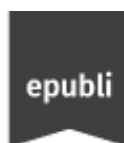


Alexander Kartschall

Produktion der
Messerschmitt Me 262

Von Waldwerken und
Untertage-Verlagerungen
zu Großbunkern



Produktion der Messerschmitt Me 262
Von Waldwerken und Untertage-Verlagerungen zu Großbunkern

© 2017 Alexander Kartschall Alle Rechte vorbehalten.

Verlag:
Alexander Kartschall
Karolingerstr. 10
75446 Wiernsheim
alexanderkartschall@web.de

ISBN: 978-3-7450-3207-9

Druck: epubli - ein Service der neopubli GmbH, Berlin

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.

Bildquellen falls nicht direkt angegeben: Sammlung Kartschall, Sammlung Rentschler, Sammlung
Schmoll, Airbus Corporate Heritage

Bilder Cover: NARA

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	9
1 Die Me 262.....	11
1.1 Die Entwicklung	11
1.2 Me 262A-1a Jäger	18
1.3 Me 262 A-2a Blitzbomber.....	20
1.4 Die Me 262 als Nachtjäger.....	23
1.5 Me 262 A-1a/U3, 262 A-5a und andere	25
2 Produktion gegen Ende des Krieges.....	26
2.1 Bombenangriffe auf deutsche Industrie	26
2.2 Dezentralisierung der Fertigung	26
2.3 Auswirkungen der Dezentralisierung auf die Produktion	27
2.4 Jägerstab und Rüstungsstab.....	28
2.5 Produktion und Zwangsarbeit.....	34
2.6 U-Verlagerungen	36
2.6.1 Beispiel einer U-Verlagerung in St. Astier, Frankreich.....	41
2.7 Großbunker	44
3 Vom Modellflugzeug zum Industriebetrieb.....	47
3.1 Willy Messerschmitt	47
3.2 Flugzeugbau Messerschmitt, Bamberg	48
3.3 Bayrische Flugzeugwerke AG	49
3.4 Neuanfang der BFW AG	51
3.5 BFW AG wird zur Messerschmitt AG.....	53
3.6 Die Absetzung Messerschmitts	54
4 Die Produktion der Me 262	57
4.1 Messerschmitt AG, Augsburg.....	65
4.2 Messerschmitt GmbH, Regensburg	67
4.2.1 Regensburger Produktion im KZ Flossenbürg	68
4.3 Tragflächen aus Gablingen	71
4.4 Triebwerksverkleidungen aus Lauingen	71
4.5 Rumpfmontage in Obernzell bei Passau	72
4.6 Rumpfspitzen aus Günzburg.....	75
4.7 Leitwerke von Blohm und Voss sowie der DLH Staaken	75
4.8 Produktion im „Protektorat Böhmen und Mähren“	77
4.8.1 Führerraumwannen aus Franzensthal	77
4.8.2 Aufklärer aus Eger (Cheb).....	78
4.8.3 Rumpfnasen von Avia, Prag.....	79

4.8.4	Endmontage bei Leichtbau Budweis	80
4.8.5	Sumag GmbH in Klösterle an der Eger.....	82
4.8.6	Triebwerke von CKD Prag-Vysocany	82
4.9	Vorrichtungsbau im Allgäu	82
4.9.1	Spinnerei und Weberei Kottern	82
4.9.2	Mechanische Weberei Fischen	84
4.10	Betriebe für Teileproduktion	84
4.10.1	Landmaschinen Dechenreiter, Bäumenheim	84
4.10.2	Textilweberei Holzhey, Schwabmünchen	85
4.10.3	Spinnerei Ay bei Senden.....	85
4.10.4	Messerschmitt GmbH Ratingen.....	85
4.11	Produktion des Jumo 004 Strahltriebwerks.....	86
4.12	Fahrwerke von Opel, Rüsselsheim.....	88
5	U-Verlagerungen der Messerschmitt-Werke.....	89
5.1	„Oberbayrische Forschungsanstalt“ und Stollen „Cerusit“.....	89
5.2	Messerschmitt Kematen, Tirol („Seelachs“).....	90
5.3	Erzgrube bei Schwaz, Tirol („Stichling“).....	93
5.4	Herdfabrik Homann bei Sprockhövel ("Kauz")	93
5.5	Gläser Karosserie GmbH bei Lunzenau ("Flamingo")	93
5.6	„Bergkristall“, St. Georgen an der Gusen.....	94
5.6.1	Hauptlager Mauthausen	94
5.6.2	Außenlager Gusen I und II	95
5.7	„REIMAHG“ bei Kahla in Thüringen	98
5.8	Saal / Donau („Ring-Me“).....	103
5.9	Olympiatunnel Eschenlohe („Ente“).....	104
6	Verlagerungen im Großraum Stuttgart	107
6.1	Presswerk Leonberg	109
6.2	Zelthalle Münchingen.....	119
6.3	„Stoffel“ in Vaihingen/Enz.....	119
6.4	Flugplatz Großsachsenheim	127
6.5	Projekt "Galenit" in Unterriexingen	132
7	Großbunker	143
7.1	Aufbau der Großbunker	143
7.2	Weingut II“ bei Landsberg/Lech	144
7.3	„Weingut I“ bei Mühlldorf.....	149
7.4	„Biber“ bei Glesch an der Erft.....	151
8	Waldwerke	153

8.1	„Gauting“ bei Hagelstadt	162
8.2	Gerätebau Leipheim	168
8.3	Autobedarf GmbH Schwäbisch Hall	173
8.4	„Stauffen“ bei Obertraubling	180
8.5	Kuno AG Werk I bei Burgau	190
8.6	Kuno AG Werk II bei Riedheim	191
8.7	„Sand & Kieswerk Kießling & Co.“ bei Neuburg/Donau	193
8.8	„Blechschmiede“ Horgau.....	197
8.9	„Nachrüstbetrieb Nord“ Brandenburg-Briest	198
8.10	Geplantes Waldwerk „Burghausen 3“	199
8.11	Weitere Wald- und Montagewerke	209
8.11.1	Kitzingen.....	209
8.11.2	Cham.....	209
8.11.3	Erding.....	209
8.11.4	Bodenwöhr	211
8.11.5	Vilseck.....	211
	Anhang A Zeitleiste.....	214
	Anhang B Produktionsstätten.....	217
	Anhang C Fertigungs- und Lieferantenübersicht.....	226
	Anhang D Endmontage 8-609.....	228
	Anhang E Produktionszahlen	231
	Anhang F Abkürzungsverzeichnis	234
	Anhang G Archive.....	234
	Anhang H Literaturverzeichnis	235

Einleitung

"Wie kommen Sie dazu, sich mit diesem Thema zu beschäftigen?" fragen mich viele, wenn ich bei meinen zahlreichen Besuchen in diversen Archiven und Museen erzähle, dass ich Ingenieur bin und in der Automobilindustrie arbeite. Die Antwort darauf ist meist etwas umfangreicher: als Modellflieger entstand die Faszination für Flugzeuge aus dem zweiten Weltkrieg, als Ingenieur beschäftigt man sich dann ganz automatisch mit der Technik der Originale und wird schließlich von der Faszination dieser außergewöhnlichen Technik angesteckt. Je mehr man sich mit der Materie auseinandersetzt, desto größer werden die Fragen, wie so außergewöhnliche Flugzeuge wie die Me 262 gegen Ende des zweiten Weltkriegs überhaupt noch in dieser Menge produziert werden konnten. Stochert man tiefer, stößt man auf die spektakulären Verlagerungsbetriebe in Großbunkern und Höhlen und wird ergriffen von der Faszination, welche von diesen ausgehen. Wie war das nur möglich, solche Höhlensysteme in der Endphase des zweiten Weltkrieges in dieser Größe zu bauen? Spätestens dann trifft man auf das erste Konzentrationslager und den dunklen Teil dieser Geschichte. Ich stellte fest, dass diese beiden Welten, auf der einen Seite die Faszination für die Technik, auf der anderen die Vermittlung der Geschichte dieses unsäglichen Leids welches den KZ-Häftlingen angetan wurde doch recht weit auseinanderliegen. Auf der einen Seite gibt es das Technik-Buch oder das Museum, in welchem die Technik im Vordergrund steht und das Thema Zwangsarbeit zwar erwähnt, aber auch nicht weiter erläutert wird. Auf der anderen Seite gibt es KZ-Gedenkstätten, in welchen das unmenschliche Leid und die Verbrechen an erster Stelle stehen und der technische Hintergrund nur am Rande erwähnt wird. Beides zu verschmelzen, findet nur selten statt.

Seit ich mich intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt habe, betrachtete ich beide Seiten dieser Welten, weil sie meiner Meinung nach untrennbar miteinander verbunden sind. Denn ohne die Mithilfe der Zwangsarbeiter wäre es nicht möglich gewesen, ein Flugzeug wie die Me 262 überhaupt erst produzieren zu können. Ohne sie hätte es keine Produktionsbetriebe, keine benutzbaren Flugplätze, keine bombensichere Untertage-Verlagerungen und keine funktionierende Infrastruktur gegeben. In diesem Werk habe ich versucht, diese beiden Welten miteinander zu verschmelzen.

Um zu verstehen unter welchen Umständen dieses Flugzeug entstanden ist, ist es genauso wichtig die politischen Verhältnisse zu verstehen, wie es nach den ersten Bombenangriffen 1943 und schließlich nach der „Big Week“ im Februar 1944 zu immensen Schäden an den Flugzeugwerken kam, wie man in Form des Jägerstabes die Produktion mit allen Mitteln versuchte wieder anzukurbeln und wie rigoros man dabei voring, nicht nur durch den massenhaften Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen sondern auch unter dem großen Druck auf die Industrie durch den Jägerstab, das Reichsluftfahrtministerium und das Ministerium für Rüstung und Kriegsproduktion. Erst im Zusammenhang mit den zeitlichen Gegebenheiten ist es verständlich, warum diese großen Anstrengungen in den letzten Monaten des Krieges unternommen wurden.

Es gibt zu diesem Thema zahlreiche Primärquellen wie z.B. die vielen Jägerstabprotokolle und viele andere Dokumente der Messerschmitt AG aus dem Bundesarchiv, die Berichte der USSBS (United States Strategic Bombing Survey) und der CIOS (Combined Intelligence Objectives Sub-Committee) sowie etliche weitere Dokumente der Messerschmitt AG aus der U.S. National Archives and Records Administration, dem Imperial War Museum in London und dem Archiv der Airbus Corporate Heritage. Zum technischen Hintergrund existieren sehr viele Sekundärquellen, allen voran das Buch von Manfred Jurleit – „Messerschmitt Me 262 die Technikgeschichte“ sowie das Buch „Rüstung, Krieg und Sklaverei“ von Michael Sylvester Koziol, der nicht nur die Geschichte des Fliegerhorstes und des KZ Hessental recherchiert hat, sondern viele weitere Details zur Endmontage in den Waldwerken durch Interviews von Zeitzeugen herausfinden konnte. Ebenfalls sehr erschöpfend sind die Dissertationen von Ralf Schabel („Die Illusion der Wunderwaffen“) und aus der Sicht der Zwangsarbeit und KZ-Systeme diejenige von Jens-Christian Wagner („Produktion des Todes: das KZ Mittelbau-Dora“).

Durch die vielen kleinen Verlagerungsbetriebe ist es schwierig, hier Informationen zu finden. Meist beschäftigen sich kleine Ortsgruppen oder Heimatvereine mit dem Thema, da hier aber oft auch KZ-Häftlinge beschäftigt wurden findet man viele Hinweise auf diese Betriebe in den umfassenden Werken von Wolfgang Benz und Barbara Distel unter dem Titel „Der Ort des Terrors“ in mehreren Bänden. Weiterhin sind viele lokale Historiker mittlerweile dabei, die Geschehnisse ihrer Heimat aufzuarbeiten und zu veröffentlichen, wie z.B. das Buch von Dr. Manfred Scheck „Zwangsarbeit und Massensterben“ über das KZ in Vaihingen/Enz und das Bunkerbauvorhaben „Stoffel“ sowie das Buch von Gisela Mahnkopf „Blechschmiede Horgau – KZ-Außenlager und Waldfabrik für die NS-Rüstungsproduktion“, in welchem dieses Waldwerk nicht nur ausführlich beschrieben, sondern auch noch detailliert vermessen und dokumentiert wurde.

