ZS-2317-1

ZEUGENSCHRIFTTUM

Name:	ZS Nr.	Bd.	Vermerk:
Raab, Antonius Flugzeugkonstr., Unternehmer	2317	I	

katalogisiert Seite: 1-54

Sachkatalog:

Strafrecht V - Hoch-u.Landesverrat
Verkehr III-8
Pazifismus
Reichsverkehrsministerium (B)
Rüstung I
Rüstung V
SA III - Auschreitungen
Estland V
Lettland V

Personen:

Raab, Antonius Flugzeugkonstr., Unternehmer
Rohrbach, Paul
Junkers, [Hugo] Prof.
Lessing, [Theodor] Prof.
Laumann, Arthur Militärattaché
Seitz, [Arthur] Konsulatssekr.
Scheidemann, [Philipp] MdR
Udet, [Ernst]

katalogisiert Seite:

Sachkatalog:

Litauen VGriechenland
Griechenland V
Spanien V
Emigration IV-2. Estland
" Lettland
" Litauen
" Griechenland
" Spanien
" III-3b
UdSSR II-Spanien

Personen:

Kalkoff, Hermann MdR
Student, [Kurt] GO

katalogisiert:Seite:

Sachkatalog:

Emigration IV-2.Ägypten
Industrie III-5
Firmen II-Raab-Katzenstein Werke GmbH
" Fieseler Segelflugwerkstätte
Wehrmacht I
Recht IV-Richter

Reparationen -1
Nachkriegsprozesse-4-Griechenland/Seitz

Personen:

katalogisiert Seite: 55 - 70

Sachkatalog:

Industrie III - 5
Firmen II - Raab-Katzenstein Werke GmbH
" - Fieseler Segelflug-werkstätte
" - Fokkerwerke

Personen:

Raab, Antonius
Fieseler, Gerhard

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-2

Raab, Antonius, Flugzeugkonstrukteur, Unternehmer; geb. 30.Apr. 1897 Neuß/Rheinl. ; kath.; V: Johann Friedrich R. (gest.1925), ev., Inh. Mode-Atelier in Köln; M: Antoinette, geb. Sorgenicht (1866-1938), kath.; G: (Halbschw. aus 1.Ehe der Mutter) Antoinette, Maria, Agnes, Berta; oo I. Hertha Kalkoff; II. 1935 Hilde Fellner Edle von Feldegg (geb.1906), kath., Emigr. mit Ehemann; K: aus I: Gisela (geb.1927), Emigr. GR, nach dt. Besetzung 1941 Festn. u. Verbringung nach Deutschland, Einsatz bei Arbeiten am Westwall, verschollen; StA: deutsch, 22.Apr. 1938 Ausbürg., 1955 annuliert. Weg: 1933 Estl., Lettl., Litauen; 1934 S; 1935 GR; 1936 E; 1938(?) GR; 1941 Ägypten; 1942 IND; 1949 I.

Schulbesuch in Köln u. Liège/Belgien. Freiw. 1.WK, Ausbildung u. Einsatz als Flieger, zahlr. Ausz. (u.a. EK II u. I). 1919 Abitur in Berlin, bis 1922 Stud. Rechts- u. Staatswiss. Univ. Berlin u. Breslau. Zugl. 1919-23 Verkehrspilot der Deutschen Luft Reederei (später Lufthansa). 1923 Flugltg. des Stahlwerks Mark in Breslau, 1924 techn. Ltr. u. Chefpilot Dietrich Gobiet Flugzeugbau, Kassel. Hervorgehend aus diesem Werk 1925 Grdg. Raab-Katzenstein Flugzeugbau in Kassel. In der Weimarer Republik einer der erfolgr. Sportflugzeug-Konstrukteure u. -Herst. Ebenso erfolgr. als Sport- u. Kunstflieger (dreimal Sieger internat. Kunstflugmeisterschaft). 1921 SPD, später auch Reichsbanner. Erklärter Pazifist u. offener Gegner der geheimen Flugzeugrüstung der Schwarzen Reichswehr. Die in diesem Zusammenhang einsetzenden pol. u. wirtschaftl. Pressionen trugen 1932 zum wirtschaftl. Zusammenbruch von Raab-Katzenstein Flugzeugbau bei; 1933 Beschlagnahmung der Nachf.-Fabrik Raab Flugzeugbau in Berlin-Johannisthal u. Übernahme durch SA-Fliegerstaffel. Kurzfr. Haft, Apr. 1933 Emigr. Estland, mit Reg.-Auftrag Aufbau einer Flugzeugfabrik. Aufgrund dt. Intervention Abschiebung nach Lettland, von dort später nach Litauen.

...us. mit Kurt Katzenstein, Fa... kant u. ... Kunstflieger, 193...) Emigr. Südafrika).

...it internat. berühmten Modellen wie der RK 25.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

25-2317-3

In beiden Ländern in staatl. Auftrag als Flugzeugkonstrukteur tätig. 1934 in Schweden Bau von 30 Flugzeugen für Flugmiliz, Einsatz als Pilot. Ab 1935 in Athen Aufbau einer Flugzeugfabrik mit Unterstützung griech. Finanzkreise. 1936 bei Ausbruch des Span. Bürgerkriegs von republ. Reg. zum Bau einer Flugzeugfabrik herangezogen. 60 noch im Bau befindl. Maschinen wurden später von Russen in die UdSSR transportiert, R. selbst in Spanien 1 1/2 J. bis zu seiner Flucht in GPU-Haft gehalten. Über Frankr. zurück nach ~~Griechenland~~ Athen zur Weiterführung des dortigen Unternehmens. Nach Besetzung Griechenlands 1941 Flucht nach Kairo, Mitarb. Propabt. des Brit. Hauptquartiers, Fluglehrer. Ende 1942 bis Kriegsende in Indien interniert (Parole Centre Purandhor u. Satera), ~~xxxx~~ danach bis 1948 Berater im Regierungsdienst bei ind. Industrialisierungsplanung. 1949 Niederlassung in Genua, Gr. einer Exportfirma mit Handelsbez. v.a. zu Indien u. Pakistan, ab 1958 Inh. Fabrik für Autozubehör in Turin. Im Exil publ. Engagement gegen Natsoz. v.a. in alliierten Ztg.; Ps. Don Arab u. Wisser. 1949-50 Depūt. Erstes Welt-Parlament Genf.

W: ü.a. Ist Fliegen gefährlich? 1923. 'One who Escaped' (Ps.) Their "Kampf". Poona (Dabholkar Bros. Press). 1942. D: Nachl. testament. an Flugzeugmuseum Berlin-Lichterfelde. Qu: Arch. Fb. Z. - Ifz.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-4

Biographisches Handbuch der deutschsprachigen Emigration nach 1933

International Biographical Archives and Dictionary of Central European Émigrés, 1933–45

Institut für Zeitgeschichte
Leonrodstraße 46 b
8 München 19
Tel.: 089/18 00 26

Research Foundation for Jewish Immigration, Inc.
1241 Broadway
New York, N.Y. 10 001

Institut für Zeitgeschichte
ARCHIV
Akz. 6479/82 Best. ZS 2317
Rep. Kat. Sa

Das Institut für Zeitgeschichte München und die Research Foundation for Jewish Immigration New York erstellen gemeinsam ein internationales biographisches Archiv zur Geschichte der deutschsprachigen Emigration nach 1933. Als historische Quelle angelegt, dokumentiert es gleichermaßen das breite Spektrum aktiver Gegnerschaft zum Faschismus vor und nach der Emigration, Verfolgungs- und Fluchtgeschichte, die von der erzwungenen Auswanderung veränderten Lebensverhältnisse und die im weitesten Sinne gesellschaftlich relevanten Leistungen ehemaliger Emigranten aus Deutschland, Österreich und der Tschechoslowakei, die in ihren Herkunfts- oder Niederlassungsländern auf beruflichem Gebiet bzw. in anderen Tätigkeitsbereichen hervorgetreten sind. Auf der Grundlage dieses Archivs soll u. a. ein „Biographisches Handbuch der deutschsprachigen Emigration" als Nachschlage- und Quellenwerk in möglichst repräsentativer Auswahl erarbeitet und in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht werden.

Der Fragebogen, um dessen Beantwortung wir Sie heute bitten, ist für das biographische Archiv bestimmt und mußte im Interesse des skizzierten Forschungszwecks in Thematik und Umfang recht breit gehalten werden; wir hoffen, daß Sie uns trotzdem Ihre Unterstützung nicht versagen. Wir werden Ihre Angaben als vertrauliches Archivgut behandeln, dessen Veröffentlichung Ihrer Zustimmung unterliegt, und lediglich bei einer Aufnahme in das Handbuch Teile des Fragebogens zur Publikation auswerten.

Für Ihre Mitarbeit danken wir Ihnen sehr!

Bitte lesen Sie vor dem Ausfüllen den gesamten Fragebogen, um Eintragungen an falscher Stelle auszuschließen. Legen Sie zusätzliche Blätter ein, falls der Raum für eine Antwort nicht ausreichen sollte. – Selbstverständlich sind wir für größtmögliche Vollständigkeit dankbar, erwarten aber von Ihnen keine mühseligen und zeitraubenden Nachforschungen zu Einzelfragen!

I. Persönliche Daten und Familiengeschichte

Name, Vorname(n): Antonius Raab

Frühere Familiennamen (mit Zeitangaben): /

Pseudonyme, Autorennamen (mit Verwendungszeit): Autorenname „Don Arab" „Hisser" one who escaped

Privatadresse: Tel 333929
16167 Genova Voltri
Via Marcarolo 6 - 3

Beruf: deutscher Ingenieur
Ex-Flugzeugfabrikant + Konstrukteur

Geschäfts-, Dienstadresse: wie Privat Adresse

Geburtsdatum: 30. 4. 1897

Geburtsort (Kreis, Provinz, damaliger Staatsverband): Neuss Rheinland

Religiöse Zugehörigkeit (auch frühere, bitte mit Zeitangaben): Seit Geburt Katholisch

Ledig
Verheiratet
Geschieden
Verwitwet
(Zutreffendes bitte unterstreichen)

00001

Institut für Zeitgeschichte – Archiv

Z5-2317-5

Staatsangehörigkeit durch Geburt	Weitere frühere und die heutige(n) Staatsangehörigkeit(en) (mit Zeitangaben)
Deutscher	keine Änderung

Bei Ausbürgerung bitte Datum und ggf. offizielle Begründung

22.4.38 - Reichsgesetzbl. §2 des Ges. v. 14.7.33 als "Reichsfeind"

Ehepartner

Name, Vorname(n), frühere Familiennamen	Geburtsdatum und -ort	Religion
Hilde Fellner Edle von Feldegg	26. XII. 1906 Drahan CSSR	Kath.
Datum und Ort der Eheschließung	**ggf. Scheidungsdatum**	**ggf. Todesdatum und -ort**
15. VII. 35 Olmütz CSSR	/	/

Ausbildungs- und Berufsweg (mit Zeit- und Ortsangaben)	
Mittlere Knabenschule Köln Trierstr.	etwa 1903 bis 1913
Institut Saint Joseph Liège Belgien	
Realschule Spiesergasse Köln	
Assistent an Kirschner Oberrealschule Berlin	1919 - 1922
Stud. an et rer. pol Berlin + Breslau	
total 6 semester ohne Abschluß	
Adresse des Ehepartners, falls nicht mit Seite 1 identisch	2.4.33. als "Landesverrat" verhaftet Ende April Flucht in's Ausland gelungen.

Bitte für frühere Ehepartner Beantwortung auf gesondertem Blatt

Eltern	VATER	MUTTER
Name, Vorname(n)	Johann Friedrich aus Familie Barone af Raab	Antoinette Sorgenicht stammend von Sans Souci
Geburtsdatum, -ort und -land	? in Linköping Schweden	26. I. 1866 in Belgien
Todesdatum, -ort und -land	? 1925 in Bonn (Höhenstraßung)	Dezemb. 1938 Berg. Gladbach
Ausbildung und Beruf	? 1900 Besitzer eines Herren Mode Ateliers Köln	?
Religion	evangelisch	Kath - vorher evangelisch
Politische Ausrichtung, Zugehörigkeit zu Parteien	?	?

Geschwister

Name, Vorname(n)	Geburtsdatum, -ort	Ausbildung und Beruf	Aufenthaltsland (mit Niederlassungsjahr) bzw. Todesdatum und -ort
Antoinette Maria Agnes Berta (Halbschwester von I-Tür der Mutter)	?	?	00002 Säuglich verstorben
	Fortsetzung von oben: fabrikeu in Holland, Fliegerschule alle f. Flugzeuge in Schweden. Ab 1935 in Spanien Paris. 1936-37 Regierung. 1941 bei Besetzung Griechenlands durch Hitlerarmee, Flucht n. Ägypten. Robert als Gepäckträger im Britischen Headquarters Churchill's Flugzeuge. Bei Angriff Rommels alle	Berufsweg: 1933-34 Organisator von Start. Flüge Holland, Litauen + Lettland. Von 30 Flügzeugen Raab-Katzenstein A-G Flugzeugwerke alle f. Flugzeuge Raab-Katzenstein A-G Filialen mit Filialen Direktor der Raab-Flugzeugbau A-G Handels Attaché der Span. Republik Hitlerarmee, Flucht n. Ägypten. Cairo Service Randolph Refugees gesamelt nach Indien	

In Indien mit Beginn Januar 1942 bis Ende des Krieges im Forces Centre Trivandrum + Satara als Kriegsreserve einziger Technical Advisor & Berater des Ministr. Kabinetts für Fragen Industrie & Technik. 2. B. der indische Industrialisierungsplan stammt von mir. Ende 1948 wurden die meisten Kräfte aus Regierungsdienst entlassen. Wir kamen am 2. I. 49 in Genua an. Seit dieser Zeit: Exportbüro Stahl Produkte f. Indien & Pakistan. Delegierte f. Genua der Ital. Pakist. Camera di Commercio, Techn. Assistent des Chefs der Verteidigung v. Pakistan. 1949/50 Depesche im I. Weltparlament Genève seit 1958 Produktion Autoteile. Meine Frau Repräsentant der Medicinal Produkte Allicura bis heute

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

75-2317-6

Kinder

Name, Vorname(n)	Geburtsdatum, -ort	Ausbildung und Beruf	Aufenthaltsland (mit Niederlassungsjahr) bzw. Todesdatum und -ort
Aus erster Ehe mit Hertha geb. Kalkoff eine Tochter Gisela, verheiratet geb. Mai 1924			

II. Ausbildung

	von – bis	Fachrichtung	Abschluß, Grad (Jahr)
Mittelschule in			
[illegible]re in			
[illegible]here Lehranstalt in			
Universität, Hochschule, Akademie (Name und Ort)		siehe Seite 2	
Weitere berufsspezifische Ausbildung und Sonstiges	1917 Ausbildung	als Flieger in der deutschen	Armee

Lehrer, Stilrichtungen, akademische „Schulen", die für Ihre Entwicklung prägend waren

Tätigkeit in Jugendorganisationen, Studentenverbänden (bitte mit Zeit- und Ortsangaben)

/ /

III. Die Zeit vor der Emigration

Berufliche Tätigkeit	Unternehmen, Dienststelle, freiberuflich	Ort	von – bis
	siehe Seite 2 : Berufsweg		

00003

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

75-2317-7

Militärdienst vor 1939 (z. B. Wehrpflicht, I. Weltkrieg; bitte mit Zeitangaben, Dienstrang; Einjähriger- oder Kriegsfreiwilliger)

v. 1914 bis Kriegsende Einjähriger – Offiziersaspirant; Flug Kapitän 1934/36 Flugkapitän in Schwedischer Flug Miliz – aufgelöst 1936.

In welchen Parteien und Organisationen, Gewerkschafts-, Berufs-, Wirtschaftsverbänden, religiösen und weltanschaulichen Vereinigungen, kulturellen und sozialen Organisationen arbeiteten Sie mit bzw. waren Sie Mitglied? (Bitte kennzeichnen Sie eine formelle Mitgliedschaft durch Ankreuzen in Spalte 2)

Organisation	2	von – bis	besondere Tätigkeit, Funktion in dieser Organisation	von – bis
SPD Berlin		ab 1921 bis heute		
Gewerkschaft der Piloten im Deutschen Verkehrsbund		aufgelöst 33		
Reichsbanner – Sturmvogel		aufgelöst 1933		

Waren Sie Mitglied von Parlamenten (ab Gemeindeebene), in öffentlichen oder berufsständischen Selbstverwaltungskörperschaften? Hatten Sie sonstige Wahlämter oder ehrenamtliche Funktionen inne? (Bitte mit Zeitangaben)

1949/50 Deputierter im I. Welt Parlament Genf (aufgelöst u. in's Strafbuch Parlament übergegangen

Waren Sie zwischen Machtantritt des Faschismus und Emigration politisch tätig, z .B. illegal? (Bitte näher ausführen)

Nazismus kam an die Macht am 30. I. 33 – aber noch nicht entfaltet auf. Am 1. IV. 33 Judenboykott – u. gegen Sozialdemokraten } Verhaftung d. Kommunisten
u 2. 4. 33 meine Verhaftung als Juden Verräter, entfloh aus Deutschland Ende April 33

Folgen des Machtantritts auf privatem und beruflichem Gebiet (Entlassung, Verfolgung, Haft etc.)

Beschlagnahme meines Eigentums a) Raab Flugzeugbau Berlin Johannisthal, dann wurde der Basis der NSDAP Fliegerkorps unter Görge
b) mein Tresor in Paris bei Société Générale

Für beide Beschlagnahmen bin ich bis heute nicht entschädigt. Es läuft darauf 1 Prozeß in Berlin, 1 Prozeß in Koblenz

IV. Emigrationsverlauf

Letzter ständiger Wohnsitz vor der Emigration

Berlin Johannisthal, Steinpl. 4

Haben Sie aufgrund von Emigrationsvorbereitung, Diskriminierung, Verfolgung, Illegalität etc. vor der Emigration Ihren Aufenthaltsort gewechselt? (Bitte Ort(e), Datum, Gründe)

Unverständlich für mich

Vorbereitungen auf die Emigration (z. B. Umschulung, Visabeschaffung, Verbindung zu Hilfsorganisationen)

2.

Unmittelbarer Anlaß zur Emigration Verhaftung! Mitglied SPD – vom Militär verfolgt

Siehe Anlagen: Mein Pol. Testament u. mein Buch „Mein Kampf"

00004

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-8

Ort, Datum, Umstände des Grenzübertritts (z. B. als Auswanderer, Tourist, mit gültigem Ausweis, Art des Visums, illegal; Hilfe durch Widerstandsorganisationen oder Einzelpersonen):

Ende April 33 p. Schiff aus Stettin n. Reval (Tallinn) auf Pass

Vorübergehende Aufenthaltsländer (Fragen zum endgültigen Niederlassungsland s. VI.)

In welchen Ländern haben Sie sich als Emigrant vorübergehend aufgehalten? (Ggf. Fortsetzung auf gesondertem Blatt)

Land und Ort	von – bis	Gründe für die Wahl des Landes; dortiger rechtlicher Status (z. B. Ausweispapiere, Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigung)
Estland } 1933/34 Lettland } Litauen Rumänien, Schweden 34 Österreich 1935 Tschechoslowakei ab Sommer 1935 Spanien 1936 Frankreich 1936-38		Als Flugtechniker fand ich fast überall offene Arme & so war ich nie im Besitz gültiger Papiere & in Spanien Diplomatenpass

Von welchen caritativen, beruflichen oder politischen Organisationen und von welchen Personen sind Sie in den genannten Ländern unterstützt worden? (Wie lange und in welcher Form)

Von niemand.

Fremdsprachenkenntnisse zur Zeit der Emigration	Später erlernte Sprachen
Englisch Französisch } perfekt	Italienisch Spanisch

Berufs- und Erwerbstätigkeit in (Land)	Art der Tätigkeit	Unternehmen etc.	von – bis
Zuvor tätig in Flugzeugbau bis 1949. Seit Anfang in Italien 1.7.49 als noch Pilot im Aero Klub bis 1968. Seit 1949 Exporteur aus Italien " 1958 dazu Produzent Autoteile (siehe oben)			

Berufswechsel und hierfür absolvierte Ausbildungsgänge

/.

Hat Ihr Ehepartner in den vorübergehenden Aufenthaltsländern eine Erwerbstätigkeit ausüben und Ihren Unterhalt bestreiten oder Sie unterstützen können? (Art und Dauer der Tätigkeiten)

Meine Frau hat mich nie als Sekretärin & Buchhalterin unterstützt

In welchen Parteien und Organisationen, Gewerkschafts-, Berufs- und Wirtschaftsverbänden, religiösen und weltanschaulichen Vereinigungen, kulturellen und sozialen Organisationen, Hilfsorganisationen für Flüchtlinge, an welchen Presseorganen haben Sie in den Aufenthaltsländern mitgearbeitet oder waren Sie Mitglied? (Bitte kennzeichnen Sie eine formelle Mitgliedschaft durch Ankreuzen in Spalte 3)

Land	Mitgliedschaft bzw. Mitarbeit bei	3	von – bis	Art der Tätigkeit, Funktion bei diesen Gruppen und Organisationen	von – bis
Ab 1949 aktive Mitarbeit in der Organisation der Weltbürger (jetzt nicht mehr)					

00005

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-9

Haben Sie ohne Bindung an Gruppen, Organisationen etc. am politischen oder kulturellen Leben der deutschsprachigen Emigration teilgenommen? (Bitte nähere Angaben)

Überall verkehrten die Emigranten
mit einander aber Organisation gab es da nicht
ausser jüdische Hilfs organisation
(siehe anliegende Anzeige Wels)

Hatten Sie in der Emigration Verbindung zu Widerstandsgruppen im Herkunftsland? (Bitte nähere Angaben)

Nein

Waren Sie für staatliche und öffentliche Einrichtungen, politische Parteien etc. der Aufenthaltsländer tätig? (z. B. Nachrichtenbeschaffung, Beratung, Mitarbeit am Rundfunk; auch Teilnahme am Spanischen Bürgerkrieg)

Hie & wieder Radio Rede gehalten
Viele Pol. Artikel geschrieben z. B. f. Pariser Tageblatt
Börse Egyptienne
für engl. G. Head Quarters ein Anti Hitler Film gezeichnet

V. Zweiter Weltkrieg

Waren Sie interniert oder von anderen kriegsbedingten Maßnahmen als Emigrant in einem Aufenthaltsland betroffen? (Bitte Zeit- und Ortsangaben)

von Dez. 1942 bis Kriegsende in Indien in Purtle Camps

Hatten Sie Verbindung zu einheimischen Widerstandskreisen in einem von deutschen Truppen kontrollierten Land? (Bitte nähere Angaben)

Nein

Konnten Sie sich am Kampf der Alliierten gegen den Faschismus beteiligen? (z. B. in alliierten Armeen, Behörden, Hilfskorps, Ausländerformationen; Mitarbeit an deutschsprachigen Rundfunksendungen, in der Kriegsgefangenenbetreuung, in der alliierten Militärverwaltung nach Kriegsende; bitte nähere Angaben)

1942 in Cairo Propaganda dienst im Gen. Head Quarters unter Randolph Churchill
hergestellt einen gezeichneten Anti Hitler Film „V = Hitler's Nightmare"
viele Anti Hitler Artikel in Alliierten Zeitungen geschrieben
In Indien das Buch „Mein Kampf" verfasst – ins etwa 6000 Copien verkauft wurden

VI. Endgültige Niederlassung in einem Land bzw. Rückkehr in das Herkunftsland

Sind Sie nach 1945 in Ihr Herkunftsland zurückgekehrt? (Bitte Zutreffendes unterstreichen)

für immer
vorübergehend
besuchsweise
nein

Zeitpunkt und unmittelbarer Anlaß
Dauer des Aufenthalts
in den Jahren

Ich kam (mit Frau) am 1. T. 49 nach Italien gekommen
mit provisorischen Indischen Reisedocument. 1955 wurde meine
Ausbürgerung annulliert & ich lebte teils in Deutschland, teils
in Italien aber mein Hauptsitz in Torino v. 1949-1. T. 54 & seitdem
in Genova

Erfolgte die dauernde oder vorübergehende Rückkehr in Verbindung mit ihrer damaligen Tätigkeit (z. B. für die alliierten Besatzungsbehörden oder in beruflicher Funktion) bzw. auf Ersuchen einer Institution des Herkunftslandes (z. B. Behörde, Partei, Hochschule, Unternehmen)? (Bitte nähere Angaben)

Ich begann 1949 als Exporteur italienischer Waren n. Indien &
Pakistan + ab 1958 Fabrikant von Autozubehör.

Wenn Sie nicht für immer in das Herkunftsland zurückgekehrt sind:

Niederlassungsland	Ankunft	Zeitpunkt der Entscheidung für den dauernden Verbleib
Italien	1. T. 49	Die Alliierten sandten alle Staatenlosen n. Italien unter Kontrolle der IRO (International Refugee Organisation)

Gof. Wechsel des Niederlassungslandes nach 1945 (Land, Zeitpunkt) Nein

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-10

Wohnsitze seit Niederlassung bzw. Rückkehr (Bitte mit Zeitangaben)

Ab 1.I.49 Torino
ab 1.I.54 Genova

Wann haben Sie ggf. einen Einbürgerungs- oder Rückbürgerungsantrag gestellt? Wann wurde dieser bewilligt?

