

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 74 (2016)

Artikel: Die Oltner Luftschutz-Ausstellung von 1936

Autor: Niederhäusern, Fred von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659083>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Oltner Luftschutz-Ausstellung von 1936

Fred von Niederhäusern

Ab Mitte der Dreissigerjahre wurde immer offensichtlicher, dass Europa auf einen neuen Krieg zutrieb. Gemäss der Haager Konvention war die Schweiz verpflichtet, ihre Neutralität mit eigenen Mitteln zu schützen, was auch eine Verteidigung des Luftraums einschloss. Eine massiv überzeichnete Wehranleihe bekundete 1935 den Willen zum Widerstand. 1936 bewilligten die eidgenössischen Räte 35 Mio. Franken für den Ausbau der Flugwaffe. Auch zum Schutz der Zivilbevölkerung waren Massnahmen zu ergreifen. Zunächst war für Aufklärung zu sorgen. So fand auch in Olten im April 1936 unter der Bezeichnung «Luftschutz und Zivilbevölkerung» eine Ausstellung statt. Die erhaltenen Dokumente zeigen, wie wenig man sich über die wahren Ausmasse eines kommenden Luftkrieges im Klaren war. Der 1936 ausgebrochene Spanische Bürgerkrieg öffnete der Welt die Augen, was an Vernichtung, Leid und Tod auf sie zukam. Vor allem die Zerstörung der alten baskischen Stadt Guernica durch die aufseiten von Francos Nationalisten kämpfende deutsche Luftwaffe ist bis heute der Inbegriff eines Terrorangriffs geblieben.

Ein Abriss der Luftrüstung während der Zwischenkriegszeit soll die unterschiedliche Entwicklung bei den künftigen Gegnern skizzieren. Der Versailler Vertrag von 1920 hatte Deutschland nur eine mit leichten Waffen ausgerüstete Reichswehr von 100 000 Mann zugestanden; eine Luftwaffe war nicht vorgesehen. Die noch vorhandenen Flugzeuge waren unter Kontrolle einer alliierten Kommission abzuwacken und der Bau auch von zivilen Flugzeugen war verboten. 1922 wurden diese Bestimmungen gelockert, der Bau von leichten Zivilflugzeugen zugelassen und im Pariser Luftfahrtsabkommen von 1926 wurden alle Beschränkungen im zivilen Bereich aufgehoben. Der Weg für die – längst angelaufene geheime – Luftrüstung war frei. 1935 annulierte Hitler den Versailler Vertrag, indem er die allgemeine Wehrpflicht einführte und die Existenz der Luftwaffe bekannt gab.

1921 veröffentlichte der italienische Luftwaffengeneral Giulio Douhet das Buch «Luftherrschaft», worin er den Krieg der Zukunft entwarf. Bomber, ohne Begleitschutz fliegend, hätten zuerst in Überraschungsangriffen die Luftstreitkräfte des Gegners am Boden zu zerstören, um dann mit «Explosions-, Brand- und Giftstoffen» die Wirtschafts- und Produktionszentren zu vernichten und gleichzeitig die Moral der Zivilbevölkerung zu zermürben. Auf diese Weise könne ein Krieg aus der Luft gewonnen werden. Italien besass jedoch weder die technischen noch die wirtschaftlichen

Voraussetzungen zur Schaffung einer derart schlagkräftigen Luftwaffe. Zur Errichtung seines Kolonialreichs gründete das faschistische Regime Mussolinis 1923 die Règia Aeronautica. Ihre ersten Einsätze flogen die Italiener 1935/1936 im Krieg gegen Abessinien, wo mit Splitter- und Giftgasbomben gegen die wehrlosen Verteidiger vorgegangen wurde.¹ Im Spanischen Bürgerkrieg stellte Mussolini Francos Nationalisten bedeutende Kontingente der Luftwaffe und des Heeres zur Verfügung.

