R G B WH GR BL Grey Scale #13 C M Y K
Part Code ST1316
DANES-PICTA.COM
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften der Luftwaffe

Die Militärluftfahrt im Völkerrecht und Deutschen Recht der Vorkriegszeit

Colour Chart #13
Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black
Inches Centimetres
DANES-PICTA.COM

H
1290
2

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften der Luftwaffe

Die Militärluftfahrt im Völkerrecht und Deutschen Recht der Vorkriegszeit



H
1290
2.

Die Militärluftfahrt im Völkerrecht und Deutschen Recht der Vorkriegszeit

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften der Luftwaffe

Herausgegeben von
der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe

Zweiter Band

1938

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin

Die Militärluftfahrt im Völkerrecht und Deutschen Recht der Vorkriegszeit

Mit zwei Skizzen im Text
und einer Karte

XXII.9.1.



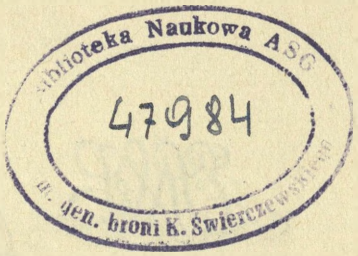


1938

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin

Einnahmebuch-Nr.: 38.806

Alle Rechte
aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht
sind vorbehalten



Printed in Germany
Copyright 1938 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei, Berlin

Einführung zum zweiten Band.

Wie jede Erscheinung der menschlichen Kultur ist auch die Rechtsordnung ein Kind ihrer Zeit, nicht blutleere zeitlose Abstraktion, sondern normative Regelung der jeweiligen tatsächlichen Verhältnisse auf allen Gebieten menschlichen Zusammenlebens. Jede Änderung dieser Verhältnisse wirkt auch auf die Rechtsordnung ein, jeder Fortschritt der Kultur ist so ursächlich für eine Weiterentwicklung des Rechts. Das mögliche Ziel dieser Entwicklung kann nur der erkennen, der ihren bisherigen Weg verfolgt hat. Wie jeder, der eine Anschauung von den voraussichtlichen kulturellen Fortschritten erhalten will, nur an Hand der bisherigen Kulturgeschichte eine Kenntnis der eingeschlagenen Richtung gewinnen kann, so ist auch ein Studium der bisherigen Rechtsgeschichte unerläßliches Erfordernis für den, der an der Ausgestaltung des Rechts in irgendeiner Form mitwirken soll.

Dies alles gilt besonders bei technischen Fortschritten. Auch sie bleiben nie ohne Auswirkung auf Rechtsauslegung oder Rechtsgestaltung, und nur der wird die hierbei auftauchenden Fragen sachgemäß lösen können, der die einschlägige Rechtsentwicklung in ihren Einzelheiten kennt. Diese Rechtsentwicklung soll daher im folgenden für das Gebiet der militärischen Luftfahrt in der Vorkriegszeit dargestellt werden.

Auch die Luftfahrt, die besonders in dem letzten Jahrzehnt der Vorkriegszeit durch das Aufkommen von Lenkballonen und Flugzeugen einen stets wachsenden Umfang angenommen hatte, trat in gleicher Weise in immer engere Beziehungen zur Rechtsordnung. Solange sie technisch auf den Freiballon beschränkt blieb, mochte man bei der verhältnismäßigen Seltenheit solcher Aufstiege versuchen, mit den bis dahin bestehenden Vorschriften auszukommen und die dabei entstehenden Rechtsfragen durch ausdehnende Auslegung bereits vorhandener Rechtsnormen zu lösen. Als aber durch Lenkluftschiffe und mehr noch durch Flugzeuge die Häufigkeit der Luftfahrten sich ständig steigerte, erforderte dies wegen der nunmehr immer deutlicher hervortretenden Lücken im geltenden Recht und der bei seiner Anwendung sich zeigenden

Unbilligkeiten gebieterisch den Erlaß neuer Rechtsnormen. Diese im internationalen wie im innerstaatlichen Recht erkennbare Erscheinung war für die Militärluftfahrt von außerordentlicher Bedeutung. Daher sollen die Versuche zur Lösung dieser Schwierigkeiten in der Vorkriegszeit vor allem mit der Blickrichtung auf sie im folgenden betrachtet werden.

Inhaltsverzeichnis.

I. Die völkerrechtlichen Grundlagen der Militärluftfahrt bis zum Ausbruch des Krieges 1

1. Die Völkerrechtsquellen der Militärluftfahrt in der Vorkriegszeit . . 1
2. Die einschlägigen völkerrechtlichen Vereinbarungen. 2
   a) Die Brüsseler Kriegsrechtskonferenz von 1874: Luftfahrer nicht Spione 2
   b) Die erste Haager Friedenskonferenz von 1899: Befristetes Bombenabwurfverbot 4
   c) Die zweite Haager Friedenskonferenz von 1907: Keine allgemeine Erneuerung des Bombenabwurfverbotes 8
   d) Die internationale Luftfahrtkonferenz in Paris von 1910: Überfliegen fremden Staatsgebietes durch Militärluftfahrer, ihre Exterritorialität bei Landungen dort 21
3. Die Stellungnahme der Wissenschaft zu den einschlägigen völkerrechtlichen Fragen 28
   a) Die Tagung des Institut de droit international in Brüssel 1902 30
   b) Die Tagung des Institut de droit international in Gent 1906 . 32
   c) Die internationale Luftfahrtkonferenz in Paris 1910 33
   d) Das einschlägige Schrifttum 34
   e) Die Tagung des Institut de droit international in Madrid 1911 35
   f) Die Tagung der International Law Association in Madrid 1913: Freiheit der Luft oder Staatshoheit über den Luftraum, Zulässigkeit des Luftkrieges, Anwendbarkeit von Landkriegs- oder Seekriegsrecht auf Luftkriegsmaßnahmen 40
4. Einzelstaatliche und zwischenstaatliche Regelungen: Luftsperrzonen. Einflugverbote. Das deutsch-französische Luftfahrtabkommen von 1913 41
5. Die Völkerrechtslage der Militärluftfahrt bei Ausbruch des Weltkrieges 46

II. Die Militärluftfahrt der Vorkriegszeit im deutschen Recht 75

a) Die Anfänge eines Luftverkehrsgesetzes 75
b) Das Fürsorgegesetz für militärische Luftfahrer 88
c) Die Grundzüge des Patentrechts 91

Verzeichnis der benutzten Literatur 105

I.

Die völkerrechtlichen Grundlagen der Militärluftfahrt bis zum Ausbruch des Krieges.

1. Die Völkerrechtsquellen der Militärluftfahrt in der Vorkriegszeit.

Da die Militärluftfahrt in der Vorkriegszeit noch im Anfang ihrer Entwicklung stand, ist es erklärlich, daß auch die für sie geltenden Völkerrechtssätze damals nach den verschiedensten Richtungen hin noch lückenhaft waren. Denn solche Sätze sind der Ausdruck der gemeinsamen Rechtsüberzeugung der Kulturstaaten, die sich nur teilweise durch ausdrückliche Rechtssetzung, großenteils aber durch bloße Rechtsübung bildet [1]). Die Rechtsübung bedarf aber eines längeren Zeitraumes ununterbrochener Anwendung, um zur Geltung zu gelangen. Sie liegt erst vor, wenn die mit den einschlägigen tatsächlichen Vorgängen befaßten Personen dabei ständig ein bestimmtes Verhalten beobachtet haben und sich hierdurch bei ihnen die Überzeugung von der rechtlichen Verpflichtung zu diesem Verhalten herausgebildet hat. Die wenigen Fälle aber, in denen die Militärluftfahrt vor dem Weltkriege in internationale Beziehungen getreten ist und insbesondere in Kriegen Luftkampfmittel zur Anwendung gelangt waren, reichten nicht aus, um eine Rechtsübung der Militärluftfahrt in einem nennenswerten Umfange entstehen zu lassen.

Für die Erkenntnis der für die Militärluftfahrt in der Vorkriegszeit geltenden Völkerrechtssätze ist man daher überwiegend auf die damals erlassene einschlägige Rechtssatzung angewiesen, d. h. auf die hier in Betracht kommenden völkerrechtlichen Vereinbarungen. Durch diese sind aber die internationalen Rechtsverhältnisse der Militärluftfahrt durchaus nicht, und zwar auch nicht einmal insoweit, als ihr Einsatz im Kriegsfalle in Betracht kommen sollte, erschöpfend geregelt worden, wie dies etwa für den Kampf der Landheere auf den Haager Friedens-

[1]) Zu vgl. v. Liszt, Das Völkerrecht, 10. Auflage, Berlin 1915, S. 11.

konferenzen durch die Vereinbarung der Landkriegsordnung der Fall war. Man hat sich vielmehr darauf beschränkt, Einzelfragen, deren Lösung aus irgendeinem Grunde gerade erforderlich erschien, zu regeln oder deren Regelung anzustreben. Zur Ergänzung dieses lückenhaften Bildes wird daher auch auf die einschlägigen Ergebnisse der Völkerrechtswissenschaft eingegangen werden müssen.

2. Die einschlägigen völkerrechtlichen Vereinbarungen.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß die kriegsrechtlichen Konferenzen internationaler Art vor dem Ende des neunzehnten Jahrhunderts — Paris 1856, Genf 1864, Petersburg 1868 und Brüssel 1874 — sich mit den Militärluftfahrzeugen wenig, mit ihrer Verwendung bei Kampfhandlungen überhaupt nicht befaßten. Der bis dahin allein bekannte Ballon war mangels Lenkfähigkeit nicht als Kampfmittel, sondern nur zu Beobachtungszwecken und als Beförderungsmittel zu verwenden. Dabei erhob sich dann sehr bald die Frage, wie das Verhalten derjenigen Personen zu beurteilen sei, die hierzu den Ballon benutzten. Mit dieser Frage beschäftigte sich die Brüsseler Kriegsrechtskonferenz.

a) Die Brüsseler Kriegsrechtskonferenz von 1874.

Die Konferenz war auf Veranlassung des Kaisers Alexanders II. von Rußland zu dem Zwecke zusammengetreten, das Landkriegsrecht zu kodifizieren [1]). Sie war von fünfzehn Staaten, darunter von sämtlichen europäischen Großmächten beschickt worden. Das Ergebnis ihrer Beratungen legte sie in einem „Projet d'une déclaration internationale concernant les lois et les coutumes de la guerre" nieder. Zu einer Ratifikation kam es aber nicht, die Deklaration blieb formell ein bloßer Entwurf. Materiell hat sie aber wie ein wirkliches Abkommen gewirkt, weil sie nicht rein begrifflich konstruiert war, sondern in der Gestalt von formulierten Vorschriften den bis dahin tatsächlich geübten Kriegsgebrauch darstellte. Sie wurde von da an in der Praxis befolgt und in den wissenschaftlichen Darstellungen des Kriegsrechts als Grundlage verwendet [2]). Dies rechtfertigt, ihre Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse der Luftfahrer im Kriege hier zur Darstellung zu bringen.

[1]) Zu vgl. Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, München 1907, Band II, S. 22ff.
[2]) Mérignhac, La conférence internationale de la paix, S. 165.

Die völkerrechtliche Stellung der Militärpersonen, die ihren Dienst in Luftfahrzeugen versahen, war in früherer Zeit zweifelhaft gewesen. Der große schweizerische Völkerrechtslehrer Bluntschli[1]) hatte sich noch 1863 auf den Standpunkt gestellt, daß eine Besatzungsarmee im Kriege den Luftverkehr des Gegners über dem von ihr besetzten Gebiet insoweit verbieten dürfe, als sie über den Luftraum eine tatsächliche Macht auszuüben in der Lage sei, also auf Kanonenschußweite. Bei Zuwiderhandlungen gegen derartige Verbote liefen solche Luftfahrer danach Gefahr, als Spione behandelt zu werden[2]).