Durch die Nähe meines Wohnortes zu Leonberg und Vaihingen/Enz habe ich etliche unbekannte Dinge aufdecken können, so habe ich die bisher unbekannte Lage des KZ Unterriexingen gefunden und herausgefunden, dass in Großsachsenheim eine Endmontagelinie für die Me 262 gebaut werden sollte für welche die Stollen im Enzhang bei Unterriexingen dienen sollten.

Dieses Buch soll einen Eindruck davon vermitteln, unter welchen Umständen die Me 262 entstanden ist, wie die Produktion der Einzelteile erst in zahlreiche Einzelbetriebe auf dem Land ausgelagert wurde, wie Großbaugruppen in Tunnels und Bergwerken entstanden sind, die Endmontage in Wäldern versteckt erfolgte und schließlich wie alles später wieder in Großbunkern vereint werden sollte. Aber auch, unter welchen Umständen dies alles geschah, ausgetragen auf dem Rücken zehntausender Zwangsarbeiter und KZ-Häftlingen, von denen tausende den Tod fanden. Diese beiden Welten sind untrennbar miteinander verbunden.

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle ganz besonders bei Peter Schmall, Karl Rentschler, dem Flugplatzmuseum Schwäbisch Hall und hier im besonderen Herrn Michael Sylvester Koziol, Holger Korsten und Eberhard Röhm von der KZ-Gedenkstätte Leonberg, Dr. Manfred Scheck von der KZ-Gedenkstätte Vaihingen/Enz sowie Hans-Ulrich Willbold von der Airbus Corporate Heritage, ohne deren Mithilfe dieses Werk in dieser Form nicht hätte realisiert werden können.

1 Die Me 262

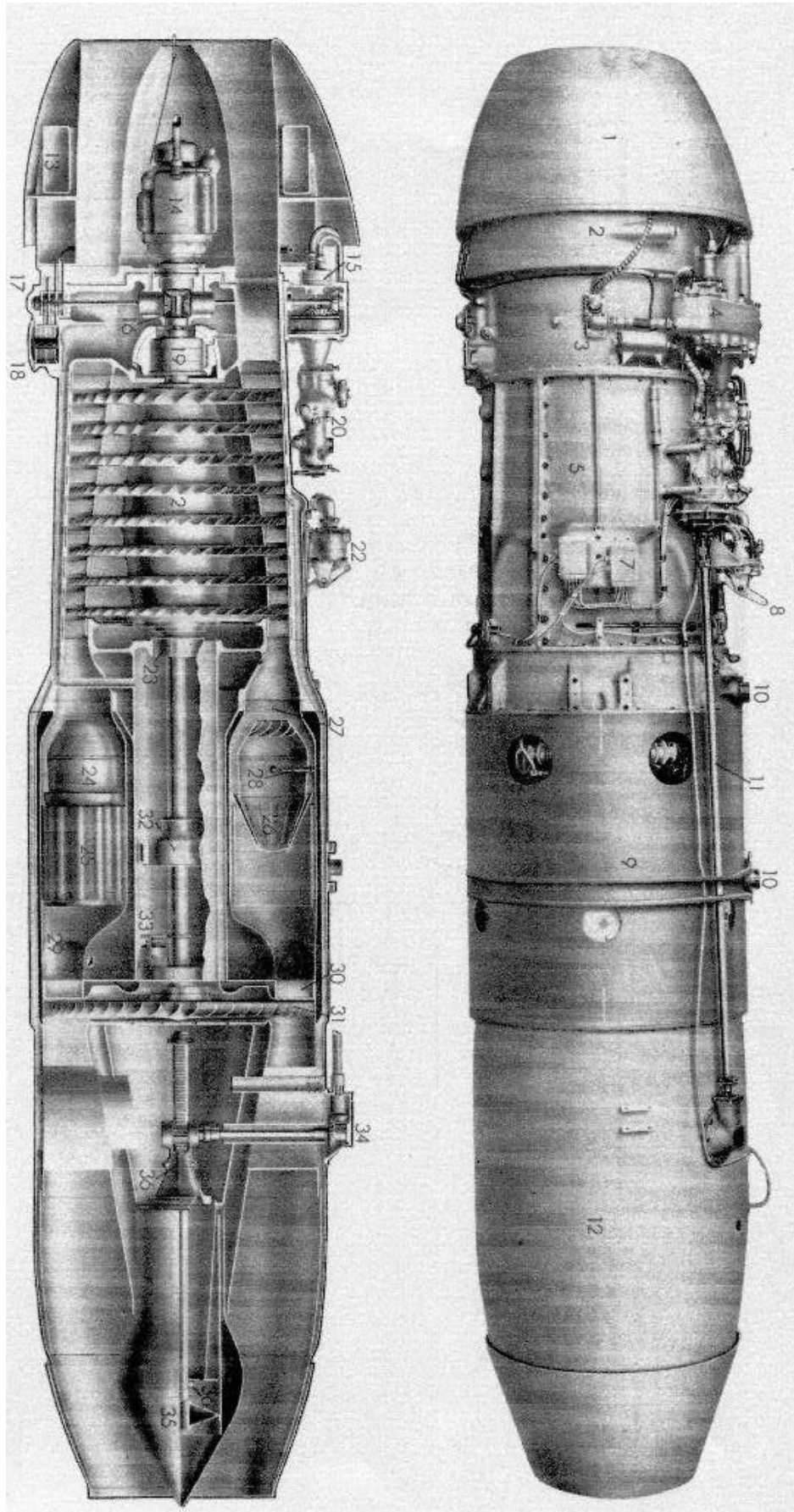
Die Me 262 war das erste in Serie gebaute Düsenflugzeug der Welt und wurde gegen Ende des 2. Weltkrieges als Jäger ("Schwalbe") und Jagdbomber ("Sturmvogel") eingesetzt. Sie war neben dem ersten weltweit in Serie gebauten Marschflugkörper Fi 103 („V1“) und der weltweit ersten funktionsfähigen Großrakete mit Flüssigkeitstriebwerk Aggregat 4 („V2“) eine der „Wunderwaffen“ Hitlers, um in den letzten Kriegsmonaten doch noch eine Wende des Krieges herbeizuführen. Schon vor dem Krieg beschäftigte sich die Firma Heinkel um Physiker und Aerodynamiker Hans Joachim Papst von Ohain mit der Entwicklung von Strahltriebwerken. Die neuartige Technik wurde vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) gefördert, parallel zu Heinkel gab man bei Motorenherstellern wie Junkers und BMW ebenfalls die Entwicklung der Strahltriebwerke in Auftrag, um eine möglichst breit gefächerte Auswahl von Entwürfen zu erhalten und die Entwicklung zu beschleunigen. Da diese Technologie noch ganz am Anfang stand, gab es mehrere verschiedene Konzepte und man musste daraus das erfolgversprechendste auswählen. Die Wahl fiel schlussendlich auf die Axialturbine mit mehrstufigem Verdichter, die Firmen Junkers, BMW und Heinkel sollten diese Turbinen zur Serienreife bringen und produzieren.

Die Entwicklung der Triebwerke war sehr mühsam, da es sich um eine völlig neuartige Technik handelte. Hinzu kam kriegsbedingt die Knappheit an Ingenieuren, Facharbeitern und Materialien, vor allem wegen letzterem musste die Turbine nach erfolgreicher Erprobung und Einsatz erster Muster grundlegend geändert werden, da vor allem Nickel, Molybdän und Kobalt nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung standen. Durch den Wegfall dieser für die Temperaturbeständigkeit so wichtigen Rohstoffe musste das Triebwerk grundlegend umkonstruiert werden um alternative Materialien zu erproben und heiße Bauteile besser kühlen zu können, was eine erhebliche Verzögerung im Serienanlauf bedeutete. Ebenfalls erschwerten die zunehmenden alliierten Bombenangriffe auf die Flugzeugwerke und Zulieferindustrie die Entwicklung zusehends.

1.1 Die Entwicklung

Im Herbst 1938 begann man bei der Messerschmitt AG mit der Entwicklung der Zelle eines Strahlflugzeugs, nachdem bei Heinkel bereits ein Versuchsflugzeug mit Turbinenantrieb erfolgreich geflogen ist (He 178). Auch Heinkel arbeitete an einem 2-strahligen Turbinenjäger (He 280), schlussendlich konnte sich aber Messerschmitt mit seinem Entwurf durchsetzen.

Das Reichsluftfahrtministerium (RLM) initiierte bereits 1938/39 die Entwicklung eines Strahltriebwerks, welches parallel bei Junkers und BMW stattfand. Da die Technik noch völlig neu war, konnte erst 1942 das erste Flugzeug, die Me 262, mit einem solchen Triebwerk abheben. Erst im Juli 1944 war die Serienproduktion des Jumo 004 möglich, produziert wurden 6000 Einheiten dieses Triebwerks wobei aber nur etwa die Hälfte an Messerschmitt geliefert wurden. Die restlichen Einheiten wurden zu Versuchszwecken benutzt oder für die Ar 234 verwendet.



Das Jumo 004 B-1 Triebwerk

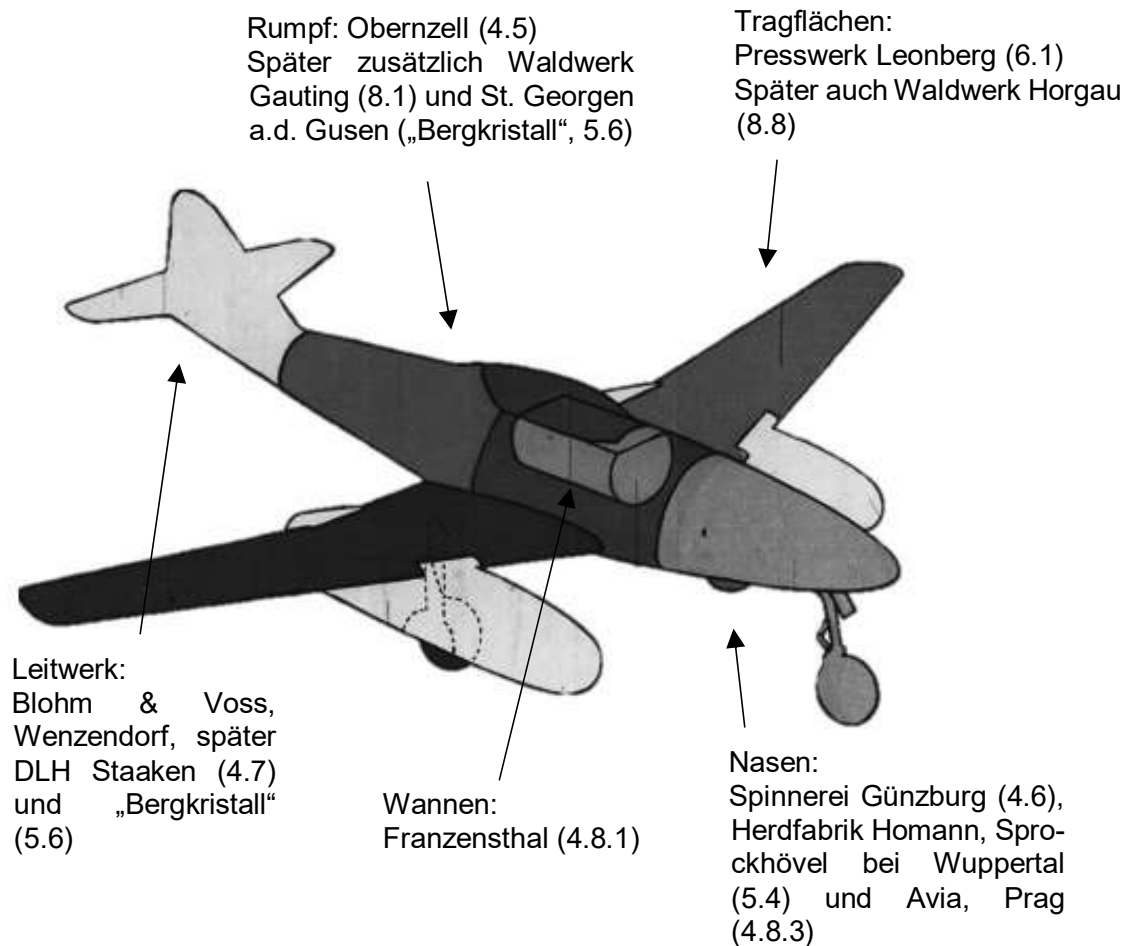
Das BMW 003 Triebwerk war erst ab Ende 1944 / Anfang 1945 einsatzbereit und wurde in der He 162 verbaut¹. Im April 1941 war der erste Prototyp der Me 262 fertiggestellt, da aber die Entwicklung der Turbinen noch andauerte, rüstete man diesen mit einem Jumo 210G Kolbenmotor aus (der Motor wurde bei der frühen Bf 109 C und D verbaut, war besonders leicht und deshalb für die Montage in die Bugspitze geeignet, hatte aber nur 750 PS) und führte damit ab dem 18. April 1941 die ersten Flugversuche in Augsburg durch. Fritz Wendel schreibt dazu: *„Am Abend um 19:35 Uhr startete ich dann zum ersten Flug in der Geschichte mit der Me 262. Die Schwierigkeiten in diesem Flug lagen darin, dass in die schwere Flugzeugzelle ein verhältnismäßig schwerer Motor eingebaut war. Das Gesamtgewicht war 2660 kg, die Motorleistung 750 PS. Dazu kam noch, dass die Me 262 ein sogenanntes Schnellflugzeugprofil hatte, ein vollkommen symmetrisches Profil, welches eine hohe Abhebegeschwindigkeit voraussetzte. Es war also zu erwarten, dass ich eine sehr hohe Startstrecke benötigen würde. Die Bedingungen auf unserem Augsburger Flugplatz standen dazu allerdings in krassem Gegensatz. Der Start glückte erfreulicherweise gut, wenn ich auch den Platz ungefähr bis zum letzten Meter ausnützen musste. Ich war, soweit ich es nach diesem Flug beurteilen konnte, mit den Flugeigenschaften sehr zufrieden. Die Höchstgeschwindigkeit dieses mit Luftschraube angetriebenen Versuchsmusters lag nur bei 420 km/h. Deshalb musste ich das Verhalten bei höheren Geschwindigkeiten durch Bahnneigungsflüge mit Vollgas untersuchen. Dabei ergab sich zweifelsfrei, dass so etwa bei 540 km/h die anscheinend ‚unvermeidlichen‘ Leitwerksschwingungen auch an diesem Muster auftraten. [...] Die Maschine hat uns von allen unseren Baumustern, die den Namen Messerschmitt trugen, die wenigsten Schwierigkeiten verursacht. Änderungen waren fast gar nicht notwendig. Wir konnten nun an den Einbau der ersten Düsentriebwerke denken.“*²