In der Sowjetunion wurden die Grundlagen der «Roten Luftwaffe der Arbeiter und Bauern» 1918 geschaffen. Im Rahmen der Fünfjahrespläne vergrösserte sich die russische Flugzeugindustrie; die Produktion wurde innerhalb von vier Jahren verdoppelt. Man baute sowohl eigene Modelle als auch ausländische Typen ohne Rücksicht auf Lizzenzen. Verheerende Folgen hatten allerdings Stalins blutige und tiefgreifende Säuberungsaktionen. Verhaftungen und Morde lichteten die Reihen der höheren Luftwaffenoffiziere um die Hälfte. Führende Konstrukteure wurden liquidiert; der geniale Tupolev² verbrachte fünf Jahre in der Verbannung in Sibirien, ständig von Hinrichtung bedroht. Im Spanischen Bürgerkrieg nutzte die aufseiten der Republikaner kämpfende Rote Luftwaffe die Möglichkeiten, um für ihre Flugzeuge und Besatzungen wirklichkeitsnahe Kriegserfahrungen zu sammeln.

In Frankreich hatten sich nach dem Wahlsieg der Sozialisten unter der Regierung von Leon Blum – der Volksfront – im April 1936 die sozialen Spannungen weiter verschärft und der wirtschaftliche Niedergang beschleunigte sich. Kapitalflucht, Streiks und Schlägertrupps der rechtsextremen «Action Française» drohten das Land in die Anarchie zu stürzen. Obwohl die Bedrohung durch Deutschland unter den Politikern eine allgegenwärtige Tatsache war, mass die in überholten Vorstellungen des Weltkriegs verharrende Generalität der künftigen Rolle der «Armee de l'air» wenig Bedeutung zu. Die französische Luftfahrtindustrie, welche 1918 einen hohen technischen Stand erreicht hatte, verlor zunehmend an innovativer Dynamik.

«Wurden durch gefährlichen Militärcoup überrascht. Ersuchen Sie, uns sofort mit Waffen und Flugzeugen zu helfen.» Auf den Hilferuf des spanischen Ministerpräsidenten an Leon Blum entschied dieser mit Kriegsminister Daladier, dem Luftfahrt- und dem Aussenminister, dem Gesuch umgehend stattzugeben, «da es im Interesse der Nation liege, der spanischen Republik mit Waffen auszuhelfen». Kenntnis der zunächst geheimzuhaltenen Transaktion gelangten jedoch an beide Kammern,

die Presse und nach Berlin. In der Opposition und in der rechtsextremen Presse erhob sich ein Sturm der Entrüstung. Blum sah sich gezwungen, «angesichts möglicher, internationaler Komplikationen», die Lieferung von Waffen an die Republik Spanien zu suspendieren. So gelangte nur ein kläglicher Nachschub an die hart bedrängten Republikaner; genug, um ihnen eine rasche Niederlage zu ersparen, zu wenig, um den Militäraufstand niederzuwerfen. England hielt sich als einzige Grossmacht an die Bestimmungen des 1936 konstituierten Nichtinterventionsausschusses und beteiligte sich nicht an Waffenlieferungen an Spanien.

Krieg in Spanien

Wie eine Stichflamme schoss im Juli 1936 der spanische Bürgerkrieg auf. Aufgestauter Hass entlud sich auf beiden Seiten in grausamer Brutalität. Seit dem Sturz der Monarchie im Jahre 1931 hatte sich die republikanische Ordnung nie konsolidieren können. Die Kirche, der Adel, die Offiziere und das Bürgertum standen der Republik feindlich gegenüber. Die Wahlen im Februar sicherten der Volksfront, dem «Frente popular», die Mehrheit im Parlament. Schon vor Kriegsausbruch hatten sich jedoch die in der «Renovationsbewegung» vereinten monarchistischen Kreise und die Faschisten, nach italienischem Vorbild in der «Falange» des Antonio Primo de Rivera organisiert, auf den Umsturz vorbereitet. Am 17. Juli erhoben sich in den Garnisonen und auf Kriegsschiffen die Offiziere, aber in vielen Fällen folgte ihnen die Mannschaft nicht und hielt zur Regierung; Marineoffiziere wurden getötet. In Spanisch-Marokko stellte sich General Francisco Franco an die Spitze der aufständischen Truppen. Deutsche und italienische Transportflugzeuge flogen Elitetruppen der «Afrika-Armee» nach Sevilla.

