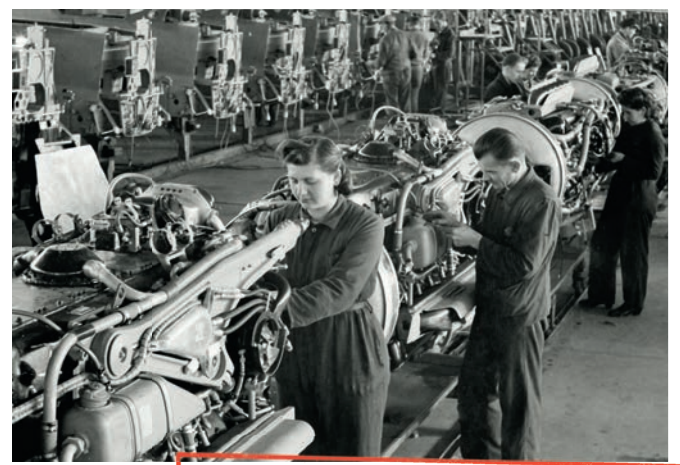
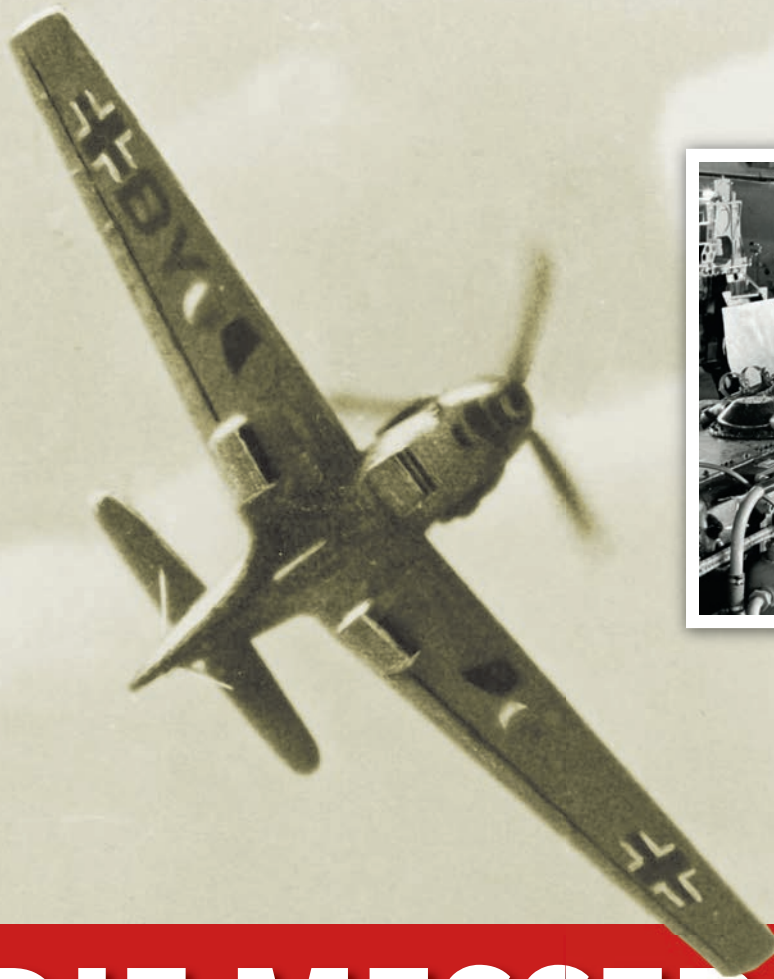


Peter Schmoll



**Geheime
Kommandosache!**

DIE MESSERSCHMITT- WERKE

IM ZWEITEN WELTKRIEG



Messerschmitt Me 109 über Regensburg

Werk-Foto
Fret. O.L.F. 18236



Vorwort

Es ist sicher geboten und richtig, und das auf Dauer, dass man das Messerschmitt-Werk in Regensburg sowohl unter dem Aspekt einer kriegsvorbereitenden Rüstungsmaßnahme als auch im Hinblick auf die dort massenhaft praktizierte Zwangsarbeit von Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen betrachtet. Es ist notwendig, sich dauerhaft daran zu erinnern, was in diesem Werk geschah und was sich nicht wiederholen darf.

Aber im Hinblick auf die Geschichte Regensburgs im 20. Jahrhundert ist es angemessen, sich mit allen Aspekten der Ansiedlung und Entwicklung dieses Werks zu beschäftigen. Regensburg war im Jahrhundert davor, als viele größere Städte eine stürmische Industrialisierung erlebten, handwerklich und mittelständisch geprägt geblieben. Die großen Betriebe produzierten Bleistifte, Schnupftabak, Kalk und Zucker. Es war also mehr als die Ansiedlung eines Großbetriebs, als sich Messerschmitt entschloss, einen für die Entwicklung dieses Flugzeugunternehmens notwendigen, zusätzlichen Produktionsstandort in Regensburg aufzubauen. Die überragende Bedeutung dieses Werks für die städtische Entwicklung kann man sicher in vielen Entwicklungslinien nachweisen, am einfachsten nachvollziehen lässt sie sich anhand der Tatsache, dass Regensburg mit dem damit verbundenen Arbeitsplatzwachstum und dem daraus resultierenden dynamischen Bevölkerungswachstum den Sprung über die 100.000-Einwohner-Marke, den Sprung zur Großstadt vollzogen hat. Auch an der städtebaulichen Entwicklung, nicht nur rund um den Standort des Messerschmitt-Werks, sondern auch der in diesem Zusammenhang entstandenen Wohnsiedlungen, lässt sich diese Veränderung ablesen. Was am prägendsten für diese Entwicklung war, lässt sich jedoch gar nicht so leicht in Zahlen fassen: Der Anschluss der Stadt an den technischen Fortschritt und an industrielle Produktionsmethoden.

Einer detaillierten Betrachtung wert ist auch ein anderer Aspekt der Entwicklung des Messerschmitt-Werks. Die Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen in dieser Fabrik waren für damalige Verhältnisse vorbildlich, ebenso wie das Lohnniveau und manche sozialen Leistungen von Messerschmitt, bis hin zum Werksschwimmbad

für die Beschäftigten. Peter Schmoll hat ein großes Dankeschön dafür verdient, über eine lange Zeit viele Fakten und Details über das Messerschmitt-Werk in Regensburg zusammengetragen und aufbereitet zu haben.

Nach dem durch die wahnwitzige Politik des Dritten Reiches auch verursachten massiven wirtschaftlichen Zusammenbruch musste man davon ausgehen, dass von der Entwicklung, die das Messerschmitt-Werk in und für die Stadt angestoßen hatte, wenig bis nichts übrigbleiben würde; zumal die Luftfahrtindustrie, auch die zivile, in Deutschland aufgrund alliierter Verfügung bis zur Souveränität der Bundesrepublik im Jahr 1955 untersagt war. Das war aber nicht überall so. Auch nach diesem langen Zeitraum haben andere deutsche Städte von der luftfahrtindustriellen Erfahrung vieler ehemals in diesem Bereich Beschäftigter profitieren können.

Das war in Regensburg nicht der Fall. Überhaupt hat es bis in die 1960er-Jahre gedauert, bis mit dem Siemens-Bauelementewerk wieder eine große Neuansiedlung eines, man würde heute sagen, „Hightech-Unternehmens“ gelang.

Eine lange Zeit nach dem Krieg wurde die Stadtentwicklung Regensburg im Stadtwesten noch durch das Messerschmitt-Werk geprägt: In einer Messerschmitt-Halle an der Lilienthalstraße wurde in den 50er-Jahren der Kabinenroller gebaut, in Werkshallen und Flugzeughangars gab es bis in die 1980er-Jahre eine Spedition, eine Waggonbaufirma und viele kleinere Betriebe. Erst mit der Neuentwicklung der Wohnbau- und Gewerbeflächen entlang der Lilienthalstraße verschwanden diese Messerschmitt-Relikte. Zwei große bauliche Zeugnisse haben auch diese Zeit bis heute überdauert: Das Verwaltungsgebäude des Werks, zurückgesetzt an der Prüfeninger Straße, beherbergt heute die Kaufmännische Berufsschule der Stadt Regensburg; das andere Gebäude fällt nicht so leicht auf: Wenn man heute durch ein Logistikgebäude in der südöstlichen Ecke des Infineon-Werks geht, kann man an der baulichen Grundstruktur des Gebäudes noch gut erkennen, dass dieses Gebäude einmal ein Flugzeughangar von Messerschmitt gewesen ist.

