

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 28/3 (2001)

DOI: 10.11588/fr.2001.3.46528

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

vorhanden, sollte aber erst nach Errichtung eines deutschen Kontinentalimperiums – was bekanntlich nie gelang – realisiert werden. Er war also in der hier behandelten Zeit nicht dominant. Schade, daß der Verfasser die L. Dv. 16 nur teilweise herangezogen hat. Als Ganzes widerlegt sie seine These von der Priorität des strategischen Bombenkrieges, denn diesen betrachtet sie nur an letzter Stelle als Ausweg, wenn alle anderen Einsatzarten zu keinem Erfolg geführt hatten. Ist man sich dieses »Webfehlers« bewußt, wird man das Buch dennoch mit Gewinn lesen, faßt es doch die ganze Entwicklung der deutschen Luftwaffe bis zum Kriege in überschaubarer Weise zusammen.

Horst BOOG, Stegen

Joel S. A. HAYWARD, *Stopped at Stalingrad. The Luftwaffe and Hitler's Defeat in the East, 1942–1943*, Kansas (University Press of Kansas) 1998, XXIII–393 p. (Modern War Studies).

Der Mythos »Stalingrad« ist nach wie vor geeignet, weit über den engeren Kreis der Fachhistoriker hinaus Interesse zu wecken. Dieses Kalkül scheint ein wenig hinter dem plakativen Titel zu stecken, unter dem Joel S. A. Hayward seine an der Universität von Canterbury vorgelegte Dissertation veröffentlicht hat. Denn im Kern handelt es sich eher um eine Geschichte der Luftflotte 4, jenes Luftwaffengroßverbandes, der im Südabschnitt der Ostfront den deutschen Angriff gegen die Sowjetunion unterstützte, wobei die Darstellung den Zeitraum vom November 1941 bis Frühjahr 1943 umfaßt, als sich die Front etwa auf der gleichen Linie stabilisierte, von der aus die Sommeroffensive im Juni 1942 begonnen hatte.

Dieser Kriegsabschnitt ist bislang weitgehend aus der Sicht der Landkriegführung behandelt worden, und das hat zweifellos seine Berechtigung, weil eine eigenständige deutsche Luftkriegführung im Ostkrieg nicht existierte. Das Diktum von der Luftwaffe als »Hure des Heeres«, das dem Oberbefehlshaber der Luftflotte 4 zugeschrieben wird, macht ihre Beschränkung auf die operativ/taktische Rolle im Rahmen der Kriegführung deutlich. Deshalb waren auch spezifische Probleme des Luftkrieges im Osten bisher weitgehend Veröffentlichungen vorbehalten, die der Memoiren- oder populärwissenschaftlichen Literatur zuzuordnen sind (Morzik, Plocher, Rhoden einerseits und etwa Kurowski andererseits). Eine Ausnahme bildet lediglich die Entscheidung über die Versorgung des Kessels von Stalingrad aus der Luft, die Gegenstand intensiver seriöser wissenschaftlicher Forschung wurde (Manfred Kehr, David Irving, Johannes Fischer, Bernd Wegner).

Auch in der vorliegenden Arbeit nimmt diese Frage einen zentralen Stellenwert ein, aber der Bogen wird sehr viel weiter gespannt. Er reicht von der Darstellung der Besetzung der Krim über die Belagerung und Erstürmung der Festung Sewastopol bis zur Schilderung des Vormarsches zum Kaukasus und den Vorstoß zum Don, um schließlich mit der Schlacht um Stalingrad und der Stabilisierung der Front nach dem Fall Stalingrads zu enden. Dabei werden Organisation und Einsätze der Luftflotte bis in kleinste Details geschildert; insofern füllt das Werk eine Lücke der Forschung hinsichtlich der operativen Kriegführung. Indem es dabei zugleich ein detailliertes Bild der militärischen Entscheidungsprozesse in der Führung der Luftflotte bietet, zeichnet die Arbeit darüber hinaus ein eindrucksvolles Porträt ihres Oberbefehlshabers, des Generalfeldmarschalls von Richthofen, dem der Verf. offensichtlich mit einer eigentümlichen Mischung von Bewunderung und Abneigung gegenübersteht.