Eine Verlegung mit Schiffen kam nicht infrage, da die republikanische Flotte die Gewässer um Gibraltar kontrollierte. Die Regierung in Madrid bewaffnete Arbeiter und bereitete mit ihnen und den treu gebliebenen Truppen den Kampf gegen die aufständischen Nationalisten vor. Viele Brigadien kamen aus Frankreich, meist aus der «Banlieu rouge», dem roten Gürtel um Paris.³

Die Luftstreitkräfte im Vergleich

Sowohl in der Sowjetunion, als auch in Deutschland und Italien war man bestrebt, möglichst viele Flugzeugtypen im kriegsmässigen Einsatz zu erproben. Eine detaillierte Studie aller verwendeter Baumuster würde zu weit führen; beschränken wir uns also auf die wenigen, die Luftherrschaft entscheidenden Typen. Ohne die Luftbrücke für den Transport der nordafrikanischen Truppen wäre der Aufstand der Nationalisten in Spanien zusammengebrochen. Die von der Lufthansa ausgeliehenen dreimotorigen Transporter Junkers Ju 52/3 m – in der Schweiz bekannt als «Tante Ju» – waren robust und zuverlässig und wurden während des ganzen Zweiten Weltkriegs weitergebaut. Be-

helfsmässig zu Bombern umgerüstet, bewährten sie sich nicht, bildeten aber trotzdem den Kern der «schweren» Staffeln, die erstmalig im spanischen Bürgerkrieg zum Einsatz kamen. Die dreimotorige Savoia-Marchetti S.M.79 der Règia Aeronautica war als Transporter und Bomber erfolgreich. Die aufseiten der Republikaner kämpfenden Russen verfügten mit der bemerkenswerten Tupolev SB-2 über einen schnellen und gut bewaffneten zweimotorigen Bomber, der bis 1943 als Standardmodell der Roten Luftwaffe galt. Als Jagdflugzeug setzte die nun unter der Bezeichnung «Legion Condor» in Spanien kämpfende deutsche Luftwaffe zunächst den veralteten Doppeldecker Heinkel He 51 ein, der jedoch den russischen Jägern unterlegen war und später nur noch als Erdkampfflugzeug verwendet wurde. Das Gleiche gilt für den Jäger Fiat CR.32 der Règia Aeronautica, das meistgeflogene Flugzeug im Spanischen Bürgerkrieg, das wegen seiner Robustheit und ausgezeichneten Flugeigenschaften bei den Piloten sehr beliebt war. Die russische Polikarpov I-16 «Rata» war als freitragender Eindecker mit einziehbarem Fahrwerk das modernste Jagdflugzeug seiner Zeit und wurde bis 1943 weitergebaut. Der zweimotorige, mittelschwere Bomber Heinkel He 111 und der Messerschmitt-Jäger ME 109 – aufgrund der in Spanien gemachten Fronterfahrungen ständig verbessert – sicherten schliesslich den Nationalisten die Luftüberlegenheit und damit den Sieg. So geriet der Spanische Bürgerkrieg zur Testbühne für neue Waffen und Kampfmethoden und so zur Hauptprobe für den Zweiten Weltkrieg.

Guernica

Seit uralter Zeit bildeten die drei baskischen Gebirgsprovinzen ein Gebiet mit eigenständiger Kultur und Sprache. Guernica, eine Stadt mit 7000 Einwohnern, war das kulturelle und religiöse Zentrum der Provinz Biscaya und das Symbol deren Unabhängigkeit. Bald nach Beginn des Krieges gestand die Madrider Regierung den Basken die Autonomie zu und sicherten sich so die Loyalität der republikanischen Seite. Bis Ende März 1937 beschränkten sich die Kämpfe hauptsächlich auf das Gebiet um Madrid. Am 30. März stellte der nationalistische Befehlshaber General Emilio Mola am Rundfunk folgendes Ultimatum: *«Ich habe beschlossen, den Krieg im Norden rasch zu beenden. Wer keines Mordanschlages schuldig ist und seine Waffen ablieft, dessen Leben und Eigentum wird geschont werden. Sollte die Unterwerfung nicht umgehend erfolgen, so werde ich die Biscaya dem Erdboden gleichmachen, wobei ich mit der Kriegsindustrie anfange.»* Am 31. März begann Mola seine Offensive. Stark bewaffnete Verbände, rund 50 000 Mann, rückten von Südosten gegen das Baskenland vor. Die Luftunterstützung übernahm die Legion Condor. Ihnen stand die republikanische Nordarmee gegenüber, deren klägliche Ausrüstung aus wenigen veralteten Flugzeugen und Feldgeschützen