*Hans Schaidinger
Oberbürgermeister a. D.*

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Einleitung	8
 Die Aufbauphase 1936–38	10
Aufbau des Messerschmitt-Werkes in Regensburg	10
Beginn der Flugzeugproduktion 1938 mit der Bf 108	14
1938–42 Produktion der Bf 108 „Taifun“ in Regensburg	17
Verlagerung der Bf-108-Produktion nach Les Mureaux	18
Die Lehrlingsausbildung	20
 Kriegsbeginn und Ausbauphase des Werkes 1939–41	23
Produktionsanlauf der Bf 109 E 1939	23
Expansion des Krieges	29
1941 – der Krieg wird zum weltweiten Flächenbrand	39
1940/1941 Produktion der Bf 109 F	40
1941 Das Fiasko mit der Me 210	48
Me-321-„Gigant“-Produktion in Obertraubling	59
 1942 – erste Auswirkungen des Krieges auf die Produktion	68
Die Umstellung auf die Großserienfertigung der Bf 109 G	68
1942 Produktion der Bf 109 G-1 bis G-4	72
Die Me 163 „Komet“	80
Produktion der Me 163 in Regensburg 1942/43	84
Frauenarbeit, Fremd- und Zwangsarbeiter im Flugzeugbau in Regensburg	86
Einsatz von Kriegsgefangenen in Regensburg	91
Produktion der Me 323 in Obertraubling 1942–44	92
„Giganten“ im Einsatz	97
 Der „Totale Krieg“ 1943–45	104
Die „Heimatfront“	104
Ein Kapitel für sich: Die Industriestaffel Messerschmitt Regensburg	105

Produktion der Bf 109 G-6	108
Der Luftangriff vom 17. August 1943	120
Die ersten dezentralen Fertigungsstätten gehen in Betrieb.....	130
1944: Dem Untergang entgegen.....	131
Zwei Russen versuchen die Flucht mit einer Bf 109 G-6	134
Der Luftangriff vom 22. Februar 1944.....	135
Der Luftangriff vom 25. Februar 1944.....	136
Der Luftangriff vom 21. Juli 1944	143
Stand der Produktionsverlagerungen 1944/45	145
Der Einsatz der 3. Staffel/Gruppe Süd des Flugzeugüberführungsgeschwaders 1 ..	156
Produktion der Bf 109 G-6/AS – K-4	156
Die Me 262, der Beginn einer neuen Epoche	163
Die Götterdämmerung 1945	167
Endmontage der Me 262 im Waldwerk „Stauffen“.....	168
Die Luftangriffe vom 16. Februar und 11. April 1945	175
Der Einsatz von KZ-Häftlingen in der Flugzeugproduktion	178
Konzentrationslager Flossenbürg.....	178
Produktion im KZ Mauthausen.....	185
Das Projekt „Me-Ringberg“	186
Das Projekt „Weingut I“	188
Das Ende	189
Anhänge und Dokumente.....	192
Benutzte Archive, Sammlungen und Unterlagen.....	206
Literaturnachweis	206
Weitere Bücher von Peter Schmoll.....	207
Verwendete Abkürzungen	208
Messerschmitt in Farbe.....	209

Einleitung

Im Westen von Regensburg entstand 1936/37 ein Flugzeugwerk der Messerschmitt AG Augsburg. In den Jahren 1938–1940 war es unter der Firmenbezeichnung Bayerische Flugzeugwerke Regensburg GmbH ein Zweigwerk des Augsburger Stammhauses, das am 13. November 1940 in Messerschmitt GmbH Regensburg umbenannt wurde. Das Flugzeugwerk brachte innerhalb kurzer Zeit einen ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwung für die Stadt. So wurden beim Bau vorwiegend die einheimischen Baufirmen mit den Großaufträgen betraut. Die Messerschmitt GmbH Regensburg wurde bis dahin zum größten Steuerzahler in der Geschichte der Stadt. Die Luftfahrtindustrie veränderte die gesamte soziale Struktur in Regensburg, vom Arbeitsmarkt bis zum dramatischen Anstieg der Einwohnerzahl gab es Veränderungen, die ihre Spuren im bisher so beschaulichen Stadtbild hinterließen und letztendlich bedeuteten, dass sich Regensburg zur Großstadt entwickelte. Durch den enormen Zuzug von Arbeitskräften und ihren Familien entstanden völlig neue Stadtviertel, die Anzahl der Einwohner stieg von 82.749 im Jahre 1936 um über 15.000 auf 97.969 Einwohner im Jahre 1939. Nur ein geringer Anteil war dabei auf Eingemeindungen (Prüfening, Dechbetten und Ziegetsdorf) zurückzuführen.

War die Industrie in Regensburg bisher mehr handwerklich geprägt, so kamen mit dem Flugzeugbau die neuesten technischen Konstruktions- und Produktionsverfahren zur Anwendung. Im heutigen Sprachgebrauch würde man sagen, bei Messerschmitt wurde „Hightech“ produziert. Den alteingesessenen Firmen in Regensburg und Umgebung liefen die qualifizierten Arbeitskräfte in Scharen davon, bot doch das Flugzeugwerk eine wesentlich höhere Bezahlung. Die Arbeitsplätze in sauberen, hellen und großen Werkhallen und die beispielhaften sozialen Leistungen waren weitere, nicht zu unterschätzende Anziehungspunkte für die Arbeiterschaft.

Die Messerschmitt GmbH Regensburg war, neben den Wiener Neustädter Flugzeugwerken und der ERLA-Maschinenfabrik in Leipzig, die Hauptfabrikationsstätte für das Jagdflugzeug

Bf 109. Trotz weitestgehender dezentralisierter Fertigung wurde sie im Bombenhagel von 1944, laut einer nach Beendigung des 2. Weltkrieges von der US-Luftwaffe ausgearbeiteten Studie, zum leistungsfähigsten und produktivsten deutschen Flugzeugwerk während des Krieges. Es darf dabei aber nicht übersehen werden, dass im Jahre 1944 rund 35 Prozent der Produktion dieses Jahres aus den KZs Flossenbürg und Mauthausen kamen. Annähernd 11.000 Bf 109 der Baureihen E, F, G und K wurden 1939–45 von der Messerschmitt GmbH Regensburg an die Luftwaffe abgeliefert.

In Regensburg-Prüfening wurde ab Januar 1938 die Bf 108, ein einmotoriges viersitziges Reiseflugzeug, und ab 1939 die Bf 109 E produziert. Hinzu kamen 1941/42 die Zentralteilfertigung und Endmontage der Me 210 sowie der Versuchsserienbau der Me 163, eines Raketenjägers, dessen Konstrukteur nicht Messerschmitt, sondern Alexander Lippisch war. Die vom Reichsluftfahrtministerium geforderten ständig gesteigerten Produktionszahlen für die Bf 109 machten die Verlegung der Produktion der Bf 108 nach Frankreich im Juni 1942 erforderlich. Auf dem Fliegerhorst Obertraubling lief seit 1941, unter Leitung der Messerschmitt AG Augsburg, die Produktion und der Einflugsbetrieb für den Lastensegler Me 321 „Gigant“. Ab dem 1. Januar 1942 wurde die Produktion auf dem Fliegerhorst Obertraubling der Messerschmitt GmbH Regensburg als Werk II angegliedert. Im September 1942 begann die Endmontage und der Einflug des Transportflugzeuges Me 323, einer motorisierten Version des Lastenseglers Me 321. Im Jahre 1942 erfolgte auch die Endmontage des Raketenjagdflugzeugs Me 163 in Obertraubling. Im September 1944 begann mit der Endmontage der Me 262 in Regensburg die Produktion eines zukunftsweisenden Flugzeuges. Die Me 262 war der erste einsatzbereite Düsenjäger in der Luftfahrtgeschichte.

