

Talbot Imlay, Martin Horn. *The Politics of Industrial Collaboration during World War II: Ford France, Vichy and Nazi Germany.* Cambridge: Cambridge University Press, 2014. 330 S. ISBN 978-1-139-95970-4.

Reviewed by Marcel Boldorf

Published on H-Soz-u-Kult (March, 2015)

M. Horn u.a.: Politics of Industrial Collaboration during World War II

Das zu besprechende Werk schreibt sich in eine Forschungsdebatte ein, die zur Zeit von mehreren Autoren geführt, aber maßgeblich von Christoph Buchheim begründet wurde. Ihr Hauptanliegen ist die Frage nach den Handlungsspielräumen von Unternehmen und Unternehmern in der Wirtschaft des Zweiten Weltkriegs. Für deutsche Unternehmen liegt eine Reihe von Untersuchungen vor, doch wenden sich Imlay und Horn mit der Tochtergesellschaft eines amerikanischen Konzerns auf dem Boden des deutsch besetzten Frankreich einem speziell gelagerten Fall zu. Die transnationale Konstellation eröffnet den Blick auf eine allgemeine Frage, die das Buch implizit anschnidet und die sich auf die „Nationalität“ eines Unternehmens richtet. Prinzipiell haben Unternehmen (im Gegensatz zu ihren Führungskräften) keine Nationalität, können sich aber als betriebliche Niederlassungen auf dem Boden eines bestimmten Landes befinden und, wie im vorliegenden Fall, ihren Hauptsitz in einem anderen Staat haben. Insofern leistet die Studie auch einen Beitrag zur Erforschung der Internationalität von Unternehmen, die im kriegswirtschaftlichen Kontext eine besondere Bedeutung hatte. Zuletzt lässt sie sich im Hinblick auf die politische Geschichte auch als Beispiel für die Kollaboration in einer spezifischen Akteurskonstellation ansehen: In der Wirtschaftsabteilung des Militärbefehlshabers in Frankreich wurde ein spezielles Referat zur Behandlung von Feindvermögen eingerichtet. Auf französischer Seite versuchte François Lehideux, der Leiter der Wirtschaftsgruppe Kraftfahrzeugbau (comité

d'organisation de l'automobile), die deutsche Kriegswirtschaftspolitik zu beeinflussen, um die Selbstbehauptung des untersuchten Unternehmens zu unterstützen.

In diesem Sinne definiert das Buch seine beiden Hauptanliegen: zum einen die Betrachtung der Geschichte der französischen Ford-Werke aus einer unternehmenshistorischen Perspektive, zum anderen die Beschreibung der Politik der industriellen Kollaboration und ihrer Einbindung in die Besatzungspolitik. Der zeitliche Rahmen von 1929 bis 1953 ist nicht eng gesteckt, sondern bezieht, was oft unterbleibt, auch die Vorgeschichte und die Wirkungsgeschichte der Besatzungszeit ein. Seit den 1920er-Jahren entwickelt sich Ford Frankreich unter dem Eindruck einer protektionistischen Handelspolitik zu einem „französischen“ Unternehmen. Das meint, dass sich die Unternehmensleitung von den Vorgaben der amerikanischen Ford Dearborn-Gesellschaft löste und eine eigene Produktions- und Verkaufspolitik verfolgte. Trotz dieser Einstellung auf die französischen Verhältnisse erfuhr Ford Frankreich ab 1940 eine Diskriminierung infolge der Behandlung als Feindvermögen. Auf Intervention von Lehideux, der bis Mai 1942 zugleich Industrieminister war, konnte es aber in die Kriegswirtschaft einbezogen und den französischen Konkurrenten weitgehend gleichgestellt werden. Insofern erwiesen sich die vorherigen Bestrebungen zur Lösung vom US-Mutterkonzern unter Besatzungsbedingungen als Vorteil. Die Unternehmensleitung unter dem Vorsitz von Maurice Dollfus, dem leitenden Manager von 1930 bis 1949, war bestrebt, die Ford-Werke in der

Führungsgruppe der französischen Automobilindustrie zu positionieren. Seit Mitte 1942 entwickelten allerdings die deutschen Ford-Werke Bestrebungen zur Errichtung einer europäischen Suprematie und trachteten nach Einflussnahme auf den französischen Schwesterbetrieb. Erneut leistete das *comité d'organisation de l'automobile* Hilfe, indem es zur Abwehr der Übernahmepläne beitrug. Schließlich mündete die skizzierte Eigenständigkeit der Tochtergesellschaft darin, dass Ford Dearborn in den USA das Interesse an dem französischen Werk verlor. Während diese strategische Entscheidung in der Kriegszeit ohne Folgen blieb, trug sie maßgeblich dazu bei, dass das französische Zweigwerk nach 1945 rasch an Bedeutung verlor.

