

25-9654
Verhandl

Interrogation Nr.

Vernehmung von Hakan KOKOTHAKI,
Vorstand member, Messerschmitt AG.,
an Veranlassung von Hr. HOCKLER,
durch Hr. Erik J. GETHMANN,
am 2. Juli 1947 von 15.00 bis 16.20 Uhr nachmittags,
Stenographin: Gertrude WENNER.

1.F.: Geben Sie bitte Ihren vollen Vor- und Nachnamen an.

A.: Hakan KOKOTHAKI.

2.F.: Ich habe Sie gebeten nach Murnberg zu kommen, da ich mit Ihnen einen
Fragenkomplex besprechen moechte, der in Ihren fruheren Aufgabenbereich
faellt. Sind Sie grundsatzlich bereit auszusagen?

A.: Jawohl.

3.F.: Sind Sie bereit unter Eid auszusagen?

A.: Jawohl.

4.F.: Dann moechte ich Sie bitten sich zu erheben und den Zeugeneid nachzu-
sprechen: Ich schwore bei Gott dem Allmaechtigen und Allwissenden,
dass ich die reine Wahrheit sagen, nichts verschweigen und nichts hinzu-
fuegen werde, so wahr mir Gott helfe.

A.: Ich schwore bei Gott dem Allmaechtigen und Allwissenden, dass ich die
reine Wahrheit sagen, nichts verschweigen und nichts hinzusetzen werde,
so wahr mir Gott helfe.

5.F.: Nehmen Sie Platz.- Sie wissen, dass Unterlassungen in einer Aussage unter
Eid als ebenso schwere Eidesverletzung betrachtet werden, wie eine falsche
Aussage?

A.: Ja.

6.F.: Die Fragen, die ich Ihnen stellen werde, haben mit Ihrer Person nichts
zu tun, das heisst sie sind in keiner Weise gegen Sie gerichtet, sondern

6. H.: sondern Ihre Aussagen sind lediglich Zeugenaussagen fuer einen Fragenkomplex, der uns hier in Kuerenberg interessiert. Ich moechte Sie bitten, mir maechst Ihr Geburtsdatum und Ihre Schulentwicklung chronologisch anzugeben. Zunaechst moechte ich Sie bitten mir Ihre jetzige Adresse anzugeben.

A.: Oberammergau, Raimenblehl 57.

7. F.: Seit wann wohnen Sie dort?

A.: 28./29/ Maerz 1946, in Oberammergau schon seit 20. Mai 1945. Dort war so eine Art Interrogation Gruppe, die hatte damals die ganzen Erhebungen ueber die Messerschmitt GmbH gemacht; fuer diese habe ich gearbeitet. Dann anschliessend fuer die ~~WAF~~ USAF bis Mitte September 1945 gearbeitet. Dann bin ich in Oberammergau geblieben. Es kann nur sein, dass ich von Oberammergau insofern abwesend bin, als ich mich derzeit bemuehe bei einer Firma wieder anzufangen. Das ist eine Firma in Duesseldorf. Dort bin ich jederzeit zu erreichen. Wenn Sie mich wieder benoetigen bitte schreiben oder anrufen.

Ich bin geboren am 13.11.1901 in Muenchen. Habe dann zuerst in Kuechen-Greifelfing und Muenchen-Pasing die Volksschule besucht. Dann habe ich die Luigige-Kreisrealschule Muenchen besucht, anschliessend die Bupprecht-Kreis-Realschule, dort habe ich die Abschlusspruefung fuer die 6 Klassen gemacht und dann bin ich an die Luitpold-Oberrealschule in Muenchen und habe dort 1921 das Abitur gemacht. Anschliessend bin ich Beamter bei der Muenchner Rueckversicherung geworden, habe dort gearbeitet bis 31.12.1923. Waehrend dieser Zeit habe ich in der Universitaet Muenchen Volkswirtschaftslehre belegt und zwar 3 Semester, die habe ich nebenher besucht nach Auerbschluss. Dann wurde ich in der Muenchner Rueckversicherung, der Zeitpunkt zu dem die Inflation beendet war und damals die Rentenmark

4.: nach eingeführt wurde, wurde ich gekennigt als Jungster der Abteilung und habe mich dann entschlossen an der Technischen Hochschule in München mein Studium fortzusetzen und zwar in Volkswissenschaftenabteilung der Technischen Hochschule in München. Nachdem ich erreicht hatte, dass man mir die 3 Semester Universität anrechnet, weshalb ich wesentlich Wochenstunden für alle 3 Semester belegen musste. Habe dann nach 3 Semestern an der Technischen Hochschule in München die Diplomvorprüfung gemacht als zweitbester mit 1,9 und nach weiteren 2 Semestern die Diplommauptprüfung als Bester mit 1,5. Ich habe damit den akademischen Grad als Diplomwirtschafter bekommen, das war am 12.8.1926. Sie dann, weil ich von Bekannten hörte, dass die Bayerischen Flugzeugwerke in Augsburg aufgesucht worden waren, habe ich mich dort beworben und erhielt die Mitteilung, dass ich mich vorstellen sollte. Das habe ich am 13.8.1926 getan und wurde sofort angestellt als kaufmännischer Angestellter mit einem Gehalt von 200.-- Mark mit der Aufgabe, die dort in völliger Unordnung befindliche Registratur in Ordnung zu bringen. Bekam dann sehr bald weitere Festigkeiten dazu, den Status weiss ich nicht mehr genau, ich glaube es war 1928 bekam ich Bevollmächtigung und bekam von dem damaligen kaufmännischen Vorstand HILDE eine Abteilung nach der anderen, die in Unordnung geraten war, übertragen und es wurde mir dann 1930 Präkura erteilt. Dann haben die Bayerischen Flugzeugwerke am 1.6.1931 Konkurs anmelden müssen, bis aber trotzdem dabei geblieben. Es bestand damals auch noch die Messerschmitt-Flugzeugbau GmbH, mit der die Bayerischen Flugzeugwerke Interessengemeinschaftsvortrag hatten. Bei dieser wurde ich 1932 zum kaufmännischen Direktor ernannt von Prof. Messerschmitt und nebenher habe ich ausserdem beim Konkursvorwalter mit gearbeitet. Es haben wir alle Anstrengungen gemacht um den Konkurs mittels eines Zwangsausgleichs wieder

A.: abzuwenden, was nun noch gelungen ist, sodass die Firma am 1.5.1933
 wieder fortfahren konnte, meines Wissens ist als Datum der Fortsetzung
 der 1. August 1933 bekannt, das hängt mit den gerichtlichen Mitteilungen
 zusammen. Schon während meiner Tätigkeit bei der Messerschmitt-Flugzeug-
 werke bzw. Konkursverwalter wurde mir ohne ein Verlangen eröffnet, dass
 ich im Falle der Fortsetzung der A.G. als kaufmännisches Vorstandsmitglied
 eingesetzt werde. Das sollte auch 1933 starten, das wurde jedoch dadurch
 verhindert, dass MILCH zunächst den Hinweis gegen mich geltend machte
 ich sei Ausländer. Es wurde ihm dann klar gemacht, dass ich die deutsche
 Staatsangehörigkeit besitze, worauf er erwiderte, ich könne aber trotzdem
 nicht in den Vorstand, da ich sein Vertrauen nicht genieße. Es musste
 ein Mann gefunden werden, wozu er das entsprechende Interesse hatte. Diese
 Einstellung gegen mich ist verständlich, da es während des Konkurses
 einen sehr scharfen Kampf mit der Deutschen Luftlinie gegeben hatte, deren
 Direktor MILCH war. Bei diesem Kampf hatte ich mich naturgemäss für die
 Angelegenheiten der Messerschmitt schärfstens ins Zeug gelegt und dadurch
 sicher das Misfallen erregt. Ich wollte daraufhin 1933 auscheiden, das
 wurde aber nicht statt gegeben, man hat sich mehrfach bemüht, dass
 ich bleiben soll und hat mir in Aussicht gestellt, dass man auf jeden
 Fall durchsetzen werde, mich innerhalb eines Jahres zum Vorstandsmitglied
 zu machen. Ich habe daraufhin zugestimmt und bin geblieben und wurde tat-
 sächlich auch meines Wissens Anfangs 1934 zum stellvertretenden Vorstands-
 mitglied und im September oder Oktober, bei diesem Datum kann ich mich
 nicht mehr genau festlegen, jedenfalls gegen Ende 1934 zum ordentlichen
 Vorstandsmitglied ernannt. Im Jahre 1942 wurde Messerschmitt in eine
 Eigenschaft sowohl als Vorsitzender des Vorstandes, der Messerschmitt AG
 (die Bayerischen Flugzeugwerke AG wurden 1938 in Messerschmitt umbenannt)

A.: als auch seine Stellung als Betriebsführer niederzulegen. Diese Stelle wurde vorübergehend vom Aufsichtsratsvorsitzer eingenommen, der im November gleichen Jahres dann gestorben ist, worauf sich MEISSERSCHMITT gebeten hat, die Funktionen des Betriebsführers zu übernehmen, um dadurch zu verhindern, dass irgendein Fremdling in die Firma hineinklärt wird. Dieses habe ich damals statt gegeben und habe deshalb die Funktion des Betriebsführers meines Wissens vom 1.12.1942 bis Ende des Krieges ausgeübt.

H.F.: Hatten Sie noch andere Funktionen in der MEISSERSCHMITT AG?

A.: Es war dann so, dass ich in Laufe der Zeit in auch Fachtergesellschaften gegründet wurden, bei denen ich zum Teil beteiligt war.

H.F.: Wollen Sie mir diese bitte angeben?

A.: Das war vor allen Dingen die MEISSERSCHMITT GubH in Regensburg, bei der war ich Beiratsmitglied. Dann war es die Leichtbau GubH in Regensburg, war ich ebenfalls Beiratsmitglied. Dann eine Firma Schwenkische Forstholz GubH auch im Beirat; dann die Nisso- und Schrauben GubH in München, bei der war ich Vorsitz der Geschäftsführung und ebenso die MEISSERSCHMITT GubH in Kammern/Wirol, bei der war ich ebenfalls Vorsitz der Geschäftsführung. Dann hatte ich eine Gesellschaft gegründet aus den der Schwenken fuer Angestellte und Arbeiter, die hiesse ungefähr Gewerkschaft Schwenkgebau GubH Meisserschmitt.. Bei der war ich meines Wissens im Vorstand oder im Aufsichtsrat. Ich weiss nicht mehr genau, im wesentlichen handelte es sich da um die Finanzierung dieser Bauten. Ich habe noch gegründet eine Gefolgschaftshilfe MEISSERSCHMITT, das war meines Wissens ein eingetragener Verein, da war ich meines Wissens auch als Vorstand - oder als Vorsitzender des Vorstandes. Soviel ich erinnere, war es die Form eines eingetragenen Vereins. Seine Gründungsbeteiligung war noch vorhanden in

A.: der Firma HERR & Co., München, Wien, Budapest. Da war ich ebenfalls als Vorsitzender des Beirates bzw. Beiratsmitglied. Dann hatten wir noch gegründet eine Firma HOLZ Gubli, bei der war ich auch im Beirat, ich weiss nicht als Vorsitzender oder auch als Beiratsmitglied. Das war ziemlich gegen Ende hinaus und dann war noch gegründet eine Firma Schwabische Druckerei Gubli, da war ich auch im Beirat. Die war gegründet mit dem literarischen Institut in Bonnweorth. Das war so eine katholische Sache, die konnten das nicht mehr halten. Da bei uns die Druckaufträge ziemlich umfangreich waren durch den ganzen Konzern, habe ich das in der Form gestaltet.

10.F.: Dann hatten Sie doch noch die Leitung des Berliner Bureaus der MESSERSCHMITT AG?

A.: Das ist nur eine Unterabteilung der Vertriebsabteilung. In meinem Geschäftsbereich hat der gesamte Vertrieb gehört, Vertrieb und Reklame usw.

Das Berliner Bureau ist eigentlich fuer die MESSERSCHMITT AG, spaeter fuer die ganze MESSERSCHMITT Gesellschaft die Berliner Zentrale gewesen, weil es notwendig war, eine Verbindung zwischen der Firma und dem Reichsluftfahrtministerium Berlin zu haben, also um eine Stelle zu haben, die in der Lage war die Verbindung aufzunehmen, die ihren Sitz in Berlin hatte, weil die ganzen ausländischen Attaché's und die Auslandsverbindungen in Berlin zusammenliefen, sodass ich damals meine ^{Ver}triebsabteilung auch innerhalb des Berliner Bureaus stationiert hatte.

11.F.: Sie sagten Sie waren seit August/Sept. 1934 kaufmännisches Vorstandsmitglied in der MESSERSCHMITT AG. Konnten Sie mir Ihre Aufgaben seit der Zeit etwas im einzelnen verdeutlichen?

A.: Meine Aufgaben als v.w.-Vorstandsmitglied waren von 1934 damals im wesentlichen der kaufmännische Sektor, und der Verrechnungsssektor, wachsenden zu dem Zeitpunkt der Vertrieb, die Personalabteilung und die Zentralabteilung nicht zu meinem Bereich gehört hatte. Die kamen erst dazu meines Wissens,

A.: als 1936 etwa das damalige kaufmännische Vorstandsmitglied SCHWABSKOPF ausschied aus der Firma, wurde ich alleiniges Vorstandsmitglied, hatte dann wesentliche kaufmännischen Abteilungen.

12.F.: Können Sie mir in ungefähren runden Summen Ihr Bruttoeinkommen von 1928 an angeben, jährlich?