Nach dem ersten Bombenangriff auf die Fertigungsstätten in Regensburg-Prüfening am 17.8.1943 wurde von den drei Endmontagelinien der Bf 109 eine auf den Fliegerhorst Obertraubling verlegt. Nach den Luftangriffen

vom 22. und 25. Februar 1944 erfolgte eine beispiellose Dezentralisierung der Flugzeugproduktion, die schon 1943 in kleinerem Umfang begonnen hatte. Man stellte die Einzelteile der Flugzeuge in Tunnels und Stollen her. Die gesamte Metallbearbeitung wurde von Regensburg in den Olympia-Tunnel nach Eschenlohe verlagert. Andere Produktionslinien verteilten sich über den gesamten bayerischen Raum, zum Teil auch in Österreich und im Sudetenland. Ein gigantisches Transportsystem sorgte dafür, dass die notwendigen Rohmaterialien zu den Fertigungsstätten gelangten und die produzierten Teile zu den weiterverarbeitenden Betrieben oder den Endmontagelinien. In den Wäldern um Regensburg verbargen sich gut getarnte Waldwerke unter den Decknamen „Gauting“ und „Stauffen“, in denen die Herstellung von Jagdflugzeugen, ungestört von Luftangriffen, bis zum 23. April 1945 lief.

Ein besonders erschütterndes Kapitel war der Arbeitseinsatz von KZ-Häftlingen für die deutsche Rüstung. Im Grunde genommen gab es zwei Gruppen von Häftlingen. Die eine Gruppe musste Tunnels, Stollen oder Gebäude für die Produktion errichten. Andere waren, wie in Obertraubling 1945, zum Bau einer Startbahn eingesetzt. Diese Häftlinge wurden schlecht gepflegt, menschenunwürdig untergebracht und von der SS misshandelt. Konnte ein Häftling nicht mehr arbeiten wurde er abgeschoben und beseitigt. Hier erfolgte Vernichtung von Menschen durch Arbeit. Ab April 1943 war das KZ Flossenbürg und später auch das KZ Mauthausen an der Regensburger Flugzeugproduktion maßgeblich beteiligt. Diese Gruppe, der hier eingesetzten Häftlinge, arbeiteten unter der Anleitung von Messerschmitt-Personal. Es waren ausgesuchte Häftlinge, die in der Regel eine technische Berufsausbildung hatten. Mechaniker, Schlosser, Elektriker, Schreiner usw. wurden im KZ in die Flugzeugproduktion eingebunden. Diese Gruppe bekam zusätzliche Verpflegung. Für besondere Arbeitsleistungen gab es für die Häftlinge Prämien. Dafür konnten sie sich im KZ-Kiosk weitere Verpflegung oder Toilettenartikel kaufen. Einmal in der Woche wurde warm geduscht und es gab frische

Wäsche. Dies alles geschah wohl eindeutig, um die Arbeitskraft dieser Häftlinge zu erhalten. Einer vorliegenden Schilderung nach hat dieser Umstand, für Messerschmitt zu arbeiten, sehr vielen Häftlingen das Leben gerettet.

Der Messerschmitt-Konzern bezahlte die SS für die geleisteten Arbeitsstunden je Häftling. Einen wesentlichen Anteil der Belegschaft der Messerschmitt GmbH in den Jahren 1943–1945, stellten aber auch zwangsverpflichtete Fremdarbeiter und Kriegsgefangene. Fast alle europäischen Nationalitäten aus Hitlers Machtbereich waren hier vertreten.

Mit diesem Buch soll über 80 Jahre nach Beendigung des 2. Weltkrieges versucht werden, einen bedeutenden Teil Regensburger Industrie- und deutscher Luftfahrtgeschichte zu dokumentieren. Es war eine unheilvolle, kriegerische und menschenverachtende Epoche, die aber auch große technische Entwicklungen hervorbrachte.

Die Aktenlage zur Flugzeugproduktion in Regensburg ist als äußerst spärlich zu bezeichnen, aber durch Befragen von zahlreichen Zeitzeugen konnte so manche Lücke geschlossen werden. Über viele Jahre hinweg gelang es mir, zahlreiche bisher unbekannte Fakten und Details zur Produktion vor und während des 2. Weltkrieges in Regensburg zu ermitteln und anhand von vielen bisher unveröffentlichten Fotos zu dokumentieren. Zum besseren Verständnis wird im Text jeweils kurz auf das Kriegsgeschehen der einzelnen Jahre eingegangen.

Mein Dank gilt Prof. Thomas Childers, Dr. Helmut Halter, Carl E. Charles, Rainer Ehm, Winfried Bock, Willy Radinger, Theodor Mohr, Gernot Croneiß, Rosi Linder, Dr. Josef Weißmüller, Reinhard Hanausch, Rudolf Melzl, Martin Gattinger, Adolf Riedmeir, Josef Haid, Heinz Lohmann, Arno Fischer, Arno Mittmann, den Flugkapitänen Trenkle und Stemmler, Kelly Johansson aus Neuseeland, Matthias Kobler, Uli Willbold, Geri Krähenbühl, Matthias Ruder und Sascha Kürsten. Ein ganz besonderer Dank gibt dem Bayerland Verlag unter Leitung von Josef Roidl und seiner Mannschaft. Herzlichen Dank an Regina Schindler für das Layout!

1936 – 1938

Die Aufbauphase

Aufbau des Messerschmitt-Werkes in Regensburg

Für den Aufbau der neuen deutschen Luftwaffe lief ein gigantisches Rüstungsprogramm an. Nach Görings Plänen sollte die Luftwaffe wie ein Phönix aus der Asche von 1918 wiedererstehen. Dazu war eine Kapazitätsausweitung der Flugzeugproduktion auch bei den Bayerischen Flugzeugwerken (Bf) in Augsburg notwendig. In den Jahren 1936/37 lief hier die Produktion der Bf 108 und Bf 109. Willy Messerschmitt war zu diesem Zeitpunkt als Leiter der Technischen- und der Konstruktions-Abteilung in den Bayerischen Flugzeugwerken tätig, und daher trugen die Flugzeugtypen das Herstellerkürzel Bf. In der Öffentlichkeit wurden und werden diese Flugzeuge als Me bezeichnet, was historisch gesehen jedoch nicht ganz richtig ist. Führende Persönlichkeiten des Dritten Reiches setzten sich bereits damals für eine Namensänderung der Bayerischen Flugzeugwerke ein. Am 11. Juli 1938 erfolgte, mit Zustimmung des Aufsichtsrates und der Aktionäre, die Umbenennung in Messerschmitt AG Augsburg. Gleichzeitig wurde Messerschmitt zum Generaldirektor ernannt. Alle weiteren Konstruktionen von Messerschmitt trugen nun die offizielle Bezeichnung Me, wie die Flugzeugtypen Me 210, Me 262, Me 321, Me 323 und Me 410.

Am 27. Juni 1936 wurde durch das Reichsluftfahrtministerium (RLM) die eingangs erwähnte Produktionsausweitung der Bayerischen Flugzeugwerke angeordnet. Die Stadt Augsburg stimmte damals einer Ausdehnung des Betriebsgeländes in Haunstetten nicht zu. Man war somit gezwungen, sich nach einem neuen Standort für ein Flugzeugwerk umzusehen. Geplant war die Herstellung der Bf 108 sowie der Bau von Flächen und Leitwerken für die Bf 110. Ursprünglich war vorgesehen, dieses Werk bei Deggendorf zu errichten, aber der Aufsichtsratsvorsitzende der Messerschmitt AG Croneiß setzte sich damals sehr für den Standort Regensburg ein. Eine Vorentscheidung für

Regensburg fiel in einem vertraulichen Gespräch zwischen dem Regensburger Oberbürgermeister Dr. Schottenheim, Messerschmitt und Croneiß auf dem Gutshof von Croneiß in Schrammlhof bei Laaber.

