

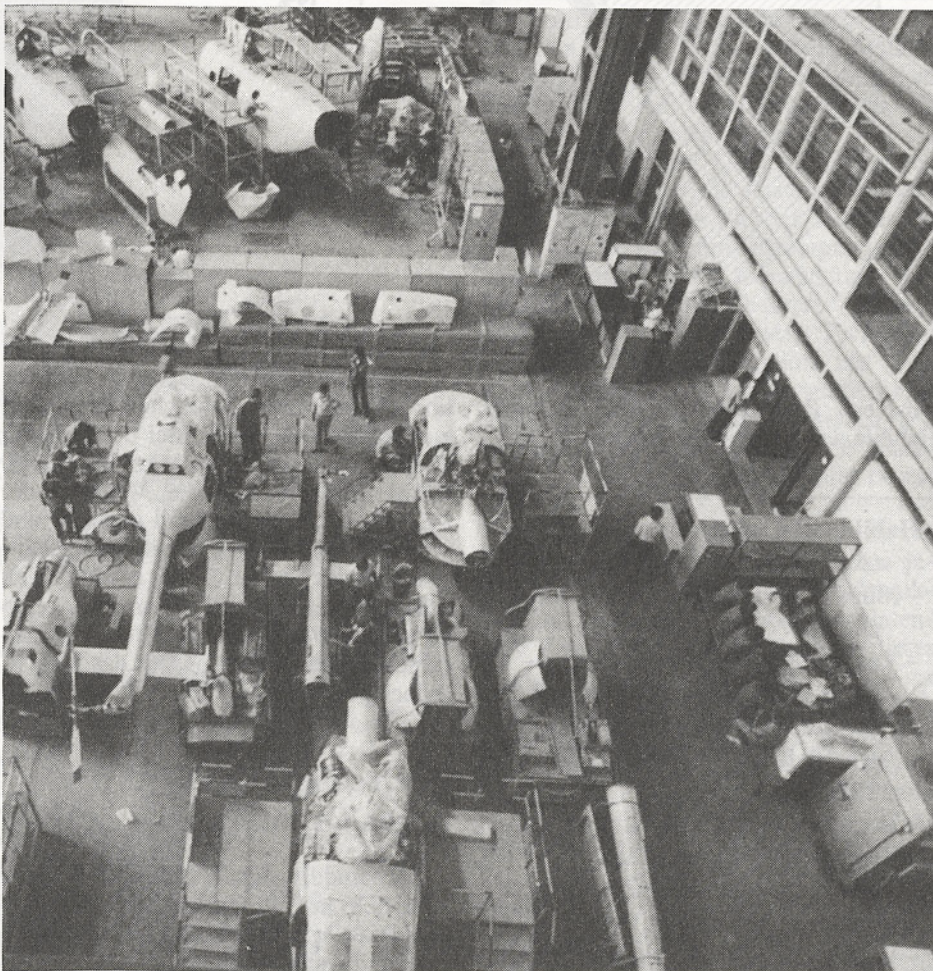
# "Du kannst alles machen, nur keine Revolution!"

## Forschungsminister Jusuf Habibie: Symbolfigur für indonesische Hochtechnologie und Brückenkopf für die deutsche Wirtschaft

Er hat mehr als 25 Ämter, was nach Ansicht der Wochenzeitschrift TEMPO in dieser qualitativen Anhäufung in Indonesien einmalig ist. Er gilt als "Technologie-Zar", "Habibienomics" nennen seine Fans sein Konzept der wirtschaftlichen Entwicklung. Für andere ist er größtenteils wahnhaft; ein US-Banker bezeichnet "den Unsinn", den er macht, gar als "furchterregend". Last not least ist er auch Ehrenbürger der Technischen Hochschule in Aachen, für deren Ruf er – so sehen es die dortigen Professoren – in der ganzen Welt Reklame macht: der indonesische Forschungsminister Jusuf Habibie.

Als im Jahr 1976 die Flugzeugfabrik Nurtanio im westjavanischen Bandung ihre Pforten öffnete, hatten die indonesischen Wirtschaftspolitiker ganz andere Themen im Kopf: Es ging um Ertragssteigerung in der Landwirtschaft und bei der Nahrungsmittelproduktion. Man befand sich noch in der Diskussion über die Entwicklung hochwertiger Fahrräder und bewunderte die Technologie der neu auf den Markt gekommenen Autos aus Stuttgart oder München – da erschien auf einmal ein Indonesier, frisch aus Deutschland zurückgekehrt, und äußerte die Absicht, in Indonesien Flugzeuge zu bauen. Habibie war für die Menschen wie ein Magier aus einer fremden Welt, der zugleich Erstaunen und Stolz hervorrief. War Indonesien wirklich schon so weit, eigene Flugzeuge zu produzieren? Die Nüchternen blieben auf dem Teppich und behaupteten, über die Herstellung von Schrauben und Sicherheitsbolzen würde das Werk nie hinauskommen.