A.: Von 1928 an weisse ich allerdings nicht mehr genau. 1928 hatte ich ungefahr 500.-- Mark monatlich. Als Prokurist hatte ich ein monatliches Einkommen von 1.000 Mark 1930. Dann hatte sich das gesteigert, 1933 ungefahr 1700 Mark. Dann kam es 1934 auf 2000 Mark, dann 1935 3000 Mark, dazu kamen noch 5.000 Mark Dividende im Jahr. 1936 wurde die Dividende von 5.000 Mark auf 12.000 Mark erhöht. Dann ist eine Gehaltserhöhung nochmals eingetreten, ich glaube das war 1940 auf 4.000 Mark und eine Dividende von 20.000 Mark. Dazu kamen dann im Jahre 1943 und 1944 jährlich 30.000 Mark als Jahreseinkommen als Vorsitzender der Geschäftsführung von Hise bzw. HISSERSCHMIDT Kematen.

13.F.: Und von den anderen Stellungen die Sie hatten, hatten Sie kein Einkommen?

A.: Das sind kleine Beträge gewesen, nur Teil habe ich sie gar nicht alle bekommen. Das sind jährliche Aufsichtsratsvergütungen von 1.000 Mark höchstens 2.000 Mark gewesen. Das waren vielleicht im Jahr zwischen 3.000 bis 6.000 Mark was ich bekommen habe. Von der Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft habe ich nie etwas bekommen, da hatte ich selbstverständlich auch nichts genommen, weil das ja fuer die Gefolgschaftsmitglieder war. Von den anderen kam es sehr verapastet, das kam daher, weil die Genehmigungen der Bilanzen, bis die geprüft waren, das hat verhaeltnismässig sehr lange gedauert, weil die Prüfung durch die Treuhänder erfolgen musste. Erst nach der Genehmigung der Bilanz erfolgte die Ausschüttung, sodass man diese derartigen Vergütungen von 1940 frühestens 1942 oder 1943 bekam. Dann musste ich heute noch derartige Vergütungen fuer 1943 und 1944 bekommen.

A.: Ich hatte auch noch eine Sondervergütung bekommen und zwar fuer die Errichtung des Regensburger Werkes, weil ich das neben meiner Augsburgener Taetigkeit gemacht hatte. Ich hatte dort den kaufmaennischen Teil einzu richten und die ganzen Verhandlungen zu fuehren wegen der Grundstueck - kaeufe. Das ist allerdings vor dem Krieg gewesen. Aber diese 75.000 Mark habe ich erst 1940 oder 1941 bekommen. Dann hatten die Aktionaere, insbesondere hatte HESSERSCHMIDT an einige Herren eine Ausrechnung gemacht und zwar deshalb, weil meine Erfolge auf dem Auslandssektor ungewöhnlich waren. Von diesem Verdienst des Auslandsgeldes hatten die Aktionaere mir eine Zuwendung von 250.000 Mark gemacht.

14.F.: In welchem Jahr war das?

A.: Das war an sich gemacht vor 1941/1942, unbezahlt 1943. In der Bilanz erklärung erschien es 1943. Das moechte ich aber ausdruendlich betonen, nur auf Grund meiner Erfolge auf dem Gebiet des Auslandssektors.

15.F.: Fuer welches Geschaeftsjahr war diese Sonderzuwendung?

A.: An sich fuer die ganze Taetigkeit meiner 17 Jahre. Insbesondere auch im Hinblick darauf, dass ich fruher verhaeltnismaessig schlecht bezahlt wurde und Taetigkeiten in markanter Koche nie erfolgt sind; im Verhaeltnis zu der Grosse des Unternehmens waren unsere Gehaelter im Vergleich mit anderen Betrieben, waren wir verhaeltnismaessig schlecht bezahlt. Wir hinkten immer 35 bis 40% nach. In den ganzen 19 Jahren, in denen ich bei der Firma gewesen bin, habe ich niemals Gehaltsforderungen gestellt, ich bekam alles freiwillig.

16.F.: Waren Sie privat an irgendwelchen Firmen beteiligt?

A.: Mit diesen 250.000 Mark die ich bekam, habe ich mich dann an der RISO Schrauben Gmbh beteiligt und zwar hatte das folgende Vorgeschichte: Die RISO war an sich eine Privatfirma, die von Bankhaus HILKE & Co.,

A.1 Kueschen, finanziert wurde. Die Vorgaenge sind mir in einzelnen nicht bekannt. Jedenfalls war Krach, aber das ist eigentlich zu viel gesagt. Jedenfalls waren Unstimmigkeiten zwischen dem damaligen Besitzer HESS und dem Reichsluftfahrtministerium entstanden. Der ist dann ausgeschieden und das Reichsluftfahrtministerium übernahm diese Beteiligung dieser HESS Anteile. Einen Tag hat dann das Reichsluftfahrtministerium diese HESS Anteile abgestossen wollen und hat sie dann SHILK Co. angeboten., nachdem die sich frueher an diese ganze Entwicklung der Firma geknuepft hatten und SHILK war an sich Aufsichtsrat, zuerst stellvertretender und dann Vorsitzter des Aufsichtsrates. Er hatte das HESSERSCHIFF vorgetragen und hat man sich entschlossen die HESS zu erwerben und zwar hat 51% die HESSERSCHIFF AG erworben und 49% SHILK & Co. . SHILK & Co. musste diese Anteile wieder verkaufen, weil in ihrer Bankbilanz zu viel Beteiligungen drin waren, die Beteiligungssumme als solche fuer die Bank zu hoch war. Er hat HESSERSCHIFF daraufhin bearbeitet und wurde mir vorgeschlagen, ob ich nicht mit einsteigen will. Nachdem ich gerade diese Ausschüttung bekommen hatte, habe ich mich bereit erkluert, da ich daran interessiert war. Ich wollte eine Firma haben bei der ich allein zu bestimmen hatte, wo die Dinge gemacht werden sollten, wie ich es wollte. Ich hatte mir fuer die Zukunft ein ganz bestimmtes Programm festgelegt, wo ich mit ^{einer} gewissermassen eine Beteiligung der gesamten Belegschaft zu einem etwas wirtschaftlichen Endergebnis kommen wollte. Das wollte ich nach dem Kriege durchfuehren. Nun war an sich die Frage zu klaren, dass diese Anteile von 490.000 Mark nominal zu 150%, so waren die auch vom Reichsluftfahrtministerium gekauft, sich eben geneetigt hatten, einen Betrag von 730.000 Mark aufzutreiben. Ich konnte nur bar bezahlen 135.000 Mark, 600.000 Mark habe ich mir als Kredit auf-gemessen und zwar habe ich fuer den Kredit die Anteile als solche

A.: verpfändet, das war ein Kredit von 500.000 Mark auf 1^{1/2} Jahre mit 9% pro Jahr. Dadurch bin ich also in diese ganze BICO Angelegenheit hineingekommen.

17.F.: Waren Sie an HESSEN-SCHMITZ AG selbst beteiligt?

A.: Nein.

18.F.: An anderen Firmen?

A.: Auch nicht. Ich habe einmal, das war nur aus Gründungswecken, das hat mit Beteiligung nichts zu tun gehabt, hatte ich mal einen Tausend Mark Anteil bei der Gründung der Bayrischen Flugzeugwerke Regensburg, die später wiederum wurde in HESSEN-SCHMITZ AG. Da waren 2 Gründungsmitglieder genannt worden. 19.000 Mark hatten die Bayrischen Flugzeugwerke AG und vier Tausend Mark hatte ich meinen Namen hergegeben, dieser Anteil ist wieder an die AG zurückgegangen. Das war nur um den Gründungsbedingungen Gassege zu leisten.

19.F.: Welchen politischen Parteien oder anderen Organisationen beruflicher Natur haben Sie vor 1933 angehört?

A.: Vor 1933 überhaupt keiner politischen Vereinigung angehört.

20.F.: Irgendwelchen anderen Organisationen wie beruflicher Vereinigungen oder dergleichen?

A.: Kann ich mich nicht erinnern, irgendeiner angehört zu haben. Meines Wissens war ich im Deutsch-Oesterreichischen Alpenverein.

21.F.: Welchen politischen Parteien und Organisationen haben Sie nach 1933 angehört?

A.: Auch noch keiner. Deshalb ist also der NSDAP bin ich meines Wissens am 1.5.1937 beigetreten. Mein Abteilungsleiter hat behauptet ich sei erst 1938 beigetreten. Aber ich mochte vorsichtig sein und nicht falsches sagen. Er behauptet er könne sich erinnern, dass ich ihm sagte, dass ich jetzt auch aufgefordert worden sei beigetreten und das sei erst gewesen, nachdem er beigetreten sei, und das sei 1938 gewesen. Dann habe ich noch angehört dem NSFK als funderntes Mitglied, mit einem Beitrag von 1,50 und zwar hat

A.: sich das daraus ergeben, das war nach 1933 den DLV (Deutschen Luftfahrband) angehörte, der wurde übergeleitet. Das war zu dem Zeitpunkt noch keine Parteiorganisation. Die wurde dann übergeleitet an das NSFK und damit wurde ich übernommen. Ich sollte damals irgendwelchen Dienst machen, ich erklärte, dass ich keine Zeit dazu hatte. Also dann konnte ich nur förderndes Mitglied sein. Dann habe ich noch angehört der DAF, das war im Werk automatisch geregelt, das hatte seinerzeit SCHWARTZKOPFF durchgeführt. Er hatte eine neue Betriebsordnung gemacht, da stand drin, dass jeder Betriebsangehörige DAF Mitglied sein muss. Ob ich im Reichsluftschutzband oder Reichsbund fuer Leibesübungen war, das weisse ich nicht. Da musste ich meine Sekretarin fragen. Dann war ich in Augsburg in Zusammenhang mit der Industrie und Handelskammer und dem süddeutschen Industrieverein, das weisse ich nicht mehr genau, hat das Beirat geschlossen. Das wurde dann umgewandelt in Gewerkschaftskammer Schwaben. Da habe ich eines Tages entdeckt, dass ich da Beirat sei. Irgendwelche stellungsmässige Auswirkungen hatte das nicht, weil ich als diesbezüglicher Beirat niemals etwas gefragt worden bin. Das ist offensichtlich durch diese Überleitung in die Gewerkschaftskammer automatisch gemacht worden. Am 20.4.1940 wurde ich durch das Reichsluftfahrtministerium zum Wehrwirtschaftsführer ernannt.

227.: Welche Aufgaben hatten Sie als Wehrwirtschaftsführer?

A.: Gar keine. Wir haben uns oft unterhalten, was hat diese Bezeichnung fuer einen Sinn und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass wir mal mit militärischen Ehren beehrt wurden und weshalb ich erklärte, wenn es mal so weit ist moechte ich meine Ruhe haben. Sonst hatte das keine Funktionen oder Auswirkungen. Das wurde auch vor einiger Zeit in Muehchen erörtert, auch bei der Sprachkammer wird ein Unterschied gemacht zwischen Wehrwirtschafts-

A.: Führern, die vom Reichsluftfahrtministerium ernannt worden sind und stellt dabei den Termin 1.1.1942 in Rechnung. Sie teilt alle mit dem 1.1.1942 ernannten als Hauptschuldige in Gruppe I, und alle vorherigen vom Reichswirtschaftsministerium ernannten ernannt in die Gruppe II als Aktivisten. Aber die vom Luftfahrtministerium ernannten lässt sie aus. In meiner Eigenschaft als Wehrwirtschaftsführer bin ich von Entnazifizierungsgesetz nicht betroffen.

23.F.: Haben Sie sonst noch irgendwelche Vorschläge zu Ihrer eigenen persönlichen Entwicklung zu machen?

A.: Ich weisse nicht in welcher Richtung.

24.F.: Soweit es Ihre Aufgaben betrifft, sowie Mitgliedschaft in Organisationen beruflicher Art oder dergleichen?

A.: Ich kann nur sagen, dass ich weder in der Partei noch ihren Gliederungen irgendwelche Funktionen hatte. Eingetreten bin ich in die Partei auf Aufforderung des Ortsgruppenleiters und zwar hatte ich damals den Eindruck, und-was dass man sich mit dieser Aufforderung etwas aufs Glatteis fuhren will, ob ich mich weigere oder nicht, um daraus zu konstruieren, wie meine Grundhaltung ist, weil ich an mich aus Kreisen der Partei schon vor 1933 sowohl ob meines ausländischen Namens, als auch meines angeblich juedischen Aussehens heftig angeschossen worden bin. Sogar im Jahre 1944 hatte die Gestapo, die Leitstelle der Gestapo in Muehchen, Polizeidirektor BAUER erklart, ich sei zwar ein Deutscher, aber ich sei doch ein Orieche, ich sei politisch unzuverlaessig und mussete unter allen Umstaenden entfernt werden. Dafuer habe ich einen Zeugen, Herr Kurt MUEHLAU in Augsburg, der innerhalb des Werkes diese Abwehrfragen zu bearbeiten hatte. Der hat mir das bereits schriftlich bestaetigt, wenn Sie wuenschen, kann ich es Fotokopie rt einschicken. Ich habe die Absicht das bei der Sprachkammer vorzulegen.

A.: Dann hat man mir vergeworfen meinen Umgang mit Juden in Ungarn. Ich nach Ungarn grossen Lizenzverkauf an den ungarischen Staat, der hat mir die Lizenz fuer 2 Fabriken uebertragen, WEISS-Manfred, der grösste Konzern. Die hatten natuerlich einen juedischen kaufmaennischen Direktor Dr. HILFE. Ich hatte es sich uebernommen diese Leute zu instruieren und ihnen Beihülfer zu sein in der Organisation, weil ich diese Lizenz nicht so aufgefasst habe, dass ich nur Zeichnungen und dergleichen ausfertige, sondern dass diese Lizenz auch zum Tragen kam. Ich hatte da sehr viele Beruehrungspunkte, bin auch privat mit diesen Juden verkehrt. Ich bin auch von der Gestapo in Ungarn beobachtet worden.