Anfang 1955 Antrag gestellt auf Annullierung der Ausbürgerung lt. alliiertem Besatzungs Statut

Schicksal Ihrer Familienangehörigen im Herkunftsland, ggf. in der Emigration

Waren ständig unter Gestapo Kontrolle in Berg Gladbach bei Köln (Siehe deren Aussagen vor Gericht – Anlagen)

Berufsweg nach der Rückkehr bzw. im Niederlassungsland

Art der Tätigkeit (auch Überbrückungstätigkeiten)	Unternehmen, Dienststelle, freiberuflich	Ort	von – bis
oben erklärt			

Wechsel des erlernten Berufs; hierfür notwendige Ausbildungsgänge

Nein

Politische und gesellschaftliche Betätigung nach der Rückkehr bzw. im Niederlassungland

In welchen Parteien und Organisationen, Gewerkschafts-, Berufs-, Wirtschaftsverbänden, religiösen und weltanschaulichen Vereinigungen, kulturellen und sozialen Organisationen und an welchen Presseorganen sind/waren Sie Mitglied bzw. arbeiten Sie mit/haben Sie mitgearbeitet? (Auch Organisationen der deutschsprachigen Emigration im Niederlassungsland; bitte kennzeichnen Sie die formelle Mitgliedschaft durch Ankreuzen in Spalte 2)

Organisation	2	von – bis	besondere Tätigkeit, Funktion in dieser Organisation	von – bis
1) 1949/50 Dienstleister im I. Welt Postamt Genf-				
2) [illegible] PD – Deutschland				
3) Weltbürger Organisation Italien				

Waren bzw. sind Sie Mitglied von Parlamenten (ab Gemeindeebene), in öffentlichen oder berufsständischen Selbstverwaltungskörperschaften? Hatten oder haben Sie sonstige Wahlämter oder andere öffentliche Funktionen inne? (Bitte mit Zeitangaben)

oben erklärt

Hatten Sie nach 1945 Verbindung mit Personen und Einrichtungen des Herkunftslandes bzw. der ehemaligen Aufenthaltsländer, mit ehemaligen Emigranten und ihren Organisationen, mit Zusammenschlüssen von Verfolgten und Opfern des Faschismus? (Bitte näher ausführen)

Nur freundschaftlicher Verkehr mit vielen Ex-Emigranten

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-11

VII. Werkübersicht

Nennen Sie bitte gedruckt vorliegende Verzeichnisse Ihrer Werke oder fügen Sie sie in der Anlage bei
1/ Buch aus 1923 „Ist Fliegen gefährlich"? 2/ Buch aus 1924 über Flug Ausbildung
3/ Buch „Mein Kampf" 4/ Dutzende Anti Hitler Artikel in Frankreich, Ägypten, Indien

Falls nicht vorhanden, führen Sie bitte im Folgenden auf: wissenschaftliche, politische, literarische u. a. Veröffentlichungen und größere Manuskripte mit Entstehungs- und Erscheinungsjahr und -ort; künstlerische Werke, Ausstellungen etc.; Theater-, Opern-, Konzertengagements etc. (eventuell in subjektiver Auswahl nach Bedeutung bzw. unter Kennzeichnung der Hauptwerke)

Zivile und militärische Auszeichnungen, Ehrentitel, Mitgliedschaft in Akademien, Kongressen etc. (bitte ohne Abkürzungen und mit Zeitangaben)
Ö[illegible] ersten Weltkriege zwei 14 Decorationen.

Nebenberufliche Mitarbeit an Zeitungen und Zeitschriften (Titel und Erscheinungsjahr des Organs, Fachgebiet und zeitlicher Rahmen Ihrer Mitarbe
(Mitarbeit an Exilorganen nur unter IV.)

oben erklärt

Gibt es über Ihre berufliche oder politische Tätigkeit veröffentlichte Berichte oder Darstellungen? (Bitte bibliographische Angaben)
Viele Veröffentlichungen meist in deutschen Zeitungen vor Hitler. Etwa 500 SS mindestens

Gibt es eine Sammlung Ihrer Arbeitsunterlagen, Korrespondenzen und Papiere? Wo? Beabsichtigen Sie die Abgabe an ein Archiv oder eine Bibliothek?
Habe Testamentarisch meine Unterlagen vermacht an
Flug Museum Berlin Lichterfelde

Nennen Sie bitte Namen und Adressen ehemaliger Emigranten, die Ihrer Ansicht nach in das Biographische Archiv aufgenommen werden sollten
(Bei Verstorbenen auch Namen und Adressen von Angehörigen)

entfällt

[illegible]

6. Mai 1976

00008

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen an das INSTITUT FÜR ZEITGESCHICHTE – BIOGRAPHISCHES HANDBUCH, 8 München 19, Leonrodstraße 46 b

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

25-03-17-12 15.5.76.

1

To whom it may concerne .

Betrifft : Sammlung der Erfahrungen und Erlebnisse der Hitler-Emigranten .

Als Berater meiner Gruppe von rund 150 Reichstagsabgeordneten warnte ich 1926 vor einem neuen Weltkrieg, der unvermeidbar sei , wenn die geheime Aufrüstung in der Weimarer Republik nicht gestoppt würde. Ich war damals Chef der Raab Katzenstein Flugzeugwerke nachdem ich 1919 als Verkehrsflieger der Deutschen Luftreederei (heute Lufthansa) von den Alliierten zum Fliegen lizensiert wurde. Nur 10 Piloten bekamen damals die Lizenz. Von diesen bin ich der einzige Ueberlebende und ich sprach darüber am 20.4.76 in einem 15 Minuten Vortrag in der Hessischen Television & am 29.XII.75 im Radio.

1923 auf der Leipziger Messe wurde ich von Reichspräsident Ebert in persoenlicher Audienz aufgefordert eine deutsche - absolut unmilitaerische - Sportfliegerei auf die Beine zu stellen . Ich tat das und begann mit einer Landung vor der Universitaet Berlin . - 1923 schied ich auf eigenen Wunsch, als Verkehrsflieger aus und übernahm die Flugleitung des Stahlwerk Mark, Breslau, die die ersten Sportflugzeuge bauten. 1924 übernahm ich als Chefpilot die technische Leitung von Dietrich Gobiet Flugzeugwerk, aus dem 1925 dei Raab Katzenstein-Werke entstanden .

./.

1926 machten ausser Raab Katzenstein Flugzeugwerken auch Prof. Junkers und Paul Rohrbach aehnliche Eingaben an den Reichstag gegen die geheime Ruestung in Deutschland & Russland.
Resultat: Alle drei Fabriken wurden(in mit bekanntgewordenen Schriften des Reichsverkehrministeriums Abt.Luftfahrt)

als;"DEM REICH NICHT GENEHM "

bezeichnet . Details (siehe mein pol. Testament.

./.

Wie wurde ich verfolgt : Als ich im Mai 1933 gewarnt wurde, dass meine Verhaftung bevorstand, benutzte ich die Gelegenheit eines meiner nach Paris verkauften Flugzeuges, es dahin zu ueberführen und von da nach Estland zu reisen, wo bereits meine drei Angestellten, die erste estnische Flugzeugfabrik errichteten . Ich wollte solange im Auslande bleiben , bis Hitler als Reichskanzler abgeloest wurde, etwas was Tausende genau wie ich, fuer bald bevorstehend betrachteten . Aber in Braunschweig wurde ich bei einer Zwischenlandung von der SA Verhaftet, die mich in einer Flughalle gleich erschiessen wollte, wie damals ueblich. Der Luftpolizist Geissler rettete mich und uebergab mich der ordentlichen Justiz .

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-13

3 mal vom Untersuchungsrichter entlassen , und jedesmal wieder von der SA in Schutzhaft genommen , wurde ich auf Beschluss des Reichsgerichts, damals letzte Instanz fuer Landesverrat- entlassen. Als ich mein Flugzeug vor Abflug kontrollierte waren aus dem Höhensteuer die Splinte entfernt, was unweigerlich zu meinem Absturz geführt haette.(Details siehe gerichtliche Aussage Frau Antoinette Kahm in den Anlagen)

1933 in Estland organisierte ich für den Staat die erste Flugzeugfabrik und Bau von zwei Musterflugzeugen Raab-Katzenstein Schwalbe .

Kaum waren die Flugzeuge fertig , bestellte mich der Staatspräsident Laidoner in seine Wohnung und eroeffnete mir , dass die deutsche Regierung meine Auslieferung verlange und da Estland es sich nicht leisten koenne, Krach mit Hitler zu haben , möge ich sofort abreisen. Das tat ich .

Angekommen in Lettland wo ich wieder Flugzeuge, fuer eine hollaendische Firma , die dort arbeitete, baute ,geschah mir das Gleiche .

Ich ging nach Litauen. Hier arbeiteteich wieder fuer den Staat, Flugzeugplaene zu entwickeln . Da schickte mir die deutsche Gesandtschaft eine Meldung, wonach ich einen Orden als Kriegsteilnehmer 1914-18 abholen sollte, der sogenannte Hindenburgorden , ~~abholen sollte~~. Aber ich wusste , dass dauernd deutsche Emigranten auf die Gesandschaft gelockt und mit Knebel im Mund in Kisten als"Diplomatengepaeck " ins nahe Deutschland geschafft wurden , wo ein Polizeioffizier namens Beyer das Kidnappen leitete. Also verzichtete ich auf"den Orden".

In diesem Moment engagierte mich eine griechische Finanzgruppe, um eine Flugzeugfabrik in Athen zu errichten. Ich gründete dort die

A.G. Raab Flugzeugbau (AEKKEA)

Nach Griechenland schickte mir ein frueherer Kunde,Harry Lehman aus Kotbus, ein Angebot, die Lizenz eines meiner Flugzeuge zu Kaufen . Uebergabe der Pläne,- in der Teschechoslovakei

nahe der deutschen Grenze. Da ich wusste , dass an dieser Stelle kurz vorher Prof. Lessing (T.H. Hannover) entführt worden war und wegen Wiederstandes gegen die Haft getoetet worden war und da mir die Entführung des Radio Ing. Förmis, der das gleiche Schicksal erlitt bekannt war ,verzichtete ich auf dieses " GESCHAEFT "

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2377-14

Ich wurde, als die Franco[illegible]- Revolution 1936 ausbrach, von dem spanischen Ministern , Alvarez del Vayo(Aussenminister) und Andal, Prieto(Kriegsminister) engagiert Flugzeugfabriken zu organisieren. Als ich 6o Flugzeuge halb fertig hatte (die wichtigsten Teile wurden in Athen gebaut , und nach Spanien verschifft) kamen die Russen, bewunderten die Maschinen , und sperrten einige Tage spaeter meine etwa 1[illegible], aus Athen gebrachten Mitarbeiter und mich ein, trotzdem ich spanischen Diplomatenpass hatte, und transportierten alle Flugzeuge nach Russland. So interessant waren ihnen dieselben.

Ich fluechtete nach rund 18 Monaten Haft und furchtbaren Qualen und Prügeleien durch die GPU,-z.B. 3 Monate Haft in einem Beichtstuhl, fast ohne Nahrung - nach Frankreich.

Ich hatte somit zum zweiten mal eine gelungene Flucht als " Kriegsgefangener" gemacht , das erste Mal [illegible] 1915 aus Frankreich . Ich setzte sofort [illegible]meine Fabrik in Athen fort und hatte sofort wieder zahlreiche Auftraege .
Aber immer versuchte die Gestapo mich ausgeliefert zu bekommen. Der damalige Innenminister Maniadakis nahm mich unter seinen Schutz, denn meine Griechische Fabrik war für Griechenland(und die Devisen , die mein Export einbrachte) nicht unwichtig .

In Athen hatte ich eine 4 Etage Villa gemietet, unten Bureaus, 2.Etage meine Wohnung,3.Etage Konstruktionsbureaus 4.Etage bewohnten einige Techniker .Da erscheint eine junge deutsche Frau,behauptet sie sei Emigrantin, Ihr Mann Baron von Ruedorffer sei als Flieger von den Nazis umgebracht worden und sie sei brotlos und bereit alle Arbeiten zu machen , auch als Dienstbote. Ich engagierte sie , sie war eine gute Köchin und sehr fleissig & putzte schon um 5 Uhr morgens die technischen Bureaus. Eines Tages war sie verschwunden. Die griechische Polizei kam und sagte uns:Ja haben Sie denn nichts gemerkt. Sie hat morgens ihre technischen Arbeiten photographiert und wir haben sie beobachtet und eines Tages gefasst , als sie mit den Photos in die Gesandschaft ging."

././.

Der Militaerattaché Arthur Laumann(früher mein Kriegskamerad und guter Freund)und der „Kulturattaché" Seitz waren diejenigen , die mich zu verfolgen hatten. Mein Sekretaer , Dipl.Kaufmann Josef Fritz, der mit seiner Frau(Emigrantin) bei uns wohnte, verschwand eines Tages. Seine Aussage , wie er mich ermorden sollte,siehe Anlage.

In meinem Hause in Athen - Alt Phaleron verkehrten viele Emigranten z.B. Alfred Welss, Ex Pilot und Neffe des Reichstagsabgeordneten Welss,der sich Hitler entgegenstellte im Parlament gegen das Ermächtigungsgesetz . Ausserdem Baron v. Minkus, Ex-

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Zuschuß

ZS-2317-15

Dann besuchte uns oft ein Herr Wallenstein von der Frankfurter Telefongesellschaft, auch angeblich Hitlergegner .
Auch er bespitzelte uns aber so dass wir es nicht merkten .Dann passierte Folgendes.Es fiel auf dass es im Kleiderschrank hin und wieder knackte , die Polizei kam und stellte fest das dort ein perfektes Abhörsistem installiert war, das alles was die Minister und die Regierung telefonierte mithoerte.Wallenstein soll diese Installation gemacht haben . Je denfalls hatte er Unannehmlichkeiten mit der Polizei und wir sahen ihn nicht mehr.

Institut für Zeitgeschichte Archiv

ZS-2317-16

Diplomat aus Kaiser Franz Joseph's Zeiten
Hjalmar Schacht(Neffe des Ministers)
Graf und Gräfin Coudenhove-Calerghi
Graf & Gräfin ZEtwitz
Baronin Ehrenfels
Graf Berchtholt.

Minkus und Schacht wurden v. Seitz an die Deutschen ausgeliefert und beide kamen um . Seitz wurde nach dem Kriege von den Griechen wegen vielfacher Beihilfe zum Mord zu elf Jahren verurteilt , wurde dann aber nach 3 Jahren Auf Druck der deutschen Regierung begnadigt und war bald wieder Geschaeftstraeger der deutschen Regierung in Rangoon .Dann kam und verkehrte in Emigrantenkreisen ein Baron Nebelschütz, plötzlich verschwand er und als die Griechen Athen besetzten , kam er mit Spezialflugzeug in Nazi-Uniform im Dienste der deutschen Gesandschaft .

Vor dem Krieg versuchte die deutsche Botschaft dauernd mich als "Kriminellen " ausweisen zu lassen .Sie lancierten auch dauernd Anzeigen gegen mich, als alles nichts half denunzierten sie mich als Homosexuellen .Ich hatte Freunde im Innenministerium und erfuhr alles. Da meine Fabrik aber fuer den Staat und auch als Devisenbringer wichtig war, nahm mich der Innenminister unter seinen persoenlichen Schutz .

Als 1941 die Bombardements Athens begannen, sandten wir meine damals 14 jährige Tochter Gisela- aus erster Ehe - auf's Land in die Familie eines der Meister meiner Fabrik . Die Nazis fanden meine Tochter sofort, verhafteten sie und fragten sie dauernd aus, sie solle doch sagen , wo ich bin und mit den Partisanen arbeite.Sie wusste nicht dass im letzten Moment der englische Militaerattaché und der tschechische Militaerattaché meiner Frau und mir einen Platz auf dem engl. Schiff "Langly Crag" nach Aegypten verschafft hatten .Wir entkamen aus Athen im letzten Moment vor der Besatzung, mit nichts.

Meine Tochter wurde als Uebersetzerin f. griechisch und franzoesisch festgehalten und war staendig von einem SD- Mann begleitet der sie abends in eine privat-Wohnung brachte und morgane wieder abholte.

./.

Das ging solange , bis die Nazis wussten , dass ich in Cairo war und im G.H.Q. der Englaender in der Propaganda Abteilung arbeitete und Flugunterricht erteilte. Dann wurde sie in Begleitung eines SD Mannes nach Berg.Gladbach zu meiner Schwester gesandt . Sie wurde beim Grabenbau am Westwall gesandt wo sie verschuettet wurde und schwere Gesundheitsschaeden erlitt.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

25-2317-17

Auch in Cairo liessen mich die Nazis nicht in Ruhe .
Ein gewisser Leofoglou- im englischen Dienst -veranstaltete immer Verhöre mit mir und wollte mir dauernd beweisen , dass alles was ich sagte nicht wahr war und als ich mit den Amerikanern verhandelte um allenfalls Flugzeuge zu bauen , wurde ich ploetzlich verhaftet und nach Indien geschickt .

Nach dem Krieg erfuhr ich , dass eben jener Leofoglou, der mich verfolgte als deutscher Spion entlarvt und erschossen wurde.

Da das Flugzeug mit Aufhaenger mein Patent ist ,(siehe Anlage) so wollte die USA mich als Berater zum Aufbau der Towed Glider Fleet (die bekanntlich 1944 hinter dem Westwall landete mit tausenden Soldaten und Waffen, wodurch allein der Westwall von den Aliierten erobert wurde) engagieren

so verstand Leofoglou wie wichtig meine Anwesenheit bei dem Amerikanern im Kampf gegen Hitler sein würde.

Das verhinderte er und ich war 14 Tage sein Gefangener bis die Emigranten Dez. 1942 alle nach Indien und Afrika verschickt wurden.

Leofoglou arbeitete als Spitzenmann fuer Hitler im englischen Generalstab . - Er war aus Cypern.

./../../../../.

Von 1934 bis 1938 sandte ich meiner Mutter etwa monatlich per Einschreibebrief etwa rund 100 Mark in fremden Banknoten. Nach Ihrem Tode erfuhr ich,dass sie oft total von der Zensur zerschnittene Briefe erhielt von mir , aber niemals Geld . Das beschlagnahmte die Zensur. Meiner Familie wurde alle Post zensuriert , egal woher sie kam .
Als ich 1935 in der CSR heiraten wollte ,verweigerten mir die Deutschen das sogenannte "Ehefaehigkeitszeugnis".Das war Vorschrift lt. einem Vertrag zwischen Nazideutschland und vielen Staaten .Unser Trauschein traegt den Vermerk :

" Dem Bräutigam wird wegen spez. Umstaende Dispens vom Beibringen dieses Scheins erteilt."

Ich sandte vom Ausland aus an viele Freunde Post aber die Antworten, die ich bekam waren immer so seltsam und sprachen immer v.dem grossen Nazireich, was absolut nicht der Mentalitaet meiner Freunde entsprach .--Eines Tages bekomme ich von meinem Ex-Flugschüler Graf Soltikow einen Brief aus der Schweiz. 00014

"""Schreiben Sie mir nie wieder ! schreiben Sie an niemanden - Alle, die Post von Ihnen bekommen ,werden Gestapo-verhört und

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-18

In Paris wurde mein Tresor bei der Soc. Générale von der Gestapo geoeffnet und der Inhalt , 3ooo Dollar und 6oo Engl.Pfund in Noten " entnommen" und durch Papierschnitzel ersetzt. Der Französische Hussier und ein Bankbeamter mussten unterschreiben, dass der Tresor leer war. Aber wer haelt sich einen teuren Tresor ohne Inhalt? Das Geheimnis kennt nur die Gestapo. Obschon IG-Farben und Schenker fuer solche Tresors entschaedigt wurden , unter LAG verweigerte mir das LA-Amt Karlsruhe(Akt.Zeichen G22/4oo / 7o1) eine Entschaedigung .Allerdings war ich nicht , wie die obigen Firmen Zentrale f. die Deutsche Spionage,im Ausland . Die Verletzung des Artikels 3 GG, wonach alle Bürger gleich sind interessiert die LA Aemter nicht. Die Parlamente beschliessen die Opfer zu entschaedigen und die Beamten pfeifen darauf, und kein Minister kümmert sich darum .

Der Höhepunkt der Verfolgung war aber der Fall, wie die Gestapo in das Haus meiner Familie in Berg.Gladbach einen Gestapomann, getarnt als Kaufmann, einlogierte bis Kriegsende, bis er sich bei meinem Schwager, Kreisbaumeister Kahm, enttarnte und ihn um Hilfe bat , damit er sich umkleiden und verschwinden konnte .(Siehe Aussage dazu in den Anlagen).

Soweit einige Verfolgungsmassnahmen. Alles weitere ist aus dem Fragebogen ersichtlich.

Nach langem Kampf bin ich als Verfolgter anerkannt worden, nachdem mehrmals ehemalige Nazirichter, die an einem nichtjüdischen Verfolgten, sich gerne rächen wollten , mich nicht als VERFOLGT anerkannt haben wollten .

Das Parlament von Baden Württemberg, wo ich damals zustaendig war, erkannte mich als VERFOLGT an Dem schloss sich das Wiedergutmachungs-Committee an (im Bundestag)

Fuer die Ex- Nazirichter sind diese hohen Entscheidungen kein Ruhmesblatt.Leider sprechen in dem demokratischen Staat Bundesrepublik, Ex- Nazirichter Recht , bezw.UNRECHT.Stern meinte dazu in NO.9/76 """Bleiben übrig die Aerzte und die Richter. Die Einen haben nie ein Fehlurteil gefaellt- es gibt nicht einen einzigen wegen seiner Urteile im Dritten Reich bestraften Richter- und die andern begehen grundsätzlich nie einen Kunstfehler. Die einen dienen nur dem Recht, die andern ausschliesslich der leidenden Menschheit. Ein Schelm, wer nicht daran glaubt." Immerhin die Richterrobe hat keine Taschen , der weisse Kittel hat sie und nicht nur für das Stethoskop."

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-19

Der Ex- Alliierte Assistant-Staatsanwalt beim Nürnberger Prozess Rob.W. Kempner, schreibt seit Jahren Artikel darüber , dass kein Ex Nazi Richter sich fuer seine Verbrechen und Rechtsbeugungen unter Hitler verantworten musste.Kempner beschuldigt Richter namentlich und nichts geschieht .Die Arroganz dieser Richter erfuhr ich in einer meiner Klagen auf Wiedergutmachung.Der Ex- Nazirichter Gaertz beim Kammergericht brüllte mich an:

""Wenn Sie so verfolgt waren , warum leben Sie noch?""

Mein Anwalt belehrte ihn , dass solche Vorwürfe nicht zu den Dienstobligenheiten eines Richters gehören .

In einem KG-Urteil machte der Richter Fehmel rund 4o Fehler zu Tatsachen. Er verdrehte alle Zeugenaussagen gegen mich, aber Zeugenaussagen zu meinen Ungunsten gab es nicht .

Im Prozess wegen des Mordes an VOM RATH in Paris ,(Grynspan-Fall) wo ich Zeuge war, machte das Landgericht über 5o Fehler zur Sache. Der Angeklagte , mein Ex-Flugschüler Graf Soltikow, hatte das Glück , dass er noch eine Instanz vor sich hatte, und dieselbe erkannte die Irrtümer und hob das Urteil auf.--Quick schrieb in N°.39/74 dass mehr als 2o% der Urteile auf Fehlern zur Sache beruhen(im Artikel " Unrecht im Namen des Volkes") Quick N° 39/74

Ich kam nur vor Ex- Nazirichter Gaertz, Neumann, Dunger ,Fehmel. Alle hatten die (Hitler) Referendar Schule Jüterbog, (absolviert) wo mehr Wert auf Marschieren als als auf Jurisprudenz gelegt wurde und wo zum Marschlied"Wenn's Judenblut vom Messer spritzt, dann geht' nochmal so gut".Richter erzogen wurden , die seit Bestehen der Bundesrepublik"demokratisch" Recht sprechen sollen.

Ich hattex das Glück ,das der Landtag vom Baden Württemberg(wo mein Fall teils zustaendig war)einen Beschluss erliess, der die Richter moralisch verdammte, mich als Veffolgt anzuerkennen.Gleichfalls der Wiedergutmachungsausschuss des Bundestages verlangte von den Wiedergutmachungsaemtern Anerkennung .

Wer als Arier, und dazu noch Sozialdemokrat behauptet verfolgt gewesen zu sein ,und dicksten Zeugenaussagen vorweist , und - wie in meinem Falle--Ausbürgerung als Staatsfeind(Par.2 des Ges. 14.7.33) dem glaubten die Richter nichts, wie z.B. das Landgericht Berlin (Richter Rosenberg) sagte:

" Ausbürgerung beweist keine Verfolgung."

Bei Juden sind die Richter vorsichtiger, denn sie wollen nicht in den Geruch von Antisemiten & Anti Sozialdemokraten kommen obschon fast alle das sind

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-8317-20

Die meisten sind stramme Konservative und warten vielleicht auf eine neue Morgenröte.

Ich habe meinen Richtern schriftlich Rechtsbeugung vorgeworfen aber warum wagte keiner etwas gegen mich zu unternehmen ?

./../../../.

Anlagen: Their Kampf"
Pol. Testament,
gerichtliche Aussage Anoinette Kahm
" " Marie Ruegenberg & M.Job
" " Welss
" " Premauer
" " Fritz
" " Seitz
Auskunft Wiener Library
Artikel über Pilot Raab
" " Lindenlandung aus Aerokurier Maerz 71
" " " RK27" das leichteste Flugzeug der Welt
" Photos Raab im ersten Weltparlament Genf 1949
Artikel Aerokurier Sept,7o
Nachweis , Patent fuer den Anhaengerflugzeug "
Photo Raab im Kriege 1914-18

00017

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-21

[Antonius Raab]: Their "Kampf". By One who escaped (Ps.)
Poona (Dabholkar Bros. Press.). 1942.

