

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 27/3 (2000)

DOI: 10.11588/fr.2000.3.61936

---

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.

Thierry VIVIER, *La politique aéronautique militaire de la France, Janvier 1933–Septembre 1939*, Paris (L'Harmattan) 1997, 657 S. (Chemins de la mémoire).

Die Literatur zu verschiedenen Aspekten der französischen Luftrüstung der 1930er Jahre, zu Aufbau und Organisation der 1933 neu geschaffenen Armée de l'Air und ihrem Beitrag zur Verteidigung Frankreichs 1940 ist mittlerweile äußerst umfangreich. Mit Ausnahme des von Christienne et al. 1980 vorgelegten Sammelbandes »Histoire de l'aviation militaire française« mangelte es aber an Gesamtdarstellungen. Thierry Vivier legt mit dieser Untersuchung eine Überblicksdarstellung der französischen Luftrüstung von der Gründung der Armée de l'Air 1933 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 vor, in deren Mittelpunkt die Entscheidungsfindung innerhalb des Ministère de l'Air steht. Chronologisch und personenzentriert untersucht Vivier die unterschiedlichen Konzeptionen der vier Luftfahrtminister zwischen 1933 und 1939 (Erste Amtszeit Pierre Cot, Januar 1933–Februar 1934; General Denain, Februar 1934–Januar 1936; Marcel Déat, Januar 1936–Juni 1936; zweite Amtszeit Pierre Cot, Juni 1936–Januar 1938; Guy La Chambre, Januar 1938–September 1939). Durch eine genaue Analyse der Entscheidungsprozesse innerhalb des Ministère de l'Air zeigt Vivier, daß einige der bisherigen Interpretationen differenziert werden müssen.

Die Mehrzahl der wissenschaftlichen Untersuchungen neigte dazu, die von Denain betriebene Politik als Fortsetzung der von Cot favorisierten Lösungen zu betrachten. Vivier, dessen besondere Aufmerksamkeit den beiden Amtszeiten Pierre Cots gilt, arbeitet überzeugend die Unterschiede heraus. Er zeigt deutlich, daß sich Denain – zunächst Mitarbeiter Cots zwischen 1933 bis 1934 und dann sein Nachfolger im Amt – mit dem Abbruch der staatlich geförderten Prototypenentwicklung und der Vergabe umfangreicher Produktionsaufträge an die französische Luftfahrtindustrie, die diesem Auftragsvolumen nicht gewachsen sein konnte, deutlich von den Lösungsansätzen seines Vorgängers absetzte. Viviers Untersuchungen stützen die Erkenntnis, daß nicht die unter Cot als Luftfahrtminister der Front populaire vorgenommene Verstaatlichung der Zellenindustrie zur Niederlage der Armée de l'Air 1940 beitrug. Die viel kritisierte Verstaatlichung war vielmehr die Voraussetzung für eine effektive staatliche Investitionspolitik, durch die die notwendige Rationalisierung und Modernisierung der französischen Luftfahrtindustrie in Gang gesetzt wurde. Nicht die Maßnahmen Pierre Cots während seiner zweiten Amtszeit ab 1936, sondern vielmehr der von Denain verursachte technologische Rückstand der Flugzeugindustrie und der wachsende Rückstand der Flugzeugproduktion hinter dem Zeitplan der Rüstungsprogramme sollten bis zum deutschen Angriff auf Frankreich zu entscheidenden Hemmnissen für die Luftrüstung werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Untersuchung der von Cot initiierten Luftfahrt-diplomatie mit dem Ziel, das aus der strukturellen Schwäche der französischen Flugzeugindustrie für Frankreich resultierende Sicherheitsrisiko gegenüber dem Dritten Reich durch die Schaffung einer internationalen Luftstreitmacht zu verringern. Vivier untersucht dabei vor allem die bisher in der Forschung wenig beachteten Kontakte zwischen Frankreich, den Ländern der Kleinen Entente und der UdSSR auf dem Gebiet der Luftrüstung. Nach Analyse der Amtszeit Guy La Chambre ab Juni 1938 hebt Vivier die Kontinuität in den industriepolitischen Ansätzen zwischen Cots zweiter Amtszeit 1936 bis 1938 und La Chambre hervor, während in sämtlichen anderen Aspekten der militärischen Luftfahrtpolitik, wie etwa der Entwicklung einer adäquaten Doktrin für den Einsatz der Armée de l'Air, sein Nachfolger auf den Stand von 1933 zurückkehrte.

