaturen Geschäfte gemacht haben, in Chile, Argentinien, überall auf der Welt. Welche Produkte darf man an Unrechtsstaaten verkaufen – und welche nicht? Wenn Unimogs verboten sind: Was ist dann mit Reifen? Oder mit dem Benzin, mit dem die Fahrzeuge betankt werden?

Khulumani fürchtet, all jene zu enttäuschen, die ihre Hoffnung auf diese Klage gesetzt haben. Marjorie Jobson hat Angst, von den 400 Milliarden erdrückt zu werden.

Für Daimler ist die Klage gefährlich. Sie beschädigt die Kampagne um den vierten Stern, und sie gefährdet den Versuch von Daimler, sich bei der WM zu präsentieren, ohne auf die Vergangenheit einzugehen.

Die WM-Spiele werden in fast alle Länder der Erde übertragen, Milliarden Menschen blicken während der Weltmeisterschaft auf Südafrika.

Khulumani wird eine CD produzieren, mit Liedern in verschiedenen Sprachen, die Kläger sollen durchs Land reisen, sie werden vor den Stadien T-Shirts verteilen und Flyer. In jeder der zehn Spielstätten sollen Apartheid-Opfer von ihren Erlebnissen erzählen.

Sie wissen, dass die WM eine einmalige Chance ist. Der Fußball liefert die Vorlage für den größtmöglichen Wums.

„An dem Tag, an dem das deutsche Team in Südafrika eintrifft, werden wir da sein“, sagt Reginald Mafu. Auch er war ANC-Mitglied, sein Haus wurde geplündert, drei Jahre, sagt er, saß er im Gefängnis. Jetzt arbeitet er bei Khulumani mit. Sein Job ist es, die Mitglieder in Soweto für die WM zu mobilisieren.

Am Tag nachdem Jobson die Plakatentwürfe gezeigt hatte, fährt Mafu nach Soweto hinaus. In einer kleinen Methodisten-Kirche berichtet er den Gemeindegliedern von den Aktionen, die Khulumani für die Weltmeisterschaft plant.

„Wir haben Daimler wegen der Apartheid vor Gericht gebracht“, ruft er. „Wir wurden schikaniert, wir wurden terrorisiert, unsere Häuser wurden niedergebrannt. Daimler tat jahrelang nichts. Jetzt sind sie hier, um den Fußball zu unterstützen. Wir wollen Daimler unseren Schmerz und unseren Zorn zeigen, Kameraden!“

Mafu weiß, dass sich die meisten Fans, die nach Südafrika kommen, eher weniger für die Geschichte des Landes interessieren, aber darauf kommt es nicht an.

„Wir werden die Spiele nicht stören“, ruft Mafu. „Aber wir wollen der Welt unsere Verbitterung zeigen.“

Zum Schluss zeigt er auf zwei junge Männer im Saal. „Ihr Vater wurde er-

* Mit dem Foto ihres ältesten Sohnes Bheki.



PERANDERS PETERSSON / AGENTUR FOCUS

Kläger Mbele: Knapp 1,60 Euro Entschädigung für jeden Tag im Gefängnis

schossen. Er war der Ernährer der Familie. Sie sind die Opfer. Den Daimler-Leuten muss klargemacht werden, dass sie unser Leben zerstört haben und unsere Zukunft!“

Mit jemandem von Daimler über die Vorwürfe zu sprechen ist nicht ganz einfach. Die Kampagne um Deutschlands vierten Stern läuft gerade an. Vielleicht passt das Thema nicht in die Zeit, vielleicht haben sie auch nur Angst, falsch verstanden zu werden, so kurz vor der WM.

Die offizielle Stellungnahme der Daimler AG gibt es deswegen nur schriftlich. Vorher sind ein paar Telefonate zu führen, es geht darum, einen Termin zu finden und einen geeigneten Gesprächspartner.

In der Daimler-Zentrale in Stuttgart-Untertürkheim überreicht dann eine freundliche Frau von der Presseabteilung die Stellungnahme des Konzerns, fertig ausgedruckt, in einer Klarsichthülle. Sie ist übersichtlich, unterteilt in vier Punkte, die Antwort von Daimler auf die Vorwürfe passt auf eine halbe DIN-A4-Seite.

Für die Stellungnahme ist Martin Jäger verantwortlich, „Leiter des Bereichs Politik und Außenbeziehungen“, so steht es auf dem Papier. Im Kern sagt Jäger dies: Die Menschenrechtsverletzungen habe Daimler weder selbst verübt noch Beihilfe dazu geleistet, die Warenlieferungen hätten immer im Einklang mit internationalen und bundesdeutschen Gesetzen gestanden. Überdies sei die Klage in den USA unzulässig. Daimler sei damals in Südafrika geblieben, schreibt Jäger, „weil wir überzeugt waren und dies bis heute sind, dass man nur etwas ändern kann, wenn man im Land ist und sich gesellschaftlich engagiert“.

