



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, spielteeutgen

Damien ACCOULON

weit wichtigere Rolle als der Status. So wechselte die Hälfte der französischen Kriegsflyer in die zivile Luftfahrt. Ihre deutschen Pendanten 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 „Kampferstatus“ (Lu [16-5 (o)1er]. 6 (z) (n)15(s)hnal)