Heute hat ITPN, wie sich das Unternehmen jetzt nennt, über 15.000 Beschäftigte, bis zum Jahr 2000 plant Habibie, 60.000 Arbeitsplätze allein in der Luft- und Raumfahrtindustrie aufweisen zu können. Produziert werden – allen Kritikern zum Trotz – Kleinflugzeuge für den Regionalverkehr, Hubschrauber, Flugzeugkomponenten und auch Waffensysteme. Zu den Abnehmern gehören u.a. die indonesischen Fluglinien Merpati, Bouraq und Mandala Airline; ca. 50 Flugzeuge des Typs CN-235 wurden bereits ins Ausland verkauft. Diese zweimotorige Maschine mit 35 Sitzen, die auch von den indonesischen Streit-



Endmontage des Hubschraubers NBO 105 in Lizenz von MBB in der indonesischen Flugzeugfabrik Nusantara  
aus: Southeast Asia Development Digest, Juni/Juli 1986, S. 23

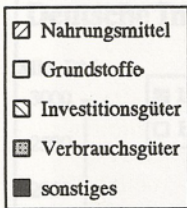
kräften geflogen wird, hat ITPN zusammen mit einem spanischen Hersteller konstruiert. Auch mit dem deutschen Unternehmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), das 1976 mit ITPN die Produktion aufgenommen hatte, besteht weiterhin intensive Zusammenarbeit.

ITPN gilt als einer der renommiertesten Staatsbetriebe Indonesiens und soll die Entschlossenheit des Landes demonstrieren, Anschluß an den technologischen Entwicklungsstandard der Industrieländer zu bekommen. Die Symbolkraft des Fortschritts scheint nach wie vor wichtiger als der Profit: 3 Milliarden Rupiah Verluste wiesen die Bilanzen von 1992 auf.

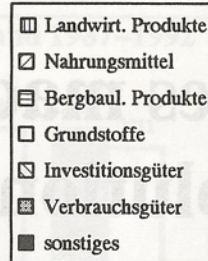
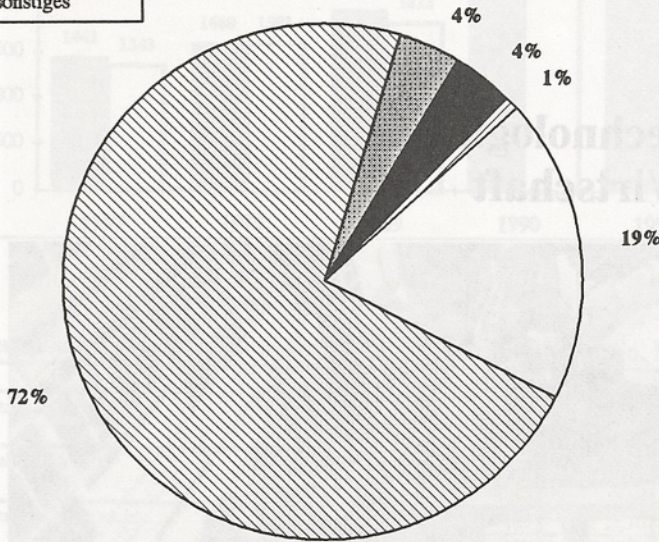
Direktor des Unternehmens ist selbst-

verständlich Habibie. Wenn er bzw. zahlreiche seiner Mitarbeiter Gästen aus Deutschland im Hubschrauber aus der Eigenproduktion die westjavanische Landschaft aus der Vogelperspektive zeigen, können die Erklärungen auf Deutsch abgegeben werden: Ein Großteil des akademischen Personals hat wie Habibie an deutschen Universitäten studiert. Diese Ingenieure sind Repräsentanten eines Technologieverständnisses, das einen Habibie genauso geformt hat wie Jahre zuvor die US-Universitäten zahlreiche indonesische Intellektuelle, die unter dem Namen "Berkely Mafia" lange die Wirtschafts- und Finanzpolitik des Landes dominierten. Sie setzten auf exportorientierte Wirtschaft mit arbeitsin-