Kurz zuvor am 2. April hob in Rostock die He 280 V1 mit Heinkel Strahltriebwerken mit reinem Strahlantrieb ab. Erst im März 1942 waren die ersten BMW P3302 Strahltriebwerke für die Me 262 fertig gestellt, man brauchte bei Messerschmitt noch einmal knapp einen Monat um die Triebwerke in die Zelle der V-1 einzubauen und zu installieren, während man den Kolbenmotor eingebaut ließ. Fritz Wendel: *„Am 25. März 1942 stand meine Me 262 V-1 startklar auf unserem Flugplatz Augsburg. Es war damals noch eine Kunst, diese Sondertriebwerke, wie wir sie nannten, zu bedienen. Aber ich hatte es lange genug, sowohl in Berlin-Schönefeld als auch bei Jumo in Dessau, geübt. Der Start verlief einwandfrei, wenn ich auch wieder erst kurz vor dem Zaun abheben konnte. Aber als ich in ca. 50m Höhe war und gerade das Fahrwerk einziehen wollte, setzte erst das linke und bald darauf auch das rechte Triebwerk vollständig aus. Es war nun schwierig, mit dem Mittelmotor allein die Maschine auf Höhe zu halten. Es gelang mir aber trotzdem, die Platzrunde zu beenden und unversehrt wieder auf dem Flugplatz aufzusetzen. Eine Überprüfung zeigte, dass an beiden Triebwerken die Verdichterschaukeln den Beanspruchungen nicht gewachsen waren und sich selbstständig gemacht hatten. Eine unerklärliche Tatsache, denn bei meinem Flug war die Drehzahl nicht höher als bei meinen vorangegangenen Versuchen in Berlin-Schönefeld. Die BMW-Versuchingenieure zogen wieder nach Schönefeld zurück und*

¹ USSBS, Aircraft Division, Report No. 4, Industry Report, S. 102

² Fritz Wendel, Die Werkserprobung der Me 262 in Weltluftfahrt, Coburg, Heft 11/1955, S. 265

Großbauteile und Herstellungsorte (Kapitel)



Außerdem:

Triebwerke: Junkers Muldenstein Später: Mittelwerk, Nordhausen (4.11)

Triebwerksverkleidungen: Lauingen (4.4)

Tanks, Elektroteile und Verkleidung zwischen Tragfläche und Rumpf aus Lunzenau (5.5)

Fahrwerke: Opel, Rüsselsheim und Electron-Co., Stuttgart (4.12)

Endmontage:

ausschließlich in Walwerken, ab April 1944 Leipheim (8.2), ab Mai 1944 Schwäbisch Hall (8.3), ab Oktober 1944 Obertraubling (8.4), ab März 1945 in Neuburg/Donau (8.7) sowie Burgau (8.5)

Produktionsstätten (OpenStreetMap)



- Fähnchen: Endmontage und Einfliegerei
- Nadeln: Baugruppenmontage
- Rauten: Hauptwerke

Die Großbaugruppen wurden so aufgeteilt, dass sie mit minimal möglichem Aufwand herstellbar waren und von möglichst ungelerten Arbeitskräften wie Zwangsarbeitern hergestellt werden konnten. In den Endmontagelinien konnten die Großbaugruppen unter wenigen Handgriffen und mechanischem Aufwand zusammengesetzt werden.

In den Waldwerken wurden die Flugzeuge nur montiert, sie wurden mit Großbauteilen beliefert die beispielsweise aus dem Leonberger Autobahntunnel kamen (Tragflächen) oder aus Oberzell bei Passau (Rümpfe). Auch diese Verlagerungsbetriebe erhielten ihre Bauteile aus kleineren Betrieben, so erhielt der Tragflächenbau Leonberg beispielsweise das Stahlgerüst der Tragfläche von der Heidenheimer Kattunfabrik und der Firma Kolb & Schüle aus Göppingen, die Rumpfmontage in Oberzell erhielt ihre Einzelteile aus dem Straßentunnel bei Eschenlohe. So entstand ein weit verzweigter Industriekomplex mit sehr vielen, immer kleiner werdenden Verästelungen.

Die Produktion der Einzelteile und Baugruppen wurde so aufgeteilt, dass von jedem Teil möglichst so viele Einheiten hergestellt wurden, die auch direkt verarbeitet werden konnten – heute nennt man dies „Just-in-time-Produktion“. Dies wurde genau geplant und in Lieferplänen der „Zentralplanung Serie“ festgehalten. Da nach und nach immer mehr Einzelbetriebe hinzukamen, gab es allerdings immer mehr Großbaugruppen die nicht gleich verbaut werden konnten und somit um die Waldwerke herum gelagert werden mussten. So produzierte nach Aussage des Produktionsleiters von Schwäbisch Hall, Ludwig Eder, die Untertagefabrik „Bergkristall“ in St. Georgen an der Gusen „wie der Teufel“, man wusste gar nicht wohin mit den vielen Rümpfen. Überall lagen sie herum, in Schwäbisch Hall wurden sie bis zu 4km vom Montagewerk entfernt im Wald versteckt, in Erding lagen sie am Rollweg entlang, in Vilseck war eine Montagehalle für die Bf 109 komplett mit Rümpfen gefüllt, sogar auf dem Flugplatz in Mettenheim bei Mühldorf, wo der Großbunker „Weingut I“ gebaut wurde, lagerten etliche Rümpfe. Von insgesamt 2052 gefertigten Rümpfen kamen allein 987 aus „Bergkristall“⁹⁰. Bei den Tragflächen hingegen gab es einen Engpass, da Leonberg nicht mit der Produktion hinterherkam. Der Produktionsleiter von Leipheim, Spieß, fuhr persönlich nach Leonberg und erwirkte die Herausgabe von genügend Tragflächen, wohingegen Schwäbisch Hall dann keine Tragflächen mehr bekam. Eder sah sich gezwungen, ebenfalls selbst mit einem umgebauten 3-Tonnen-Opel Blitz nach Leonberg zu fahren um Tragflächen nach Schwäbisch Hall zu schaffen. Die Lösung der Verlagerungsbetriebe und Waldwerke sollte jedoch nur für ein halbes Jahr bestehen, danach sollte die Produktion in großen Bunkeranlagen stattfinden⁹¹, wozu es allerdings nicht mehr kam.

Dies alles setzte eine exzellent funktionierende Organisation und Kommunikation voraus, welche in dieser Zeit schon sehr außergewöhnlich war. Jeder der weiß wie in heutiger Zeit mittels Computer, Internet, Email und Telefon ein derart komplexes technisches Gerät produziert wird, versteht, unter welchen außergewöhnlichen Bedingungen ein solches Flugzeug damals unter den Gegebenheiten der letzten Kriegsmonate entstanden sein muss, wo nur noch nachts sicher Bauteile transportiert werden konnten und teilweise noch nicht einmal die Telefonleitung

⁹⁰ Fertigungssteuerung Messerschmitt GmbH Regensburg, Sammlung Eisenbeiß, Stadtarchiv Regensburg

⁹¹ Michael Koziol, Rüstung, Krieg und Sklaverei, S. 63

zuverlässig funktionierte, von den logistischen Voraussetzungen über diese Entfernungen ganz zu schweigen. Insgesamt wurden trotz dieser Umstände 1433 Flugzeuge dieses Typs hergestellt⁹².

4.1 Messerschmitt AG, Augsburg

Die Messerschmitt AG war eine der wichtigsten Flugzeugwerke Deutschlands im 2. Weltkrieg. Mehr als 50% aller produzierten Flugzeuge waren von Messerschmitt⁹³. Hauptsitz des Werkes war in Augsburg-Haunstetten, angrenzend an das Augsburger Flugfeld (heute überbaut). Das Werk war zweigeteilt, zum einen in den Bereich Entwicklung und Prototypenbau, zum anderen in den Bereich Serienbau. Die Entwicklungsabteilung wurde im Oktober 1943 aufgrund der Bombenangriffe vom August nach Oberammergau ausgelagert (siehe Kapitel 5.1). Das Augsburger Werk war spezialisiert auf die Entwicklung von Basis-Konstruktionen, Entwicklungs- und Produktionsprozessen sowie den Bau von Vorrichtungen. Von 17401 Messerschmitt-Flugzeugen wurden lediglich 971 in Augsburg gebaut⁹⁴. Die Gesamtfläche des Werkes betrug 1945 etwa 251.000 m² mit 92 Gebäuden⁹⁵. Das Augsburger Werk wurde von 1943 bis 1945 insgesamt fünf Mal bombardiert, weshalb viele Produktionszweige in 31 Produktionsstätten und 18 Außenlager verlagert wurden. Trotz der Bombardierungen konnte das Werk schnell wiederhergerichtet werden, sodass die Zerstörungen keine nennenswerten Auswirkungen hatten – vor allem aber auch deshalb, weil schon nach dem ersten Bombenangriff von 1943 recht schnell Teile des Werkes ausgelagert wurden.

Betriebsführer des Werkes war Willy Messerschmitt selbst, nach dessen Amtsenthhebung aufgrund der Probleme mit der Bf 210 bekleidete Theo Croneiß dieses Amt. Nach dessen Tod im November 1942 wurde Rakan Kokothaki, kaufmännischer Leiter der BFW und der Messerschmitt AG, Betriebsführer von Augsburg. Die Angestelltenzahl stieg von 300 in 1933 bis auf 27263 in 1945, wobei 40% davon Kriegsgefangene waren. Man arbeitete im Werk erst in einer Schicht, dann Zweischichtig. Bis März 1944 betrug die Wochenarbeitszeit 60 Stunden, danach 72 Stunden⁹⁶.