bestand; Flak fehlten völlig und die Kommandeure waren sich über die zu befolgende Strategie uneins. Trotzdem leisteten die republikanischen Truppen hartnäckigen Widerstand, mussten jedoch zurückweichen. So wurde Guernica zu einer Art von Magnet für Tausende von Flüchtlingen, die Schutz suchten vor Luftangriffen und den nachfolgenden Bodentruppen, denen der Ruf besonderer Grausamkeit vorausging. Guernica lag im Tal der Mundaca ca. 30 km südlich der Atlantikküste. In gleicher Entfernung nordwestlich war Bilbao, Haupt- und Hafenstadt der Biscaya, Bergbau und Industriezentrum, umgeben von einem «eisernen Verteidigungsring» und mit Guernica durch eine Eisenbahnlinie verbunden. Konnte Bilbao nicht gehalten werden, war das Baskenland für die Republikaner verloren. Die zurückweichenden Truppen und die flüchtende Zivilbevölkerung befanden sich auf drei Straßen, die sich kurz vor Guernica zu einer «Hauptschlagader» vereinigten, welche auf der Renteria-Brücke die Mundaca überquerte und in die Stadt führte. Die Republikaner hatten vor, die Zivilbevölkerung zu evakuieren und Guernica in eine Festung zu verwandeln. Dazu reichten jedoch weder die Zeit noch die vorhandenen Waffen.

Montag, der 26. April 1937 – Die Apokalypse

Oberstleutnant Wolfram Freiherr von Richthofen, dem Stabschef der Legion Condor, kam eine derartige Situation gelegen. Wo sich der Feind wie in einen Flaschenhals zurückzog, den man mit einem Bombenhagel zustopfen konnte, bot sich die Gelegenheit, mit einem einzigen konzentrierten Angriff einen vernichtenden Schlag zu führen, der sofortige Ergebnisse zeigte. Hauptangriffsziel war die Renteria-Brücke, als Nebenangriffsziele galten die zu ihr führenden Straßen. «Alles was sich auf jenen Straßen und auf der Brücke bewegt, kann als feindlich gelten und soll angegriffen werden», lautete Richthofens Befehl.

Die Legion Condor verfügte am 26.4. auf den Flugplätzen von Burgos und Vitoria über 43 einsatzbereite Maschinen. Gemäss Richthofens Plan startete um 15.45 Uhr in Burgos der erste der vier Heinkel He-111-Bomber zu einem Probe- und Erkundungsanflug. Der Bomber schütze konnte sich mit dem Anvisieren des Ziels vertraut machen; Flakstellungen wurden keine geortet. Die Maschine wendete zum zweiten Anflug und warf aus 1500 Metern Höhe Spreng-, Splitter- und Brandbomben ab, die alle das Hauptziel – die Brücke – um mehrere Hundert Meter verfehlten und in der Stadt einschlugen. Von der ersten Maschine ins Zielgebiet gelöst, warfen nun die drei Heinkel-Bomber bei schon eingeschränkter Sicht aus 700 Metern Höhe ihre Bombenlast ab. Wiederum wurde nur die Stadt getroffen, die mit Flüchtlingen überfüllt war und wo zugleich der Markt stattfand; es brach eine Massenpanik aus.

Während die Bomberstaffel nach Burgos zurückflog, starteten vom näher gelegenen Vitoria zehn Heinkel-

He-51-Jäger, die als Erdkampfflugzeuge aus einer Höhe von 70 Metern einen Tiefangriff auf die Stadt flogen und Brandbomben abwarfen. Diese bestanden aus Metallhüllen und einem Brandsatz aus Thermit – einer Mischung aus Aluminiumpulver und Eisenoxyd, der bei 2400 Grad Celsius verbrannte – und wogen nur 1 kg. Sie konnten auch von Jägern mit offenem Cockpit von Hand abgeworfen werden. Dann belegten sie die Straßen mit Maschinengewehrfeuer und verbreiteten Tod und Entsetzen. Einige der Piloten hatten zwar gegen den Einsatz von Brandbomben protestiert, doch gegen Richthofens Befehl war nicht anzukommen. Unterdessen startete in Burgos die Hauptmacht der Junkers Ju-52-Bomber mit Spreng-, Splitter- und Brandbomben an Bord. Die behelfsmässig zum Bombenwurf umgerüsteten Transporter wiesen einen schweren Nachteil auf. Beim Zielanflug befand sich der Bomber schütze in einem per Handwinde aus dem Rumpf absenkbar Kessel, um mit einem primitiven Zielgerät den Abwurf möglichst präzis zu dirigieren. Denn mit Fehlwürfen war zu rechnen. In ausgefahrenem Zustand hatte der «Topf» jedoch eine erhebliche Bremswirkung und außerdem neigte die Maschine zu Instabilität. Die 23 Ju-52 flogen in einer Höhe von 2000 Metern an; sie waren in drei Staffeln gegliedert, die einander in kurzen Abständen folgten. Der Führer der II. Staffel fand es unmöglich, irgend ein Ziel zu identifizieren, die Stadt schien verhüllt in Staub und Rauch. Der Kommandant der letzten Staffel sah «nichts von der Stadt, nur Rauch.»

