

Pabst, Martin: *Willy Messerschmitt. Zwölf Jahre Flugzeugbau im Führerstaat*. Oberhaching: Aviatik Verlag GmbH 2007. ISBN: 978-3-925505-87-4; 128 S.

**Rezensiert von:** Michael A. Kanther, Duisburg-Hamborn

Die Beteiligung von deutschen Unternehmern an Unrechtshandlungen der NS-Diktatur, insbesondere während des Zweiten Weltkrieges, ist noch immer ein Gebiet, auf dem durch Fallstudien neue Erkenntnisse zu gewinnen sind. Der Umgang von Unternehmern und angestellten Unternehmensleitern mit den bekannten „Systemzwängen“, vor allem dem Einsatz von Zwangsarbeitern in der Produktion, kann durch generalisierende Aussagen nicht hinreichend und korrekt erfasst werden. Seit Kurzem liegt eine Studie des Historikers Martin Pabst über das Leben und Handeln des Flugzeugkonstruktors und Unternehmers Willy Messerschmitt (1898-1978) in den Jahren der Diktatur vor, für die der Autor eine Fülle von Quellen in 16 Archiven ausgewertet hat. Obwohl das Buch keine simple Hagiographie ist, gewinnt man doch den Eindruck, dass es bezweckt, die Beteiligung Messerschmitts an nationalsozialistischen Unrechtshandlungen zu relativieren und damit die Tatsache zu rechtfertigen, dass der Konstrukteur schon vor Jahrzehnten in den virtuellen Pantheon der großen deutschen Erfinder und Genies der Technik sowie – schon ein Jahr nach seinem Tod –, in die International Aerospace Hall of Fame in San Diego (USA) aufgenommen wurde. In jüngster Zeit haben Bürgerinitiativen die Benennung von Straßen nach Messerschmitt kritisiert.

Es gibt bisher nur eine Biographie Messerschmitts, verfasst von dem britischen Technikspezialisten Frank Vann, die jedoch erhebliche Mängel aufweist.<sup>1</sup> Quellenfundierte Kenntnisse über das Handeln des Messerschmitt-Konzerns und der Person Willy Messerschmitt während des Krieges verdanken wir vor allem der 1998 erschienenen Studie von Lutz Budraß über die deutsche Flugzeugproduktion und Lufrüstung von 1918 bis 1945.<sup>2</sup> Die Messerschmitt AG (bis 1938 Bayerische Flugzeugwerke AG) bau-

te zunächst Reiseflugzeuge, seit 1935 im Rahmen des Aufbaues der neuen deutschen Luftwaffe Jagdflugzeuge, später außerdem unter anderem den Bomber Me 210, den Düsenjäger Me 262 und den Großtransporter Me 323. 1944 wurde etwa die Hälfte aller deutschen Kriegsflyerzeuge von der Messerschmitt AG und ihren Lizenznehmern gebaut.

Willy Messerschmitt hat 1938 „auf dem Höhepunkt seiner Macht“ in seinem Unternehmen und im militärisch-industriellen Komplex der Lufrüstung des Deutschen Reiches gestanden. Im Herbst 1941 jedoch geriet er in Schwierigkeiten. Der neue Generalluftzeugmeister Erhard Milch, wegen eines früheren Konfliktes Messerschmitt gegenüber feindselig eingestellt, nutzte Kostensteigerungen beim Bau und Unfälle bei der Erprobung der Me 210 aus, um Messerschmitt aus der Führung des Unternehmens zu drängen und dieses „gleichzuschalten“ (S. 39-43). Milch gelang im Mai 1942 die vorübergehende Entmachtung Messerschmitts, der als Vorstandsvorsitzender und „Betriebsführer“ seines Unternehmens abgesetzt wurde und sich auf die Position eines „Chefkonstruktors“ zurückziehen musste. Nachdem jedoch Hitler persönlich Ende Juni 1943 unter Umgehung Görings und Milchs Messerschmitt und andere Flugzeugindustrielle zu Vorträgen auf den Obersalzberg befohlen hatte, gelang es Messerschmitt, gestützt auf den „Willen des Führers“, einen guten Teil der Macht in seinem Unternehmen zurückzugewinnen.

Ein Hauptthema der Studie ist der Einsatz von Zwangsarbeitern, darunter tausende von KZ-Häftlingen, in den großen Messerschmitt-Werken in Augsburg, Regensburg, Kottern, Leonberg und in einigen kleineren Betrieben sowie die Haltung, die Messerschmitt zu diesem „Sachzwang“ einnahm. Seit 1940 führten die Einberufungen deutscher Arbeiter zum Kriegsdienst die Messerschmitt AG dazu, ausländische Arbeiter, zunächst Italiener, einzustellen. Weitgehend im Gleichtakt mit der allgemeinen Entwicklung des Systems der Zwangsarbeit von 1940 bis zum Kriegsen-

<sup>1</sup> Vann, Frank, Willy Messerschmitt: First Full Biography of an Aeronautical Genius: Pioneering Aeronautical Genius, Sparkford, Somerset 1993.

<sup>2</sup> Budraß, Lutz, Flugzeugindustrie und Lufrüstung in Deutschland 1918-1945 (= Schriften des Bundesarchivs 50), Düsseldorf 1998.

---

de gewann die Beschäftigung von Kriegsgefangenen und staatlicherseits gewaltsam rekrutierten Ausländern, seit 1942 vor allem von zivilen Arbeitern aus der Sowjetunion und sowjetischen Kriegsgefangenen, auch für den Messerschmitt-Konzern immer größere Bedeutung. Anfang 1945 bestand nur noch die Hälfte der Belegschaften der Messerschmitt AG (Augsburg) und der Messerschmitt GmbH (Regensburg) aus Deutschen.