Laut den von den Autoren vorgelegten Zahlen gelang es den Besatzern, die französische Automobilindustrie zu 85 Prozent in die Kriegswirtschaft einzubeziehen. Wie andere französische Automobilkonstrukteure stellte Ford seine Produktion ganz auf die Herstellung von Lastkraftwagen und Konstruktionsteilen um. Der Output von Ford Frankreich erreichte 1941 einen Rekordwert, gemessen an den Produktionsziffern der vorangehenden Jahre. Danach fiel die LKW-Produktion ab, während die Motorenherstellung relativ stabil blieb. Für das Jahr 1942 muss berücksichtigt werden, dass im März und April folgenschwere britische Luftangriffe auf den Standort Poissy (Seine-et-Oise) stattfanden, die den Produktionsabfall erklärten.

Zurecht betonen Imlay und Horn, dass sich den Unternehmen keine Möglichkeit zur Totalverweigerung eröffneten, aber dennoch Handlungsspielräume verblieben. Etwas überraschend ist allerdings die These, dass sich diese Möglichkeiten während des Krieges vergrößerten. Die Verschärfung der Engpässe mit fortschreitender Besatzungsdauer habe die Notwendigkeit zur betrieblichen Flexibilität erhöht (*âflexibility, adaptability and resourcefulness*, S. 267). Nur vor Ort hätten die Unternehmensleiter um die besten Wege gewusst, mit den existierenden Mängeln umzugehen. Diese Feststellung mag für den untersuchten Fall eine gewisse Gültigkeit besitzen, doch stellen sich die aus dieser Situation erwachsenden Alternativen ihrerseits als Konsequenz eines sich verschärfenden Zwangsregimes dar. Um von solchen, eher geringfügigen Spielräumen zu abstrahieren, sollte der Akzent auf die unternehmerisch relevanten Entscheidungen gelegt werden, zum Beispiel inwiefern die Unternehmen sich gegen obrigkeitliche Pläne behaupten konnten, ihnen nur unter Kriegsbedingungen sinnvolle Investitionen aufzuzwin-

gen. Auch wäre hier beachtenswert, in welchem Maße die Manager von Ford Frankreich noch über Produktionslinien, Arbeitskräfte oder Absatzwege bestimmen konnten. Andere Studien weisen auf die starke Verengung der diesbezüglichen Spielräume im Kriegsverlauf hin.

Imlay und Horn legen auch eine Reihe interessanter Erkenntnisse allgemeiner Art über die wirtschaftliche Organisation der Besatzungsherrschaft vor, zum Beispiel über die zentrale Bürokratie zur Warenbewirtschaftung oder die Zentralauftragsstelle West, die der Lenkung der inländischen Produktion in den Export diene. Leider besteht dabei die Tendenz, anreizökonomisch leicht zu erklärende Wirkungszusammenhänge aus politischen Konstellationen herzuleiten. Diese Darstellungsweise läuft, wie seit Etablierung der Polykratiethese leider üblich, auf die Überbetonung der Rivalität der verschiedenen Besatzungsorganisationen hinaus. Obwohl die dazu erschienene neuere deutschsprachige Literatur durchaus gewürdigt wird, wird der Stimmungsaufschwung 1942/43 doch wieder zentral mit der Person Speers in Verbindung gebracht (zum Beispiel S. 125f.). Vielversprechender erscheint es, die Mechanismen herauszuarbeiten, mittels derer die französische Industrie auf die deutschen kriegswirtschaftlichen Bedürfnisse orientiert wurde. Dazu wäre eine Analyse des institutionellen Gefüges und nicht der politischen Einzelentscheidungen notwendig.

Im Gegensatz zu dem 2012 erschienenen Überblickswerk zur Besatzungswirtschaft von Hein Klemann und Sergei Kudryashov lässt sich dem vorliegenden Werk nicht der Vorwurf einer mangelnden Berücksichtigung der neueren, meist deutschsprachigen Forschung machen. Hein Klemann / Sergei Kudryashov, *Occupied Economies. An Economic History of Nazi-Occupied Europe, 1939-1945*, London 2012. Vgl. die Rezension von Jonas Scherner, in: *H-Soz-Kult*, 28.01.2015, (18.03.2015). Der interessant gelagerte transnationale Fall verweist auf die Fähigkeit der deutschen Kriegssysteme zur wirtschaftlichen Integration der Betriebe im besetzten Frankreich. Dies galt zumindest ab dem Punkt, als sich der politische Wille einer solchen Integration nicht mehr entgegenstellte. Die binnenwirtschaftliche Umorientierung des Ford-Werkes war kurzfristig von Nutzen, schadete aber langfristig der Präsenz des amerikanischen Konzerns in Frankreich. Das interessante Fallbeispiel bereichert die Kenntnis über die Bedingungen, denen die Handlungsspielräume der Unternehmen im besetzten Frankreich unterlagen.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Marcel Boldorf. Review of Imlay, Talbot; Horn, Martin, *The Politics of Industrial Collaboration during World War II: Ford France, Vichy and Nazi Germany*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. March, 2015.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=43758>

Copyright © 2015 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.