Das Augsburger Werk bestand aus vier Werksteilen:

- **Werk I:** Stammwerk, ehemalige Rumpler-Werke mit Hauptverwaltung, Versuchsbau und Einfliegerhalle
- **Werk II:** Vorrichtungsbau, Vormontage, Serienbau
- **Werk III:** Endmontage und Einflug
- **Werk IV:** Werkzeugbau, Flächenkonstruktion und Rohmaterial-Lager

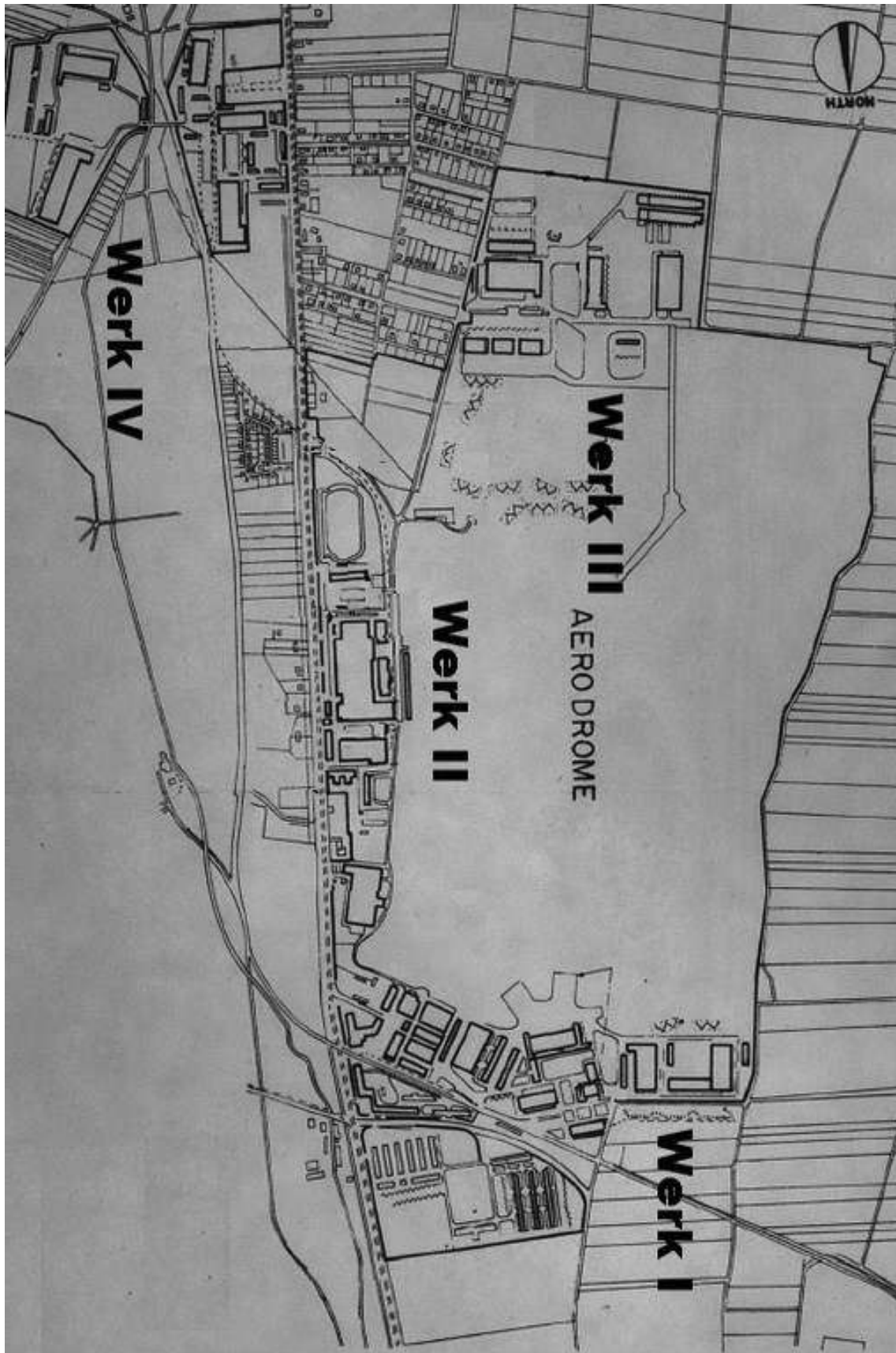
⁹² BArch-MA, RL 2-III/624 und RL 3, Produktionsplanungen

⁹³ USSBS Aircraft Division, Messerschmitt AG Augsburg, Over-All Report S. 1

⁹⁴ ebenda, Part A, S. 1

⁹⁵ ebenda, S. 9

⁹⁶ ebenda, S. 5



Werksteile Augsburgs (aus den Zeichnungen der USSBS Berichts)

In Haunstetten existierte außerdem vom 9. Februar 1943 an ein KZ, welches mit 2700 Häftlingen belegt war. Die Häftlinge mussten bei Messerschmitt arbeiten, wobei der Belegschaft jedweder Kontakt mit KZ-Häftlingen verboten wurde. Am 14. April 1944 wurde das KZ bei einem Bombenangriff der US-Luftwaffe getroffen und zerstört, 107 Häftlinge befanden sich unter den vielen Opfern des Angriffs⁹⁷. Nach der Zerstörung des Lagers wurde in Augsburg-Pfersee ein neues Lager in einer großen Halle mit acht Schiebetoren eingerichtet, interniert waren hier bis zu 1000 Häftlinge die sowohl im Werk Augsburg als auch im Waldwerk Horgau arbeiten mussten (siehe Kapitel 8.8), wo sie mit der Bahn hin transportiert wurden. Auch nach Lauingen (siehe Kapitel 4.4) und Bäumenheim (Siehe Kapitel 4.10.1) wurden Häftlinge von hier verlegt. Zum Augsburger Werk gehörte außerdem der Flugplatz Lechfeld mit seinen Prototypenwerkstätten. Das Flugfeld in Haunstetten erwies sich schon bei den ersten Weltrekordflügen der Bf 109 und Me 209 als zu klein⁹⁸, sodass insbesondere die Flugerprobung der Me 262 auf dem nur 15km entfernten Fliegerhorst Lechfeld unter dem Tarnnamen „Autobedarf Lechfeld“ stattfand, wozu im April 1944 das Erprobungskommando 262 gegründet wurde. Auch die Versuchsabteilung der Me 262 wurde nach den Bombenangriffen vom Februar 1944 nach Lechfeld verlegt, nachdem ihre Bürogebäude dabei zerstört wurden⁹⁹.

4.2 Messerschmitt GmbH, Regensburg

Am 21. August 1936 wurden die Bayrischen Flugzeugwerke GmbH Regensburg gegründet, welche 1940 in Messerschmitt GmbH Regensburg umbenannt wurden. Das Regensburger Werk wurde für die Produktion der Bf 109 gebaut, da diese Mitte 1936 vom RLM als Standard-Jagdflugzeug festgelegt wurde und die Kapazitäten in Augsburg bei weitem nicht ausreichten, um das Flugzeug in der geforderten Stückzahl zu bauen¹⁰⁰.

Das Werk entstand am wenig benutzten Flugplatz Prüfening, wo bereits 9 Monate nach Gründung der GmbH das Richtfest für das gesamte Werk gefeiert werden konnte. Nach Fertigstellung des Werkes wurde die Bf 108 sowie Baugruppen für die Bf 109 gebaut. Ab 1938 wurde ein Reparaturwerk für die genannten Typen eingerichtet, ab Ende 1938 wurde die Bf 109 komplett in Regensburg produziert. Regensburg produzierte mehr Bf 109 als alle anderen Werke und Lizenznehmer, 35,4% der Bf 109 kamen von dort¹⁰¹.

Das Werk bestand aus dem Hauptwerk in Prüfening mit einer Produktionsfläche von ca. 132.000 m² sowie dem als Werksflugplatz genutzten Fliegerhorst Obertraubling mit einer Produktionsfläche von ca. 49.000 m². Den Fliegerhorst errichtete die noch junge Luftwaffe 1937, der allerdings 1940 von den Messerschmitt-Werken übernommen wurde da die Kapazitäten in Prüfening nicht mehr ausreichten.

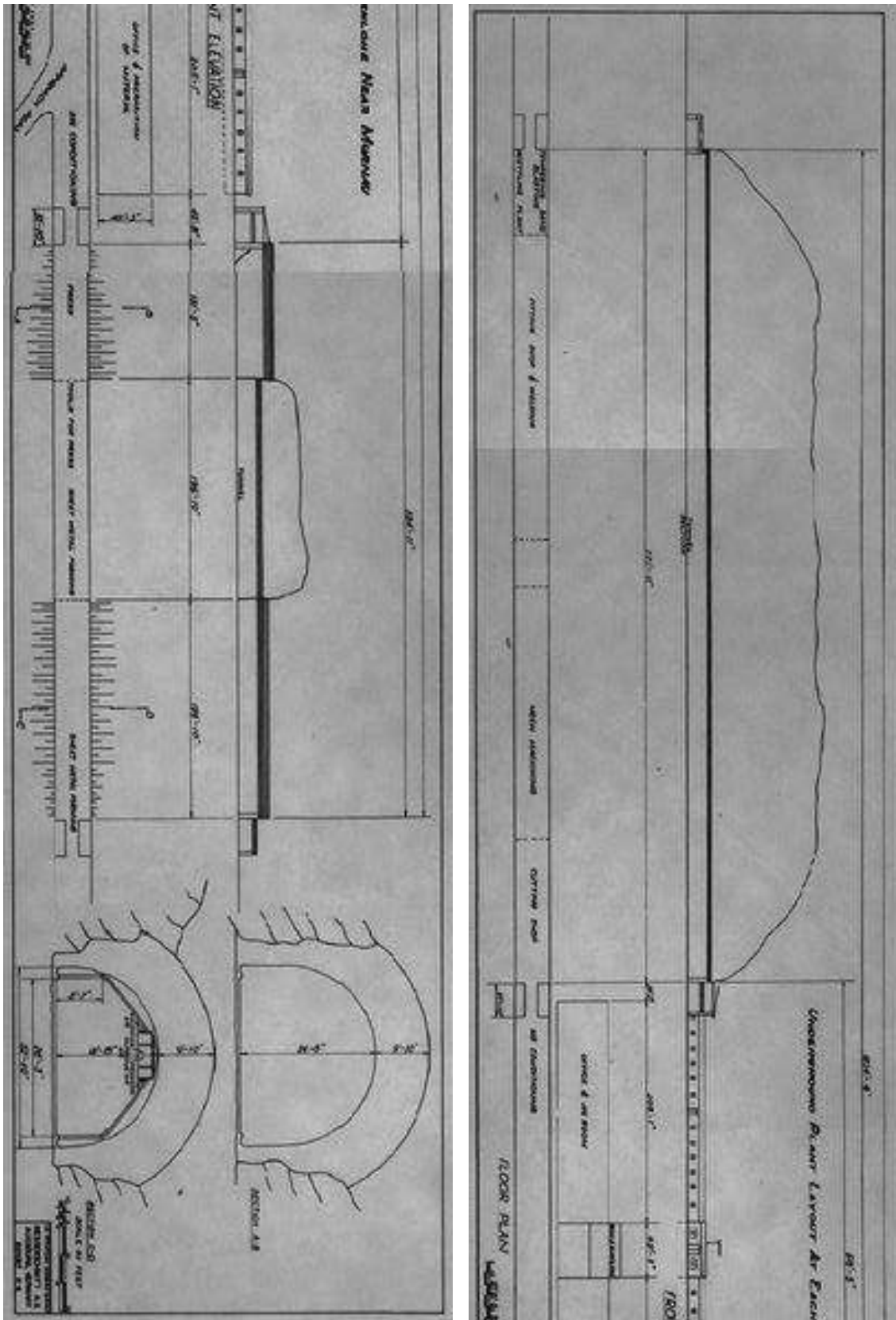
⁹⁷ Römer, für die Vergessenen, S. 83 ff.

