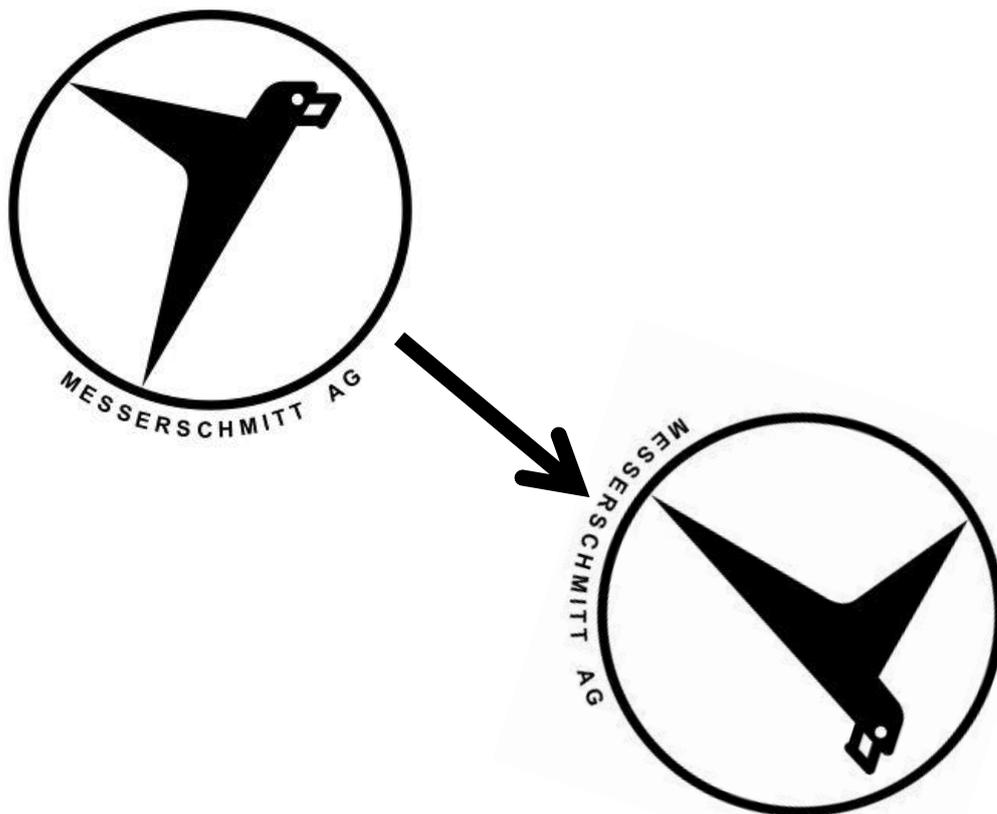


Der Messerschmitt-Komplex

Augsburg und die Messerschmitt AG

Ein Überblick



geschichtsagentur augsburg

Vorab

Dies ist die Beta-Version einer Ausstellung über den „Messerschmitt-Komplex“ in Augsburg. Gemeint ist dabei zum einen die enge Verstrickung von Willy Messerschmitt, der Messerschmitt AG und der Stadt Augsburg mit einem ausgedehnten ZwangsarbeiterInnen- und KZ-Außenlager-System, vor allem in den letzten Kriegsjahren. Gemeint ist damit aber auch die Tabuisierung der Messerschmitt'schen Verstrickung in das NS-System, wie sie vor allem in Augsburg gepflegt wird, wo Willy Messerschmitt immer noch eher ein „Held“ ist.

Bei der Vorbereitung der Ausstellung wurde versucht, aus den vorhandenen Informationen, Darstellungen und Bildern einen kritischen Blick auf Willy Messerschmitt und die Messerschmitt AG zusammenzutragen. Dabei ist die Zahl der Darstellungen begrenzt und beschränkt sich meist auf die technischen Leistungen Messerschmitts bzw. „entschuldigen“ sein Verhalten. Die Quellen dieser Darstellungen verbleiben dabei meist im „Graubereich“.

In einem nächsten Schritt müsste man daher noch einmal die Originalquellen untersuchen, die jedoch sehr verstreut, unvollständig und teilweise unzugänglich sind. Der damit verbundene zeitliche und finanzielle Aufwand ist derzeit aber nicht leistbar.

Auf jeden Fall wäre es aber wünschenswert, wenn technischer Aufstieg und moralischer Fall der Messerschmitt AG stärker ins historische Bewusstsein Augsburg rücken würde.

Konstruktive Kritik und Vorschläge an dieser Beta-Version sind jederzeit willkommen.

Kurzer chronologischer Überblick

Willy Messerschmitt und die Messerschmitt AG

- 1898 Willy Messerschmitt wird geboren; Kindheit und Jugend in Bamberg; Bau von Segelflugzeugen
- 1927 Willy Messerschmitt tritt in die Bayerischen Flugzeugwerke als technischer Leiter und Chefkonstrukteur ein
- 1931/32 Beinahe-Konkurs der BFW
- 1933 Machtübernahme der Nationalsozialisten:
Beginn eines zunächst noch geheimen Aufrüstungsprogramms,
u.a. auch für eine spätere Luftwaffe**
- ab 1934 Bau des Verkehrs- und Reiseflugzeugs Bf 108 („Taifun“):
zahlreiche Langstreckenrekorde, u.a. durch Elly Beinhorn
- 1935 Offener Bruch der Versailler Vertrags-Bestimmungen durch die
NS-Regierung:
Aufbau einer Luftwaffe, Einführung der Wehrpflicht,
Vergrößerung der Wehrmacht über die festgelegte 100.000-
Mann-Grenze**
- 1936 Bau des Jagdflugzeugs Bf/ Me 109 im Auftrag des
Reichsluftfahrtministerium unter Hermann Göring
- 1937 Erprobung der Bf/ ME 109 im Rahmen der „Legion Condor“
während des Spanischen Bürgerkriegs**
- 1937 Besuch von Adolf Hitler bei den Bayerischen Flugzeugwerken
- 1938 Umbenennung der BFW in Messerschmitt AG, Messerschmitt wird
Vorstandsvorsitzender und „Betriebsführer“
- 1938 Eröffnung des Zweigwerks Messerschmitt GmbH in Regensburg
- 1939 Beginn des Zweiten Weltkriegs**
- ab 1939 Bau des Luftzerstörers Me 110
- 1940/41 Luftschlacht um England**

- 1942 Scheitern des Me 210-Projekts: Entmachtung Messerschmitts
Verlegung der Konstruktionsabteilung von Messerschmitt nach Oberammergau („Oberbayerische Luftforschungsanstalt“)
- 1941 Überfall auf die Sowjetunion**
- ab 1942 Erprobung des Düsenflugzeugs Me 262 durch Fritz Wendel
- 1942/43 Schlacht um Stalingrad: Kriegswende
- ab 1942 verstärkter Einsatz von ZwangsarbeiterInnen in den Messerschmitt-Werken und den Zulieferbetrieben
- 1943 Invasion der Alliierten in Italien: Frontwechsel Italiens**
- 1944 Landung der Alliierten in Frankreich**
- ab 1944 Verlagerung und Dezentralisierung der Flugzeug-produktion durch den „Jägerstab“
- Einrichtung von „Waldwerken“, u.a. bei Horgau („Blechschmiede“) und Burgau („Kuno“)
- unterirdische Produktion in Tunneln und Stollen (u.a. Engelsberg-Tunnel bei Stuttgart-Leonberg; Tunnel „Ente“ bei Eschenlohe)
- Bau von unterirdischen Bunkeranlagen bei Kaufering/ Landsberg (Tarnname: „Ringeltaube“)
- 28.4.45 Besetzung Augsburgs durch die Alliierten**
- 1945-47 US-Internierung von Willy Messerschmitt
- 1948 Einstufung als „Mitläufer“
- 1955 Aufnahme der BRD in die NATO/ Wiederaufrüstung**
- ab 1955 Wiederaufnahme des Flugzeugbaus durch Messerschmitt als Lizenznehmer („Starfighter“)
- 1968/69 Gründung von MBB
- 1978 Tod von Willy Messerschmitt

Messerschmitt ist nicht gleich Messerschmitt

Eine (Er-)Klärung

Wenn von „Messerschmitt“ gesprochen wird, denkt man in Augsburg an Willy Messerschmitt und/ oder an die Messerschmitt-Werke.

Beide sind nur in den Jahren 1938-1942 weitgehend deckungsgleich, als Willy Messerschmitt gleichzeitig Vorstandsvorsitzender und „Betriebsführer“ der Messerschmitt AG in Augsburg war.

