
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 22/3 (1995)

DOI: 10.11588/fr.1995.3.59623

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.

Nach de Gaulles Rücktritt entzog ihm der neue Präsident Pompidou 1969 sein Ministeramt, holte ihn aber 1971 zurück, um ihn im Intrigenspiel der UDR-Barone Chaban-Delmas, Debré, Foccard, Frey und Guichard als künftigen Premier aufzubauen. Tatsächlich zog Messmer nach dem Sturz Chabans am 8. 7. 1972 in den Matignon ein. Dank günstiger wirtschaftlicher Ausgangsbedingungen bemühte er sich im Rahmen seines »Programme de Provins« (S. 363) zunächst erfolgreich um die Aufhebung sozialer Ungleichheiten, sah sich nach der 1. Ölkrise aber zunehmend schärferem innenpolitischem Druck ausgesetzt. Trotz bitterer Klagen über seine Minister, die nur nach seinem oder Pompidous Stuhl geschickt hätten, fällt Messmers Eigenbilanz als Regierungschef dennoch positiv aus; ohne die gescheiterten Pläne zur Reduzierung der Amtszeit des Staatspräsidenten auf fünf Jahre oder des Abtreibungsgesetzes zu leugnen, blickt er stolz auf zwei Erfolge zurück: die Stärkung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Anschnallpflicht und den Kampf gegen die grassierende Ausdehnung von Supermärkten auf Kosten kleinerer Läden. Zweifellos nicht die brillanten Ergebnisse großer politischer Entwürfe, eher bescheidene Leistungen eines fähigen Verwalters der Tagespolitik ohne Visionen.

So nimmt es auch nicht wunder, daß Messmer sich nach einer nur halbherzigen und bald widerrufenen Kandidatur zum Staatspräsidenten nach dem Tode Pompidous im Juli 1974 aus der großen Politik zurückzog. Dennoch möchte man wünschen, daß er diese Erinnerungen, die nach seinem eigenen Empfinden »à la surface des choses« (S. 428) bleiben, durch ein zweites Buch ergänzt, das tiefere Einblicke in ein spannendes Kapitel französischer Zeitgeschichte erlaubt.

Ulrich LAPPENKÜPER, Bonn

Claude CARLIER, Marcel Dassault, *La légende d'un siècle*, Paris (Perrin) 1992, 563 S.

Als der »Vater der Mirage« 1986 im Alter von 94 Jahren starb, war er nicht nur in Frankreich bereits zur Legende geworden. Als bekanntester Flugzeugbauer Frankreichs, Kapitän der französischen Luftfahrtindustrie, schließlich als Pressezar, Filmproduzent und Immobilienhändler, nicht zuletzt aber auch als gaullistischer Politiker mit über 30jähriger parlamentarischer Erfahrung, repräsentierte Marcel Dassault den wirtschaftlichen Wiederaufstieg Frankreichs unter de Gaulles Fünfter Republik wie kein Zweiter. Daß er nur wenige Jahre nach seinem Tod zum Gegenstand einer voluminösen Biographie wurde, erstaunt somit nicht. Claude Carlier beleuchtet als Direktor des »Centre d'histoire de l'aéronautique et de l'espace« vor allem Dassaults Karriere als Konstrukteur von Militärflugzeugen. Denn: »... le nom de Dassault se confond avec celui de l'aviation française et peut-être même de la France«. Darüber hinaus versucht er aber auch, das facettenreiche private wie öffentliche Leben Dassaults nachzuzeichnen. Befragungen von Zeitzeugen, Mitarbeitern und vor allem Familienmitgliedern vermögen so ein anschauliches und wohlsortiertes, dabei aber auch mitunter recht unkritisches Bild der »légende d'un siècle« zu vermitteln.

Marcel Ferdinand Bloch, so Dassaults ursprünglicher Name, wurde 1892 in Paris als Sohn eines verarmten jüdischen Arztes geboren. Für die Fliegerei hegte er schon in seinen Jugendjahren eine schwärmerische Begeisterung. Nach dem Diplom an der »Ecole Supérieure d'Aéronautique« im Jahre 1913 konnte er bereits im Ersten Weltkrieg seine Fähigkeiten bei der Entwicklung und dem Bau von Militärflugzeugen unter Beweis stellen. Obwohl »acteur de la victoire«, beschloß der junge Ingenieur 1918, seine kurz zuvor gegründete »Société d'études aéronautiques« wieder aufzugeben. Als »passionné réaliste« wagte er einen Radikalschnitt und wurde Möbelfabrikant. Erst in den dreißiger Jahren fand Bloch den Weg zurück in die sich noch im Aufbau befindende Luftfahrtindustrie. Nicht nur als Konstrukteur von Flugmaschinen wie den MB-Bombern und -Kampfflugzeugen, sondern auch als sozial eingestellter »patron«, der bereits 1935 seinen Arbeitern eine Woche »congé privé« zubilligte

und gegen die ein Jahr später stattfindende Nationalisierung seines Betriebes nichts einzuwenden hatte, machte er sich einen Namen.