25.F.: Waren Sie fuerderndes Mitglied irgendwelcher Organisationen?

A.: Nur NSFK.

26.F.: SS ?

A.: Nein.

27.F.: Hatten Sie jemals einen Ehrendienstgrad in einer Formation oder Gliederung?

A.: Nein.

28.F.: Wir wollen fuer heute abschliessen, denn der eigentliche Fragenkomplex den ich mit Ihnen besprechen will, nimmt doch mehr Zeit in Anspruch Anspruch. -

2. Interny v. 7.7 47

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Veldw
Institut f. Zeitgeschichte
München
ARCHIV
1948/56

Interrogation Nr.

Vernehmung von Rakan KOKOTRAKI,
member of Vorstand MESSERSCHMITZ AG,
auf Veranlassung von Mr. ROGELER,
durch Mr. Erik J. ORTMANN,
am 7. Juli 1947 von 10.00 bis 11.30 Uhr vormittags,
Stenographin: Gertrud WEBER.

1.F.: Geben Sie bitte Ihren vollen Vor- und Zunamen an.

A.: KOKOTRAKI Rakan Pietro Yanni.

2.F.: Sind Sie derselbe Rakan KOKOTRAKI der vor mir am 2.7.1947 ausgesagt hat?

A.: Jawohl.

3.F.: Sie sind sich darueber klar, dass Sie noch unter Eid stehen?

A.: Ja.

4.F.: Ich moechte dann unsere Unterhaltung vom 2. Juli 1947 heute fortsetzen,
zunaechst in Bezug auf die Entwicklung von MESSERSCHMITZ, das heisst also
die Vergrößerung der Werke, vor allen Dingen vor 1939, denn da haben
die MESSERSCHMITZ-Werke eine ganz erhebliche Vergrößerung erfahren.
Koennen Sie mir das vielleicht chronologisch beschreiben, mit Angabe der
verschiedenen Werke, die dann sukzessive gebaut wurden?

A.: Ich fange an bei 1933. Das ist wahrscheinlich bekannt, dass die Bayrischen
Flugzeugwerke 1926 gegruendet wurden. Es ist schwierig, diese Daten genau
zu treffen. Ich glaube es war im Jahre 1934, dass vom Reichsluftfahrtministerium
der Befehl gegeben wurde, einen Teil der Anlagen von EPPLE und Buchsbaum,
das ist eine landwirtschaftliche Maschinenfabrik gewesen, die am Flugplatz
in Augsburg uns schraeg gegenueber lag, dass davon ein Teil erworben wird.
Die wurde von den Bayrischen Flugzeugwerken gekauft in Verhandlung mit der
DEUTSCHEN BANK, denn die Firma EPPLE und BUCHSBAUM war an sich in Liquidation.
Dieses Werk bekam die Bezeichnung Werk II. Das war an sich die erste Ver-

A.: Vergrößerung. Dann wurde eine weitere Vergrößerung verlangt meiner Erinnerung nach ein Jahr später, in dem eine zusätzliche Halle gebaut wurde und zwar im wesentlichen eine Einflieger-Halle, die bekam 1932- damals die Bezeichnung Werk III, wurde dann später umbenannt in Ic, soweit ich mich erinnere.

5.F.: In welchem Jahr war das?

A.: Meines Wissens im Jahre 1935.

6.F.: Und wie wurde das finanziert?

A.: Die Finanzierung ist so erfolgt, dass wir damals einen Kredit von der Stadtparkasse Augsburg aufgenommen haben. Die Finanzierung von EPFLER und BUCHSBAUM wurde dadurch ermöglicht, dass ich damals in den Verhandlungen erreichte, dass der Kaufpreis war ca. 450.000 Mark, da musste eine Anzahlung gemacht werden und der Rest in acht Jahresraten bezahlt werden. Der Rest muss mit 4% verzinst werden. Die Deutsche Bank hatte auf EPFLER und BUCHSBAUM offensichtlich die Hand drauf, weil die vorher ziemlich viel Geld hineingesteckt hatten. Deshalb mussten die Verhandlungen mit der Deutschen Bank geführt werden. Da hatte ich erreicht, dass das mit 4% verzinst wurde, vorher wollten die an sich mehr haben.

Dann kam meines Wissens im Jahre 1936 die weitere Vergrößerung durch Bau einer weiteren Montagehalle, die bekam damals die Bezeichnung - jedenfalls hat die zuletzt die Bezeichnung Werk IIa gehabt und zwar liegt diese Halle an ^{der} ~~Ende~~ /östlichen Ecke des Flugplatzes Augsburg.

7.F.: In welchem Jahr war das?

A.: Das war meiner Erinnerung nach ungefähr 1936. Dann kam eine weitere Vergrößerung in der Form, dass das Luftfahrtministerium verlangte, dass ein größeres Programm durchgeführt wurde und das hatten wir zunächst abgelehnt, weil wir es räumlich nicht machen konnten, darauf uns die Anweisung erteilt wurde,

A.: eine entsprechende Vergrößerung der Anlagen vorzunehmen. Diese sollte zunächst ganz in Augsburg erfolgen, aber die Schwierigkeiten diese Vergrößerung geländemaessig in Augsburg durchzuführen, vor allen Dingen die Forderungen die staendig damit verbunden waren, noetigten uns einen anderen Platz zu suchen. Dieser wurde schliesslich in Regensburg gefunden und daraufhin wurde an sich das Werk Regensburg gebaut. Das Regensburg haben wir aber sofort abgespalten, in dem wir erkluert haben, wir wollen diese Vergrößerung nicht zu unseren Lasten durchfuehren und deshalb haben wir vorgeschlagen eine eigene Gesellschaft zu gruenden, die das Werk Regensburg errichtet. Das waren dann die Bayrischen Flugzeugwerke GmbH in Regensburg.

8.F.: In welchem Jahr?

A.: Das war im Jahre 1937/1938 meiner Erinnerung nach. Gleichzeitig wurde eine gewisse Vergrößerung in Augsburg durchgefuehrt und zwar der Bau von Werk III und Werk IV. Dazu wurde dann auch, nachdem das alte kleine Verwaltungsgebäude vollkommen unzulänglich geworden war, wurde dann auch das Verwaltungsgebäude im Zuge der Errichtung dieser Werke errichtet. Das war meiner Erinnerung nach ziemlich gleichzeitig. Alles um 1937/1938 herum. Das Werk III bestand aus 2 Hallen und das Werk IV aus 4 Hallen.

9.F.: Sie sagten das Luftfahrtministerium verlangte diese Erweiterung?

A.: Ja.

10.F.: In welcher Form traten diese Leute an die MESSERSCHMITZ heran?

A.: Die Leute traten in der Form heran, dass sie erkluert, ein bestimmtes Programm ist durchzuführen und da wurde dann abgestimmt, ob wir ueberhaupt in der Lage sind, dieses Programm durchzuführen. Wir haben dann erkluert wir koennen nur ein Programm in der und der Grosse durchfuehren, wir sind rasuendlich, maschinemaessig und menschenmaessig nicht in der Lage. Daraufhin hat uns das RLM erkluert, ihr maesst an sich dieses Werk in der und der Form

- A.: die Entwicklung und die andere die Serienbeschaffung. Die Entwicklung glaube ich HNSP kurz vor dem Kriege auch schon, wenn ich recht erinnere.
- 13.F.: Sie sagten, das HNSP machte einen bestimmten Plan bekannt 1937; können Sie mir das etwas präzisieren?
- A.: Der Plan bestand darin, dass die desFirma ein Entwicklungsprogramm übergeben haben, in dem vermerkt war, welcher Typ gebaut werden muss und welche Stückzahl monatlich abzuliefern ist. Dieses Programm wie es geblieben hat, hat an sich wohl diese Tatsache ausschließt, dass von unserer Seite aus erklärt wurde, wir sind entweder in der Lage dieses Programm gemäss den bei uns vorhandenen Voraussetzungen durchzuführen, oder wir sind nicht in der Lage weil uns der Raum fehlt, die Maschinen, die Menschen usw..
- 14.F.: Welche Typen sollte HESSER-SCHMIDT produzieren?
- A.: HESSER-SCHMIDT hat zuerst überhaupt keine eigenen Typen zu entwickeln gehabt, sondern musste zunächst - wir müssen dabei grundsätzlich unterscheiden zwischen der Entwicklung der Serienfabrikation; es ist so, dass die grosse Firma HESSER-SCHMIDT AG in Augsburg im wesentlichen zu 50% mit Entwicklung beschäftigt war und 50% mit Serienfabrikation. Bei der Serienfabrikation war es so, dass HESSER-SCHMIDT zunächst überhaupt keine eigenen Typen hatte und er musste deshalb andere Typen in Lizenz bauen und zwar war dies die Keinkel 45, dann die Göttsche 145, dann die Arado 79. Dann sollte noch gebaut werden die Nr 150, das ist dann wieder abgeblasen worden. Das waren seiner Erinnerung nach im wesentlichen die Typen. In der Entwicklungsabteilung wurde dann die Keimmaschine Nr 108 entwickelt. Die wurde dann auch nebenher in kleinen Serien gebaut und erst nachdem die Entwicklung der 108 abgeschlossen war, kam dann die Entwicklung der 109. Nachdem die zur Zufriedenheit ausgefallen war, insbesondere auch nach dem Züricher Wettbewerb, wurde dann begonnen, die 109 in Serie zu bauen.

A.: Das war der Zeitpunkt an dem die fremden Typen ausgelaufen sind und die eigenen HESBERSCHMITT-Typen eingelaufen sind.

15.F.: Was konnte man in das Jahr 1938 setzen?

A.: Das war 1937/ 1938. Das war immer so, dass zunächst eine kleine Serie versuchsweise, die sog. Null-Serie anlief, um aus den ganzen Zeichnungen die Fehler noch herauszubringen und vor allen Dingen um mal fest zu stellen bzw. die ganze Fabrikation mal auf den Stand zu bringen der notwendig war, um einen einigermaßen geordneten Serienfluss zu bekommen. Da wurde zunächst eine sog. Nullserie, die sog. Versuchsserie gebaut, mindestens bzw. höchstens Stückzahlen von 12 bis 24 Maschinen., und erst später wurde der eigentliche Serienauftrag gegeben; wobei an sich zu sagen ist, dass ^{es} an sich nie zu richtiger Serienfabrikation gekommen ist, weil fortgesetzt in die Serie hinein Änderungen durchgeführt wurden auf Grund von Gruppenwünschen, oder von anderen Seiten her, die wurden bei der eigenartigen Einstellung des RLM in die Serie hineingearbeitet, was ein wahnsinniges Ergebnis ist, wenn man in eine laufende Serie eine Änderung hineinbringt. Dadurch wird der ganze Fabrikationsfluss dauernd gestoppt, sodass die Liefertermine praktisch nie eingehalten werden konnten.

16.F.: Die Me 109 war ein Jagdflugzeug?

A.: Ja.

17.F.: Und die Me 110?

A.: Ist auch ein Jaeger.

18.F.: Schwerer Jaeger?

A.: Jaeger fuer grossere Distanz.

19.F.: Ist dann aber sehr frueh als Bombenflugzeug benutzt worden?

A.: Meines Wissens aber immer nur behelfsmässig, denn der urspruengliche Zweck der Me 110 war immer als schwerer Jaeger fuer grossere Distanz, weil die

A.: Die 109 nur eine kurze Reichweite hatte und die Me 110 war praktisch nichts anderes als die fliegende Artillerie. Abgesehen davon, dass es nur ein Schelf ist, denn beim Bombenflugzeug sind an sich die ganzen Einbauten anders als beim Jaeger. Er kann sich nur um Behelfsvisiere handeln. Jedenfalls kann ich mir auch heute noch nicht vorstellen, dass er als Bomber einen besonderen Erfolg im Einsatz gehabt hat. Ich habe das auch nie gehoert.

So.F.: War die Entwicklung der Me 109 und Me 110 fast gleichzeitigt?

A.: Nein, die ging schon nacheinander. Das war gar nicht zu schaffen, das Konstruktionsbuero war viel zu klein. An sich sind wir fortgesetzt, ich glaube das mit Recht behaupten zu koennen, vom RLM schlecht behandelt worden. HESSERSCHMIDT war keineswegs angesehen im Luftfahrtministerium. Noch 1934 war er drauf und dran eine Professur in Danzig anzunehmen, um aus dem Saenzen auszuscheiden. Er hatte auch im RLM versucht, die Erlaubnis zu bekommen, sodass er die Professur annehmen konnte. Die ausserten sich damals, es bestanden keine Bedenken, er koenne sie ruhig annehmen. Schliesslich hat man ihm doch erkluert, er solle bleiben. Man hat ihm damals den Auftrag gegeben, das hing mit dem Europa-Rundflug 1934 zusammen, den wir 1929 und 1930 gewonnen haben, mit dem Sportflugzeug M 23 und 1932 hatten wir die M 29, die aber dann ungefaehr 5 Minuten vor Beginn des Wettbewerbs abgeschaltet wurde, weil 2 oder 3 Unfaelle passiert waren. Man betrachtete HESSERSCHMIDT doch als den aussichtereichsten Konstrukteur fuer das Gewinnen dieses Fluges und hat ihm die Entwicklung der 109 uebtragen. Dann hat man ihm et. d. d. halber den Auftrag auf den Jaeger 109 gegeben, weil er damals erkluert, er musste das Konstruktionsbuero wieder sumachen. Man hat ihm damals erkluert, er brauche nicht erwarten, dass das ein spueterer Auftragtraeger werde, weil der Auftrag bereits zur Entwicklung an 3 anderen Firmen gegeben wurde, meiner Erinnerung nach an HEINKEL, ARADO, ich glaube der Dritte war FOCKE-Wulff. Jedenfalls wurde erkluert, die 109 wurde von 3 anderen Firmen

A.: schon gebaut. Jedenfalls wurde diese 109 dann die Maschine, wider Erwarten. Diese schlechte Behandlung moechte ich sagen, ist an sich zurueckzufuehren auf diese Kontroverse, die MESSERSCHMITZ an sich mit MILCH hatte und zwar ging das auch zurueck auf die Jahre vor 1933, auf den Bau einer Maschine, Typ M 20, von der auch einige Mustermaschinen abgestuerzt sind, was die Kanza veranlasste, damals einen Auftrag wieder zu stornieren. Daraus hat sich natuerlich ein heftiger Streit entwickelt und die Meinungen sind ganz gewaltig auseinander gewallt. Beim Einfliegen der ersten Maschine ist MILCHs Sekretar oder technischer Direktor HACKMACK mit abgestuerzt und war tot. So ist MESSERSCHMITZ immer schlecht behandelt worden, das hat sich auch wieder 1942 stark ausgewirkt, da ist die Entwicklung der 210 etwas schief gegangen und wurde MESSERSCHMITZ von ungefaehr saemtlichen Aemtern, dieer damals inne hatte, als Vorsitzender des Vorstandes usw. abgesetzt.