Diese Auffassung ist aber nicht lange aufrecht erhalten worden. Schon wenige Jahre darauf wurde im Jahre 1874 auf der Brüsseler Konferenz unter Zustimmung des deutschen Delegierten ein anderer Standpunkt vertreten. Man griff dabei auf die Begriffsbestimmung des Spions zurück, die der militärische Berater des Präsidenden Lincoln im amerikanischen Bürgerkrieg, Lieber, in seinen auf Veranlassung des Präsidenten für die Feldarmee der Vereinigten Staaten im Jahre 1863 erlassenen Instruktionen gegeben hatte. Nach deren Artikel 88 sollte als Spion nur die Person betrachtet werden, die heimlich, unter einer Verkleidung oder einem falschen Vorwand sich mit Nachrichten zu versehen versucht in der Absicht, sie dem Gegner mitzuteilen[3]). Demgemäß sah die Konferenz im Artikel 22 ihres Entwurfs vor, daß nicht verkleidete Militärpersonen, die in das Operationsgebiet der feindlichen Armee eingedrungen waren, um Nachrichten einzuziehen, nicht als Spione zu betrachten seien, und ebenso nicht die Militärpersonen, die mit der Depeschenübermittlung, sei es an ihre eigene Armee oder die des Gegners beauftragt waren. Zu der letzteren Art sollten gleicherweise, wenn sie gefangen würden, die Personen gehören, die zur Depeschenübermittlung in Ballonen entsandt wären oder überhaupt zur Aufrechterhaltung der Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen eines Heeres oder eines Gebietes[4]).

Seit der Brüsseler Konferenz kann also als herrschende völkerrechtliche Meinung gelten, daß die bloße Wahl des Luftweges den Über-

[1]) Droit international codifié, Paris 1863, Art. 632bis.

[2]) Zu vgl. Zorn, Das Kriegsrecht zu Lande, S. 177 ff.

[3]) Baron de Staël-Holstein, La réglementation de la Guerre des Airs. S. 8.

[4]) „A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont captures, les individus envoyés en ballons pour transmettre les depêches et, en général, pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire". Baron de Staël-Holstein, a. a. O. S. 12.

mittler von Nachrichten, insbesondere den Militärluftfahrer, noch nicht zum Spion stempelt.

b) Die erste Haager Friedenskonferenz von 1899.

Der Beschluß der Brüsseler Konferenz wurde von der ersten Haager Friedenskonferenz im Jahre 1899 im wesentlichen übernommen.

Die Anregung zu dieser Konferenz war wiederum von der russischen Regierung ausgegangen, die hierbei „die Aufrechterhaltung des allgemeinen Friedens und die möglichste Einschränkung der außerordentlichen Kriegsrüstungen als Ideal internationaler Politik" bezeichnet und die Zeit für gekommen erklärt hatte, „durch internationale Verhandlungen allen Völkern einen wahrhaften und dauernden Frieden zu sichern und vor allem der fortschreitenden Entwicklung der Kriegsrüstungen ein Ende zu setzen" [1]). Es empfiehlt sich, diese Absichten der Urheber der Konferenz festzuhalten, besonders für die spätere Prüfung der Frage, inwieweit diese Absichten auf der Konferenz für den Luftkrieg durchgesetzt werden konnten.

Die Konferenz war von vornherein in einem viel breiteren Rahmen aufgezogen als die früheren Kriegsrechtskonferenzen, um die gesamten Fragen des Kriegs- und Friedensrechts, soweit es sich um internationale Streitigkeiten handelte, einer Lösung zuzuführen. Sie beschäftigte sich auch als erste mit der Entfaltung einer Waffenwirkung aus Luftfahrzeugen; hatten doch die technischen Fortschritte auf dem Gebiet der Luftschiffahrt die Lösung des Problems eines lenkbaren Luftschiffes als erreichbar erscheinen lassen [2]). Ebenso konnte nach den Flugversuchen der Brüder Lilienthal zu Anfang der neunziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts die Erfindung eines Flugapparates „schwerer als die Luft" als möglich betrachtet werden. Bei der zu erwartenden weiteren Entwicklung der Technik mußte also mit der Erfindung von Luftfahrzeugen gerechnet werden, die für die Verwendung im Kampfe brauchbar waren. So ist es denn erklärlich, daß auch die Frage ihres Einsatzes im Kriege in das Programm der Friedenskonferenz aufgenommen wurde. In den Vorschlägen, die die russische Regierung am 11. Januar 1899 [3]) den Mächten für das Programm der

[1]) Rundschreiben des russischen Ministers des Äußeren, Grafen Murawieff, vom 24. August 1898 an die in Petersburg beglaubigten Vertreter der Mächte, siehe Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, München 1907, Band I, S. 9.

[2]) Siehe Anlage 1.

[3]) Am 30. Dezember 1898 nach alter russischer Zeitrechnung.

in Aussicht genommenen Friedenskonferenz machte und die von diesen dann angenommen wurden, war nämlich unter Punkt 3 auch „das Verbot des Abwurfs von Geschossen oder Explosivstoffen von Ballonen herab oder durch ähnliche Mittel" aufgeführt [1]) und wurde infolgedessen auf der Konferenz, die am 18. Mai 1899 im Haag zusammentrat, erörtert.

In der Sitzung vom 29. Mai der hierfür zunächst zuständigen ersten Unterkommission der ersten der drei Kommissionen, die zur Vorberatung des Verhandlungsstoffes auf der Konferenz gebildet waren, trat zunächst der holländische Vertreter General Den Beer Poortugael namens seiner Regierung rückhaltlos dem russischen Vorschlag bei. Gewiß müsse, wer gezwungen sei Krieg zu führen, dies so energisch wie möglich tun. Das bedeute aber nicht, daß alle Mittel erlaubt sein müßten. Illoyale Kampfmittel müßten verboten werden, wie dies die Brüsseler Konferenz von 1874 mit dem Gebrauch vergifteter Waffen und dem Meuchelmord getan hätte. Der Bomben- und Explosivstoffabwurf aus Ballonen sei ebenfalls illoyal und müsse daher auch untersagt werden. Die Unterkommission nahm dann auch den russischen Vorschlag mit einer kleinen Änderung an. Sie beschloß nämlich an Stelle der Worte „durch ähnliche Mittel" die Worte „durch ähnliche neue Mittel" zu setzen. Hierzu bestimmte sie der Hinweis des deutschen Vertreters, des Obersten Groß von Schwarzhoff, daß der Beschluß nur auf neue, noch nicht erfundene und den Luftschiffen ähnliche Mittel ausgedehnt werden dürfe, daß er dagegen nicht auf Mörser und andere Steilfeuergeschütze zu beziehen sei, deren Geschosse auch von oben herab auf das Ziel fallen, ihren Ausgangspunkt aber nicht aus der Luft, sondern von der Erde nähmen. Gegen den Beschluß stimmte nur der englische Vertreter [2]).

Geltung für die Praxis hat dieser Beschluß der Unterkommission allerdings nicht erlangt. In der Sitzung der Vollkommission vom 22. Juni 1899 beantragte nämlich der amerikanische Delegierte Kapitän Crozier, den Beschluß dahin abzuändern, daß das Verbot des Bombenabwurfs aus Ballonen auf fünf Jahre beschränkt wurde [3]).

[1]) Siehe Anlage 2.

[2]) Conférence Internationale de la Paix, Protokolle Band II, Seite 65.

[3]) Crozier hatte schon in der Sitzung der Unterkommission vom 7. Juni 1899 bei der Beratung anderer Fragen beantragt, den Beschluß vom 29. Mai entsprechend abzuändern, war aber vom Präsidenten aus Geschäftsordnungsgründen an die Vollkommission verwiesen worden, da bereits ein endgültiger Beschluß der Unterkommission vorlag. Siehe Conférence Internationale de la Paix, Protokolle Band II, Seite 75f.

Dabei ging er von der Erwägung aus, daß nur solche Kampfmittel verboten werden sollten, die „unnütz grausam seien", daß dagegen nicht eine Steigerung der Waffenwirkung verhindert werden solle. Unnütz grausam sei bis dahin der Bombenabwurf aus Ballonen, weil diese noch nicht lenkbar seien und die abgeworfenen Geschosse daher wahllos Kämpfer und Nichtkämpfer treffen würden, eine Batterie ebenso wie eine Kirche zerstören könnten. Wenn aber später die Lenkbarkeit des Luftschiffes einmal erfunden sein würde, könnte es auf einem bestimmten Kampfplatz eingesetzt werden, auf dem sich seine Geschosse nur gegen die kämpfenden Truppen richten würden. Hierdurch würde dann auch das Merkmal der unnützen Grausamkeit und damit das Bedenken gegen die Verwendung des Ballons als Kampfmittel entfallen.

Rein formell hatte Kapitän Crozier nur einen Zusatz zu dem bisherigen Beschlusse der Unterkommission beantragt. In der Sache bedeutete aber sein Antrag das gerade Gegenteil dessen, was die russische Regierung mit ihrem Vorschlage beabsichtigt hatte [1]). Der Zweck ihrer Vorschläge war ja gerade gewesen, möglichst eine Sicherung des Friedens, zum mindesten aber eine Einschränkung der Rüstungen zu erreichen. Das konnte auf dem Gebiet der Luftkriegsmittel aber nur durch ein vollständiges Verbot ihres Gebrauchs, nicht aber durch dessen Befristung erreicht werden. Nach einem einmaligen mißglückten Versuch der Österreicher vor Venedig im Jahre 1849 hatte keine Macht mehr daran gedacht, den Freiballon zu den eigentlichen Kampfhandlungen zu gebrauchen. Mit der Erfindung der Lenkbarkeit der Luftschiffe konnte aber nach dem damaligen Stande der Technik in den ersten fünf Jahren nach der Konferenz jedenfalls noch nicht dergestalt gerechnet werden, daß der Lenkballon in dieser Zeit als brauchbares Kampfmittel in Betracht kam. Selbst wenn inzwischen das Prinzip gefunden würde, mußte längere Zeit für weitere praktische Versuche in Rechnung gestellt werden, bis die Herstellung eines im Kampfe verwendbaren Lenkballons gelingen konnte. Bei einem Kriege innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Konferenz konnte es daher menschlichem Ermessen nach zu Bombenabwürfen aus Ballonen nicht kommen. Der Antrag Crozier verbot mithin nur das, was ohnehin niemand unternehmen wollte. Er beabsichtigte, in der Zukunft eine Steigerung der Waffenwirkung zu ermöglichen, sobald die technischen Voraus-

[1]) Zu vgl. hierzu: Baron de Staël-Holstein, L'empire sur l'air in der Revue juridique internationale de la Locomotion Aérienne, Band III, Paris, S. 313.

setzungen hierzu in der Luftschiffahrt geschaffen sein würden, während dem russischen Antrag die Absicht zugrunde lag, eine solche Steigerung zu verhindern. Der Antrag des Amerikaners Crozier war mit seiner Begründung geradezu eine Empfehlung des Luftkrieges und damit auch der Luftkriegsrüstung für die Zeit, in der die Lenkbarkeit des Ballons erfunden sein würde [1]), mithin in seinem Wesen das Gegenteil dessen, was die Unterkommission hierzu beschlossen hatte. Trotzdem unterstützte ihn jetzt neben dem französischen Delegierten, General Mounier, auch der englische Delegierte, General Ardagh; dieser hatte gegen den Unterkommssionsbeschluß gestimmt, weil er nicht im Sinne des russischen Vorschlags die Steigerung der Waffenwirkung verhindert wissen, sondern ihr den Weg offen halten wollte [2]). Vergeblich versuchten nun die russischen Delegierten, Oberst Gilinski und Wirklicher Staatsrat Raffalowitsch, wenigstens eine Verlängerung des Verbots auf zehn Jahre zu erreichen. Vielmehr nahm die Vollkommission den Antrag Crozier schließlich einstimmig, auch mit der Stimme Rußlands, an [3]). Und die Vollkonferenz trat in ihrer Sitzung vom 21. Juli dem Beschlusse der Vollkommission ohne Debatte einstimmig bei [4]). Trotzdem hat übrigens England schließlich die Unterzeichnung der Erklärung abgelehnt, während die Türkei alsbald unterzeichnete, aber später nicht ratifizierte. Alle übrigen auf der Konferenz vertretenen Mächte zeichneten und ratifizierten die Erklärung. Die Dauer des Verbots, das übrigens nur bei Kriegen der Unterzeichner der Erklärung untereinander galt, war vom Tage der Unterzeichnung der Schlußakte der Konferenz, dem 29. Juli 1899 ab, zu berechnen. Es erlosch also schon ohne weiteres am 29. Juli 1904 [5]).

Für die völkerrechtlichen Verhältnisse der Militärluftfahrt ist von den Beschlüssen der Konferenz ferner noch von Bedeutung, daß die Vorschläge der Brüsseler Konferenz vom Jahre 1874 über die Rechtsstellung der Luftfahrer im wesentlichen in die von ihr beschlossene Landkriegsordnung übernommen wurden. Dort wurde im Artikel 29 die Begriffsbestimmung des Spions zusammengefaßt und die Nach-

[1]) Zu vgl. Baron de Staël-Holstein, La réglementation de la guerre des airs, La Haye 1911, S. 23.