Bis 1938 muss korrekterweise von den Bayerischen Flugzeugwerken BFW die Rede sein, in die Willy Messerschmitt seine Bamberger Messerschmitt Flugzeugbau GmbH einbrachte. Bei den BFW wurde er technischer Direktor und Chefkonstrukteur. Bis zur Umbenennung im Jahr 1938 wurden daher auch die Flugzeuge offiziell mit Bf abgekürzt: so etwa die Bf 108 und die Bf 109. Rückwirkend wurden die Flugzeuge dann aber der Einfachheit halber oft als Me 109 bzw. Me 109 bezeichnet.

Nach dem Fehlschlag mit der Me 210 wurde Messerschmitt 1942 entmachtet: Er verlor seine Position als Betriebsdirektor an den bisherigen wirtschaftlichen Direktor Rakan Kokothaki und war fortan „nur noch“ Chefkonstrukteur mit einem eigenen Konstruktorsbüro in Oberammergau, aus dem die Oberbayerischen Luftforschungsanstalt hervorging.

Bereits 1936 war in Regensburg die formal eigenständige Messerschmitt GmbH gegründet worden, die aber finanziell, personell und vor allem auch technisch eng mit dem Stammwerk in Augsburg verbunden war. Das Regensburger Werk war vor allem für die Serienproduktion der Me 109 und der Me 110 zuständig, später war sie auch am Bau der Me 262 beteiligt.

Willy Messerschmitt und die NS-Größen

Der wichtigste Strippenzieher innerhalb des Messerschmitt-Konzerns war der SS-Oberführer Theo Croneiß, der über exzellente Kontakte zu seinen „Fliegerkameraden“, dem Reichsluftfahrtminister Hermann Göring und dessen General-Luftzeugmeister Ernst Udet verfügte. Problematisch war allerdings die Rivalität zwischen Croneiß und dem Staatssekretär Erhard Milch im RLM, die sich auch auf Willy Messerschmitt übertrug.

Deshalb suchte Willy Messerschmitt immer wieder den direkten Zugang zum technikbegeisterten Adolf Hitler, der 1937 bei seinem Besuch im Augsburger Messerschmitt-Werk Messerschmitt als „besten Flugzeugkonstrukteur“ und als „Genie“ bezeichnet haben soll (Pabst, S.43).

Der direkte Zugang zu Hitler kam ihm vor allem nach seiner „Entmachtung“ durch Milch/ Göring im Jahr 1942 zugute. So konnte er das Interesse Hitlers für das Düsenkampfflugzeug Me 262 wecken. Dieses Flugzeug wurde denn auch als vermeintliche „Wunderwaffe“ unter mörderischen Bedingungen produziert.



Willy Messerschmitt mit Theo Croneiß, 1928 (Pabst, S. 15)



Willy Messerschmitt mit Adolf Hitler, anlässlich dessen Besichtigung des Augsburger Messerschmitt-Werks, 1937 (Pabst, S. 24)



Willy Messerschmitt mit Hermann Göring bei einem Werksbesuch in Augsburg, 1941 (Pabst, S. 31)



*Als solches
zum Ad.
F. 20*

*12. 11. 42.
Zusatz
407/507*

h

Am 7. November 1942 starb in München unerwartet unser Vorsitzender des Vorstandes und Betriebsführer

Herr *W*-Brigadeführer

THEO CRONEISS

Wehrwirtschaftsführer

Major der Luftwaffe

Inhaber des Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern, des E.K. I und II von 1914
und anderer hoher deutscher und türkischer Kriegsauszeichnungen.

Als erfolgreicher Jagdflieger an den Dardanellen während des Weltkrieges begann die Verknüpfung seines Lebens mit der Fliegerei. Mit einem seltenen Weitblick hat er nach dem Weltkrieg die Notwendigkeit der Schaffung sowohl einer zivilen als auch einer militärischen Luftfahrt erkannt.

Wie kein anderer hat er auf Grund seiner ungewöhnlichen organisatorischen und technischen Begabung die Probleme gesehen, hoffnungsreiche Möglichkeiten kühn erfaßt und sie zu sicherem Erfolg geführt. Er war daher einer der ersten, der sich den Werken unseres Professors Messerschmitt zugewandt hat und ihm seit 1925 als treuer Freund und unermüdlicher Förderer zur Seite stand.

Bei all seinen großen Erfolgen lag ihm immer in besonderem Maße die soziale Fürsorge für die Gefolgschaft am Herzen.

In Ehrfurcht und Dankbarkeit gedenken wir seiner unvergänglichen Verdienste um unsere Gesellschaften.

Im Sinne seines arbeitsreichen Lebens, das besonders dem Einsatz für Führer und Großdeutschland gegolten hat, wollen wir sein Werk fortführen.

Aufsichtsrat, Vorstand und Gefolgschaft der Messerschmitt A. G. Augsburg
und ihrer Tochtergesellschaften

Augsburg, den 7. November 1942

Die Konzernspitze (1936)

Aufsichtsrat und Vorstand der Bayerischen Flugzeugwerke A. G. Augsburg



Die 1936 anlässlich des 10-jährigen Bestehens der Bayerischen Flugzeugwerke entstandene Fotomontage gibt die Führungsstruktur der Bayerischen Flugzeugwerke (ab 1938 Messerschmitt AG anschaulich wieder.

Im Mittelpunkt steht **Willy Messerschmitt**, Chefkonstrukteur und Betriebsdirektor.

Über ihm die als „langjährige Förderin des Werkes“ bezeichnete **Lilly Stromeyer**, eine geborene **Freiin von Michel-Raulino**, die von 1917-1939 mit Otto Stromeyer verheiratet war. Über Lilly Stromeyer beteiligte sich eine Finanzgruppe um den deren Vater, dem Bamberger Freiherrn und Unternehmer Richard Michel-Raulino mit 82,5 % an den BFW, während Willy Messerschmitt war mit 17,5 % beteiligt war.

Lilly Stromeyer wurde eine enge Vertraute und spätestens nach 1939 wohl auch Geliebte von Willy Messerschmitt, den sie letztlich im Jahr 1952 auch heiratete.

Verwaltet wurde das Kapital vor allem durch den Bankier **Friedrich Wilhelm Seiler**, der zur Kapitalerhöhung u.a. auch

die jüdische Bank Aufhäuser erwarb. Seiler mischte sich immer mehr in das operative Geschäft der Messerschmitt-Werke ein. Wichtigster Rechtsberater war dabei **Konrad Merkel**.

Der wichtigste Strippenzieher innerhalb des Messerschmitt-Konzerns war der SS-Oberführer **Theo Croneiß**, der über exzellente Kontakte zur Reichsluftfahrtministerium unter Hermann Göring verfügte. Croneiß war nicht nur Aufsichtsratsvorsitzender der Augsburger Messerschmitt AG, sondern auch Betriebsführer der 1936 gegründeten Messerschmitt GmbH in Regensburg.

Rakan Kokothaki war seit 1934 kaufmännischer Leiter der BFW/Messerschmitt-Werke und nach der „Entmachtung“ von Willy Messerschmitt ab 1942 Direktor und „Betriebsführer“ der Messerschmitt AG in Augsburg. Als solcher verantwortete er dann auch den Einsatz von ZwangsarbeiterInnen und KZ-Häftlingen im Unternehmen.

Fritz H. Hentzen war seit 1934 als Fertigungsdirektor Mitglied des Vorstands. Ab 1939 war er dann vor allem für die Serienfertigung aller Messerschmitt-Flugzeuge, vor allem aber der Bf/ Me 109 verantwortlich.

Die **Stadt Augsburg** war über ihren **Oberbürgermeister Mayr** von der NSDAP im Aufsichtsrat vertreten. Hintergrund dürfte sein, dass das Flugfeld von Messerschmitt im Besitz der Stadt Augsburg war und die Stadt auch durch ein Darlehen den Konkurs der BFW verhindert hatte.

Das **Reichsluftfahrtministerium** war über **A.S.Schwartzkopf** direkt im Aufsichtsrat vertreten.



Arm in Arm: Die vier mächtigsten Männer der Messerschmitt AG im Jahr 1942: Der zu dieser Zeit bereits „entmachtete“ Willy Messerschmitt (2.von li.), in der Mitte der Aufsichtsratsvorsitzende und Finanzier F.W. Seiler, gefolgt vom technischen Direktor Fritz H. Hentzen und dem neuen Generaldirektor Rakan Kokothaki. Ganz links der Direktor der Flugzeugwerke Wiener Neustadt Steininger (Pabst, S. 43)

Die Messerschmitt-Werke in Augsburg

Das Werks- und Fluggelände der 1938 aus den **Bayerischen Flugzeugwerken (BFW)** hervorgegangenen **Messerschmitt AG** erstreckte sich von der heutigen Werner-von-Siemens-Straße im Norden bis zum heutigen Landesamt für Umweltschutz an der Bgm.-Ulrich-Straße im Süden, im Osten wurde das Gelände von der Haunstetter Straße begrenzt, im Westen in etwa von der Trasse der heutigen Straßenbahnlinie 3, hinzu kamen noch Werksgebäude östlich der Haunstetter Straße, dem heutigen Hauptwerk von Premium Aerotec.