⁹⁸ Militärgeschichtliche Sammlung Lechfeld

⁹⁹ Radinger/Schick, Me 262, S. 39

¹⁰⁰ Ebert/Kaiser/Peters, Willy Messerschmitt, S. 191

¹⁰¹ USSBS Aircraft Division, Report No.11, Messerschmitt AG Augsburg, Part B, S. 2



Die Tunnels in Eschenlohe im Messerschmitt-Bericht der USSBS

6 Verlagerungen im Großraum Stuttgart

Am 14. Oktober 1943 wollte Reichsmarschall Hermann Göring beim Reichsverkehrsminister anfragen lassen, welche Tunnel er für Verlagerungen der Flugzeugindustrie zur Verfügung stellen könne¹⁷⁹. In einer Besprechung mit Willy Messerschmitt im Messerschmitt-Werk Regensburg am 2. November 1943 sprach der damalige, vom RLM eingesetzte Betriebsleiter Regensburgs, Roluf Lucht, die Verlagerungsstandorte Olympiatunnel Eschenlohe und Autobahntunnel Leonberg an¹⁸⁰. Mit Eschenlohe konnte man sofort beginnen, Leonberg jedoch war nach Aussage von Erhard Milch für ein Walzwerk und „Kugellager von Schweinfurt“ bestimmt. Lucht hatte den Tunnel besichtigt und sich zweifelsohne auch in der Gegend umgesehen.

Hermann Göring hatte außerdem die Idee, *„in den Fels zu bauen, oder solche Gegenden auszunutzen, wo kein allzu großer Raum zwischen zwei Felsen ist, [...] vielleicht 20m, und dann eine Betondecke darüber ziehen. Dabei muss man darauf achten, das in der Nähe eine Straße oder Bahnstrecke liegt“*. Wie er wohl auf diese Idee kam? In Vaihingen an der Enz, Luftlinie nur 16km vom Autobahntunnel in Leonberg entfernt, befand sich tatsächlich solch ein Steinbruch, welcher von der Eisenbahn umspannt und deshalb nicht zum Tal hin ausgebrochen wurde. Dieser Steinbruch wurde von der Firma Baresel AG betrieben, nach der kriegsbedingten Stilllegung wurden dort von der Forschungsanstalt Graf Zeppelin aus Ostfildern-Ruit bei Stuttgart Metallrohrschleudern für die Fi 103 (V1) getestet¹⁸¹. Gegründet und geleitet wurde die Forschungsanstalt von Prof. Georg Madelung, Inhaber des Lehrstuhls für Luftfahrt und Leiter des Flugtechnischen Instituts an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Madelung war mit Elisabeth Emma Messerschmitt, der Schwester Willy Messerschmitts, verheiratet. Er stand mit Willy Messerschmitt im engen Kontakt, sicherlich ist bei Gesprächen auch der Steinbruch in Vaihingen/Enz zur Sprache gekommen zumal sich Willy Messerschmitt nach eigener Aussage sehr mit der Verbunkerung seiner Produktion beschäftigte¹⁸² und in seiner Denkschrift vom 14. März 1944 zur „Sicherung der Jäger- und Zerstörerfabrikation gegen Luftangriffe“ den Autobahntunnel Leonberg und den Steinbruch Vaihingen/Enz für eine Verlagerung seiner Produktion vorschlug¹⁸³.

Während der ersten Reise des „Unternehmen Hubertus“ kam der frisch gegründete Jägerstab mit einem Sonderzug nach Augsburg, wo am 10. März 1944 die Verlagerung Vaihingen/Enz und die sofortige Verlagerung der Produktion der Tragflächen der Me 262 zum 25. März von Gablingen nach Leonberg beschlossen wurde, da man eine Bombardierung des Platzes in Gablingen befürchtete, weil dieser von den Amerikanern entdeckt wurde¹⁸⁴. Im Autobahntunnel Leonberg begannen die Ausbauarbeiten im März 1944 unter dem Decknamen „Reiher“, im

¹⁷⁹ BArch-MA RL 3/61 S. 358, Besprechung RM mit GL und Industrierat am 14. Oktober 1943

¹⁸⁰ Ebenda, S. 170f., Besprechung am 2. November 1943 in den Messerschmitt-Werken Regensburg

¹⁸¹ Heinrich Dörner, Drei Welten ein Leben, S. 106

¹⁸² IWM FD 4355/45 S. 323f., Brief Messerschmitt an Dr. Krome vom Jägerstab vom 1. Mai 1944

¹⁸³ IWM, Ref. No. F.D. 4355/35 Volume 6, Denkschrift Willy Messerschmitt, Sicherung der Jäger- und Zerstörerfabrikation gegen Luftangriffe, Oberammergau, 16.3.44, S. 2ff.

¹⁸⁴ BArch-MA RL 3/1, S. 263, Schlussbesprechung bei Messerschmitt, Augsburg, 10.3.44

Steinbruch in Vaihingen/Enz begannen sie im März/April 1944 unter dem Decknamen „Stoffel“. Beide Projekte sollten für die Fabrikation der Me 262 dienen. Fehlte nur noch ein Flugplatz, von welchem aus die Maschinen starten konnten. Nach Messerschmitts Denkschrift sollten an solch einem Flugplatz auch die Endmontage der Großbaugruppen und der Einbau der Waffensysteme stattfinden. Ein geeigneter Flugplatz befand sich nur etwa sechs Kilometer Luftlinie von Vaihingen/Enz entfernt, in Großsachsenheim lag ein Einsatzhafen 1. Ordnung welcher seit 1942 sogar über eine 1230x80m große, betonierte Landebahn verfügte. Direkt neben dem Flugplatz schlängelt sich die Enz durch das Tal, welche im Laufe der Zeit steile Hänge bildete an denen heute noch Wein angebaut wird. In diesen steilen Hang bei Unterriexingen schlugen Arbeiter der OT und KZ-Häftlinge aus dem KZ Unterriexingen ein Stollensystem hinein, welches 1944 über 100m weit in den Berg hineinreichte.

Am 3. Juli 1944 beschloss man im Jägerstab, den Flugplatz in Großsachsenheim für die Endmontage der Me 262 zu benutzen, diese sollte im Stollensystem in Unterriexingen stattfinden¹⁸⁵. Für andere Zwecke waren die Stollen auch kaum zu gebrauchen, da sie über keinerlei Verkehrsanbindung verfügten, außer dem Fluss Enz welcher sich direkt davor durch das Tal schlängelt. Die Stollen ähnelten denen in Saal an der Donau, wo wie in Großsachsenheim 14m breite Hallen vorgesehen waren¹⁸⁶. Gerüchten zur Folge sollte die Güterbahnlinie, welche vom Bunkerwerk „Stoffel“ in Vaihingen/Enz nach Enzweihingen führt, von dort zum Flugplatz verlängert werden¹⁸⁷.

Ob es auf dem Flugplatz tatsächlich Aktivitäten bezüglich der Me 262 gab, ist nicht verbrieft. Einige Gegebenheiten lassen aber diesen Schluss zu. Zum einen sind auf einer Luftaufnahme vom 17. Dezember 1944 zwei Me 262 in der Nähe des Wäldchens des alten Sachsenheimer Sportplatzes zu erkennen, zum anderen berichten Zeitzeugen, dass mindestens einmal Düsenlärm vom Flugplatz zu hören war (was allerdings auch von Andreas Schlittmeier vom Flugzeugüberführungsgeschwader 1 stammen konnte, welcher am 14. Januar 1945 in Großsachsenheim wegen technischer Probleme auf dem Weg nach Giebestadt mit seiner Me 262, Werknummer 50053, landen musste¹⁸⁸). Weiterhin war der Platz in die Liste der „Industrie für Strahlflugzeuge auf Flugplätzen“ vom 24. Januar 1945 eingetragen¹⁸⁹, und nach dem Krieg berichtete der französische Pilot Jean Serrail, der im April 1945 auf den Platz Großsachsenheim mit seiner Groupe de Chasse I/7 „Provence“ verlegte, dort gesprengte Me 262 Wracks vorgefunden zu haben¹⁹⁰.

Dies alles führt zu dem Schluss, dass im Dreieck Leonberg, Vaihingen/Enz, Großsachsenheim größeres geplant war, was jedoch aufgrund der sich zuspitzenden militärischen Lage nicht mehr realisiert werden konnte.

¹⁸⁵ RL 3/9, S. 734f. und RL 3/9 S. 744f., Jägerstabbesprechung vom 3. Juli 1944

¹⁸⁶ Mercedes-Benz Classic, Archive, 1 V 003, 0022 II

¹⁸⁷ Ade-Thurrow, Geschichte des Militärstandorts Sachsenheim, Die Mörin Heft 74/2013, S. 24

¹⁸⁸ Flugbuch von Uffz Andreas Schlittmeier (Karl Rentschler)

¹⁸⁹ RL 2-II/17, Lw.Führungsstab Ia 875/45 g.Kdos. (Ia/Flak(op 2)), Bekanntgabe des Flakschutzes für Strahlerplätze mit Stand vom 24.1.1945, Punkt II Industrie für Strahlflugzeuge auf Flugplätzen

¹⁹⁰ Le Fanatique de l'Aviation Nr. 40, S. 26; Serrail flog nach dem Krieg erbeutete Me 262 in Frankreich nach, er wusste also recht genau was er beschreibt

6.1 Presswerk Leonberg

In Leonberg wurde am 5. November 1938 Deutschlands erster Autobahntunnel eröffnet, welcher in zwei etwa 300m lange Röhren den Engelberg durchquerte und von der Baufirma Dyckerhoff & Widmann AG erstellt wurde.

Am 14. Oktober 1943 wollte Göring beim Reichsverkehrsminister anfragen lassen, welche Tunnel er für die Verlagerung der Flugzeugproduktion zur Verfügung stellen könnte¹⁹¹. In einer Besprechung mit Willy Messerschmitt und Hermann Göring im Messerschmitt-Werk Regensburg am 2. November 1943 sprach der damalige, vom RLM eingesetzte Betriebsleiter Regensburgs, Roluf Lucht, die Verlagerungsstandorte Olympiatunnel Eschenlohe und Autobahntunnel Leonberg an. Mit Eschenlohe konnte man sofort beginnen, Leonberg jedoch war nach Aussage von Erhard Milch für ein Walzwerk und „Kugellager für Schweinfurt“ bestimmt¹⁹².

Willy Messerschmitt bat in einem Schreiben vom 6. März 1944 an den Gauleiter Württembergs um die Überlassung der neu errichteten Kasernen als Ergänzung für die Jägerproduktionsverlagerung im Engelbergtunnel¹⁹³. In einer Denkschrift vom 16. März 1944 sah er neben dem Tunnel in Eschenlohe (siehe Kapitel 5.9) den Leonberger Autobahntunnel als idealen Verlagerungsort an¹⁹⁴. Bei der ersten Fahrt im Rahmen des „Unternehmen Hubertus“ ordnete man die sofortige Aufnahme der Arbeiten im Engelbergtunnel an, da die Produktion der Tragflächen auf dem Fliegerhorst Gablingen von der amerikanischen Aufklärung entdeckt wurde und man eine Bombardierung der Produktion befürchtete¹⁹⁵. Bereits am 25. März wollte man den Tunnel beziehen, dafür sollte provisorisch eine Pressluft- und eine Stromleitung im Tunnel verlegt werden, auch die noch nicht fertigen Kasernengebäude in Leonberg sollten für Messerschmitt bereitstehen.

Ab Anfang März 1944 wurden unter strenger Geheimhaltung die Vorbereitungen begonnen, dafür verantwortlich zeichnete sich die OT mit der Oberbauleitung in Stuttgart. Zeitgleich mit der Baustelle „Stoffel“ in Vaihingen/Enz und der Verlagerung der Endmontage der Me 262 nach Schwäbisch Hall begann man im April 1944 mit den Arbeiten. Der Tunnelbereich und die obere Seestraße wurden abgesperrt, auswärtige Baufirmen begannen mit der Einrichtung der Baustellen, die Firma Louis Rostan mit Sitz in Friedrichshafen begann mit Infrastrukturarbeiten und dem Bau von Baracken auf dem Grünstreifen der Autobahn und vor den Tunnelröhren, in denen 500 polnische und russische Zwangsarbeiter untergebracht wurden. Diese Firma war anschließend bis April 1945 mit Erd- und Tiefbauarbeiten beschäftigt und hatte ihr Büro ebenfalls in einer solchen Baracke, genauso wie die Fa. Dyckerhoff & Widmann welche für den zweigeschossigen Ausbau der Tunnelröhren zuständig war.