[2]) Nachdem durch den Antrag Crozier der Sinn des russischen Vorschlages in sein Gegenteil verkehrt war, war für ihn der innere Grund für die Ablehnung weggefallen.

[3]) Siehe Anlage 3.

[4]) Siehe Anlage 3.

[5]) Siehe Anlage 4.

richtenübermittlung oder Herstellung von Verbindungen zwischen Teilen einer Armee oder eines Gebiets davon ausdrücklich ausgenommen [1]). Als „Spion" sollte danach nur gelten, wer heimlich oder unter falschem Vorwand in dem Operationsgebiet einer kriegführenden Macht Nachrichten einzieht oder einzuziehen sucht in der Absicht, sie der Gegenpartei mitzuteilen. Für die Luftfahrer, die lediglich Nachrichten zu überbringen oder Verbindungen herzustellen haben, bestimmt daher Artikel 29 Absatz 2 Satz 3 der Landkriegsordnung ausdrücklich, daß ihre Tätigkeit nicht als Spionage zu betrachten sei. Denn bei ihnen fehlt es an zwei der hierfür danach erforderlichen Voraussetzungen: sie handeln weder heimlich noch unter einem falschen Vorwande, und sie befassen sich nicht mit der Einziehung von Nachrichten. An die spätere Hauptverwendung der Militärluftfahrt, die Durchführung der Erkundung im Hinterland außerhalb des feindlichen Operationsgebietes, hat man damals noch nicht gedacht. Immerhin sagte der Artikel 29 Absatz 2 Satz 3 der Landkriegsordnung doch nicht, daß Militärluftfahrer, die mit der Einziehung von Nachrichten im Luftfahrzeug beauftragt sind, ohne weiteres als Spione behandelt werden dürfen. Denn bei ihnen wird wohl immer das zweite Tatbestandsmerkmal fehlen, das erfüllt sein muß, um die Anwendung der Spionagebestimmungen zu rechtfertigen, nämlich das Merkmal der Heimlichkeit, der Benutzung eines Vorwandes. Nur wenn dieses doch in irgendeiner Weise erfüllt ist, zum Beispiel wenn die Militärluftfahrer hierbei die Abzeichen der feindlichen Flugwaffe an der Uniform oder am Luftfahrzeug tragen, könnten die Voraussetzungen vorliegen, unter denen danach ihre Behandlung als „Spione" sich rechtfertigen ließe.

c) Die zweite Haager Friedenskonferenz von 1907.

Als die zweite Friedenskonferenz im Jahre 1907 zusammentrat, galt also das Fünfjahresverbot des Bombenabwurfs aus Ballonen überhaupt nicht mehr. Die russische Regierung, von der wieder die Anregung zu dieser Konferenz ausgegangen war, hatte daher die Erneuerung des Verbots in das Programm aufnehmen lassen [2]). Inzwischen hatte sich aber die Lage in tatsächlicher Hinsicht erheblich geändert. Das Prinzip der Lenkbarkeit des Luftfahrzeugs mußte jetzt als gelöst betrachtet werden. Schon 1900 hatte Graf Zeppelin die

[1]) Siehe Anlage 5.
[2]) Siehe Anlage 6.

ersten gelungenen Fahrten mit seinem starren Luftschiff ausgeführt, und 1902 hatte der Brasilianer Santos Dumont mit seinem Luftschiff den Eifelturm umflogen. Im Jahre darauf glückte den Gebrüdern Wright der erste, wenn auch kurze Flug mit dem von ihnen konstruierten Aeroplan. Das lenkbare Luftfahrzeug konnte bei der zu erwartenden weiteren Entwicklung der Technik in der einen oder anderen Gestalt nunmehr ein brauchbares Kriegsmittel werden; damit war die Verwendung des Luftfahrzeuges im Kampfe in den Bereich der Möglichkeit gerückt [1]). Der Zeitpunkt war also gekommen, in dem ein Verbot des Bombenabwurfs aus Luftfahrzeugen, das auf der ersten Friedenskonferenz noch rein theoretischer Natur war, praktische Bedeutung gewinnen mußte. Als Folge davon zeigte sich bald bei den Beratungen, daß die Einmütigkeit nicht mehr zu erzielen war, mit der die erste Konferenz dem befristeten Bombenabwurfverbot in der Vollversammlung zugestimmt hatte. Schon in den Kommissionsberatungen machte sich jetzt von Anfang an heftiger Widerstand gegen die Erneuerung des Verbots geltend. Es waren vor allem die französischen Vertreter, die sich bei den Verhandlungen scharf dagegen aussprachen. Sie bestritten mit Entschiedenheit, daß der Bombenabwurf aus dem Luftfahrzeug schon an sich ein illoyales Kampfmittel sei, vorausgesetzt, daß die Gefährdung der Nichtkämpfer infolge der technischen Fortschritte vermieden werden könnte. In allen Phasen der Verhandlungen begegnete der Vorschlag einer Erneuerung des Bombenabwurfverbots von 1899 ihrem Veto.

Die Frage des Bombenabwurfverbots war der ersten Unterkommission der zweiten Kommission zur Vorberatung zugewiesen worden. Hier hatte die belgische Delegation die Erneuerung der Deklaration von 1899 für abermals fünf Jahre beantragt [2]). In der Sitzung vom 7. August 1907 sprach sich der französische Vertreter Louis Renault mit Entschiedenheit gegen die Erneuerung des Bombenabwurfverbots auch für die beschränkte Zeit von weiteren fünf Jahren aus. Nach seiner Meinung war es nicht Aufgabe der Konferenz, den

[1]) Tatsächlich hatte bei Beginn der Konferenz Frankreich schon ein Luftschiff im Heeresdienst und vier weitere Luftschiffe für seine großen Ostfestungen vorgesehen. Deutschland besaß zur gleichen Zeit (1907) drei Schiffe, davon eins im Heeresdienst. In Paris flogen damals schon sieben Flugzeugführer verschiedener Nationalität. Die Wrights hatten schon Flüge von etwa 40 km gemacht und ihr Flugzeug zahlreichen Heeresverwaltungen angeboten.

[2]) Siehe Anlage 7.

Gebrauch von Zerstörungsmitteln im Kriege an sich einzuschränken, sondern den Schutz derjenigen Objekte sicherzustellen, die aus Gründen der Menschlichkeit vor den zerstörenden Wirkungen des Krieges bewahrt werden müßten. Nicht von dem Kriegsmittel, sondern von dem angegriffenen Objekt müsse man ausgehen. Sei dieses schutzwürdig, dann dürfte es auf keine Weise, weder zu Lande noch aus der Luft angegriffen werden. Er wies dabei auf den Artikel 25 der Haager Landkriegsordnung hin, der dem Angriff auf nicht verteidigte Städte, Dörfer, Wohnungen und Gebäude verbot, und erwähnte dabei auch den Artikel 27, der bei Bombardements und Belagerungen geeignete Maßnahmen vorschrieb, um die dem Gottesdienst, der Kunst, der Wissenschaft und der Wohltätigkeit geweihten Gebäude sowie die Lazarette und Sammelplätze von Kranken und Verwundeten zu schonen, vorausgesetzt, daß sie nicht gleichzeitig zu einem militärischen Zweck verwendet würden [1]). Diese Vorschriften seien für jede Art des Angriffes in Geltung, auch für den aus der Luft. Soweit danach aber ein Bombardement zulässig bleibe, müsse es gleichgültig bleiben, ob es aus Geschützen oder durch Bombenabwurf aus Luftfahrzeugen erfolge. Man könnte nicht wissen, welche Fortschritte das Luftfahrwesen noch machen würde und dürfe nicht im voraus den Kriegführenden eine Angriffsart verbieten, die bei weiterer Entwicklung ganz im Einklang mit den Grundsätzen der Menschlichkeit und den Vorschriften der Landkriegsordnung stehen könnte.

Es war das im Grunde eine Fortentwicklung derselben Gedankengänge, die bereits auf der ersten Friedenskonferenz der amerikanische Delegierte Crozier vorgetragen hatte, um seinen Vorschlag einer Befristung des Bombenabwurfverbots aus Luftfahrzeugen zu begründen. Zwei Gedankenreihen laufen hier eben neben- und gegeneinander, die für die Stellungnahmen der einzelnen Regierungen maßgebend waren. Sollte der Luftkrieg im Interesse einer Einschränkung der Kriegsrüstungen von vornherein gänzlich verboten werden, wie dies den Absichten der russischen Einberufer der Friedenskonferenzen entsprach, oder sollte er nur insoweit untersagt sein, als seine zerstörenden Wirkungen sich notwendigerweise über den Kreis der kämpfenden Truppen hinaus auf Nichtkämpfer und gegen Objekte auswirken mußten, deren Schutz aus Gründen der Menschlichkeit geboten war? Der französische Delegierte hatte sich hier mit Entschiedenheit auf

[1]) Siehe Anlage 8

den zweiten Standpunkt gestellt und zwar in einem Zeitpunkt, in dem Frankreich damit begonnen hatte, seine Ostfestungen mit zunächst je einem Luftschiff auszurüsten und dafür rund 1 Million Frs. in seinem Heereshaushalt eingestellt hatte. Sein Delegierter wollte kein Verbot des Luftbombenkrieges, auch nicht in der Beschränkung auf die ersten fünf Jahre nach der Konferenz. Die auch nach seiner Meinung notwendige Sicherung der Nichtkämpfer und schutzwürdigen Objekte dagegen hielt er durch die einschlägigen Bestimmungen der Landkriegsordnung genügend gewährleistet. Besondere Beschränkungen für den Luftkrieg seien daher nicht notwendig.

Bei der überragenden Bedeutung, die die Stellungnahme der französischen Delegation auf der zweiten Friedenskonferenz für die weitere Entwicklung des Luftkriegsrechtes gehabt hat, erscheint es geboten, zunächst dieses Argument auf seine Stichhaltigkeit zu prüfen. Das Ergebnis dieser Prüfung kann die Auffassung des französischen Delegierten nicht stützen. Dagegen muß folgendes in rechtlicher Hinsicht gesagt werden. Jeder Rechtssatz ist nicht nur nach seinem Wortlaut, sondern auch nach seiner Stellung im System der Rechtsordnung zu würdigen. Steht er in einer Landkriegsordnung, so gilt er ohne weiteres nur für den Landkrieg. Dessen Rechtsregeln sind auf eine Waffenwirkung abgestellt, die auf dem Lande entfaltet wird. Für die Waffenwirkung aus der Luft ist damit an sich ebensowenig etwas bestimmt wie für den Seekrieg, d. h. für die auf dem Meere anzuwendenden Waffen. Gewiß kommt es vor, daß Rechtssätze allgemeiner Art ihren Niederschlag bei der Regelung eines bestimmten Teilgebiets finden und in diesen Fällen auch über die Grenzen dieses Teilgebiets Geltung haben, ohne daß sie ausdrücklich dafür in Kraft gesetzt sind. Es trifft aber nicht zu, daß die einschlägigen Artikel 25 und 27 der Landkriegsordnung als solche Sätze allgemein kriegsrechtlicher Natur angesehen werden können. Vielmehr handelt es sich hier um Vorschriften, die nur für das Landkriegsrecht gelten. Schon im Seekrieg sind sie unanwendbar [1]). Denn hier ist die Beschießung in erheblich größerem Umfange als im Landkriege völkerrechtlich zulässig. Hier ist nicht nur das Bombardement der in unverteidigten Städten befindlichen militärischen Werke, Anlagen, Werkstätten u. dgl. gestattet, sondern unter Umständen sogar der Ortschaften selbst, wenn nämlich die Ortsbehörden sich weigern, einer Anforderung von Lebensmitteln oder Vorräten

[1]) Zu vgl. hierzu: Spaight, „Aircraft in war", London 1914, S. 14.

nachzukommen, die für das augenblickliche Bedürfnis der vor der Ortschaft liegenden Seestreitmacht benötigt werden. Lautete doch so das Abkommen über die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten, das ebenfalls auf der zweiten Friedenskonferenz größtenteils von denselben Delegierten verhandelt und abgeschlossen wurde, die auch die Stellungnahme ihrer Regierungen zu den luftkriegsrechtlichen Fragen zu vertreten hatten [1]). Der vor allem in Betracht kommende Artikel 25 der Landkriegsordnung enthält eine Regelung, die schon im Seekriege nicht uneingeschränkt gilt; er kann schon daher nicht als ein kriegsrechtlicher Satz allgemeiner Natur, sondern eben nur als ein landkriegsrechtlicher Satz angesehen werden [2]).