Heute noch vorhanden sind die beiden **Gebäudetrakte für Verwaltung und Konstruktion** an der Ecke Haunstetter Straße/ Werner-von-Siemens-Straße. Das südlich davon gelegene **Werk I** stammt noch aus der Zeit der Rumpler-Werke und diente dem Versuchsbau, zudem befand sich hier auch eine Einfliegerhalle. Zu sehen sind heute nur noch einige Betonplatten nördlich der Rumplerstraße.

1934 übernahm die Messerschmitt AG auch die Werksgebäude der ehem. Landmaschinenfabrik Epple & Buxbaum, erhalten ist hier nur noch das Pförtnerhaus an der Haunstetter Straße. **Werk II** diente dem Vorrichtungsbau und der Vormontage für den Serienbau.

Erhalten ist das **Sportgelände der Messerschmitt AG** an der Haunstetter Straße, das heute zur Sportgemeinschaft MBB gehört.

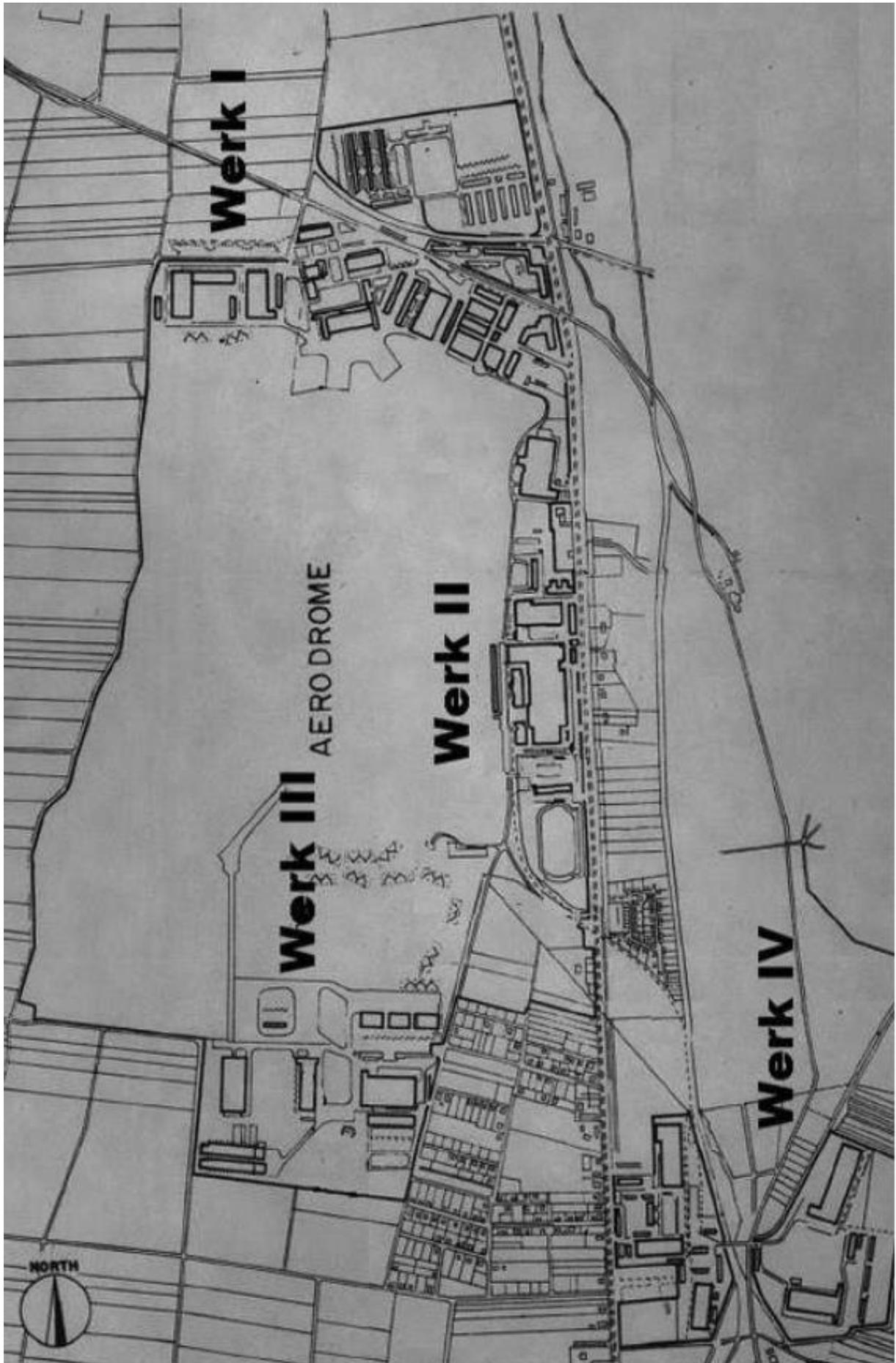
Werk III entstand südlich des heutigen Landesamts für Umweltschutz und diente der Endmontage sowie dem Einflug. Heute befindet sich hier die „Flughafenheide“, in der ebenfalls noch einige Betonplatten erhalten sind. Im Osten stehen heute einige Werkhallen von Premium Aerotec.

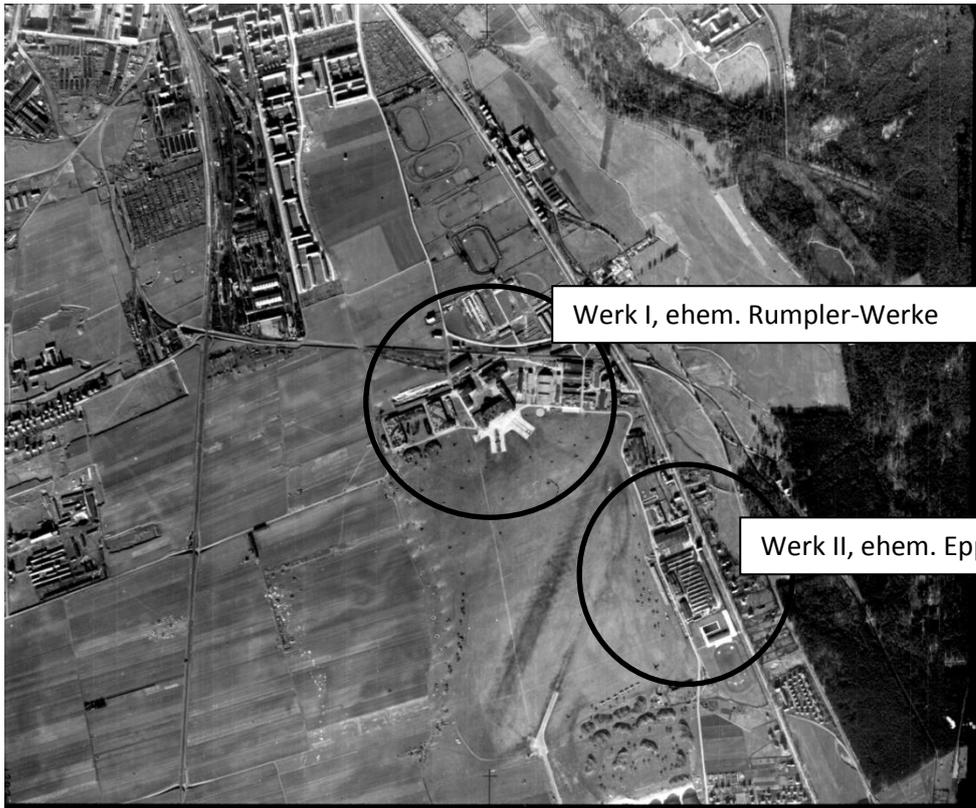
Werk IV entstand am heutigen Hauptstandort von Premium Aerotec an der Haunstetter Straße und diente dem Werkzeugbau, der Tragflächenkonstruktion und als Rohmaterial-Lager.



