

## NDB-Artikel

**Messerschmitt, Wilhelm (Willy)** Flugingenieur, Unternehmer, \* 26.6.1898 Frankfurt/Main, † 15.9.1978 München. (katholisch)

### Genealogie

V →Ferdinand (1858–1916), Weingroßhändler in Bamberg, später in F., S d. Weinhändlers →Johann Baptist (1820–1901, s. Gen. 1);

M Maria (1867–1942), T d. Schneidermeisters Johann Schaller u. d. Anna Maria Kötzner;

Ov Johann Baptist (s. 1);

Schw Emma (\* 1907, ♂ →Georg Madelung, 1889–1972, Luftfahrttechniker, s. NDB 15);

– ♂ München 1952 Lilly gesch. Stromeyer (1892–1972), T d. →Richard Frhr. v. Michel-Raulino (1864–1926), Dr. iur., KR, Zeitungsverleger u. Fabr. in Bamberg, u. d. Lillie Prier de Saone (1868–1944);

3 Stief-K;

N →Gero Madelung (\* 1928), Fluging.

### Leben

Der als Ingenieur ausgebildete Vater hatte M.s Neigung zur Technik bereits während der Schulzeit in Bamberg (Gymnasium, dann Oberrealschule) unterstützt. Der Besuch der „ILA“ (Internationale Luftfahrt-Ausstellung) 1909 in Frankfurt weckte beider Interesse an der Flugtechnik, und sie bauten gemeinsam Flugmodelle. 1911 lernte M. den Bamberger Stadtbaumeister Friedrich Harth kennen, der auf der nahegelegenen Ludwager Kulm Gleitflugversuche durchführte; 1913 gelang dem jungen Gehilfen der erste eigene Gleitflug nach Lilienthals Art. Beginnend mit Harths Militärdienst 1914, konstruierte und fertigte M. nunmehr als Mitarbeiter in der schulfreien Zeit nach dessen Anweisungen Gleitflugzeuge, die während der Urlaubszeiten gemeinsam erprobt wurden. M.s Militärdienst (1917/18) anschließend an das Abitur beendete die Zusammenarbeit mit Harth. Mit dem Abschluß seines Studiums des Maschinenwesens an der TH München als Diplom-Ingenieur gründete M. 1923 mit finanzieller Hilfe seiner Familie seine eigene handwerklich ausgerichtete Firma „Messerschmitt Flugzeugbau“ in Bamberg. Die erste Entwicklung – das Segelflugzeug S 14 – gewann beim Rhönwettbewerb 1923 mit dem Piloten Hackmack einen ersten Preis und mehrere weitere Preise. M. entwickelte dann auf der Grundlage seiner

Segelflugzeug-Bauweise einige leichte Motorflugzeuge, welche bald in zwei Wettbewerben erste Preise errangen. Bereits 1925 erhielt er von dem fränk. Unternehmer und Flieger Theo Croneiß den Auftrag zur Entwicklung eines Klein-Verkehrsflugzeuges für vier Passagiere in fortschrittlicher Ganzmetall-Bauweise. Das riskante Vorhaben verlief überaus erfolgreich und führte durch die „Nordbayer. Verkehrsflug GmbH“ zum ersten Serienauftrag.

Da der Markt für Flugzeuge keine stetige Betriebsauslastung ermöglichte, war M.s Firma – wie auch konkurrierende Unternehmen – bald trotz weiterer technischer Erfolge auf staatliche Subvention angewiesen. Im Rahmen einer staatlichen Politik der Konzentration der Flugzeugfirmen wurde M. 1926 gedrängt, eine Interessengemeinschaft mit dem durch staatliche Intervention gebildeten Unternehmen „Bayer. Flugzeugwerke AG“ einzugehen, wobei für seine Firma mit deren Umzug nach Augsburg die gemeinsame Produktentwicklung vereinbart wurde, ohne jedoch die entsprechenden Patent- und Konstruktionsrechte teilen zu müssen. Aufgrund eines Reichstagsbeschlusses über die Privatisierung staatlicher Unternehmen konnte M. zusammen mit der Familie seiner späteren Frau Lilly Michel-Raulino 1928 die Aktien der Bayer. Flugzeugwerke erwerben. Im Gefolge der Weltwirtschaftskrise und einer Serie von unverschuldeten Unfällen des Modells M 20 gingen die Bayer. Flugzeugwerke 1931 in Konkurs. M. konnte jedoch sein Unternehmen „Messerschmitt Flugzeugbau“ behalten und auf dieser Basis weiterhin erfolgreiche Wettbewerbs-Flugzeuge entwickeln.

Mit der 1933 eingeleiteten Luftrüstung eröffnete sich ein Markt für Flugzeuge, welcher für die Bayer. Flugzeugwerke den Vergleich und die Sanierung ermöglichte. Durch Verkauf seiner Patentrechte und Einbringung des Erlöses konnte M. zusammen mit seiner späteren Frau die Führung des später in Messerschmitt AG umbenannten Unternehmens wiedergewinnen. Aufgrund eines Wettbewerbs erhielt M. mit seinem Modell Bf 109 den Auftrag für das spätere Standard-Jagdflugzeug der Luftwaffe, von dem bis 1945 rund 35 000 Stück in zahlreichen Varianten gefertigt wurden. Eine Rennversion errang 1939 mit dem Piloten Fritz Wendel den Geschwindigkeits-Weltrekord für Propeller-Flugzeuge, der bis 1969 Bestand hatte. Weitere bekannte Modelle dieser Epoche waren der Zerstörer Bf 110, der Riesenflugzeug Me 323 und das erste Turbostrahl-Einsatzflugzeug der Welt, die Me 262, von der rund 1400 Stück gebaut wurden.