Diese Schrift wurde entnommen und an die
IfZ-Bibliothek abgegeben. (Sign.:

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-22

Politisches Testament
des Antonius Raab
betreffend die Verfolgungen
der Anti Militaristen
durch die Reichswehr & nachher durch
Hitler in der Weimarer Republik
Datum 24. XII 1972

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-08

Kötzenhain, den siebenundzwanzigsten Dezember, neunzehnhundertzweiundsiebzig 27.12.72.

Testament politischer Teil :

Ich , Antonius Raab erkläre bezüglich Konkurs der "RAAB-KATZENSTEIN Werke GMBH folgendes :
Der Konkurs wurde mir von den Nazis , als ein Verbrechen angerechnet und das tun heute noch die Gerichte in meinem BEG Verfahren und vor dem Landgericht ,Berlin , in dem Bruegverfahren .
Die Wahrheit ist , dass ich wegen meiner Angriffe,gegen die geheime Aufrüstung in Russland, welche von 1919 an von Seekt geleitet wurde, das rote Tuch für die Reichswehr wurde. Für solche Leute , wie ich , kennen die Intelligence Service Leute aller Staaten nur , entweder Rufmord oder sogar Tod . Für meine pazifistische Einstellung wurde ich von der Reichswehr moralisch ermordet .
Als ich im Winter 1925/26 die Raab Katzenstein Flugzeugwerke gründete , nachdem ich 1923 in Götehorg und 1924 in Prag und 1925 in München(hier wurde Udet Dritter) drei mal die internationale Kunstflugmeisterschaft gewonnen hatte, und ich als der beste Kunstflieger galt ,(Beleg 1 & 2) und die ersten Flugzeuge der neuen Fabrik, die"Raab Katzenstein Schwalbe " von mir eingeflogen, einen internationalen Presseerfolg errangen, rief mich Hauptmann Student in Kassel an und bat um eine vertrauliche Konferenz in Berlin .An der Besprechung , die im Aeroclub, Blumenhof,17 stattfand,nahmen teil von der Inspektion für Waffen und Geraete(Generalstab) Student , Jeschonek(mein Kamerad in der Jagdstaffel 4o in Flandern) & Lorenz .Von Albatros Flugzeugwerke der Besitzer Dr. Huth und seine Direktoren Dr. Lachmann und Robert Thelen , von Raab-Katzenstein Hermann Kalkoff M.d.R.(Aufsichtsrat bei Raab Katzenstein) Katzenstein und ich .
Vorschlag der Militaers:Die Raab Katzensteinwerke werden auf Kosten der Reichswehr nach Berlin in die Albatroswerke verlegt .Eine aus Albatros und Raab-Katzenstein zu bildende geheime Fabrik für Kunstflugzeuge unter Leitung von Raab und Lachmann als Direktoren wird an die KAMA (geheime Rüstungsstelle der Reichswehr)verlegt und für zunächst 5 Jahre müssen alle Beteiligten über ihre Arbeit , und wo sie sich befinden schweigen .(Korrespondenz mit Angehörigen, die vom Aeroclub zensiert wird) nur via Aeroclub einmal monatlich .
Die Raab- Katzensteinwerke lehnten ab, da wir mit Militär und Kriegsvorbereitungen nichts zu tun haben wollten .

0019

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

BS-2317-20

Student drohte offen :

Wer gegen das Militaer ist muss damit rechnen , dass wir uns wehren . Alle wurde gebeten , Stillschweigen über die Konferenz zu halten, was alle zusagten , natürlich nur um Unannehmlichkeiten zu vermeiden, ausser Kalkoff, der erklärte , dass es seine Pflicht als Schatzmeister der deutsch-demokratischen Partei sei , den Vorstand der Partei vertraulich zu informieren, und das waren unter anderen Dietrich Baden & Hermann Fischer.

Die Haab Katzenstein Werke in Kassel nahmen einen grossen Aufstieg(siehe Anlage 3 & 4 Berichte aus 1972) als

SPORTFLUGZEUGBAUER

und bald war das Werk die alleinige Reparaturwerkstaette für den Luftpool (Allianz, Victoria, Lloyds ,London). Schon im zweiten Jahr gab die Firma eine Dividende von 8% an die Teilhaber und 8% an das Personal nach sozialistischem Prinzip . 51 % der Anteile von 1oo.ooo Mark hatten meine Frau (geb. Kalkoff)und ich .

Die Reichswehrgruppe Kd.2.STUTTGART, hatte uns bei der Gründung der Fabrik 1925 den Kasseler Flugplatz Waldau gratis überlassen . Die Stadt Kassel errichtete als deren Beitrag zur Förderung der sich langsam bildenden Centrale des deutschen Sportflugs eine Flughalle für etwa 2o Flugzeuge , und wir selbst bauten ein Holzgebäude, enthaltend Werkstätte, Bureau für den Leiter der Flugschule(Katzenstein)&einen Lehrraum für die Schüler. Bald war die Schule überlaufen sodass wir eine Filialschule in Hangelar errichteten .

Ich leitete technisch , kaufmännisch und als Testpilot die Fabrik,die in zwei Hallen von rund 2o.ooo m2, gemietet von den deutschen Werken in Bettenhausen, untergebracht war .

Neben dem deutschen Markt lieferten wir für Export z.B.nach USA , China , Indien, Africa. Die Werke gediehen gut. Als wir 1928 das schnellste und leichteste Flugzeug, das je auf der Welt gebaut wurde, die"RW2o" beendeten ,gab uns das Reichsverkehrsministerium, als einmalige Auszeichnung für überragende technische Leistungen, 15.ooo Mark Prämie . (Anlage 5)

Die Reichswehr war inzwischen "überall in der Industrie geheimer Auftraggeber für " Entwicklung"(wie es getarnt hiess) aber nach aussen hin trat das Militaer nie in Erscheinung . sondern nur das Reichsverkehrministerium. 1926 machten Junkers und Rohrbach eine Eingabe an den Reichstag, des Inhalts , dass das geheime Wirken der Reichswehr in deren Werken und die praktische Enteignung der Inhaber der Werke,eine Vorbereitung zum Krieg sei .Die Haab Katzenstein Werke machten eine aehnliche

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Bs-2312-25

E I N G A B E an rund 150 - meist SPD Abgeordnete
dass die Reichswehr sich zu einem neuen Krieg vorbereite .
Scheidemann , Oberbürgermeister von Kassel und mittlerweile Aufsichtsrat bei uns, las einen Teil des Memorandums vor . Das brachte ihm den Zuruf "Landesverräter " ein .(Anlage 6)
Kurz darauf wurde auf Scheidemann in Wilhelmshöhe ein Attentat verübt, das fehlschlug .
Eines Tages fiel aus einem Dornier Flugzeug , ohne Sitze, zugelassen , (wie alle Flugzeuge der geheimen Reichswehr)auf die Lufthansa ein Mensch neben einem pflügenden Bauer bei Friedberg , aus der Luft. Derselbe kam aus der geheimen Reichswehr an der Kama und wollte "enthüllen," Er fühlte sich irgendwie benachteiligt."Freunde" aus der Reichswehr luden ihn in Frankfurt ein, da sie gerade mit dem Flugzeug nach Berlin flogen ,das Fahrgeld zu sparen und mit ihnen zu fliegen .- Unterwegs schmissen 3 starke Monteure, die im Flugzeug sassen , den Piloten aus Russland heraus .
Enthüllungen unterblieben .
Den Namen des Piloten vergass ich. Ich glaube es war der 27. (einer) nach dem ersten Weltkrieg noch lebenden Pour le mérite Flieger .

Sefton Delmer schildert in seinem 1964 erschienenen Buch , den Fall Das Buch heisst : "I and the Germans".Die Berliner Staatsanwaltschaft lud (unabhängig von einander) Udet und mich als Sachverständige um festzustellen: "Kann ein Mann herausgefallen sein ?"
Wir beide , ohne dass wir voneinander von unserer Gutachter Tastigkeit wussten, gutachteten :
"Ausgeschlossen bei der Anlage der Tür . Kann nur herausgeworfen worden sein ."
Unter Hitler wurde das jahrelang hingezogene Verfahren von der Staatsanwaltschaft eingestellt.
Nach diesem Gutachten war ich vollends reif beim deutschen Intelligence Service, für Nord oder Rund um mich zu " eliminieren". Udet , damals Mitglied des SPD- Sturmvogels wurden nach der Machtübernahme 2 Zähne eingeschlagen von der SA aber Göring rettete ihn und erklärte ihn zum Ehrenmann .
Ich wurde am 2.4.33 als"Landesverräter " in Braunschweig verhaftet, als ich mit einem meiner in Berlin-Johannisthal gebauten Flugzeuge nach Paris flüchten wollte .(Anlage 7)

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-26

Vorwand: Ich sei ohne Starterlaubnis gestartet.
Richtig : aber wer ins Ausland flüchten will vor den Nazis
meldet das nicht offiziell an .
Ausserdem Start ohne Anmeldung ist kein Verbrechen sondern ein Verkehrsvergehen wie"Parken an verbotener Stelle" oder "heiß über die Kreuzung gefahren". Das wird mit 1o Mark Strafe geahndet .
Dann erfand die verhaftende SA, ich hatte eine Patentschrift über eine Zielvorrichtung für Luftphoto ins Ausland schaffen wollen .
Eine Patentschrift ist öffentlich also kein Geheimnis.

Kalkoff wurde am selben Tage wie ich in Braunschweig , in Berlin von den Nazis verhaftet und von der SA totgetreten .
So eng war die Zusammenarbeit zwischen beleidigter Reichswehr und den Nazis . Die Tochter von Kalkoff,meine geschiedene erste Frau,wurde für ihren totgetretenen Vater mit 1o.ooo Mark entschaedigt (Akten beim E- Amt Berlin Nr. 11660 - 17.8.59.
Ich muss einflechten ,was vorher geschah.1929 brachen in New York die Banken zusammen und das schlug auf Europa"uber .1931 gingen in Konkurs folgende Grossbanken :

Deutsche Bank ,
Darmstaedter und Nationalbank
Dresdner Bank
Commerce Bank .

Sie schleppten mit sich 5oo kleine Banken und diese wieder rund 2o.ooo Konkurse und Geschaeftszusammenbrüche .
Arbeitslose 1931 rund 7 Millionen.
Viele davon flüchteten sich als SA- Männer in die Nazi Bewegung. Da hatten Sie wenigstens Butterbrote, die erschreckte und aengstliche Geschäftsleute lieferten und in den sogenannten Wachstuben der SA = Schlafquartier auf der Erde.

1930 erschien Hauptmann Volkmann und verlangte von Raabe Katzenstein, dass wir sofort den Flugplatz räumen müssten, da derselbe wieder Exerzierplatz werden müsse . Wir arrangierten mit der Stadt Krefeld ,Umzug in die leerstehende Fabrik auf der Krefelder Flugplatz. Rund 2o des wichtigsten Personals verpflichteten sich, den Umzug mitzumachen und die Stadt Krefeld stellte entsprechende Wohnungen zur Verfügung.
Das Abmontieren der Fabrik, Abtransport in 2 Zügen, rund 6o Waggons , Stillstand der Produktion für rund 5 Wochen führte zur völligen Leere in der Kasse und die Stadt Krefeld lieh uns ,5o.ooo Mark zur teilweisen Ueberbrückung der Situation. Als der Umzug stattfand,waren nur noch 2 Mitarbeiter, Pommelin und Wenze die mit umzogen .

00022

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

BS-2317-27

Warum die Betriebe nicht mitkamen erfuhr ich erst später.
Die Raab- Katzenstein Flugzeugwerke ,GmbH., deren alleiniger Geschäftsführer ich damals war ,denn Katzenstein zog sich zurück als es mulmig wurde,- waren in Finanzkrise.
Und was geschah in Kassel ?
Die Wieseler Segelflugwerkstaette (Wieseler war vorher mein Angestellter bei Raab- Katzenstein,)zogen in die zwei leerstehenden Hallen unserer Werke , in die wir durch Umbau für die Produktion in 5 Jahren mindestens 150.000 Mark gesteckt hatten,- zogen in unsere teure Holzbaracke und die Hallen und benutzten den Flugplatz und entwickelten sich unter dem Nazismus, mit Wieseler als"Wehrwirtschaftsführer" zum Nazigroßlieferanten. Wieseler stellte das ganze ausgebildete Personal meiner Fabrik ein , und das war der Grund warum das Personal nicht mit nach Krefeld kam .

Nie hatte die Reichswehr die Absicht den Flugplatz, als Exerzierplatz zu benutzen.
Es war ein übler Trick der Reichswehr, um die Raab Katzensteinwerke, was im allgemeinen Zusammenbruch der Banken leicht war ,- in den Konkurs zu treiben .
Das war die Belohnung für meine Antimilitaerische Einstellung und für mein Gutachten, über den aus dem Reichswehr-Flugzeug geworfenen Piloten aus Russland .
Ich bemerke ,dass ich seit 1921 bei der SPD und bei der Pilotengewerkschaft eingetragen war . (Anlage 8)
Ferner war ich Mitglied der SPD-Organisation" Sturmvogel"= Reichsbanner.

./.

In diesem Moment kam uns sehr gelegen ein Vertrag aus USA, wo wir mit dem Schwiegervater von Lindberg-namens Morrow, der an einer Flugzeugfabrik beteiligt war, - unsere Flugzeuge bauen sollten , unter Lizenzvertrag .Mit dem letzten Geld und den Bauplänen der geforderten 4 Flugzeugtypen , mit Ein und Rückfahrkarte, fuhr ich mit der Europa nach New York zum Vertragsabschluss. Alles ging gut und die "Raab-Katzensteinwerke" sollten für die 4 Baupläne
150.000 Dollars bekommen ,damals eine enorme Summe.
cca. 620.000 Mark .
Damit wären die Raab Katzensteinwerke gerettet gewesen .

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-28

Das verhinderte die Reichswehr mit einem neuen üblen Trick.
Als ich in New York beim Notar sass um den Vertrag abzuschliessen legte ein Anwalt folgende Pressenotiz vor :
" Raab mit Bauplänen und 100.000 Mark gestohlenem Geld nach Amerika geflüchtet, Raab seines Amts als Direktor der Werke enthoben."

Der Vertrag fiel aus.
Ich fuhr nach Deutschland zurück und hier stellte ich fest :
Hermann Dahlmann, Regierungsrat im Reichswehrministerium und direkter Draht zur Reichswehr, hatte die Meldung erfunden und dem Walter Kieffel Sportredakteur der B.Z. zugespielt und Egon Jakobsohn veröffentlichte die Meldung, die von allen Zeitungen kopiert wurde .
Also hatte die Reichswehr erreicht, den unliebsamen Kritiker der Rüstungspolitik zu eliminieren .
Ich verklagte Jakobsohn und wollte den Prozess benutzen um das Treiben der Reichwehr zu entlarven. Die BZ bot mir 2000 Mark an , wenn ich den Prozess zurückziehe. Ich lehnte ab und unter Hitler versandete der Prozess, da ich im Ausland war . Jakobson lebte spaeter als Emigrant in England unter dem Namen Jameson .
Als Geschaeftsführer der Fabrik meldete ich Konkurs an und die Stadt Krefeld machte gegen mich Verfahren wegen Betrug , unter den Druck der Reichswehr . Der Untersuchungsrichtet Baumeister untersuchte .
Er konnte nichts strafrechtliches finden .

./.

Dem Ossietzky lieferte ich vorher das Geheimmaterial über die deutsche Aufrüstung in Russland. Walter Kreiser veröffentlichte dieses und mein und Walter Riesler's Material unter " Windiges aus der deutschen Luftfahrt" Walter Kreiser schrieb unter dem Pseudonym" Heinz Jäger".Ossietzky bekam dafür den Friedens Nobel Preis 1932 und starb spaeter unter den Qualen des K.Z. Seine Tochter erhielt für den von den Nazis gemordeten Vater die staatliche Abfindung unter BEG von 5.000 Mark. Vor der Verhandlung vor dem Reichsgericht gegen Ossietzky und Kreiser, lehnte mich das Gericht, als Zeugen ab , da"befangen ! So arbeiteten die Richter damals, alle im Dienste des Staates , sprich Reichswehr .

Sofort nach dem Zusammenbruch der Raab Katzenstein Werke, Mitte 1931, im Sommer , verkaufte ich ,a- meine Wohnung,
b- mein Auto
c) rund 8000 Mark Glanzstoffaktien(unsere stille Reserve-

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

35-2312-89

Damit mietete ich in der Kronprinzenstrasse in Krefeld eine pleite gegangene Tischlerei und machte Flugzeugbau und Reparaturen mit meinen Mitarbeitern . Die Greiling Cigarettenfabrik, Dresden gab mir Order für eine " K 25"(derselbe Typ) für den ich damals 15.000 Mark Prämie erhielt(Anlage 8) Die Argus Motorenwerke, stellten mir , als einen der aussichtsreichsten Piloten für den Europaflug 1932 den neuesten Motor gratis zur Verfügung(Anlage 9)

Während ich arbeitete 1931/32 untersuchte Baumeister. Als ich mich und das Flugzeug zum Europaflug anmeldete, entschied der AEROCLUB

" Da gegen Raab ein Verfahren schwebt,kann er am Europaflug nicht teilnehmen ."

In der ganzen Welt gilt,"Wer nicht verurteilt ist , ist solange unschuldig. Das galt aber nicht für die übermächtige Reichswehr- Staat im Staate. Baumeister gab mir eine Bestaetigung folgenden Wortlautes:

" Ich habe den Fall untersucht und finde nichts Strafwürdiges. Nach meiner Ansicht muss das Verfahren eingestellt werden ."

Daraufhin erschien Dahlmann(der von Hitler,vermutlich dafür zum General befördert wurde,)obschon er im 1. Weltkrieg nur Leutnant war ; in Krefeld , und verlangte von den Richtern,

"Eliminiert diesen Raab ,der ein Reichsfeind ist."

Die Richter in ihrem Untertanengeist, gegenüber dem Militaer speziell immer sehr geneigt der Obrigkeit zu dienen, setzte tatsächlich ein Verfahren an , bei dem es nur vage Anschuldigungen und viele Lügen und sehr viele "Annahmen" gab seitens der Richter , -nichts Positives. Was an "Vergehen" seitens Raab fehlte ,ersetzten die Richter, als willige Diener der Reichwehr, als Tatsachen .

Was mein SPD-Freund -Erich Kuttner M.d.L. 1921 mit Dutzenden von Justitzverbrechen seitens der Richter in seinem Buch:

"Warum die Justiz versagt" beschrieb (Anl. 10)

wurde im Fall Raab wiederholt .

Hauptsache war , dass der den Kriegesvorbereitungen der Reichswehr unangenehme Raab eliminiert wurde .

Ich habe Baumeister, nach meiner Rückkehr aus der Emigration gebeten, mir seine Erklärung von damals zu bestaetigen . Aber der zu dieser Zeit fast neunzigjährige besann sich nicht mehr von 1932 gesprochen (Anl. 11)

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

35-2317-30

Ich wurde verurteilt wegen Konkursvergehen im Nov. 32. Ich legte sofort Revision ein. (Anl 12)
Daraufhin schickte der vorsitzende Richter, der offenbar ein schlechtes Gewissen hatte ,meinen Anwalt Ullacker mit folgendem Angebot zu mir. " Wenn ich die Revision zurückziehe, werde ich begnadigt."
Da mein Betrieb stark unter meiner Abwesenheit litt, sagte ich zu.
Nach 3 Monaten Haft war ich frei und ging an meine Arbeit nach Berlin wohin ich meinen Betrieb inzwischen verlegt hatte .
Ich flechte ein :
Vor dem Europaflug 1932 transferierte ich meine Werkstaette von Krefeld nach Berlin-Johannisthal . Ich hatte inzwischen eine Menge Werkzeuge und Betriebseinrichtung und brauchte dazu einen Eisenbahnwagon. Ich mietete von der Ambi ,Besitzer der Anlagen in Johannisthal etwa im Juni 32 die Halle , zahlte Miete 6 Monate im Voraus. Im November 32 kam ich in Arrest in Krefeld und liess die Werkstaette in den Haenden von Arns , der weiterarbeitete. Arns hat mir fast täglich Bericht über die Arbeit gesandt und ich gab alle paar Tage schriftliche Anweisung und sandte , wo nötig , Skizzen für technische Dinge und Finanzanweisungen . ImGefaengnis hatte mich(damals wegen meiner grossen Auslandsverbindungen und meines Renomées als Flugfachmann) ein Auftrag für die Errichtung der ersten staatlichen Flugzeugfabrik in Estland , erreicht . Im Januar 1933 engagierte ich Bergmann als Buchhalter. Geld hatte ich und der schweizer Steiner lieh uns gegen Sicherheit eines Flugzeuges 5000 Mark. Bergmann besorgte mit dem Rentner Lötz welcher der offenen Handelsfirma

Raab Flugzeugbau (Anlage 13)

jede Woche oder alle paar Wochen , die fehlenden Gelder vorschoss und Bergmann sorgte dafür, dass sofort nach Geldeingängen Lötz sein Geld wieder bekam .
Steiner , Bergmann, Lötz und ich beschlossen bald eine

Raab Flugzeugbau GmbH.

zu gründen .Dazu kam es aber nicht mehr, weil ich am 2.4.33 in Braunschweig von der SA als " Landesverräter" verhaftet wurde und Bergmann wurde von der SA misshandelt, weil er gegen die Besetzung des Betriebs durch die SA protestierte . Die SA besetzte die Fabrik , schmiss Bergmann heraus , und machte aus dem Betrieb die erste Berliner SA Fliegerstaffel, die nachher unter meinem Ex-Kriegskameraden Görtzer, als"NSDAP Flieger" organisiert wurde .

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2312-34

Pilot Gabriel wurde an meiner Stelle als Fluglehrer und Leiter eingesetzt. (Anlage 4)
Ueber die Beschlagnahme gibt es folgende Zeugenaussagen :
a) Gabriel
b) Frau Kessner(meine Gesch. Frau geb. Kalkoff)
c) Max Müggo
d) Krupp(Görings Erzieher in der Kadettenschule Lichterfelde)
e) Basser
f) Hattendorf
g) Rob. Thelen

Ich bin , da ich gegen die Aufrüstung war ,da sie unbedingt zum Kriege führen müsse, der Reichswehr unangenehm gewesen und dafür wurde ich vernichtet.
Dass ich den Mut hatte ,der Reichswehr , die mich in ihre Rüstungspläne einbeziehen wollte , Widerstand zu leisten ,
war mein Tod-moralisch und als Flugzeugfabrikant .
Die meisten Gegner der Reichswehr büssten mit dem Tode .
Entweder durch " Unfall" oder aehnlich sowie Haal, Heinz Kissin,und andere. Rohrbach fand man anfangs 33 in seinem berliner Bureau mit Kopfschuss von hinten. Diagnose: Selbstmord"(von hinten !!)
Junkers, dem die ganze Fabrik beschlagnahmt wurde, starb als Gefangener der Gestapo in seiner Villa in Berchtesgaden .(siehe auch Anlage 6)
Die Erben prozessieren vor dem KG.Berlin .
Katzenstein , mein Sozius , wurde April 33 in Staaken von der SA blutig geprügelt. Er entkam nach Süd Afrika.

Es ist meine Pflicht, der Nachwelt bekannt zu geben ,wie damals die Justiz, Reichswehr und Nazis(schon ehe sie offiziell an der Macht waren) Deutschland ins Unglück getrieben haben .
Dazu schrieb ich 1942 in Indien das Buch(6000 Kopien verkauft) "Their Kampf ". Es schildert den Kampf der Reichswehr um die Macht,gegen die verhasste Weimarer Republik.

Dieses politische Testament ist doppelt beim Anwalt deponiert (Avv. Lorenzo Calcagno, Genova, Gall. Mazzini,7)und wird nach meinem Tode veröffentlicht in einer bereits vorbereiteten Broschure, aehnlich dem Buch " Their Kampf ". Edition 1942.

Gustav Lusk

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

75-2317-32

ANTONIUS RAAB
Deutschlands bester Kunstflieger vor seinem
Doppeldecker Type Dietrich Goliet D. P. IIa
1922 – 1930

1

00028

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

75-2317-33 (2)

4X

Flugsport. 17.9.25

Verteilung der Preise für den internationalen Flugwettbewerb.

WTB München, 16.Sept.1925. (Drahtber.) Erster Preisträger im Höhenflug ist Karl Croneiß, im Stafettenflug Kappenstein und Raab, im Geschwindigkeitsflug Karl Croneiß, im Orientierungsflug Miller und im Höhenflug für Jungflieger Seydemann (2500 Mark und Ehrenpreis). Im Angelflug wurde die Reihenfolge für die Preisträger ausgelost und dementsprechend die Preise verteilt. Erfüllt wurden die Bedingungen von den Fliegern Bismarck, Conta, Hochmut, Offermann, Polte und Udet. In dem Vielandungswettbewerb für Jungflieger wurde Götte für seine beste Leistung mit 2500 Mark belohnt. Das Kunstfliegen brachte jedem plazierten Teilnehmer 1000 Mark und einen Ehrenpreis.