Man kann nun auch nicht sagen, daß lediglich im Seekriege besondere Verhältnisse vorliegen, die die Anwendung des Artikels 25 der Landkriegsordnung ausschlössen und eine Sonderregelung hierfür notwendig machten, daß aber für alle übrigen Kriegsarten der im Artikel 25 niedergelegte Rechtsgedanke unbegrenzte Geltung beanspruchen könne. In dem wesentlichen Punkte stimmen hier vielmehr die Verhältnisse des Luftkriegs mit denen des Seekriegs überein. Die See- und Luftstreitkräfte haben beide einerseits größere Ent-

---

[1]) Siehe Anlage 9.

[2]) Auch hier ist für die Anwendung der verschiedenen Kriegsregeln lediglich maßgebend, von wo aus die Waffenwirkung entfaltet wird, nicht, wo die Waffe tatsächlich wirkt. Die Küstenstadt liegt zwar auf dem Lande, darf aber von der vor ihrem Hafen liegenden feindlichen Kriegsmarine nach den weitergehenden Regeln des Seekriegsrechts beschossen werden, weil diese Schüsse auf dem Meere abgefeuert werden. Dies ist international dadurch anerkannt worden, daß über die Zulässigkeit der Beschießung von Küstenstädten durch Seestreitkräfte auf der 2. Haager Friedenskonferenz das Abkommen IX geschlossen worden ist, das hier gelten sollte, obgleich die Städte auf dem Lande liegen. Zu dieser Frage zu vgl. Meurer, Friedenskonferenz II, S. 160; Zorn, Kriegsrecht zu Lande, 1906, S. 162.

Unerheblich ist dabei auch, ob die bei der Beschießung tätigen Truppen organisatorisch zu den Landtruppen oder der Kriegsmarine gehören; das Landungsdetachement eines Kriegsschiffs hat bei seinen Beschießungen die Regeln der Landkriegsordnung zu beachten, weil es seine Schüsse eben auf dem Lande abfeuert. Demgemäß spielt es für unsere Frage auch keine Rolle, daß die Fliegertruppen damals als Teile des Landheeres oder der Kriegsmarine organisiert waren und noch keine selbständige Waffe bildeten. Zu vgl. hierzu die Ausführungen des belgischen Delegierten Beernaert in der 4. Sitzung der II. Unterkommission der II. Kommission der 1. Haager Friedenskonferenz, 1899, Protokolle Band III, S. 192.

faltungsmöglichkeiten als die Landstreitkräfte, sind aber nach anderer Richtung hin in ihren Wirkungsmöglichkeiten beschränkt. Sie können in Gegenden vorstoßen, die weit vom eigentlichen Kriegsschauplatz entfernt liegen und dort Zerstörungsarbeit verrichten, müssen aber immer wieder zu einem Stützpunkt wie einem Hafen, Flughafen oder dgl. zurückkehren, ohne die Möglichkeit zu haben, sich in den ihnen ureigensten Elementen, dem Meer und der Luft, eine neue Basis zu schaffen. Sie können so die ihnen erreichbaren militärisch wichtigen Punkte und Anlagen nicht immer besetzen und dauernd besetzt halten, wie dies im Landkrieg geschehen kann, um dem Gegner ihre Nutzbarmachung für seine Kriegszwecke unmöglich zu machen. Sollen sie militärisch wichtige Anlagen für den Gegner unbenutzbar machen können, dann bleibt eben nur übrig, ihnen zu diesem Zwecke das Bombardement dieser Anlagen auch unter Verhältnissen zu gestatten, unter denen es im Landkriege verboten ist [1]). In diesem Punkte zum mindesten liegen die Verhältnisse im See- und im Luftkrieg gleich. Jedenfalls kann soviel gesagt werden, daß es nicht gerechtfertigt war, wenn der französische Vertreter in der Unterkommission den belgischen Antrag mit dem Hinweis auf Artikel 25 der Landkriegsordnung bekämpfte. Sein Standpunkt ist vielleicht dadurch zu erklären, daß er die Ebenbürtigkeit des Luftkrieges mit den anderen Kriegsarten noch nicht erkannt hatte, sondern ihn als ein bloßes Zubehör des Landkriegs ansah. Der Schutz der Nichtkämpfer und schutzwürdigen Bauten war jedenfalls durch Artikel 25 der Landkriegsordnung gegen Luftangriffe in rechtlicher Hinsicht noch durchaus nicht sicher gestellt. Aus den Äußerungen der Vertreter einiger anderer Staaten in der Unterkommission ergab sich, daß dies auch ihre Auffassung war. So hatte der russische Delegierte Tscharykow schon vor Renault den Antrag gestellt, den Artikel 25 durch einen Zusatz zu ergänzen, der das in dem Artikel festgesetzte Verbot der Beschießung unverteidigter Ortschaften usw. ausdrücklich auf das Bombardement aus Luftfahrzeugen ausdehnte [2]). Rechtssystematisch war dieser Antrag gewiß nicht unbedenklich, weil er in die Landkriegsordnung eine für den Luftkrieg geltende Vorschrift aufnehmen wollte. Immerhin wäre bei Annahme dieses Antrags klargestellt worden, daß die Vorschrift des Artikels 25 der Landkriegsordnung sich auch auf das Bombardement aus der Luft

[1]) Spaight, a. a. O. S. 17f.
[2]) Siehe Anlage 10.

erstrecken sollte, was mangels eines solchen Zusatzes aus rechtssystematischen Gründen nicht anzunehmen war [1]).

Der belgische Vertreter van den Heuvel wies in seiner Erwiderung auf die Ausführungen Renaults darauf hin, daß das Bombardement aus Luftfahrzeugen stets eine größere Gefährdung der Nichtkämpfer, der unbeteiligten Neutralen und der schutzwürdigen Bauten in sich schließe, als das Bombardement durch Land- oder Seestreitkräfte.

Für den belgischen Antrag sprechen sich noch die Delegierten Österreich-Ungarns, Englands, der Türkei, Griechenlands, Portugals und Chinas aus. Der englische Vertreter Lord Reay hatte seine Stellungnahme damit begründet, daß durch die Annahme des Antrages die Rüstungskosten vermindert werden könnten, da es dann den Staaten erspart würde, sich Luftkampfmittel anzuschaffen. Bei der Abstimmung erklärten sich dann 28 Staaten für, 6 gegen den belgischen Antrag. Von den Großmächten nahmen Deutschland, die Vereinigten Staaten, Österreich-Ungarn, Großbritannien, Italien und Japan ihn an, Frankreich und Rußland lehnten ihn ab. Deutschland hatte seine Stimme unter dem Vorbehalt der Einstimmigkeit abgegeben.

Als nun Tscharykow verlangte, daß sein bereits erwähnter Antrag zur Abstimmung gebracht würde, stellte der italienische Vertreter Graf Tornielli einen neuen Antrag zur Debatte, der aus zwei Teilen bestand [2]). Nach dem ersten sollte der Bomben- und Sprengstoffabwurf aus Ballonen heraus dann verboten sein, wenn die Ballone nicht lenkbar waren und keine militärische Besatzung hatten; nach dem zweiten sollte die Beschießung durch Militärballons denselben Beschränkungen unterworfen sein, die für den Land- und den Seekrieg angenommen waren, und zwar insoweit, als diese mit der neuen Kampfesart vereinbar wären. Ganz klar war der zweite Teil des italienischen Vorschlags nicht angesichts der Verschiedenheiten, die in rechtlicher Hinsicht für Beschießungen durch Landstreitkräfte einerseits und Seestreitkräfte andererseits bestehen. Welche Beschränkungen sollten für den Luftkrieg nun gelten, die weiteren des Landkriegs oder

[1]) Tscharykow wollte übrigens, wie aus seinen späteren Erklärungen hervorging, mit seinem Vorschlag den belgischen Antrag nicht bekämpfen, sondern ergänzen. Den Bombenabwurf aus Luftfahrzeugen auf die im Artikel 25 aufgeführten schutzwürdigen Bauten sollte durch ihn dauernd verboten werden ohne Rücksicht darauf, ob es gelang, für die ersten fünf Jahre nach der Konferenz ein allgemeines Verbot des Bombenabwurfs durchzusetzen.

[2]) Siehe Anlage 10.

die engeren des Seekriegs? Und welche davon waren mit der neuen Kampfesart vereinbar und welche nicht? Diese Fragen wurden auch nicht durch die Ausführungen beantwortet, mit denen der italienische Vertreter, General de Robilant, den italienischen Antrag begründete. Er führte hierzu aus, es werde sich auf die Dauer doch nicht vermeiden lassen, die Erfindungen auf dem Gebiete der Luftfahrt für die Kriegführung nutzbar zu machen, wie dies mit allen Erfindungen geschehen sei. Bei den zu erwartenden Fortschritten der Technik werde das Luftfahrzeug bald ein brauchbares Kampfmittel sein. Es sei daher besser, dem bald möglichen Luftkrieg von vornherein bestimmte dauernde Beschränkungen aufzuerlegen, statt ihn vollständig, aber nur für eine bestimmte Zeit zu verbieten. Unwahrscheinlich sei, daß der belgische Antrag von der Vollversammlung der Konferenz einstimmig angenommen werden werde. Aber auch in diesem Falle würde nach fünf Jahren wieder die volle Freiheit für die Luftkriegführung eintreten. Die Luftstreitkräfte könnten dann ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der Landkriegsordnung vorgehen, unverteidigte Städte, Kirchen und Museen bombadieren und wären dabei noch im Recht. Denn eine Auslegung der Beschießungsvorschriften der Landkriegsordnung von 1899 dahingehend, daß diese Vorschriften auch auf das Luftbombardement anwendbar seien, sei nicht gegeben, könne daher auch nicht als angenommen gelten. Ferner dürften dann private Lenkluftschiffe mit staatlicher Ermächtigung ohne Rücksicht auf die Pariser Seerechtsdeklaration [1]) in den Lüften eine Art Kaperei betreiben, unbemannte, mit Sprengstoffen beladene Ballone könnten in Fahrt gesetzt werden und ihre Wirksamkeit dort entfalten, wo man es am wenigsten vermutete; sie würden sich jeder Kontrolle entziehen, so daß nicht einmal die Verantwortlichkeit dessen, der sie entsandt hätte, festgestellt werden könnte. Dieser Rechtszustand würde übrigens sofort gegenüber denjenigen Staaten eintreten, die den belgischen Antrag nicht annehmen würden.

Gegen diese rechtssystematisch zutreffenden Ausführungen machte der französische Delegierte General Amourel geltend, daß Ziffer II des italienischen Antrages überflüssig sei, da die einschlägigen Bestimmungen der Haager Landkriegsordnung sich auf alle Arten von Bombardements bezögen, auch auf die aus der Luft. Eine Begründung hierfür gab er nicht. Der schweizerische Delegierte Borel erklärte

[1]) Von 1856, durch welche die Kaperei untersagt wurde.

hierzu, daß er den zweiten Teil des italienischen Antrages als eine bloße Bekräftigung des Artikels 25 der Landkriegsordnung ansehe, der auch für das Bombardement aus der Luft gelte. Hiergegen wies der italienische Delegierte Graf Tornielli darauf hin, daß man auf der ersten Friedenskonferenz im Jahre 1899 eine besondere Deklaration für notwendig gehalten habe, um den Bomben- und Sprengstoffabwurf aus der Luft zu verbieten; dies beweise doch, daß man das Luftbombardement nicht schon durch Artikel 25 der Landskriegsordnung für verboten angesehen habe. Wenn auch das Verbot der ersten Friedenskonferenz weiter geht, da es auch den Bombenabwurf auf feindliche Truppen umfaßte, so hat man es damals doch nicht hierauf beschränkt. Gerade seine allgemeine Fassung läßt vermuten, daß man damals den Bombenabwurf aus Ballonen durch die Bestimmungen der Landkriegsordnung noch nach keiner Richtung hin als verboten ansah.

Im übrigen beschäftigte sich die Diskussion nur mit dem ersten Teil des italienischen Antrages. Hierzu erklärte der deutsche Delegierte Generalmajor von Gündell, daß der Begriff des „Lenkballons" nicht eindeutig sei; es gäbe Ballone, die nur bei gewöhnlichem Winde dem Steuer gehorchten, bei stärkerem aber nicht. Dem stimmte der französische Delegierte General Amourel zu; er bekämpfte auch die Forderung, daß der Kampfballon eine militärische Besatzung haben müsse; man könne vielleicht dahin gelangen, ein Luftfahrzeug von der Erde aus lenken zu können.