Die Besetzung Deutschlands durch die Siegermächte führte nach 1945 zur weitgehenden Demontage der durch Bombenangriffe größtenteils zerstörten und staatlicher Treuhänderschaft unterstellten Messerschmitt-Werke, welche zudem durch die Einstellung der Zahlungen seitens des staatlichen Auftraggebers überschuldet waren. M. wurde interniert und sollte als Wehrwirtschaftsführer angeklagt werden. Das Verfahren wurde jedoch nicht eröffnet, wahrscheinlich weil M. bereits seit 1942 nur noch für die technische Entwicklung verantwortlich war. Seit 1947 begann er mit dem Wiederaufbau seiner Firma zunächst mit selbstentwickelten Fertighäusern, Nähmaschinen und Klein-Kraftfahrzeugen (Messerschmitt-Kabinenroller). Den Flugzeugbau konnte die Messerschmitt AG erst 1955 nach Aufhebung der alliierten Beschränkungen mit Aufträgen für die neue Luftwaffe wieder aufnehmen und seit 1959 auch

Gewinne ausweisen. M. erlangte bereits 1952 einen Beratervertrag mit dem span. Unternehmen La Hispano Aviación, unter welchem er das erste span. Turbostrahl-Flugzeug maßgeblich gestaltete. Ein weiterer Vertrag 1957 in Ägypten führte zur Entwicklung eines leichten Jagdflugzeuges, dessen Prototyp 1964 flog.

Die öffentlichen Auftraggeber, von denen die deutsche Flugzeugindustrie weitgehend abhängig war, drängten auf eine Konzentration der Unternehmen. M. reagierte darauf 1958 mit der Einbringung des Entwicklungsbereiches in die Arbeitsgemeinschaft „Entwicklungsring Süd“ und 1968 mit der Fusionierung seiner Beteiligung an der Messerschmitt AG mit der Bölkow KG, einer Nachkriegsgründung seines früheren Mitarbeiters Ludwig Bölkow, zur Messerschmitt-Bölkow GmbH bzw. anschließend der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB). M.s Firmenanteil ging schließlich testamentarisch auf die „Messerschmitt Stiftung“ in München über. Seine letzten Jahre widmete M. der Konzeption eines Turbostrahl-Verkehrsflugzeuges mit den Start- und Landeeigenschaften eines Hubschraubers, das unter der Bezeichnung „Rotorjet“ bekannt wurde. – M.s Wirken als richtungsweisender Konstrukteur von Hochleistungs-Flugzeugen fand weltweite Würdigung in zahlreichen Ehrungen und Veröffentlichungen über seine Flugzeugtypen. Seit 1930 hatte er einen Lehrauftrag für Luftfahrzeugbau an der TH München und war dort später Honorarprofessor.]

### **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. E. h. (TH München);

Bayerischer Verdienstorden (1964).

### **Werke**

Der 21-Minutenflug auf d. Heidelberg am 13.9.1921, in: Flugsport 13, 1921, Nr. 21;

Die Erforschung d. Segelflugs (Ein kurzer Rückblick), ebd. 14, 1922, Nr. 6;

Die Entwicklung d. Flugleistungen, in: Schr. d. Dt. Ak. d. Luftfahrtforschung, 1938, H. 1;

Probleme d. Schnellfluges, in: Jb. d. Dt. Ak. d. Luftfahrtforschung 2, 1939, S. 209-11;

Entwicklung d. Nurflügel-Bauweise u. d. Pfeilflügelform z. Steigerung d. Flugleistungen, in: Denkschr. d. Dt. Ak. d. Luftfahrtforschung, 1942;

Dt. Btrr. z. Entwicklung d. Luftfahrt, in: Interavia, 1953, H. 12.

### **Literatur**

Jb. d. Dt. Ak. d. Luftfahrtforschung 1, 1938, S. 81 (P);

Messerschmitt AG Augsburg (Hrsg.), 40 J. Messerschmitt Flugzeugbau 1923-63, 1963;

MBB GmbH (Hrsg.), Messerschmitt – 50 J. Flugzeugbau v. 1923 bis 1973 – Messerschmitt-Bölkow-Blohm, 1973;

J. B. Kaiser, Die Gesch. d. Messerschmitt-Flugzeugbaus, in: Mitt. d. DGLR 75/21, 1975;

A. van Ishoven, M., d. Konstrukteur u. seine Flugzeuge, 1975;

G. Madelung, in: DGLR-Jb. 1978, III, Btr. 73, S. 62-67;

H. J. Ebert u. a., W. M. – Konstrukteur u. Luftfahrtpionier, 1990;

Pogg. VI, VII a.

### **Portraits**

Büste v. Emil Galandi, 1943 (Dt. Aerospace AG, Ottobrunn).

### **Autor**

Gero Madelung

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Messerschmitt, Willy“, in: Neue Deutsche Biographie 17 (1994), S. 221-223 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---