SCHMOLL, Peter, *Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg: die Flugzeugproduktion der Messerschmitt GmbH Regensburg von 1938 bis 1945*

Hervé Joly

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ifha/1430>

DOI : 10.4000/ifha.1430

ISSN : 2198-8943

Éditeur

IFRA - Institut franco-allemand (sciences historiques et sociales)

Référence électronique

Hervé Joly, « SCHMOLL, Peter, *Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg: die Flugzeugproduktion der Messerschmitt GmbH Regensburg von 1938 bis 1945* », *Revue de l'IFHA* [En ligne], Date de recension, mis en ligne le 01 janvier 1999, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ifha/1430> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ifha.1430>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

©IFHA

SCHMOLL, Peter, *Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg: die Flugzeugproduktion der Messerschmitt GmbH Regensburg von 1938 bis 1945*

Hervé Joly

- 1 Ce livre, qui ne présente pas sous une forme universitaire (absence d'indication précise des sources utilisées) rassemble une documentation importante sur l'histoire technique et militaire de la production d'avions de la nouvelle usine implantée à Ratisbonne en 1936/37 par l'entreprise Messerschmitt. L'auteur a exploité diverses archives et rassemblé de nombreux témoignages et illustrations sur les conditions de fabrication des différents modèles développés pendant la guerre, et notamment sur le Me 262, premier chasseur à réaction lancé au monde, qui, dans les derniers mois du conflit, causera des dommages importants à l'aviation alliée. Malgré les bombardements répétés que subit l'usine, la production atteint son volume maximum en 1944 et se poursuit jusqu'en avril 1945, grâce à de nombreuses délocalisations dans de nouveaux ateliers abrités dans des forêts ou des tunnels. Ce succès industriel se prolonge jusqu'à l'absurde dans la mesure où beaucoup d'avions fabriqués ne voleront jamais, en raison du démantèlement des infrastructures de transport, de la destruction des pistes d'aérodrome et de la pénurie de carburant. Même si P.S. a du mal à réfréner une certaine fascination un peu gênante pour les performances technologiques de Messerschmitt, l'ouvrage est honnête. Il évoque les déboires que connaissent les nouveaux modèles et surtout il ne passe pas sous silence le coût humain considérable de cette entreprise industrielle: l'exploitation criminelle d'une main d'œuvre forcée, issue notamment des camps de concentration de Flossenbürg et Mauthausen. Il fait toutefois un peu trop facilement reposer la responsabilité des mauvais traitements sur les seuls SS. L'ouvrage est, de manière générale, très faible sur les aspects politiques, économiques et sociaux. L'histoire économique de cette entreprise étroitement liée au régime n'est pas abordée suffisamment. Les conditions de la mise à l'écart en 1943 du directeur technique Willy Messerschmitt, qui n'avait donné son nom à l'entreprise

qu'en 1938, apparemment sanctionné à la suite de l'échec technique du modèle Me 210, sont ainsi évoquées trop rapidement. L'auteur reste trop éloigné des apports historiographiques actuels sur le système économique nazi.

2 Hervé JOLY