Pabst meint, die bisherige Forschung zur deutschen Luftrüstung im Zweiten Weltkrieg habe Messerschmitt Unrecht getan. Er behauptet, die in der öffentlichen Diskussion über Messerschmitt vielfach geäußerte Ansicht, die „Absetzung“ des Industriellen am 15. Mai 1942 „sei nur pro forma erfolgt“ und Messerschmitt habe auch danach faktisch sein Unternehmen leiten können, stütze sich auf das Buch von Budraß (S. 42f.). Dies geschieht jedoch zu unrecht, da Budraß die Absetzung und deren Bedeutung nur wenig anders beschreibt, als es bei Pabst zu lesen ist.<sup>3</sup>

Einen großen Teil des Buches nimmt Pabsts Versuch ein, Messerschmitts Schuld im Zusammenhang mit der Zwangsarbeit zu minimieren. Der Einsatz von KZ-Häftlingen sei bei Messerschmitt im Februar 1943 wegen des überall auftretenden Mangels an Arbeitskräften (Deutschen wie zivilen Ausländern und Kriegsgefangenen) unumgänglich geworden. Dass die Aufrechterhaltung und sogar Erhöhung der Produktion durch den „Einsatz“ von in Barackenlagern oder Tunneln zusammengepferchten und mangelhaft ernährten KZ-Häftlingen ermöglicht wurde, denen es kaum besser erging als zuvor in den „Stammslagern“, hat Messerschmitt gewusst. Dessen Dankesbrief an den Dachauer Lagerkommandanten vom 30. Juli 1943, in dem er eine „beträchtliche Leistungssteigerung“ durch den Einsatz der Häftlinge konstatiert, ist – wie Pabst feststellt – hinsichtlich seines Entstehungszusammenhangs schwer zu interpretieren. „Ein grundsätzliches Plädoyer“ Messerschmitts „für KZ-Arbeit“ existierte Pabst zufolge nicht (S. 83; S. 94), was jedoch auch niemand behauptet. Die traurigen Einzelheiten des Lebens und Sterbens der KZ-Häftlinge in den Betrieben seines Konzerns und den zugehörigen Lagern, etwa die Zahlen der Toten und die Todesursachen, sind Messerschmitt

vielleicht nicht bekannt geworden (S. 78f.). Doch er teilte den Opportunismus, das In-Kauf-Nehmen von physischer Ausbeutung und Krankheit der Häftlinge und jene „Moral der Effizienz“, die man bei Industriellen sämtlicher „kriegswichtiger“ Branchen findet.

Pabsts Feststellung, für die menschenunwürdigen Lebensumstände der „Ostarbeiter“ in dem Werk der Messerschmitt GmbH in Regensburg von 1942 bis zum Kriegsende hätten die dortigen „Betriebsführer“, nicht Messerschmitt persönlich, die Verantwortung getragen, muss man nicht anzweifeln. Wahrscheinlich kannte Messerschmitt aus eigener Anschauung nur das zu dem Augsburger Werk gehörende Zwangsarbeiterlager, das er nach dem Krieg als „zweckmäßig und hygienisch“ bezeichnete (S. 54). In Abwehr von Vorwürfen, die die KZ-Gedenkstätteninitiative Leonberg (Garching) im April 2006 gegen Messerschmitt erhoben hat, erklärt Pabst, Messerschmitt trage keine Schuld an den entsetzlichen sanitären Verhältnissen in dem KZ-Außenlager bei Leonberg, wo rund 1.300 Häftlinge 1944/45 Tragflügel für die Me 262 produzierten. Pabst macht mit durchaus triftigen Argumenten die hauptsächlichen Betreiber der Verwendung von KZ-Häftlingen in den Messerschmitt-Betrieben, nämlich Göring, Milch, den „Werksbeauftragten“ Overlach und dessen Assistenten, einen SS-Offizier, dafür verantwortlich (S. 59-64). Tatsächlich haben die Flugzeugproduzenten nach der Bildung des so genannten Jägerstabes am 1. März 1944 diesem Gremium erhebliche Befugnisse abtreten müssen, darunter die Entscheidung über Betriebsverlagerungen in unterirdische Anlagen. Messerschmitt hat jedoch, wie seine dem Jägerstab übersandte Denkschrift vom 16. März 1944 über die Nutzung Leonbergs für die Untertageverlagerung der Me 262-Fertigung belegt, diese Verlagerungen prinzipiell gutgeheißen.

Pabst unterbreitet viele Belege für die Tatsache, dass Willy Messerschmitt kein dezidiert Nationalsozialist, vielmehr nur ein „Mitläufer“ ohne antisemitische und rassistische Gesinnung war (vor allem S. 21-24), doch wird dies von niemandem, der die Materie kennt, bezweifelt. Er versucht, sich mit seiner Publikation von der bestehenden Forschungs-

---

<sup>3</sup> Ebd. S. 736-738.

literatur abzugrenzen, nicht zuletzt durch seine mehrfach vorgebrachte, jedoch wenig fundierte Kritik an dem Buch von Budraß. Diesen in einem Satz zusammen mit dem britischen Amateur-Historiker und Shoah-Leugner David Irving zu nennen (S. 12), zeugt im Übrigen nicht von gutem Stil im wissenschaftlichen Diskurs. Pabst hat jedoch mit seinem Buch einen beachtlichen Beitrag zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte der NS-Zeit geleistet.

HistLit 2008-2-078 / Michael A. Kanther über Pabst, Martin: *Willy Messerschmitt. Zwölf Jahre Flugzeugbau im Führerstaat*. Oberhaching 2007, in: H-Soz-Kult 29.04.2008.