

seines Schicksals: Er tilgte das Hitler-Bärtchen von der Oberlippe, legte Uniform und Hakenkreuzbinde ab und entwich unter dem Namen Paul Dibak nach Westen.

Tadellos bewältigte er in einem Entnazifizierungsverfahren seine Vergangenheit, führte von 1952 an wieder seinen Klarnamen und politisierte auch bald erneut unter ehemaligen Landsleuten — als Mitglied der Bundesversammlung der Sudetendeutschen Landsmannschaft, des höchsten Gremiums dieser Vertriebenenorganisation, sowie als hauptamtlicher Geschäftsführer des Witiko-Bundes, eines Grüppchens sudestdeutscher Scharfmacher.

Jetzt ermittelt die Staatsanwaltschaft beim Landgericht München I gegen den Sudetenführer. Sie will wissen, wieweit der Ex-Staatssekretär mitverantwortlich ist für die Endlösung der Judenfrage auf slowakischem Territorium.

Verdächtigungen solcher Art fechten den Witiko-Bündler, den die Slowaken am 22. Juni 1948 in Abwesenheit zum Tode durch den Strang verurteilten, nicht an. Karmasin, jetzt 64, zum SPIEGEL: „Was wollen Sie, ich war ja nicht einmal in der NSDAP.“

Dafür war er beispielsweise Ehrengruppenführer der SA. Gebürtig aus Olmütz im Sudetenland, war Karmasin als eben ausstudierter Diplom-Landwirt 1926 in der Slowakei aufgetaucht. Bald darauf brachte er dort die teils konservativen, teils politisch trägen Bürger deutscher Herkunft auf den Vordermann, der damals Konrad Henlein hieß.

Mitte der dreißiger Jahre avancierte Karmasin zu Henleins Stellvertreter in der Slowakei, kungelte mit den nationalistischen Slowaken, die ihre Heimat von den Tschechen unabhängig machen wollten, und wurde für das Außenamt in Berlin allmählich zu einer Schlüsselfigur, zumal er seit 1935 im tschechoslowakischen Parlament saß.

Tatkraftig beteiligte sich der Abgeordnete Karmasin an der Liquidierung der Tschechoslowakei. Erste Abschlagszahlung: der Titel eines „Staatssekretärs für die Angelegenheiten der deutschen Volksgruppe beim Präsidium der Slowakischen Autonomen Regierung“. Und schon am 12. Oktober 1938 konferierten zwei slowakische Minister nebst Franz Karmasin mit Hermann Göring über die Zukunft ihres Landes. Wesentlicher Gesprächspunkt: das „Judenproblem“.

Wochen später trafen die drei den Spezialisten. Adolf Eichmann, damals Chef der Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Österreich, reiste in Preßburg an und empfing die Landesherren im Hotel „Carlton“ zu „Beratungen über die Judenfrage“. Ergebnis: Es sei notwendig, die Juden „als gefährliche Elemente unschädlich zu machen“.

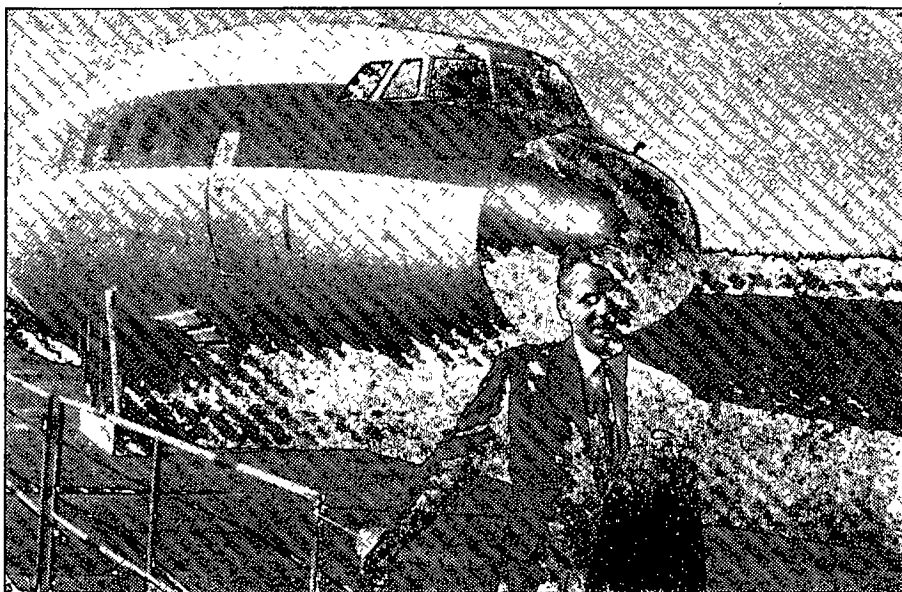
Der Staatssekretär Karmasin am 14. März 1939 im slowakischen Parlament: „Die Voraussetzung (für klare Verhältnisse zwischen den Slowaken und der deutschen Volksgruppe) ist aber die Ausschaltung aller Widerstände, vor allem aber die Ausschaltung der Juden. Wir wollen ohne Vermittlung der Juden miteinander sprechen und verhandeln.“