Bei der Abstimmung, die auf Antrag des deutschen Delegierten über die einzelnen Teile des italienischen Antrages gesondert vorgenommen wurde, stimmten 35 Delegierte für den ersten Teil des italienischen Antrages, 8 dagegen, 6 enthielten sich. Von den Großmächten befanden sich Deutschland und Frankreich unter den Gegnern, Österreich-Ungarn, Japan und Rußland hatten sich der Stimme enthalten. Der zweite Teil des Antrages wurde mit 31 Stimmen gegen eine bei 3 Enthaltungen angenommen. Von den Großmächten hatte Frankreich sich enthalten.

Die Unterkommission legte also der Vollkommission zwei Beschlüsse zur Beratung vor, erstens den belgischen Antrag, der eine Erneuerung des Bombenabwurfverbots aus Luftfahrzeugen auf abermals fünf Jahre vorsah, und zweitens den italienischen, der in seinem wesentlichen Teil die Bombardementsbeschränkungen des Land- und Seekriegs für den Luftkrieg insoweit für anwendbar erklärte, als diese Beschränkungen mit der neuen Kampfesart vereinbar seien. Inzwischen

hatten sich aber die russischen und italienischen Delegierten auf einen gemeinsamen Antrag geeinigt, den Tscharykow dann im Namen der beiden Delegationen in der Sitzung der Vollkommission vom 14. August 1907 stellte und der dahin ging, dem Artikel 25 der Landkriegsordnung folgende Fassung zu geben:

„Es ist verboten, unverteidigte Städte, Dörfer, Wohnstätten und Gebäude durch Artillerie oder durch Abwurf von Geschossen oder Sprengstoffen aus Ballonen heraus oder durch ähnliche neue Mittel anzugreifen oder zu beschießen und durch den Abwurf der erwähnten Geschosse und Sprengstoffe die Beschränkungen zu verletzen, die für Beschießungen im Land- und Seekrieg angenommen sind, soweit diese Beschränkungen mit der neuen Kampfesart vereinbar sind [1])."

Gegen diesen Antrag wandte sich sofort der französische Delegierte General Amourel. Er erklärte, daß die französische Delegation mit dem Antrag zwar in der Sache einig sei, jedoch gegen die Form Bedenken habe. Das vorgeschlagene Verbot sei schon in der vorliegenden Fassung des Artikels 25 der Landkriegsordnung enthalten und werde auch durch die Annahme des russisch-italienischen Antrages nicht verstärkt werden. Er schlug daher vor, im Artikel 25 die beantragte Aufzählung der Kriegsmittel zu unterlassen und statt dessen lediglich hinter das Wort „bombarder" die Worte zu setzen: „par quelque moyen que ce soit (durch welches Mittel es auch sei). Danach sollte der Artikel 25 also folgende Fassung erhalten:

„Es ist verboten, unverteidigte Städte, Dörfer, Wohnstätten und Gebäude anzugreifen und zu beschießen, durch welches Mittel es auch sei [2])."

In dieser Form wurde der Antrag denn auch einstimmig angenommen, nachdem sich der Antragsteller Tscharykow und mehrere andere Delegierte damit einverstanden erklärt hatten. Tatsächlich

[1]) „Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux, des villes, des villages, des habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus et d'enfreindre, en lançant les projectiles ou explosifs susmentionnés, les restrictions acceptées pour les bombardements dans la guerre terrestre et maritime, en tant que ces restrictions sont compatibles avec ce nouveau mode de combat." Zweite internationale Friedenskonferenz, Protokolle Band III, S. 16.

[2]) „Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, par quelque moyen que ce soit, des villes, des villages, des habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus."

war durch diese Änderung wieder alles in Frage gestellt worden. Artikel 25 blieb damit ein bloßer Satz der Landkriegsordnung. Er war zwar nun ganz allgemein gefaßt und galt nun so zweifellos für jede Art der Beschießung im Landkrieg, nicht nur für die durch Artillerie, sondern auch für die durch Infanterie, durch Maschinengewehre und Minenwerfer. Seine Fassung ließ aber nun nicht mehr erkennen, daß er auch für andere Kriegsarten Geltung beanspruchte. Neben ihm blieben für den Seekrieg dessen besondere Beschießungsvorschriften in Kraft. Gegen die Auffassung, daß er auch für den Luftkrieg anwendbar war, mußten aus rechtssystematischen Gründen die schwersten Bedenken obwalten.

Schließlich wurde in der Kommission auch der belgische Antrag aus der Unterkommission ohne Debatte angenommen.

Die Vollversammlung der Konferenz hatte sich also mit zwei Beschlüssen der Kommission zu beschäftigen, zunächst mit dem über die Änderung des Artikels 25 der Landkriegsordnung, sodann mit dem belgischen Antrag auf Erneuerung des Bombenabwurfverbots aus Luftfahrzeugen auf fünf Jahre. In der Plenarsitzung vom 17. August 1907 wurde zunächst dem Zusatz zu Artikel 25 der Landkriegsordnung debattelos zugestimmt. Bei der Beratung über den belgischen Antrag entspann sich jedoch eine heftige Erörterung. Der französische Vertreter Léon Bourgeois ergriff zunächst das Wort und wandte sich mit Entschiedenheit gegen jede Erneuerung der Erklärung von 1899 über das Verbot des Bombenabwurfs aus Luftfahrzeugen. Er erklärte von vornherein, daß die französische Delegation gegen den belgischen Antrag stimmen werde; der humanitäre Zweck, den er verfolge, würde bereits durch die Bestimmungen der Landkriegsordnung über das Bombardement erreicht, besonders nach dem Zusatz „par quelque moyen que ce soit", der eben durch Beschluß der Konferenz dem Artikel 25 zugefügt sei. Für den belgischen Antrag trat der englische Delegierte Sir Edward Fry ein. Er stellte nur den Zusatzantrag, an Stelle der Worte dort „für eine Dauer von fünf Jahren (pour une durée de cinq ans)" die Worte zu setzen „bis zum Schlusse der dritten Friedenskonferenz (jusqu'à la fin de la Troisième Conférence de la Paix)". Er wollte also das allgemeine Verbot des Bombenabwurfs aus Luftfahrzeugen nicht von selbst durch Zeitablauf künftig erlöschen, sondern bis zum Abschlusse einer dritten Friedenskonferenz in Geltung bleiben lassen. Darin lag zweifellos eine Ver-

stärkung der Tendenz des belgischen Antrages auf Erneuerung des Bombenabwurfverbots aus Luftfahrzeugen.

Die Konferenz hatte also zwischen diesen beiden Standpunkten zu wählen. Nach dem französischen sollten überhaupt keine besonderen Beschränkungen für das Bombardement aus Luftfahrzeugen gelten; nur die im Landkrieg bestehenden Schranken sollten durch einen Zusatz allgemeiner Art als auch für den Luftkrieg geltend angesehen werden, obgleich diese Auslegung rechtlich bedenklich und, worauf der italienische Vertreter bei den Beratungen auch hingewiesen hatte, durchaus nicht allgemein angenommen war. Nach dem belgischen Antrag aber sollte jeder Bombenabwurf aus Luftfahrzeugen auf die Dauer von fünf Jahren oder, nach dem englischen Zusatzantrag, bis zum Schlusse des dritten Friedenskonferenz, verboten sein. Es leuchtet ein, daß dieser letztere Rechtzustand für die einzelnen Mächte nur dann annehmbar war, wenn sich alle anderen, zum mindesten alle großen Militärmächte, auf ihn einigten. Es hatte keinen Zweck, wie dies der japanische Delegierte Tsudzuki auch ausführte, daß man sich gegenüber einigen Mächten im Sinne des belgischen Antrages verpflichtete und für Konflikte mit ihnen von der Anschaffung einer Luftrüstung absehen konnte, während man gegenüber den anderen gezwungen war, mit dem Studium und der Aufrüstung dieses Kriegsmittels fortzufahren. Es ist im Grunde derselbe Standpunkt, den die deutsche Delegation schon in der Unterkommission eingenommen hatte, als sie dem belgischen Antrag unter dem Vorbehalt der Einstimmigkeit zugestimmt hatte. Daß diese Einstimmigkeit nicht mehr zu erzielen war, konnte nach dem Auftreten der französischen Delegierten nicht mehr zweifelhaft sein. So stimmten denn bei der Abstimmung der Vollkommission über den englischen Zusatzantrag zwar noch 28 Staaten dafür, aber schon 8 dagegen, während weitere 8 sich der Stimme enthielten. Von den Großmächten stimmten Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien und Rußland dagegen, Frankreich und Japan enthielten sich. Bei der nun folgenden Abstimmung über den belgischen Antrag stimmten 29 Staaten dafür, 8 dagegen, 7 enthielten sich der Stimme. Von den Großmächten stimmten Deutschland, Frankreich und Rußland dagegen, Japan enthielt sich.

Die Erklärung über das Verbot des Bomben- und Sprengstoffabwurfs aus Luftfahrzeugen in der durch den englischen Zusatzantrag zu dem ursprünglichen belgischen Antrag geänderten Form, also bis zum Schlusse der dritten Friedenskonferenz, ist dann von folgenden

Staaten ratifiziert worden: Großbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Griechenland, Norwegen, Holland, Portugal, die Schweiz und die Türkei. Für Kriege dieser Staaten untereinander ist also das Verbot in Kraft getreten, dagegen nicht für solche Kriege, an denen außer diesen Staaten noch andere beteiligt waren [1]).

Ein allgemeines uneingeschränktes Verbot des Luftkrieges zu erreichen, ist also auf keiner der beiden Haager Konferenzen gelungen. Die diesbezüglichen Absichten der Veranstalter der Konferenzen sind 1899 an dem Auftreten der Amerikaner und der Engländer, 1907 an dem der Franzosen gescheitert. Deutschland hat dem uneingeschränkten Verbot stets so lange zugestimmt, als sich nicht aus dem Verhalten anderer Konferenzteilnehmer die Unmöglichkeit der Verwirklichung einer solchen Absicht ergab. Es hat auch noch 1907 in der Unterkommission dem belgischen Antrag auf Verlängerung des Bombenabwurfverbots zugestimmt, allerdings unter dem nach Lage der Sache gebotenen Vorbehalt der Einstimmigkeit, die dann wegen der Stellungnahme der französischen Vertreter nicht zu erzielen war.

Es kann dahingestellt bleiben, ob ein einstimmig angenommenes uneingeschränktes Verbot des Luftbombenabwurfs durch die Friedenskonferenzen der Menschheit die Schrecken des Luftkrieges erspart hätte. Vielleicht hätte auch trotzdem die eine oder die andere Macht in einem Entscheidungskampfe um ihre nationale Existenz zu diesem Mittel gegriffen. Aber eins ist sicher: kam es nicht einmal zu einem solchen allgemeinen uneingeschränkten internationalen Verbot, dann war es von vornherein klar, daß in den künftigen Kriegen die Luftwaffe mit der vollen Wucht ihrer Zerstörungskraft eingesetzt werden würde. Daß dieses Verbot nicht kam, ist auf der ersten Friedenskonferenz durch das Verhalten der Engländer und Amerikaner, auf der zweiten durch das der Franzosen verursacht worden [2]).

---

[1]) Spaight, Aircraft in war, London 1914, S. 30.

[2]) Auch danach sind alle sonstigen Bemühungen, ein Verbot des Luftkriegs zu erreichen, auf den heftigen Widerstand der Franzosen gestoßen. Nach einer Notiz in der Neuen Preußischen (Kreuz) Zeitung vom 15. Februar 1913 hatten kurz vorher die interparlamentarische Union und die Friedensfreunde in Genf über dieses Verbot beraten und sich mit überwältigenden Mehrheiten dafür ausgesprochen. In den Erörterungen sind jedoch die beiden französischen „Friedensfreunde" Senator d'Estournelles de Constant und Gaston Moch mit Entschiedenheit für den Luftkrieg und gegen sein

Auch der Schutz der Nichtkämpfer, den die letzteren durch die von ihnen betriebene Erweiterung des Artikels 25 der Landkriegsordnung erreicht zu haben glaubten, muß aus den bereits dargelegten Gründen als durchaus fraglich bezeichnet werden. Dies konnte nur dann zutreffen, wenn der Luftkrieg ein bloßes Zubehör des Landkrieges war und blieb. Je mehr er sich aber zu einer besonderen Kriegsart entwickelte, die ebenbürtig neben die beiden anderen bis dahin bekannten Kriegsarten, den Land- und den Seekrieg, trat und ihre Eigengesetzlichkeit entwickelte, desto weniger konnte eine lediglich auf den Landkrieg abgestellte Regelung auch für ihn Geltung beanspruchen. Die Stellungnahme der französischen Delegierten ist vielleicht dadurch zu erklären, daß ihnen diese Eigenart des Luftkriegs damals noch nicht zum Bewußtsein gekommen war, verfügten doch die Mächte damals nur über „Anfänge einer Luftfahrtrüstung, in denen die Keime der späteren Luftwaffen schlummerten“ [1]). Man war sich 1907 offenbar noch nicht über die Natur der neuen Waffe und des mit ihr geführten Krieges klar.

d) Die internationale Luftfahrtkonferenz in Paris von 1910.