Nach dem Zusammenbruch Frankreichs brach für den Juden Bloch eine Zeit schwerster Heimsuchungen heran: So mußte er scharfe Angriffe von rechtsradikaler Seite ertragen, die ihn als tragenden Repräsentanten der französischen Luftfahrtindustrie für das Versagen der Luftflotte und damit für die Niederlage von 1940 verantwortlich machte. Diffamierung, Überwachung, Inhaftierung und die Deportation nach Buchenwald mit dem letzten von Drancy abgehenden Gefangenentransport markierten den Leidensweg der Kriegsjahre.

Blochs Konsequenzen aus seinen Vorkriegs- wie Kriegsjahren waren ebenso überraschend wie radikal: Kurze Zeit nach Kriegsende legte er sich den Namen Dassault zu und konvertierte vom Judentum zum Katholizismus. »Marcel Bloch«, so konstatiert Carlier, »est mort à Buchenwald«. In der Tat: Im Hinblick auf die Judenverfolgungen und Konzentrationslager gab er Mitte der siebziger Jahre in einem Fernsehinterview zu bedenken: »Je dis qu'au point de vue des Juifs, il n'y a pas intérêt à revenir tout le temps sur les mêmes histoires et que le mieux c'est l'oubli«. Das einzige, was für Dassault zu zählen schien, war die Zukunft: Carlier schildert detailliert den Aufbau einer neuen Karriere in den fünfziger und sechziger Jahren. Dassault schuf in diesen Jahren die Grundlage für den Aufbau eines gewaltigen Firmenimperiums, das keineswegs allein die Luftfahrt umfaßte. So versuchte er sich als Herausgeber von Zeitungen, Immobilienhändler und Weingutbesitzer, und schließlich sogar als Filmproduzent.

Der Autor stellt drei Grundlagen für Dassaults Erfolg heraus: Zum ersten die Entwicklung von Militärflugzeugen, allen voran der legendären Mirage, die der ausländischen Konkurrenz zumeist überlegen waren und Frankreich zu einem der gefragtesten Waffenproduzenten der Welt machten. Spätestens mit dem »Sechstagekrieg« im Juni 1967, als es der israelischen Luftwaffe gelang, die gegnerische arabische Luftflotte noch auf dem Boden binnen Stunden zu vernichten, »Marcel Dassault acquiert une notoriété mondiale«. Zum zweiten sein unternehmerisches Können, gepaart mit einem ungewöhnlichen sozialen Verantwortungsbewußtsein, das ihm – auch dank guter Zusammenarbeit mit der CGT – Arbeitskämpfe ersparte (»... il paye pour avoir le calme«) und genügend Flexibilität in sozialen Konfliktlagen sicherte. Dassault war kein Weg zu schwierig beziehungsweise zu unkonventionell, wenn nur seine Maxime gewahrt blieb: »Tout, autour de moi concourt et doit concourir à l'œuvre qui je mes suis assignée«. Zum dritten schließlich sein politisches Engagement auf Seiten der Gaullisten, vor allem seine enge Verbindung zu Charles de Gaulle und später zu Jacques Chirac.

Dassaults Hinwendung zum Gaullismus war dabei alles andere als Ausdruck des Opportunismus. Vielmehr war er Gaullist der ersten Stunde: 1951 wurde er bereits zum Abgeordneten gewählt, 1957 zum Senator, um dann ab 1958 bis zu seinem Tode seinen Wahlkreis in der Nationalversammlung zu vertreten. Er gehörte in den fünfziger Jahren zu jenen, die de Gaulle beschworen, zurück in die Politik zu gehen. Daß er später dank großzügiger Staatsaufträge Millionen verdiente, führte zu einem jener pejorativen Schlagworte – »Milliardär auf Staatskosten« –, mit denen sein Name seit Anfang der siebziger Jahre bedacht wurde. In der Tat waren die letzten Jahre Dassaults von Affären und Skandalen überschattet: »En France, le nom de Dassault est souvent accolé de façon péjorative à celui de milliardaire, de profit, de réussite, de combine«. Carlier streift die Affären um Steuerbetrug und Verfilzung zwischen Politik und Wirtschaft nur, sorgsam darauf bedacht, seinen Helden von jedem Verdachtsmoment freizusprechen. Obwohl mehr Distanz wünschenswert gewesen wäre, bleibt festzuhalten, daß die hier vorgelegte biographische Annäherung an das »Phänomen Dassault« im großen und ganzen ihrem Anspruch gerecht wird, als erste Orientierung zum Leben eines Mannes zwischen Wirtschaft und Politik zu gelten, der mehr als fünfzig Jahre, ganz sicher jedoch in der Fünften Republik, wie wenige andere einen wichtigen Anteil an der ökonomischen, aber auch politischen Gestaltung Frankreichs hatte.