Rückblick: Theo Croneiß war Pilot und als osmanischer Offizier im Ersten Weltkrieg zur Verteidigung der Dardanellen im Einsatz. Als Besitzer der Nordbayerischen Verkehrsflug GmbH, war er bereits Ende der zwanziger Jahre ein guter Freund von Messerschmitt. Dieser hatte unter anderem bis dahin verschiedene Verkehrsflugzeuge wie die M 18, M 20 und M 28 konstruiert. 1931 stürzten innerhalb eines halben Jahres zwei M 20 der Luft Hansa ab. Es waren Tote und Verletzte zu beklagen. Alle Maschinen dieses Typs wurden für den Flugverkehr gesperrt. Generaldirektor der Lufthansa war damals Eberhard Milch. Messerschmitt konnte bei den Abstürzen der M 20 keine direkte Schuld nachgewiesen werden. Die Untersuchungen in beiden Fällen ergaben, dass das gesamte Leitwerk durch eine Windböe verdreht und zum Teil abgerissen wurde. Daraufhin wurden die Festigkeitsanforderungen deutlich erhöht. Milch machte aber Messerschmitt für die Abstürze voll verantwortlich. Die von der Lufthansa bestellten und bereits fertigen sechs M 20 wurden nicht mehr abgenommen. Für Messerschmitt war diese Entscheidung von Milch eine einzige Katastrophe, die 1933 zum Konkurs der Bayerischen Flugzeugwerke führte.

Hinzu kam, dass die kleine Fluggesellschaft von Croneiß, ausgerüstet mit 20 Flugzeugen vom Typ M 18, der Lufthansa und damit Milch erhebliche Konkurrenz machte, da er mit 0,70 RM pro Kilometer wesentlich wirtschaftlicher flog als die Lufthansa mit 2 RM pro Kilometer. Hier wurde der Grundstein für die Feindschaft zwischen Milch auf der einen und Messerschmitt/Croneiß auf der anderen Seite gelegt, die ihren Höhepunkt im Jahre 1942 erreichte, als es Schwierigkeiten mit der Me 210 gab, die schließlich zur Entmachtung von Messerschmitt führten. Nachdem Hitler 1933 an die Macht kam, erhielt Croneiß im Oktober 1933

einen streng vertraulichen Brief des damaligen preußischen Ministerpräsidenten Göring, der ihn beauftragte, eine Flugzeugfirma in Bayern aufzubauen (Messerschmitt war zu dieser Zeit in Konkurs). Gleichzeitig gab er Croneiß den Auftrag für die Entwicklung eines erstklassigen Verkehrsflugzeugs und eines blitzschnellen Kurierflugzeugs (siehe Anhang 1). Dies war faktisch die Geburtsstunde für die Entwicklung und den Bau der Bf 108 und 109 durch Messerschmitt. Croneiß war zu diesem Zeitpunkt SA-Brigadeführer und im Stab des SA-Führers Röhm. Theo Croneiß zog alle Register seiner politischen und geschäftlichen Beziehungen, die Bayerischen Flugzeugwerke mit Willy Messerschmitt als Konstrukteur wieder in die deutsche Flugzeugproduktion einzubinden. Der Zerschlagung der SA-Führung unter Röhm, die ja von Hitler persönlich durchgeführt wurde, entging Croneiß nur ganz knapp. Rudolf Hess kam einen Tag vorher, am 29. Juni 1934 ins „Braune Haus“ in München und erschien im Büro von Croneiß. Er sagte zu ihm: „Croneiß sie fahren heute Abend nicht nach Bad Wiesee zu Röhm raus, sondern gehen mit mir zum Essen.“ Dieser Einladung konnte sich Croneiß nicht entziehen. Am nächsten Morgen, dem 30. Juni 1934, wurde die gesamte SA-Führung von Hitler persönlich verhaftet, in das Gefängnis nach Stadelheim gebracht und dort von der SS ermordet. Croneiß war tief betroffen und wechselte daraufhin in den Stab von Hitlers Stellvertreter Rudolf Hess. Wer damals seine schützende Hand über Croneiß gehalten hat, ist nicht mehr feststellbar. Aber der Befehl muss von ganz oben gekommen sein. Es kommen eigentlich nur zwei Personen in Frage: Entweder Hermann Göring oder Adolf Hitler persönlich. Theo Croneiß hatte auch den Rang eines Majors der Luftwaffe und avancierte zum Brigadeführer der SS im Stab von Heinrich Himmler. Nach Aussage seines Sohnes Gernot versuchte er sich so nach allen Seiten abzusichern, was in seiner Position, bei den ständigen Intrigen und Machtspielen im Dritten Reich unbedingt zum Überleben erforderlich war.

In der weiteren Diskussion über das neue Flugzeugwerk setzte sich der Standort Regensburg auch im Aufsichtsrat eindeutig durch. Waren doch in Regensburg die wichtigsten Voraussetzungen für ein neues Flugzeugwerk gegeben. Ein Flugplatz, eine entsprechend große freie



*Prof. Messerschmitt
und Werkdirektor
Croneiß in
Schrammlhof.
Foto: Croneiß*

Fläche für ein Flugzeugwerk und das notwendige Potential an Arbeitskräften waren vorhanden. Wie sich aber später herausstellte, fehlten jedoch Facharbeiter. Auch die damalige geringe Wirtschaftskraft der Stadt Regensburg dürfte eine gewichtige Rolle gespielt haben, die Flugzeugindustrie hier anzusiedeln. Noch im Jahre 1936 erwarben die Bayerischen Flugzeugwerke ein entsprechendes Areal an der Prüfeninger Straße im Westen von Regensburg. Hier, südlich der Donau, zwischen dem neuen Krankenhaus der Barmherzigen Brüder und dem fürstlichen Rennplatz, entstand auf 100 Hektar Fläche eine völlig neue Flugzeugfabrik mit einem vergrößerten Industrieflugplatz, ehemals Verkehrslandeplatz Regensburg. Der Flugplatz wurde von der Flughafen GmbH Regensburg für die Dauer von 20 Jahren den Bayerischen Flugzeugwerken ohne Pachtzins überlassen. Bereits damals gab es warnende Stimmen, unter anderem vom Regensburger Bischof, die ihre Bedenken gegen einen Bau des Flugzeugwerkes in unmittelbarer Nähe eines Krankenhauses zum Ausdruck brachten, aber ohne Erfolg. Am 24. Juli 1936 wurde für das Regensburger Werk eine neue Gesellschaft gegründet: Die Bayerische Flugzeugwerke Regensburg GmbH, die ab dem 13. November 1940 die Bezeichnung Messerschmitt GmbH Regensburg trug.

Mit der Planung des Regensburger Werkes waren die Architekten Wilhelm Wichtendahl und Bernhard Hermkes beauftragt. Mit ihrem Entwurf gelang es ihnen, eine Industrieanlage in eine Parklandschaft einzubetten. Die Fertigungshallen waren nicht zentral in einem Bereich angeordnet, sondern über das gesamte

Direktor Croneiß und Aufsichtsrat Seiler besichtigen 1937 das Fundament des Verwaltungsgebäudes. Im Hintergrund ist das Krankenhaus an der Prüfeninger Straße zu erkennen.

Foto: Croneiß



Gelände verteilt und durch Betonstraßen untereinander verbunden. Diese dezentrale Anordnung hatte zur Folge, dass ein eigenes Transportsystem innerhalb des Werkes aufgebaut werden musste. Die weiten Wege waren ein Nachteil, der Vorteil lag jedoch eindeutig darin, dass bei einem Luftangriff nicht mit einem Schlag die gesamte Fertigung auf Dauer ausfiel. Dies zeigte sich nach dem verheerenden Luftangriff vom 17. August 1943 überdeutlich, konnte doch trotz schwerster Schäden nach drei Wochen Reparaturdauer die Produktion wieder aufgenommen werden.

Ende 1936 wurde mit den Bauarbeiten der Anlagen in Regensburg begonnen. Das Baugelände wurde bereits damals vom neugegründeten Werkssicherheitsdienst überwacht. Am 8. Mai 1937 erfolgte das Richtfest. Der beschleunigte Bau der großen Lagerhalle mit einem Bahnan-

schluss ermöglichte es, dass das Lager bereits ab Juli 1937 eingerichtet werden konnte. Die Aufstellung der Werkzeugmaschinen, Bauvorrichtungen und sonstigen Betriebseinrichtungen in den verschiedenen Fertigungshallen und Werkstätten begann Mitte 1937. Diese Arbeiten wurden hauptsächlich von im Augsburger Werk ausgebildeten Regensburger Arbeitskräften durchgeführt. Folgende Hallen entstanden 1936/37: Vor- und Endmontagehalle, eine Halle für die Metallbearbeitung mit Pressen, Fräsmaschinen, Drehbänken usw., eine Halle für die Fertigung von Tragflächenholmen und -rippen sowie Hallen für den Tragflächen- und Rumpfbau. Transformatorstation und Heizwerk enthielten die modernste damals verfügbare Technik. Die große Zentralkantine am Eingang bei der Prüfeninger Straße belieferte mehrere über das Werksgelände verteilte Kantinen.