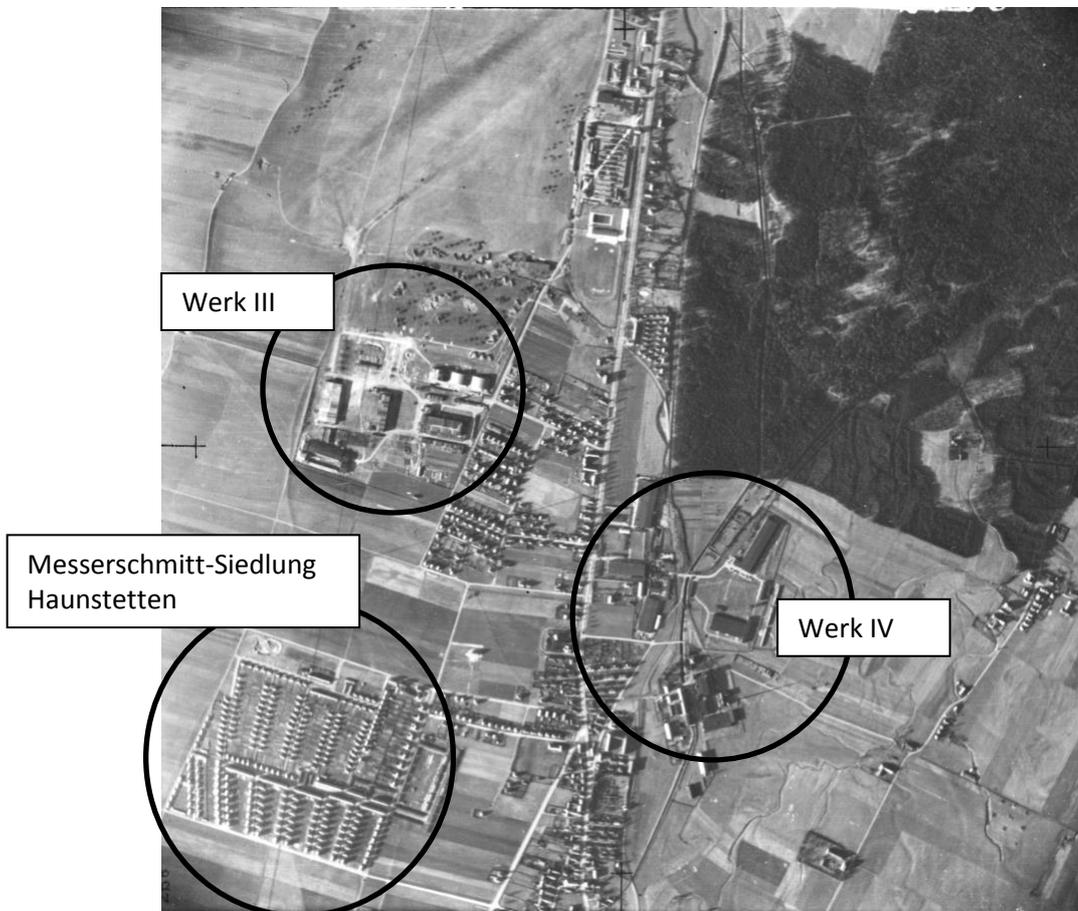
Das Messerschmitt-Verwaltungsgebäude, 1937

<http://old.architekturmuseum.de/augsburg/sammlung/bild.php?which=19&img=2>





Alliierte Luftaufnahme vom 10.3.1943, Werk I und Werk II



Alliierte Luftaufnahme vom 10.3.1943, Werk III und Werk IV sowie Messerschmitt-Siedlung Haunstetten



Ungefähre Ausdehnung des Messerschmitt-Geländes mit Flugplatz auf einer Luftaufnahme aus dem Jahr 2006
<http://www.forgottenairfields.com/germany/bavaria/swabia/augsburg-haunstetten-s521.html>

Arbeitskräfte bei Messerschmitt

Die Zahl der Mitarbeiter der Bayerischen Flugzeugwerke (ab 1938 Messerschmitt AG) stieg bereits in den Vorkriegsjahren zwischen 1933-1939 enorm an: Gab es im Mai 1933 gerade mal 82 Mitarbeiter, waren Ende 1939 fast 9.000 Mitarbeiter bei „Messerschmitt“ beschäftigt. Vor allem mit dem Beginn der Produktion des ersten Militärflugzeugs, der Bf/Me 109 verdoppelte sich die Mitarbeiterzahl von knapp 2.500 im Jahr 1935 auf über 5.000 Ende 1936.

Die BFW/ Messerschmitt AG versuchten qualifizierte Arbeitskräfte zunächst bei anderen Augsburger Maschinenbau-Betrieben, vor allem von der MAN zu rekrutieren, warb dann aber Mitarbeiter aus dem gesamten Reichsgebiet an.

Mit Beginn des Krieges wuchs die Zahl der Mitarbeiter bis Ende 1942 auf etwa 12.000 Mitarbeiter. Diese waren für die Rüstungsproduktion vom Kriegsdienst frei(=uk)gestellt.

Zudem wurden in dieser Zeit vermehrt Frauen in der Produktion eingesetzt, diese dürften vor allem aus der Augsburger Textilindustrie gekommen sein, deren Produktion aufgrund des Baumwollmangels stark reduziert worden war. Für „Messerschmitt“ vorteilhaft war, dass diese Frauen bereits Erfahrung in der industriellen Fabrikation mitbrachten.

Darüber hinaus wurden aber auch zunehmend ausländische Arbeitskräfte angeworben, zunächst vor allem aus den besetzten westeuropäischen Gebieten und aus dem verbündeten Italien, dabei versuchte die Messerschmitt AG vor allem auch Fachkräfte mit einschlägiger Ausbildung anzuwerben.



Tragflächenkonstruktion
(Schmo11, S.63)



Ausrüstung und Verkabelung von Armaturen Brettern
(Schmo11, S. 61)



Ankunft von Fremdarbeitern in Augsburg
(Pabst, S. 53)

Untergebracht wurden diese zunächst meist männlichen „Fremdarbeiter“ in Wohnheimen und Baracken, doch konnten sie sich weitgehend frei bewegen, anders als die „russischen“ Kriegsgefangenen, die nun zunehmend unter Verstoß gegen das Völkerrecht in der Rüstungsindustrie eingesetzt wurden: Diese wurden in bewachten Barackenlagern untergebracht.

Ähnliches galt für die wachsende Zahl der „FremdarbeiterInnen“ aus Osteuropa, die als „OstarbeiterInnen“ sehr viel schlechtere Lebensbedingungen hatten. Für sie wurden eigene Sammellager eingerichtet. Das für die Messerschmitt AG „zuständige“ Sammellager V befand sich in Göggingen nördlich der heutigen Friedrich-Ebert-Straße.

Im Jahr 1942 betrug der Anteil der deutschen Beschäftigten 84,4 Prozent, wobei bereits ein Viertel davon Frauen war. Der Anteil der mehr oder minder freiwilligen „FremdarbeiterInnen“ lag bei 12,5 Prozent (nach Pabst sogar bei 22,9 %) Kriegsgefangenen lag bei 3,1 Prozent.



(Pabst, S. 49)



(Schmoll, S. 59)



Ostarbeiterinnen bei Messerschmitt
(Schmoll, S. 110)

3.) Sammellager V in Göggingen :

a) Teil Messerschmitt A.G. :

<u>Erstellt sind</u> :	(Wohnbaracken (RLM))	7	Stck.	(z. Teil im Bau)
	" (RAD)	3	"	(im Bau)
	Revierbaracken	1	"	
	Entlausungsbaracke	1	"	
	Handwerkerbaracke (Schuster u. Schneider)	1	"	(im Bau)
	Gerätebaracke	1	"	
	Abortbaracken	2	"	
	Waschbaracken	1	"	
	Wirtschaftsbaracke	1	"	(im Bau)
	Verwaltungsbaracke	1	"	

Belegt sind : Wohnbaracken (RLM) 5 Stck.

Untergebracht sind: Ostarbeiter 516 Person.
Ostarbeiterinnen 504 "

zusammen : 1020 Person.