21.F.: Was war die 210?

A.: Eine Fortentwicklung der 110, auch als schwerer Jaeger.

22.F.: Haben wir die Entwicklung, so wie Sie sie beschrieben haben, abgeschlossen bis zum Schluss?

A.: Die 210 erwachte ich gerade. Die Entwicklung der 210 war wie oben angedeutet etwas schief gelaufen, in dem die Maschine im ueberhohen Flug Neigung hatte ueber den Flugel abzukippen. Dadurch sind meiner Erinnerung nach ca. 17 Todesstuerse erfolgt, die aber nicht auf die Maschine allein zurueckzufuehren sind, sondern auch auf die Tatsache, dass man die Schueler nur noch auf C II Maschinen ausgebildet hat und sofort auf diese C II Maschine setzte, sodass die Schueler vollkommen ungenuegend ausgebildet waren. Unsere eigenen Leute sind nie abgestuerzt. Die eigenen Piloten haben deshalb diese Fehler deshalb nicht erkannt und darum sind diese schlecht ausgebildeten Piloten so leicht abgestuerzt; das fuehrte dazu, dass die ganze Serienfabrikation

A.: sowohl in Augsburg als auch bei deutschen Lizenznehmern abgestoppt wurde mit einem Schlag. Dadurch ist das Werk fast ein Jahr still gestanden. Dann hatten wir diesen Mangel korrigiert und dann wurden die vorhandenen Maschinen entsprechend umgebaut und wurde der Truppe als neuer Typ 410 übergeben. Diese Bezeichnung hat man nur gewählt, um den Leuten vorzutragen die Augen zu verwirren und Meinung zu machen, dass es eine neue Maschine wäre. In Wirklichkeit war es die alte 210. Nach der 410 beschäftigte sich MESSERSCHMITZ weiter mit der Fortsetzung der Jaegerentwicklung; dann wurde zwischenzeitlich, wurden schon noch vor dem Kriege, wurde ein sehr schwerer Jaeger gebaut, der den Westwindsford erworben hatte, mit Bezeichnung No 209. Da wurde nie eine Serie gebaut. Weiter wurde entwickelt eine No 309, die Erfahrung aus der 209, die sich praktisch als reine Flugzeug ^{erwies} entwickelte hatte, sollte ausprobiert werden, ob man ein truppendeckendes Flugzeug machen kann. Dann war noch die Entwicklung der No 262, das ist der Turbo-Jaeger, der zuletzt noch in Serie gebaut wurde. Der ist mit 2 Junkers TL Triebwerken. Das war an sich die letzte Entwicklung.

23.F.: welche Banken haben im wesentlichen diese Entwicklung von MESSERSCHMITZ von Anfang an finanziert?

A.: Diese eigentlichen Entwicklungsaufträge?

24.F.: Nein, meine Frage bezog sich nicht nur auf Entwicklungsaufträge, sondern auf die ganze Vergrößerung von MESSERSCHMITZ?

A.: Ueberhaupt die Vergrößerung der Anlage? Dabei waren wie ich schon erwähnt beteiligt an sich die Deutsche Bank, bezüglich Kauf von RIFLE und BUCHERHAM. Dann ist ^{die} beispielsweise eingeschaltet gewesen bei dem Bau von Werk III, das belief sich auf 100.000 Mark. Dann war der nächste Aufbau, dass wir erwacht hatten, die Gelder nicht aufbringen zu können, dann hat uns das Reichsluft-

A.: Fahrministerium einen Investierungskredit zur Verfügung gestellt, der eine sehr unechte Eigenschaft hatte, dass er täglich kündbar war.

25.F.: In welchem Jahr war dieser Investierungskredit?

A.: Umgekehrt 1935/1936.

26.F.: Wie hoch war der?

A.: Der belief sich zuletzt auf ca. 4 Millionen.

27.F.: Über welche Bank ist dieser Investierungskredit gelaufen?

A.: Der wurde dann direkt überwiesen meiner Erinnerung nach, an die Bayrische Vereinsbank in Augsburg. Das war eigentlich eine Bank mit der ich schon lange vor 1933 zusammengearbeitet hatte, mit der Bayrischen Vereinsbank in Augsburg, die auch vor 1933 schon größere Kredite gegeben hatte, sogar wir paar mal 100.000 Mark. Über diese Bank lief dieser Investierungskredit. Über diese Bank haben wir unseren tatsächlichen Zahlungsverkehr abwickelt. Es kam dann noch dazu ein Teil über die Stadtparkasse Augsburg und später noch die Bank SCHILLER & Co. München, deren Mitinhaber SCHILLER war, zuletzt der Aufsichtsratsvorsitzende. Über die Deutsche Bank ist im wesentlichen die Sache KAPPEL & Buchsbaum gelaufen. Ab und zu ist die Deutsche Bank eingeschaltet worden fuer irgendwelche Auslandsgeschäfte, weil die Deutsche Bank die besseren Beziehungen hatte.; die Bayrische Vereinsbank ist eigentlich nur eine stark lokale Bayrische Bank, deren Filialen meines Wissens nicht einmal über Bayern hinausgehen. Wir hatten notwendig bei den Auslandsgeschäften eine Bank, die über Auslandsbeziehungen verfügte und über die verschiedenen Bedingungen, die von den Kunden gestellt werden, Lieferungs-garantien oder Akkreditive, sodass man die Geschäfte abwickeln konnte und da haben wir die Deutsche Bank im wesentlichen eingeschaltet. Aber die Bank-Verbindung ist es in dem Sinne gar nicht anzusprechen.

28.F.: Welche Banken haben sonst noch Kredite an die Vergrößerung von HESSERSCHEIT gegeben?

A.1 Ich hatte dann einen Hypothekerkredit von der Bayrischen Vereinsbank aufgenommen später, bei dem u.B. dieses Darlehen der Stadtsparkasse wieder abgelöst wurde, das war in Höhe von 3 Millionen. Dann ist auch das wieder abgelöst worden, indem es mir gelungen ist von Versicherungsgesellschaften Kredite zu bekommen, also langfristige Kredite. Die Versicherungsgesellschaften legen einen gewissen Betrag, gemäss den Bestimmungen des Reichsaufsichtsamtes fuer Privatversicherungen, einen bestimmten Teil, einen geringen Prozentsatz von 2 oder 3% zurueck, den koennen die in Hypothekerkrediten auf Industrieanlagen anlegen. Da habe ich eine ganze Reihe von Versicherungsgesellschaften gefunden, die diese Kredite gegeben haben. Damit haben wir dann saemtliche Kredite abgelöst, die gegeben waren. Auch dieser Kredit von der Bayrischen Vereinsbank wurde wieder abgelöst, allein schon aus dem Grunde, weil ich dann die ersten Zahlen als hypothekarische Zahlen diesen Versicherungsgesellschaften geben musste.

B3.F.: Welche Kredite gab die Bank der Deutschen Arbeit?

A.: Die hat ganz zuletzt nur kurzfristige Kredite gegeben fuer das reine Programm und zwar war es so, dass frueher, wir nannten es die Skizzenarie, dass das RMK bei Auftragsvergebung einen bestimmten Prozentsatz als Anzahlung, 20 oder 30% gegeben hat und hat gemäss dem Fortschritt der Unternehmungen, eine Kaskade, eine Flugrate zwischen 10 und 15% gegeben und am Schluss bei der Ablieferung nochmals mit 10% ausbezahlt. Es wurde jeweils nach der monatlichen Lieferung, bzw. wie sie dann abgenommen wurden, wurde das dann jeweils dem RMK in Rechnung gestellt und bezahlt, bzw. die Vorkasse und Anzahlungen verrechnet. Das gleiche Verfahren wie es in Schiffbau ueblich war und wie es ueblich ist, wenn der Bau einen grosseren Zeitraum bei der Industrie und Fertigung erfordert. Diese Zahlungsarie wurde dahingehend getaendert, dass das RMK praktisch wieder erhoert hat, es wurde eine Teil-

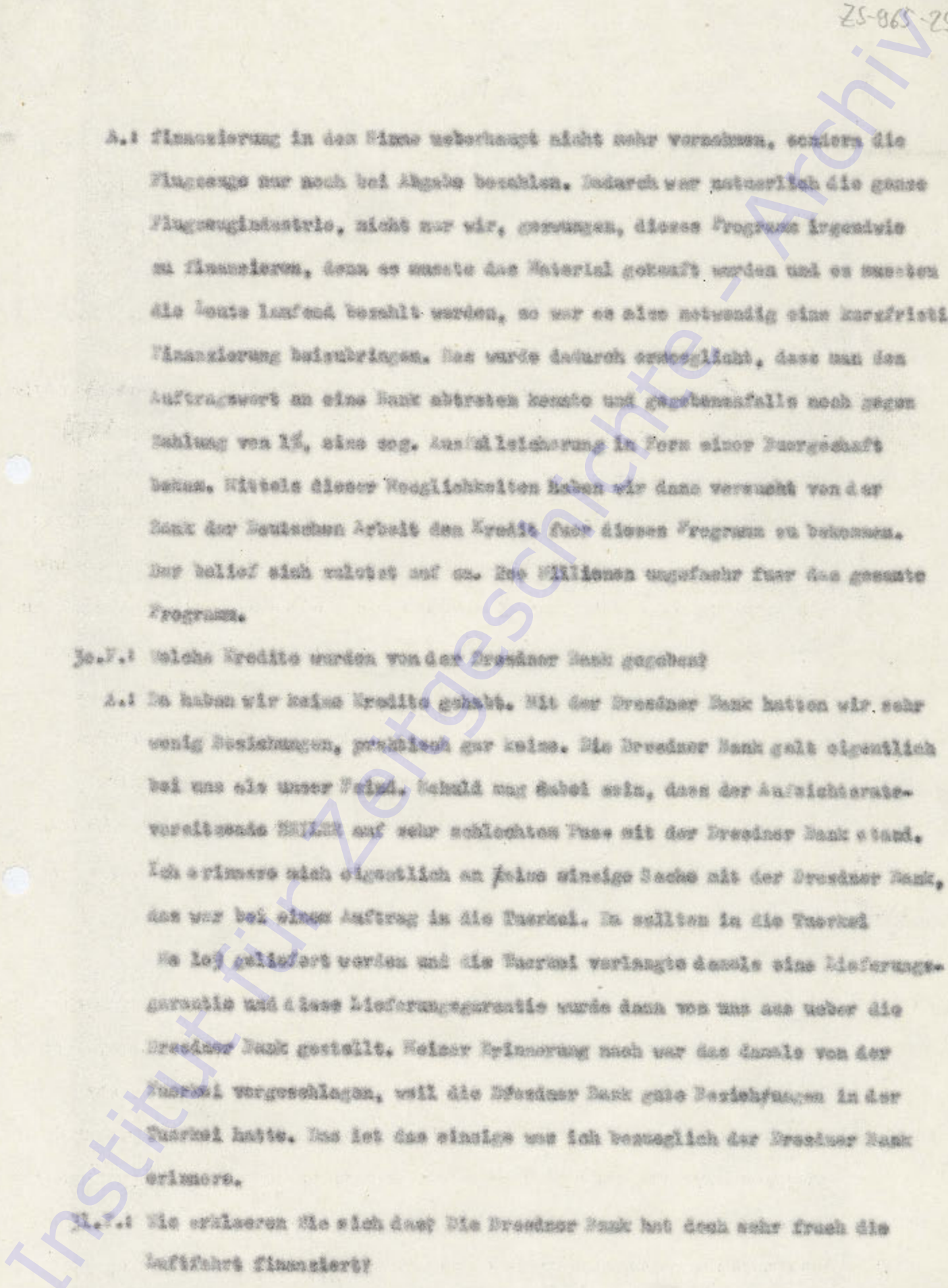
A.1 Finanzierung in dem Sinne überhaupt nicht mehr vornehmen, sondern die Flugszeuge nur noch bei Abgabe beschließen. Dadurch war natürlich die ganze Flugzeugindustrie, nicht nur wir, gezwungen, dieses Programm irgendwie zu finanzieren, denn es musste das Material gekauft werden und es mussten die Leute laufend bezahlt werden, so war es also notwendig eine charakteristische Finanzierung herzubringen. Das wurde dadurch ermöglicht, dass man den Auftraggeber an eine Bank abtreten konnte und gegebenenfalls noch gegen Zahlung von 1%, eine sog. Anzahlleistung in Form einer Buergschaft bekam. Mittels dieser Möglichkeiten haben wir dann versucht von der Bank der Deutschen Arbeit den Kredit für dieses Programm zu bekommen. Der belief sich zuletzt auf ca. 20 Millionen ungefähr für das gesamte Programm.