Weil das alles dann doch ziemlich kompliziert ist, hat die Pressesprecherin einen Juristen hinzugebeten, der sich mit der

Sache auskennt. Man darf ihn befragen, aber keinesfalls zitieren.

Daimler habe damals in Südafrika versucht, einen Gegenpol zu bilden, sagt der Jurist. Es habe eine Strategie gegeben für den friedlichen Wandel im Land, die, etwas verkürzt, lautete: politische Isolation bei gleichzeitiger wirtschaftlicher Kooperation.

Tatsächlich sei Daimler im Land geblieben, um Dinge zu verändern. Viele hätten von Konzernen wie Daimler eine Haltung gefordert, sagt der Jurist. Daimler habe damals eine Haltung gehabt.

Vielleicht sind sie deshalb so empört in Untertürkheim über die Klage, die Anschuldigungen, die Proteste. Man habe den Schwarzen Zugang zu Bildungsein-

Daimlers Stellungnahme steckt in einer Klarsichthülle, eine halbe DIN-A4-Seite.

richtungen gegeben, man habe den weißen Südafrikanern zeigen wollen, dass man Demokratie leben kann. Bis heute engagiere sich Daimler in Südafrika, mit Schulen oder in der Aids-Bekämpfung.

Abgesehen davon gehe es natürlich darum, einen rechtssicheren Raum für multinationalen Unternehmen zu schaffen.

Die Daimler AG argumentiert moralisch, wie die Kläger von Khulumani. Das macht es kompliziert. Recht und Moral verschwimmen. Etwas kann falsch aussehen und trotzdem notwendig sein; mitunter, heißt das, gibt es nur die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten, von denen die eine ein bisschen weniger falsch ist als die andere.

Am Ende erzählt der Jurist eine Geschichte. Wie die schwarzen Arbeiter im südafrikanischen Mercedes-Werk in East

London Nelson Mandela nach seiner Freilassung einen Mercedes schenken wollten, als kleine Entschädigung für das, was er durchlitten hatte. Nicht irgendeinen, sondern den besten, S-Klasse. Sie baten bei der Werkleitung um die Erlaubnis, und die Antwort war: in Ordnung, wenn ihr den Wagen in eurer Freizeit baut.

Mandela bekam sein Auto. Noch heute, sagt die Frau von der Pressestelle, werde der Vorwurf erhoben, Daimler habe Mandela mit dem Auto kaufen wollen.

Mit Daimler, so steht es in der schriftlichen Stellungnahme, wird es keine außergerichtliche Einigung geben. „Wir wollen das geklärt haben“, so sagt es die Frau von der Pressestelle.

Das kann dauern, vier, fünf Jahre mindestens, wobei offen ist, ob es je zu einem Prozess kommt.

Michael Mbele bekommt von alldem nichts mit. Er sitzt in seinem Häuschen in Soweto vor dem Fernseher, ein paar Straßen nur von Catherine Mlangeni entfernt, die ihren Sohn durch eine Briefbombe verlor. Wie sie ist Mbele einer der Kläger in der Daimler-Sache, ein schmaler Mann mit grauem Kräuselbart, im Oktober wird er 66 Jahre alt.

Er habe seine Stimme verloren, sagt seine Tochter.

Warum?

Mbele hebt die Fäuste, deutet Schläge gegen den Kopf an.

Dann stemmt er sich hoch, humpelt in den Nebenraum, wo sein Bett steht, und kommt mit einem Schnellhefter zurück, dessen Pappdeckel speckig glänzt. Er hat sich auf seine Rolle als Kläger vorbereitet, so gut es ging.

Er zieht einen Brief hervor, von Nelson Mandela, der sich bei Mbele für seine Aussage vor der Wahrheitskommission bedankt – und für Mbeles Geduld.

Und ein Dokument, in dem steht, dass Mbele offiziell als Opfer von Menschenrechtsverletzungen anerkannt wurde. Unterzeichnet von Erzbischof Desmond Tutu.

Mbele war aktives ANC-Mitglied, er saß zwölf Monate im Gefängnis, 5705 Rand Entschädigung hat Mbele bekommen, einerseits. Andererseits musste er zehn Kinder ernähren, er hat keine Arbeit mehr und keine Stimme.

5705 Rand, das sind umgerechnet etwa 570 Euro, für jeden Tag im Gefängnis knapp 1,60 Euro.

Natürlich hat auch er von den 400 Milliarden Dollar gehört, um die es bei der Klage gehen soll. Was er machen würde, wenn er eines Tages tatsächlich Geld von den beklagten Unternehmen bekäme?

Mbele zeigt aufs Wellblechdach seines Häuschens, auf die schmutzigen Wände, auf seine Enkel, die draußen vor dem Haus auf der Erde spielen.

Dann verdreht er die Augen und lacht. ♦