=====

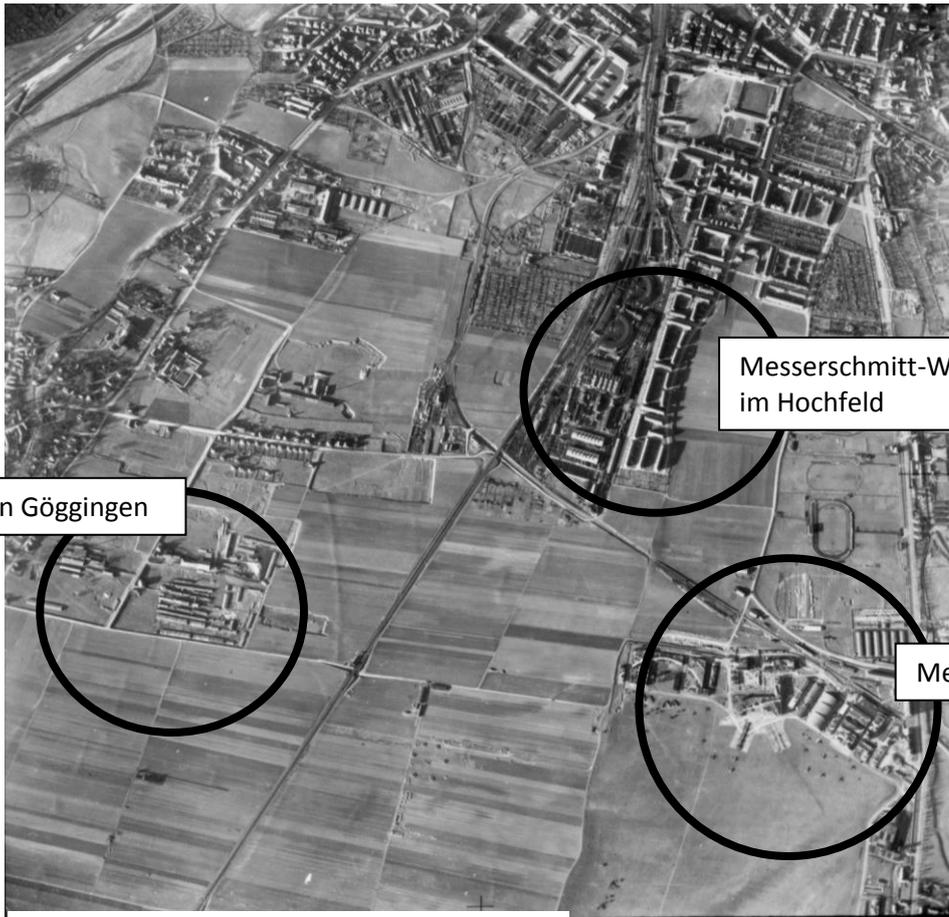
Auflistung der Baracken für OstarbeiterInnen von Messerschmitt im Sammellager V in Göggingen

Ab 1943 griff die Messerschmitt AG auch auf KZ-Häftlinge zurück, für die ein eigenes Außenlager des KZ Dachau in Haunstetten südlich der Inninger Straße eingerichtet wurde. Nach dessen Zerstörung durch Luftangriffe wurde in einer Fahrzeughalle der Luftnachrichtenkaserne in Pfersee ein provisorisches KZ-Außenlager eingerichtet. Von dort aus wurden die Häftlinge auch an die „Waldwerke“ bei Horgau sowie bei Burgau/ Zusmarshausen verteilt.

1944/45 arbeiteten an die 25.000 Menschen für den Messerschmitt-Komplex in und um Augsburg, die Hälfte davon waren ZwangsarbeiterInnen, ohne deren rücksichtslose Ausbeutung die Produktion nicht hätte aufrecht erhalten werden können.



Einsatz von KZ-Häftlingen bei „Messerschmitt“ (Pabst, S. 75)

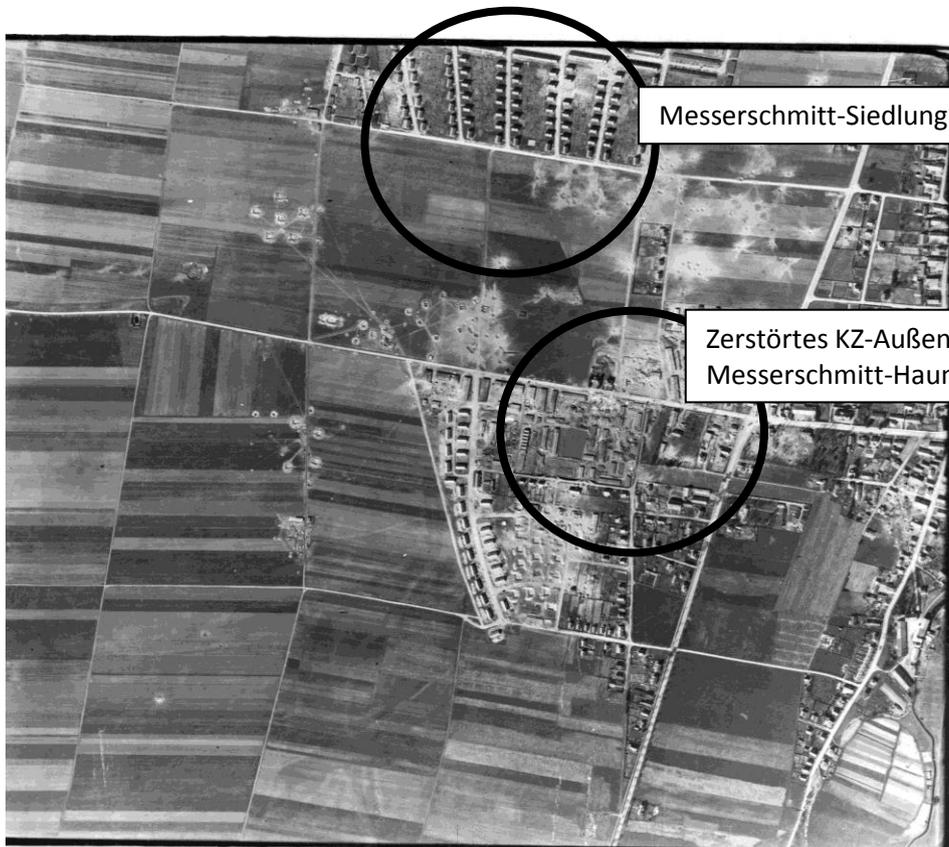


Sammellager V in Göggingen

Messerschmitt-Wohnungen
im Hochfeld

Messerschmitt Werk I

Allierte Luftaufnahme vom 10. März 1943



Messerschmitt-Siedlung Haunstetten

Zerstörtes KZ-Außenlager
Messerschmitt-Haunstetten

Allierte Luftaufnahme vom 14. April 1944 mit Bombenschäden

Auslagerung der Produktion

Mit steigenden Produktionszahlen baute die Messerschmitt AG ein enges Netz von Zulieferbetrieben auf: So produzierte Keller & Knappich Bordgeschütze, die Michel-Werke die elektrische Ausrüstung der Flugzeuge, Insgesamt waren über 130 Firmen direkt oder indirekt Zulieferer für Messerschmitt. Der Messerschmitt-Komplex bestand so letztendlich aus „hunderterten von Betrieben, die in einem hochvernetzten System zusammenarbeiteten.“ (J. Fear, Rüstungsindustrie, S.203). Einer der wichtigsten Zulieferer war darüber hinaus der Daimler-Konzern, der die Flugzeug-Motoren lieferte.

Messerschmitt gründete zudem auch eigene Tochterunternehmen, so die Messerschmitt GmbH Tirol in Kematen (südlich von Zirl), wo ab 1940 u.a. Propeller für die Messerschmitt-Flugzeuge hergestellt wurden, oder die Firma „Werkzeugbau“ in der ehem. Spinnerei und Weberei Kempten-Kottern, wo Vorrichtungen und Schablonen („Lehren“) für den Flugzeugbau hergestellt wurden. Nach der Zerstörung dieses Werkes durch alliierte Luftangriffe wurde ab Juli 1944 die Fertigung in die ehem. Weberei Fischen bei Oberstdorf verlegt.

Nach der Bombardierung des Augsburger Werks wurden weitere Produktionsschritte ausgelagert, so etwa die Herstellung der Tragflächen, die im Engelsbergtunnel bei Leonberg von KZ-Häftlingen hergestellt werden mussten. Zudem wurden sog. „Waldwerke“ eingerichtet, so bei Horgau und bei Burgau: Hier fand sogar die Endmontage der Me 262 statt, die dann auf der zur Startbahn umfunktionierten Reichsautobahn starten konnten.

Die Koordination der Zulieferer war für die Messerschmitt-Werke eine Herausforderung, bemerkenswert ist, dass das System auch in

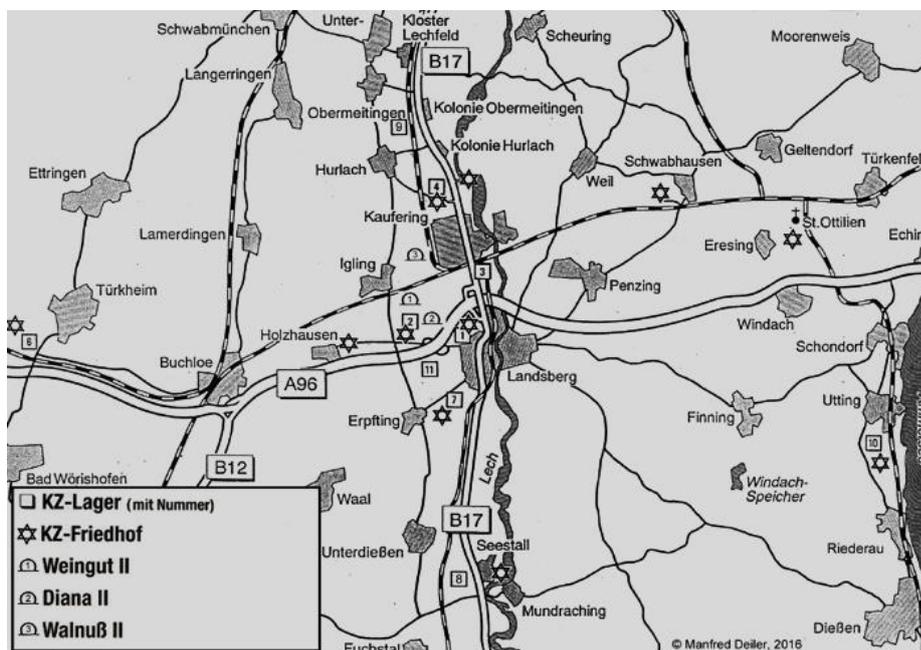


Propellerproduktion im Messerschmitt-Werk Kematen/ Tirol

Zeiten des Luftkriegs einigermaßen funktionierte.

Geplant war darüber hinaus die Verlagerung großer Teile der Produktion in unterirdische Produktionsstätten. Genutzt wurden bereits Autobahntunnel, neu errichtet werden sollten gigantische Betonbunker im Rahmen des Projekts „Ringeltaube“ südlich von Augsburg bei Kaufering/ Landsberg. Beim Bau wurden tausende von KZ-Häftlingen unter mörderischen Bedingungen eingesetzt.

So entstand neben dem Netz von Auslagerungsbetrieben ein Netz von Kriegsgefangenen-, ZwangsarbeiterInnen- und KZ-Außenlagern. Die Produktion von Messerschmitt-Flugzeugen konnte dabei nur unter menschenunwürdigen Bedingungen aufrechterhalten werden.



KZ-Außenlager des Projekts „Ringeltaube“ bei Kaufering/ Landsberg
<http://www.landsberger-zeitgeschichte.de/Geschichte/geschichte/lageralle.htm>

Messerschmitt-PilotInnen

Die attraktivste Werbeträgerin für die noch zivile Bf/Me 108 war **Ely Beinhorn**, die dem Flugzeug den Namen „Taifun“ gab und mit ihren Langstreckenflügen beeindruckte.

Wichtigster Testpilot der Messerschmitt AG war **Fritz Wendel**, der darüber hinaus auch mit einer Sonderanfertigung Me 209 mit 755 km/h den Geschwindigkeitsrekord für Propellermaschinen aufstellte. Zudem begleitete Fritz Wendel häufig auch Willy Messerschmitt bei dessen Flügen mit einer Me 108.

Heini Dittmar kam 1939 als Einflieger nach Augsburg. 1941 flog er als erster Mensch mit einer Me 163 schneller als 1000 km/h.

Der ehemalige Kunstflieger **Willi Stör** leitete bei Messerschmitt die Serieneinfliegerei.

Zu den berühmtesten Messerschmitt-Piloten zählt auch **Rudolf Hess**, der 1941 von Augsburg aus mit einer mit zusätzlichen Treibstofftanks ausgerüsteten Bf/ Me 110 nach Schottland flog, um dort Friedensverhandlungen aufzunehmen.

Einer der berühmtesten Messerschmitt-Kampfpiloten war der Augsburger **Josef Priller**, der 101 gegnerische Flugzeuge abschoss und es so zum Kommodore des mit Me 109 ausgerüsteten Jagdgeschwaders 26 „Schlageter“ brachte.

Nach Willy Messerschmitt sowie an dessen Messerschmitt-Testpiloten Wendel, Stör und Dittmar sowie auch nach Josef Priller wurden im Zuge der Überbauung des „Alten Flugplatzes“ Straßen im neuen „Univiertel“ benannt.



Ely Beinhorn in einer Me 108 „Taifun“
(http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/images/beinhorn_DIZ_576483_500.jpg)



Willy Messerschmitt mit Fritz Wendel, 1939
(Pabst, S. 7)



Josef Priller (Mitte) im Kreis seines Jagdgeschwaders „Schlageter“
(Priller, Bild 30)

Messerschmitt-Flugzeuge im Kriegseinsatz

Das meistgebaute Messerschmitt-Kampfflugzeug war die **Bf/Me 109**, die in zahlreichen Varianten – nicht nur in Augsburg, sondern vor allem in anderen Messerschmitt-Werken und sog. „Lizenznehmern“ – etwa 35.000 Mal gebaut wurde.

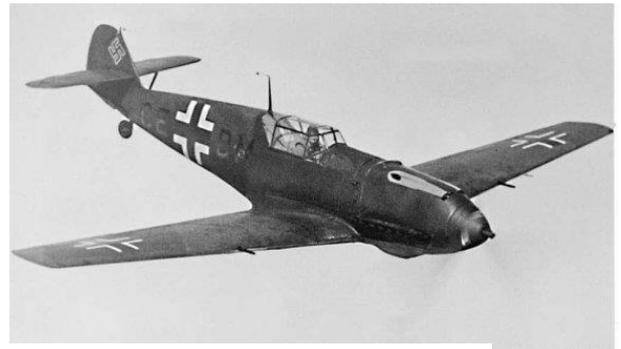
Die Me 109 war ein Jagdflugzeug, das in der ersten Kriegsphase vor allem als Begleitschutz für deutsche Bomber diente.

In dieser Funktion war die Me 109 bereits im **Spanischen Bürgerkrieg** als Teil der „Legion Condor“ eingesetzt, wo sie 1937 auch an der Bombardierung von Guernica beteiligt war.

Nach Kriegsbeginn war sie dann auch an der Bombardierung **Warschaus** und **Rotterdams** im Jahr 1940 sowie vor allem auch am Luftkrieg gegen Großbritannien und hier insbesondere an der Bombardierung **Coventrys** und **Londons** im Jahr 1941 beteiligt.

Ab 1942 war das Flugzeug aber zunehmend den englischen und amerikanischen Jagdflugzeugen unterlegen, so dass gegnerische Bomberverbände nun ihrerseits Ziele im deutschen Reichsgebiet angreifen konnten. Wichtigste Ziele in Augsburg waren dabei die MAN und die Messerschmitt-Werke.

Auch am Tag vor der Augsburger Bombennacht wurden am 25. Februar 1944 im Rahmen der „Big Week“ die Messerschmitt-Werke im Süden Augsburgs angegriffen.



Eine Bf/ Me 109



Guernica, 1937



Coventry, 1941

„Messerschmitt“ und die Stadt Augsburg

Durch den Aufstieg der BfW/ Messerschmitt-Werke gewann die Stadt Augsburg an Ansehen, sie wurde zur „Fliegerstadt“ bzw. – wie man heute sagen würde – zum „Innovations- und Hightech-Standort“.

Andererseits waren mit dem Aufstieg der BfW/ Messerschmitt-Werke auch Belastungen für die Stadt verbunden: So verschärfte sich durch den Zuzug von Fachkräften die Wohnungssituation. In Kooperation mit den Messerschmitt-Werken wurde so die Messerschmitt-Siedlung in Haunstetten erweitert, gleichzeitig wurden von der Augsburger Wohnbaugesellschaft im Hochfeld 18 Wohnblöcke mit insgesamt 474 Wohnungen errichtet.



Messerschmitt-Häuser im Hochfeld
(Aufbau, Bildband, 1938, S.95)

Um die An- und Abfahrt von Arbeitskräften zu den Messerschmitt-Werken zu verbessern, baute die Stadt Augsburg zudem die Straßenbahnlinie 4 nach Haunstetten zweigleisig aus, zudem wurde für Stoßzeiten auch noch Abstellgleise an der Haunstetter Straße sowie an der Ilsungstraße errichtet, auf denen Straßenbahnen „geparkt“ werden konnten. Zusätzlich wurden auch die Straßenbahn-Wägen modernisiert.