Und der Volksführer Karmasin am 15. Dezember 1939 vor Angehörigen seiner Volksgruppe: „Unsere Dörfer müssen gereinigt werden. von den

Kreaturen, die in erster Linie die Träger deutschfeindlicher Propaganda und der Hetze gegen alles Deutsche sind. Wir dürfen nicht warten, bis die Judenfrage vom Staat gelöst wird, sondern wir müssen sie bei uns selber lösen.“

Der Staat beillte sich, die Judenfrage zu lösen, wenngleich nicht schnell genug für Karmasin, der am 1. Mai 1940 forderte: „Zuerst müssen wir uns dafür einsetzen, daß unsere deutschen Gemeinden von der Judenplage befreit werden, wenn wir von anderer Seite dabei auch immer behindert werden. Wir müssen diese Idee aber dauernd propagieren und erreichen, daß die Slowaken begreifen, welche Belastung die Juden für diesen Staat sind.“

Die Slowaken begriffen, formulierten für ihre etwa 60 000 Juden einen „Kodex“ auf der Basis der Nürnberger Rassengesetze, gingen aber doch für Karmasins Vorstellung dilettantisch vor,



Ausgediente Lufthansa-Constellation, Besitzer Röhl*: Torte nach 4131 Flugstunden

so daß der Volksgruppenführer sich in einem Brief an den slowakischen Innenminister beklagen mußte: „Zur Durchführung der Verordnung über die pflichtgemäße Anmeldung und die Ausstellung von Bürgerlegitimationen werden Anmeldeformulare vorbereitet. In diesen Anmeldeformularen fehlt ausnahmsweise die Rubrik Religion, so daß die ganzen Juden die Möglichkeit haben, sich zu tarnen.“

Ein Vierteljahrhundert danach nun forschen die Münchner Staatsanwälte, ob zwischen des Volksgruppenführers rhetorischen und schriftlichen Bemühungen zur Lösung der Judenfrage und dem meist tödlichen Los slowakischer Juden ein Zusammenhang besteht.

Der Ex-Staatssekretär wurde dazu noch nicht gehört; auf seine Unterstützung darf die Staatsanwaltschaft allerdings auch gar nicht rechnen. Denn so fleißig der Sudetenfunktionär sich auch mit der politischen Vergangenheit seiner Heimat beschäftigt, seine antisemitischen Umtriebe hat er ganz vergessen. Franz Karmasin: „Leider, daran erinnere ich mich gar nicht mehr.“

* Auf dem Flugplatz Hartenholm.

LUFTFAHRT

LUFTHANSA

Café im Rumpf

Lächelnde Stewardessen, kühle Brisen aus Frischluftdüsen, Informationen über den Maschinentyp aus dem Bordlautsprecher — alles wie im Fluge. Nur fliegen soll die Maschine nicht.

Die Lockheed 1649 Superstar, eine Constellation mit dem Kennzeichen „D — ALUB“, dient von Pflingsten an auf dem schleswig-holsteinischen Sportflugplatz Hartenholm als Café-Haus. Fluglehrer Karl Heinrich Röhl, 49, hat die Maschine von der Lufthansa erstanden und will darin Torte verkaufen.

Was jetzt ausrangiert ist, flog einst — 1957 — in einem 17 Stunden dauernden Nonstopflug von Los Angeles nach Hamburg. Das war damals ein Rekord, den die ältere Super G Constellation

allenfalls „bei gutem Wetter und mit Rückenwind“ (so Lufthansa-Sprecher Herbert Krause) hatte fliegen können.

Superstar-Besitzer Röhl zahlte für den Transatlantik-Veteranen, der insgesamt 4131 Stunden in der Luft und der neu einst 10,6 Millionen Mark wert war, 150 000 Mark. Röhl: „Es war ein Freundschaftspreis.“

Transaktion und Freundschaftspreis sind für die Lufthansa einmalig. Früher konnten Lufthansa-Agenten ausgehende Propellerflugzeuge noch immer preisgünstig an andere Fluggesellschaften — meist im Orient und in Afrika — verkaufen.

Aber neuerdings winken die Einkäufer der Entwicklungsländer ab. Sie wollen nicht mehr mit nach Hause bringen, was sie als fliegende Kisten einschätzen. Lufthansa-Krause: „Unter einer Boeing 707 oder 727 tun sie es nicht mehr.“

Demnächst steht auch ein Schwestermodell der Superstar-Constellation, eine Super G, zum Verkauf. Café-Pilot Röhl, der mit seiner Torten-Maschine Besucher und unter ihnen potentielle Flugschüler anlocken will, zeigt bereits wieder Interesse. Röhl: „Wenn ich den Vogel bekomme, mache ich ein Hotel aus ihm.“