Jo.V.1 Welche Kredite wurden von der Dresdner Bank gegeben?

A.1 Ich habe mir keine Kredite geholt. Mit der Dresdner Bank hatten wir sehr wenig Beziehungen, praktisch gar keine. Die Dresdner Bank galt eigentlich bei uns als unser Feind. Ich will nur dabei sein, dass der Aufsichtsratsvorsitzende BRILL auf sehr schlechtem Fuße mit der Dresdner Bank stand. Ich erinnere mich eigentlich an keine einzige Sache mit der Dresdner Bank, das war bei einem Auftrag in die Türkei. Ich sollte in die Türkei Weide geliefert werden und die Türkei verlangte damals eine Lieferungs-garantie und diese Lieferungs-garantie wurde dann von uns aus über die Dresdner Bank gestellt. Keiner Erinnerung nach war das damals von der Türkei vorgeschlagen, weil die Dresdner Bank gute Beziehungen in der Türkei hatte. Das ist das einzige was ich bezüglich der Dresdner Bank erinnere.

A.2 Wie erklären Sie sich das? Die Dresdner Bank hat doch sehr fröhlich die Luftfahrt finanziert?

A.3 Ich bin überhaupt an sich von den Banken abgerückt und habe versucht...



A.: die Kredite über die Versicherungsgesellschaften zu bekommen. Das Geld daher war billiger. Ich bezahlte $\frac{1}{2}\%$, während die Banken $\frac{3}{4}\%$, oft 6% verlangt haben. Aus dem mir zustehenden Prozents musste ich die Zinsen decken. Ich habe das Geld versucht so billig als möglich zu bekommen. Abgesehen davon, bin ich an sich kein Freund von Bankem bzw. Bankgeld und ich kenne die Methoden der Banken und weiß, dass sie im gegebenen Moment den Griff an die Gabel macht. Deshalb bin ich an sich von den Banken abgerückt. Ich habe schon vorher als die Lehmanns-Gesellschaft die Bar-Verfügung-Stellung von kurzfristigen Krediten vorantreibt. Die Banken haben dann quer geschossen und haben mir durch den Bankkommissar Dr. RENSE Berlin und MARTIN einen Strich durch die Rechnung gemacht, in dem sie die Zurückzahlung der Gelder an die Versicherungsgesellschaften verlangte und ich war gezwungen, an die Banken heranzutreten mit einem Kredit. Ich habe leider keine Unterlagen dafür, aber es ist mir damals bekannt geworden, dass die Banken unter sich, da ist auch die Dresdner Bank dabei gewesen, Telegramme geschickt haben: Achtung, man kommt KROTHAKI um Kredit aufnehmen und den Kredit nicht unter so und so viel zu geben. Ich habe denen dann ein Schnippchen geschlagen und bin zur Bank der Deutschen Arbeit gegangen mit einem gewissen Voratz, dass die ganze Haftung für das Programm innerhalb des Reichswektors lag, wenn es ein Auftrag von R ich war. Ich habe durch die Bauerschaft erreicht, dass das übrige Vermögen der AG als der Haftung ausgeschlossen war und dass nur der Auftrag für sich der Bank der Deutschen Arbeit haftet hat. Das ist meine Erklärung, weshalb ich mit den Banken eigentlich so wenig zu tun hatte.

12.2.: Welchen Zinssatz berechnete die Bank der Deutschen Arbeit?

A.: Entweder waren es $\frac{1}{2}\%$ oder $\frac{3}{4}\%$. Ich weiß, dass ich wegen dem Zinssatz

A.: Immer noch herum verhandelt hatte.

33.F.: Sie haben zu keiner Zeit Kredite von der Dresdner Bank aufgenommen?

A.: Nein.

34.F.: Commerz-Bank?

A.: Auch keine. Die Bankverbindung war die Bayrische Vereinsbank, die Sparkasse, MILCH & Co., München, in dessen sehr beschränkter Kasse die Deutsche Bank und in dem türkischen Fall die Dresdner Bank. Die Kausers-firma HERRSCHMIDT in Innsbruck in Tirol die hatte meines Wissens die Tiroler Landesbank und die an dort hieß Bank für Tirol und Vorarlberg. Ich glaube nicht, dass die zu den Dresdner Bank gehört haben.

35.F.: Von Jahre 1937 an haben doch ziemlich regelmäßig Sitzungen im Reichsluft-fahrtministerium statt gefunden, um diesen neuen Plan den Sie schon erwachten, zu besprechen, nicht nur in Bezug auf technisches Gebiet, sondern auch bezüglich der Finanzierung des gesamten Programms. In welche Sitzungen in RLM konnte n Sie sich erinnern?

A.: Ich erinnere mich eigentlich nur an diese Besprechungen, die ich persönlich mit den jeweiligen Herren in U-Int hatte, GUNDA, HERRSCHMIDT. Ein sehr starkes Argument war dabei mehr die Preisprüfungsfrage.

36.F.: Wann war eine Sitzung im Reichsluftfahrtministerium im Mai 1935. In dieser Sitzung wurden hauptsächlich Finanzen besprochen?

A.: Wie generelle Sitzung? Kann ich mich nicht erinnern.

37.F.: Wann war eine im Dezember 1935 ebenfalls im RLM, wo MILCH den Vorsitz hatte?

A.: Wann Sie mir einen Anhaltspunkt geben würden. - In eine Sitzung mit MILCH vor dem Kriege erinnere ich mich sehr deutlich, wo ich persönlich zu MILCH gerufen wurde als Einzelperson und Archivar zusammengepackt wurde, weil ich mit meiner liberalistischen Wirtschaftsauffassung die mir vorgehalten wurde, mich sehr gegen die Preisprüfung gesteckt hatte. Die Preisprüfung war damals sehr rigoren. Es ist normalerweise üblich, wenn ich ein Produkt

A.1 Fabrikare, dass ich auf den Gestehungspreis meinen Gewinn aufzuschlagen bekomme. Das war im RMH Missionszug so, sondern der Gewinn wurde gerechnet, das Eigenkapital ist so hoch, das Fremdkapital so hoch, darauf geschlagen wir einen Gewinn von 5%. Das ergibt auf das Produkt einen Gewinnzuschlag vielleicht von 1 - 2%. Dagegen hatte ich damals erheblich opponiert, wie soll die Firma da auf einen gesunden Zweig kommen. Vor allem Dingen war es so, dass aus diesem Gewinn noch eine ganze Reihe Kosten von der Firma getragen werden mussten. Die Kosten wurden nicht einfach vom Luftfahrtministerium übernommen. Die haben erklärt, das nehmen wir an und das nehmen wir nicht an. Es blieb immer eine Reihe von Kosten übrig, die aus dem Gewinn abzurechnen waren. Das hat erheblichen Kampf gegeben und stimmt mit meiner liberalistischen Wirtschaftsauffassung nicht überein. Ich hatte erheblichen Krach mit der Preisprüfstelle. Das ist also eine Sitzung mit NILSEN vor dem Krieg, die mir in Erinnerung geblieben ist.

18.7.1 Wann war das ungefähr?

A.1 Ich glaube ungefähr 1935.

19.7.1 Wie motivierte NILSEN seinen Standpunkt, dass der Gewinn so niedrig sein sollte und auf 1 bis 2% letzten Endes lag?

A.1 Motivierung war da eigentlich sehr wenig dabei. Meiner Erinnerung nach gar keine. Er hat einfach erklärt, das ist von Reichsluftfahrtministerium so festgesetzt und das habe ich so zu akzeptieren.

20.7.1 1935 ist das doch ein schon eigenartiger Einspruch, da war doch noch kein Krieg?

A.1 Ich glaube NILSEN's Grundeinstellung war immer die, vielleicht ist es von mir herabtriften, dass er der Meinung war, die von der Industrie sind schlechte Leute, die muss man gewaltig beim Reichel nehmen. Das ist mein Gesamtindruck der Mittel umg NILSEN's.

41.7.1 Wieso konnte das Reichsluftfahrtministerium Befehle an die Flugzeug-
Industrie geben?

4.1 Es hat die Dinge immer auftragsgemäss in die Hand genommen. Bei Ver-
gebung eines Auftrages hat das RLM von vornherein verlangt, der endgültige
Preis wird erst dann festgesetzt, wenn der Preis geworfen wird. Bei einer
Preisprüfung haben sie praktisch die ganze Bilanz in der Hand. Wenn sie
einen Preis prüfen, sind nicht nur der Aufwand an Kosten und Material,
sondern auch die gesamten Verkosten zu berücksichtigen, das fängt an
bei den Abschreibungen. Dann so hat das Luftfahrtministerium immer gesagt,
das muss vergrossert werden, dabei hat es ausdrücklich festgesetzt,
das wird in der Form gesucht und darf kostenmässig den um den Umfang nehmen.
Das wurde von RLM von einer eigenen Investitionsabteilung geprüft.
Eine gewisse Selbstständigkeit hatte ich von Anfang an versucht mir dadurch
zu verschaffen, dass ich versucht habe andere Auftraggeber zu finden,
die nicht mit dem RLM in Zusammenhang sind. Deswegen habe ich immer den
Versuch gemacht auszusuchen, um einen starken Auslandsmarkt herbeizu-
führen. Dabei habe ich mir von RLM nicht rein rein lassen. Das war viel
inkrativer als der Umsatz mit dem RLM, der Gewinn betrug nie mehr als 5%.
Daneben wurde dies eine Gewandart, indem ein gewisser Zuschlag auf die
Geheimhaltungskosten genehmigt wurde. Es waren aber nie mehr als 5%. Man
konnte nur dabei von vornherein abhelfen, in dem man einen festen Preis
macht, aber da geht man ein grosses Risiko ein, wegen der Änderungen,
die immer wieder vorkommen. Wenn in der Ver kalkulation 5% angenommen wurden,
wenn trotzdem etwas mehr erreicht wurde, wir haben aber ^{mehr} ~~als~~
10% verdient, dann kam bei der nächsten Gelegenheit die Preisprüfung
und hat den Verdienst über den 10% wieder weg genommen. Das hat laufend
Krank zwischen mir und der Preisprüfung gesetzt. Es war in den 12 Jahren

A.1 ein ^Wappt vom ersten Tage an bis zum letzten Tag.

42.7.4 Wie haben sich gegen diese ganze Kriegswirtschaft von Anfang an gestaut?

A.1 Kriegswirtschaft ist eigentlich falsch gesagt. Ich war nicht der Meinung, dass ein Krieg kommt. Ich fand die deutsche Luftrüstung so lächerlich, dass ich mir niemals vorstellen konnte, dass überhaupt ein Krieg riskiert werden kann.

43.7.1 Ich meine auch nicht Kriegswirtschaft in dem Sinne, sondern vielmehr Bewirtschaftung.

A.1 Ich habe mich gegen die Bewirtschaftung gewandt, weil ich überhaupt, auch heute noch ein ausgesprochener Gegner der Planwirtschaft bin. Der beste Beweis fuer meine Theorie ist an sich Amerika. Die haben alles andere gemacht als eine Planwirtschaft. Es war eigentlich so, dass man wirklich die Industrie und auch einen General der Industrie, KENNEDY war ein General aus der Industrie, den hat man übertragen die Fabrikation der Flugzeuge. Amerika hat Serien herangebracht, was wir herangebracht haben, war Spielerei. Im Jahre 1934 hat die Wehrmacht in Augsburg, wenn das eine Werkstatt war, im Mai/Juni 75 Maschinen herangebracht, wo Zie oder Hie. Das ist doch keine Serie. In muss ich sie heute noch an den Kopf fassen. Diese Schichten die in Jahre 1933/4/5/6 gebaut werden, die alten Einzel, das waren schwere Maschinen, damit konnte man keinen Luftkrieg führen. Die Maschinen die damals Frankreich und England hatte, war ganz andere Maschinen. Frankreich hatte schwere Flugzeuge und genau so England hatte doch ganz andere Typen als wir.

44.7.1 Erinnern Sie sich der Sitzung in Karinhall im Herbst 1936?

A.1 Ich selbst war nie in Karinhall, das möchte ich gleich betonen. Ich erinnere mich an eine Sitzung 1936 in Karinhall. Meiner Erinnerung nach war bei dieser Sitzung folgendes: Es sollte die JF 88 bei mehreren deutschen Firmen an stelle

A.4 von eigenen Flugzeugen in Lizenz gebaut werden.

47.F.4 Was war das fuer ein Typ?

A.4 Das war ein Bomber, ein zweimotoriger. Das ist auch ein Thema der deutsche
47.F.4 Bomber. Ihnen wirklich guten deutschen Bomber hat es auch nicht gegeben.

In schweren Bombern ist Deutschland nie gekommen, solche erstklassige Typen
wie sie gerade von Amerika eingesetzt wurden und auch von England, hat es
in Deutschland nie gegeben. Zweifelslos war das beste in Deutschland noch
die Ju 88. Die Me 111 war ein ausgesprochen veralteter Flugzeug, das
meines Wissens bei uns scherzweise der Schleichtbomber genannt wurde. Das
sahen immer als ob er von unsicherem Land so schnell festgehalten wurde.
Bei der Sitzung hat es sich darum gehandelt, dass dann diese, ich glaube es
waren die Firmen die vorher Me 111 bauten, wollten die Ju 88 bauen. Nun
wurde von den Firmen ziemlich dagegen opponiert, jeder wollte seinen eigenen
Flugzeuge bauen. Es wurde diesen Firmen meines Wissens auch nie mehr beibr,
es erzählte mir damals auch Prof. KESSEL-SCHMITZ. Aber er hatte an sich
gar nichts mit der Sache zu tun. Er wurde eben von UHRT eingeladen da teil-
zunehmen. UHRT hat zu ihm gesagt: hören Sie sich den Bomber mal an, eines
Tages werden Ihre Typen auch bei den anderen in Lizenz gebaut, dann wissen
Sie gleich wie es da aussieht.