Relief über einem Hauseingang an der Firnhaberstraße, 2018
(Foto: Forster)

Um den wachsenden Einsatz von FremdarbeiterInnen in „geordnete Bahnen“ zu lenken, entwarf die Stadt Augsburg auch die Pläne für „Sammellager“ in den einzelnen Stadtregionen. Dabei achtete sich vor allem darauf, dass die Lager nicht zu nah an Wohngebieten lagen, da sie als potentielle „Brandfackeln“ im Falle eines Luftangriffs ein zusätzliches Sicherheitsrisiko darstellten. Verwirklicht wurden dabei die Sammellager II im Norden an der Donauwörther Straße, das Sammellager IV an der Zugspitzstraße sowie das Sammellager V an der heutigen Friedrich-Ebert-Straße, in dem auch die für die Messerschmitt arbeitende ZwangsarbeiterInnen untergebracht waren.

Doch spätestens mit der „Bombennacht“ vom 25./26.2.1944 fiel – im Wortsinn – auf Augsburg zurück, was auch von Augsburg seinen (technischen) Ausgang hatte: Nämlich der Luftkrieg, bei dem nicht nur militärische, sondern auch zivile Ziele bombardiert wurden. Nicht zufällig ging dieser „Bombennacht“ die Bombardierung der Messerschmitt-Werke voraus, bei der allein 235 KZ-Häftlinge den Tod fanden. Spätestens jetzt wurden die Messerschmitt-Werke als „Stolz der Stadt“ zum tödlichen Sicherheitsrisiko.

Willy Messerschmitt und der NS

Versuch einer Bewertung

Willy Messerschmitt war in erster Linie Flugzeugkonstrukteur. Wie und wozu sein Flugzeuge produziert wurden, war ihm wohl ziemlich egal, hauptsächlich sie wurden produziert.

Willy Messerschmitt selbst hätte wohl am liebsten weiter Reise- und Verkehrsflugzeuge konstruiert, doch wurden nach 1933 Militärflugzeuge von ihm verlangt. Er konstruierte sie ohne Widerspruch, dachte aber immer wieder auch zivile Nutzungen nach dem Krieg mit.

Willy Messerschmitt geriet wiederholt in die Rivalitäten innerhalb des Reichsluftfahrtministeriums und zwischen dem RLM und dem Rüstungsministerium unter Albert Speer, doch gelang es ihm immer wieder, den direkten Zugang zu Adolf Hitler zu erhalten, um seine Pläne vorzustellen und Produktionsaufträge zu erhalten. Dies gilt in besonderem Maße für die Me 262, auf die Hitler seine letzten Hoffnungen setzte.

Dass gerade diese Me 262 nur unter extremer Ausbeutung von ZwangsarbeiterInnen und KZ-Häftlingen gebaut werden konnte, dürfte Willy Messerschmitt bekannt gewesen sein, störte ihn aber offensichtlich nicht weiter, hauptsächlich es wurde produziert.

Aus ökonomischer Sicht konnte die Me 262 nur unter extremer Ausbeutung der letzten Rohstoff- und „Humanressourcen“ gebaut werden, die wie Material hin- und hergeschickt wurden. Zudem waren diese Arbeitskräfte auch noch billige „LeiharbeiterInnen“, allerdings um den Preis geringerer Produktivität aufgrund fehlender Qualifikation und vor allem aufgrund ihrer durch die erbärmlichen Lebensbedingungen in den Lagern körperlichen und mentalen Erschöpftheit. Doch gegen die Lebensbedingungen in den Lagern erhoben die Messerschmitt-Werke keinen Protest, und auch in den Werken selbst wurden die ZwangsarbeiterInnen und KZ-Häftlinge offensichtlich nicht besser versorgt als „erlaubt“, obwohl dies durchaus im ökonomischen Interesse der Firma gewesen wäre.

Bei Kriegsende wurde Willy Messerschmitt von den US-Amerikanern verhaftet, bis 1947 blieb er in Internierungslagern bzw. in Haft, zwischenzeitlich stand er dabei auch „nur“ unter Hausarrest. Letztendlich wurde er von US-Militärgerichten nicht belangt – weder als

Angeklagter noch als Zeuge, vielmehr wurde er im Mai 1948 von einer Augsburger Spruchkammer als „Mitläufer“ eingestuft und zu 2.000 RM Sühne verurteilt.

Der Begriff „Mitläufer“ dürfte auf Willy Messerschmitt tatsächlich im Wortsinn zutreffen: Er machte alles, was seiner Karriere als Flugzeugkonstrukteur dienlich war, wurde Parteimitglied der NSDAP und pflegte den Umgang mit den NS-Größen. Dass die von ihm konstruierten Flugzeuge an der Bombardierung feindlicher Städte beteiligt waren, kümmerte ihn wohl ebenso wenig wie die erbärmlichen Lebensbedingungen der ZwangsarbeiterInnen und KZ-Häftlinge die ab 1943 zur Produktion „seiner“ Flugzeuge eingesetzt waren. Dass er dies widerstandslos hinnahm, darin liegt seine moralische Verantwortung.

Zu dieser moralischen Verantwortung hat sich aber weder Willy Messerschmitt bis zu seinem Tode im Jahr 1978 bekannt. Auch die von ihm eingerichtete Messerschmitt-Stiftung und das 1998 gegründete Messerschmitt-Museum in Manching haben sich mit dieser Frage beschäftigt.



Augsburg, den 25. Juni 1940.

407/501

Reinschrift liegt bei!
8.26. Juni 1940 Chr.

I.) Schreiben

an Herrn Dipl.Ingenieur Professor Dr. Willi
M e s s e r s c h m i t t,
A u g s b u r g
Gentnerstrasse 24.

Sehr geehrter Herr Professor!

Zu Ihrem 42. Geburtstag entbiete ich Ihnen die besten Wünsche der Stadt Augsburg und meinen eigenen herzlichsten Glückwunsch.

Die freudigen Ereignisse dieser Tage lassen die Stadtverwaltung und wohl auch die Bevölkerung Augsburg's mit besonderem Stolz auf das Werk sehen, das durch Ihr Schaffen mit soviel Erfolg zu den bisherigen herrlichen Ruhmestaten unserer Luftwaffe und damit unserer Wehrmacht beigetragen hat. Daß es Ihnen und Ihrer Gefolgschaft vergönnt sei durch die Erfolge Ihrer Flugzeugkonstruktionen die Messerschmitt-Flugzeuge auch im Endkampf um den Sieg Großdeutschlands ein gewichtiges Wort mitreden zu lassen, wünsche ich Ihnen von ganzem Herzen.

Indem ich mit diesem Wunsch auch den für Ihr persönliches Wohlergehen verbinde, grüße ich Sie mit

H e i l H i t l e r !

Ihr

++
Kellner II.) Zum Akt.

++


Schreiben des Bürgermeisters Kellner an Willy Messerschmitt anlässlich dessen 42. Geburtstags am 25.6.1940.

Am 14.6.1940 war Paris von der Deutschen Wehrmacht besetzt worden. Mit „Endkampf“ dürfte die bevorstehende „Luftschlacht um England“ gemeint sein.

MESSERSCHMITT A.G.
V O R S T A N D



Stadt Augsburg
Der Oberbürgermeister
Eing. - 7. MAI 1941
Bilagen:
Zurückf.

- 68 K
407/501

An den
Herrn Oberbürgermeister
der Stadt Augsburg

A u g s b u r g
=====

Augsburg, den 5.5.1941

Sehr verehrter Herr Oberbürgermeister !

Für Ihr freundliches Schreiben vom 3.d.M., mit dem Sie uns zur Ernennung von Herrn Professor Messerschmitt zum "Pionier der Arbeit" beglückwünschten, danken wir Ihnen bestens. Selbstverständlich war es auch für uns eine große Genugtuung, daß wir zu der Ehrung beitragen konnten, die die Stadt Augsburg durch die Wahl als Tagungsort der Reichsarbeitskammer im Jahr 1941 erfahren hat.

Wir möchten auch unsererseits nicht verabsäumen, bei dieser Gelegenheit, Ihnen, sehr verehrter Herr Oberbürgermeister, sowie der Ihnen unterstehenden Stadtverwaltung von Augsburg unseren besten Dank für das Verständnis und die Unterstützung auszudrücken, die Sie unserem Werk und seinen Aufgaben stets entgegengebracht haben.

Wir grüßen Sie mit

Heil Hitler !

M E S S E R S C H M I T T A . - G .

Der Vorstand:



NATIONALSOZIALISTISCHER
MUSTERBETRIEB

Willy Messerschmitt
Rakan Kokothaki
7.5.41. *W. Grimm*
W. Lehmann

Denkschreiben von Willy Messerschmitt und Rakan Kokothaki an den Oberbürgermeister der Stadt, 5.5.1941

Willy Messerschmitt und die Messerschmitt AG nach 1945

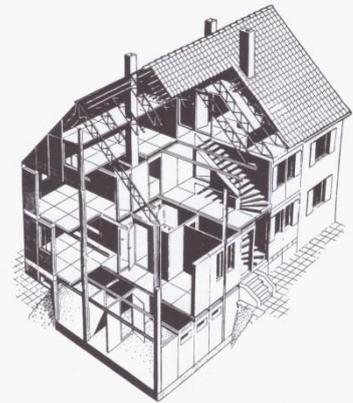
1945 wurde Willy Messerschmitt interniert, die Werkshallen und das Flugfeld waren durch die alliierten Bombenangriffe stark beschädigt, zudem wurde die Messerschmitt AG unter Treuhandverwaltung gestellt. In der Folge wurden einige Werkhallen wieder notdürftig instandgesetzt und an Zwischennutzer vermietet.

Nach seiner Freilassung 1947 zog Willy Messerschmitt nach München und gründete dort 1948 die „Neue Technik GmbH“ und 1949 die „Fertigungsgesellschaft Neue Technik GmbH“, die sich vor allem mit der Herstellung von Fertigbauteilen für Häuser beschäftigte, einige dieser Fertigteile wurden dann bereits wieder in einer Werkshalle des Augsburger Messerschmitt-Werks produziert. Nach dem Konkurs dieser Gesellschaft verlegte sich Willy Messerschmitt auf die Produktion von Nähmaschinen, die nach Aufhebung der Treuhandverwaltung im Augsburger Messerschmitt-Werk produziert wurden. Aber auch dieses Projekt war nicht von Erfolg gekrönt, anders als die Produktion von Kabinenrollern, die 1952 von Fritz Fend konstruiert worden waren und die mit ihrer aufklappbaren Plexiglas-Haube einer Pilotenkanzel auf drei Rädern glichen, andere sprachen auch von einem „Schneewittchensart“. Vom Modell KR 175 konnten 15.000 Exemplare und vom Nachfolgemodell KR 2000 über 60.000 Exemplare verkauft werden. Produziert wurde der Kabinenroller im Regensburger Messerschmitt-Werk, das nun als Regensburger Stahl- und Metallbau GmbH firmierte. Nach dem Konkurs dieser Firma produzierte Fend die Roller in der Firma Fahrzeug- und Maschinenbau Regensburg GmbH (FMR) in eigener Regie her. Mit einem auf dem KR 200 beruhenden Kabinenroller wurden 1955 auf dem Hockenheim-Ring neue Weltrekorde aufgestellt.

Im Augsburger Werk wurden dagegen von 1955-57 in Kooperation mit Piaggio über 15.000 Vespa-Messerschmitt-Roller produziert.

Sowohl bei den Kabinenrollern als auch bei den Vespa-Rollern diente der Name „Messerschmitt“ vor allem der Werbung.

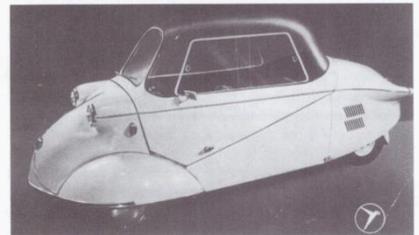
Die Messerschmitt-Bauart



Fertigungsgesellschaft Neue Technik m. b. H. - München, Tölzerstraße 186



Willy Messerschmitt mit den drei Grundmodellen seiner Nähmaschine.

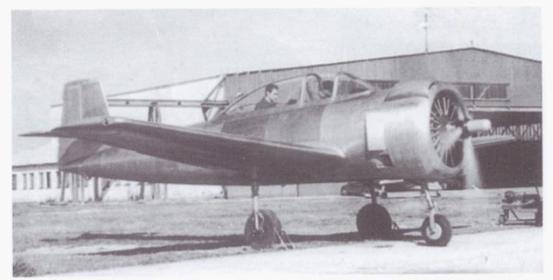


Der Kabinenroller KR 175 erreichte mit seinem 6,6-kW-(9-PS-) Einzylinder-Zweitaktmotor eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h bei einem Verbrauch von 2,5 l/100 km. Die Nutzlast betrug immerhin 150 kg. Nahezu 15 000 Exemplare wurden von diesem ersten Serienmuster gebaut.



Fast 15.000 Vespa-Motorroller mit dem Messerschmitt-Signet wurden zwischen 1955 und 1957 in Augsburg montiert.

Denn Willy Messerschmitt selbst engagierte sich seit 1951 wieder vermehrt im Flugzeugbau, allerdings nicht in Deutschland, sondern im Spanien der Franco-Diktatur, zu dem er seit dem Einsatz der Me 109 im Bürgerkrieg freundschaftliche Beziehungen pflegte: Hier entwickelte er das Propellerschulflugzeug HA 100, dann die Strahlflugzeuge HA 200 und HA 300, die Entwicklung der HA 300 wurde dann - nach dem Ausstieg der Spanier - von der ägyptischen Luftwaffe übernommen, die - im Westen nicht unumstrittenene Zusammenarbeit Messerschmitts mit Ägypten unter Präsident Nasser dauerte bis 1969 an.

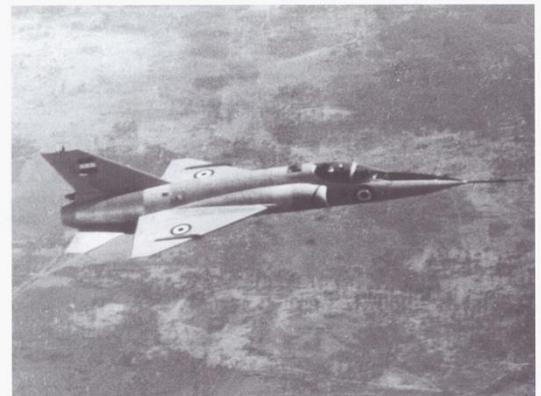


Abbremsen der HA 100 vor dem Start zum Erstflug.

Der erste Prototyp der HA 200, wie er im Frühjahr 1956 auf einer Vorstellungsreise durch Europa flog. Am Bug die Flaggen der Länder, in denen das Flugzeug präsentiert wurde: Luxemburg, Deutschland, Österreich und Schweiz. Pilot war Juan Valiente.



Seit Inkrafttreten der Pariser Verträge 1955 und dem Beitritt Westdeutschlands zur NATO war aber auch in Westdeutschland der Bau von Flugzeugen wieder möglich. Allerdings beschränkte sich der Flugzeugbau zunächst auf den Lizenzbau französischer, italienischer und dann vor allem amerikanischer Kampfflugzeuge, hier vor allem des Starfighters F 104G. Protegiert wurde dieser militärische Flugzeugbau vom Bundesverteidigungsministerium unter Franz-Josef Strauß und von der bayerischen Staatsregierung. Komponenten für diese Flugzeuge wurden auch in den wieder instandgesetzten Augsburger Werkhallen der Messerschmitt AG hergestellt. Eine Endmontage sowie die Erprobung von Strahlflugzeugen in Augsburg scheiterte jedoch am energischen Widerstand des Augsburger Stadtrats und der Augsburger Stadtverwaltung, die durch den Probetrieb erhebliche Lärmbelastungen befürchteten. Zudem plante die Stadt Augsburg die Errichtung neuer Wohnungen im Bereich des Messerschmitt-Flughafens und betrieb daher eine Verlegung des Flughafens an die Autobahn.



HA 300 V-1 während der Flugerprobung.



Eine Anzeige kombiniert das Messerschmitt-Logo mit den seinerzeit in Serie gebauten »Starfightern«.

Verbunden mit dem Neuanfang der Flugzeugproduktion war eine Neuordnung der Messerschmitt AG, bei der vor allem

der Einfluss Willy Messerschmitts und der Familie Raulino-Stromeyer, aus der seine Frau stammte, reduziert wurde. Von 1957-1962 war der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Junkers-Werke Leo Rothe nun Vorstandsvorsitzender der Messerschmitt AG.

1968 kam es dann zur Fusion mit der Bölkow GmbH, bei der der Freistaat Bayern zu einem Sechstel beteiligt war, ergänzt wurde das Unternehmen 1969 durch die Hamburger Luftfahrtwerke, einer Tochtergesellschaft der Werftfirma Blohm, so dass nun der deutsche Luftfahrt-Konzern Messerschmitt-Bölkow-Blohm entstand. MBB war dann auch maßgeblich am Bau der europäischen Kampfflugzeuge „Tornado“ (ab 1976) und des „Eurofighters“ (ab 1988er Jahre) beteiligt, ebenso wie am Bau des Militärtransporters „Transall“ und des zivilen Verkehrsflugzeugs „Airbus“ (ab 1970), heute neben der „Eurofighter“-Produktion wichtigstes Projekt der heutigen „Premium Aerotec“, die zum Airbus-Konzern gehört.