In einem finanziellen Kraftakt stellte die Stadt Regensburg die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wie Strom- und Wasseranschluss sowie die Erweiterung der Kanalisation zur Verfügung. Es erfolgte der Ausbau der Prüfeninger Straße, und der Fuhrpark der Straßenbahn mußte aufgestockt werden. Für die Wasserversorgung waren eine neue, leistungsfähigere Leitung und neue Brunnen erforderlich. Für die Stadt bedeutete dies Investitionen in Höhe von 600.000 RM, die sich jedoch durch

Mit modernsten technischen Hilfsmitteln werden 1937 die ersten Hallenkonstruktionen errichtet. Diese Aufnahme verdeutlicht die unmittelbare Nähe des Messerschmitt-Werkes zum Gebäudekomplex des Krankenhauses der Barmherzigen Brüder, das im Hintergrund zu erkennen ist.

Foto: Croneiß



die eingenommenen Steuern und Gebühren recht schnell bezahlt machten. War doch das Messerschmitt-Werk der größte Einzelkunde der Stadtwerke im Bereich Strom- und Wasserverbrauch. Zur Einstellung des notwendigen Personals wurde ein Verwaltungsbüro in der Stadt angemietet, das Anfang Mai 1937 in eine Baracke auf dem Werksgelände übersiedelte. In der ersten Ausbaustufe ging man von ca. 5000 Beschäftigten aus, die im Dezember 1939 mit 4580 Mitarbeitern bereits annähernd erreicht wurden. Einen Engpass im Regensburger Werk bildeten die Facharbeiter, sodass die Werksleitung interne Ausbildungsmaßnahmen, zum Teil in Augsburg, durchführte. Der im März 1937 begonnene Bau des Verwaltungsgebäudes (heutige Kaufmännische Berufsschule) war im November so weit fortgeschritten, dass dieses noch am 15. November 1937 bezogen werden konnte.

Bereits am 24. April 1937 erfolgte das Richtfest der Gefolgschaftssiedlung, dem „Hermann-Göring-Heim“, heute Ganghofer-Siedlung. 1500 Arbeiter hatten seit dem Herbst 1936 am Ziegetsberg 228 Häuser mit 608 Wohnungen in einem ersten Bauabschnitt terrassenförmig an den Hang gebaut. Ein zweiter Bauabschnitt folgte im Sommer 1939 mit 232 Wohnungen in 20 Vier- und 19 Achtfamilienhäusern. Hinzu kamen ein Kindergarten und eine Volksschule, die jedoch erst 1941 fertiggestellt werden konnten, zwei Gasthäuser sowie einige Läden. Alles zusammen ergab innerhalb kurzer Bauzeit einen völlig neuen Stadtteil. Diese Wohnungen wurden ausschließlich von Mitarbeitern des Flugzeugwerkes bezogen und kosteten 4 Millionen Reichsmark. Auch die „Schottenheim-Siedlung“ (heutige Konradsiedlung) im Nordosten der Stadt wurde um einen zusätzlichen Bauabschnitt erweitert. Trotz dieser Baumaßnahmen blieb Wohnraum ein Engpass in Regensburg, der sich im Laufe des 2. Weltkrieges noch wesentlich verschärfte. Als Folge entstanden zahlreiche Barackenlager in fast allen Stadtteilen, die noch lange nach Kriegsende zur Unterbringung von Flüchtlingen dienten. Am 8. Mai 1937 wurde mit großem Pomp das Richtfest für das neue Flugzeugwerk gefeiert. Ab November 1937 wurde mit Hochdruck am Serienanlauf der Bf 108 „Taifun“ gearbeitet. Zahlreiche vorgefertigte Kleinteile, Baugruppen für Tragflächen und Rumpfe wurden von



Das Verwaltungsgebäude der Messerschmitt GmbH in Regensburg. Im Ostteil befanden sich die Eingangshalle und darüber, im 2. Obergeschoss, das große Besprechungszimmer und die Büros der Werksleitung. Heute ist in diesem Gebäude das „Berufliche Schulzentrum Matthäus Runtinger“ untergebracht. Das ehemalige Verwaltungsgebäude und die ehemalige Einflughalle (heute Fa. Infineon) sind die einzigen, wenn auch baulich stark veränderten Gebäude, die vom Messerschmitt-Werk erhalten geblieben sind. Foto: Linder



Beiderseits der Augsburger Straße am Ziegetsberg entstand ein völlig neues Stadtviertel für die Messerschmitt-Arbeiter. Die Häuser erfreuen sich noch heute großer Beliebtheit, da sie über ein Gartengrundstück verfügen. Foto: Croneiß

Augsburg nach Regensburg transportiert. Führungspersonal aus Augsburg unterwies die Regensburger Belegschaft im Zusammenbau der Einzelteile und in der Endmontage der Flugzeuge. Innerhalb von eineinhalb Jahren war es gelungen, ein Flugzeugwerk im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Boden zu stampfen und mit einer Flugzeugproduktion zu beginnen, die damals Spitzentechnologie darstellte. Zur Anwendung kamen neueste Produktionsverfahren in modernen Werkhallen, verbunden mit einer richtungsweisenden Arbeitsplatzgestaltung.

Die Rumpfmontage der Bf 108 in Regensburg. Ein Messerschmitt-Arbeiter passt gerade das Gerüst für die Kabinenverglasung ein. In den Tragflächenansätzen kann man die Aufnahmemulden für die Kraftstofftanks erkennen. Foto: Croneiß



Beginn der Flugzeugproduktion 1938 mit der Bf 108

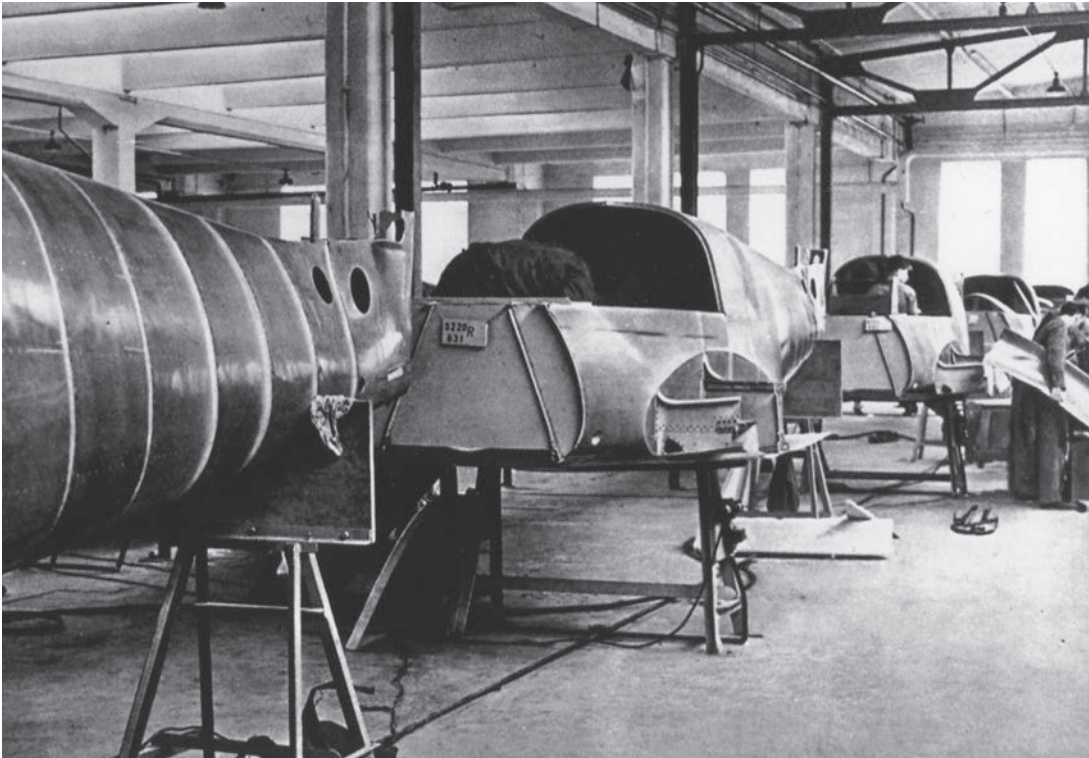
Am 29. Januar schieden die Bayerischen Flugzeugwerke Regensburg GmbH verwaltungsmäßig aus dem Augsburger Konzern aus. Es entstanden weitere Hallen und Gebäude, wie Einflughalle, Polsterei, Motoren- und Farbenlager. Auch der in konischer Form gebaute Luftschutzbunker wurde 1938 fertiggestellt. Er bot Platz für 450 Personen, war in vier Stockwerke unterteilt und hatte eine Höhe von ca. 20 Metern, bei einem Durchmesser von zwölf Metern und einer Wandstärke von zwei Metern. Nach US-Angaben war dieser Bunker bei Kriegsende das einzige unbeschädigte Bauwerk auf dem