Auf der Grundlage dieser personenzentrierten Analyse kommt Vivier zu dem Urteil, von einer kohärenten militärischen Luftfahrtpolitik könne man lediglich für den Zeitraum zwischen 1936 und 1939 sprechen. Erst in der zweiten Amtszeit von Cot wurde mit der grundlegenden Umstrukturierung und Modernisierung der französischen Luftfahrtindustrie begonnen, die ab dem Frühjahr 1939 auch zu einem signifikanten Anstieg der Flugzeugpro-

duktion führten sollten; ein Anstieg, der indes für die Verteidigung Frankreichs 1940 zu spät erreicht wurde. Vivier kommt zu dem Schluß, das größte Defizit der französischen Luftrüstung der 1930er Jahre habe auf dem Gebiet der industriellen Mobilisierung bestanden. Er bezieht sich dabei u. a. auf verschiedene Untersuchungen von Mitarbeitern des Service Historique de l'Armée de l'Air, die zeigen, daß sich die These von einem »Himmel ohne französische Flugzeuge«, d. h. von der quantitativen und qualitativen Unterlegenheit der Armée de l'Air, so nicht aufrecht erhalten läßt. Frankreich habe in erster Linie die »Produktionsschlacht« mit dem Dritten Reich verloren, da es den wechselnden Ministern im Ministère de l'Air nicht gelungen sei, die einzelnen Sektoren der Luftfahrtindustrie sinnvoll zu koordinieren und in ihrem Produktionsrhythmus aufeinander abzustimmen. Als Gegenbeispiel führt Vivier die Luftfahrtpolitik des Dritten Reiches an, das nach seiner Wahrnehmung zuerst den Produktionsapparat modernisierte und anschließend eine forcierte Beschaffungspolitik betrieb. Diese allzu idealtypische Vorstellung von einer kohärenten nationalsozialistischen Luftrüstung läßt sich bei genauerer Kenntnis der deutschen Quellen nicht aufrecht erhalten. Mochte auch das Zahlenverhältnis 1940 zugunsten der deutschen Luftwaffe ausfallen, so weist die Luftfahrtpolitik des Dritten Reiches gleichfalls Brüche und Verwerfungen auf.

Weitere Kritikpunkte an dieser Studie sind vor allem formaler Natur. Es wäre bei einer so umfangreichen Monographie im Interesse des Lesers wünschenswert gewesen, man hätte ein Personen- und Sachregister angefügt, das die Orientierung innerhalb des Textes trotz eines oft sehr kleinschrittigen Inhaltsverzeichnisses weiter erleichtert hätte. Auch eine Übersicht über die verwendeten Archive im Anhang erscheint sinnvoll; so erfährt der Leser nur aus der Einleitung, welche Bestände des Service Historique de l'Armée de l'Air der Autor eingesehen hat. Notwendigerweise läßt eine Überblicksdarstellung eine Reihe von Fragen offen. Vivier zielt nicht auf eine systematische Untersuchung der französischen Luftfahrtindustrie in den 1930er Jahren ab. So kann er nur Beispiele für die mangelnde Koordination der verschiedenen luftfahrtindustriellen Sektoren anführen. Seine Bewertung, die interne Dysfunktion der Flugzeugindustrie habe neben strategischen Mängeln am stärksten zur Niederlage der Armée de l'Air beigetragen, erscheint vor diesem Hintergrund plausibel. Doch bleibt eine genauere Untersuchung der industriellen Mobilisierung der Luftfahrt- und ihrer Zulieferindustrien und vor allem des Interessenskonfliktes zwischen Luftfahrtindustriellen und den politisch Verantwortlichen immer noch ein Desiderat der Forschung.

Bettina GLASS, Bochum

Manfred RAUH, Geschichte des Zweiten Weltkriegs. Dritter Teil: Der Weltkrieg 1941–1945, Berlin (Duncker & Humblot) 1998, 430 S.

C'est par ce volume que se termine l'imposante histoire de la Seconde Guerre mondiale que Manfred Rauh a entreprise et dont le premier volume a été publié en 1991<sup>1</sup>.

Si le deuxième volume portait le titre de »guerre européenne 1939–1941«, le troisième reçoit le titre de »Weltkrieg«, déjà souvent attribué à la Première Guerre mondiale d'ailleurs, mais qui est justifié compte étant tenu de la dimension prise par le conflit à partir de 1941. Cet ouvrage est divisé en trois parties, qui couvrent non seulement le déroulement des opérations mais aussi le soubassement politique qui a conduit les belligérants à adopter telle stratégie plutôt qu'une autre. La deuxième partie a reçu un titre caractéristique: »Irrwege«. Ceci permet à l'auteur d'accompagner sa description des événements d'hypothèses permettant d'obtenir des vues différentes sur ce qui aurait pu se passer si d'autres décisions avaient été

1 Voir Francia 24/3 (1997), p. 268–269.