Die dritte Haager Friedenskonferenz, bis zu deren Ende nach dem Vorschlage der englischen Delegation auf der zweiten das Verbot des Bombenabwurfs aus Luftfahrzeugen im Kriege in Geltung bleiben sollte, hat nicht mehr stattgefunden. Die völkerrechtliche Lage für den Gebrauch des neuen Kampfmittels blieb also in dem widerspruchsvollen Zustand, in den sie durch die Ergebnisse der zweiten Haager Konferenz geraten war. Zwar hatten alle großen Militärmächte erkannt, daß das neue Kampfmittel in künftigen Kriegen von Bedeutung sein konnte. Klare Vorstellungen konnte aber niemand von seinem Wesen und seinen Wirkungsmöglichkeiten haben. Da nach der zweiten Haager Konferenz die Gelegenheit zu einer allgemeinen Weiterberatung des Kriegsrechts fehlte, fand sich daher auch keine der Weltmächte bereit, das Sondergebiet des Luftkriegsrechts etwa für sich zur Beratung im Kreise der Völker zu bringen. Vorerst herrschte in der Welt Frieden und die ersten Bedürfnisse nach Rechtssatzungen

Verbot aufgetreten. Die französischen Delegierten haben dann auch in diesem Sinne dort ihre Stimmen abgegeben.

[1]) v. Wilamowitz-Moellendorff, Die Luftwaffe, in dem Sammelwerk: Das deutsche Wehrwesen in Vergangenheit und Gegenwart, Stuttgart 13 — Berlin, S. 417.

über zwischenstaatliche Fragen der Luftfahrt traten daher auf friedlichem Gebiete hervor.

Mit dem Anwachsen der luftsportlichen Betätigung der europäischen Völker — zunächst im Freiballonsport, hinter dem aber die kommenden Erscheinungsformen der Lenkluftschiffahrt und des Flugwesens nun doch schon aller Welt vor Augen standen — kam es mehr und mehr vor, daß fremdes Staatsgebiet überflogen wurde und Luftfahrzeuge verschiedener Nationen im Hoheitsgebiet fremder Mächte landeten.

Besonders erfolgreich entwickelte sich im Jahre 1907 der Freiballonsport in Deutschland, und zwar gerade bei den Luftfahrtvereinen am Oberrhein, im westfälischen Industriegebiet und am Niederrhein. Bei der Nähe der deutsch-französischen Grenzen erfolgten so Landungen deutscher Ballone in Frankreich zeitweise sehr häufig, teilweise auch in Belgien, Holland und England. Auch das im Herbst 1907 vom Sturm unbemannt entführte französische Luftschiff Patrie berührte im englischen Hoheitsgebiet zum letztenmal den Erdboden, ehe es im nördlichen Eismeer versank und dabei die Vormachtstellung Frankreichs in der Lenkluftschiffahrt endgültig zu Grabe trug.

Die Patrie war ein Heeresluftschiff; die Freiballone der deutschen Luftfahrtvereine wurden sehr häufig von Offizieren geführt oder waren mit Offizieren besetzt. So zeigte sich — nachweisbar wegen der zahlreichen Landungen deutscher luftfahrender Heeresangehöriger auf französischem Boden — vom Herbst 1907 an ein Bedürfnis nach zwischenstaatlicher Rechtssatzung für den Luftverkehr der Nationen Westeuropas [1]). Am 15. Dezember 1908 beschloß der französische Ministerrat eine internationale Konferenz zum Studium der Rechtsverhältnisse der Luftschiffahrt nach Paris einzuladen [2]). Im Mai 1910 versammelten sich dann die Vertreter von 18 europäischen Staaten, darunter die der sechs Großmächte Deutschland, England, Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn und Rußland, in Paris zur Beratung der einschlägigen Fragen. Die Konferenz [3]) hat abschließende Ergebnisse nicht gezeitigt, da sie vor der Fassung endgültiger Beschlüsse auf eng-

[1]) Quelle: Monatsberichte des Generalstabes, 4. Abteilung bis Ende 1907, Sektion T, ab Anfang 1908.

[2]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht, München und Berlin 1909; J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier), S. 1.

[3]) In Deutschland wurde für sie der Ausdruck Luftverkehrskonferenz gebraucht, der allerdings dem heutigen Sprachgebrauch nicht mehr entsprechen würde. Der französische Name: Conférence de navigation aérienne ist weiter gefaßt und zutreffender.

Biblioteka Naukowa

lischen Antrag hin vertagt worden ist [1]) und ihre Arbeiten nicht wieder aufgenommen hat. Trotzdem rechtfertigt sich hier eine Darstellung ihrer Beratungen über die Fragen der Militärluftfahrt. Denn die dort versammelten Vertreter fast ganz Europas haben in manchen Fragen übereinstimmende Meinungen geäußert; bei Abkommen, die später zwischen einzelnen Staaten geschlossen wurden, sind diese Auffassungen der Regelung zugrunde gelegt worden. Soweit die Ansichten der wichtigsten Staaten miteinander übereinstimmten, zeigten sich hier Ansätze einer entstehenden Rechtsübung auf dem Gebiete der internationalen Militärluftfahrt.

Der Arbeitsplan der Konferenz umfaßte ihrer Veranlassung entsprechend hauptsächlich das Gebiet der privaten Luftfahrt. Es war in ihm aber auch die Frage gestellt, ob und inwieweit die für die privaten Luftfahrzeuge und ihre Besatzungen für anwendbar erklärten Regeln auch für die öffentlichen Luftfahrzeuge gelten sollten, zu denen insbesondere die militärischen gehörten. Die erste Kommission der Konferenz, der die Erörterung dieser Frage oblag, war dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen: die öffentlichen Luftfahrzeuge sollten nicht den Förmlichkeiten unterworfen werden, die für die privaten aus polizeilichen Gründen, also im Interesse der Sicherheit von Fahrzeug, Besatzung und Publikum vorgesehen waren. So sollte das öffentliche Luftfahrzeug keine Zulassungserlaubnis benötigen, die bei dem privaten aus dem Grunde für erforderlich erachtet wurde, weil die Zulassungsbehörde Gelegenheit zur Erprobung der Flugfähigkeit des Fahrzeugs haben mußte [2]). Bei dem öffentlichen Luftfahrzeug erschien dies deswegen nicht erforderlich, weil der Staat hier immer die Möglichkeit besaß, die Flugfähigkeit des Fahrzeuges zu prüfen, bevor er es in seinen Dienst stellte. Dasselbe sollte für den Befähigungsnachweis der Mitglieder der Besatzung, insbesondere des Luftfahrzeugführers gelten: daß der private Luftfahrzeugführer zur Ausübung seiner Tätigkeit geeignet sei, müsse von der zuständigen Staatsbehörde besonders festgestellt und durch ein Zeugnis dargetan werden. Dagegen genüge die Tatsache der Verwendung einer Person als Führer eines

[1]) Conférence Internationale de Navigation Aérienne Proces-Verbaux des Séances et Annexes, Paris, Imprimerie Nationale 1910, S. 62. Der deutsche Delegierte, Geheimer Oberregierungsrat Dr. Lewald, fuhr darauf von Paris nach London, um den Vertreter Englands zu veranlassen, seinen Widerspruch aufzugeben, was ihm aber nicht gelang.

[2]) a. a. O. S. 105.

staatlichen Luftfahrzeugs, um sie auch ohne eine besondere Bescheinigung hierüber als dazu befähigt anzuerkennen. Denn wenn ein Staat einer Person den Auftrag erteile, in seinem Dienst ein Luftfahrzeug zu führen oder an dessen Bord gewisse Funktionen technischer Art auszuüben [1]), so sei er immer in der Lage, sich über die Fähigkeit dieser Personen hierzu vorher zu vergewissern. Die Verpflichtung zum Erwerb besonderer Befähigungszeugnisse sollte daher auch international für die Führer staatlicher Luftfahrzeuge nicht vorgeschrieben werden [2]).

Für die privaten und die öffentlichen Luftfahrzeuge mit Ausnahme der militärischen war ferner vorgesehen, daß sie in jedem Staate in eine Rolle aufgenommen werden sollten, deren Inhalt die Staaten sich gegenseitig mitteilen und veröffentlichen sollten. Für die militärischen Luftfahrzeuge hatte man selbstverständlich von einer solchen Verpflichtung abgesehen, da die Staaten sonst einen Teil ihres Mobilmachungsplanes gegenseitig sich mitzuteilen und zu veröffentlichen verpflichtet worden wären [3]).

Die wichtigste Frage vom völkerrechtlichen Standpunkte aus war hier naturgemäß die, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen die Militärluftfahrzeuge des einen Staates das Gebiet eines anderen überfliegen und dort landen dürften. Hierüber gab es in der Kommission zunächst eine Meinungsverschiedenheit. Frankreich, Großbritannien und Italien vertraten den Standpunkt, daß den Militärluftfahrzeugen nicht nur die Landung in einem fremden Staate und der Wiederabflug von dort, sondern auch der bloße Flug über dessen Gebiet rundweg untersagt werden müßte, es sei denn, daß sie eine ausdrückliche Ermächtigung oder Einladung dieses Staates hierzu hätten. Deutschland wollte hingegen die einzelnen Staaten auf diese Regel nicht festlegen, sondern jedem die Freiheit lassen, das Überfliegen seines Gebietes durch fremde Militärluftfahrzeuge so zu regeln, wie es seinen Interessen dienlich erschien [4]). Die Kommission einigte sich dann

[1]) Z. B. Offiziere der Luftschiffertruppe als navigierende Mitfahrer in Freiballonen.

[2]) Einer Zulassungspflicht für die als Luftfahrer ausgebildeten Heeresangehörigen wollten die Regierungen sich entziehen, um nicht die Zahl dieser aus den Zulassungslisten offenbar werden zu lassen. Dieser Umstand hat später im Flugwesen eine Rolle gespielt.

[3]) a. a. O. S. 106, 107. Der Versuch einer Begriffsbestimmung, was als militärisches Luftfahrzeug gelten solle, wurde hier nicht gemacht. Der Streit um diese Begriffsbestimmung hat bekanntlich später die Abrüstungskommissionen und -konferenzen des Völkerbundes sehr beschäftigt, ohne daß eine Lösung gelang.

[4]) a. a. O. S. 108 f.

auf folgende Vorschläge: Landung und Wiederaufstieg eines Militärluftfahrzeuges sollten in einem fremden Staate nur mit dessen ausdrücklicher Ermächtigung zulässig sein; sein bloßes Überfliegen sollte hingegen grundsätzlich gestattet sein, vorbehaltlich seines Rechts, dies gänzlich zu verbieten oder nur mit Beschränkungen zu erlauben; diese Einschränkungen sollten wieder allgemein oder nur für den Einzelfall ausgesprochen werden können. Es sollte hier also eine verschiedene Handhabung den einzelnen fremden Staaten gegenüber zulässig sein.

Wenn danach ein Militärluftfahrzeug verbotswidrig fremdes Gebiet überflog und dort landete, sollte dies von den Behörden dieses Staates geahndet werden können. Es sollte aber nur eine Bestrafung der Besatzung zulässig sein, nicht aber eine Einziehung des Fahrzeuges. Dieses hätten vielmehr die Behörden des überflogenen Staates an die Heimatsbehörden des Luftfahrzeuges auf deren Kosten zurückzusenden, ebenso wie dies auch mit den Waffen von Fahnenflüchtigen zu geschehen habe.