Raab Sieger im Münchener Flugturnier

Bei regnerischem Wetter ergaben die Kunstflüge:

1. Raab mit 87 Punkten.
2. Kapenstein mit 64 Punkten.
3. Udet mit 57 Punkten.
4. Classen (Albatros) 26 Punkte, 5. Kröhl (Dietrich) 25 P., 6. Offermann (Albatros) 23 P., 7. Wieser (Dietrich) 15 P., 8. Dietrich (Dietrich) 14 P.

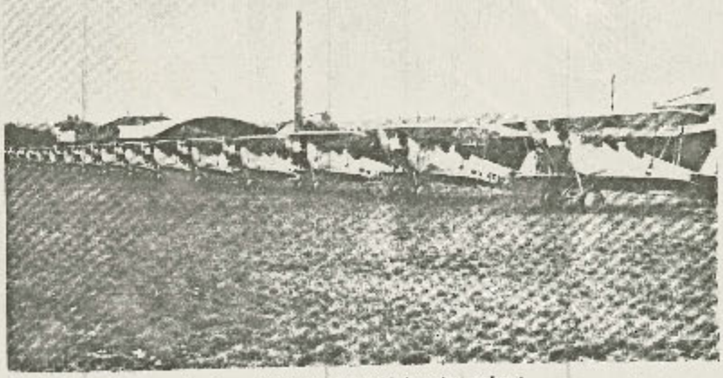
Als letzter der acht zur Kunstflugkonkurrenz gestarteten Teilnehmer flog der zum Luftverkehr Koburg gehörige Pilot Kröhl auf 55 PS Doppeldecker seine Pflichtübungen dem Preisrichterkollegium vor. Er wollte gerade mit der letzten Uebung, dem sogenannten Trudeln, zu den Kürübungen überleiten. Er beging die Unvorsichtigkeit, die Maschine in kaum 100 Meter Höhe zum Trudeln anzusetzen, offensichtlich mit gedrosseltem Motor. Seine Bemühungen, die schnell dem Erdboden zufallende Maschine wieder aus dem Trudeln herauszuholen und zwar mit Hilfe von Vollgasgeben, waren erfolglos, und die Maschine schlug auf den Erdboden auf. Im Augenblick des Aufpralls stand der in sich zusammengeknickte Doppeldecker bereits in hellen Flammen und verbrannte total. Aus den Trümmern des Apparates wurde die völlig verkohlte Leiche herausgeholt und geborgen.

Bei diesem tragischen Unfall müssen wir die Mahnung wiederholen, das Kunstfliegen in so niedrigen Höhen ein für allemal zu verbieten.

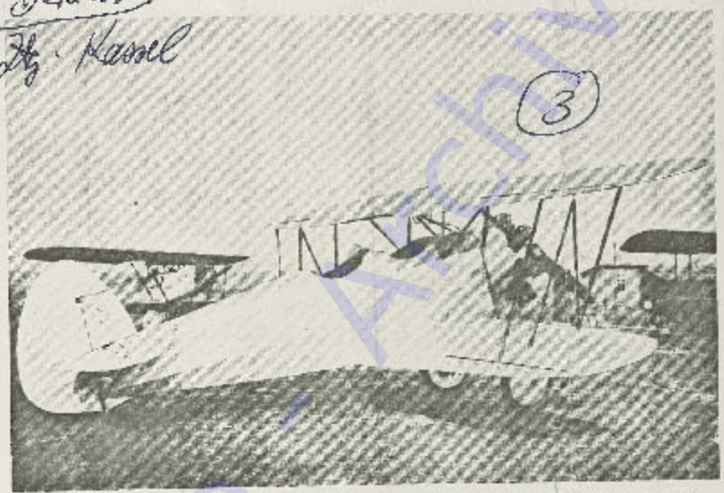
00029

Institut für Zeitgeschichte und Archiv

TS-2317-34 [Der grosse Bericht] Hessische Ztg. Kassel 28.4.72 (3)



Fünfzehn Flugzeuge des Typs SK 10 wurden in Schweden gebaut



Kunstflugzeug RK 26 zeichnete sich durch hervorragende Steigleistungen aus (8,30 m/s)

den Raketenspezialisten Max Valier und Sander zusammen. Raab machte mit dem Flugzeug – eine Grasmükke mit voranliegendem Rumpf und Leitwerk – einige Probeflüge mit Anzani-Motor, um die Flugeigenschaften zu ermitteln. Dann wurde die von Sander in Bremen gelieferte Pulver-Rakete eingebaut, zwischen Pilot und Raketenbatterie baute man eine Stahlplatte mit Asbestschutz ein. Als Raab die Rakete zündete, ging zwar die Maschine mit hoher Geschwindigkeit los, aber das ganze Aggregat explodierte, und das Flugzeug kam nicht recht vom Boden weg. Opel nahm seine Raketenbatterie zurück und machte später ähnliche Versuche mit Fritz Stamer und Alexander Lippisch, die besser verliefen.

Das bittere Ende

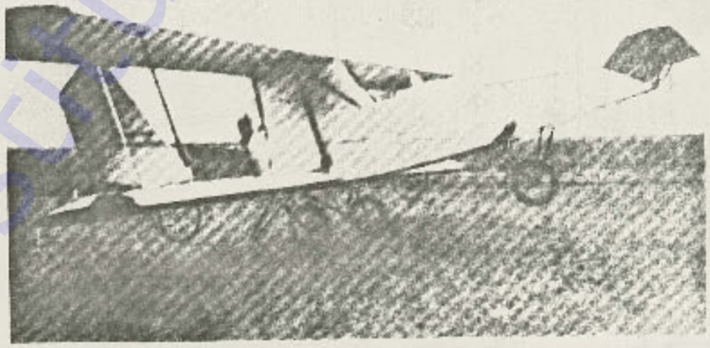
Trotz aller Flexibilität, Geschäftstüchtigkeit und großer Erfolge war das Werk 1930 gezwungen, den Betrieb einzustellen. Ohne staatliche Unterstützung konnte in der Zeit einer Wirtschaftskrise enormen Ausmaßes, bei der nahezu jeder Dritte arbeitslos war und unzählige Werke in Konkurs gingen, ein nur auf die Sportluftfahrt ausgerichtetes Werk nicht existieren.

Kein anderes deutsches Flugzeugwerk war mit der deutschen Sportlufffahrt so verwachsen wie gerade Raab-Katzenstein. Durch die Großzahl der Flugtage, durch die Flugschule und die preiswerten Flugzeugkonstruktionen hat das Werk einen maßgebenden Anteil am Aufbau der Sportluftfahrt in den Zwanziger Jahren genommen. Und dafür gebührt den beiden hochbetagten Inhabern, Antonius Raab, der heute in Italien lebt, und Dipl.-Ing. Kurt Katzenstein, der in Südafrika lebt, der Dank der heutigen Sportflieger in der Bundesrepublik, die nach dem Zusammenbruch 1945 gelernt haben, aus dem Nichts heraus eine Sportfliegerei aufzubauen und deswegen die Leistungen dieser beiden Männer sehr wohl zu schätzen wissen.

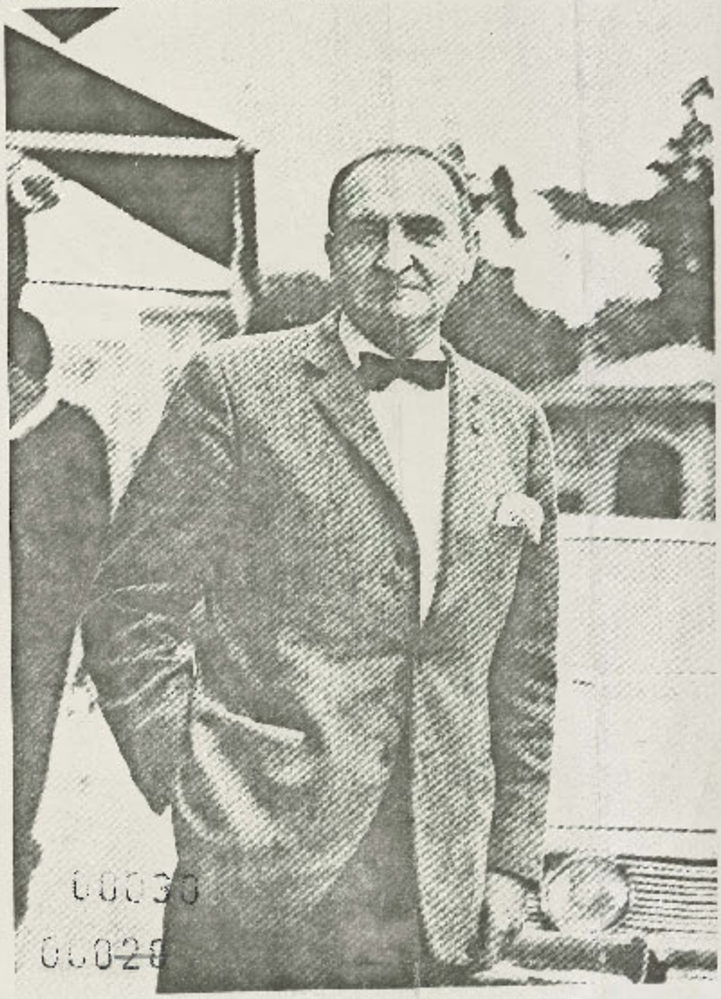
– wowa –

Zubringer-Flugzeug RK 29 aus dem Jahre 1930

Raab-Katzenstein Grasmücke mit vorn liegendem Leitwerk. Mit diesem Flugzeug wurden zuerst mit Anzani-Motor Versuchsflüge ausgeführt zwecks Feststellung der Flugeigenschaften. Dann wurde anstelle des Motors die von Fritz von Opel gelieferte Pulver-Raketenbatterie eingebaut. Zwischen Pilot und Batterie wurde eine Panzerplatte angebracht. Beim ersten Start explodierte die Batterie und weitere Versuche wurden daraufhin eingestellt



Antonius Raab, der dem aerokurier dafür dankt, daß die Leistungen des Werkes durch diese Berichtreihe der heutigen Sportfliegergeneration zur Kenntnis gebracht wurden



00030
00028

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

75-8317-25
Hessische Hg-Kassel
1973
(4)

Vom Luftschiff zum Raketen-Flugzeug

Ein Stück Kasseler Fliegergeschichte

Von unserem Redaktionsmitglied K.-H. Huhn

Mit 26 Mann Belegschaft begann im Oktober 1925 das Raab-Katzenstein-Flugzeugwerk in Kassel-Bettenhausen seine Produktion. Aus dem jungen Werk sollten in den folgenden Jahren Entwicklungen hervorgehen, die einmalig waren und wegweisend in der Fliegergeschichte wurden.

Besonderes Aufsehen erregte 1927 das Luftschiff RK 27, das im Auftrag einer Schokoladenfabrik in Kassel innerhalb von 69 Tagen gebaut wurde. Mit 2300 Kubikmeter Gas gefüllt, sollte der Kasseler „Zeppelin" in Waldau starten. Ein Dutzend Reporter wartete seit Tagen in Kassel darauf, an der Spitze Sefton Delmer und Walter Kiekel von der BZ in Berlin und Bruno Wentscher vom Berliner Lokalanzeiger.

Früh um 4 Uhr fand in aller Heimlichkeit der Probeflug statt. Antonius Raab und Kurt Katzenstein übernahmen die Führung des Luftschiffs — ohne Lizenz und Erfahrung. Doch die Kasseler Kunstflugpiloten schafften es. Als die Reporter um 8 Uhr kamen, war alles vorbei.

Den Journalisten bot sich dann am Nachmittag bei einem neuen Flug Gelegenheit, Aufnahmen zu machen. Das Reichsverkehrsministerium machte gute Miene zum unerlaubten Spiel. Der Telegraph bestätigte es nachträglich Antonius Raab als Luftschiff-Führer. Als ersten Piloten nach Ende des Weltkrieges überhaupt.

Mit einer Explosion endete im Frühsommer 1928 in Kassel ein Experiment, das heute — angesichts von Jets und Mondflügen — wie eine technische Kinderei anmutet. Und doch war es mehr. Es war der erste deutsche Versuch, ein Raketenflugzeug zu bauen. Fritz von Opel startete damals Rekordversuche mit Rennwagen, die als Antrieb Pulverraketen erhielten. Im Mai bekamen die Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke in Kassel den Auftrag, ein Flugzeug für den gleichen Antrieb zu bauen.

„Der Flug in den Weltenraum wird Wirklichkeit" meldete die ‚Berliner Illustrierte' und berichtete mit Bild vom Bau eines Spezialflugzeugs in Kassel. „Probeflüge sollen bereits in nächster Zeit stattfinden." Aus Rüsselsheim meldete Wolffs Telegraphen-Büro: „Schon seit Wochen gehen hier Hunderte von Gesuchen von Leuten ein, die sich als Fahrgäste für das Weltenraumschiff zur Verfügung stellen. Ingenieure, Flieger, ehemalige Offiziere, sogar Damen erklären sich bereit, ihr Leben für die neue Idee einzusetzen." Derweil wurde in Kassel-Bettenhausen gebaut. Aus dem einmotorigen Leichtflugzeug „Grasmücke" sollte das erste Raketenflugzeug der Welt werden. An die Stelle des Motors trat die Raketenbatterie. Das Schwanzende der Maschine wurde zum Kopfstück. Probeflüge mit dem „umgedrehten" Flugzeug, wobei ein normaler 35-PS-Motor die Rolle des künftigen Raketenantriebs übernahm, verliefen zufriedenstellend.

Doch beim Probelauf mit den Opel-Triebwerken kam es zur Explosion. Hoffnungen auf die Konstruktion, die „für den internationalen Flugverkehr von umwälzender Bedeutung ist", wurden zunichte.

Jahre später — während des 2. Weltkrieges — gab es in Kassel wieder Raketen-Experimente. In den Fieseler-Werken entstand die V 1, eine Waffe, die im Gegensatz zum Raketenflugzeug von 1928 konstruktiv erfolgreich abgeschlossen und dann eingesetzt wurde.

Entstand die „Spitfire" in Kassel?

Männer, Maschinen und Motoren begeisterten Tausende in den 20er Jahren

Die Begeisterung für das Fliegen kannte in den „tollen zwanziger Jahren" keine Grenzen. Tausende von Zuschauern kamen, wenn die Akrobaten der Luft ihre Loopings vollführten, wenige Meter hoch über die Köpfe der Menschen hinwegrasten. In Waldau applaudierte eine riesige Menschenmenge, als das Luftschiff RK 27 seine ersten Achten flog, der 40,50 m langen „Zigarre".

Sensationen waren getragt und wurden geboten. Und die Kasseler Piloten sorgten dafür, daß das Publikum voll auf seine Kosten kam. Da wurde 1928 bei Raab-Katzenstein durch Leichtbauweise unter Verwendung von Elektron das einmotorige Rennflugzeug RK 25 gebaut, das von einem Krupp-Sohn finanziert wurde. Der Engländer L. Uler winkenden Spaziergänger. Und Antonius Raab machte zusammen mit Fritz von Opel und dem Artisten Otto Hammer auf dem Templiner See Furore: Im Oktober 1927 rast das 600-PS-Weltrekordboot des waghalsigen Rüsselsheimers über das Wasser, verfolgt von einem Doppeldecker, aus dem eine Strickleiter hängt. Im Flugzeug Antonius Raab, auf der Leiter Otto Hammer. Als Rennboot und Flugzeug übereinander sind, läßt sich Hammer fallen — und stürzt ins Wasser. Helfer retten ihn vor dem Ertrinken.

An der Strickleiter

Doch Fritz von Opel gibt nicht auf. Noch einmal wird jede Einzelheit durchgesprochen, werden die Leitersprossen aus Gasrohr mit Blei gefüllt, um sie genügend schwer zu machen. Mit einer neuen Attraktion hatte das Kasseler Werk bereits am 13. April 1927 in Waldau aufgewartet: Mit dem ersten Flugzeugschlepp der Welt. Damit verwirklichte man eine alte Idee von Fokker, der 1912 darauf sogar ein Patent erhalten hatte, das Verfahren aber nie in die Tat umsetzte. Die Kasseler bauten einen Doppeldecker-Segler, der mit einer ‚Kranich' an einem 300 m langen Schleppseil in die Luft gebracht wurde.

Der „Fliegende Zug"

Für 400 Dollar verkaufte Katzenstein einen Artikel ‚Die zukünftige Luftseilbahn" an Hearst. Der „Fliegende Zug" machte einen Überlandflug Kassel—Karlsruhe—Kassel und lockte zahllose Interessenten ins Bettenhausener Flugzeugwerk. Zwei Flugtage aber hatte bereits wieder etwas herausgebracht: Aus dem Gleiter-Flugzeug ohne Antrieb wurde ein Motorsegler. Ein DKW-Motor von 14 PS sorgte dafür, daß der „Schmetterling" nach dem Ausklinken des Schleppseils das inzwischen auf etwa 50 m verstärkt worden war, mit einer Tankfüllung zweieinhalb Stunden in der Luft bleiben konnte.

Mit einem Luftschiff über Kassel. Auf den Waldauer Wiesen gab es nicht nur begeistertes Publikum beim späteren Besuch des Zeppelins in Kassel. Auch das in Kassel 1927 gebaute Luftschiff, das für einen Schokoladenkonzern entstand, sorgte für einiges Aufsehen. Angetrieben wurde es mit zwei Flugzeugmotoren. Seinen ersten Start erlebte der Kasseler „Zeppelin", noch bevor eine Genehmigung der Regierung in Berlin vorlag.

Archiv für Zeitgeschichte - Archiv

Mit Raketen in die Luft sollte in Kassel bereits 1928 das erste Flugzeug steigen. Jedenfalls wurde im Bettenhausener Flugzeugwerk an einem derartigen Projekt gearbeitet. Unser Foto zeigt Oberingenieur Gammelin und Antonius Raab vor einer [illegible] Skizze ihres Raketenflugzeugs. (Archivbild)

Cadbury erwarb mit einem extrem hohen Angebot die zweite Maschine dieses Typs und siegte beim Europa-Rundflug 1929.

15 000 Mark Prämie

Das Kasseler Werk erhielt für seine Pionierarbeit hinsichtlich der Verwendung des nur unter Luftabschluß zu schweißenden Elektrons eine Sonderprämie von 15 000 Mark vom Reichsverkehrsministerium. Die RK 25 aber, die Mr. Cadbury nach England brachte, sollte später ungewöhnliche Wiederkehr in Deutschland erleben: Flugtechniker hatten wenig Mühe, in dem britischen Jagdflugzeug Spitfire sowohl in Rumpfproportionen wie auch in den elliptischen Tragflächen das Kasseler Rennflugzeug wiederzuerkennen, das rund 200 km/h schnell gewesen war.

In Kassel flog Kurt Katzenstein unter der Fuldabrücke hindurch, zum Entsetzen der am Ufer durchhängen zu lassen. Wieder kletterte Otto Hammer über die Tragfläche hinunter auf der im Fahrtwind schwingenden Leiter. Und diesmal klappt es. Hammer landet im Rennboot und bringt es schließlich sogar fertig, bei einem neuen Versuch die Leiter zu packen und vom Boot zurück ins Flugzeug zu klettern.

Zwischen Leben und Tod

Otto Hammer in einem Erlebnisbericht, den die Dürener Zeitung am 21. Oktober 1927 auf ihrer Titelseite bringt: „An diesem Tag habe ich sehr schlecht geschlafen aus Angst, von der nassen Leiter zu träumen, an der ich zwischen Leben und Tod gehangen habe." In der „Berliner Illustrierten" steht: „Die Geschwindigkeit des Fluges war so groß, daß dem Artisten, als er einen Augenblick die Wasserfläche berührte, Schuhe und Strümpfe von den Füßen gerissen wurden."

Schleppeinrichtungen kaufte die italienische Luftwaffe. Die Amerikaner mit dem späteren Fliegergeneral Arnold holten sich gleich einen kompletten Schleppzug und borgten sich dazu für monatelange Vorführungen in den USA gleich noch Fluglehrer Wenderoth und drei Kasseler Piloten aus.

Bald schon hingen am Schleppflugzeug zwei, ja sogar drei Segler des Typs „Schmetterling". Die Ideenschmiede im Ein Forstmeister Werner schlug dem Werk die Schädlingsbekämpfung aus der Luft vor. Eine Macchu mit 200 PS wurde als Streuflugzeug ausgerüstet. Jakob Becker, Pilot bei Raab-Katzenstein, brachte es damit auf bis zu zehn Stunden Einsatz während einer Saison. Die Forstverwaltung war mit dem Erfolg so zufrieden, daß in Kassel zwei Maschinen für den regelmäßigen Streueinsatz ausgerüstet wurden.

Aus dem Rennboot ins Flugzeug und zurück: Antonius Raab flog die Maschine (oben), am Steuer des Bootes Fritz von Opel, auf der Leiter Otto Hammer — 1927 auf dem Templiner See. — In Kassel verwirklicht: der erste Flugzeugschlepp der Welt im April 1927 über den Waldauer Wiesen (links). (Fotos: Archiv)

Institut für Zeitgeschichte

75-2312-36

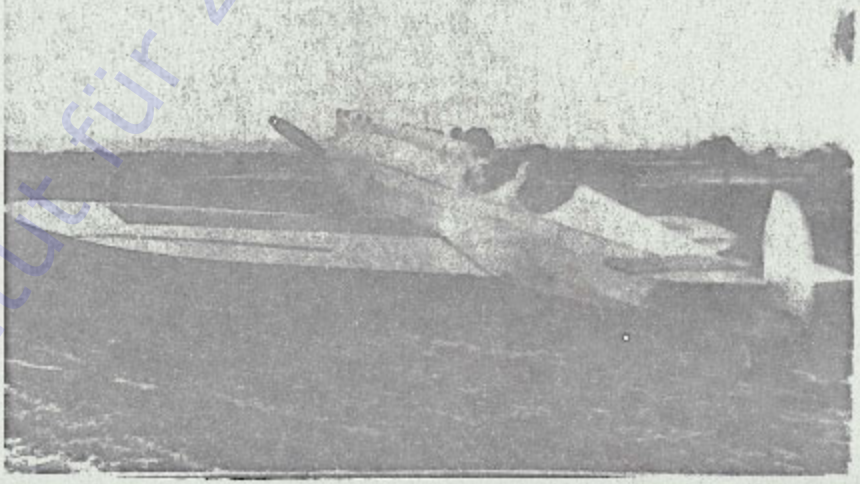
(5)

Raab Katzenstein"RK25" mit Kabine(Pilot Raab) nahm 1932 am Europaflug teil, mit dem neuen Argusmotor. Derselbe ging in der Luft zu Bruch und das Flugzeug landete glatt in Rimini in Italien und schied, als eines der Aussichtsreichsten Flugzeuge,dadurch aus dem Wettbewerb aus.

Das Flugzeug trug 137% Nutzlast bezogen auf das Leergewicht Nie wieder - in der ganzen Welt ist ein Flugzeug in diesem oder aehnlichem Verhaeltnis Leer /Voll entwickelt worden . Die Engländer Käufer - via einem gewissen Piloten Carbury- eines dieser Flugzeuge und die Spitfire is in Proportionen

sehr der"RK25"
"aehnlich
(siehe Artikel 1973." Entstand die Spitfire in Kassel ".

Das nächstbeste Flugzeug , das je gebaut wurde , wae die "U2" Pilot Power , der über Russland abgeschossen und gegen den russischen Spion Abel ausgetauscht wurde . Die " U2" hatte 9o% Nutzlast bezogen auf das Leergewicht.



00032

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-37

aus: "Münchner Illustrierte" 1960/61 ?

Den von Kalkoff M.d.R. Gumbelin, Bellinghausen, Nash verfassten Schriftsatz gegen die geheime Aufrüstung (die unbedingt zum Krieg führen müsse) trug Scheidemann damals Oberbürgermeister von Kassel (Sitz meiner Fabrik) im Reichstag vor.

SEECKT: Verantwortlich dafür, daß Junkers in die Abhängigkeit der Schwarzen Reichswehr geriet und ein Flugzeugwerk in der UdSSR nahe bei Moskau errichtete.

SCHEIDEMANN: Deckt im Reichstag die dunklen Vorgänge um die Geheimpolitik der Reichswehr auf. Zwischenruf von der rechten Seite: „Sie Landesverräter!"

SIMONS: Als höchster deutscher Richter übernimmt der Reichsgerichtspräsident die Aufgabe, den Streit Reichswehr—Junkers in einem Schiedsverfahren zu schlichten.

GESSLER: Als Reichswehrminister parlamentarisch verantwortlich für den Skandal, der aus der Zusammenarbeit „Junkers—Reichswehr" in der Öffentlichkeit entsteht.

MILCH: Ehrgeiziger im Kampf gegen Junkers, weil dieser begreiflich nicht viel von ihm hielt. Über die Luthersche Rechte er Kurtius: Er stünde es bis zum Stahlhelm.

KESSELRING: Mitbeteiligt an der Ausschaltung von Junkers. Sagt heute: „Wir hatten keine Zeit, besonders rücksichtsvoll zu sein." Die Aufrüstung lief auf Hochtouren.

GÖRING: Haßt Junkers, weil dieser ihn abgewiesen hatte, als er, mit Fallschirmen handelnd, bei ihm erschienen war. Als Reichskommissar läßt er Hugo Junkers enteignen.

HITLER: Weigert sich, Junkers zu empfangen, weil er den Luftpionier zum Volksschädling und Landesverräter stempeln will. Später ordnet er „großes Begräbnis" an.

vor Hitler!