Messerschmitt-Gelände in Regensburg-Prüfening. Während des Krieges diente dieser Bunker der Aufnahme wichtiger Dokumente wie Konstruktionszeichnungen für den Vorrichtungsbau und den von Flugzeugbauteilen (Blaupausen) sowie der Werkleitung als Luftschutzraum. Weitere Luftschutzräume befanden sich im Keller des Verwaltungsgebäudes, in den Kellern der verschiedenen Kantinen und in einigen Werkhallen. Diese Räume waren mit Stahltüren und Schleusen versehen, hatten jedoch aufgrund einer normalen Stahlbetondecke nur geringen Schutzwert.

Die Bf 108 erwies sich durch überragende Flugleistungen und ihre moderne technische Gesamtkonzeption, hergestellt in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Fahrwerk, als ein herausragendes Flugzeug ihrer Klasse. Am 21.10.1938 hatte der berühmte Ozeanflieger Charles Lindbergh in Berlin die Gelegenheit, eine Bf 108 B zu fliegen. Sein damaliger Kommentar nach der Landung: „Das beste Flugzeug seiner Klasse, das ich je geflogen habe.“ Zahlreiche aufsehenerregende Flüge wurden in den dreißiger Jahren mit der Bf 108 durchgeführt, um ihre Leistungsfähigkeit zu demonstrieren: Am 25.5.1936 wurde mit dem Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“ die Bf 108 B mit dem

Arbeiten an einer Tragfläche für die Bf 108. Foto: Croneiß





*Rumpfrohbau
Bf 108.*

*Foto: Kelly Johansson
via Matthias Kobler*

*Tragflächenproduktion
Bf 108.*

*Foto: Kelly Johansson via
Matthias Kobler*



Im Januar 1938 verlässt die erste in Regensburg gebaute Bf 108 B-1 die Endmontagehalle. Der Spruch auf der Tafel lautet: „Schwing Dich empor zum Himmelszelt / künd Deutschlands Ruhm in aller Welt / die Erste, die am Donaustrand / im Regensburger Werk entstand!“ Foto: Radinger



Flugkapitän Trenkle vor der Direktionsmaschine D-ICRO, einer Bf 108 B-1 mit der Werknummer 1999 auf dem Flugplatz in Regensburg 1938. Foto: Trenkle



Kennzeichen D-IONO nach Rio de Janeiro transportiert. Es erfolgte anschließend ein Demonstrationsflug durch Südamerika, bei dem auch die Anden überflogen wurden. In allen Ländern, in denen die Bf 108 erschien, erregte sie großes Aufsehen, da die dort vorhandenen Flugzeugtypen dieser Größenordnung durchwegs Doppeldecker waren. Mit ihrer eleganten Form, den technischen Neuheiten, mit Vorflügeln und Landeklappen an den Tragflächen sowie dem einziehbaren Fahrwerk, stand sie da wie ein Flugzeug von einem anderen Stern. Die überragenden Flugleistungen der 108 waren vor allem auf die aerodynamische Gesamtkonzeption zurückzuführen, die für alle nachfolgenden Flugzeugtypen dieser Größenordnung bis heute richtungsweisend ist. Im Februar 1937 belegte Elly Beinhorn den 2. Platz beim internationalen Oasenrundflug in Ägypten auf einer Bf 108 B-1 mit der Werknummer 825 und der Kennung D-IGNY. Im selben Jahr führte sie einen Langstreckenflug von Berlin nach Kapstadt und zurück durch. Im Mai 1937 gewann Flugkapitän Seidemann das Luftrennen auf der Isle of Man, er flog damals die 108 mit der Kennung D-IOSA. Im Dezember 1937 wurde die Bf 108 D-IBFW mit einem Schiff nach Rio de Janeiro transportiert. Von hier startete die Maschine zu einem Werbeflug durch Süd- und Nordamerika und erreichte am 5. Juli 1938

New York. Geflogen wurde die Bf 108 von Verkaufsdirektor Otto Brindlinger, der dabei eine Strecke von 44.000 km zurücklegte. Im Juli 1938 wurde auf einer Bf 108 das internationale Königin-Astrid-Rennen gewonnen und im August der internationale Flugwettbewerb im französischen Dinard. Beim italienischen Raduno-del-Littorio belegte eine Bf 108 den 2. Platz.

Diese Erfolge, erzielt durch die bereits erwähnten hervorragenden Flugleistungen und technischen Neuerungen, veranlassten zahlreiche Nationen, die 108 bei der Messerschmitt AG in Augsburg zu bestellen. Folgende Aufträge aus dem Ausland waren zu verzeichnen: Australien 1, Bulgarien 6, Chile 1, Japan 1, Jugoslawien 12, Österreich 4, Rumänien 6, Schweiz 12, Spanien 1, Ungarn 6, UdSSR 2, USA 1, Großbritannien 1. Bei diesen Bestellungen ist zu berücksichtigen, dass damals viele Nationen die Bf 108 nur deshalb beschafften, um die Konstruktions- und Herstellungsweise dieses äußerst modernen Flugzeugs eingehend zu prüfen und zu testen. Für Messerschmitt war es in jedem Fall ein großer wirtschaftlicher Erfolg, seine Flugzeuge ins Ausland zu exportieren. Dieser Erfolg konnte dann später noch ausgeweitet werden, da Nationen wie die Schweiz, Jugoslawien, Ungarn, Rumänien usw. das Jagdflugzeug Bf 109 kauften. Zahlreiche deut-

Blick in die Produktionshalle für die Tragflächen und Rümpfe der Bf 108.

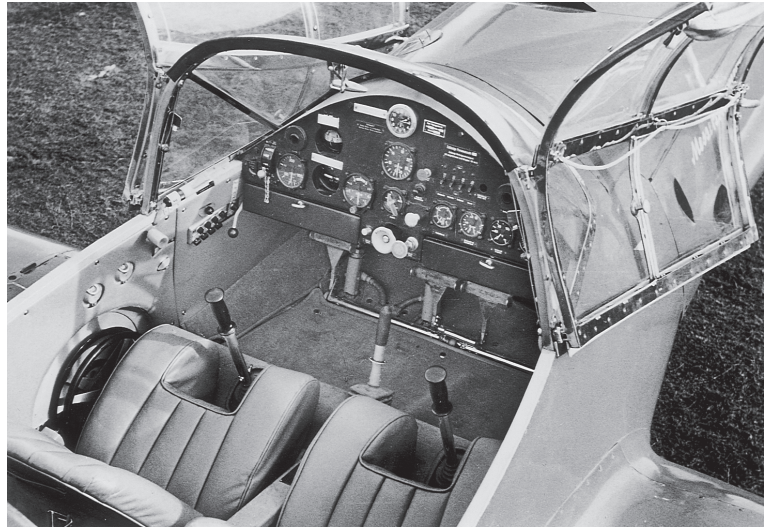
Foto: Kelly Johansson via Matthias Kobler



sche Privatleute und Firmen entschieden sich damals ebenfalls zum Kauf der Bf 108. Größter Auftraggeber wurde jedoch die Deutsche Luftwaffe, die sich in einer unvorstellbaren Aufrüstphase (1936–39) befand. Eingesetzt wurde die Bf 108 bei der Luftwaffe als Kurier- und Verbindungsflugzeug und zur Umschulung der Jagdfliegerpiloten auf die Bf 109. Die bis dahin eingesetzten Jagdflugzeuge waren Doppeldecker und mit einem starren Fahrwerk ausgerüstet. Die bei der Luftwaffe neu eingeführte Bf 109 verfügte über ein hydraulisches Einziehfahrwerk. Um die Piloten an das Einziehfahrwerk zu gewöhnen, mussten diese das Prozedere dazu einhalten. Unter Anleitung von Fluglehrern wurden zahlreiche Übungsflüge mit der Bf 108 durchgeführt, bis das Ausfahren des Fahrwerks nicht mehr vergessen wurde.