Eine besondere Regelung sollte für den Fall einer Notlandung gelten, wenn also ein Militärluftfahrzeug durch höhere Gewalt gezwungen werde, auf fremdem Gebiete zu landen. In diesen Fällen sollte das Fahrzeug das Recht zu erneutem Start haben, sobald es hierzu technisch in der Lage sei; eine Bestrafung der Besatzung hätte dann zu unterbleiben [1]). Diese sollte aber die Verpflichtung haben, den zuständigen Behörden des überflogenen Landes den Nachweis zu erbringen, daß wirklich ein Fall der Not vorgelegen habe. Bei einer entsprechenden Beschädigung des Luftfahrzeuges sollte das immer anerkannt werden. Dagegen müsse ein solcher Fall nicht immer vorliegen, wenn das Fahrzeug vom Sturme verschlagen sei. Hier könnte ein Verschulden des Kommandanten darin liegen, daß er z. B. bei atmosphärischen Depressionen in der Nähe der Grenze überhaupt aufgestiegen sei. Jedenfalls sollte das über fremdes Gebiet verschlagene Militärluftfahrzeug verpflichtet sein, sobald es diese Tatsache bemerkt, ein Notzeichen zu geben und so schnell wie möglich zu landen. Unverzüglich sollte dann eine Benachrichtigung der zuständigen Behörde des überflogenen Landes erfolgen, die die Feststellung zu treffen habe, ob ein Fall der Not vorliege oder nicht. Je nach dem Ausfall dieser Untersuchung sollte dann entweder die Besatzung bestraft oder ihr der Abflug freigegeben werden.

[1]) a. a. O. S. 330.

Über die Rechtsstellung der Militärluftfahrer auf fremden Gebiet hatte sich auf der Konferenz eine längere Debatte entsponnen. Einigkeit bestand lediglich darüber, daß die verbotswidrig in fremdes Gebiet eingedrungenen Militärluftfahrer aus ihrer Zugehörigkeit zu der bewaffneten Macht ihres Landes keine Ansprüche auf Exterritorialität, insbesondere nicht auf Exemtion von der Gerichtsbarkeit des verletzten Landes herleiten konnten [1]). Die Exterritorialität der zulässigerweise sich auf fremdem Gebiete aufhaltenden Militärluftfahrer haben hingegen Deutschland, Bulgarien, Dänemark, Großbritannien, Luxemburg, Rußland und Italien (Marineministerium) grundsätzlich bejaht, dagegen Österreich-Ungarn, Frankreich, die Schweiz und Italien (Innenministerium) ebenso grundsätzlich verneint [2]). Gegen die Stimmen von Österreich-Ungarn, Portugal und der Schweiz hat dann die Kommission den Satz aufgestellt, daß diese Militärluftfahrzeuge an der Unabhängigkeit ihres Staates teilnehmen und keiner fremden Jurisdiktion unterworfen werden können.

Dies sollte auch für den Fall der nachgewiesenen Notlandung gelten. Wenn also die Prüfung durch die zuständigen Behörden des überflogenen Landes das Vorliegen eines Notfalles bestätigte, sollte das Luftfahrzeug und seine Besatzung die Vorteile der Exterritorialität genießen, andernfalls aber nicht. Im zweiten Falle sollten also die fremden Behörden die Besatzung bestrafen, das Innere des Fahrzeuges ohne weiteres betreten, etwa vorgefundene photographische Aufnahmen beschlagnahmen dürfen und dergleichen, im ersteren Falle aber nur zu solchen Maßnahmen gegenüber Fahrzeug und Besatzung berechtigt sein, die auch anderen Exterritorialen gegenüber zulässig waren. Diese Auffassung ging von einem Vergleich des auf fremdem Gebiet notgelandeten Militärluftfahrzeuges mit dem in einen fremden Hafen vor dem Sturm geflüchteten Kriegsschiffe aus. Gegen sie wandte sich nur der Vertreter Österreichs-Ungarns. Er verglich derartige Militärluftfahrer mit Landsoldaten, die im Sturme und Nebel irrtümlich die Grenze überschritten hätten. Diesen würde gleichfalls die Exterritorialität nicht zuerkannt, sie würden vielmehr stets entwaffnet. Luftfahrzeuge könne man nicht mit Schiffen vergleichen. Wenn diese in einen fremden Hafen einliefen, könnte man sie immer kontrollieren, das sei aber bei Luftfahrzeugen nicht der Fall, die über fremdes Gebiet

[1]) a. a. O. S. 111 ff.
[2]) a. a. O. S. 289.

flögen. Er wollte also nur den Luftfahrern militärischer Art, die auf ausdrückliche Einladung oder mit ausdrücklicher Ermächtigung eines fremden Staates sich auf dessen Gebiet aufhielten, die Vorteile der Exterritorialität zukommen lassen, und dies auch nur aus Gründen der internationalen Höflichkeit, ohne daß diese Luftfahrer ein Recht hierauf hätten [1]). In diesem Punkte wurde er von dem Vertreter der Schweiz unterstützt, während sonst allgemein die Auffassung vertreten wurde, daß die Militärluftfahrer ein Recht auf die Exterritorialität insoweit haben sollten, als die Konferenz sie ihnen überhaupt zubilligen wollte.

Die Zuerkennung der Exterritorialität hätte für die Besatzungsmitglieder der militärischen Luftfahrzeuge zur Folge, daß sie von der Zivil- und Strafgerichtsbarkeit des fremden Staates und von seinen Polizei- und Zollmaßnahmen befreit waren; sie müßten aber als solche kenntlich sein, d. h. Uniform tragen [2]). Dieser Staat sollte aber trotz der Exterritorialität der fremden Militärluftfahrer berechtigt sein, gegen das Luftfahrzeug und seine Besatzung diejenigen Maßnahmen zu treffen, die durch seine Sicherheit oder aus sanitären Gründen geboten sind. Er müsse in der Lage bleiben, vor allem eine etwaige Spionage der Besatzung zu verhindern, die Mitnahme von Photographien zu verbieten, deren Verwertung der Landesverteidigung schaden könne. Ferner müsse er Maßnahmen treffen können, um etwaige Verbreitung von Seuchen oder Störungen des öffentlichen Friedens durch die Besatzungsmitglieder zu verhindern. Schließlich müsse er berechtigt bleiben, das Luftfahrzeug zum Verlassen seines Gebietes zu zwingen, wenn er ihm und der Besatzung die Vorteile der Exterritorialität nicht mehr zukommen lassen möchte [3]).

Auch sollte das Privileg der Exterritorialität keineswegs bedeuten, daß die fremden Militärluftfahrzeuge nun in jeder Beziehung wie die einheimischen behandelt werden mußten; eine Gleichstellung eigener und fremder Luftfahrzeuge, wie sie für die privaten Luftfahrzeuge auf

---

[1]) a. a. O. S. 293.

[2]) Ihre Exterritorialität sollte auch bestehen bleiben, wenn sie sich in dienstlichem Auftrage vom Fahrzeug entfernen, z. B. im Auftrage des Kommandanten, die zuständigen Gebietsbehörden von der Landung benachrichtigen. Dasselbe sollte auch für andere Entfernungen vom Fahrzeug gelten, solange die Besatzung als geschlossener Truppenkörper unter einem Befehlshaber zusammenbliebe.

[3]) a. a. O. S. 113f.

der Konferenz gefordert worden war, kam für die öffentlichen, insbesondere die Militärluftfahrzeuge, nicht in Betracht [1]).

Damit fremde Militärluftfahrzeuge als solche kenntlich waren, sollten sie verpflichtet sein, das Hoheitszeichen ihres Heimatsstaates zu tragen, dessen Form sich die Staaten gegenseitig mitzuteilen hätten. Meldungen, die bei einer Landung im fremden Lande vorgeschrieben waren, sollte die Besatzung der Militärluftfahrzeuge bei dessen zuständigen Behörden, und zwar im Falle der leichteren Erreichbarkeit auch bei den Militärbehörden dieses Staates zu erstatten haben.

Andere Fragen der Militärluftfahrt sind auf der Pariser Konferenz nicht besprochen worden. Sonst beschäftigte sie sich nur mit Fragen internationaler luftverkehrsrechtlicher Art. So erörterte sie, ob völkerrechtlich vorgeschrieben werden sollte, daß die Luftfahrzeuge, ebenso wie Schiffe, eine Nationalität haben müßten und in ihrem Heimatsstaate zu registrieren seien. Ferner verhandelte sie darüber, ob die Luftfahrer im Besitz eines international anerkannten Befähigungszeugnisses zu sein, welche amtlichen Zeugnisse sie an Bord mit sich zu führen hätten und so weiter. Über einen großen Teil der Fragen wurde dabei zwischen den meisten Konferenzteilnehmern eine Übereinstimmung erzielt.

Die Konferenz war die letzte allgemeine vor Kriegsausbruch, auf der Vertreter der Mächte über Fragen luftrechtlicher Art verhandelt haben. Es bleibt nunmehr noch übrig, auf die Ergebnisse einzugehen, die die Wissenschaft des Völkerrechts auf diesem Gebiete erarbeitet hat.

3. Die Stellungnahme der Wissenschaft zu den einschlägigen völkerrechtlichen Fragen.

In dem Maße, in dem die Technik die Mittel zur Beherrschung des Luftraumes lieferte, begann auch die Wissenschaft, sich mit den dadurch entstehenden völkerrechtlichen Fragen zu beschäftigen. Sie beschränkte sich dabei nicht nur auf die Untersuchung und Darstellung bestehender Rechtsverhältnisse, sondern stellte auch Forderungen rechtspolitischer Art über die künftige internationale Regelung streitiger

[1]) Wenn also z. B. das Überfliegen gewisser Zonen, etwa in der Nähe von Festungen, im Luftverkehr nicht gestattet war, so sollten die zulässigerweise in fremdes Gebiet einfliegenden fremden Militärluftfahrzeuge diese Verbote auch dann zu beachten haben, wenn sie für die einheimischen Militärluftfahrzeuge nicht galten.

Rechtsfragen auf. Es waren zwar nicht in erster Linie die völkerrechtlichen Fragen der Militärluftfahrt, die von den Gelehrten und wissenschaftlichen Instituten untersucht wurden, aber ihre Forschungen allgemeiner luftrechtlicher Art haben doch öfters Ergebnisse gezeitigt, die zum mindesten mittelbar zur Klärung dieser Fragen beitrugen. Für diese war es von Bedeutung, daß gewisse Grundfragen des Luftrechts einer Lösung zugeführt wurden, auf der sich dann die Regelung der Einzelheiten aufzubauen hatte.

Die bedeutendste Frage war hier die, ob das Hoheitsrecht des Staates sich auch über den Luftraum erstreckte oder dieser — wie das offene Meer — herrenloses Gebiet sei. Mit dieser Frage hat sich die völkerrechtliche Literatur in steigendem Maße beschäftigt, seitdem um die Jahrhundertwende das Interesse an der Luftfahrt auf Grund der hier erzielten technischen Fortschritte sich belebte. Einigkeit bestand nur darüber, daß der Luftraum über dem offenen Meere und über herrenlosem Gebiete gleichfalls herrenlos war. Seine Rechtsverhältnisse über dem Festland und über den Küstengewässern waren dagegen umstritten. Da besondere Rechtssätze hier zunächst weder ausdrücklich noch gewohnheitsrechtlich bestanden, bediente man sich der Analogien.

Die eine Meinung hielt die Ähnlichkeit zwischen dem Luftmeer und dem Weltenmeer für so stark, daß sie die für das letztere geltenden Rechtsregeln ohne weiteres auch für das erstere gelten lassen wollte [1]). Demgemäß betrachtete sie die Luft überall als frei für den Luftverkehr und die Luftfahrzeuge als schwebende Teile ihres Heimatsstaates. Den Bedenken, die sich dagegen im Hinblick auf die Sicherheit der unter dem Luftmeer liegenden souveränen Staaten ergeben mußten, suchte eine andere Meinung dadurch zu begegnen, daß sie für das Luftmeer die Rechtsregeln des Küstenmeeres gelten lassen wollte [2]). Wie die Staaten auf diesem, ihren Hoheitsgewässern, gewisse Rechte auszuüben befugt seien, so sollten sie auch in dem sie überdeckenden Luftmeer zu denjenigen Maßnahmen befugt sein, die zu ihrem Schutze notwendig seien. Zur Weiterbildung des luftrechtlichen Denkens während der Aufbaujahre der Luftfahrt bis zum Weltkriege haben

[1]) Hilty, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone, Archiv für Öffentliches Recht, Bd. 19, S. 88 ff., 93 ff.; Nys, Annuaire de l'Institut de Droit International, XIXe volume 1902, S. 84 ff.; Meili, Das Luftschiff im internationalen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908, S. 46.

[2]) Scholz, Archiv für Öffentliches Recht, Bd. 19, S. 601.

besonders die Verhandlungen des Institut de droit international beigetragen, der bedeutendsten Vereinigung von Rechtsgelehrten, die sich mit völkerrechtlichen Problemen befaßten.

a) Die Tagung des Institut de droit international in Brüssel 1902.