Mit zunehmender Bedrohung durch Fliegerangriffe wurden die Büros in das Obergeschoss der westlichen Tunnelröhre verlegt. In den Baracken waren ebenfalls

¹⁹¹ BArch-MA RL 3/61 S. 358, Besprechung RM mit GL und Industrierat am 14. Oktober 1943

¹⁹² ebenda, S. 170f., Besprechung am 2. November 1943 in den Messerschmitt-Werken Regensburg

¹⁹³ IWM, Ref. No. F.D. 4355/35 Volume 6, S. 386, Schreiben Messerschmitt an Gauleiter Murr vom 6. März 1944

¹⁹⁴ ebenda, W. Messerschmitt, Sicherung der Jäger- und Zerstörerfabrikation gegen Luftangriffe

¹⁹⁵ BArch-MA RL 3/1, S. 263, Schlussbesprechung bei Messerschmitt, Augsburg, 10.3.44 13 Uhr

ein Transport von 200 Häftlingen nach Kochendorf und Mitte März kamen 167 bis 200 Häftlinge nach Vaihingen/Enz²⁶⁰.

Nach dem Krieg wurde der Eingang zu diesem Stollensystem zugeschüttet. Nachdem Weinbergbesitzer im Bereich ehemaliger Entlüftungsschächte Erdabsenkungen bemerkten, wurde das gesamte Stollensystem 1988 mit 4200 m³ Steinmehl und Zement („Dämmer“) verfüllt, nachdem es zuvor vom Ing.-Büro Gerhard Kipf aus Oppenweiler detailliert vermessen wurde (die Pläne befinden sich heute im Stadtarchiv Vaihingen/Enz).



Fundamente für eine Lüftungsmaschine (KZ- Gedenkstätte Vaihingen/Enz)

Nach Kriegsende wurde das Lager von den Unterriexinger Bürgern demontiert, alles was man gebrauchen konnte wurde mitgenommen. In der Folgezeit wurde die Existenz des Lagers verschwiegen, man sträubte sich dagegen das Massengrab auf Geheiß der US-Amerikanischen Militärregierung zu öffnen und die Toten auf einem angemessenen Friedhof zu bestatten. Erst als es nicht mehr ging rang man sich dazu durch, zwischen 1947 und 1949 einen KZ-Friedhof am Waldrand oberhalb der Straße anzulegen und die 250 Toten aus dem Massengrab dort zu bestatten. Es vergingen viele weitere Jahre, bis 1961 ein Ehrenmal mit allgemein gehaltener Inschrift aufgestellt und 1975 eine Erinnerungstafel angebracht wurde. Schließlich brachte man 2013 vom Bürgerforum Unterriexingen eine Gedenktafel an, in denen die Geschehnisse genauer dargestellt werden und zum Nachdenken anregen sollen.

²⁶⁰ Arno Huth, Das doppelte Ende des „K.L. Natzweiler“ auf beiden Seiten des Rheins, Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Neckarelz 2013, S. 88f.

7 Großbunker

Wie bereits in Kapitel 2.7 beschrieben, setzte man bei der Produktion von Flugzeugen auf Großbunker, in welchen sämtliche Produktionszweige für die Herstellung eines Flugzeuges untergebracht werden sollten. Diese Großbunker sah man als Endlösung an, um die weit verstreuten Industrieverlagerungen wieder zu zentralisieren und rationell produzieren zu können.

7.1 Aufbau der Großbunker

Geplant waren 400m lange und 85m breite Kuppelbauten mit einer Innenhöhe von 32m, wobei 13m oberirdisch und 19m unterirdisch liegen sollten. Darin sollte ein Innenausbau mit sechs Stockwerken erfolgen, was zu einer Produktionsfläche von ca. 110.000m² führen sollte. Die Anlagen sollten in Gegenden entstehen, die folgende Eigenschaften aufwiesen:

- in Süddeutschland (für die englischen Bomber 1944 weit weg, die Amerikaner mussten zu dieser Zeit noch über die Alpen fliegen)
- naheliegender Eisenbahnknotenpunkt
- niedrig liegender Grundwasserspiegel
- dicht bewaldetes Areal
- Schotterfläche (Flussdelta, Kies war vorhanden und musste nicht aufwändig gereinigt werden)
- Rüstungsindustrie sollte in der Nähe sein, um Arbeiter abziehen zu können²⁶¹

Dr. Ing. Franz Dischinger, Bauprofessor an der Technischen Universität Berlin, entwickelte eine Bauweise, welche aufwendige Schalungsarbeiten an Kuppelbauten überflüssig machte²⁶². Als erstes wurde in der gesamten Länge der geplanten Anlage ein Entnahmetunnel aus Fertigteilen errichtet, welcher anschließend mit dem Aushub für die Fundamente (bis zu 17m breite Widerlager) überdeckt wurde. Die innere Schalung wurde dabei vollkommen aus dem in dem Gebiet reichlich vorkommenden Kies erstellt, darüber wurde eine ca. 20cm dicke Magerbetonschicht aufgebracht, in welcher die Eisenarmierung fixiert wurde. Anschließend betonierte man ein 33m langes und 3m starkes Bogensegment, wobei durch eine äußere Schalung ein Abrutschen des Betons verhindert wurde.

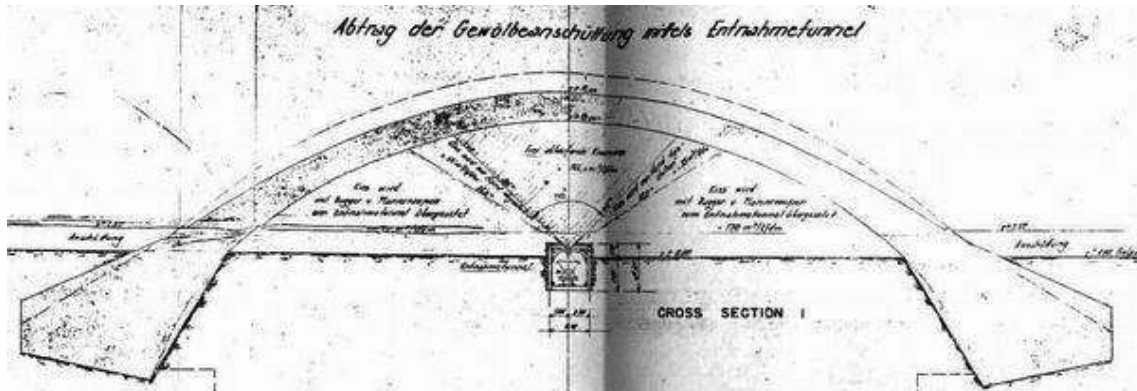
Die endgültige Deckenstärke von 5m wollte man später fertig stellen. Sobald der Beton abgebunden war, öffnete man die Öffnungen im Entnahmetunnel und ließ

²⁶¹ Josef Wagner von der KZ-Gedenkstätte Mühldorfer Hart in einem Interview am 29.1.2006 mit Peter Müller, dem Autor des Buches Rüstungswahn und menschliches Leid - Bewältigung und Erinnerung. Das Bunkergelände im Mühldorfer Hart. Veröffentlicht auf <http://www.kzgedenk-mdf.de/peter-müller>, abgerufen am 2.1.2017

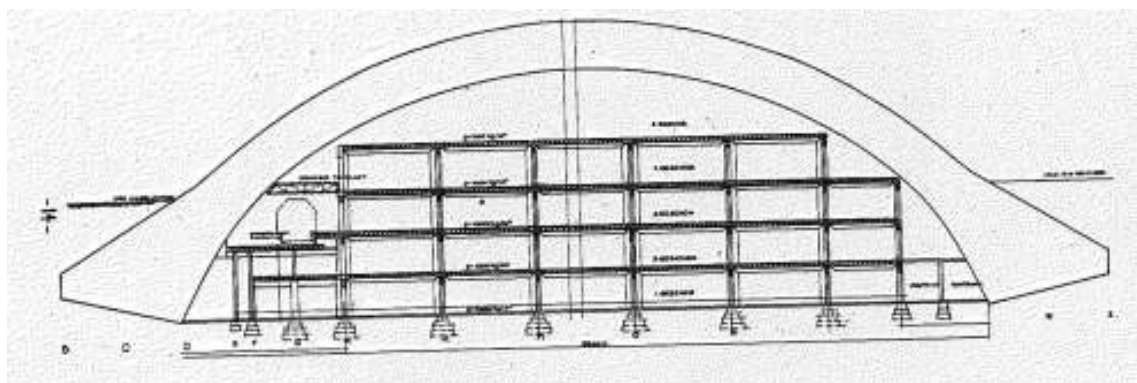
²⁶² Anton Posset, „Deckname Ringeltaube“, über die Entstehung der OT-Rüstungsbauten unter der Oberbauleitung „Ringeltaube“ in den Jahren 1944/45, Publikation der Bürgervereinigung zur Erforschung der Landsberger Zeitgeschichte

den darüber befindlichen Kies in die Loren des im Entnahmetunnel stehenden Transportzuges rinnen.

Anschließend wurde der Kern abgebaggert und zum Bau des nächsten Segments wieder benutzt, der Entnahmetunnel sollte hierbei wieder entfernt werden und die restlichen 19m in die Tiefe ebenfalls ausgebaggert werden. So plante man, 12 Segmente zu errichten, die mit einer Lücke von 30cm aneinandergereiht waren. Die 30cm breiten Spalte wollte man später schließen. In diese riesige Kuppel sollten dann sechs Stockwerke mit Fertigbetonteilen eingezogen werden, in denen anschließend die Produktionsfirmen einziehen sollten.



Querschnitt durch den geplanten Großbunker, links und rechts die Wiederlager, in der Mitte unten der Entnahmetunnel



Geplante Stockwerke innerhalb des Bunkers²⁶³

7.2 „Weingut II“ bei Landsberg/Lech

Unter dem Decknamen „Oberbauleitung Ringeltaube“ sollten drei Großbunker im Raum Landsberg/Lech und Kaufering erstellt werden, in welchen die Flugzeuge Do 335, Ta 152 sowie die Me 262 gebaut werden sollten. Dies waren Walnuß II“ bei Kaufering sowie „Weingut II“ und „Diana II“ bei Landsberg/Lech, welche unter der OT-Oberbauleitung „Ringeltaube“ zusammengeführt wurden. Zugunsten „Weingut II“ wurden die anderen beiden Projekte gestoppt, die Pläne wurden noch einmal dahingehend geändert, dass man das Bauwerk von 400m auf 240m verkürzte.

²⁶³ CIOS Report No. XXVI-44

Am 15. Mai 1944 begann die Firma Moll, den Wald westlich von Landsberg zu roden. 10 Tage später wurde mit dem Aushub für die ersten Gewölbefundamente begonnen. Als Fertigstellungstermin wurde der 31. November 1944 festgesetzt, was allerdings damals schon manchem als recht optimistisch erschien. Von den 22.000 benötigten Arbeitskräften hatte die OT jedoch lediglich 2000 bis 3000 Arbeiter von den OT-Bauten am Atlantikwall zur Verfügung, sodass Göring beim Reichsführer SS Himmler KZ-Häftlinge anforderte, welche aus Ungarn kommen sollten.

Am 18. Juni 1944 erreichten die ersten 1000 jüdischen KZ-Häftlinge aus Ungarn die Baustelle, welche in das erste Lager an der Bahnstrecke Kaufering-Landsberg verbracht wurden. Insgesamt wurden 11 Konzentrationslager rund um die Baustellen errichtet, die alle „Kaufering I“ bis XI genannt wurden und in denen bis zu 23.000 KZ-Häftlinge aus ganz Europa interniert wurden. Die Lager bestanden aus Erdhütten, welche in die Erde eingelassen und mit einem Grasdach versehen waren.