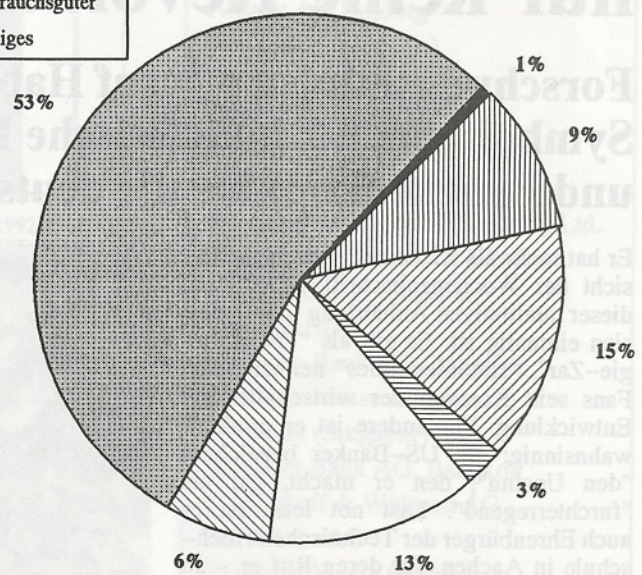




**Deutsche Exporte nach Indonesien 1992**  
nach Gütergruppen



**Deutsche Importe aus Indonesien 1992**  
nach Gütergruppen



tensiven Produktionsweisen, während Habibie das Konzept der Importsubstitu-

tion mit massiven staatlichen Eingriffen zu verwirklichen sucht. Bei der jüngsten Kabinettsumbildung im März 1993 (vgl. SOAI 2/93) wurden die Vertreter der Berkely Mafia weitgehend abgelöst und wichtige Ministerposten mit Gefolgsleuten Habibies besetzt. Dieser selbst behielt seinen Posten, obwohl Suharto ihn gerne zu seinem Vize gemacht hätte, was Habibies Kritiker, insbesondere das Militär, jedoch verhinderten.

1973 erhielt er auf Geheiß des Präsidenten Besuch des damaligen Direktors des Ölkonzerns Pertamina. Im Gespräch mit ihm bat Habibie um 2,5 Mio Dollar zur Errichtung einer Flugzeugfabrik, einer Bitte, der innerhalb von zehn Minuten entsprochen wurde.

Wenige Monate später wurde er zum Präsidenten beordert. Es war eine Zeit, in der Suharto sich zunehmend studentischen Protesten gegenüber sah. Suharto, der sich der politischen Loyalität seines "Technologen" sicher sein konnte, bewies sein Vertrauen mit zahlreichen Aufträgen. Er betraute Habibie nicht nur mit der Errichtung der Flugzeugfabrik, sondern auch mit der Konzipierung des Technologiezentrums BPPT in Jakarta sowie des Wissenschaftszentrums PUSPITEK in Serpong. Gleichzeitig erhielt Habibie zwei weitere Ämter: Er wurde technologischer Berater des Präsidenten und von Pertamina. Nach eigenen Worten habe der Präsident ihm damals alles erlaubt, was zum Nutzen des nationalen Aufbaus sei. "Nur eines sollte ich nicht tun: die Revolution machen!" erinnert sich Habibie.

Vier Jahre später verbot Suharto seinem Schützling eine Auslandsreise mit den Worten, er werde jetzt Minister für Forschung und Technologie. Dem Ministerposten folgte eine Ämterhäufung, die in nebenstehendem Kasten dokumentiert ist. So ist Habibie z.B. Chef der Entwicklungsgesellschaft für die Insel Batam. Diese soll - unweit von Singapur gelegen - als Vorzeigeobjekt für den industriellen Boom Indonesiens herhalten. Indonesien-Experte Rüdiger Siebert nennt die Entwicklung von Batam, wo 1971 nur 6.000 Menschen lebten, Ende

### Habibie und seine Ämter (Auswahl)

- Minister für Forschung und Technologie
- Vorsitzender des Technologiezentrums BPPT sowie des nationalen Zentrums für Forschung, Wissenschaft und Technologie PUSPITEK
- Vorsitzender der Agentur für Strategische Industrien BPIS
- Vorsitzender der nationalen Forschungsgemeinschaft DRN
- Vorsitzender der Entwicklungsgesellschaft für die Insel Batam
- Direktor des Luft- und Raumfahrtunternehmens IPTN
- Direktor der PT PAL Schiffswerft
- Direktor der PT Pindad, Munitions- und Waffenfabrik
- Mitglied der Volksversammlung
- Direktor des Indonesischen Instituts für Luft- und Raumfahrt
- Mitglied des Aufsichtsrats der Ölgesellschaft Pertamina
- Vorsitzender der Islamischen Intellektuellenorganisation ICMI
- Professor für Flugzeugbau an der Technischen Hochschule in Bandung
- Geschäftsführer der New Transport Technology (NTT), gemeinsames Unternehmen MBB - IPTN.