00033

Dieser Dokumentarbericht von CURT RIESS schildert in der Stunde, da deutsche Verkehrsflugzeuge wieder zu Flügen in fremde Länder starten, das tragische Schicksal von Hugo Junkers, der 1935 als Verfolgter starb

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

38-2317-38

Nr. 86 Braunschweiger Tages Ztg. 11.4.33.

Kunstflieger Raab in Untersuchungshaft

Der Kunstflieger Raab, der dieser Tage, wie berichtet, bei einer Zwischenlandung auf dem Braunschweiger Flughafen festgenommen und in Schutzhaft abgeführt worden war, ist jetzt in Untersuchungshaft genommen worden. Wie wir erfahren, besteht gegen Raab der dringende Verdacht des Landesverrates und des Verrates militärischer Geheimnisse, so daß gegen ihn Haftbefehl erlassen wurde. Bei der Durchsuchung des Flugzeuges des Kunstfliegers fand man zahlreiche Schriftstücke, die, wie verlautet, darauf schließen lassen, daß sie mit anderem Material an eine fremde Macht ausgeliefert werden sollten.

Braunschweiger Landes Ztg 8.4.33.

Haftbefehl gegen den Kunstflieger Raab

Begründeter Verdacht des Landesverrats

Wir berichteten von der Festnahme des Kunstfliegers Raab und seines Bordmonteurs Budich auf dem hiesigen Flugplatz, als sie auf ihrem Fluge Berlin—Paris eine Zwischenlandung vornahmen. Bei der Durchsuchung des Gepäcks der Flieger fand [illegible] einen Koffer mit [illegible] und [illegible]

[illegible] aus denen man schloss, daß es sich um einen Versuch einer Landesverrats handelte. Dieser Verdacht hat sich nicht verdichtet, daß

inzwischen vom Landgericht Braunschweig gegen den Kunstflieger Raab wegen Verdachts des Landesverrates und des Verrates militärischer Geheimnisse erlassen wurde. Raab wurde in Untersuchungshaft gebracht.

Der Bordmonteur ist zwar in Frankreich [illegible]

[illegible] ist aber [illegible] bleibt vorläufig in Schutzhaft

00034

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-39

8

Deutscher Verkehrsbund
Abteilung Luftfahrtpersonal
Sitz: Berlin SW 19, Michaelkirchplatz 1

Mitgliedskarte

Nr. 167956 für

Antonius Raab

Geburtstag u. Jahr: 30. IV. 1897
Geburtsort: Neuss (Rheinld.)
Beruf: Flugzeugführer
Sektion: V
Eingetreten am 10. II. 1931
in Berlin

Allgemeinverband Verkehrsbund
Abteilung des Luftfahrtpersonals
[illegible]

Eigenhändige Unterschrift
des Inhabers

Antonius Raab

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

00035

ZS-2317-40

EIGENE EMPFANGS-STATION FÜR BILD

POLITISCHES, LETZTE NACHRICHTEN, MELDUNGEN HAUPTBLATT

Hdenblatt

Nummer 224 • Sonnabe

104. Jahrgang • 3. Vierteljahr • 4. Beilage

9

FRITZ MORZIK
dem mit einem 3. Siege der Europa-Wanderpreis zufallen würde.

Z
SSER
elgischen
kals.

DR. PASEWALDT
vertraut sich wieder einer Klemm K. L. 32 an.

RAAB
zählt zur alten erfahrenen Fliegergarde.

Im wenigen Tagen werden die tüchtigsten Flieger von nicht weniger als [illegible] Nationen von Berlin aus nach Erledigung umfangreicher technischer Vorprüfungen zum bedeutungsvollsten internationalen Flugwettbewerb starten, den die Nachkriegszeit geschaffen hat. Zweimal vermochte Deutschland trotz seiner ihm auferlegten Beschränkung in der friedlichen Flugrüstung gegen die denkbar stärkste Gegnerschaft diese unter dem Namen „Europaflug" bekannte Langstreckenprüfung durch Fritz Morzik, einen unserer zuverlässigsten und erfahrensten Langstreckenflieger, zu gewinnen. Morzik und mit ihm alle seine Kameraden werden ihr ganzes Können darein setzen, in diesem Jahre zum dritten Male die begehrte Trophäe heimzubringen, aber diesmal sollte es ihnen schwerer denn je gemacht werden, da vor allem Frankreich und Italien, aber auch England stark gerüstet auf dem Plan erscheinen. Der Europarundflug ist kein Rennen, er dient vielmehr der Erprobung und Flugtüchtigkeit der Leichtflugzeuge, die auf einer 7000 Kilometer langen Strecke ermittelt werden soll, die in ganz großen Zügen von Berlin über Warschau — Prag — Wien — Rom — Cannes — Lyon — Stuttgart — Paris — Rotterdam — Hamburg — Kopenhagen — Hamburg — Berlin führt.

00036

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-41

Warum versagt die Justiz?

Von

Erich Kuttner

M. d. L.

1921

Verlag für Sozialwissenschaft G. m. b. H.

00037

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-42

(11)

Herrn
Landgerichts Rat
B A U M E I S T E R
K R E F E L D

7/5 58

Sehr geehrter Herr !

In meinem Verfahren, welches ich gegen Fieseler Kassel wegen Verleumdung angestrengt habe , weil Herr Fieseler , einst führender Nazi, immer noch die Gerüchte, die die Gestapo gegen mich verbreitet hat , ausstreut, brauche ich eine Kopie der Bestaetigung, die Sie mir im Frühjahr 1932 gegeben haben [illegible] Nacheres ist in der anliegenden Briefkopie an Herrn Leander , ehemaligen verantwortlichen Organisator des Europafluges 1932 , enthalten .

Beim Gericht Krefeld ist mein Akt nur unkomplett, da er aus den Anlagen, wohin ihn der Pöbel mit allen andern Akten geworfen hatte, wieder zusammengesucht werden musste .
Dürfte ich Sie bitten - um der Gerechtigkeit willen - mir aus dem Gedaechtnis wiederzugeben ; was Sie mir damals für ein Schriftstück ausstellten ? Dr. Uflacker ist tot und Akten gibt es nicht mehr in seinem Nachlass .
Verbindlichsten Dank im Voraus,

Ihr sehr ergebener

21. Mai 1958

Sehr geehrter Herr Raab ! Ihr Schreiben vom 7. Mai 1958 ist versehentlich unbeantwortet bei mir liegen geblieben.

Zur Sache: Heute - noch mehr als einem Vierteljahrhundert - kann ich mich beim besten Willen nicht mehr erinnern, Ihnen 1942 eine Bescheinigung, insbesondere eine Bescheinigung des von Ihnen angeführten Inhaltes ausgestellt zu haben. Ist es nicht Ihr Anwalt gewesen, der Ihnen die Bescheinigung erteilt hat?

Hochachtungsvoll!
W. Baumeister.

NERVI 23-V

00030

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2377-43

(12)

Inhalt nur telefonisch 1959
v. Krefeld u. Berlin zutelefoniert f.
mein BEG Prozess vor KG Berlin

Beschluss in der Strafsache (Konkursvergehen)
gegen den Kaufmann und Flieger Antonius Raab in Krefeld ,
geboren in Neuss am 30.4.97, geschieden .

. . . . . Im Hinblick auf das straffreie Vorleben des Angeklagten und auf die weitere Tatsache, dass der Angeklagte sich wesentlich nur im Interesse der Raab- Katzenstein Flugzeugwerke vergangen hat (nicht rechtzeitige Anmeldung des Konkurses) wird die Vollstreckung der erkannten Gefängnisstrafe soweit sie 3 Monate übersteigt , unter Bewilligung einer Bewaehrungsfrist von 3 Jahren ausgesetzt .
Es kann erwartet werden, dass der Beklagte sich durch gute Führung waehrend der Bewaehrungsfrist eines künftigen Gnadenerweises würdig erzeigen wird .
Bei Meidung des Widerrufs dieser Vergünstigung hat der Angeklagte waehrend der Bewaehrungsfrist jeden Wechsel seines Wohnortes umgehend der hiesigen Staatsanwaltschaft anzuzeigen .

Krefeld, 17.1.33
Landesgericht 2 Grosse Strafkammer

gez. 3 Unterschriften

Begl. 1 Unterschrift

AKZ. 4 KM 1/32

00039

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-44

13

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-45

14

Bestaetigung :

Ich habe in den Jahren von 1935 bis 1935 ih Berlin - Johannisthal einen Flugzeugbau gehabt. Auf dem Flugplatz Johannisthal befand sich neben meinem Flugzeugbau auch der von Antonius Raab.

Herr Raab hatte dort einige Schwalbenflugzeuge gebaut. Sein Flugzeugbau beschaeftigte etwa lo bis 12 Mitarbeiter.

Ich entsinne mich genau,dass etwa Anfang April 1933 die Tageszeitungen eine Nachricht brachten, dass Herr Raab wegen Landesverrat in Braunschweig verhaftet wurde.

Aus dem Betrieb Raab's wurden dann von der Polizei auf einem Lastwagen Akten;Zeichnungen und anderes Material verladen und beschlagnahmt.

Der Betrieb Raab wurde daraufhin von der SA übernommen, die in demselben eine SA-Flieferstaffel aufmachte.Ich habe mich in dieser Schule noch eine kürzere Zeit als Fluglehrer betätigt.

Herrn Raab habe ich nach dieser Zeit nie wieder gesehen, auch weiss ich nihht, wie sein weiteres Leben verlief .
Diese Erklaerung gebe ich ab, wie sie mir nach mehr als 25 Jahren noch in Erinnerung ist.

Unterschrift
(Willi Gabriel)
Berlin , Wilmersdorf
Hanauer Strasse 64, den 23/5/58

00041

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-R317-46

Eidesstattliche Erklärung.

Zur Vorlage bei einem deutschen Gericht oder einer anderen deutschen Behörde versichere ich,

Frau Wwe. Wilhelm K a h n , Antonie geb. Huegenberg, geb. am 27. Juni 1888, wohnhaft in Bergisch Gladbach bei Köln, Hornstr. 69, nach Belehrung über die Bedeutung einer eidesstattlichen Versicherung, an Eides statt was folgt:

Mein Halbbruder, welcher damals Flugzeugfabrikant war, wurde am 2.4.1933 in Braunschweig von den Nazis verhaftet. Er war mit einem Flugzeug aus seinen Werken unterwegs von Berlin nach Paris, wo das Flugzeug abgeliefert werden sollte.
Von seiner Verhaftung erfuhren wir aus den Zeitungen, welche sensationelle Artikel brachten mit der Überschrift:

" Flugzeugfabrikant Anton Raab als Landesverräter verhaftet "

Ich erinnere mich noch genau, dass mein Bruder am zweiten Ostertag 1933 plötzlich in unserm damaligen Hause in Bergheim/Erft erschien und uns bei seinem Besuch alle Einzelheiten seiner Verhaftung erzählte. Man hatte das Flugzeug überall geöffnet, um darin Beweise für den behaupteten Landesverrat zu finden. Dabei habe man sogar aus den Kabeln der Höhensteuer die Sicherheitssplinte entfernt und nicht wieder angebracht. Dies hätte bedeutet, dass mein Bruder bei seinem Weiterfluge unbedingt abgestürzt wäre, wenn er dies nicht vorher bemerkt und die Splinte wieder angebracht worden wären.
Er erzählte, dass er die Splinte selbst wieder eingesetzt hätte und anschliessend in Richtung Köln gestartet sei.
Er sagte mir auch noch, dass dieser Sabotageakt nach seiner Feststellung von einem Angehörigen der SA., der einen entsprechenden Befehl hierzu erhalten habe, verübt worden sei, um schliesslich sagen zu können, er sei "aus ungeklärter Ursache" abgestürzt.
Im Verlaufe der Unterhaltung mit ihm sagte er noch, dass er gegen seine Festnahme vom Gefängnis aus Beschwerde erhoben, er daraufhin dem Richter vorgeführt worden sei, der ihn freigelassen habe, worauf er sofort von der SA. in Schutzhaft genommen worden sei. Nach erneuter Beschwerde sei er vom Landgericht wieder entlassen worden. Im ganzen sei er 3 Mal in Schutzhaft genommen word und schliesslich vom Oberlandesgericht seine Freilassung verfügt worden. Die Entlassung am Ostersontag 1933 sei so vor sich gegangen, dass er an diesem Tage der Gefängnisverwaltung der Justi überstellt worden sei, dass sich SS. und SA. auf der Osterparade befunden hätten, woran selbst diejenigen hätten teilnehmen müsser die sonst ihren Dienst im Gefängnis versehen hätten.
Dies war damals für lnge Zeit sein letzter Besuch bei uns. Er flüchtete anschliessend ins Ausland, weil er nach dem letzten Erlebnis seiner Verhaftung davon überzeugt war, dass sein Leben in Deutschland in Gefahr sei. Von Bln.-Johannistal sandte er uns zur Aufbewahrung noch einiges Gepäck. Kurz danach erhielten wir Nachricht von ihm aus Estland, woraus wir ersahen, dass ihm die Flucht gelungen war.
Seinetwegen sind wir während der ganzen Nazizeit unter de Kontrolle und Beobachtung der Gestapo gewesen, die sich von Zeit zu Zeit in unregelmässigen Abständen nach ihm erkundigten. Man wollte seine Anschrift, die ich allerdings nicht sagen konnte, weil ich sie selbst nicht wusste.
Ich glaube auch, dass man hoffte, ihn eines Tages doch noch bei uns anzutreffen, um ihn dann wieder zu verhaften.
Geld, welches mein Bruder damals an die Mutter sandte, wurde beschlagnahmt und der Mutter nicht ausgehändigt. Auch waren seine Briefe zensiert und stellenweise unleserlich gemacht, die er an uns sandte. Unserer Mutter sind diese Verfolgungen sehr zu Herzen gegangen. Sie ist m.E. aus diesem Grunde auch vorzeitig gestorben. Sie starb am 22.12.38 . Wenige Tage vor ihrem Tode haben wir die Mutter noch tätlich im Rollstuhl begleitet, wo wir meinen Bruder trafen, der deutschen Boden nicht betreten durfte. 6 Tage nach der Rückkehr ist sie gestorben.
Nach dem Kriege erfuhren mein Mann und ich, dass mein Mann auf einer Liste der für das KZ. vorgesehenen Personen verzeichnet war. Er wurde von Parteidienststellen häufig vorgeladen, verhört, um über unsere Beziehungen zu meinem Bruder Auskunft zu erhalten.
Ich füge abschliessend noch an, dass ich seit 2 Jahren bettlägerig erkrankt bin und auch vorerst noch nicht abzusehen ist, wann ich das Bett wieder verlassen kann.

Bergisch Gladbach, den 17. Juni 1956

Frau Antonie Kahn

ZS-2317-47

Bergisch Gladbach, den 1.9.64

Wir die Unterzeichneten, Maria Ruegenberg, Halbschwester des Herrn Antonius Raab und Wwe. Marga Jobs, Tochter der verstorbenen Eheleute Wilhelm und Antoinette Kahm, geb. Ruegenberg, letztere gleichfalls Halbschwester des Herrn Antonius Raab,

geben folgende Erklärung ab:

Etwa im Jahre 1944, als die Eheleute Kahm noch lebten, fragte bei uns ein Herr an, ob er bei uns ein Zimmer mieten könne. Wir hatten kein Zimmer zum Vermieten angeboten, aber die Eheleute Kahm entschieden sich dem Herrn das Zimmer zu geben. Er wohnte von Herbst 1944 bis zum Zusammenbruch bei uns.
Dann bekannte er, daß er Gestapobeamter gewesen sei und daß er untertauchen müsse. Er bat Herrn Kahm um Kleider mit denen er sich verändern könnte und verschwand ehe die Alliierten kamen.
Da die Eheleute Kahm seit der Flucht des Herrn Raab aus Deutschland April 33 ständig Polizei und Gestapovernehmungen wegen Herrn Raab über sich ergehen lassen mussten, wobei auch unsere Mutter und Großmutter Frau Antonie Raab, die Mutter des Herrn Raab und die beiden Schwestern Antoinette Kahm. geb. Ruegenberg und maria Ruegenberg dauernd polizeilich belästigt wurden, ist den Eheleuten Kahm und uns erst nach dem Kriege zum Bewußtsein gekommen, daß die Gestapo uns einen ihrer eigenen Beamten ins Haus geschickt hatte.

Aus Gram über die Verfolgungen ihres Sohnes ist auch Frau Antonie Raab früher als erwartet 1938 verstorben.
Wir geben diese Erklärung ab, soweit sie uns noch erinnerlich ist und so wie wir diese Sache mit den Eheleuten Kahm besprochen haben.

M. Ruegenberg

Halbschwester des Herrn A. Raab

Nichte des Herrn A. Raab und Enkelin der Frau Antonie Raab, der Mutter des Herrn A. Raab

Frau M. Jobs geb. Kahm

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Abschrift :

Ich, Alfred Welss, wohnhaft in Santiago de Chile, La verbena Nr.3927 (Postadresse: Casilla 10147) erkläre hiermit folgendes an Eidesstatt:

Ich kenne Antonius Raab seit 1923 als er in Breslau Chefpilot der Stahlwerke Mark A.G. war. 1933 erfuhr ich aus den Zeitungen, daß er flüchten mußte, weil er von der SA erstmal verhaftet worden war,. Ich selbst mußte wegen sogen. nichtarischer Frau und nichtarischem Sohn Deutschland verlassen und traf A.Raab in Athen wieder, wo er Direktor der Flugzeug A.G. AEKKEA war. Ich verkehrte in seinem Hause. Dort traf ich fast alle NS-Flüchtlinge, die es dort gab. In Griechenland gabe es nicht viele NS-Flüchtlinge. Ich entsinne mich auf folgende Namen:

Graf Coudenhove Calerghi	(Ehefrau Jüdin)
Dr. Graf Georg Zedtwitz	(" ")
Familie Siefried Kahn	(der Mann Jude)
Baronin Ehrenfeld	(Jüdin)

Als ich einmal vor der deutschen Besetzung von Griechenland bei der deutschen Gesandschaft war, sagte mir einer der Herren, die ich kannte, (es ist wahrscheinlich, daß es der Gesandschaftssekretär Seitz war) "Lassen Sie doch Raab wissen, daß er sich hoffentlich drüber klar ist, daß er in irgend einer Weise draufgeht, wenn Athen erst einmal besetzt wird." Herr Setz war als alter Stahlhelmmann nicht Nazifreundlich, deshalb wollte er wohl Raab auch warnen,
Als dann im April 1941 Griechenland von deutschen Truppen besetzt wurde, flüchtete Raab und seine Frau, die Tschechin war, in solcher Eile nach Aegypten, daß er alles, Betrieb, Wohnung und sogar seine 14 jährige Tochter, die wegen Bombengefahr auf dem Lande war, zurücklassen mußte.

Als mich die Gestapo einmal vernahm, wurde ich auch wegen Raab ausgefragt und es war für mich sehr belastend, daß ich Raab gekannt hatte. Dieser SS-Angehörige hieß Vogelsang und er sagte mir: "Schade, daß uns der Raab durchgegangen ist, der hätte verdient umgelegt zu werden".

Raab ließ die Wohnungseinrichtung einer 8-Zimmervilla zurück. Soviel ich mich besinne, hatte er auch wertvolle Bilder und Teppiche. Die Flugzeugfabrik blieb natürlich auch komplett zurück mit allen Maschinnen, Einrichtungen, Rohmaterialien usw.

Santiago, de Chile, d. 16. Jan. 1958 gez. Alfred Welss

Neffe des SPD-Abgeordneten Welss 1933

Vorstehende eigenhändige Unterschrift des Herrn Alfred Welss, beglaubige ich hiermit auf Grund ihrer vor mir erfolgten Vollziehung.
Es wurde auf die Strafbestimmungen des § 156 STGB hingewiesen.

Santiago, den 16.Jan.1958
die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
im Auftrage
gez. Unterschrift
Konsulatssekretär
Nr.des Beurk. Reg. 132/58
Geb. frei nur für Wiedergutmachungszwecke.

NO. 71 der Urkundenrolle con 1958

Vorstehende vor mir vollzogene Unterschrift des Industriellen Alfred W E L S S aus Santiago di Chile , la Verbena NR. 3927, der sich auswies durch Vorlegung seines Reisepasses NO.8oo2275 aus gestellt von der deutschen Botschaft in Santiago am 27.11.1957 wird hiermit beglaubigt .

Berlin - Licherfelde , den 4 Juli 1958

Kostenrechnung :

Geschaeftswert	3.ooo Mk	
Geb. §§ 32,45	5 DM	
Umsatzst.	o.2o DM	
zusammen	5.2o DM	

00043

Stempel
Dr. Kurt Schneider
Notar in Berlin

ZS-2317-49

Abschrift :

Botschaft
der
Bundesrepublik Deutschland
Athen
518 - 04 E

Athen , den 18 Dez. 1956 .

Betrifft Wiedergutmachungssache Antonius RAAB
Bezug Ihr Schreiben vom 6 Dezember 1956 . -F-

Die Akten der früheren deutschen Gesandschaft in Athen sin der Botschaft noch nicht vollständig zurückgegeben worden . Über die Angelegenheit Raab konnte daher aus den Akten nichts festgestellt werden .

Fräulein Premauer , Angestellte der Botschaft , die von 1936 bis 1944 an der Gesandschaft Athen tätig war , erklärte , dass Herr Raab politisch verfolgt gewesen ist und dass er ausgebürgert wurde . Nähere Einzelnheiten über die Verfolgung sind ihr nicht bekannt .

Die Befragung anderer Personen hat keinen weiteren Anhalt gegeben .

Im Auftrag
Dr. Scheske
(Dr. Scheske ; Ges. Raat I.Kl.)

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

00044

35-2217-50

Kopie :

Ich Joseph F r i t z , wohnhaft Süssen , Hauptstrasse 72 erkläre hiermit :

ich war im Sommer 1938 bis Dezember 1940 als Privatsekretär und Direktionsassistent bei Herrn Antonius R A A B , Direktor der Soc. Anonyme AEKKEA in Athen tätig . Ich habe während dieser Zeit im Hause der Familie Raab gewohnt .

Herr Raab war als sogenannter Staatsfeind aus Deutschland ausgebürgert worden (Ich glaube das betreffende Reichsblatt gelesen zu haben) während ich als deutscher Staatsbürger einen deutschen Reisepass besass . Ich bin von der deutschen Gesandschaft in Athen, über den zweiten Gesandschaftssekretär des öftern über Herrn Raab ausgefragt worden mit der Drohung, dass ich andernfalls sofort nach Deutschland zurückkehren und einem Gestellungsbefehl Folge leisten müsste . Herr Raab war der deutschen Diplomatischen Vertretung , hauptsächlich aber der deutschen Abwehr und der geheimen Staatspolizei ein Dorn im Auge .

Er war einer derjenigen Emigranten , in Athen, die von den deutschen Stellen am schlimmsten verfolgt wurden und beobachtet wurden .

Ich besinne mich aus Gesprächen mit einem Major der deutschen Abwehrstelle Wie, namens Wagner (ob er wirklich so hier, oder ob das ein Deckname war , vermag ich nicht zu sagen)dass man sich überlege , Herrn Raab kriminell zu belasten, um so unter Umständen seine Verhaftung in Athen ,oder seine Ausweisung aus Griechenland zu ermöglichen . Es war mir bekannt, dass man alle Vorkehrungen getroffen hatte seitens der deutschen Stellen , um Rabb's beim Einbruch der deutschen Truppen habhaft zu werden .

1942 hOerte ich , dass Raab seinerzeit aus Athen entkommen ist und sich auf der alliierten Seite befand .

<u>Man hat an mich das Ansinnen gestellt , Herrn Raab umzulegen .</u>

Um diesem Zwang, der damals auf mich ausgeübt wurde zu entgehen , habe ich Athen im Dezember 1940 verlassen mit der Angabe , dass der britische Abwehrdienst meine Verhaftung vorgesehen hat .

Unterschrift
Joseph Fritz

2? Januar 1956

dasselbe vor Gericht 1958 eidlich ausgesagt .

00045

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-S1

Gesandschaft der Deutschen
Bundesrepublik Deutschland
R a n g o o n
Legation of the Federal
Republic of Germany
Rangoon

Rangoon
88 Park Road
Post office Box 12
General Post Office

Bestaetigung :

Der Unterzeichnete war in den Jahren 1939 bis 1941 als Konsulatssekretaer in der Konsularabteilung der Deutschen Gesandschaft taetig in Athen . Aus dieser meiner Taetigkeit(Pass und Sichtvermerksangelegenheiten , deutsche Kolonie , Heimschaffung und Unterstützung) bestaetige ich hierdurch, dass

der frühere deutsche Staatsangehörige A. RAAB , ausgebürgert und von den deutschen Polizeibehörden (Gestapo) gesucht wurde . Soweit ich mich erinnere war Herr Raab jahrelang im deutschen Fahndungsbuch ausgeschrieben .

Herr Raab hatte zuletzt in Griechenland als Inhaber und Direktor , die griechische Flugzeugfabrik A.E. AERIPA in Athen - Phaleron , geleitet .

Die der Gesandschaft in Athen angeschlossene militaerische Dienststelle KELSEN (Geheime Staatspolizei - SD- Berlin) hatte von Berlin den Auftrag Herrn Raab zu überwachen und zu versuchen , ihn als " kriminellen " nach Deutschland abzuschieben . Eine Auslieferung des Herrn Raab ist jedoch immer von den griechischen Behörden abgelehnt worden .

Rangoon , den 5. Dezember 1956 .

Gez. Arthur Seitz
Konsulats Sekretaer I.Klasse

PS: v. Raab
Herr Seitz arbeitete unter dem Decknamen Sokrates für die Gestapo und wurde nach dem Kriege von den Griechen wegen Beihilfe zum Mord zu 11 Jahren Zuchthaus verurteilt aber spaeter begnadigt und in den Dienst des A.A. übernommen.

Vorstehende Unterschrift des Herrn Arthur Seitz wird hiermit beglaubigt .

Rangoon, den 5. Dezember 1956

der Deutsche Geschaeftstraeger :

00046

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-52

Gesandtschaft
der
Bundesrepublik Deutschland
Rangun
Legation
of the Federal Republic of Germany
Rangoon

Rangun,
[illegible] Park Road
Telephone [illegible]
Postanschrift: Post Office Box 12
General Post Office

Bestätigung

Der Unterzeichnete war in den Jahren 1939 bis 1941 als Konsulatssekretär in der Konsulats-Abteilung der Deutschen Gesandtschaft in Athen tätig. Aus dieser meiner Tätigkeit (Paß- und Sichtvermerksangelegenheiten, deutsche Kolonie, Heimschaffungen und Unterstützungen, usw) bestätige ich hierdurch, dass der frühere deutsche Staatsangehörige A. R a a b ausgebürgert und von den deutschen Polizeibehörden (Gestapo) gesucht wurde. Soweit ich mich erinnere, war Herr Raab jahrelang im deutschen Fahndungsbuch ausgeschrieben.

Herr Raab hatte zuletzt in Griechenland als Inhaber und Direktor die Griechische Flugzeugfabrik A.E. AEKKEA in Athen-Phaleron geleitet.

Die der Gesandtschaft in Athen angeschlossene militärische Dienststelle KELSEN (Geheime Staatspolizei - SD - Berlin) hatte von Berlin den Auftrag, Herrn Raab zu überwachen und zu versuchen, ihn als " Kriminellen " nach Deutschland abzuschieben. Eine Auslieferung des Herrn Raab ist jedoch immer von den griechischen Behörden abgelehnt worden.

Rangun, den 5. Dezember 1956

(Arthur Seitz,
Konsulatssekretär I. Klasse)

Vorstehende Unterschrift des Herrn ARTHUR SEITZ wird hiermit als echt beglaubigt.

Rangun, den 5. Dezember 1956
Der Deutsche Geschäftsträger:

Cunningham Road 9 [illegible]
Seitz war Gestapo Chef bei der Gesandtschaft
Deckname: Sokratos. Wurde wegen Beihülfe zum Mord zu 11 Jahren verurteilt
von den Griechen. Dann begnadigt kam
er sofort wieder in's A.A. zu seiner
Verdienste bei der Gestapo
(Näheres siehe Spiegel Archiv

0004

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-53

THE WIENER LIBRARY

Institute for the Study of Contemporary History

Founded 1934 · A non-profit making company limited by guarantee

Director:
W. LAQUEUR

4 DEVONSHIRE STREET,
LONDON W.1
TELEPHONE: MUSEUM 9253

Comm. A.Raab,
Via Santarosa 12,
Nervi,
Genova.

2 April 1965

Dear Sir,

We acknowledge with thanks receipt of your letter of March 23, addressed to the "Nazi Decoment Center" at the above address. We assume that you are referring to the Wiener Library.

In accordance with your request we have searched our file of documents but regret to say that we did not find amongst them a reference to your name.

We possess, however, an article published in the New York German Jewish weekly "Aufbau" of June 30, 1950, p.7, dealing with an Antonius Raab whom we presume to be identical with you. He is referred to as a well-known "Kampfflieger" of the Richthofen Squadron, and it is said: "Fuer die Nazis war der Name Raab was fuer den Stier das rote Tuch ist", etc. Should this article interest you we can obtain a copy; alternatively, you may wish to write to the Aufbau direct at: 2121 Broadway, New York 23, N.Y.

Yours faithfully,
THE WIENER LIBRARY LTD.

C.C. Aronsfeld
Asst.Director

Executive Committee: DAVID KESSLER (CHAIRMAN) W. M. BEHR PROF. MAX BELOFF
ALAN MONTEFIORE DR. F. ROSENBAUM M. STEPHANY, F.A.C.C.A

0004.3

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-54

Luftakrobatik und wirkliches Fliegen.

Den Patenjungen zum Geleit

Von Willy Dehne.

Fünf Jahre lang hockte man flügellahm auf dem Horst, fünf lange Jahre hatte man halb sinnend, halb sehnend nach oben gestarrt, wenn wuchtige Kumuluswolken sich ballten, wenn zarte Cirren leicht den unendlich weiten, weißblauen Luftraum gürteten, wenn „in Abendsonnenglut die grünumgebenen Hütten schimmerten." Und immer von neuem war die Sehnsucht erwacht nach Erleben und Erfüllung, war stark und übermächtig geworden und war wieder eingeschläfert im Treiben des Alltags und in einem Leben der Gewohnheit, war zurückgedämmt durch die Resignation des Sichbescheidenmüssens, nachdem im November 1918 das zusammenstürzende Gebäude der deutschen Zukunft die eignen Flügelspitzen gekappt hatte.

Plötzlich, unerwartet war die Erfüllung da, anläßlich eines Flugtages, der einem „alten Adler" Gelegenheit gab, wieder einmal den vom Propellerwind kraftvoll nach rückwärts gedrängten Atem des Motors sich ins Gesicht treiben zu lassen. Wieder hockte man in der Kiste, zuerst in der ruhigen alten Tante „Junkers", und dann in der nervös tänzelnden „Dietrich-Gobiet".

Wieder einmal drehte sich die Maschine um ihre Horizontal- und Vertikalachse in Loopings, Rollings, Trudeln und Abrutschen, nur daß man nicht selbst am Steuer saß, sondern sich fliegen ließ.

. . . Wer in einem halben Jahrzehnt nahezu dreitausend Flüge in buntem Wechsel zwischen Flandern, Konstantinopel und dem Suez-Kanal hinter sich gebracht hat, setzt sich ohne weiteres nicht zu jedem in die Maschine, auch wenn der Hunger nach drei-dimensionalem Austoben noch so groß ist. Wenn nicht die Dietrich-Gobiet oder besser gesagt, ihr Führer vom ersten Augenblick an ein so unbedingtes Vertrauen eingeflößt hätte durch die Art, wie er flog.

Das Gefühl des Vertrauens steigerte sich, als man den Piloten nach der ersten Landung den Platz in seiner gesamten Ausdehnung kreuz und quer abschreiten, ihn jedesmal, wie einen gut eingefuchsten Schüler, ohne besondere Anordnung der Startleitung ans äußerste Ende des Platzes rollen und ihn niemals in niedriger Höhe die Menschenmenge überfliegen sah. Das Gefühl wurde zur Gewißheit, als man mit ihm in der doppeltgesteuerten Maschine saß. Auch nicht ein einziges Mal ein Sichzeigenwollen, „Kunststücke" (im landläufigen Sinne des Wortes) höchstens in einer Mindesthöhe von 300 Metern und dann mit einer Sicherheit und Eleganz, die dem Führer nicht minder als der Maschine das beste Zeugnis ausstellten.

Neben der rein persönlichen ungetrübten Freude am Flug war Raum und Anlaß zu objektiver Kritik gegeben, da noch ein zweiter Pilot seine Künste zeigte und die Gegensätzlichkeit des Fliegens beider Kämpen geradezu vorbildliches Material für eine grundsätzliche Auseinandersetzung über

Luftakrobatik und Kunstfliegen

lieferte.

Die Art, wie beide Führer sich der ihnen gestellten Aufgabe entledigten, schälte die beiden „Typen" in Reinkultur heraus. X., der tollkühne Akrobat mit der Devise des „Vielleicht — vielleicht auch nicht", um jeden Preis den Beifall der kritiklosen und zum Teil sensationslüsternen Menge durch niedrige Kurven möglichst kurz nach dem Start, Anfliegen der Zuschauer unmittelbar über dem Boden und plötzliches Hochreißen der Maschine (trotz 30 PS.-Motor) herausfordernd und auch — begreiflicherweise gewinnend. (Ein Vertreter der Lokalpresse verstieg sich in seinem Bericht zu der emphatischen Bemerkung: „X., der Held des Tages und der unbestrittene König der Luft").

Sein Gegenspieler: Raab (der sich das Recht erflogen hat, genannt zu werden), als überlegener und überlegender Meister der Kunstflugs, der bei jeder Uebung die unerschütterliche und berechtigte Sicherheit in sich trägt und tragen darf. „Wenn nichts Unvorhergesehenes passiert, muß es gelingen." Der eine mit dem Gefühl der Verantwortung nur sich selbst gegenüber, ausgehend von der Ueberzeugung: „Wenn ich mir den Hals breche, ist es meine ureigene Privatangelegenheit", Raab, getragen von dem tiefen Gefühl der Verantwortung weniger sich selbst als der gesamten Fliegerei gegenüber: „Was du tust, ist Dienst am Werk, nicht Dienst für die Menge, und deshalb: Das Höchste mit den letzten Mitteln, aber niemals über sich selbst hinaus!"

Im Kriege hat die Fliegerei, dem Wissenden nur allzubekannt, manchen hoffnungsvollen Keim verfrüht verloren, nicht „im Dienste des Vaterlandes" oder „auf dem Felde der Ehre", wie man es stereotyp zu nennen pflegte, sondern einzig und allein als Sklave und auf dem Tummelplatz der eigenen Undisziplniertheit. Damals verschwand das unnötige Opfer überspannter Ichsucht in der Menge derer, die selbstlos als notwendige Opfer am Altar des Vaterlandes verbluteten. Heute können und dürfen wir uns nicht den Luxus des Vabanque-Spielens gestatten. Jeder Flieger ist heute nicht mehr Einzelwesen und nur sich selbst Rechenschaft schuldig, sondern er ist Glied im Ring der Flieger und hat damit den eignen Ehrgeiz dem Dienst am Werk unterzuordnen. Jeder, sei er nun Verkehrspilot, sei er Berufskunstflieger oder sei er Sportflieger, hat sich in jedem Augenblick, wo er in der Maschine sitzt, der unendlichen Verantwortung bewußt zu sein, mit der er der Zukunft der deutschen Fliegerei gegenüber verpflichtet ist. Es geht nicht um die Befriedigung einer sensationslüsternen Menge, die zum Teil — bedauerlicherweise, aber es muß einmal klar und eindeutig ausgesprochen werden — das Fliegen um der Gefahr, um des Nervenkitzels willen liebt, die den Flieger den Gladiatoren gleichstellt und halb enttäuscht den Platz verläßt, wenn nichts „passiert" ist. Es geht um etwas Höheres. Es geht für Euch, die Ihr aufrichtig und wahrhaft der Fliegerei ergeben seid, um das Höchste: um die Zukunft dessen, an das Ihr glaubt.

Und so sei Euch Patenjungen, emphatischen Bewegungen, die Ihr gleichzeitig Ahnen der deutschen Friedensluftfahrt seid, eingehämmert:

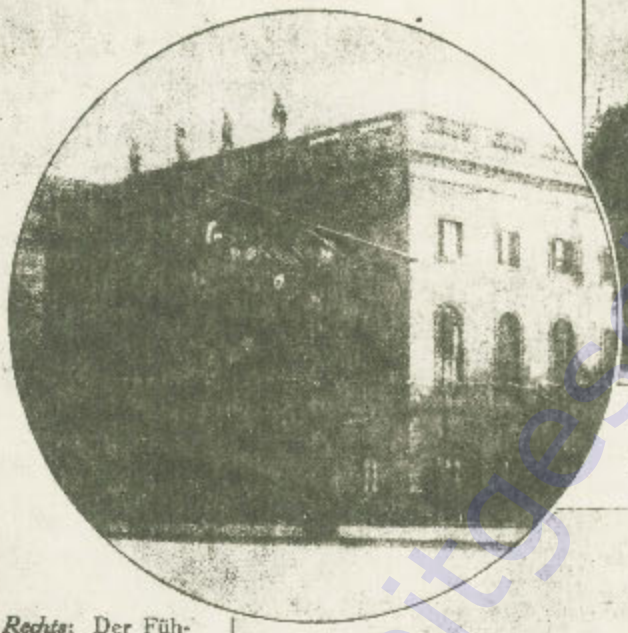
Seid Diener am Werk, nicht Sklaven des falschen Ehrgeizes!

00049

Die erste Straßenlandung in Berlin

Sonntag konnten die Berliner an einem Sonntag in aller Morgenfrühe ein seltenes Schauspiel erleben: ein Flugzeug über der Straße „Unter den Linden", das offenbar einen Motordefekt erlitten hatte und einen möglichst günstigen Landungsplatz suchte. Es schlug eine elegante Kurve, setzte über das Rauch'sche Denkmal Friedrichs des Großen mit knapper Mühe und Not hinweg, ging tiefer und tiefer und ließ sich gegenüber der Neuen Wache, mitten auf dem Franz-Joseph-Platz nieder. Die erste Landung eines künstlichen Riesenvogels im Häusermeer der Großstadt. Es war ein Riesler-Flugzeug vom Stahlwerk Mark-Breslau, geführt von Antonio Raab, das in Stacken gestartet war und nach Breslau fliegen wollte. Da sich trotz der frühen Morgenstunde mehrere Filmoperateure angefunden hatten, war schon die Vermutung aufgetaucht, daß es sich um Aufnahmen für einen Film handelte. Aber diesmal waren die bösen Kinoleute, die überall dahinterstecken sollen, völlig unschuldig. Denn die polizeiliche Untersuchung, die sofort eingeleitet wurde, hat ergeben, daß es sich tatsächlich um ein Aussetzen des Motors handelte. Daraufhin wurde das von der Polizei beschlagnahmte Flugzeug sofort freigegeben.

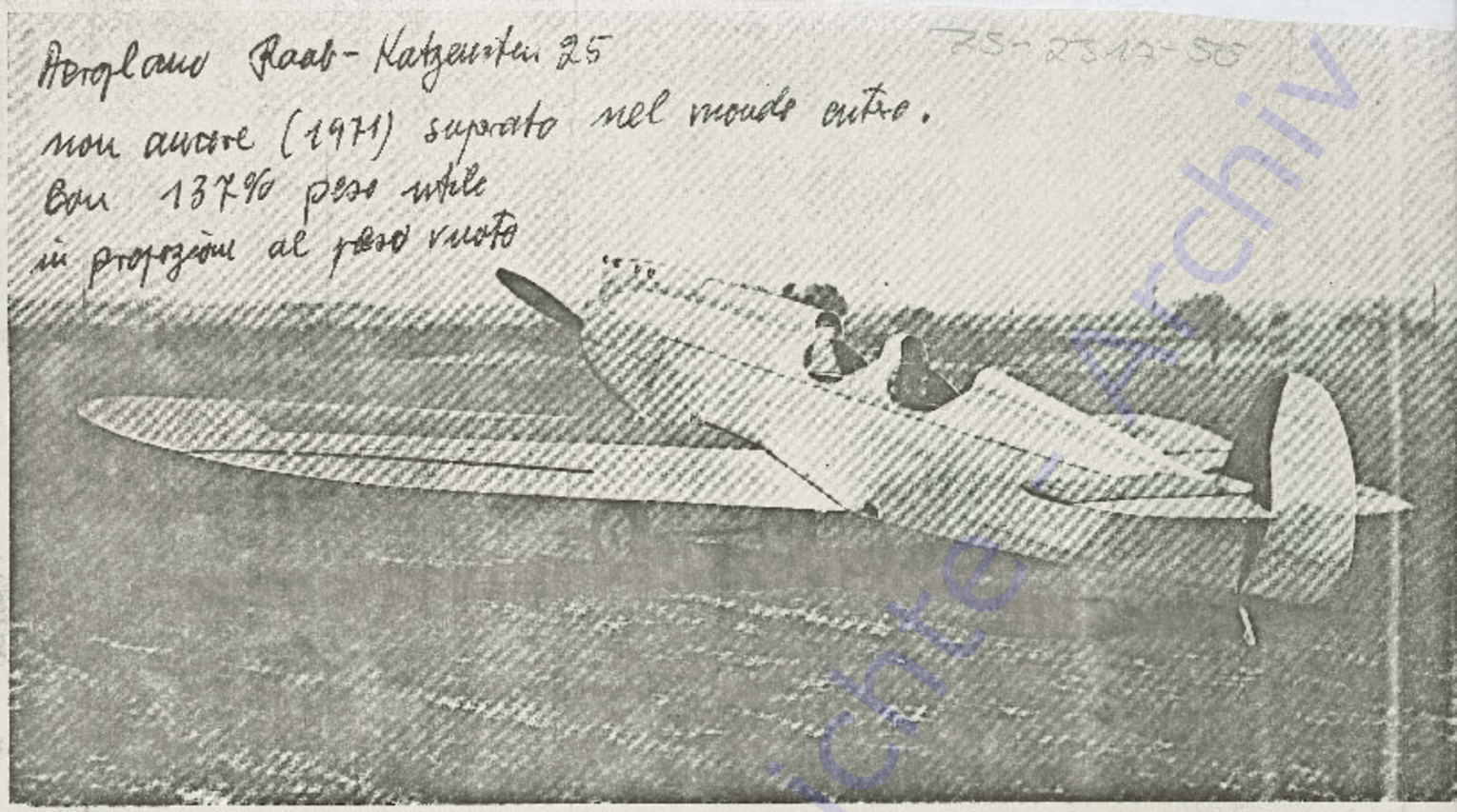
Das Flugzeug über der Straße „Unter den Linden" Ph. [illegible]



Links: Der Flieger geht vor der Universität nieder Phot. [illegible]

Rechts: Der Führer schafft sein Flugzeug fort
Phot. W. Gircke

Alle sieben Tage ein Heft
Die Woche 1923
Institut für Zeitgeschichte - Archiv



Sport- und Rennflugzeug RK 25

Zweimotoriges Raab-Katzenstein-Projekt für Reklameflüge

Hersteller	Raab-Katzenstein
Muster	RK 16
Triebwerk	Benz Bz 4 2×220 =440 PS[1])
Besatzung (+ Reisende)	1+1
Länge m	13,0
Höhe m	3,80
Spannweite m	20
Flügelfläche m²	97,0
Flügelstreckung	4,1
Rüstgewicht kg	2 033
Wasser kg	40
Kraftstoff kg	400
Schmierstoff kg	24
Besatzung kg	80
Nutzlast kg	423[2])
Zuladung kg	967
Fluggewicht kg	3 000
Flächenbelastung kg/m²	31,0
Leistungsbelastung kg/PS	6,8
Flächenleistung PS/m²	4,53
Höchsgeschwindigkeit km/h in Höhe 0 m	143
Reisegeschwindigkeit km/h in Höhe 0 m	120
	3,30
Steiggeschwindigkeit m/s	4 500
Dienstgipfelhöhe m	
Reichweite km	435
Landegeschwindigkeit km/h	73
Zuladung in % vom Fluggewicht	32
Zahlende Nutzlast in % vom Fluggewicht	14

[1]) auch angeboten m. BMW IV m. 2×300 PS
Gewicht des Motors 285 kg,
Junkers L5 mit 2×310 PS,
Gewicht des Motors 315 kg,
Gewicht den Benz Bz4 388 kg

[2]) Nutzlast: 1 Mann . . . . . 80 kg
2 Dynamos mit Installation . . . . 260 kg
Sonstiges . . . . . 83 kg
423 kg

uns theoretisch gründlich vorbereitet hatten, schien uns das Risiko nicht zu groß, dennoch war uns nicht so ganz wohl bei der Sache. Aber wir riskierten es.

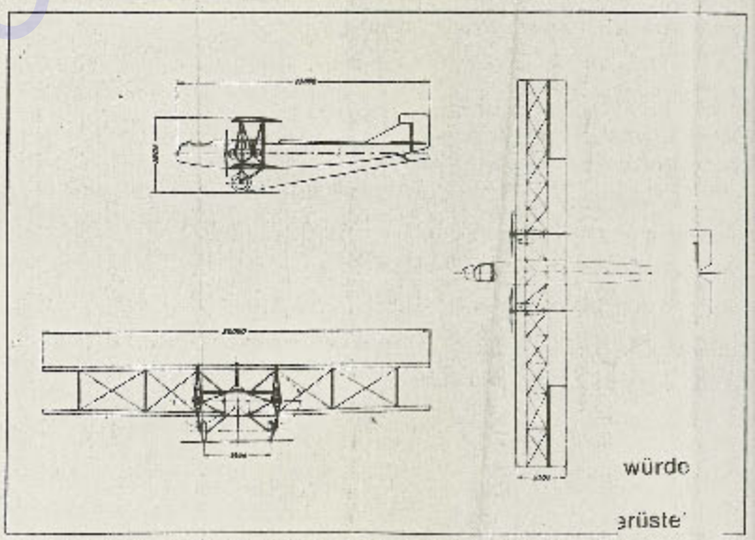
Als erfahrene Einflieger von Flugzeugen taten wir das, was wir immer strikt einhielten, nämlich den ersten Versuchsflug stets allein und vor allem ohne Presse auszuführen. Wir informierten die Presse, daß früh um 9 Uhr gestartet würde. In Wirklichkeit beschlossen wir, um 4 Uhr morgens ohne Presse zu starten.

Ich übernahm Höhensteuer, Motoren, Gashülle, Katzenstein Seitenruder, Ballast und Schleppseil, und wir fuhren ab. Es wurde eine 10-Minutenfahrt mit glatter Landung, und alles war geschafft.

Die Presse war wütend über unsere Geheimfahrt, aber wir versprachen nachmittags eine offizielle Vorführung.

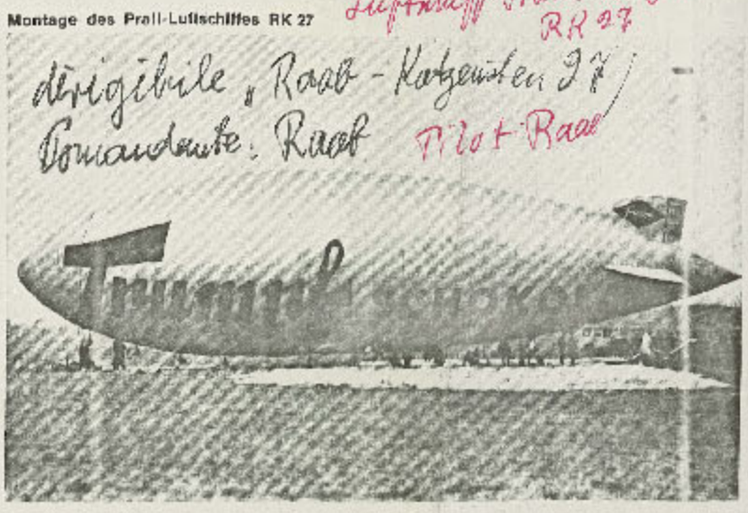
Das zuständige Berliner Ministerium, das durch die Luftpolizei von dem frechen Flug erfuhr, war so verblüfft über unsere Dreistigkeit, einfach ein Schiff zu führen und es sogar gut zu machen, daß man uns per Telegramm eine Erlaubnis zum Führen von Kleinluftschiffen sandte. „Na, so was", sagte die Polizei, „das haben wir noch nicht erlebt, denn wenn die nicht geheim gestartet wären, dann hätten wir sie nicht fliegen lassen."

Nachmittags fand der zweite Start statt, gleich mit Passagier, und zwar mit einem unserer Teilhaber, Anatole Gobiet, und das erste deutsche Kleinluftschiff, von Laien gebaut und geführt, bekam seine Zulassung zum Luftverkehr." — Fortsetzung folgt —



RK 16, ein bisher unbekannt gebliebenes Projekt eines zweimotorigen Sp... ges für Nachtflüge mit Lichtreklame

Montage des Prall-Luftschiffes RK 27



Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Deputés Mondiaux Harwell (U.S.A.), Prof. Ita (Nigéria) et le Pandit Nehru

Deputierte des I. Welt Parlaments in Genf 1949.
Mr. Harwell, Abgeordneter des Parlaments von Tenesse (USA) Mr. A. Raab, Prof. Eo ITA , Pandit Nehru

Eröffnungssitzung des I. Weltparlaments in Genf 1949 im Völkerbundspalais. Aus diesem Parlament entstanddas Strassburger Europaparlament .

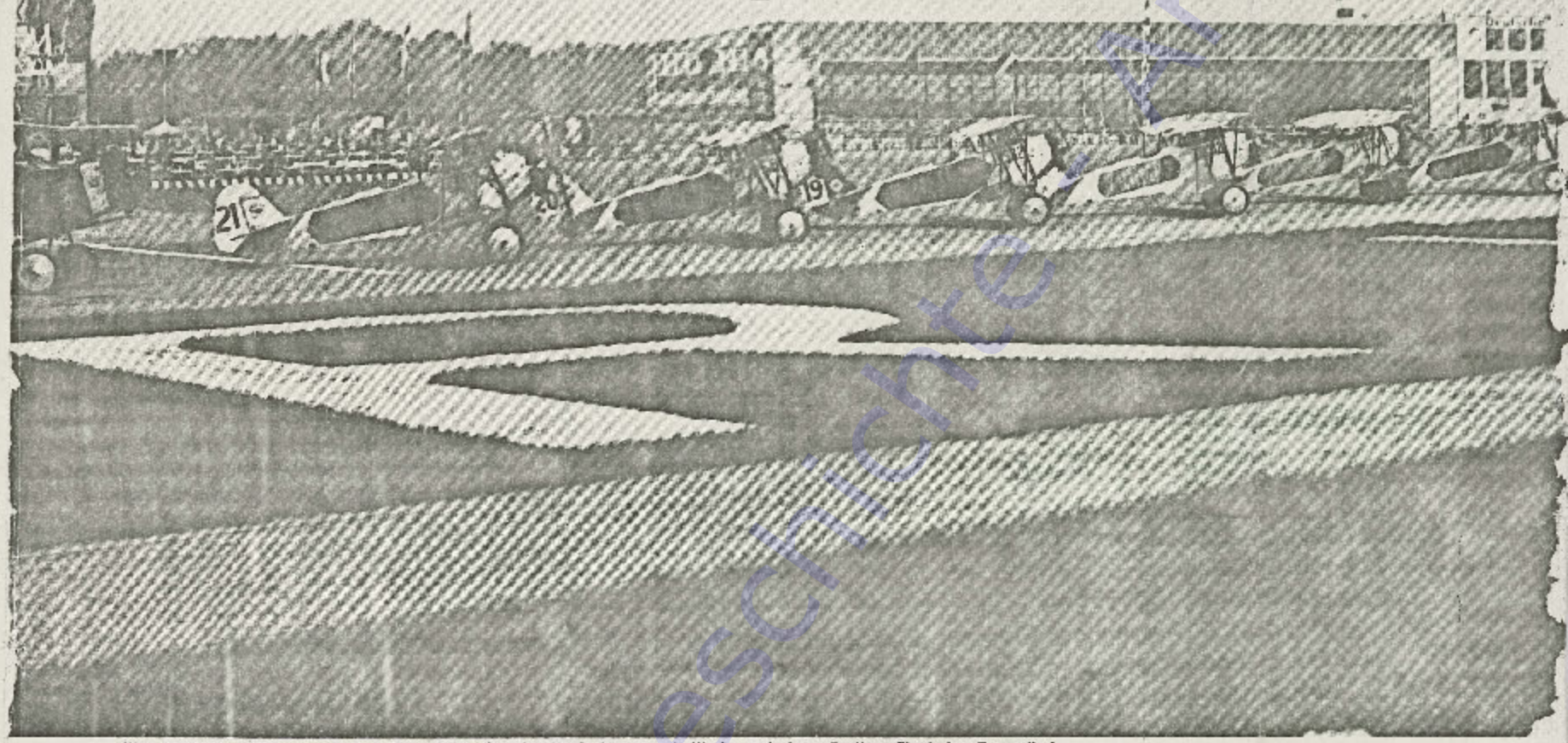
Institut für Zeitgeschichte Archiv

15000 0005 1

Raab-Katzenstein Sportflugzeugbau

Teil 3

Pioniere der Sport-Luftfahrt



Eine Staffel von Flugzeugen des Typs Schwalbe der Raab Katzenstein-Werke auf dem Berliner Flughafen Tempelhof

Der erste Teil dieses Berichtes galt dem kometenhaften Aufstieg dieses Werkes, das sich ausschließlich mit dem Bau von Sportflugzeugen befaßte. Es wurden die Schwalbe, die Pelikan-Familie und der Kranich besprochen. Im zweiten Teil standen der Gleiter RK7 Schmetterling und der erste Schleppzug der Luft im Mittelpunkt. Außerdem wurde ausführlich über die Grasmücke berichtet, ein sehr preiswertes Leichtflugzeug. Es folgen nun einige Projekte des Werkes und weitere Beschreibungen von verschiedenen Konstruktionen.

RK 11 Direktions-Reiseflugzeug

Dieses Projekt für einen Piloten und drei Reisende mit wassergekühltem 120/140 PS-Mercedes-Motor wurde 1928 zum Preise von 28 000 RM angeboten. Es ist wegen der Wirtschaftskrise aber nicht zum Bau gekommen. Einzelheiten über den Entwurf sind nicht in Erfahrung zu bringen.

RK 12 (Motte)

Am 15. 11. 1927 berichtete die Werkzeitung „Sportflieger" über den geplanten Lizenzbau der weltberühmten DeHavilland Motte. Dieses Flugzeug stammte aus dem Jahre 1925 und hatte sich in dem damaligen englischen Empire einen weiten Absatzmarkt erobert. Es wurde mit einem Cirrus Mk 2-Motor mit 80 PS Leistung vom Werk zu einem Preis von 14 100 RM angeboten. Die DLV gab jedoch keine Erlaubnis für den Lizenzbau, da die Festigkeit der Zelle nicht ausreichend zu sein schien. Für die Ablehnung zeichnete Prof. Madelung verantwortlich.

Raab schreibt dazu:

„Prof. Madelung behielt recht. Es stürzten mehrere Motten wegen Flügelbruches ab."

Prof. Madelung schrieb unter dem 8. 1. 1970 an Raab dazu:

„Ich erinnere mich . . . es ging um eine Meinungsverschiedenheit zwischen Ihrer Firma und der DLV über die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Flugzeuges. Wir haben uns gerauft — aber das ist lange her . . . Die Rauferei war wegen der MOTH."

Raab landete damals mit Oberingenieur Gammelin als Passagier mit einer Moth mitten in London im Richmond Park. Nachdem die Polizei eine schmale Startbahn vor den tausenden von Neugierigen geräumt hatte, startete er mit schräg hängenden Flügeln, durch die Baumreihen hindurch, und landete wieder in Croydon.

RK 16 — Spezialflugzeug für Lichtreklame

Die RK 16 war das erste zweimotorige Projekt von Raab-Katzenstein. Es ging darum, ein einfaches Flugzeug mit geringem Gewicht zu bauen, dessen Tragflächen große Ausmaße hatten, um es für Lichtreklamezwecke besonders geeignet zu machen. Große Tragflächen führen zu einer geringen Flächenbelastung mit meist guten Flugeigenschaften.

Das Flugzeug war ein zweistielig verspannter Doppeldecker. Der obere sowie der untere Flügel waren am Motorbock angeschlossen. Die Flügel bestanden bei einer zweiholmigen Bauweise aus Holz mit Stoffbespannung. Der Rumpf war aus nahtlosen Stahlrohren autogen geschweißt. Das achslose Fahrgestell mit großer Spurweite bestand aus zwei Teilen. Die Abfederung erfolgte mittels Federstreben, die in den unteren Knotenpunkten der Motorblöcke angriffen. Das Flugzeug hatte zwei Sitze, einen vorn im Rumpf, der an einen Beobachter oder Bombenschützenstand erinnerte, und einen Sitz unter dem letzten Drittel der oberen Tragfläche für den Piloten. Ob das Projekt nur für Fotozwecke gedacht war oder auch für eine eventuelle militärische Verwendung angeboten wurde, ist ungeklärt. Raab und Katzenstein geben an, von dem Flugzeugprojekt nichts mehr zu wissen. Eine Originalzeichnung vom 3. 12. 1927 mit Unterschrift des Chefkonstrukteurs Hall mit seinen Berechnungen liegt aber vor.

Zum Antrieb waren drei verschiedene Motoren vorgesehen, entweder der Benz Bz-4 mit 220 PS oder der BMW IV mit 230 PS oder der Junkers L 5 mit 280 PS. Die Motoren waren seitlich vom Rumpf zwischen den Tragflügeln angeordnet. Die Motoreinbauböcke waren mit dem Rumpf durch Strebenfachwerk verbunden. Im Oberflügel-Mittelstück

00052

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

BS-2317-89

DIPL.-ING. WALTER GOLLUNG
PATENTANWALT

FRANKFURT AM MAIN
KAISERSTRASSE 16 II
BÜROHAUS AM KAISERPLATZ
TELEFON 285330 (PRIVAT 573439)
BANK: B. METZLER SEEL. SOHN & CO.
FRANKFURT/M. NR. 1329
POSTSCHECK: FRANKFURT/M. NR. 92447

DIPL.-ING. W. GOLLUNG, FRANKFURT/M., KAISERSTR. 16

Herrn
Dipl.-Ing.
Bernd Müller-Feldegg

6 Frankfurt/M.
Saalburgstr. 53

IHR ZEICHEN:	IHRE NACHRICHT V.:	MEIN ZEICHEN:	FRANKFURT, DEN
			6.5.69

BETR.: Nachforschung Raab-Katzenstein

Sehr geehrter Herr Müller-Feldegg,
auftragsgemäß wurde die Nachforschung durchgeführt und festgestellt, daß das Gebrauchsmuster mit dem Titel "Anschlußvorrichtung für Schleppflugzeuge an Zugflugzeugen" unter der Nr. 993 828/62b am 21.3.1927 auf den Namen Raab-Katzenstein, Flugzeugwerk GmbH , Cassel-Bettenhausen hinterlegt wurde. Eine Kopie kann leider nicht mehr beschafft werden, da GM-Unterlagen beim Patentamt nur noch von der GM-Nr.: 1 286 501 ab vorhanden sind.
Zur Durchführung der Nachforschung ist meine Kostenrechnung beigefügt.

00053

Mit freundlicher Begrüßung

ANLAGE
Rechng.

i. A.: E. Gollung

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

25-2317-60

Stosstrupp des Regimentstabs I R 53 , Führer Kriegs - Freiwilliger Gefreiter Raab, in Centrum mit EK I und Pistole nach Eroberung des Forts Vaux bei Verdun .
Vom Stossstrupp , Führer plus 24 Mann und 2 Sanitäter, kamen nur 11 Mann unverwundet zurück .
Stossstruppführer Raab Antonius erhielt durch besonderen Befehl des Kronprinzen das EK I und Beförderung zum Unteroffizier , wegen Tapferkeit vor dem Feind.
Mai 1916

00014

Institut für Zeitgeschichte Archiv

BS-2317-01

M e m o r a n d u m

Betrifft: Artikel "Flugzeug Schlepp" im Aero Kurier 12/83
ohne Namens-Angabe des Verfassers

1) Fieseler ist nicht der Initiator des Schleppfluges. Es ist ein Fokker-Patent aus dem Jahre 1912.

Beim ersten Internationalen Kunstflug-Wettbewerb 1923 in Göteborg gab mir mein Freund Fokker die Erlaubnis, sein Patent, das er selber nie probiert hatte, praktisch zu versuchen. Als ich ab 1925 Leiter der Raab Katzenstein Flugzeugwerke war (gemeinsam mit den beiden anderen Direktoren Katzenstein und Gamelin), gab mir Fokker in Bremen seine Skizzen der Schleppvorrichtung, im Herbst 1926. Gamelin änderte sie - mit Genehmigung von Fokker! - um, und mit Fokkers Genehmigung erhielten die Raab Katzenstein Flugzeugwerke das Gebrauchsmuster 993 828/62b.

Richtig ist, daß Anfang 1927, als die Leitung von Ra-Ka bereits die praktische Erprobung beschlossen hatte, der bei Raab Katzenstein als Flieger tätige Fieseler (mit 2 % Teilhaber am Werk) ebendiese Idee vorschlug. Ob er von der Verbindung mit Fokker wußte, ist unklar.

2) Die Schleppversuche. Diese wurden ausschließlich von den Raab Katzenstein Flugzeugwerken organisiert. Sie mieteten für 200 Mark den Espe-Gleiter und da Fieseler unbedingt der "Erste" sein wollte, ließen wir ihn den ersten Start versuchen. An einem Sonntag, das genaue Datum ist mir entfallen, holten die Ra-Ka Werke mit einem ihrer Autos den Espe-Segler aus dessen Möbeltischlerei ab. Der Gleiter wurde montiert, Gamelin installierte die Schleppeinrichtung und gab dann an Fieseler das Startzeichen. Als Fieseler anzog und der Espe-Gleiter dem leichten Druck des Startens ausgesetzt wurde, flog das Espe-Leitwerk weg und Fieseler flog mit nur dem Seil, da Espenlaub ausgeklinkt hatte.

-2-

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-R317-62

Daraufhin verlangte Flugplatz-Wachtmeister Max Kegel von Espe den Flugtüchtigkeitsschein, den er natürlich nicht hatte, denn der Gleiter war nie DVL geprüft.worden. Espe erhielt Platzverbot für den Gleiter und die Ra-Ka Werke transportierten ihn mit ihrem Auto wieder zurück in die Werkstatt von Espenlaub. Es war also kein Flug zustandegekommen.

Die im Artikel wiedergegebenen Fotos wurden - mit Ausnahme der Aufnahmen aus Rositten - vom Leiter der Ra-Ka Luftbild-Abteilung, Leuwerink, gemacht. Das Foto von Espe vor dem Gleiter wurde vor dem Flugversuch gemacht, denn das Leitwerk ist noch zu sehen. Die Anmerkung "nach geglückten Schleppversuchen " ist irrig. Der Espe-Gleiter war in Kassel nie in der Luft und das entsprechende Bild ist eine Fotomontage.

Trotz des mißglückten Versuches schrieb die BZ am 15. März 1927 folgendes:

"Der neueste Lufttrick. - Eigener Bericht.

Kassel den 15. März.

Auf dem hiesigen Flugplatze führten die Raab Katzenstein Flugzeugwerke zum ersten Male praktisch mit Erfolg einen Versuch durch, der bis dahin immer nur in der Theorie erwogen wurde. Sie hängten ein Segelflugzeug mit einem langen Seil an ein Motorflugzeug an, um es so durch das startende Motorflugzeug in die Höhe ziehen zu lassen. Das Motorflugzeug kam ohne Schwierigkeiten vom Boden fort, und auch das Segelflugzeug, das Espenlaub steuerte, konnte glatt starten. Beide Maschinen schwebten, sehr schnell an Höhe gewinnend, davon.

Als die Flugzeuge eine genügende Höhe erreicht hatten, löste Espenlaub seinen Apparat von der Motormaschine und kehrte in einem schönen Gleitflug zum Flugplatz zurück. Nach Ende der Versuche, die besonders darauf abzielen müssen, jedes Gefahrsmoment für das im allgemeinen in Richtung des Propellerwindes fliegende Segelflugzeug auszuschließen, wollen die Raab Katzen-

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-63

stein Werke ihre neueste Attraktion auf Flugtagen der breiten Öffentlichkeit vorführen.

Der jetzt durchgeführte Versuch ist, wie schon betont, an sich nichts Neues. Das Aneinanderkuppeln mehrerer Flugzeuge in Art der Lastzüge oder der Eisenbahn ist bereits im Kriege häufig diskutiert worden, und auch heute noch beschäftigt man sich ganz ernsthaft mit diesem Problem. Nur ihn in der Praxis auszuführen, hatte bisher niemand gewagt. Dieses Verdienst kommt nunmehr den Raab Katzenstein Werken und dem Segelflieger Espenlaub, der ein Original in deutschen Fliegerkreisen bildet, zu. Man darf gespannt darauf sein, wie die nächsten Versuche auslaufen werden, die übermorgen von Antonius Raab selber weiter fortgeführt werden."

Mein Freund Walter Kleffel, Sortredakteur von Ullstein (und mein Trauzeuge) wollte mir unter Hinweis auf das "Berufsgeheimnis" nie sagen, wer diese Meldung aus Kassel an ihn gegeben hat. Fieseler kann es nicht gewesen sein, da sein Name in der Meldung nicht vorkommt. Da Espe sehr gelobt wird, kann man wohl annehmen, daß er die BZ informierte.

Und so wurde der mißglückte Versuch
zum ersten erfolgreichen Schleppflug!

3) Als Fieseler mächtiger Wehrwirtschaftsführer geworden war, den jeder fürchten mußte, weil diese Herren, wie gerichtlich vielfach festgestellt worden ist, über Leben oder KZ frei verfügen konnten und dafür berüchtigt waren (Beweis: Archive des Instituts für Zeitgeschichte in München), da berichtete die Nazi-Presse vom Tode des RAF Bomben-Fliegers Katzenstein, der nie RAF-Pilot war, und vom Tode des Partisanen Raab in Griechenland, der im Kampfe gegen die tapferen Truppen Hitlers seinen verdienten Tod gefunden habe und unter dem Olymp begraben läge. Und damit kam Fieselers Chance, etwas zu erfinden.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-64

Er erfand "3 erfolgreiche Schleppflüge", die vor dem Flugversuche stattgefunden haben sollen, von dem die BZ am 15. März 1927 berichtete. Aber er übersah dabei, daß der Espe-Segler an dem fraglichen Sonntag vor dem Berichtsdatum zum ersten und einzigen Male auf dem Kasseler Flugplatz gewesen ist!

Ein Schreiben des Ra-Ka Werke an Espenlaub mit dem Wortlaut

"Wir, Ra-Ka Werke engagieren Sie mit Ihrem Gleiter für 200 Mark am .... den Schleppflugversuch zu machen ..."

wurde von irgendjemandem ergänzt (gefälscht) durch den Zusatz

" ... einschließlich der 3 vorher stattgefundenen Flüge".

Da aber der Espe-Gleiter nachweislich nur an dem fraglichen Sonntag auf dem Platz in Kassel war (und einen anderen flugbereiten Segler gab es in Kassel nicht), so konnten mangels Segler keine Flüge stattgefunden haben und außerdem haben Ra-Ka Fieseler keinen Schlepper zur Verfügung gestellt.

Außer der Fälschung des vorgenannten Briefes sammelte Fieseler "Zeugen", die bestätigten, daß er und Espenlaub die "3 Flüge" ausgeführt hätten. Diese "Zeugen" fand er in den Jahren ~~1932~~ 1943/44 unter den ehemaligen Angestellten von Ra-Ka, die alles unterschrieben, was von ihnen verlangt wurde und zwar rückdatiert auf das Jahr 1927! Auch mein Kriegskamerad Wördehoff, der 1927 und 1928 mit seiner Frau in meinem Hause wohnte und mit an meinem Tisch aß, "bestätigte" die ominösen 3 Flüge. Etwa 1950/51 traf ich Wördehoff in Köln wieder, der sich sofort bei mir entschuldigte, daß er aus Angst Fieselers Ansinnen nicht abgelehnt habe, denn er war alter SPD-Genosse und seine Mutter war schon im KZ gewesen. Er hat mir zwar eine Berichtigung versprochen, aber zum Zeitpunkt unseres Treffens war er bereits krank und starb zwischenzeitlich. Auch die anderen "Zeugen" haben, wie Wördehoff, keinen Mut gehabt, Fieseler die erbetenen Bestätigungen nicht zu geben, denn Fieseler war im Dritten Reich ein sehr einflußreicher, mächtiger Mann.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Z5-R317-65

Bezeichnenderweise ließ sich Fieseler keinen Auszug aus dem amtlichen Polizei-Flugbuch geben. Und warum? Dort sind keine "3 Flüge" verzeichnet.

Der Schlichtungsausschuß hat bewiesen, daß er keine neutrale Stelle ist. Die 3 Personen, die beim einzigen Flugversuch dabei gewesen sind, sind nie gefragt worden: Katzenstein, Raab und Aschenbrenner. Anschließend zitiere ich die schriftliche Aussage von Herrn Aschenbrenner:

"Sehr geehrter Herr Raab! den 6. Juni 1980

Auszug: ... ich glaube nicht, daß Fieseler der Erfinder des Schleppfluges ist. Als ich mit meinem Bruder an jenem Sonntagvormittag den ersten Schleppflug miterlebte, können m.E. vorher keine Versuche zwischen Fieseler und Espenlaub stattgefunden haben.

Wie ich mich erinnere, ging die Sache so vor sich:

Die Schleppmaschine war noch auf der Erde und Espenlaub schon in der Luft. Das Flugzeug von Espenlaub schlug mit dem Schwanz von links nach rechts, sicherlich deshalb, weil der Zugpunkt am Segelflugzeug nicht richtig gewählt war, und Espenlaub rief laut und immer wieder: Halt! Halt!, was mich veranlaßte, meinem Bruder zu sagen: "Das hört doch der Pilot in der Schleppmaschine gar nicht". Und dann geschah es: Das Seitensteuer brach ab und Espenlaub klinkte aus.

Wären die Schleppversuche schon früher durchgeführt worden, wäre die Unsicherheit von Espenlaub nicht durch sein wiederholtes Halt! Halt! so sichtbar geworden."

Dieses Zeugnis eines Augenzeugen lehnte der Ausschuß als "Nebensache" ab.

In Westdeutschland gilt immer noch oder schon wieder das Wort eines ehemaligen Hitler-Anhängers als glaubwürdiger als die Aussage eines Emigranten, der von Hitler verfolgt und als Reichsfeind

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-R317-66

ausgebürgert wurde (meine Ausbürgerung als Reichsfeind erfolgte am 24. April 1938). Und doch gelten wir Verfolgten laut BEG

".. als verdient um das Wohl der Bundesrepublik und des deutschen Volkes".

Der Artikel im Aero Kurier ist meisterhaft aufgebaut (von wem?), aber er lenkt vom Kernpunkt der Sache ab. Der erste Überlandflug im Schlepp (Benz und Raab) sowie die im Mai 1927 in Rositten stattgefundenen Schleppflüge Dittmar-Espenlaub und noch andere der zitierten Dokumente

haben nichts mit dem ersten tatsächlichen Schleppflug zu tun. Den ersten tatsächlichen Schleppflug haben die beiden Piloten Raab und Katzenstein etwa am 13. 4.1927 ausgeführt! (Datum genau weiß ich nicht)

Von "Flügen" Fieseler Espenlaub im Schlepp gibt es keine Fotos und deshalb enthält das Buch "Meine Bahn am Himmel" von Fieseler das Foto vom ersten Fluge der Piloten Raab und Katzenstein mit Anhänger Ra-Ka "Schmetterling" und so wird dem Leser der Eindruck vermittelt, daß es sich um Fieselers Schleppflug handelt, der nie stattgefunden hat - trotz aller Mühe des Schlichtungsausschusses, diese ominösen "3 Flüge" als stattgefunden darzustellen.

Fieseler verklagte Espenlaub auf das Primat "Ideator des Schleppfluges" (Landgericht Wuppertal 308/42, Akten befinden sich im Archiv Raab), verlor aber den Prozeß, in dem an keiner Stelle von "3 Flügen" die Rede war. Außerdem gebührt das Primat Schleppflug Fokker, der dafür ein Patent angemeldet hatte. In dem Prozeß Fieseler versus Espenlaub ist vielfach die Unwahrheit gesagt worden, denn die einzigen Zeugen, die die Wahrheit wußten, Raab und Katzenstein, waren als nicht mehr vorhanden betrachtet worden. Ich zitiere wörtlich aus den Akten des Instituts f. Zeitgeschichte

"Es ist weltbekannt, daß unter der Hitler-Regierung, die Heuss in einer seiner offiziellen Reden als Verbrecher-Regierung bezeichnete, alles gefälscht wurde, was dem Interess

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-67

des Reiches diente, einschließlich Dollars, Pfunden, usw.

Fälschungen gehörten zum Regierungsprogramm."

Der Ausschuß, welcher teils getäuscht wurde, teils mit den falschen Zeugen unverhohlen sympathisiert, macht eindeutig folgenden Fehler (und es handelt sich um einen technisch sicher sachverständigen Ausschuß):

Wie konnte der Espe-Segler (der ja gar nicht auf dem Flugplatz war!) "3 gelungene Schleppflüge" aushalten, bei denen er einem starken Druck ausgesetzt gewesen wäre, und dann beim 4. "Flug" platzen? Der Widerstand wächst im Quadrat der Geschwindigkeit .

V 3 = R 9

V 4 = R 16.

Konnte der Espe-Segler "3 Flüge" machen? Die Antwort ist ein klares Nein!

Warum wollte der Ausschuß den Zeugen des ersten Versuches nicht hören? Weil Herr Aschenbrenner die Wahrheit sagt.

Fieseler beansprucht das Primat des ersten Schleppfluges, aber es gebührt nicht ihm, sondern den Piloten Raab und Katzenstein.

Fieseler beansprucht das Primat des ersten reversed looping, aber auch dieses gebührt nicht ihm, sondern dem US-Piloten Doolittle, der im Mai 1927 den ersten Looping nach unten flog. Fieseler kopierte ihn im Juli 1927, mit der ihm von Ra-Ka im Juni 1927 gelieferten "Schwalbe". Ich habe alle diesbezüglichen Dokumente, die mir das Pentagon zur Verfügung gestellt hat, beim Luftfahrt-Bundesamt deponiert, aber dort wurde keine Notiz davon genommen, denn die Angaben Fieselers bedürfen offenbar keiner Überprüfung.

Weiter schreibt Fieseler in seinem Buch (Seite 138 und ff.):

"Der Flugwettbewerb in Zürich war das erste Sportflug-Ereignis und ich war (1928) der erste Deutsche, der ins Ausland fliegen durfte".

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-68

Auch das entspricht nicht den Tatsachen.
Schon im Dezember 1918 flog die Deutsche Luft Reederei in die Ukraine, und 1923 beim Internationalen Flugmeeting in Göteborg nahmen 4 deutsche Flugzeuge teil.

Die DLR flog schon 1921 die Strecke Kopenhagen - Hamburg - Amsterdam und ich war Pilot auf dieser Linie.

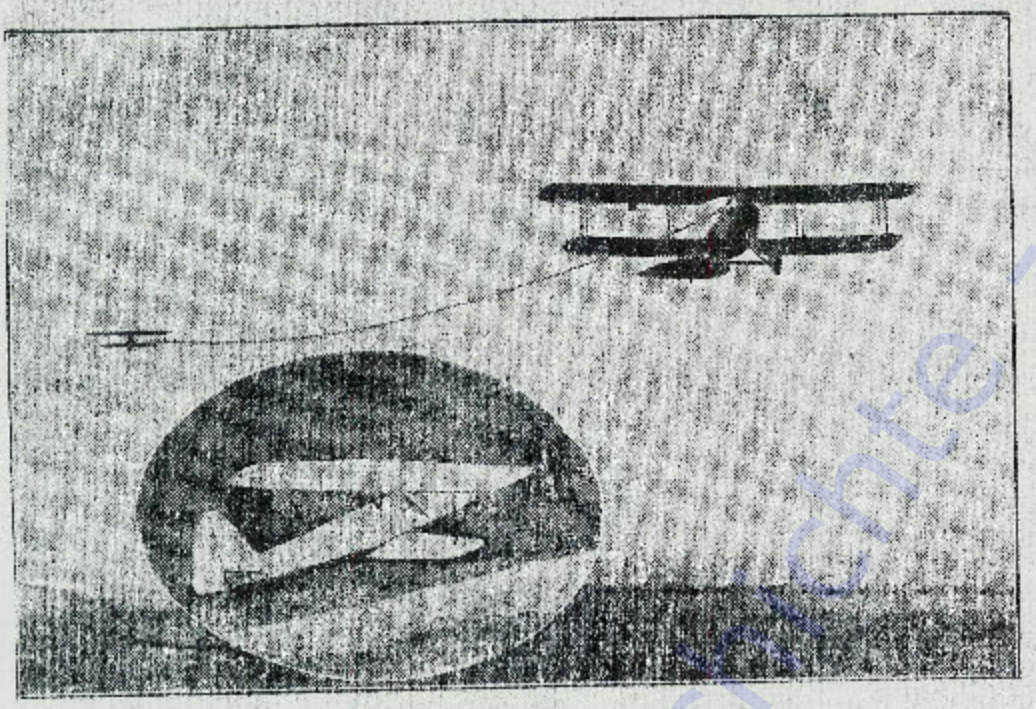
A. Rave
30.I.84

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

00032

Der „Fliegende Zug“.

Zum ersten Ueberlandflug Karlsruhe—Kassel.



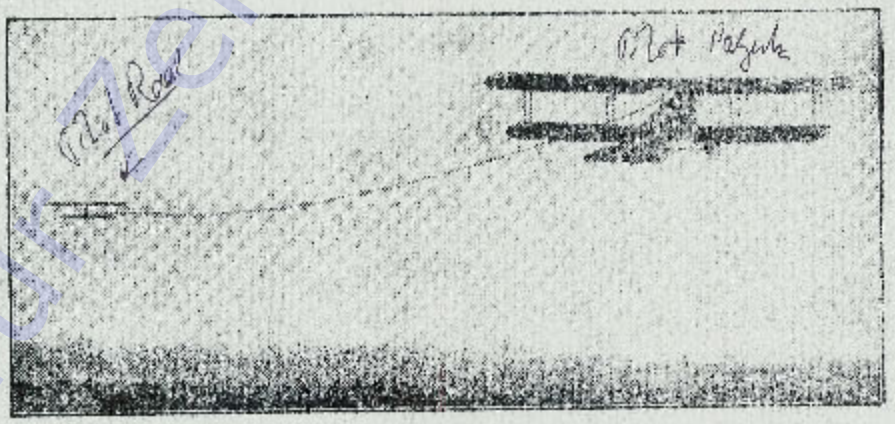
Das Flugzeug mit Anhänger während der Fahrt. Unten links der eigens für diesen Versuch konstruierte Anhänger.

Wie uns ein eigener Drahtbericht aus Kassel meldet, ist der Sportdoppeldecker der Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke mit dem anhängenden Segelflugzeug „Kl. 7 Schmetterling“ am Dienstag morgen nach 1¼stündiger Flugzeit glücklich in Helgarthausen Kassel gelandet. Damit ist also der erste große Ueberlandflug Karlsruhe-Kassel, über den wir gestern eingehend berichteten, glücklich vollendet worden.

Die Weiterreise vom Frankfurter Flughafen aus erfolgte am Dienstag früh um 8 Uhr. Wie uns der Führer des Anhängers, Herr Raab, mitteilt, haben die Flugzeugwerke nach dem gelungenen Ueberlandflug jetzt daran, die Versuche mit weiteren Anhängern aufzunehmen. Man darf also hoffen, daß bei der für den Sommer zu erwartenden Vorführung des „Fliegenden Zugs“ auf dem Frankfurter Flugplatze das Publikum nach dieser Richtung hin eine Bereicherung erfahren dürfte.

Kasseler Tageblatt 1927

Das Flugzeug mit Anhänger



Die Anfänge des fliegenden D-Zuges der Lüfte sind kürzlich vor Tausenden von Zuschauern auf dem Waldauer Flugplatz von den Kasseler Raab-Katzenstein-Werken gezeigt worden. Inzwischen hat schon ein Fernflug mit Anhänger von Karlsruhe nach Frankfurt am Main und hierher stattgefunden.

Der fliegende Luftexpreß.

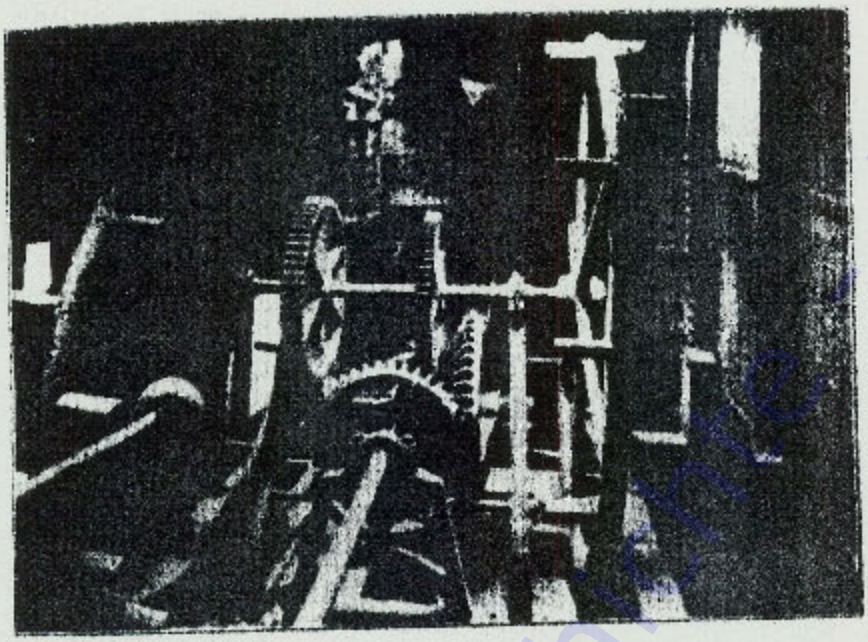
wp **Kassel**, 27. Febr. Die Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke haben jetzt eine Schleppmaschine mit zwei Anhänger-Flugzeugen starten lassen. Viermal stieg die Flugmaschine mit zwei angekoppelten Anhängern auf dem hiesigen Flugplatz glatt auf, vollführte verschiedene Kreise, worauf jedesmal die Landung glatt erfolgte. Die Versuche sind in jeder Beziehung gelungen. — Die ersten Werkstätten, die dem Kleinluftschiff RK 27 sollen gegen Ende Mai stattfinden.

00063

Institut für Zeitungsforschung - Archiv

ZS-2317-70

um, und jeder Staatsmann in wirklich [illegible] Erwägungen den Koeffizienten seiner Reibung an der Opposition so hoch wie möglich einstellen.
(Wien, [illegible])



Im Inneren des Tauchbootes von Bauer.
Man sieht die beiden Treträder zum Antrieb der Schraube. Das linke Tretrad ist zerbrochen.

15. 4. 1849. Vor 80 Jahren faßt der bayerische Unteroffizier Wilhelm Bauer beim Treffen von Duppel den Plan, ein Tauchboot zu bauen. Er beschäftigt sich seitdem unausgesetzt mit diesem Plan, baut ein Modell und ein Boot von 7,9 m Länge, das 1851 bei der Probefahrt sinkt. Es wurde 1887 gehoben und steht jetzt im Museum für Meereskunde in Berlin. 1852 bemüht Bauer sich wegen seines Bootes in Österreich und England, 1854 in Frankreich und seit 1855 mit einigem Erfolg in Rußland.

15. 4. 1927. Auf dem Flugplatz in Kassel fliegt der erste „fliegende Schleppzug", ein Motorflugzeug mit einem Segelflugzeug im Schlepptau, erbaut von den Raab-Katzenstein-Flugzeugwerken, Kassel. Dieser erste Flug dauert 10 Minuten.

SONNABEND 13 · APRIL ·

1932

Aus: Feldhaus, Tage der Technik, illustrierter technisch-historischer Tagesabreißkalender [illegible]
Nachdruck der Bilder und Texte verboten.

VERLAG OTTO SAELE · BERLIN W 57

00034

Feldhaus Technischer Kalender meldete v. 1928 – 1933 u. 33
das Obige
Ab 1934 steht an derselben Stelle daß Fieseler + Espenlaub die ersten Piloten waren

Institut für Zeitgeschichte Archiv

ZS-2317-71

den 18. Januar 1984

An den
Kommunikation Verlag
Die Bibliophilen Taschenbücher
Herrn Harenberg

D o r t m u n d

Betreff: Ihr Taschenbuch Nr. 328 "Deutsche Luft Hansa"

Wie jedes andere Buch auch, so dient auch das von Ihnen herausgegebe dazu, Geschichte zu werden. Leider enthält das Werk einige Irrtümer, die im Falle einer Neuausgabe unbedingt korrigiert werden sollten. Es ist weltbekannt und auch in den Archiven des Instituts für Zeitgeschichte belegt, daß alles, was im Tausendjährigen Reich von Hitler-Gegnern in Wissenschaft un Technik geleistet worden war, für nichtig erklärt wurde und daß diese Leistungen regimetreuen Leuten angedichtet wurden. Das eklatanteste Beispiel dafür ist Albert Einstein, dessen Relativitäts-Theorie seinen arischen Assistenten gutgeschrieben wurde.

Auch ich wurde aus allen Enzyklopädien gestrichen, obwohl ich 1923 von Präsident Ebert persönlich damit beauftragt worden war, die Sportfliegerei aufzubauen und zu organisieren. Meine Leistungen und die meines Soziu Katzenstein, ebenfalls ein Pionier des Flugsportes, wurden totgeschwiegen und wir beide aus dem Aero Club ausgeschlossen.

In meinem Buch "Raab fliegt", das bald im KONKRET-Verlag erscheinen wird, korrigiere ich Dutzende dieser "Irrtümer" aus dem Dritten Reich. Ich war von 1923 bis 1926 der beste Kunstflieger Deutschlands und Sieger im Kunstflug 1923 in Göteborg, 1924 in Prag (dort gaben die Franzosen auf, weil sie gegen mich keine Chance hatten) und 1925 in München, wo ich

00065

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

35-2317-72

Ernst Udet auf den Dritten Platz verwies. Ich kenne also die Geschichte der Fliegerei aus eigener Erfahrung!

Nun einige Bemerkungen zu Ihrem Buch:

Seite 73: Udet hat nie Rollings und Trudeln geflogen, außer unfreiwillig und verbunden mit Abstürzen, von denen er mehrere hatte, sich aber meist mit dem Fallschirm retten konnte.

Kronfeld: Die ersten Segelflieger waren 1920 ~~zu Kronfeld~~ in der Rhön TH-Studenten aus Hannover: Hentzen, Mårtens, Blume. Kronfeld trat erst auf, als der Segelflug bereits Gemeingut war. Außerdem stammt der Variometer nicht von Kronfeld, sondern von der Berliner Fabrik Askania.

Seite 21: Als ehemaliger Luftschiff-Kommandant habe ich das Rätsel von der Vernichtung der "Hindenburg" gelöst. Dazu Näheres in meinem Buch "Raab fliegt". Es stimmt also nicht, daß die Ursache der Katastrophe nach wie vor unbekannt wäre.

Seite 68: Nicht Udet war Sieger im BZ-Flug 1925.
Im BZ-Flug 1925 gab es 3 Klassen je nach Stärke des Motors:
Klasse 1 - 1 Teilnehmer, Lörzer. Er war natürlich auch Sieger in dieser Klasse.
Klasse 2 - Sieger Hochmuth auf Udet-Tiefdecker
Klasse 3 - Sieger Ritter auf Caspar.
Udet flog in Klasse 3 und er war 17. unter 25 Piloten.
Außerdem gab es mehrere Sieger für andere Kategorien. So war ich Sieger im Präzisionsfliegen als der Pilot, welcher die Flugzeiten am genauesten einhielt (unter 50 Maschinen).

Seite 70: Fieseler hat nicht als erster den Looping nach unten erfunden, dieser Ruhm gebührt James Doolittle, der den Looping nach unten im Mai 1927 geflogen ist. Im Juni 1927 lieferten die Raab Katzenstein Flugzeugwerke an Fieseler die von ihm bestellte "Schwalbe" und mit dieser Maschine machte er im Juli 1927 nach Looping nach unten!

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2513-73

Als Redakteur der Zeitschrift "Sportflieger" habe ich seinerzeit auch Fieseler als Ideator des reversed looping gefeiert (Anlage 4), aber später habe ich erfahren, daß er sich mit fremden Lorbeeren geschmückt hat. Das Pentagon hat mir im Jahre 1980 die genauen Details dazu geliefert, daß Doolittle den Looping nach unten zuerst gemacht hat. Ich habe diese Unterlagen beim Bundesamt für Luftfahrt deponiert.

Seite 80: Die erste regelmäßige Fluglinie der Deutschen Luft Reederei, 1917 von Walter Rathenau gegründet, war die von Berlin nach Weimar. Aber schon im Dezember 1918 flog die DLR in Berlin gedruckte Banknoten in die Ukraine. Eines der Flugzeuge stürzte im Forst von Rauden (Schlesien) mit dieser Fracht ab. Ich selbst flog im Januar 1919 alliierte Offiziere unter Leitung des Engländers Col. Tidbury auf Kontrollflügen mit einer DLR-LVG durch Deutschland.
Schon 1917 flog die DLR einen militärischen Flugdienst und zwar von Brest Litowsk in das Hauptquartier des Kaisers in Belgien.
1923 wurde aus der DLR der Aero Lloyd, der seinerseits 1926 in Deutsche Luft Hansa umgewandelt wurde.

Ich stelle Ihnen diesen Beitrag deshalb zur Verfügung, damit "Irrtümer" aus dem Tausendjährigen Reich und Entstellungen korrigiert werden können.

Mit freundlichen Grüßen

einziger noch lebender Verkehrsflieger der Deutschen Luft Reederei, die Ende 1919 nur 10 fest angestellte Piloten hatte.

Anlagen
Anlage 2

60067

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-74

Die Geschichte des deutschen Flugwesens von 1919 bis 1945 ist voller Fälschungen, die von der Hitler-Regierung geduldet oder sogar befohlen waren. Es gilt jetzt, die Wahrheit zu verbreiten.

Betreff: Irrtümer und Fälschungen von Nachrichten, Dollars und Pfunden
Eliminierung von Personen, die dem Nazismus unbequem waren.

Fälschungen waren offizielle Regierungs-Politik im Dritten Reich, wenn es dem Reich diente.

Die Entwicklung von Technik, Wissenschaft und Literatur in der Zeit bis 1933 wurde übergangen, totgeschwiegen und als "nicht stattgefunden" beiseite geschoben, wenn es darum ging, "dem Reiche nicht genehme Personen" zu beseitigen,
wenn es dem Reiche diente.

So sind die Journalisten heute bei ihrer Quellenforschung fast ausschließlich auf die "Irrtümer" angewiesen, die in Wahrheit von der Regierung angeordnete Fälschungen sind. All das wird geglaubt und dient den Medien als "veröffentlichungswürdig". Man will heute nicht mehr wahrhaben, wie gefälscht wurde.

Das Institut für Zeitgeschichte gibt sich die größte Mühe, die Wahrheit wieder ans Licht zu bringen und die "Irrtümer der Zeitgeschichte", wie man die Fälschungen höflich umschreibt, zu korrigieren. Leider mit mäßigem Erfolg. Viele Journalisten halten es einfach nicht für möglich, daß sich damals führende Persönlichkeiten und "Helden" Taten zuschrieben, die nicht von ihnen, sondern von Regime-Gegnern erbracht worden waren. Solche Journalisten weigern sich, die Wahrheit zu erkennen oder sie wissen es einfach nicht besser, weil ihnen fast nur solche Quellen zur Verfügung stehen, die sich auf Nazi-Archive stützen.

Amtliche Stellen schließen sich dieser "Wahrheitefindung" leider an. So gratuliert zum Beispiel der Herr Bundespräsident Carstens hin und wieder vermeintlichen "Helden" zu ihren Taten in der Hitlerzeit, die sie gar nicht vollbracht haben, sondern andere vor ihnen. Ich habe Herrn Carstens korrigiert, aber er gab mir zur Antwort, er habe die Information von der obersten Luftfahrt-Behörde der Bundesrepublik Deutschland. Ich habe Herrn Carstens geantwortet, daß ich nicht ahnen konnte, daß der Präsident der Bundesrepublik Deutschland, die laut Verfassung allem Nazi-Gedankengut abgeschworen hat, seine amtlichen Handlungen auf Nazimaterial stützt, so wie es § 68 StGB ~~Deutschland~~ vorsieht.

00038

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

ZS-2317-75

Es ist an der Zeit, daß sich Journalisten und Quellenforscher über die wahren Vorgänge im Dritten Reich bei solchen Stellen unterrichten wie das Institut für Zeitgeschichte und das Militär-Archiv in Koblenz, damit die Geschichte vor den Jahren 1919 bis 1945 endlich korrigiert wird.

Hat man die Bücherverbrennung in allen Städten am 10. Mai 1933 vergessen?

SPIEGEL hat Anfang 1984 den Fall Blomberg behandelt, ebenso den Fall Fritsch.

Die Stadt Dessau gibt für 1984 als Kalender eine Denkschrift heraus, die zeigt, wie Prof. Junkers, einer der größten Wissenschaftler des Flugwesens, verhaftet und vom Reich um seine Arbeit betrogen wurde. Er starb als Häftling der Gestapo an seinem 76. Geburtstage an einem Gallenleiden. Dem "Häftling" wurde ein Staatsbegräbnis ausgerichtet! So beschwindelten die Machthaber die Öffentlichkeit. Prof. Junkers hatte 1926, zusammen mit den Raab Katzenstein Flugzeugwerken, an ca. 150 Mitglieder des Reichstages eine Denkschrift eingereicht mit dem Tenor: Die geheime Rüstung muß Deutschland wieder in einen Krieg treiben.

Daraufhin wurde Prof. Junkers und auch die Raab Katzenstein Werke, das damals bedeutendste Unternehmen für den Sportflug, als "Reichsfeinde" eliminiert.

Wenig bekannt ist die Tatsache, wie die russischen Generäle anhand gefälschter Briefe, verfaßt von Himmler-Heydrich, von Stalin als Verräter erschossen wurden. Als etwa 5.000 Generalstäbler eliminiert waren, konnte Hitler seinen Angriff auf Russland starten.

So war das Dritte Reich, dessen wahres Gesicht viele Journalisten und auch amtliche Stellen nicht kennen, nicht kennen wollen.

00069

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

25-2317-76

Antonius Raab
Raab fliegt
Erinnerungen eines Flugpioniers

Am 7. Juli 1923 um 5 Uhr morgens setzte Antonius Raab mit seinem Stahlwerk Mark-Eindecker zu einer der spektakulärsten Landungen der Fluggeschichte an: Er landete seine Maschine »Unter den Linden«, im Zentrum Berlins.

Damit hatte sich Raab die Anerkennung als Begründer der Sportfliegerei erworben. Seit 1918 gehörte Raab zu den Pionieren der deutschen Zivilluftfahrt, den »tollen Männern in ihren fliegenden Kisten«. Als Flugzeugkonstrukteur und Fluglehrer machte er die »Raab-Katzenstein Flugzeugwerke« zu einem erfolgreichen Unternehmen.
Er weigerte sich, an der geheimen und nach dem Versailler Vertrag verbotenen Aufrüstung der Reichswehr mitzuarbeiten. Er lieferte vielmehr das Material für einen Artikel in der »Weltbühne«, der später Grundlage für die Landesverratsanklage gegen Carl von Ossietzky wurde.
Raab wird 1933 verfolgt und verhaftet. Er kann fliehen. In den sieben Ländern seines erzwungenen Exils kämpft er aktiv gegen Hitler. Es gelingt ihm immer wieder, im Flugzeugbau Fuß zu fassen.

Antonius Raab
Raab fliegt
Erinnerungen eines Flugpioniers
208 Seiten, mit zahlreichen Fotos
24 Mark
ISBN 3-922144-32-2
Erscheinungstermin: April 1984
(bereits angeboten)

Der Autor

Antonius Raab, Jahrgang 1897, Infanterieflieger im I. Weltkrieg, nach 1918 Antimilitarist, Zivilflieger, Sozialdemokrat und Gewerkschafter; Begründer der deutschen Sportfliegerei, Flugzeugkonstrukteur, Kunstflieger, Fluglehrer.
1933 verfolgt und verhaftet, Emigration über Estland, Griechenland, Spanien und Ägypten und Indien, 1949 Rückkehr nach Europa, lebt heute in Genua, Italien.

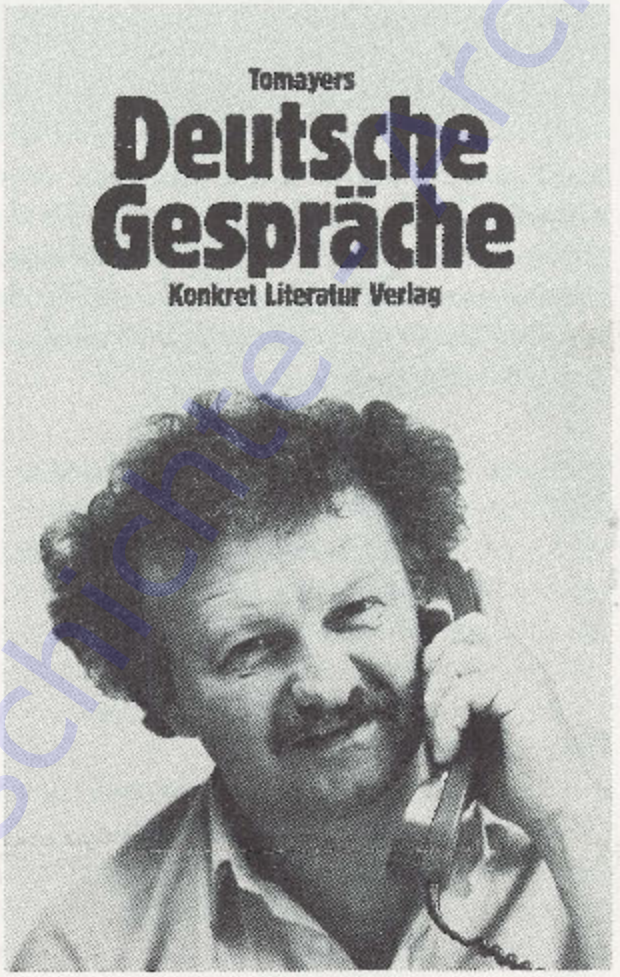
Initiative für Zeitgeschichte - Archiv

00070

Tomayers
Deutsche Gespräche

Kanzleramtschef Waldemar Schreckenberger telefoniert mit dem Auflagenmilionär Heinz G. Konsalik: Birne will den Landser-Romancier als Ghostwriter anheuern.

Der beim Münsinger Manöver-»Unglück« um einen Fuß gekommene CSU-MdB und Reserveoffizier Dr. Wittmann erzählt Herrn Briesanz von der Arbeitsgemeinschaft Zivilschutz am Telefon, daß er bald wieder seinen Panzer chauffieren wird.
Dr. Vener vom »Bundesverband Deutscher Blutspender« drückt Herrn Staatssekretär Würzbach vom Bundesverteidigungsministerium fernmündlich seine Abscheu über das GRÜNE Blutattentat von Wiesbaden aus.
Der Alpenschrat Luis Trenker lädt den Stahlgewitterbock Ernst Jünger telefonisch zu einer gemeinsamen TV-Show ein.
Willi O. Hoffmann, Präsident des FC Bayern München, zeigt sich einem telefonischen Angebot des DDR-Staatssekretärs für Körperkultur und Sport, Genosse Mielecker (Leibchenwerbung für die Leipziger Messe), nicht abgeneigt.
Die Gespräche sind authentisch. Nur wirkte jedesmal Horst Tomayer mit: Als Dr. Vener, als Schreckenberger, als Luis Trenker etc.



Tomayers
Deutsche Gespräche

Format 13 x 21 cm, broschiert
ca. 200 Seiten, Fotos
18 Mark
ISBN 3-922144-37-3
Erscheinungstermin: April

Der Autor

Horst Tomayer, Jahrgang 1938, Heimatvertriebener, Volksschüler, Kriegsdienstverweigerer, Kleinschriftsteller, Kleindarsteller, Friedenskettenglied, GRÜNE-Wähler und Liebhaber des Fahrradfahrens.

Institut für Zeitgeschichte Archiv

ZS-2317-77

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Institut für Zeitgeschichte
ARCHIV
Akz. 6862/84 | Best. ZS 2317
Rep. | Kat. Ra