1938 – 1942 Produktion der Bf 108 „Taifun“ in Regensburg

Im Februar 1938 endete in Augsburg die Produktion der Bf 108 mit der Werknummer 1590 und der Kennung D-IESH. Sämtliche Bauvorrichtungen, Werkzeuge, vorgefertigten Bauteile und Rohmaterial wurden seit dem Herbst 1937 nach Regensburg transportiert, und unter Anleitung der Augsburger Fachkräfte wurden die Herstellung, die Endmontage und der Einflugbetrieb für die 108 in Prüfening vorbereitet. Bereits im Januar 1938 begann die Endmontage der 108 im Regensburger Werk. Zwölf Maschinen dieses Typs wurden in diesem Monat aus der Endmontagehalle auf das Flugfeld gerollt. Das war die Geburtsstunde eines der leistungsfähigsten deutschen Flugzeugwerke während des Zweiten Weltkrieges. Wurden 1938 insgesamt 175 Flugzeuge vom Typ Bf 108 gefertigt, ging die Produktion auf Grund der im Januar 1939 beginnenden zusätzlichen Fertigung der Bf 109 ständig zurück. Im Jahre 1938 wurden jedoch nicht nur neue Maschinen in Regensburg montiert, sondern auch Reparaturen an 125 Flugzeugen durchgeführt, davon erhielten 80 Bf 108 eine Holmverstärkung der Tragflächen gemäß Änderungsanweisung Nr. 20/21. Vom Januar 1938 bis Juni 1942 wurden von der Messerschmitt GmbH Regensburg insgesamt 516 Bf 108 der Baureihen B-1 und D-1



Blick in die Kabine der Bf 108 „Taifun“. Foto: Radinger

hergestellt. Danach wurde die Fertigung kriegsbedingt zugunsten der Bf 109 von Regensburg zur Firma SNCAN nach Les Mureaux in Frankreich verlagert. Die letzte in Regensburg hergestellte Bf 108 war eine vom Typ D-1, Werknummer 3094, mit der Kennung RE+EM. Diese wurde von Sepp Haid im Juni 1942 eingeflogen. Damit endete in Deutschland die Produktion eines der bis dahin modernsten und erfolgreichsten Sportflugzeuges.

Die Bf 108 hatte den Argus-As-10-C-Motor mit einer Startleistung von 240 PS eingebaut. Dieser Flugmotor war ein V-8-Aggregat mit einem Hubraum von 12,7 Litern und einem Gewicht von 193 kg. Der Motor zählte zu den zuverlässigsten.



Auf der Tragfläche ihrer Bf 108 D-IROS: Die weltberühmte Fliegerin Elly Beinhorn mit Werkdirektor Croneiß 1939 in Regensburg. Foto: Croneiß



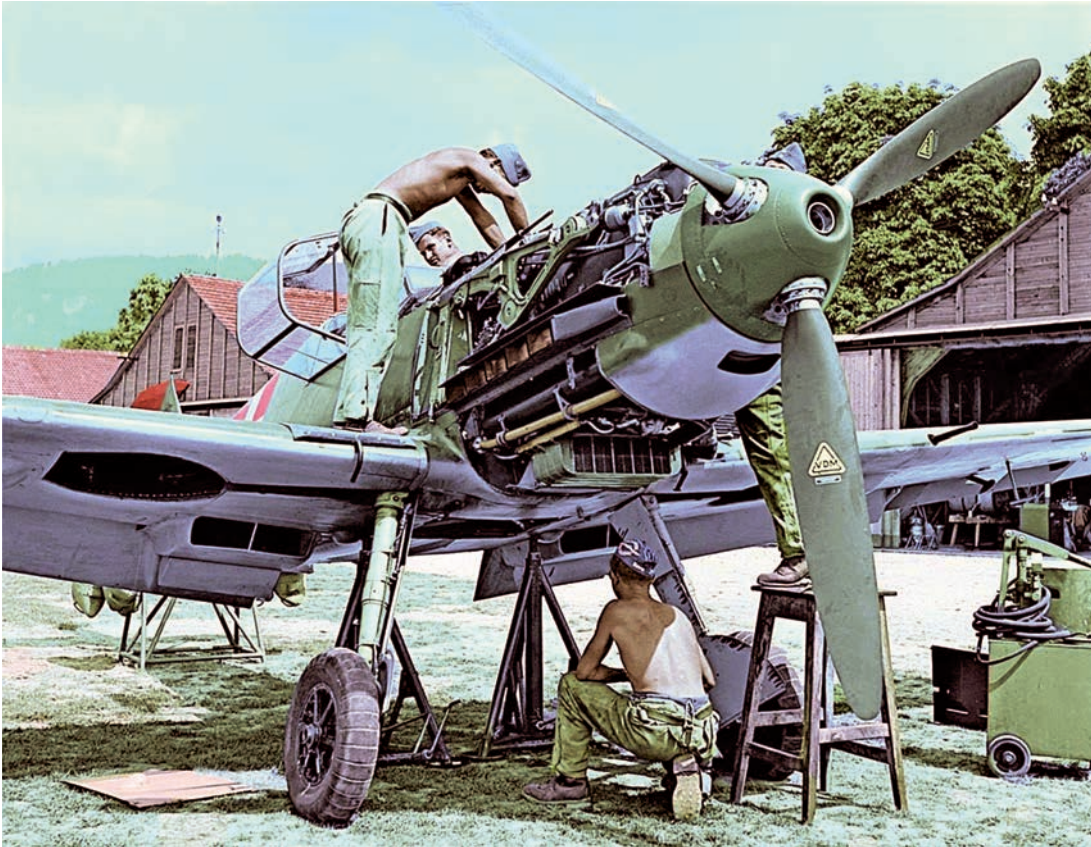
Blick in die Endmontage der Bf 109 in Regensburg 1940. Foto: Messerschmitt AG Augsburg



Bf 109 E-3a, mit der Kennung J-355, für die Schweizer Flugwaffe auf dem Industrie-Flugplatz in Regensburg 1939. Im Bild rechts der Leiter der Einflugabteilung in Regensburg Flugkapitän Wendelin Trenkle. Foto: Messerschmitt AG Augsburg.



Die Bf 109 E-3a, Werknummer 2422, befindet sich heute im Luftfahrtmuseum in Dübendorf. Foto: Archiv Dübendorf



*Eine Bf 109 E-3a
der Schweizer
Flugwaffe bei
Wartungsarbeiten.
Foto: Archiv Dübendorf*



Bf 109 E-3a der Jugoslawischen Luftwaffe auf dem Flugplatz in Regensburg 1939, kurz vor der Überführung nach Belgrad. Foto: Messerschmitt AG Augsburg



*Zwei Bf 109 E-3 der
Luftwaffe über der
Maas bei Sedan.
Foto: Messerschmitt AG
Augsburg*



*Eine Bf 109 E von
der III./JG 26 bei
Wartungsarbeiten.
Foto: Sammlung Peter
Schmoll*



Eine Bf 109 E-7/trop auf einem Feldflugplatz in Libyen 1941. Im Hintergrund entfacht eine startende Bf 109 einen wahren Sandsturm. Davon lässt sich der zeichnende Soldat im Vordergrund nicht stören.