47.F.4 Welche Firmen unserer KESSEL-SCHMITZ waren in Berlin vertreten?

A.4 Das weiss ich nicht. Sicherlich wird dort gewesen sein HENKEL, wahr-
scheinlich die HENKEL-Werke in Halle, es kann sein dass ARADO dort war,
vielleicht auch AGO. FOCKE-Wulf weiss ich nicht, die haben sich dann auf den
Jäger eingestellt. Es moechte noch dort gewesen sein BLOM & FOSS, die hat
meines Wissens auch die Ju 88 gebaut. Das ist schweurig, ich kann nur darnach
urteilen, dass diejenigen dort waren, die meines Wissens die Ju 88 gebaut
haben. Selbstverstaendlich war JUNKERS dort als Lizenzgeber, das war damals
KOPPENBERG.

48.F.: Waren auch Vertreter der Finanzwelt in Kariball?

A.: Nein ich nie davon gehört, ich glaube auch nicht. Meiner Ansicht nach hat es sich nur um den technischen Teil gehandelt, dass es möglich ist, diese Firmen umzuschichten, dass sie einen Freedom Typ in Lizenz bauen. Dieses Entschloß stellte es sich ein Forum dar, nachdem vorher mit einer einzigen Ausnahme die DEUTSCHEN WERKZEUG-Fabrik, 1938 unbekannt in WERKSCHNITT 10, nur wir mussten damals diese Freedom-Typen in Lizenz bauen. Das hatte uns erhebliche Schwierigkeiten gebracht, weil das ganze, die Vorbereitung der Zeichnungen usw. viel Arbeit voraussetzt.

49.F.: In welchem Monat 1938 war diese Kariball Zusammenkunft?

A.: Das weiß ich nicht mehr.

50.F.: Hat WERKSCHNITT jemals die Ja NE gebaut?

A.: Nein.

51.F.: Wieso ist es dann nicht gelungen?

A.: Das war wohl daher, weil wir uns grundsätzlich nur auf Jagertypen festgelegt hatten. Ich habe mich auch des oftteren mit WERKSCHNITT unterhalten und wir waren uns vollkommen einig, wir wollten es sich seine Stärke ausrechnen, die auf dem schnellsten Flugzeug lag und der Jaeger ist ja das schnellste Flugzeug und weiter haben wir gesagt, wir wollen es sich nur dieses Kapitel Jagdflugzeug, weil das reine Verteidigungsflugzeug ist.

52.F.: Auf Grund welcher technischen Handhabung?

A.: Ja und auch verteidigungsmässiger Handhabung. Bei uns spielte immer, vielleicht ist das übertrieben, die Überlegung, dass wir eines Tages von Russland angegriffen werden, das war unsere Überzeugung; uns wurden die russischen Flugzeugzahlen damals mit 6.000 Frontflugzeugen geschätzt, dass die Russen das amerikanische Lizenzmuster bauen würden, was auch gestimmt hat. Ich dachte damals genau wie WERKSCHNITT einen Überfall

52.F.: Russland. Wer war auch geplant, dass die Russen waren sehr weit in die Technische damals vorgezogen und die Technische war fuer uns immer das Flugzeugbauerschiff der Russen. Meine Meinung war immer die, dass man einen dazwischen Angriff mit so viel als moeglich Jaegern abwehren koennen muss.

53.F.: Konnten Sie mir die Entwicklung der Ju 88 angeben?

A.: Nein.

54.F.: Ungefuehr wie gross war die Produktion der Ju 88 im Jahre 1938?

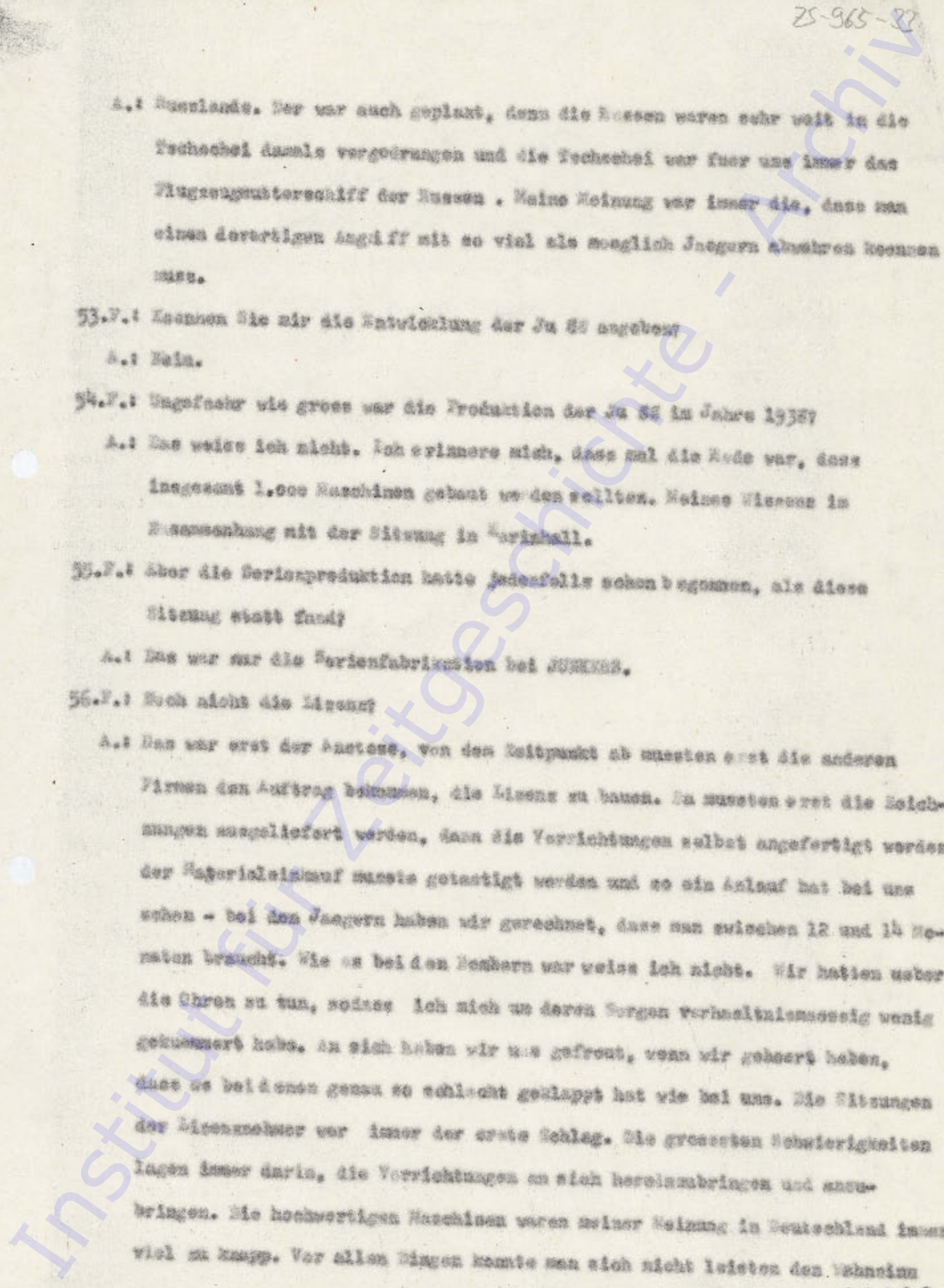
A.: Das weiss ich nicht. Ich erinnere mich, dass auf die Rede war, dass insgesamt 1.000 Maschinen gebaut werden sollten. Meines Wissens in Zusammenhang mit der Sitzung in Weiskell.

55.F.: Aber die Serienproduktion hatte jedenfalls schon begonnen, als diese Sitzung statt fand?

A.: Das war nur die Serienfabrikation bei JUNKERS.

56.F.: Noch nicht die Lizenz?

A.: Das war erst der Anstoss, von dem Zeitpunkt ab mussten erst die anderen Firmen den Auftrag bekommen, die Lizenz zu kaufen. Es mussten erst die Zeichnungen ausgeliefert werden, dann die Vorrichtungen selbst angefertigt werden, der Materialkauf musste genehmigt werden und so ein Ablauf hat bei uns schon - bei den Jaegern haben wir gerechnet, dass man zwischen 12 und 14 Monaten braucht. Wie es bei den Bomben war weiss ich nicht. Wir hatten ueber die Ehren zu tun, sodass ich mich um deren Sorgen verhaeltnismaessig wenig gekummert habe. An sich haben wir uns gefreut, wenn wir gehuert haben, dass es bei denen genau so schlecht geklappt hat wie bei uns. Die Sitzungen der Lizenznehmer war immer der erste Schlag. Die grosssten Schwierigkeiten lagen immer darin, die Vorrichtungen zu sich hereinzubringen und auszubringen. Die hochwertigsten Maschinen waren meiner Meinung in Deutschland immer viel zu knapp. Vor allem Dingen konnte man sich nicht leisten den Mehraufwand



A.1 letzten, wie man es in Deutschland gemacht hat, ich habe Listen gesehen, da standen meine Wiese nicht weniger als 58 Typen drauf. Das Beispiel Amerika, da hat es nur wenig Muster gegeben und nicht diese zig-Typen wie bei uns auch auf dem Gebiet des Autos. Der Krieg wurde zweifellos von England und Amerika viel totaler und konservativer geführt als von den Deutschen.

57.7.1 Wir wollen hier heute vormittag abschließen und uns heute nachmittags noch über weitere Fragen unterhalten.

25-963-35
Mr. Verbeke

Interrogation Nr. 1533-B

Institut f. Zeitgeschichte
München
ARCHIV
1948/56

Vernachung von Hakan KOCOSKAKI,
member of Vorstand MESSERSCHMITZ,
auf Veranlassung von Hr. BOCKLER,
durch Hr. Erik J. CHEMANS,
am 7. Juli 1937 von 2.00 Uhr bis 3 Uhr nachmittags,
Stenographin: Gertrude WEBER.

1.F.: Geben Sie bitte Ihren vollen Vor- und Zunamen an.

A.: Hakan Pietro Yanni KOCOSKAKI.

2.F.: Ich möchte jetzt unsere Unterhaltung von heute morgen mit Ihnen fortsetzen; lediglich der Form halber Sie fragen, ob Sie sich darüber klar sind, dass Sie noch unter Eid stehen?

A.: Ja wohl.

3.F.: Sie wollten etwas sagen?

A.: Ihre eindringliche Frage nach der Dredner Bank hat mich veranlaßt, während der Mittagszeit nochmals in meinem Gedächtnis eingehend nachzuforschen, ob noch irgendwelche Beziehung zu dieser bestanden hat. Ich bin auf folgendes gekommen: Die Dredner Bank wurde als Bankverbindung hinzugezogen von den Bayrischen Flugzeugwerken in Regensburg und zwar zu der Zeit, solange diese Gesellschaft Reichgesellschaft war. Ich kann mich aber nicht erinnern, dass sie zu irgendwelchen Krediten herangezogen wurde. Es kann sein, dass mal ein Ueberbrückungskredit in Frage kam, aber an einen entscheidenden Kredit kann ich mich nicht erinnern, dass sie hinzugezogen worden war, als die MESSERSCHMITZ (Bayrische Flugzeugwerke GmbH) die später in MESSERSCHMITZ umgetauft wurde, übernommen wurden. Als wir die übernommen hatten, hat es zu einer meiner vornehmsten Aufgaben gehört, die Dredner Bank langsam aus der Bankverbindung herauszuziehen und in

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

- A.: starken Masse die Bayrische Vereinsbank einzuschalten.
- 4.F.: Weshalb sollte die Dresdner Bank hinzugezogen werden?
- A.: Aus den Gründen die ich heute vormittag schon erwähnte.
- 5.F.: Wie hoch waren die Zinssätze, die die Dresdner Bank berechnete für die Bayerischen Flugzeugwerke/ HESSERSCHEIFF AG, Regensburg?
- A.: Kann ich mich nicht erinnern.
- 6.F.: Liegen die wesentlich höher als diejenigen, die Ihnen später von der Deutschen Bank und der Bank der Deutschen Arbeit berechnet wurden?
- A.: Höher liegen sie bestimmt. Ich glaube, dass sie in der banküblichen Form gelegen haben, die liegen alle um 5 bis 6% heraus. Wenn es wesentlich höhere gewesen wären, wäre es bestimmt aufgefallen.
- 7.F.: Wie hoch hat sich die Dresdner Bank an der Finanzierung von Regensburg beteiligt?
- A.: Finanzierung kann man nicht sagen, das möchte ich ausdrücklich betonen. Das war nur als Bankkonto an Platz, denn das Unternehmen brauchte an Platz eine gewisse Bank, um dort Zahlungen im Kopfang zu machen und über dieses Konto Zahlungen zu machen. Nur diese Form ist mir erinnerlich eine Einschaltung in die Finanzierung. Unter Finanzierung verstehe ich Kredite geben, kurzfristige oder langfristige. Kann ich mir auch nicht bei Regensburg erinnern.
- 8.F.: In diesem Zusammenhang hätte ich noch eine Frage bezüglich des Kredites, den das Reichsluftfahrtministerium gegeben hat. Wurden diese Kredite oder Forderungen aus Reichsmitteln geschöpft oder aus Privatmitteln, die von Banken zur Verfügung gestellt wurden?
- A.: Voraus das Reichsluftfahrtministerium diese Gelder geschöpft hat, ist mir an sich unbekannt, das würde nie dazu gesagt. Das wurde einfach vom Reichsluftfahrtministerium überwiesen und später wurde das gesucht

8.4 In Form der Bank der Deutschen Luftfahrt. Diese Bank gehört auch noch dazu, besonders in den letzten Jahren zu den Bankverbindungen die ich heute frisch genannt habe. Ein kleiner Kredit von 25 Millionen ist an sich von der Bank der Deutschen Luftfahrt genommen worden, als kurzfristiger Kredit. Wir sprachen von den kurzfristigen Krediten bei der Bank der Deutschen Arbeit zur Finanzierung des Flugzeugbauprogrammes. Der grosse Betrag ist von der Bank der Deutschen Arbeit mit 25 Millionen von der Luftfahrtbank genommen worden. Dieser Luftfahrtbank hat sich später das RLM bedient, um solche Gelder zu überweisen.