Anders als die bisher vorliegenden Darstellungen, die den Luftkrieg zumeist aus dem strategischen Zusammenhang lösen, bettet H. seine Analyse ein in eine ausführliche Diskussion der Hitlerschen Konzeption für den Sommer 1942, die er im Einklang mit der Forschung als den Versuch bewertet, einen Ausweg aus dem gescheiterten Blitzkrieg von 1941 zu finden. Dabei spielten bekanntermaßen kriegswirtschaftliche Überlegungen – die Sicherung der Ölvorräte in Rumänien und vor allem der Erwerb neuer Ressourcen im Kaukasus – die

entscheidende Rolle und gewannen auf diese Weise einen Stellenwert, den H. angesichts der auch nach dem Rückschlag in Stalingrad vorhandenen deutschen Kriegsführungsfähigkeit für weit übertrieben hält (vgl. S. 311f.). Konsequenterweise muß aber seine Darstellung von dieser Ausgangslage ausgehen, und deshalb nimmt die Schilderung der Kampfhandlungen im Bereich Schwarzes Meer, Krim, Kaukasus einen so breiten Raum ein.

Methodisch ist die Studie durchaus konventionell nach dem klassischen operationsgeschichtlichen Muster »Ausgangslage«, »Zielsetzung«, »operationelle Umsetzung« und »Folgen« angelegt. Auch die Darstellung folgt durchaus traditionellen Vorbildern. Sie stützt sich vor allem auf die Akten der 4. Luftflotte und des VIII. Fliegerkorps im BA/MA – wobei dem schon von Irving herangezogenen Tagebuch Richthofen eine herausragende Bedeutung zukommt.

Bemerkenswert ist aber, daß die intensive Auswertung weiterer autobiographischer Quellen, vor allem zahlreicher Erinnerungen von Luftwaffenangehörigen verschiedener Ebenen, die zum größten Teil in der USAFHRA (United States Air Force Historical Research Agency, Montgomery Alabama) gesammelt sind, dem Verf. ermöglicht, Erfahrungen und Eindrücke z.T. bis zur Geschwaderebene herab zu berücksichtigen und damit der »Stimmung in der Truppe« einen angemessenen Platz einzuräumen. Vor allem hier wird deutlich, wie sehr das Geschehen nicht nur von den materiellen und personellen Rahmenbedingungen, sondern auch von individuellen Charakteren und Dispositionen einzelner militärischer Führer bestimmt wurde.

Auf diese Weise wird eine Fülle von Einsichten vermittelt, die das in der Geschichtswissenschaft vorherrschende Bild über den Ostfeldzug zwar nicht korrigieren, aber ergänzen. Und wenn auch manche Erkenntnisse und Korrekturen am Geschichtsbild gar nicht so neu sind (etwa der Hinweis auf S. 274, daß das KTB des OKW in seiner veröffentlichten Form bereits apologetische »Glättungen« enthält; darauf hat schon Irving, 1970, S. 299, hingewiesen), so stellt das Buch von Hayward doch zweifellos eine hervorragende Ergänzung zum 6. Band des Standardwerkes »Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg« dar. Kein Historiker, der sich mit der Geschichte der deutschen Luftwaffe oder mit der Geschichte des Ostfeldzuges beschäftigt, wird an ihm vorbeigehen können.

Ernst Willi HANSEN, Hamburg

Die Deutsche Reichspost 1933–1945. Eine politische Verwaltungsgeschichte. Bd. I: 1933–1939, von Wolfgang LOTZ. Bd. II: 1939–1945, von Gerd R. UEBERSCHÄR, Berlin (Nicolai) 1999, 319 und 380 S.

Cette étude comble certainement un vide dans l'histoire des grandes administrations du III<sup>e</sup> Reich et sa présentation en deux volumes – 1933–1939 et 1939–1945 – était pleinement justifiée. On tend à perdre de vue que Hitler a pu disposer, lorsqu'il est arrivé au pouvoir, d'un potentiel considérable et, en l'occurrence, le ministère de la Poste (ce qu'on dénommait en France les PTT) en est un exemple marquant. Certes, des chiffres ne peuvent révéler leur pleine importance que par comparaison cependant, ceux-ci sont éloquentes pour mieux situer l'importance de cette administration. Ainsi, en 1933, il y avait un personnel se montant à 357 362 employés de toutes catégories et 542 151 en 1939; 61 528 bureaux de poste et télégraphe (+ téléphone etc.) en 1933 et 70 295 en 1939. Mais le rendement de la Poste du Reich est, bien sûr, fonction de ce qu'on appellerait aujourd'hui »management« tout comme de l'intérêt porté aux développements techniques et à la recherche. Toutefois, ces éléments ont pris une toute autre signification dès le changement de régime politique. De juin 1932 à novembre 1937, les ministères de la Poste et des Transports furent dirigés par un seul ministre, Paul Freiherr von Eltz-Rübenach, ultra conservateur, catholique, mais qui, durant les premières années du nouveau régime, s'y intégra aisément jusqu'à ce que la politique