Foto: Messerschmitt AG Augsburg



Die Bf 109 E-7/trop mit Tropenanstrich von Leutnant Schroer über dem Mittelmeer.

Foto: Messerschmitt AG Augsburg



Ob in eisiger Kälte an der Ostfront oder im Wüstenklima Nordafrikas, die Bf 109 F bewährte sich an allen Fronten.

Foto: Messerschmitt AG Augsburg



*Trotz Sandfilter war der Verschleiß
der Hochleistungstriebwerke mit
ihren 1.300 PS enorm. Motorwech-
sel unter der Zuhilfenahme eines
Dreibeins. Foto: Messerschmitt AG Augsburg*



Benutzte Archive, Sammlungen und Unterlagen

Bayerisches Hauptstaatsarchiv München (Berichte des Regierungspräsidenten an den Reichsstatthalter)
 Bundesarchiv Koblenz (Fotoarchiv)
 Deutsches Museum München (Foto- und Luftfahrtarchiv)
 Militärarchiv Freiburg (Die geheimen Tagesberichte der Wehrmachtsführung, RL 2 III 1159, RL 3/1–63, RL 8/212, RL 19/87, 100, 103, 105, 106, RL 21/90, RW 21–52/2 und 3)
 Archiv Potsdam (Berichte der Deutschen Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft Berlin über die Messerschmitt GmbH Regensburg)
 Nationalarchiv Washington (RG 243/25/84 A und B, RG 243/27/135, RG 18/7/1762–1764, 1863, USSBS = United States Strategic Bombing Survey; ADI [K] Reports RG 165, 573, 577 und 607/1944; 361/1945)
 Archiv der USAF Dayton (Survey of Messerschmitt Factory and Functions, Report of Messerschmitt →Engineering and Research Facilities (Report of Aeronautical Research Institute of Vienna))
 Sammlung Theodor Mohr (Entwicklungsflußbilder Messerschmitt GmbH für Bf 108 und Bf 109)

Sammlung Willy Radinger (Unterlagen der Technischen Direktion Messerschmitt)
 Sammlung Jan Horn (Werknummernverzeichnis und Verluste Me 262)
 Sammlung Carl E. Charles (Werknummernverzeichnis Bf 109)
 Stadtarchiv Regensburg (Sammlung Eisenbeiß und Bestände ZR III 719–722, 724–725 und 731)
 Flugzeughandbücher: Bf 108 B, Bf 109 G-2, Bf 109 G/trop, Bf 109 G-6/AS, Bf 109 G MW-50-Anlage, Bf 109 K, Me 163 B, Me 210 A-1, Me 262 A, Jumo 004, Me 323
 Flugbücher der Einflieger bzw. Luftwaffenpiloten Haid, Lohmann, Riedmeir, Schallmoser, Fischer, Bergmann, Lotter, Illenberger, Bielefeld, Dahlitz
 Deutsche Dienststelle (WASSt) Berlin (Verlustmeldungen fliegendes Personal)

Literaturverzeichnis

Blasel, Werner L., Me 108 Taifun ME 109 Gustav, Herford, 1987
 Braun, Hans-Joachim, Technikgeschichte, Band 57, Nr. 2, Hamburg, 1990
 Brückner, Joachim, Kriegsende in Bayern 1945, Freiburg im Breisgau, 1987
 Freeman, Roger A., Mighty Eight War Diary, New York, 1981
 Freeman, Roger A., Mighty Eight, London, 1989
 Gersdorff, Kyrrill von / Grasmann, Kurt, Flugmotoren und Strahltriebwerke, München, 1981
 Halter, Helmut, Stadt unterm Hakenkreuz, Regensburg, 1994
 Hentschel, Georg, Die geheimen Konferenzen des General-Luftzeugmeisters, Koblenz, 1989
 Irving, David, Die Tragödie der Deutschen Luftwaffe, Frankfurt, 1975
 Ishoven, Armand van, Messerschmitt, Wien, 1978

Kaufmann, Johannes, Flugberichte 1935 – 45, Schwäbisch Hall, 1989
 Kosin, Rüdiger, Die Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge, Koblenz, 1983
 Monogram (Hg.), Close Up, Bf 108, Bf 109 F–K, Boylston, 1976
 Peter, Ernst, ... schleppte und flog Giganten, Stuttgart, 1976
 Piekalkiewicz, Janusz, Luftkrieg, München, 1978
 Prien, Jochen, Geschichte des Jagdgeschwaders 53, Band 3, Hamburg, 1991
 Saft, Ulrich, Das bittere Ende der Luftwaffe, Langenhagen, 1992
 Schramm, Percy E., Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht, Band 1 – 8, München, 1982
 Späte, Wolfgang, Der streng geheime Vogel Me 163, München, 1983

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-95587-448-3

Die Battenberg Bayerland Verlag GmbH und ihre Imprint-Verlage sehen das gesetzliche Urheberrecht als Basis ihrer Zusammenarbeit mit Autorinnen und Autoren. Vielen Dank, dass Sie eine legale Ausgabe dieses Buches gekauft haben und die Gesetze zum Schutz des geistigen Eigentums anerkennen, indem Sie keinen Teil davon ohne Genehmigung unzulässig kopieren, scannen oder verbreiten. So unterstützen Sie unsere Autorinnen und Autoren und wir als Verlag haben die Möglichkeit, weiterhin Bücher für alle zu veröffentlichen. Systeme und Technologien der künstlichen Intelligenz dürfen Bestandteile des Buches in keinster Weise verwenden oder reproduzieren, auch nicht für Trainingszwecke. In Übereinstimmung mit *Artikel 4(3) der Richtlinie über den digitalen Binnenmarkt 2019/790* nimmt die Battenberg Bayerland Verlag GmbH dieses Werk ausdrücklich von der Ausnahme für Text- und Data-Mining aus. *NO TDM*.

Titelabbildung und Seite 2: das Foto ist eine Fotomontage und zeigt eine Bf 109 E über dem Regensburger Dom. Das Foto war als Postkarte erhältlich und sollte wohl auch die Dominanz von Messerschmitt gegenüber über der Stadt symbolisieren. Erstellt wurde die Aufnahme von der Messerschmitt GmbH Regensburg.

4. Auflage 2026

ISBN 978-3-95587-448-3

Alle Rechte vorbehalten!

© 2026 MZ Buchverlag in der

Battenberg Bayerland Verlag GmbH

Pfälzer Straße 11 · 93128 Regenstauf

Unser komplettes Buchprogramm finden Sie unter:

www.battenberg-bayerland.de

Fragen zum Buch? Direkt an produkt@battenberg-bayerland.de





Die Regensburger Messerschmitt-Werke zählten während des Zweiten Weltkriegs zu den leistungsfähigsten Flugzeugwerken im Deutschen Reich. Für das Messerschmitt-Werk in Prüfening wurde noch 1936 mit der Planung und dem Bau begonnen. Heute, 90 Jahre später, erinnert bis auf einige Straßennamen nichts mehr an diese für Regensburg so wichtige Episode.

In dieser überarbeiteten Neuauflage mit mehr als 300 Bildern werden die Auswirkungen der Luftangriffe auf die Flugzeugwerke eindringlich geschildert. Die neuen Kapitel behandeln den Einsatz von Frauen, Ostarbeitern und Kriegsgefangenen in der Rüstungsproduktion. Berichtet wird auch über die Produktion der Bf 109 im KZ Flossenbürg. Die Flugzeugproduktion der Messerschmitt GmbH Regensburg wird durch eine große Anzahl neuer und bisher unveröffentlichter Fotos und Dokumente dargestellt. Den Abschluss im Buch bilden 16 Seiten seltener Farbaufnahmen aus der damaligen Zeit und von den historischen, noch flugfähigen Messerschmitt-Flugzeugen in Manching. Ein umfangreiches Nachschlagewerk für zeitgeschichtlich interessierte Leser!



Peter Schmol, Jahrgang 1952, ehemaliger Leiter einer großen Werkfeuerwehr, befasst sich seit Anfang der 70er Jahre mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion von Messerschmitt. Besuche in Archiven im In- und Ausland sowie Interviews mit zahlreichen Zeitzeugen ergaben eine einmalige Sammlung von Berichten, Fotos und Unterlagen, die als Basis für seine Bücher dienen.