9.7.4 Wehalb wurde die Aero-Bank (Bank der deutschen Luftfahrt) überhaupt gegründet?

A.4 Das entspricht sich meiner Kenntnis.

10.7.4 Wir haben uns neulich über die Fabrik Kesseler/Wirral unterhalten. Kann Ihnen KESSERSCHEIFF dieses Werk?

A.4 Das kann KESSERSCHEIFF meiner Erinnerung nach 1941. Das war an sich eine bestehende Fabrikanlage, die nicht ausgenutzt war und war hatte das die Firma SCHUBERT in Wetzlar. Diese Firma stellte an sich diese falschen Kesselsteine, Glasinstrumenten her. So wurde damals erreicht, sie habe eine Fernrohrfabrikation auf rein handwerklicher Basis. Von dieser hatten wir diese Anlage erworben und es einer Fabrikanlage später ausgebaut und eingerichtet.

11.7.4 War das ein einfacher Kauf?

A.4 Ein ganz normaler Kauf.

12.7.4 Wurde der finanziert?

A.4 Das ist an sich von uns aus finanziert worden.

13.7.4 Ohne Kreditansprüche?

A.4 Da hatte ich schon diese Kredite von den Versicherungsgesellschaften zur Verfügung. Aus diesen habe ich das gemacht.

14.F.: Was haben die ursprünglichen Eigentümer gesucht nach dem Verkauf?

A.: Die haben an sich ihre Fabrik in Wattens weiter geführt. Das war die eigentliche Fabrik, und dieses war nur eine Nebenanlage fuer Fernrohre, die zu dem als wir sie uebernahm praktisch still lag.

15.F.: Was hat MESSERSCHMITZ dort hergestellt?

Zubehoer

A.: In wesentlichen Stueckteilen fuer die Flugzeugfabrikation, zuletzt an sich die Querruder und Landklappen der Me 262 und auch wurden hergestellt die Propeller. Urspruenglich wollten wir dort machen Propeller und Fahrgerueste. MESSERSCHMITZ hatte unter anderem auch einen eigenen Verstellpropeller sehr billig und preiswert entwickelt, gerade fuer Me 108. Das wollten wir an sich nicht fahren lassen, das war eine grosse Konkurrenz zu dem FSL Propeller, der an sich sehr teuer war. Diese wollten wir dort bauen und haben sie auch gebaut. Wir haben dann auch verstellbare Propeller fuer grossere Typen 109 entwickelt und haben auch die dort gebaut in kleineren Stueckzahlen. In Aussicht war genommen Komaten als feinmechanische Verstaette zu haben und ich habe dabei mit mindestens einem Auge, wenn nicht mit 2 nach Friedensproduktion geschickt und wollte dort eine Staerke schaffen, die nach Kriegsende in der Lage gewesen waere, gerade auf dem feinmechanischen Sektor Lieferungen an z.B. die Automobilindustrie zu machen, eben deshalb schon die Fahrgeruestfrage um eben ueberhaupt in dieser Richtung arbeiten zu koennen. Ich hatte angenommen, dass nach dem Krieg bestimmt eine Reduktion des Flugzeugprogramms stattfindet, deswegen habe ich fruehzeitig, trotzdem es streng verboten war, nach Friedenszeiten geschickt.

16.F.: Dann haben wir neulich gesprochen ueber die Firma UDS & Co. Muenchen,

Wien - Rakast. Was fuer eine Firma war das?

A.: Eine feinmechanische Firma die elektro-mechanische Verstellgeraete

A.: herstellte. Das waren Apparaturen und kleine Dinge, das gehörte auch zu dem Sektor Friedensproduktion, weil das auch Dinge waren, die man später in Friedenszeiten auf anderen Sektoren verwenden konnte. Wir kamen dadurch darauf, dass man an sich fuer die 110 ein hoeheres Flössenverstellgeraet konstruierte, damit man das nicht mit der Hand verstellen muss, sondern ueber ein kleineres Geraet, das man mittels Druckknopf von Fuehrerseite aus betaetigt. Dieses Geraet wurde bei URSK entwickelt und gebaut. Deshalb waren wir an der Firma interessiert und auch beteiligt. Es war aber nur Minderbeteiligung. Wir hatten nur 40% Stimmrecht bei der Firma, um einen entscheidenden Einfluss zu haben, waeren wir 51% haben. Die Firma war an sich vollkommen frei, eine gewisse Interessennahme zwischen uns und der Firma URSK war an sich vorhanden. Die hatten einen Zweigbetrieb in Wien. Der war zuerst selbststaendig, wurde dann an die Firma URSK Muenchen mit vereinigt, sodass wir tatsaechlich mit dem 40% beteiligt waren. URSK ist an sich ungarischer Staatsangehoeriger gewesen und hatte in Budapest eine sechliche Firma gegruendet und uns vorgeschlagen, ob wir uns beteiligen wollen. Wir haben zugestimmt und haben uns mit 25% an dieser ungarischen Firma beteiligt. Das war eine Minderheitsbeteiligung, nicht mal eine qualifizierte Minoritaet.

17.F.: Haben Sie Generalversammlungen von URSK beigewohnt?

A.: Ja wohl. Das war ziemlich formlos, das war eine GGGH, in der man die Bilanzen 18.F. dann durchgesprochen hat. Das hat man an sich schon als Generalversammlung angesprochen. Die eigentliche Faere der Generalversammlung ist nur bei Aktiengesellschaften.

18.F.: Haben Sie solchen Versammlungen beigewohnt?

A.: Ja.

19.F.: Wer hat die anderen 60% vertreten?

A.: In wesentlichen URSK selbst.

A.: Sie waren in seinen Händen. UHNE hatte mindestens 51%. Den Rest hatten an sich 2 frühere Assadi's von ihm; der Betriebsleiter hatte ein paar Tausend Mark Beteiligung und ein Baron von ROSENBERG hatte auch noch einige Tausend Mark. Der entscheidende Faktor war UHNE, der 51% hatte und wir hatten 40%.

20.F.: Wir sprachen heute morgen ueber diese Sitzung in Berlin Hall im Herbst 1938. Haben Sie dараеher einen Bericht gelesen oder wie bekamen Sie ueberhaupt Kenntnis von dieser Angelegenheit?

A.: Die habe ich damals bekommen durch die Empfehlung von Prof. ROSENBERG, der mir selbst von dieser Sitzung erzahlt hat. Bericht habe ich keinen gelesen. Habe auch nicht gehoert, dass dараеher ein Bericht existiert hat. So etwas spricht sich ausserdem in der Luftfahrt herum.

21.F.: Koennen Sie mir das Verhaeltnis zwischen dem RLM und dem Vierjahresplan und der Flugzeugindustrie erklarenden, mit anderen Worten: Ich will damit sagen, dass die Flugzeugindustrie nach Richtung des Vierjahresplanes ja nicht nur vom RLM Instruktionen bekommen hat, sondern auch von dem Vierjahresplan. Wie hat sich das in der Praxis ausgewirkt?

A.: Ich kann sich nicht erinnern, dass der Vierjahresplan an sich auf unsere Flugzeugproduktion irgendwelche Auswirkungen gehabt hatte. Ich haerte immer nur, der Vierjahresplan wurde sich mit solchen Dingen befassen, wie z.B. die Messinherstellung, synthetischen Gummi und dergleichen. Aber einen Einfluss des Vierjahresplanes auf das Reichsluftfahrtministerium bin ich nicht gewahr geworden, jedenfalls nicht auf unserm Flugzeugprogramm. Jedenfalls ist es mir nicht aufgefallen. Es moegte dort in den oberen Regionen dabeeruegliche Verhandlungen oder Besprechungen gewesen sein, von denen ich aber keine Kenntnis bekommen habe.

22.F.: Ist es moeglich, dass Direktiven des Vierjahresplanes direkt an das

22.F.: Reichsluftfahrtministerium und von dort an die Flugzeugindustrie weitergeleitet wurden, mit der Unterschrift des HIN?

A.: Das glaube ich nicht. Es waren das sicherlich, sagen wir bei dergleichen Anweisungen gestanden, auf Grund Weisung des Vierjahresplanes. Jedenfalls kann ich nicht erinnern, dass eine dinstenmögliche Weisung des Luftfahrtministeriums erfolgt ist, unter Hinweis auf den Vierjahresplan.

Ich hatte eigentlich immer den Eindruck, dass das Reichsluftfahrtministerium eine sehr selbstbewusste Stellung hatte.

23.F.: Wenn Sie heute zurückblicken auf die Jahre 1933 - 1939 oder bis Ausbruch des Krieges und die Entwicklung der deutschen Flugzeugindustrie betrachten, wie würden Sie sie kurz schildern?

A.: Ich kann sie vielleicht in 2 wesentliche Abschnitte zerlegen. Der eine Abschnitt wäre die Schaffung eines Flugmaterials überhaupt, auf der sehr als ungeheurer Basis vorhandener veralteter Typen und der zweite Abschnitt ist meiner Ansicht nach die Umwandlung dieses des geschaffenen Bestandes in modernisiertes Material. Das ist eigentlich sein Eindruck. In diese beiden Phasen zerfällt wohl das ganze deutsche Flugzeugprogramm.

24.F.: Es steht aber doch, dass die Flugzeugindustrie nach 1933 in grossen gesch, einen kolossalen Aufschwung genommen hat?

A.: Unfehlbar ist die Luftfahrtindustrie wesentlich vergrössert worden.

25.F.: Aus welchem Grunde?

A.: Keiner Überzeugung nach ist der Grund den ich heute vormittag schon erwähnte, dass man gegen einen russischen Angriff an sich einigermaßen gewappnet sein wollte.

26.F.: Sie würden also sagen, dass es in Folge der allgemeinen Aufrüstung auch mit der Flugzeugindustrie wieder vorwärts ging?

A.: Ich weiss nicht ob man die Schaffung einer Luftwaffe, um einen Angriff

A.1 abwehren, einem vorstehenden Angriff, ob man den als Aufrüstung in dem Sinne bezeichnen kann.

27.F.1 Nun, die Ja SS war schliesslich kein Verteidigungsflugzeug?

A.1 Da kann man aber sehr viel Gegenargumente oder mindestens entscheidende Gegenargumente aufzählen. Erst mal die Frage ist ja: solche Flugzeuge kann ich sowohl zum Angriff als auch zur Verteidigung einsetzen. Ich werde auf einen Gegner nicht mit einem Fussball werfen, wenn er auf mich mit Steinen wirft. Wenn ich also weiss, z.B. Russland hat 5000 oder 6000 Bomber, wenn der also nun Angriff gegen mich Bombenflugzeuge verwendet, kann ich auch in der Verteidigung das gleiche dazu verwenden, denn das ist ja selbst bei einem Zweikampf, bei einem Duell die Methode, dass die Gegner die gleiche Waffe, die gleiche Munition usw. in die Hand bekommen. Das müsste wohl auch Deutschland zugestanden werden. Es bleibt auch wohl die Frage offen: wer hat den Bomber zuerst gebaut, hat sie Deutschland gebaut oder die anderen. Da ist doch offensichtlich, ich erinnere mich schon von 1926 ab, da habe ich englische, französische und amerikanische Zeitschriften studiert und ich erinnere mich sehr gut, dass dort sehr beachtliche Bombenflugzeuge längst entwickelt worden sind. Ich glaube sicherlich nicht, dass diese Staaten sie an sich zu Angriffszwecken entwickelt haben. Da müsste man gerechterweise das gleiche Deutschland zugestehen.

28.V.1 Nur mit dem kleinen Unterschied, dass Deutschland es vertragsgemäss nicht musste.

A.1 Da stelle ich die Frage: Ich erinnere mich nicht an ^{erstliche} ~~insprueche~~ diebe-
zuglicher Natur. Wie ich schon ausfuhrte, kann ich nur sagen, wenn die anderen in der Lage waren mit einer Luftpolizei zu agieren, was anderes war es nicht gewesen, warum wurden dann derartige Dinge nicht unterbunden.

29.F.: Das ist eine Frage, die von meiner Frage zunächst sehr weit abweicht
Herr KUKUTSUKI, das müssen Sie wohl zugeben?

A.: Eigentlich nicht. Wenn ich der Meinung bin, es wird ein Vertrag verletzt,
was Sie mir gegenüber gerade auführten, dann wird doch der Gegner den
Versuch machen, den Vertragszustand wieder herzubringen. Jedenfalls im
Privatleben ist es so, wenn ich mit jemand einen Vertrag abschliesse und
ich sehe, dass er den Vertrag verletzt werde ich ihn verklagen, oder
gegebenenfalls mit Polizeigewalt, sei es durch Einspruch oder Wegnahme
entsprechender Gegenstände, bis der Vertrag wieder hergestellt wird.