Nur die Renteria-Brücke war völlig frei. Kurz darauf erschienen 6 Messerschmitt Me-109-Jäger und jagten im Tiefflug unentwegt feuern über die Stadt hin und her. Gegen 19.30 Uhr führten die Heinkel-Jäger den letzten Angriff durch und belegten die Straßen mit Maschinengewehrfeuer. Guernica war praktisch dem Erdboden gleichgemacht, nur die Renteria-Brücke hatte keinen einzigen Treffer erhalten. Der Luftangriff hatte drei Stunden gedauert; es gab gegen 2000 Tote und Hunderte von Verletzten.⁴ Jenen, die noch lebten, blieb der Kampf gegen das Feuer.

Den Einsatz der wirksamsten Waffe zur Zerstörung der Brücke – eines Punktziels – durch die drei Sturzkampfbomber Junkers Ju-87-«Stuka» hatte Richthofen überhaupt nicht in Betracht gezogen. Der Oberstleutnant berichtete nach Berlin, der konzentrierte Angriff auf Guernica sei ein grosser Erfolg gewesen. Der weitere Verlauf des Krieges war für die Republikaner verheerend. Während im November 1938 die internationalen Brigaden abgezogen wurden, erhielten die Nationalisten mit General Franco massive militärische und materielle Unterstützung von Deutschland und Italien. Die Sache der Republik war endgültig verloren.

Am 29. März 1939 endete der Spanische Bürgerkrieg. An grossen Siegesparaden liess sich Franco als Caudillo feiern. Hitler und Papst Pius XII. gratulierten.

Zur Aufklärung der Bevölkerung über den Luftschutz

veranstaltet die städtische Luftschutz-Kommission

nächsten Montag, den 2. Dezember, 20 Uhr
im städtischen Konzertsaal

zwei Vorträge mit Lichtbildern und Film

Referenten:

Ernst Hunziker

Zentralsekretär des Schweizerischen Samariterbundes

Alfred Arn

kantonaler Luftschutz-Inspektor

Zu diesem interessanten Vortragsabend sind insbesondere die der örtlichen Luftschutz-Organisation Zugeteilten um vollzähliges Erscheinen dringend gebeten, überdies aber auch alle erwachsenen Einwohner unserer Stadt zu zahlreichem Besuch eingeladen.

Eintritt frei!

Olten, den 25. November 1935

Die städt. Luftschutz-Kommission.

Inserat zur Aufklärung über den Luftschutz von 1935

Die Ausstellung «Luftschutz und Zivilbevölkerung» von 1936

Was hat nun all das mit der Oltner Ausstellung zu tun? Auf den ersten Blick überhaupt nichts. Vergleicht man jedoch deren dargelegte Fakten mit den kurz darauf in Spanien gemachten Erfahrungen, so ergeben sich erhebliche Diskrepanzen und das ist der Angel-punkt unseres Artikels. In den Luftwaffenstäben der künftigen Kontrahenten bereitete man sich auf Tagessangriffe mit schnellen Bombern vor, die ohne Begleitschutz flogen. Eine Ausnahme bildete einzig der deutsche «Zerstörer» Messerschmitt Me 110, der dann über England völlig versagte. Nachtangriffe wurden mangels geeigneter Navigations- und Zielgeräte nicht erwogen. Der so gefürchtete Einsatz von Giftgasbom- ben fand glücklicherweise nicht statt. Wovon man sich hingegen keine Vorstellung machen konnte, war die beispiellose Wucht und Brutalität eines mit modernen Mitteln geführten Bombenkrieges, der auch die Zivilbevölkerung in schwerste Mitleidenschaft ziehen musste. Fazit: Die Luftschutzausstellung ging von völlig falschen Prämissen aus. Ich habe nie verstanden, weshalb mein Vater mich als fünfjährigen Knirps an einem Sonntagmorgen ins Stadttheater mitnahm. Als Architekt interessierte er sich sicher an den Möglichkeiten, einen Keller zu einem behelfsmässigen Schutz-