### Verfechter der neuen Ordnung

Bacharuddin Jusuf Habibie, der am 25.6.1936 in Pare Pare (Sulawesi) geboren wurde, gilt als besonders enger Vertrauter Präsident Suhartos, den er als seinen "Professor in Politik" bezeichnet. Die Beziehung der beiden geht auf das Jahr 1950 zurück, als Suharto als Kommandant der Mataram Brigade just vor dem Haus der Familie Habibies Posten bezog, um eine Gruppe von Aufständischen niederzuschlagen. 1970 trafen sich die beiden in Deutschland. Habibie war 1955, nachdem er zunächst in Bandung studiert hatte, an die RWTH Aachen übergewechselt, wo er Maschinenbau studierte und zehn Jahre später im Bereich Flugzeugbau promovierte. Danach arbeitete er als Ingenieur in der Kernforschungsanlage in Jülich. Bei Suhartos Deutschlandbesuch unterbreitete Habibie dem Präsidenten erstmals seine High-Tech-Pläne. Da dieser ihm riet, sich noch weiter zu qualifizieren, trat Habibie dann eine Stelle als Abteilungsleiter für Technologie und Methodologie beim Rüstungskonzern MBB an.



des Jahrtausends jedoch 700.000 ihr Auskommen an modernsten Arbeitsplätzen industrieller Fertigung finden sollen, die "Lust am visionären Experiment", wie sie auch die industriellen Anfänge Europas kennzeichnete.

Habibies Position als Chef eines Industrieunternehmens beschränkt sich nicht auf das Bandunger Flugzeugwerk: Er ist Direktor der Schiffswerft PAL Indonesia

Walzprodukte, Stahlprofile und Stahldraht produziert werden, und INKA, die indonesische Eisenbahnindustrie.

Zur wissenschaftlich-technologischen Unterstützung dieser Großbetriebe wurde das erwähnte Zentrum für Forschung, Wissenschaft und Technologie PUSPI-TEK in Serpong entwickelt. Dies beherbergt auf einem Gebiet von 1.000 ha Labors und Forschungseinrichtungen,

## Hightech-Subventionen als Faß ohne Boden

Habibie hat mit seiner Politik Indonesien zu internationalem Ruhm verholfen. Das Stahlwerk Krakatau im westjavaneschen Cilegon ist ebenso das größte seiner Art in Südostasien wie die Schiffswerft PAL in Surabaya. IPTN ist gar die einzige Flugzeugfabrik überhaupt im südostasiatischen Raum. So wurde der Absolvent der RWTH Aachen, der "ungeduldig" über die Rückständigkeit seines Landes nach Indonesien zurückgekehrt war, im Laufe der Jahre zu einer Symbolfigur für Hochtechnologie in Indonesien. Er steht jedoch für eine Politik, die aufgrund der notwendigen staatlichen Intervention von vielen Ökonomen als konservativ bezeichnet wird. Wie in vielen Ländern der Dritten Welt waren auch im Inselstaat die letzten Jahre geprägt von Änderungen der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Industriesektor: Liberalisierung und Deregulierung sollen bessere Voraussetzungen für Investitionen, Technologietransfer und Kooperation mit dem Ausland schaffen. Deshalb wurden eine Reihe von dirigistischen Gesetzen und Verordnungen in den Bereichen Bankwesen, Kapitalmarkt und Handel beseitigt.

Mit ähnlichen Anreizen hat z.B. das Nachbarland Malaysia jahrelang um japanische Investoren aus der Elektronikbranche geworben, die arbeitskraftintensive Zweigbetriebe aufbauten und diesen Sektor – ähnlich wie in Süd-Korea – zu einem wichtigen Produktions- und Exportzweig machten. Habibie widerstrebt dieses Konzept zutiefst. Er setzt nicht auf Massenware, sondern auf individuelle und hochwertige Güter aus der Eigenproduktion. Fast 20 Jahre verfolgt Habibie schon seine Politik, jedoch gibt es bis heute keine Garantie dafür, ob die Hightech-Industrie jemals zu einem Stützweiler der indonesischen Wirtschaft werden kann. Zahlen darüber, wieviel Geld Habibie bereits ausgegeben hat, liegen nicht vor: "Wahrscheinlich weiß er das noch nicht einmal selbst", vermutet die Far Eastern Economic Review.

So flossen zwischen 1988 und 1992 allein in die "Strategischen Industrien" 2,1 Milliarden Dollar, zwei Drittel davon in Krakatau Steel und IPTN. Der Preis für den Stahl aus dem heimischen Werk liegt jedoch 20% über dem des importierten und die Wirtschaftlichkeit damit weit unter der einer vergleichbaren koreanischen Anlage. IPTN wird von einem ausländischen Diplomaten als Laboratorium für technologische Entwicklung und nicht als Produktionsbetrieb für Flugzeuge bezeichnet. Kritisiert wird vor allem die isolierte Stellung des Betriebs, seine mangelnde Verflechtung mit anderen Unternehmen auf dem einheimischen Markt.



und der Munition- und Waffenfabrik PT Pindad, die neben Schnellfeuergewehren und Handgranaten auch Werkzeugmaschinen und Druckluftbremsen herstellt. Alle drei Unternehmen sind in Staatseigentum und mit sieben anderen in der Agentur für Strategische Industrien (BPIS) zusammengeschlossen, deren Leiter ebenfalls Habibie ist. Zu den zehn strategischen Industrien gehört auch das Krakatau Stahlwerk in Cilegon, wo

eine High-Tech-Industriezone, ein Ausbildungszentrum und den Forschungsreaktor Siwabessy mit Einrichtungen zur Brennelementproduktion, Behandlung von radioaktivem Abfall, Isotopenproduktion und nuklearer Sicherheitsforschung. Daß Habibie Leiter dieses Zentrums ist, versteht sich ebenso von selbst wie ein weiterer Posten: Am ITB Bandung lehrt der Forschungsminister Flugzeugbau.



Angesichts der fehlenden Sicherheit, die Habibies Unternehmen dem Lande letztlich bieten können, ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Kritiker der "Habibienomics" bis in die höchsten Regierungskreise reichen. Nach ihrer Ansicht ist die Ausgabenpolitik des Forschungsministers nicht nur kontraproduktiv zu allen Armutbekämpfungsprogrammen, sondern behindert auch die Entwicklung der Klein- und Mittelindustrie, die Indonesien nach wie vor dominiert.

Auch die Weltbank, die über das internationale Geldgeberkonsortium CGI die Großkredite an Indonesien vermittelt, hält Indonesiens Hochtechnologie-Politik zu diesem Zeitpunkt für verfrüht, da die nötige Infrastruktur dafür noch nicht geschaffen sei. So ist Indonesiens Analphabetenrate noch so hoch wie die Südkoreas in den 60er Jahren, als das Land gerade begonnen hatte, eine exportorientierte Elektronikindustrie aufzubauen. Die Weltbank plädiert für eine Limitierung der Staatsausgaben für die Habibie-Projekte auf 500 Millionen Dollar pro Jahr, ein Viertel der heutigen Summe.

Habibie zeigt sich von solchen Vorschlägen unbeeindruckt. Seiner Meinung nach ist die Förderung der weniger technologiebetonten Klein- und Mittelindustrie auf Dauer keine Alternative, da diese angesichts von Überproduktion und Einfuhrquoten auf internationalen Märkten nicht bestehen könne. So hat er bereits neue Projekte im Kopf: u.a. die Entwicklung eines modernen Satelliten zur Überwachung des indonesischen Luftverkehrs, insbesondere der Starts und Landungen auf allen Flughäfen, eine Hochgeschwindigkeitsbahn und die Produktion eines Düsenflugzeugs.

## Deutschland und sein "Musterschüler"

Bei allen Aktivitäten Habibies spielten und spielen seine Deutschland-Kontakte eine wichtigere Rolle als es die Statistiken der deutsch-indonesischen Wirtschaftsbeziehungen vielleicht deutlich machen. So beklagte der Geschäftsträger der Indonesischen Botschaft in Bonn auf einem Seminar des Ostasiatischen Instituts im Juni das Desinteresse deutscher Investoren an Indonesien. Über die letzten 25 Jahre hinweg lag Deutschland – mit seinen Engagements vorwiegend in der Metall- und Chemieindustrie – auf Platz 9 der ausländischen Investoren. Beim Export behauptet die Bundesrepublik einen weit höheren Listenplatz: Sie liegt nach Japan und den USA auf Platz 3. So verkauften 1992 deutsche Unternehmen Maschinen, Anlagen, Kraftfahrzeuge und Seeschiffe im Wert von rund 2 Milliarden Dollar.

Nicht zu unterschätzen ist der Einfluß der Bundesrepublik im wissenschaftlich-

technologischen Bereich. Kaum ein Habibie-Unternehmen oder Projekt ist ohne massive deutsche Beteiligung entstanden. Beim Aufbau des Krakatau-Stahlwerks waren die deutschen Firmen Klöckner, Ferrostahl, Salzgitter, Siemens, Hochtief, MAN u.a.m. beteiligt. Dieses Engagement konnte weniger in Investitionsmillionen gemessen werden als in langfristiger Präsenz vor Ort, in Ausbildungsverträgen, in Zusatz- und Nachfolgaufträgen usw. Auch dadurch wurden deutschen Firmen erhebliche Einflußmöglichkeiten auf die indonesische Wirtschaft eröffnet.

Beim Aufbau des Wissenschaftszentrums PUSPITEK war deutsches Knowhow ebenfalls von Anfang an am Werk. Kernstück des Engagements war die Installierung des Forschungsreaktors Siwabessy durch die Firma Interatom aus Bergisch-Gladbach. Seitdem konzentriert sich die Zusammenarbeit auf die Ausbildung von Personal für Betrieb und Wartung des Reaktors. Nach den Worten

1992 beschloß die Indonesische Regierung, den gesamten Flottenbestand der NVA zu erwerben (vgl. SOAI 2/93). Der Plan zu diesem 20 Millionen DM-Deal war von Habibie gekommen und bei Teilen der Regierung und der Armee zunächst auf Widerstand gestoßen. Erstere monierten die Ausgaben staatlicher Gelder zur Subventionierung der staats-eigenen Werften. Die Streitkräfte, die sich zu spät in den Verhandlungsprozeß eingebunden fühlten, kritisierten die Einmischung Habibies in militärische Angelegenheiten: Mit diesem Deal blockiere Habibie nicht nur auf Jahre einen großen Teil des Militärbudgets, sondern schreibe der Armee auch gleichzeitig vor, mit welchen Schiffen sie operieren solle.

Es stellte sich schnell heraus, daß mit dem preiswerten Erwerb der Schiffe ein sehr kostenintensives Reparatur- und Investitionsprogramm (Überholung der Schiffe, Bau neuer Werften- und Hafenanlagen) einhergehen soll. Eine zentrale Rolle spielt hier die PAL-Werft.

### Deutsche Importe/Exporte aus bzw. nach Indonesien (in Mio. DM)

		1988	1989	1990	1991	1992
Landwirt.l Produkte	Import	257,26	254,49	229,08	243,62	200,04
	Export	2,37	1,39	2,63	20,4	2,85
Nahrungsmittel	Import	277,07	319,63	269,95	277,3	321,37
	Export	36,33	17,19	24,56	23,58	31,6
Bergbaul. Produkte	Import	0,01	7,68	99,23	73,6	54,94
	Export	0,49	0,66	0,71	1,17	7,22
Grundstoffe	Import	150,61	198	218,4	248,62	284,72
	Export	388,84	466,23	520,47	501,92	588,62
Investitionsgüter	Import	17,33	14,43	54,49	101,09	137,88
	Export	894,38	996,69	1800,23	2232,96	2242,09
Verbrauchsgüter	Import	255,73	374,49	594,62	1022,42	1163,01
	Export	57,88	47,8	63,05	82,97	119,45
sonstiges	Import	6,54	13,95	6,14	8,66	11,77
	Export	19,39	131,13	6,3	58,28	109,05
insgesamt	Import	964,55	1182,67	1471,91	1975,31	2173,73
	Export	1399,68	1661,09	2417,95	2921,28	3100,88

Quelle: Statistisches Bundesamt, Außenhandel nach Ländern und Gütergruppen der Produktionsstatistik, 1989 und 1992, Fachserie 7, Reihe 7

des Staatssekretärs Gebhard Ziller vom Bundesforschungsministerium sollen mit den vorrangig auf den Austausch von Wissenschaftlern ausgerichteten Aktivitäten der indonesischen Kernenergiebehörde BATAN Erkenntnisse für eine eigenständige und eigenverantwortliche Nutzung des leistungsfähigen Forschungsreaktors vermittelt werden. Damit ist ein guter Grundstein für die deutsche Atomindustrie gelegt, beim Aufbau der ersten Kernkraftwerke im erdbebengefährdeten Indonesien eine wichtige Rolle zu spielen. Ende August hat die Regierung in Jakarta übrigens den Beschluß zum Bau des ersten Atomreaktors gefaßt.

Ein besonders gutes Beispiel für das aus unterschiedlichsten Komponenten bestehende Beziehungsgeflecht der beiden Länder ist der Verkauf der aus 39 Schiffen bestehenden Flotte der Neuen Volksarmee der ehemaligen DDR an Indonesien und deren Überholung auf der PAL-Werft in Surabaya: Im Dezember

Dieses Schiffsbauunternehmen wurde vor über 100 Jahren von den Holländern aufgebaut. Bis zum Zweiten Weltkrieg war PAL die größte Werft Südostasiens. Nach der Unabhängigkeit ging ihre Bedeutung jedoch stark zurück. Die Stunde ihrer Wiedergeburt schlug 1981, als PAL in den erlesenen Kreis der strategischen Industrien BPIS aufgenommen wurde.

Bereits in den 70er Jahren hatte Habibie das Schicksal des Schiffsbauunternehmens in seine Hände genommen. Er holte den Schiffingenieur Suleman Wiradijaya aus Hamburg nach Surabaya und betraute ihn vorübergehend mit der Leitung des Unternehmens. Habibie kannte den Schiffbauer aus seiner Zeit bei MBB in Hamburg. Mehr als 15 Jahre später gehörte Wiradijaya zu dem Team, das den Kauf der NVA Schiffe erfolgreich aushandelte!

Seit 1980 steckte die Indonesische Regierung 360 Millionen Dollar in ein ambitioniertes Ausbauprogramm der Werft. Die Bundesrepublik kam noch mehrfach



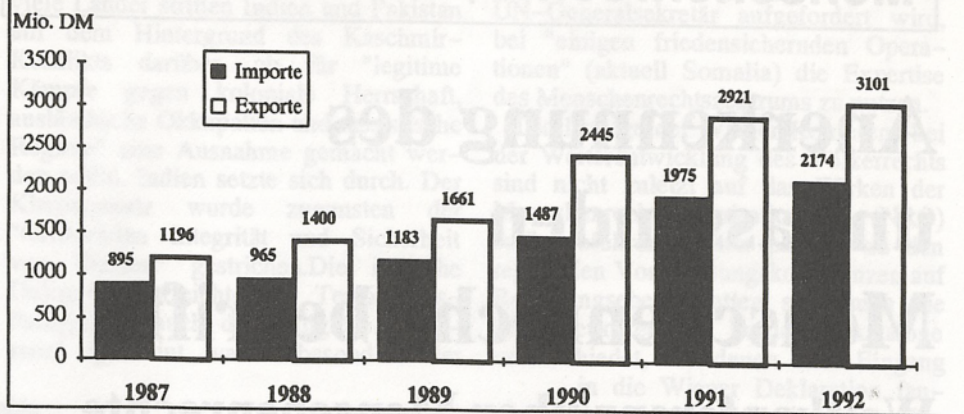
ins Spiel: So entstanden zahlreiche Schiffsmo-  
delle unter Lizenz deutscher  
Werft-Unternehmen. Eine davon ist die  
Bremer Lürssen-Werft, nach deren Li-  
zenz PAL u.a. auch Patrouillenboote  
baute. Die Motoren der Schiffe kommen  
von der Daimler-Benz-Tochter MTU.  
Auch das deutsche Ausbildungssystem  
wurde bei PAL übernommen: Bereits  
1000 indonesische "Azubis" gingen  
durch die klassische dreijährige deutsche  
Lehre. 600 von ihnen sind weiterhin bei  
PAL im Dienst, der Rest ist bei anderen  
Schiffsbauunternehmen tätig. Nach  
Aussagen von Wiradijaya, der heute  
Vizepräsident des Unternehmens ist, hat  
der Bildungsminister bereits erwogen,  
das deutsche Ausbildungssystem auch in  
anderen Industriezweigen einzuführen.  
Wardiman Djojonegoro, seit März neuer  
Bildungsminister in Indonesien, war  
beim Studium in Deutschland Habibies  
Zimmergenosse!

Heute vermittelt PAL, nachdem die  
Millionen geflossen sind, den Nebenge-  
schmack einer Investitionsruine. Der  
Geldhahn ist noch nicht zugehedert, doch  
die Werft chronisch unterausgelastet. So  
warten seit einiger Zeit deutsche und ja-  
panische Maschinen - ungenutzt - auf  
ihre Installation. Beobachter vermuten,  
daß Habibie mit dem Erwerb der NVA-  
Schiffe nicht nur militärischen Zwecken  
dienen, sondern gleichzeitig Großauf-  
träge für die indonesischen Werften und  
die Hafenausbauindustrie vermitteln wollte.  
Allein die Kosten für die Reparatur der  
Schiffe bei PAL werden auf 340 Millio-  
nen Dollar geschätzt. Seit einiger Zeit  
befinden sich PAL-Arbeiter bereits in  
deutschen Häfen, um die Schiffe für die  
weite Reise flottzumachen. Am Pfingst-  
wochenende waren - wie in SOAI 2/93  
berichtet - auf Initiative ehemaliger  
DDR-Friedensgruppen einige der Schiffe  
im Hafen von Peenemünde besetzt wor-  
den.

## Rüstungsexport in Krisengebiet

Der bereits zitierte Staatssekretär Ziller  
weiß ebenso wie die Technische Hoch-  
schule in Aachen, die sich allernorts ihres  
Musterschülers rühmt, die Verdienste des  
indonesischen Ministers zu würdigen. In  
einer Rede anlässlich des dritten deutsch-  
indonesischen Technologie-Forums in  
Aachen bezeichnete er das Bestehen  
langjähriger, von gegenseitigem Ver-  
ständnis und Respekt getragener  
Freundschaften als glückliche Voraus-  
setzung für die erfolgreiche wissen-  
schaftlich-technologische Zusammenar-  
beit zwischen beiden Ländern. Nicht nur  
Habibies Lebenswerk dokumentiere diese  
engen Beziehungen: "Mit seinem konti-  
nuierlichen und beharrlichen Eintreten  
für die deutsch-indonesische Zusammen-  
arbeit ist er ein Garant für die er-

## Deutsche Importe und Exporte aus bzw. nach Indonesien 1987-1992



folgsbestimmten gemeinsamen Aktivitä-  
ten ..."

Dieser Erfolg stößt in der Bundesre-  
publik jedoch auch auf scharfe Kritik: So  
hat Habibie, den der Rüstungskonzern  
MBB aufgebaut und wegen seiner Ver-  
dienste auch nach der Berufung zum  
Forschungsminister durch monatliche  
Gehaltszahlungen weiter gewürdigt hat,  
nicht zuletzt der deutschen Rüstungs-  
industrie die Tore nach Indonesien geöff-  
net. Bereits 1975, im Jahr der Invasion  
von Ost-Timor, schlossen MBB und  
ITPN einen Vertrag über die Lizenzpro-  
duktion von BO 105-Hubschraubern ab.  
Als das portugiesische Fernsehen nach-  
weisen konnte, daß diese Helikopter im  
Krieg gegen die FRETILIN eingesetzt  
wurden, gab es bei der Bundesregierung  
keine Reaktion. Nach wie vor geht das  
Bundesamt für Wirtschaft in Eschborn  
bei den Exportgenehmigungen von einer  
zivilen Nutzung des BO 105 aus, obwohl  
MBB offen mit seinem "militärischen  
Mehrzweckhubschrauber" wirbt. Schlag-  
zeilen machte auch der Export zweier U-  
Boote durch die Kieler Howaldtwerft  
nach Indonesien. Außerdem wurde die  
indonesische Marinebasis Teluk-Ratei  
mit deutschen technischen Hilfeleistun-  
gen nach dem Vorbild des Marinestütz-  
punkts Wilhelmshaven ausgebaut.

Dazu ein Kritiker aus der Aachener  
Dritte-Welt-Solidarität in Aachen: "Vor  
dem Hintergrund, daß ... MBB Habibie  
schon während seines Studiums ... för-  
derte, wird deutlich, mit welchem Hin-  
tergedanken Hochschule und Industrie  
Elitestudenten aus der 'Dritten Welt' in  
Deutschland ausbilden: als Exportkata-  
lysatoren für deutsches (Rüstungs-)  
Hightech."

Obwohl beim Suharto-Besuch im  
Jahre 1991 zahlreiche deutsche Politiker  
den Präsidenten auf den Krieg in Ost-  
Timor und andere Menschenrechtsver-  
letzungen in seinem Land hinwiesen,  
scheinen diese kein grundsätzliches  
Hindernis für die weitere militärische  
Unterstützung des größten Landes in  
Südostasien darzustellen. Als der Ver-  
kauf der NVA-Schiffe perfekt gemacht  
wurde, meinte Außenminister Kinkel -

auf die Menschenrechtssituation im  
Empfängerland angesprochen - nur la-  
pidar, Indonesien sei kein Krisengebiet.

Politiker und die Wirtschaft können  
darauf vertrauen, daß Indonesien weit  
weg liegt. Bilder aus Bosnien oder So-  
malia landen eher bei uns als die aus dem  
fernen Aceh oder Timor. Damit kann  
auch das Bild aufrechterhalten werden,  
daß die TH Aachen uns in Sachen Habi-  
bie gerne vermittelt: Die Hochschule will  
sich als ehrliche Maklerin zwischen  
deutscher und indonesischer Industrie  
verstanden wissen.

Erika Jung, Agus Setiawan

### Quellen:

- BUKO - Koordinationsstelle "Stoppt den Rüs-  
tungsexport": Rüstungsmarkt Südostasien.  
Bundesdeutsche Rüstungsexporte und die Mi-  
litarisierung einer Region. Bremen 1987/1988.
- Clifford, Mark: Promises, Promises. Indonesia's  
Habibie draws increasing fire. In: FEER vom  
29.7.1993, S. 58-62
- Habibie, Bacharuddin Jusuf: Strategische Indu-  
strien in Indonesien. In: Gocht, Werner und  
Schunk, Gerhard: Energietechnik und Ver-  
kehrstechnik als Innovationsfelder der indu-  
striellen Entwicklung Indonesiens, Aachen  
1993, S. 33-46
- Jakarta beklagt Desinteresse deutscher Investoren.  
In: Handelsblatt vom 15.6.1993.
- Neue Zürcher Zeitung vom 3.9.1993
- Russman, Paul: Deutsche Rüstungsexporte nach  
Indonesien. o.A.
- Salzmann, Jan: Gut gerüstet. Was die RWTH Aa-  
chen mit Rüstungsexporten und Menschen-  
rechtsverletzungen zu tun hat. In: Im Schatten  
der Printe. Aachen und die Dritte Welt. Aachen  
1993, S. 30-32.
- Schwarz, Adam und Clifford, Mark: Naval Ma-  
noeuvres. In: FEER vom 13.5.1993, S. 54ff
- Siebert, Rüdiger: Smal Indonesien, München 1987,  
S. 484ff
- Südostasiengruppe in der Evangelischen Studen-  
tengemeinde Bochum: BRD-Interessen in  
Südostasien, Bochum 1979, S. 45f
- TEMPO v. 10.10.1992, S. 21-32, v. 31.10.1992, S.  
21-30, v. 10.7.1993, S. 1-16, v. 28.8.1993, S.  
82f
- Ziller, Gebhard: Die deutsch-indonesische wis-  
senshaftlich-technische Zusammenarbeit als  
Basis für gemeinsame Technologieentwick-  
lungen und Technologietransfer. In: Gocht,  
Schunk (Hrsg.) a.a.O., S. 47-58.