30.F.: Sie würden also sagen, dass eine Aufrüstung der deutschen Luftfahrt-
industrie gemacht wurde zwischen 1933 bis 1939, weil gewisse andere Länder
ebenfalls aufrüstet haben?

A.: Ich muss immer wieder sagen, Die Schaffung einer deutschen Luftwaffe
habe ich von dem Gesichtspunkt aus gesehen, dass der Angriff von Russland
aus erfolgt. Das ist meine Überzeugung gewesen.

31.F.: Von welchen Ländern dieser Angriff zu erwarten war, spielt keine Rolle.
Ich betrachte das nicht mal von einem rein generellen Standpunkt. Man
hat diese Pläne der Aufrüstung in der Luftfahrtindustrie sowohl, als auch
den anderen Industrien etwa aufgestellt, um den allgemeinen Aufrüstungen
Schritt zu halten?

A.: Nein, Schritt halten mit der übrigen Aufrüstung kann man es nicht be-
zeichnen. Es war eigentlich nur die Sicherung nach aussen hin. Das ist
genau so, wenn man der deutschen Polizei letzten Endes wieder genehmigt,
dass sie an sich zu ihrer Verteidigung eine Waffe trägt; selbst im
heutigen Deutschland, das noch keinen Friedensschluss hat ist es der
Polizei zugestanden, weil man einsieht, dass sie sich mit dem Gummihammer
nicht genügend verteidigen kann. Der Grad einer Verteidigungswaffe
ist davon abhängig, was letzten Endes ein Gegner evtl. anwenden kann,

A.: um sich da einigermaßen wirksam verteidigen zu können.

32.F.: Da fragt sich dabei naturlich immer noch, hat man eine rechtliche Basis dafuer diese Waffen herzustellen. Bestand diese Basis nach Ihrer Meinung nach im Jahre 1938?

A.: 1938 bestand sie meiner Ansicht nach und zwar deshalb, weil es die ganze Welt gewusst hat, was an sich in Deutschland hergestellt wird, und nicht einmal ist dagegen, nicht mal ein papierener Einspruch seiner Erinnerung nach erhoben worden. - Ich bin kein Jurist und habe mich selbstverstaendlich mit diesen Fragen im einzelnen nicht befasst, denn man kann von einem Durchschnittsdeutschen nicht verlangen, dass er alle Fakts und internationalen Vereinbarungen kennt. Das ist ja nicht meine Aufgabe gewesen und ich kann mir nur in meinem Laienverstand zurecht legen, ob eine Basis dazu bestanden hat und die hatte ich eben geglaubt darin zu sehen, dass an sich das Recht auf Verteidigung zugestanden war und dabei hat es sich auch nur gehandelt, diese Verteidigung ueberhaupt wirkungsvoll zu gestalten, in dem man die Verteidigung mit einer Waffe ausfuhrte, in der der Gegner mindestens staerker ausgeruestet war, als das eigene Land.

33.F.: Abgesehen von den HESSERSCHNITT-Verken - wer hat im Grossen und Ganzen den Aufschwung und die Vergruesserung der Flugzeugindustrie zwischen 1933 und 1939 hauptsaechlich finanziert?

A.: Ueber die Bankverbindungen der anderen Industrien bin ich nicht orientiert; aber ich nehme doch an, und glaube auch, dass es im wesentlichen diesen ganzen Firmen gelungen ist, bei irgendwelchen Banken grossere Kredite zu bekommen. Ich erinnere zum Beispiel auch, dass HEISSEL damals grosseren Kredit bekam, von wem weiss ich allerdings nicht mehr. Sicherlich ist es bei denen auch zum Teil so gemacht worden dass eine Vorfinanzierung in

A.: Fern dieser taeglich kuenndbaren Kredite durch das Reichsluftfahrtministerium gegeben wurden und bei der Konsolidierung dieser Schulden wurden die abgelost durch irgendwelche "redite, die von irgendwelchen Seiten beschafft wurden. Zum Beispiel bei JUNKER erinnere ich mich, dass eine grossere Kapitalerhoehung durchgefuehrt wurde und die Aktien waren dann in Haenden der Deutschen Luftfahrt, die hatte dann das Aktienpaket in Haenden.

34.F.: Die Bank der Deutschen Luftfahrt wurde glaube ich 1938 gegruendet?

A.: Ich glaube ja.

35.F.: Sind Sie der Ansicht, wie dass diejenigen Banken die der Luftfahrt-Industrie zwischen 1933 und 1939 Kredite gewaehrten, ein ungewoehnliches Risiko uebernahmen?

A.: Der Ansicht bin ich nicht. Die Banken waren sehr vorsichtig, sind sehr langsam diesen Dingen nur nachgezogen und haben immer die hypothekarische Sicherung an erster Stelle verlangt. Wenn ich hypothekarische Sicherungen an erster Stelle verlange, das sind Gebaeude, sind vor allen Dingen die Maschinen; die Berechnungsgrenze wurde bei 40% gehalten, das sind also ueber 40% des Anschaffungswertes bzw. des Buchwertes. Darueber sind die gar nicht hinausgegangen.

36.F.: Wurde die hypothekarische Sicherung 100%ig verlangt?

A.: Ja, bei mir weisse ich das ganz genau, dass sie an erster Stelle eingetragen wurden.

37.F.: Machten das alle Banken so?

A.: Die mir bekannt waren haben das alle gemacht, nur dann waehrend des Krieges, das war aber praktisch im Jahre Ende 1942 oder Anfang 1943 wurde diese Zahlungsreihe des Reichsluftfahrtministeriums geneuert. Nur bei den kurzfristigen Krediten war die Abtretung des Auftrages und der mit dem Auftrag

A.: zusammenhängenden Rohmaterialien, Halbfabrikaten, Fertigfabrikaten als Sicherung fuer die kurzfristigen Kredit uebernommen. Die ganzen Banken haben zum Zeitpunkt zwischen 1933 bis 1939 die Kredite nicht laenger gegeben als bis 5 Jahre. Wenn man 10 Jahre erreichen konnte, war es ganz ausser gewoehnlich. Ich habe damals bei der Vereinsbank 5 Jahre erreicht, das kam mir ungewoehnlich vor.

38.F.: In welchem Jahr?

A.: Ich glaube 1936 oder 1937.

39.F.: Wie hoch war der Kredit damals?

A.: 3 Millionen.

40.F.: Auf Grund welcher Argumente haben Sie den Kredit fuer 5 Jahre bekommen?

A.: Ich habe gesagt, es sind Maschinen vorhanden, die Maschinen haben eine Verwendung von mindestens 10 Jahren, also selbst wenn ich die innerhalb von 10 Jahren abschreibe, stellen die noch einen Wert von so und so viel dar. Dann sind Gebaeude und Grundstuecke vorhanden, die ueberhaupt nicht abgeschrieben werden. Dann wurde genau nachgeprueft, wie hoch der Berechnungswert des ganzen Unternehmens ist, dann wurden von den verschaefungsfahigen Gegenstaenden 60% abgestrichen und die 40% geprueft, ob sie diese Sicherheit noch darstellen.

41.F.: Wuerden Sie sagen, dass eine Bank die keine hypothekarische Sicherung verlangte, ein ausser gewoehnliches Risiko zwischen 1933 und 1939 uebernahm?

A.: Ein aussergewoehnliches Risiko ist meiner ueberzeugung nach uebertrieben zu sagen.

42.F.: Aber ein ungewoehnliches Risiko fuer die Zeit, gemessen an dem Geschaeftsgefahren?

A.: Da gibt es 2 Standpunkte, von meinem Standpunkt aus oder von dem Standpunkt der Bank aus.

43.F.: Man kann es nur vom Standpunkt der Bank aus betrachten.

A.: Die Banken hatten selbstverstaendlich das Risiko als zu gross betrachtet, wenn sie es also ohne hypothekarische Sicherung gegeben haetten, mindestens bei einem langfristigen Kredit. Bei kurzfristigen Krediten ist es etwas anders. Das sind eben Kredite die man in kurzer Zeit wieder abdecken muss.

44.F.: War MESSERSCHMITZ an der Wiener-Neustaedter-Flugzeugfabrik beteiligt?

A.: Nein, da waren wir nie betraegt.

45.F.: Hat nur Lizenz gebaut?

A.: War unter anderem ein Lizenznehmer von uns.

46.F.: Was hat die in Lizenz gebaut?

A.: Die Me 109.

47.F.: Seit wann?

A.: Das weisse ich nicht mehr, ich weisse bestimmt, dass es waehrend des Krieges war. Vorher ist auch nicht viel mit der Wiener-Neustaedter los gewesen. Oesterreich ist erst angeschlossen worden im Maerz 1938. Dann hat sich ganz langsam die Wiener-Neustaedter entwickelt. Ich kann nur erinnern, dass Wiener-Neustaedter waehrend des Krieges loes in Lizenz gebaut hat.

48.F.: Welche auslaendischen Flugzeugwerke wurden von MESSERSCHMITZ uebernommen bzw. gekauft?

A.: Keine. Wenn Sie Koematen als Ausland bezeichnen, also Oesterreich, war das das einzige. Uebernommen im Ausland ist keine Flugzeugfabrik und auch keine gekauft worden.

49.F.: Oder Aktien uebernommen?

A.: Auch nicht.

50.F.: Keine Beteiligungen an auslaendischen Flugzeugwerken?

A.: Nein. Wir haben sehr viele Flugzeuge verkauft ins Ausland, in die

A.: Schweiß, sogar nach Russland. Aber Patente und oder Aktien waren keine von ausländischen Flugzeugwerken.

51.F.: Wie standen Sie zu MESSERSCHMITZ persönlich?

A.: In welcher Beziehung meinen Sie das?

52.F.: Rein persönlich.

A.: Ich stand zu MESSERSCHMITZ an sich in einem guten Verhältnis, das nicht besagen will, dass wir uns ab und zu mal wegen interner Differenzen an den Haaren gekriegt haben. Aber sonst war das Verhältnis an sich von der Basis getragen, dass er wohl im wesentlichen seine konstruktiven Ideen verfolgt hat und ich an sich die wirtschaftlichen Dinge geregelt habe. Das ist wohl der Grundtenor der Zusammenarbeit, sodass zwischen MESSERSCHMITZ und mir ein gutes Verhältnis bestand. Nicht zuletzt auch aus der Tatsache heraus, dass wir eben schon seit 1927 zusammengearbeitet haben und in so vielen Jahren, ich bin insgesamt 19 Jahre bei der Firma gewesen, und habe 18 Jahre mit MESSERSCHMITZ zusammen gearbeitet, in diesen langen Jahren auf't man sich entweder zusammen und bleibt zusammen oder man reißt sich auseinander und geht auseinander.

53.F.: Verstand er was von kaufmännischen?

A.: An sich sehr wenig. Er hat eigentlich meistens sehr kindliche Ideen gehabt. Das hat nichts mit seinen Fähigkeiten auf seinem konstruktiven Gebiet zu tun. Auf dem Gebiet halte ich ihn für das Genie auf dem Flugzeugbau, das ist auch heute noch meine Überzeugung.

54.F.: Waren Sie selbst überrascht, als Krieg zwischen Deutschland und Polen ausbrach?

A.: Ja, das kann ich Ihnen in einem Beispiel erzählen; wie wenig ich selbst daran geglaubt habe. Ich bin noch am 20. August 1939 an den Gardasee in Urlaub gefahren. Ich wollte 3 Wochen dort bleiben. Erst in Italien mussten

- A.: Habe ich gemerkt, dass ein erhebliches Kräftegeschrei ist. Da wurde mir natürlich von Tag zu Tag klarer, dass die Situation kritisch war. Ich hatte allerdings immer noch nicht daran geglaubt, hatte dann noch immer damit gerechnet, dass dieses Geplänkel mit Polen wohl dazu dienen soll, um die deutsche Verteidigungslinie gegen Russland an sich in einer bestimmten Form zu festigen. Ich hatte nicht geglaubt, dass dabei ein Angriff oder ein Krieg England, der Franzosen erfolgen würde. Allerdings in den letzten Tagen, als man die ausländischen Nachrichten hörte, lag die Gefahr sehr nahelegend.
- 55.F.: Und Sie glaubten auch nicht, dass das Wetternesten, speziell auf dem Gebiet das Ihnen am besten bekannt ist, der Flugzeugbau, schließlich und endlich mal zu einer Spitze kommen könnten?
- A.: Da muss ich immer wieder sagen, dass ich es nicht als ein Wetternesten aufgefasst habe. Ich habe Ihnen heute vormittag schon in einigen Bemerkungen kund getan, welche skeptische Einstellung ich bezüglich der Stärke der deutschen Luftwaffe und ihrer Qualität hatte. Deshalb bin ich nie auf den Gedanken gekommen, dass es sich um ein Wetternesten handeln würde.
- 56.F.: Würden Sie nicht heute sagen, dass auf Grund dessen ^{was} wohl im Jahre 1940 und 1941 über England passierte, Ihre damalige Beurteilung der deutschen Flugstreitkräfte falsch war?
- A.: Nein im Gegenteil, das was über England 1940/1941 passierte, nämlich die verlorene Schlacht um England, bestätigt meine skeptische Auffassung von der deutschen Luftflotte. Es ist ja nicht gelungen, die englische Luftwaffe zu schlagen.
- 57.F.: Die Engländer haben lange genug gebraucht um von der Verteidigung in den Angriff über zu gehen.
- A.: Aber einen entscheidenden Angriff haben sie abgeschlagen und damit die Zeit gewonnen, sich fuer den entscheidenden Angriff vorzubereiten. () 48

98.F.: Das heisst, dass die deutsche Luftwaffe schon ausserordentlich stark
war. - Das ist alles fuer heute.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv