Damien ACCOULON

Lien vers la thèse : https://www.theses.fr/s240414

Die Flügel des Ruhms. Die „Asse“ der Luftfahrt in der deutschen und französischen Gesellschaft von 1914 bis 1939

Die vorliegende Dissertation basiert auf einer Prosopographie von 348 Männern, die in den Luftstreitkräften des Ersten Weltkriegs dienten. Sie konzentriert sich dabei insbesondere auf 193 französische „Asse“ und 155 deutsche „Kanonen“, den sogenannten „Stars“ des Krieges. Auf diese Weise stellt sie vergleichbare Phänomene einander gegenüber: Piloten in Deutschland und Frankreich, die nach einer bestimmten Anzahl von anerkannten Luftsiegen mit Preisen und Titeln ausgezeichnet wurden.

Im Prolog wird die Schaffung der „Asse“ während des Ersten Weltkriegs analysiert. Es geht darum, zu verstehen, wie ein System zur Auswahl und Ausbildung einiger weniger Individuen entwickelt wurde, die dann medial vermarktet wurden, um sie zu Vorbildern zu machen. Die Armeen und Regierungen versuchten auf diese Weise durch eine Reihe administrativer und medialer Maßnahmen, die Moral der Zivilbevölkerung angesichts der Ermüdungserscheinungen, die der lang andauernde Konflikt mit sich brachte, aufrechtzuerhalten.

Die Prosopographie der so unterschiedenen Akteure führt deren sozialen Hintergrund mit ihren Aktivitäten und den Darstellungen, deren Repräsentanten sie waren, zusammen. Vorstellungen und Fakten werden durch die Kreuzung von Statistiken sowie der quantitativen und qualitativen Auswertung von Quellen kontrastiert. Dadurch konnte festgestellt werden, dass die „Asse“ im Wesentlichen den sozialen und kulturellen Eliten ihrer Zeit angehörten, die aufgrund institutioneller und sozialer Selektionsprozesse zu den Luftstreitkräften tendierten. Eine Öffnung gegenüber einer Arbeiterelite, die über wichtige handwerkliche Fähigkeiten verfügte, war in Frankreich bedeutend, in Deutschland weniger. Indem sie den Luftstreitkräften treu blieben erlebten sie einen sozialen Aufstieg – sie waren integriert, ohne jedoch vollständig assimiliert zu sein.

Nach dem Krieg konnten die 244 Überlebenden auf ihr ‚Kämpferkapital‘ (*capital combattant*) zurückgreifen. Dabei profitierten sie von den unterschiedlichen Facetten ihres durch den Kriegseinsatz erlangten oder vermehrten Kapitals: dem Verständnis der Mechanik, der Kenntnis des Fliegens und der Verwaltung der Truppen (Humankapital), den in der Staffel geschmiedeten Beziehungen (Sozialkapital), dem Geld aus Belohnungen und verbessertem Lohn (Wirtschaftskapital) und vor allem vom durch die Medienberichterstattung und den gesammelten Medaillen erlangten Ruhm (symbolisches Kapital). Einigen wenigen gelang es, ihr Kämpferkapital in politisches Kapital umzuwandeln, in Frankreich insbesondere in der unmittelbaren Nachkriegszeit und in Deutschland eher in den 1930er Jahren. Der Kontext und das Umfeld, in welchem dieses 1914-1918 erlangte Kapital eingesetzt werden konnte, erwiesen sich dabei als entscheidend.

Die Akteure stützten sich auf dieses Kapital, um die von ihnen wahrgenommenen Chancen zu nutzen. Die zivile Luftfahrt wurde von ehemaligen Kriegspiloten aufgebaut. Die „Asse“ gehörten zwar dazu, hatten aber keinen langfristigen Vorteil: Auf einem umkämpften Markt, in Deutschland zudem noch durch den Versailler Vertrag eingeschränkt, spielte die Kompetenz eine

weit wichtigere Rolle als der Status. So wechselte die Hälfte der französischen Kriegsflieger in die zivile Luftfahrt. Ihre deutschen Pendants hatten diese Wahl nicht: Viele der ehemaligen Offiziere mussten sich umorientieren (oft als Ingenieur), mit mehr oder weniger Erfolg. Drei Viertel der „Kanonen“ wechselten die Tätigkeit. Einige, die einen sozialen Abstieg erlebt hatten, erlangten mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten, deren Kämpfe die Mehrheit der analysierten Piloten unterstützte, ihren Rang zurück. Trotz der unterschiedlichen Zeithorizonte blieb die soziale Position der Hälfte der Akteure in beiden Ländern stabil, selbst wenn sie nicht in der Luftwaffe blieben. Es ist eines der Merkmale des ‚Kämpferkapitals‘, die Widerstandsfähigkeit gegenüber den durch den Krieg verursachten Unruhen gefördert zu haben. Zwei Drittel der Piloten, die in der Luftfahrt blieben, stiegen sozial auf – insbesondere in der militärischen Luftfahrt, die ihren Helden mit Wohlwollen begegnete. Diejenigen, die nicht in die Militärfliegerei einstiegen, hatten entweder andere Möglichkeiten oder verfügten nicht über ein ausreichendes ‚Kämpferkapital‘, um auf eine Neuorientierung hoffen zu können.

Die „Asse“ und „Pour le mérite“-Piloten waren also nach wie vor wichtige Figuren in der Luftfahrt der 1920er und 1930er Jahre. Sie trugen dazu bei, das Bild des abenteuerlustigen und sportlichen Herausforderungen kühn entgegentretenden Fliegers aufrechtzuerhalten. Sie hatten ein Interesse daran, das Luftfahrtwesen zu fördern, da sie zu wichtigen Akteuren in diesem Bereich geworden waren. Mit der Stellung der Luftfahrt in der Gesellschaft stand auch ihre persönliche Stellung auf dem Spiel; ihre Mitgliedschaft in Gruppen und Verbänden von Zivilpiloten und Veteranen war daher weit verbreitet. Tatsächlich bestanden die zivilen Aero-Clubs in erster Linie aus ehemaligen Kriegspiloten, die ins Zivilleben zurückgekehrt waren. Sie hielten weiterhin eine Verbindung zur Welt der Luftfahrt und zur Fliegerei, die zu einem entscheidenden Element ihrer Identität geworden war. Die Bedeutung, die diesen Mitgliedschaften zugeschrieben wurde, war in Deutschland umso stärker, als dass die militärische Luftfahrt, in der sie sich bewährt hatten, verboten war. Aero-Clubs fungierten somit als Solidaritäts- und Interessengruppen, die Begegnungen zwischen Piloten förderten sowie durch medienwirksame Zusammenkünfte dazu beitrugen, den Mythos der „Ritter der Lüfte“ und der „Bruderschaft der Flügel“ zu festigen.

Dieser Zusammenhalt einiger weniger Männer, die von der Aufmerksamkeit und den erlangten Ehrungen profitierten, erklärt, warum sie kaum geneigt waren, eine entscheidende Grundlage ihres Erfolgs öffentlich in Frage zu stellen: den Mythos des „Ritters der Lüfte“. Stattdessen pflegten sie jene Narrative, die während des Krieges von den bekanntesten Piloten, den Journalisten und ihren Verlagen gemeinsam geschmiedet worden waren. Die Schilderungen, die den Luftkrieg als etwas Außergewöhnliches darstellen, sind übrigens auch heute noch die meistverkauften. In Frankreich waren Henry Bordeaux und Jacques Mortane die bedeutendsten Verfechter der „Asse“. In Deutschland wurden die Berichte von Max Immelmann, Oswald Boelcke, Manfred von Richthofen und Ernst Udet bearbeitet, um den bei den Zeitgenossen verbreiteten Vorstellungen des Luftkrieges zu entsprechen. Das Kino verbreitete die Geschichten von besonderen „Assen“ noch weiter. Selbst im postheroischen Zeitalter, in dem die *poilus* und die Frontsoldaten im kollektiven Gedächtnis die Oberhand zu gewinnen scheinen, ist der Mythos des „Ritters der Lüfte“ lebendiger denn je.

Das zeigt sich exemplarisch in den Gedenkfeiern für die im Krieg gefallenen „Asse“ und „Kanonen“. Unter den 104 Gefallenen gibt es einige, die sich als Leitfiguren für ihre ehemaligen Kameraden etabliert. Georges Guynemer sollte in Frankreich die bewaffnete Nation verkörpern: Er wurde in den 1930er Jahren zur Identifikationsfigur der nationalen Luftfahrt und später für einen Teil der politischen Rechten auserkoren. In Deutschland war zunächst Oswald Boelcke verehrt worden, bevor er aus vorwiegend politischen Gründen von Manfred von Richthofen verdrängt wurde. Hermann Göring ließ es sich nicht entgehen, die Erinnerung an seinen ehemaligen Kommandeur für eigene Zwecke zu nutzen. Er trug dazu bei, ihn als großen Vorfahren einer Luftwaffe zu etablieren, die sich auf der Suche nach Identität und Kontinuität an den Vorbildern

des Ersten Weltkriegs orientierte. Die Erinnerung an diese Piloten vereinte die Flieger der zwei Nationen ebenso sehr wie sie den Zielen ihrer ehemaligen Kameraden diente.

Die idealisierten „Asse“ boten in der Tat eine positive Lesart der Luftfahrt und repräsentierten die Forderungen der gesamten Luftfahrtbranche. Als Sieger über mehrere andere (feindliche) Piloten waren sie Beispiele für den Erfolg der eigenen Luftstreitkräfte. Sie bezeugten die Macht der neuen Waffe und ihren entscheidenden Beitrag für eine erfolgreiche Kriegführung in der Zukunft. So befürworteten sie die Bereitstellung von Krediten für die Luftfahrt trotz der durch den Krieg verursachten Traumatisierung der Gesellschaften. Sie dienten auch der Entwicklung unabhängiger Institutionen, darunter den zwischen 1933 und 1935 gegründeten Luftwaffen. Die überlebenden „Asse“ wurden zu ihren ersten Führungskräften: Sie gaben eine Waffenkultur weiter, die während des Großen Krieges etabliert worden war. Dazu gehörten insbesondere die Erinnerung an einige Leitfiguren, der Mythos des „Ritters der Lüfte“ und die in den Militärstaffeln entwickelten Codes. Ihr Charisma als Kriegshelden festigte ihre soziale Stellung in der Luftfahrt und damit auch ihre Macht. In dieser Hinsicht waren sie entscheidende Akteure bei der Institutionalisierung der Luftwaffen.

Die Dissertation nähert sich diesen Luftfahrtstrukturen also durch das Prisma der Akteure, die in sie eingebunden sind. Neben der Leitfigur Georges Guynemer, der für die französische Luftwaffe zum Vorbild wurde, beleuchtet sie die Rolle der anderen „Asse“ des Ersten Weltkriegs bei der Institutionalisierung ihrer Waffengattung und generell bei der Entwicklung der Luftfahrt, deren Interessen sie in einer Art Lobby vertraten. Dieser akteurszentrierte Ansatz ermöglicht es gleichzeitig, die oft vernachlässigten Transfers zwischen ziviler und militärischer Sphäre zu beleuchten. Diese waren insbesondere in Deutschland, das ab 1919 aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrags keine Militärflugzeuge mehr besitzen dürfte, von entscheidender Bedeutung. Das Andenken an Piloten wie Oswald Boelcke und Manfred von Richthofen, in Kombination mit den Aktivitäten ihrer ehemaligen Staffelkameraden, war Teil einer Bewegung, die bereits vor dem Aufbau der Luftwaffe eine bestimmte Waffenkultur aufrechterhielt.

Die Kombination von sozialen und kulturellen Ansätzen in der Forschung zu Militärpiloten beleuchtet somit die Gründe für die Beständigkeit und Verankerung von Luftfahrtmythen durch soziale Dynamiken. Der Erste Weltkrieg eröffnete mit der militärischen Luftfahrt ein neues Erfahrungsfeld. Er diente als Matrix eines aviatischen Mikrokosmos, dessen Einfluss durch soziale, wirtschaftliche und kulturelle Komponenten geprägt war und die Bewahrung eines mythischen Bildes des Luftkriegs erlaubte, dass bis heute Bestand hat.