raum auszubauen. Geblieben sind dunkle Erinnerungen. Am meisten beeindruckten mich die geschälten Baumstämme zur Abstützung der Decken. Ich weiss noch, wie meine Mutter betroffen zusammenfuhr, als wir später den derart hergerichteten «Luftschutzkel- ler» im Michelhaus an der Hauptgasse besichtigten: «Um Himmels willle s'Tanti i dem Loch!» Immer wieder guckte ich mir im Katalog die Zeichnungen «Falsch» und «Richtig» an. Auch der Soldat auf dem Titelbild mit der Helmkanne «bündig» am Schildrand war ein- drücklich. Ferner wurde die «Entrümplung» propa- giert, d. h. aller «Gerümpel», der sich in Jahren auf den Estrichen (Dachböden) angesammelt hatte, war zu räumen. Schliesslich hatten zur Brandbekämpfung nebst Schaufel und Besen eine Kiste mit Sand und ein Wassereimer vorhanden zu sein.

Auch wir Kinder merkten mit der Zeit, dass «etwas nicht stimmte.» Die Gesichter der Erwachsenen wurden immer ernster. Von den Nachrichtensendungen am Radio begriffen wir noch nicht viel. Klar in Erinnerung geblieben ist jedoch das grosse Vertrauen zu Frankreich mit seiner berühmten Armee. Häufiges Gesprächsthema war die Maginot-Linie. Riesige unterirdische Festungen mit absenkbarer Geschütztürmen. Tief unten sassen die Soldaten beim Essen. Es gab beruhigende Zeichnungen davon. England hatte seine unbesiegbare Flotte. Plötzlich waren Sirenen auf den Dächern. Die Angst war da, und sie wurde grösser. Am 1. September 1939 brach der Zweite Welt- krieg aus. Das in der Ausstellung «Luftschutz und Zi- vilbevölkerung» festgelegte Konzept wurde nie infrage gestellt.

¹ Italien und Abessinien waren Mitgliedstaaten des Völkerbundes. Die Unterlassung von Sanktionen gegen den Aggressor war ein schwerer Verstoss gegen das Prinzip der kollektiven Sicherheit. Der Völker- bund sollte sich von diesem Vertrauensbruch nie wieder erholen.

² Generaloberst Andrej Tupolev, bedeutendster Flugzeugkonstrukteur der Sowjetunion, entwickelte über 80 erfolgreiche Militär- und Ver- kehrsmaschinen.

³ In der Peripherie von Paris befanden sich die Automobilwerke von Renault und Citroën sowie die Flugzeugfabrik Nieuport, deren Be- legschaft traditionell links orientiert war.

⁴ Die Zahl der Opfer geht je nach Quelle weit auseinander.

Quellen

Bennassar Bartolomé, La Guerre d'Espagne et ses lendemains, Perrin, 2004

Cartier Raymond, Vom Ersten zum Zweiten Weltkrieg, R. Piper & Co Verlag, München 1982

Cox Sebastian & Gray Peter, Air Power History, Frank Cass, Lon- don & Portland, Oregon, 2002

Munson Kenneth, Die Weltkrieg II-Flugzeuge, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 18. Auflage 1983

Von Salis J.R., Weltgeschichte der Neuesten Zeit, Band III, Orell Füssli Verlag, Zürich, 1960

Shirer William, Der Zusammenbruch Frankreichs, Lizenzausgabe für die Büchergilde Gutenberg, 1971

Thomas G. & Morgan-Witts M., Der Tag, an dem Guernica starb,

Lizenzausgabe Gustav Lübbe Verlag, Bergisch Gladbach, 1979

Der Aufbau der Luftstreitkräfte, Time-Life Books, USA, 1982

Westell Freeman, Legion Condor, Wings, Sentry Books Inc., Grana- da Hills, California, December 1999

Luftschutz und Zivilbevölkerung, Olten – Führer, Olten, 1936