Das Lager Kaufering VI mit Erdhütten (NARA)

Etwa 4km südlich von Landsberg errichtete die Firma Held & Francke unter dem Tarnnamen „Erich“ ein Werk zur Herstellung von Fertigbetonteilen, ein ebensolches Werk errichtete die Firma Dyckerhoff & Widmann unter dem Tarnnamen „Rudolph“ im 20km entfernten Utting am Ammersee, direkt daneben befand sich das Lager „Kaufering X“. Gearbeitet werden musste in 12-Stunden-Schichten, in

Hallen und Baracken verfügte und in welchem die Bf 109 komplett produziert wurde. Augsburg errichtete die beiden Waldwerke Leipheim und Schwäbisch Hall, welche hauptsächlich aus einer großen Endmontagehalle bestanden. Die nach diesen beiden Augsburger Waldwerken errichteten Regensburger Waldwerke verfügten ebenfalls über eine Endmontagehalle, allerdings zusätzlich über direkt davor angeordneten kleineren Hallen für die Vormontage ("Bereitstellung"), wo beispielsweise die Triebwerke und die Rümpfe mit den entsprechenden Leitungen, Kabeln und Einbauteilen ausgestattet wurden die anschließend zur Endmontage weitergereicht wurden.

Die Takte setzten sich folgendermaßen zusammen²⁷⁹:

Endmontage 8-609						
	Arbeitsgang	Errechneter A.K. Bedarf				
		Stundenanfall	FA.	A.A.	Ges.	
Takt 1	a	Rumpf und Tragwerk Zusammenbau mit Kraftstoffleitungen anschließen, innere Vorflügel und Landklappen abschrauben, Deckel abschrauben	18	2	4	6
	b	Elektrische Anlage in Fläche rechts und Moranemast-Einbau	3		1	1
	c	Elektrische Anlage in der Fläche links und Abreißdosen-Einbau	3		1	1
			24	2	6	8
Takt 2	a	Leitwerksanbau nivellieren und Rüstmarken feilen	6	1	1	2
	b	Triebwerk links und rechts einhängen, Triebwerksgestänge und Leitungen	12	2	2	4
	c	Hydraulik und Messeleitungen, Kabinenheizung, Bremsleitung, Staudruckleitung anschließen und prüfen	6		2	2
			24	3	5	8

²⁷⁹ NARA/Sammlung Koziol, Gemäß Endmontage 8-609 des Betriebsbüros Hauptverwaltung vom 7.3.45 (Siehe Anhang D)



Takt 2b, Einhängen des Triebwerks (Waffen, Hände, Herzen, BArch-FA BSL 24347-2)

Takt 3	a	Rumpfspitzenanbau ohne Haube	9	1	2	3
	b	Triebwerksverkleidungen Böckchen setzen. Wanne und hintere Haube anbringen	12	2	2	4
	c	Flügelübergang am Rumpf, Vorflügel wieder anschrauben	9	2	1	3
	d	Deckel für Zusatzkraftstoffanlage	6		2	2
	e	Flatterbremse, Federbein, Reifendruck und Bremsleitung prüfen	9		3	3
			45	9	10	15
Takt 4	a	Haube für Rumpfspitze	6	1	1	2
	b	Triebwerksverkleidungen, vord. Und hint. Flügelübergang anpassen, Haube aufnieten	18	3	3	6
	c	Steuerung anschließen und einstellen	9	1	2	3
	d	Leitung an V20 einklemmen, V35, C11, V30 anschließen und befestigen. Peilrahmen und Drahtantenne anbringen. Leitungen für Kurssteuerung	6		2	2
			39	5	8	13

V20, V30, V35 und C11 sind Kabel-Verbindungsstellen

8.2 Gerätebau Leipheim

Seit dem Winter 1940 war die Messerschmitt AG auf dem Fliegerhorst Leipheim beschäftigt, wodurch das Flugplatzareal zum Sperrgebiet wurde. Man begann hier, den Groß-Lastensegler Me 321 „Gigant“ zu bauen, mit welchem am 25. Februar 1941 erfolgreich der Erstflug in Leipheim durchgeführt wurde. Im Juli 1941 wurde die Beton-Startbahn fertig gestellt, welche für die riesigen und schweren Lastensegler sowie deren Schleppmaschinen (ab Frühjahr 1941 wurde eine He 111 Z-1 „Zwilling“ eingesetzt) unabdingbar war. Zeitgleich erfolgte auch der Bau eines Tanklagers und der Ausbau des Schießstandes im Waldgebiet „Justing“ gegenüber der Reichsautobahn. Die Montage der Lastensegler erfolgte in Leipheim teilweise wegen der enormen Größe des Flugzeugs im Freien. Nachdem im März 1944 die ersten Prototypen und fünf Vorserienmaschinen der Me 262 in Augsburg und Regensburg gebaut wurden, begann man in Leipheim die Serienproduktion aufzubauen, wozu zahlreiche Mitarbeiter von Messerschmitt sowie 200 Ukrainische Fremdarbeiter nach Leipheim kamen, welche in einem Fremdarbeiterlager im Wald östlich von Leipheim untergebracht wurden²⁹⁰. Rund um Leipheim produzierten zahlreiche Zulieferbetriebe Teile für die Me 262, so kamen die Rumpfnasen beispielsweise teilweise aus Günzburg. Die fünf ersten Nullserienmaschinen wurden in den Hallen des Fliegerhorstes gebaut, wo vorher die Me 321, die Me 323 „Gigant“ sowie die letzten Bf 110 endmontiert wurden. Die Produktion sollte aber baldmöglichst aus den auffälligen Hallen wieder ausziehen, da man eine Bombardierung des Werkes befürchtete. Am 24. April 1944 wurde der Fliegerhorst von der US Air Force tatsächlich bombardiert, wodurch der Bau des Waldwerkes noch beschleunigt wurde²⁹¹. Bei dem Bombenangriff wurde der Fliegerhorst stark getroffen, das Rollfeld war von Bombentrichtern übersät, alle Hallen bis auf die Werft waren ausgebrannt und 80% der Unterkünfte zerstört, 23 fertige Me 262 wurden zerstört²⁹².

Das Waldwerk mit dem Firmennamen „Gerätebau Leipheim“ und dem Tarnnamen „Spießingen“ (in Anlehnung an den Leiter des Werkes Herrn Spieß) lag im Waldgebiet „Justing“ in der Nähe von Leipheim am südlichen Ausläufer des Fliegerhorst-Areals hinter der Autobahn. Es bestand aus einer 150m langen, 15m breiten und 5m hohen Zelthalle, welche auf einer Betonplatte errichtet wurde die heute noch zu sehen ist. Die Wipfel hoher Fichten links und rechts der Halle verdeckten diese zu je einem Drittel, außerdem spannte man zwischen den Bäumen ein Tarnnetz auf welchem in regelmäßigen Abständen frische Tannenspitzen montiert wurden²⁹³, sodass die Halle aus der Luft nicht mehr zu erkennen war. Bei schlechter Witterung wurde über Kärcheröfen Warmluft in das Zelt geblasen, im Winter 1944 wurde eine Fernwärmeversorgung fertiggestellt (die Fundamente sind ebenfalls bis heute erhalten). Im April 1944 begann die Produktion. Die Baugruppen wurden auf einem Feldweg hinter der Halle auf LKWs vorwiegend nachts angeliefert und entladen, teilweise lagerte man die fertigen Baugruppen auch im Wald, teilweise in einem kleinen Teilelager in der Verlängerung des Waldweges.

²⁹⁰ Hörner/Remp, Gigantische Zeiten, S. 70

²⁹¹ Manfred Jurleit, Strahljäger Me 262, die Technikgeschichte, S. 99f.

²⁹² USSBS Aircraft Division, Messerschmitt AG, Appendix III, Exhibit M-C-2

²⁹³ Hörner/Remp, Gigantische Zeiten, S. 76

In der Halle wurde anschließend in 12 Arbeitstakten das komplette Flugzeug zusammengesetzt. Bei jedem Takt waren etwa sechs bis acht Hilfskräfte (meist Zwangsarbeiter) unter Anleitung eines deutschen Facharbeiters oder Meisters beschäftigt. Die Großbaugruppen wurden an einer großen Laufkatze im Zelt transportiert und in einer Helling zusammengesetzt.



Ausschnitt aus dem Luftbild vom 6. Juli 1944; links unten ist deutlich die Endmontagehalle zu erkennen, darüber der Schießstand und die Ringstraße mit Hütte der Einfliegerei (© HES)

Die Bordwaffen wurden auf dem Schießstand zwischen der Montagehalle und der nahe gelegenen Autobahn justiert, wohin man die Maschinen mit einem Kettenrad oder einem Schlepper zog. Die Flugzeuge wurden hierbei aufgebockt sodass sie in Fluglage standen, mit 5 Schüssen auf eine Zielscheibe an einer hohen Betonwand wurden die Bordwaffen sowie das Reflexvisier justiert. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Funktion des Fahrwerks kontrolliert. Die Kompensation des Kompasses auf der Kompensierscheibe sowie die Triebwerksprobeläufe wurden auf dem nahegelegenen Fliegerhorst durchgeführt²⁹⁴.

Der Einflug erfolgte anschließend ebenfalls auf dem Fliegerhorst, die Einfliegerei befand sich an der Ringstraße nahe der Autobahn in einer Baracke. Die Maschinen wurden hierzu vom Waldwerk ein kurzes Stück über die Autobahn zur Einfliegerei gebracht. In der Regel wurden ein bis zwei Einflüge benötigt, mussten mehr als acht Flüge durchgeführt werden wurde die Maschine mit einem weißen

²⁹⁴ Manfred Jurleit, Strahljäger Me 262, die Technikgeschichte, S. 101

Anhang F Abkürzungsverzeichnis

BArch: Bundesarchiv

BArch-FA: Bundesarchiv Filmarchiv

BArch-MA: Bundesarchiv Militärarchiv, Freiburg

HES: Historic Environment Scotland (siehe NCAP)

IWM: Imperial War Museum

NARA: National Archives and Records Administration

NCAP: National Collection of Aerial Photography

NSKK: Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps

RLM: Reichsluftfahrtministerium

SS-WVHA: SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt

StAL: Staatsarchiv Ludwigsburg

USSBS: United States Strategic Bombing Survey

Anhang G Archive

National Archives and Records Administration, Washington DC

Imperial War Museum, London

Bundesarchiv, Koblenz

Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg

Airbus Corporate Heritage, Ottobrunn

Stadtarchiv Leonberg

Stadtarchiv Vaihingen/Enz

Archiv der KZ-Gedenkstätte Vaihingen/Enz

Archiv der KZ-Gedenkstätte Leonberg

Gemeindearchiv Sachsenheim

Gemeindearchiv Sersheim

Anhang H Literaturverzeichnis

United States Strategic Bombing Survey (USSBS) Reports

USSBS, Aircraft Division, Air Frames Plant Report No.11, Messerschmitt AG Augsburg, bestehend aus Over-All-Report, Part A, Part B, Appendix I bis III (NARA)

USSBS, Aircraft Division, Air Frame Plants Report No. 1, Junkers Aircraft and and Aero Engine Works, Dessau, Germany (NARA)

USSBS, Aircraft Division, Report No. 6, Aircraft Division Industry Report (NARA)

USSBS, Munitions Division, Motor Vehicle and Tanks, Plant Report No. 3, Adam Opel Russelsheim, Germany

Combined Intelligence Objectives Subcommittee, CIOS Reports

CIOS Report XXVI-44, 25 - Messerschmitt Bombproof Assembly Plant, Landsberg (IWM)

CIOS Report XXXII-17 - Underground Factories in Central Germany (IWM)

CIOS Report XXXII-38 - Underground Factories in Germany (NARA)

CIOS Report No. XXVII-25, German Airframe and Tooling Methods, Messerschmitt Works (IWM)

Schriftenreihen

Augsburger Allgemeine Exklusiv, Wunderwaffe aus dem Wald, Das Geheimprojekt KUNO im Scheppacher Forst, Presse-Druck-und Verlags-GmbH

Mahnkopf, Gisela und Ried, Claudia; Blechschmiede Horgau – KZ Außenlager und Waldfabrik für die NS-Rüstungsproduktion; Sonderband zum 32. Jahresbericht des Heimatvereins für den Landkreis **Augsburg** e.V., Augsburg 2010; ISBN 978-3-925549-26-7

Beiträge zur Geschichte des Landkreises **Cham**, 23. Band – 2006; herausgegeben vom Arbeitskreis Heimatforschung im Kulturverein Bayrischer Wald e.V.

De Burgadler, Jahreshefte des Vereins zur Erforschung und Erhaltung der **Eschenloher** Heimatgeschichte e.V.

- Jahresheft 2007, Herbert Thiess, Die unterirdische Flugzeugfabrik in Eschenlohe
- Jahresheft 2010, Franziska Lobenhofer-Hirschbold, Unterirdische Flugzeugproduktion in Eschenlohe
- Jahresheft 2013, Steffen Wündisch, Der Rüstungsbetrieb im Olympiatunnel

Heigl, Richard; Die Messerschmitt AG in Oberammergau (1943-1945) - Auslagerung, Projekte, Fremdarbeitereinsatz. In: Mohr - Löwe - Raute - Beiträge zur Geschichte des Landkreises **Garmisch-Partenkirchen** - Band 3. Verein für Geschichte, Kunst- und Kulturgeschichte im Landkreis Garmisch-Partenkirchen e.V., Garmisch-Partenkirchen, 1995. S. 233-263

Die Mörin, Schriftenreihe des Vereins für Heimatgeschichte **Großsachsenheim**, im Eigenverlag

- Heft 8/1996, Fritz Krohmer, der Fliegerhorst Großsachsenheim
- Heft 74, März 2013, Herbert Ade-Thurow, Zur Geschichte des Militärstandortes **Großsachsenheim** 1939/1994, Teil 1 Der Wehrmachtsflughafen 1939-1945

Neuburger Kollektaneenblatt, Jahrbücher des Historischen Vereins **Neuburg an der Donau**

- Jahrbuch 143/1995, Albrecht Weißmann, Die Zerstörung des Fliegerhorstes Neuburg/Zell
- Jahrbuch 1944/1996, Albrecht Weißmann, Ein Flugplatz entsteht

Utschneider, Ludwig; Oberammergau im Dritten Reich 1933-1945; **Oberammergau**, 2012; Der Ammergau, Schriftenreihe des Historischen Vereins Oberammergau 1999 e.V., Band 6

Das KZ vor der Haustüre, Beiheft 4 zur Schriftenreihe der

Stadt **Vaihingen an der Enz**, Selbstverlag der Stadt Vaihingen an der Enz

Verein zur Erforschung der sozialen Bewegungen im **Wuppertal** e.V., Vergessene Orte; Eine Trassentour auf den Spuren der NS-Zeit in Wuppertal; Juni 2016; ISBN 978-3-943643-04-6

Burggeln, Marc; Das System der KZ-Außenlager. Krieg, Sklavenarbeit und Massengewalt; Reihe Gesprächskreis Geschichte, Heft 95; Friedrich-Ebert-Stiftung, Archiv der sozialen Demokratie

Zeitschriften

Weltluftfahrt; Luftverkehr, Luftsport, Lufttechnik, Raumfahrt; Verlag der Weltluftfahrt, Coburg; monatlich erschienene Zeitschrift; Serie über die Me 262 in Ausgabe Band VII/Heft 11, Heft 12 1955, Heft 1, 2 und 3 1956, zusammengestellt von Wolfgang Späte

Bücher

Baur, Joachim und Wörner, Birgit; Leonberg, Band 8 der Beiträge zu Stadtgeschichte Leonberg, Stadtarchiv Leonberg 2001, ISBN 3-933636-06-x

Benz, Wolfgang; Distel, Barbara; Der Ort des Terrors; Band 2., Frühe Lager, Dachau, Emslandlager; C.H. Beck, München 2014; ISBN 978-3-406-67167-8

Benz, Wolfgang; Distel, Barbara; Der Ort des Terrors; Band 4., Flossenbürg, Mauthausen, Ravensbrück; C.H. Beck, München 2006; ISBN 3-406-52964-X

Boehme, Ralf; Chronik Jagdgeschwader 7, Motorpresse Stuttgart, ISBN 978-3-613-03090-9

Boelcke, Willi A.; Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg: Hitlers Konferenzen mit Albert Speer 1942 – 1945; Frankfurt a.M.: Akademische Verlages. Athenaion

Boog, Horst; Die deutsche Luftwaffenführung 1935 – 1945 – Führungsprobleme, Spitzengliederung, Generalstabsbildung; Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart 1982; ISBN 3-421-01905-3

Bölkow, Ludwig; Der Zukunft verpflichtet – Erinnerungen; Herbig, 1994; ISBN 3-7766-2145-1

Brown, David E.; Poruba, Tomáš; Vládar, Jan; Messerschmitt over Czech Territory – 1945; Messerschmitt Me 262 Production & Arado Ar 234 Final Operations; JaPo 2012, www.japo.eu

Budraß, Lutz; Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918 – 1945; Droste, Düsseldorf, 1997; ISBN 978-3-7700-1604-4

Das Daimler-Benz-Buch; Ein Rüstungskonzern im „Tausendjährigen Reich“; Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts; ISBN 3-89190-950-0

Dierich, Wolfgang; Chronik Kampfgeschwader 51 „Edelweiß“, Motorbuch-Verlag, Spezialausgabe 2011 (Erstauflage 1973), ISBN 978-3-613-03338-2

Heinrich Dörner, Drei Welten ein Leben. Prof. Dr. Ulrich Hüttner, Hochschullehrer, Konstrukteur, Künstler; Verlag H. Dörner, Heilbronn, 1995; ISBN 978-3-00-000067-6

Ebert, Hans J.; Kaiser, Johann B.; Peters, Klaus; Willy Messerschmitt - Pionier der Luftfahrt und des Leichtbaues: eine Biographie; Bernard & Graefe in der Mönch Verl.-Ges., Bonn, 2008 (Erstausgabe 1992); ISBN 978-3-7637-6129-6

Eichholtz, Dietrich; Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft, 1939-1945, Band III 1943-1945; Akademie-Verlag, 1996; ISBN 3-05-002751-7

Fink, Reinhold; Advokat und Zuckerbäcker; Handel, Gewerbe und Industrie im Böhmerwald 1930 bis 1940; Books on Demand, 2005; ISBN 3-8334-2552-0

Galland, Adolf; Die Ersten und die Letzten, Flechsig Verlag 2005, ISBN 978-88189-588-0

Gleichmann, Markus; Bock, Karl-Heinz; Düsenjäger über dem Walpersberg; Heinrich-Jung-Verlagsgesellschaft mbH Zella-Mehlis / Meiningen, ISBN 978-3-930588-82-4

Gümmer, Frederic; Die Rolle Der Untertageverlagerung in Der Deutschen Rüstungsproduktion 1943-1945; GRIN Verlag, 2008, ISBN 978-3-638-92393-4

Hess, Hans-Burkhard; Unterriexingen. Ein historisches Kaleidoskop; Eigenverlag der Stadt Markgröningen 1993, ISBN 3-929948-00-1

Heusler, Andreas; Spoerer, Mark; Trischler, Helmuth; Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im "Dritten Reich"; Oldenbourg Verlag, 2010, ISBN 3486588583

Hörner; Peter; Remp, Roland; Gigantische Zeiten? Die Geschichte des Fliegerhorstes Leipheim, Teil 1: 1935-1960; Eigenverlag 2006; ISDN 3-00-017963-1

Irving, David; Die Tragödie der deutschen Luftwaffe – aus den Akten und Erinnerungen von Feldmarschall Erhard Milch; Verlag Ullstein GmbH, Frankfurt/M – Berlin 1990 ISBN 3-548-33134-3; Originalausgabe von 1970

Korsten, Holger; Röhm, Eberhard; KZ-Dokumentationsstätte im alten Engelbergtunnel, Eine Ausstellung; Eberl Print, Immenstadt, 2015; ISBN 978-3-00-032802-2

Koziol, Michael Sylvester; Rüstung Krieg und Sklaverei, Der Fliegerhorst Schwäbisch Hall-Hessental und das Konzentrationslager, Jan Thorbecke Verlag 1989, ISBN 9783-7995-7626-0

Jurleit, Manfred; Strahljäger Me 262, Die Technikgeschichte; ISBN-10: 3344707604

Moll, Martin; Führer-Erlasse 1939–1945, Edition sämtlicher überlieferter, nicht im Reichsgesetzblatt abgedruckter, von Hitler während des Zweiten Weltkrieges schriftlich erteilter Direktiven aus den Bereichen Staat, Partei, Wirtschaft, Besatzungspolitik und Militärverwaltung, Stuttgart 1997

Müller, Peter: Das Bunkergelände im Mühldorfer Hart: Rüstungswahn und menschliches Leid. 4. Auflage. Heimatbund; Mühldorf a. Inn: Kreismuseum, Mühldorf a. Inn 2006, ISBN 3-930033-17-8

O'Connell, Dan; Messerschmitt Me 262 The Production Log 1941-1945; Cehvron Publishing Limited, 2005; ISBN 1-903223-59-8

Pabst, Martin; Willy Messerschmitt: zwölf Jahre Flugzeugbau im Führerstaat; Aviativ-Verl. Oberhaching, 2007; ISBN 978-3-925505-87-4

Peter, Roland: Rüstungspolitik in Baden, Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz, R. Oldenbourg Verlag München, 1995; ISBN 3-486-56057-3

Radinger, Willy; Schick, Walter; Me 262 – Entwicklung, Erprobung und Fertigung des ersten einsatzfähigen Düsenjägers der Welt; AVIATIC Verlag, 1992; ISBN 3925505-21-0

Raim, Edith; Die Dachauer KZ-Außenkommandos Kaufering und Mühldorf – Rüstungsbauten und Zwangsarbeit im Letzten Kriegsjahr 1944–1945. Dissertation, Landsberg 1992

Römer, Gernot; Für die Vergessenen; KZ-Außenlager in Schwaben – Schwaben in Konzentrationslagern; Presse- Druck und Verlags-GmbH, Augsburg 1984

Schabel, Ralf; Die Illusion der Wunderwaffen, Schriftenreihe des Militärhistorischen Forschungsamtes, De Gruyter Oldenbourg Verlag 1994, ISBN 978-3-486-55965-1

Schenk, Manfred; Zwangsarbeit und Massensterben –

Politische Gefangene, Fremdarbeiter und KZ-Häftlinge in Vaihingen an der Enz 1933 bis 1945; Metropol Verlag 2014, ISBN 978-3-86331-200-8

Schelvis, Jules; Eine Reise durch die Finsternis. Ein Bericht über zwei Jahre in deutschen Vernichtungs- und Konzentrationslager, Münster 2005

Smith, Richard J.; Creek, Eddie J.; Me 262, Konzepte und Endwicklung; Heel-Verlag, 1999; ISBN 3-89365-784-3

Smith, Richard J.; Creek, Eddie J.; Me 262, Erprobung und Einsatz; Heel-Verlag, 2001; ISBN 3-89880-016-4

Speer, Albert; Erinnerungen, Ullstein Taschenbuchverlag, Berlin 2005, ISBN 3-548-36732-1

Staden, Wendelgard von; Nacht über dem Tal: eine Jugend in Deutschland, deutscher Taschenbuchverlag München, ISBN 978-3-423-25114-3

Steinhoff, Johannes; In letzter Stunde - Verschwörung der Jagdflieger, Flechsig Verlag 2005, ISBN 3-88189-592-2

Vann, Frank; Willy Messerschmitt, First Full Biography of an Aeronautical Genius; Patrick Stephens Limited (Part of the Haynes Publishing Group PLC), 1993; ISBN 1-85260-439-5

Wagner, Jens-Christian; Produktion des Todes: das KZ Mittelbau-Dora; Wallstein Verlag, 2001, ISBN 3892444390

Ziegler, Mano; Turbinenjäger Me 262 – die Geschichte des ersten einsatzfähigen Düsenjägers der Welt; Motor Buch Verlag, Stuttgart 1990; ISBN 3-87943-542-1

Filme

Spiegel-TV Reportage "Das unterirdische Reich – die geheimen Welten der Nazis" 10.1.2004 auf VOX

NS-Propagandafilm „Waffen, Hände, Herzen“ von 1944 (Bundesarchiv-Filmarchiv 20071 / Transitfilm GmbH)