Als um die Jahrhundertwende das Interesse an der Luftfahrt zu wachsen begann, hat das Institut de droit international zwei seiner Mitglieder mit der Erstattung von Berichten über die Rechtsverhältnisse der Luftfahrt beauftragt. Dem französischen Rechtsgelehrten Fauchille wurde das Referat, dem belgischen Professor Nys das Korreferat übertragen; beide legten ihre Berichte dem Institut auf seiner Tagung in Brüssel im September 1902 vor. Fauchille hatte seinem Bericht den vollständig ausgearbeiteten Entwurf eines internationalen Abkommens über die Luftfahrt mit eingehender Begründung beigefügt [1]). Ausgangspunkt für seine Vorschläge war der Grundsatz, den er im Artikel VII seines Entwurfs folgendermaßen geformt hatte:

> „Die Luft ist frei. Die Staaten haben in ihr in Friedens- und Kriegszeiten nur die Rechte, die für sie zum eigenen Schutze nötig sind. Diese Rechte betreffen die Unterdrückung der Spionage, die Zoll- und Gesundheitspolizei und die Notwendigkeiten der Landesverteidigung [2])."

Er ging davon aus, daß der fluktuierende Luftstrom ebenso wie die fließende Wasserwelle sich jeder Herrschaft entziehe und daher weder Gegenstand des Eigentums noch der Staatshoheit sein könne. Auch auf den Luftraum könne sich die Staatshoheit nicht erstrecken, da es dort an den beständigen Verhältnissen fehle, die zur Ausübung einer Souveränität vorliegen müßten. Zudem könnte eine Hoheit über den Luftraum übermäßig den freien Verkehr der Luftfahrzeuge behindern. Dem Staat sei lediglich an dem Luftraum über seinem Gebiete ein Schutzrecht (droit de conservation) zuzuerkennen. Die Luftfahrt sollte er dort nur insoweit beschränken dürfen, als ihm durch sie schä-

[1]) Zu vgl. Annuaire de l'Institut de Droit International, XIXe volume, 1902, S. 25 ff.

[2]) „L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix et en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation. Ces droits sont relatifs à la répression de l'espionnage, à la police douanière, à la police sanitaire et aux nécessités de la défense."

digende Einwirkungen drohen; bis zur Höhe von 1500 m müßte er sie daher verbieten können, da insoweit Beobachtungen zu Spionagezwecken möglich seien. In größerer Höhe müßte sie aber auch dort für jedermann frei sein.

Während eines Krieges sollte den kriegführenden Staaten jede Luftkampfmaßnahme über ihren Gebieten und Küstenmeeren sowie über der hohen See erlaubt, dagegen über neutralem Gebiete und in der Nähe der Küsten neutraler Staaten verboten sein; letzteres deswegen, weil dabei ihre Geschosse beim Herabfallen das neutrale Land treffen und dadurch das „droit de conservation" des neutralen Staates verletzen würden. Neutralen Luftfahrzeugen müsse das Überfliegen kriegführender Staaten und eines Umkreises von 11 000 m von ihren Küsten aus verboten, der Einflug und die Landung auf ihrem Gebiete nur mit besonderer Erlaubnis des kriegführenden Staates gestattet sein, da sie sonst Beobachtungen über militärische Maßnahmen des Kriegführenden machen und diese zur Kenntnis des Gegners des Kriegführenden bringen könnten. Es genüge hier nicht die Einhaltung der 1500 m-Grenze, da Truppenbewegungen auch aus größerer Höhe erkennbar seien. Eine Bestimmung, die auch umgekehrt den Luftfahrzeugen der kriegführenden Staaten das bloße Überfliegen neutralen Gebiets oder der „zone d'isolation" untersagte, fehlte bewußt in dem Entwurf Fauchilles. Auch aus dem „droit de conservation" des Neutralen ergab es sich nicht von selbst, da dieses Überfliegen, anders als der Luftkampf über seinem Territorium, seine Interessen nicht verletzt; er hat ja keine zum Kampfe marschierenden Truppen zu verbergen [1]). Im übrigen wies Fauchille auf die großen Ähnlichkeiten zwischen dem Luftkrieg und dem Seekrieg hin. Ebensowenig wie im Seekriege werde man im Luftkrieg in ein feindliches Land einmarschieren und die Hand auf die feindliche Staatsverwaltung legen können, man werde sich vielmehr damit begnügen müssen, die Quellen der feindlichen Stärke und seines Reichtums zu zerstören. So kam er zu der Forderung, daß der Krieg in Luftfahrzeugen grundsätzlich den Gesetzen und Gebräuchen des Seekriegs unterliegen solle.

[1]) Fauchille hat hier anscheinend nicht gesehen, daß für den Kriegführenden aber ein „Droit de conservation" dagegen geltend gemacht werden könnte, wenn seine Kriegsgegner zur Ausführung von Kampfhandlungen aus der Luft den Anflug über neutrales Staatsgebiet nähmen. Dieses Deutschland gegenüber von den Gegnern im Weltkriege stark verletzte Recht hat im Kriege eine erhebliche Rolle in den völkerrechtlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Holland gespielt (Anflug englischer Bombenflugzeuge über holländisches Gebiet gegen die Ubootbasis in Flandern).

Nys hatte in seinem erheblich kürzerem Korreferat das Thema im wesentlichen nur vom historischen Standpunkt aus behandelt. Er vertrat insbesondere den Grundsatz der absoluten Freiheit des Luftraums von jeder staatlichen Macht, ging darin also noch weiter als Fauchille.

b) Die Tagung des Institut de droit international in Gent 1906.

Zu einer Erörterung des Fauchilleschen Berichts kam das Institut auf seiner Tagung in Brüssel 1902 aus Zeitmangel nicht mehr. Erst im Jahre 1911 [1]) fand eine eingehende Stellungnahme zu einem erweiterten Entwurf Fauchilles über die Rechtsverhältnisse der Luftfahrzeuge statt. Inzwischen hatte das Institut in Gent im Jahre 1906 eine Tagung abgehalten, auf der die Grundlage der Fauchilleschen Vorschläge in einem anderen Zusammenhange zur Erörterung gelangten. Dort wurden die internationalen Rechtsverhältnisse der drahtlosen Telegraphie besprochen [2]). Wieder war Fauchille Berichterstatter und wiederum ging er in seinen Vorschlägen für die Regelung dieses Gegenstandes von dem Grundsatze aus: „Die Luft ist frei. Die Staaten haben über sie in Kriegs- und Friedenszeiten nur die zum eigenen Schutz notwendigen Rechte." Wenngleich das Institut in seiner Mehrheit diese Auffassung Fauchilles schließlich billigte, zeigte sich dagegen doch in der Erörterung bei einer Minderheit Widerstand. Besonders wandte sich der Engländer Westlake gegen diese These und setzte ihr den Grundsatz der Staatshoheit über den Luftraum entgegen. Er betonte besonders, daß nicht die Rechtsverhältnisse an der Luft, sondern die an dem Luftraum zu untersuchen seien. Ebenso wie bei dem Küstengewässer — auch nach der Meinung des Instituts — grundsätzlich die Hoheit des Uferstaates bestehe und das Durchfahrtsrecht Dritter die Ausnahme bilde, so bestehe auch in erster Linie das Hoheitsrecht des Staates an dem Luftraum über seinem Territorium und erst in zweiter Linie ständen die Rechte, die Dritten über die Benutzung dieses Raumes eingeräumt werden könnten. Er beantragte daher, den Artikel 1 des Fauchilleschen Entwurfs folgendermaßen zu ändern [3]):

„Der Staat hat ein Hoheitsrecht über den Luftraum über seinem Erdboden, unbeschadet eines friedlichen Durchgangsrechts

[1]) Siehe S. 58.

[2]) Annuaire de l'Institut de Droit International, Band 21, S. 76 ff.

[3]) a. a. O. S. 299.

für die Ballone und andere Flugmaschinen und für die drahtlose telegraphische Korrespondenz [1])."

Andere Mitglieder des Instituts, wie hauptsächlich der deutsche Professor von Bar, hielten die Frage der Natur des Staatsrechts am Luftraum damals noch nicht für spruchreif [2]), wollten sich vielmehr mit der Regelung einzelner praktischer Fälle begnügen, die bei dem Betrieb der Telegraphie ohne Draht aufgetaucht waren.

c) Die internationale Luftfahrtkonferenz in Paris 1910.

Nach diesen Grundsätzen handelte auch die internationale Luftfahrtkonferenz in Paris 1910, die zwar, wie bereits erwähnt, vor der Fassung endgültiger Beschlüsse vertagt worden ist, immerhin doch schon, besonders in ihren Kommissionen, zu einer Reihe von Fragen der Luftfahrt Stellung genommen hatte. Die erste Kommission der Konferenz konnte sich schließlich über die Frage nicht einigen, ob und unter welchen Bedingungen die Staaten verpflichtet sein sollten, die privaten Luftfahrzeuge der anderen Staaten in ihren Grenzen und über ihrem Gebiete zuzulassen [3]). Die englische Delegation glaubte sich den deutschen [4]) und französischen [5]) Vorschlägen nicht anschließen zu können. Diese sahen grundsätzlich die Freiheit der Luftfahrt vor und gaben den Staaten nur das Recht zu solchen Einschränkungen, die vom Standpunkte ihrer Sicherheit unerläßlich waren. Die Engländer glaubten aber, daß mit Rücksicht auf ihre Munizipalgesetzgebung und Gerichtspraxis die Ermächtigung fremder Flugzeuge zum Überfliegen und Landen auf englischem Gebiete mit dem englischen Gesetz nicht zu vereinbaren sei; vor allem aber fürchteten sie eine Beeinträchtigung der Interessen und der Souveränität des Britischen Reiches [6]). Aber auch bei den Vorschlägen der anderen blieb es formell dahingestellt, ob die Zulassungspflicht gegenüber fremden Luftfahrzeugen ein Ausfluß der bestehenden Freiheit des Luftraums oder eine Dienstbarkeit sein sollte, mit der die

[1]) „L'Etat a un droit de souveraineté sur l'espace aérien au dessus de son sol, sauf un droit des passage inoffensif pour les ballons ou autres machines aéroplanes et pour la correspondance télégraphique sans fil."

[2]) a. a. O. S. 302.

[3]) Conférence Internationale de Navigation Aérienne, Procès-Verbaux des Séances et Annexes, Paris 1910, S. 97 ff.

[4]) a. a. O. S. 239 ff.

[5]) a. a. O. S. 242 ff.

[6]) a. a. O. S. 269 ff.

an sich am Luftraum bestehende Hoheit des Staates belastet war. Einigkeit bestand nur darüber, daß eine Stellungnahme zu der theoretischen Grundlage vermieden werden sollte, wie man auch — worauf die deutsche und englische Delegation noch besonders hinwiesen — auf der Konferenz in Berlin 1907 zur Regelung der Rechtsverhältnisse der Telegraphie ohne Draht jede abstrakte Erklärung über die Rechte am Luftraum vermieden hatte. Trotzdem lassen sich aus der Stellungnahme der einzelnen Delegationen Schlüsse auf ihre Einstellung zu der Grundfrage ziehen. Es war oben schon erwähnt worden, daß drei Großmächte, Frankreich, Großbritannien und Italien, den Heeresluftfahrzeugen grundsätzlich jedes bloße Überfliegen fremden Staatsgebietes — auch in größter Höhe — verbieten und eine vierte, Deutschland, die diesbezüglichen Regelungen völlig in das Belieben des Staates stellen wollten. Das läßt sich kaum noch mit dem bloßen Schutzrecht (droit de conservation) des Staates vereinigen, ist vielmehr aus der damals schon zur Herrschaft gelangten Grundauffassung zu erklären, daß die Souveränität des Staates sich auch auf den Luftraum erstreckt [1]), wenn diese Grundauffassung ihren wörtlichen Ausdruck auch erst in den internationalen Luftkonventionen der Nachkriegszeit gefunden hat.

d) Das einschlägige Schrifttum.

Auch in der Wissenschaft hatten sich inzwischen die Stimmen gemehrt, die die volle Staatshoheit über den Luftraum lehrten. Schon 1907 hatte Mérignhac, der noch 1900 dem Grundsatz der Luftfreiheit gehuldigt hatte [2]), in seinem Handbuch des internationalen Rechts von der einseitigen Vertretung dieses Grundsatzes abgesehen und den Versuch des Nachweises unternommen, daß man mit beiden Theorien im wesentlichen zu den gleichen praktischen Ergebnissen gelange [3]). Die Engländer Richards [4]) und Hazeltine [5]), der Franzose Bellenger [6]),

[1]) Dies war auch der Standpunkt der Regierung des Deutschen Reichs, der in dem Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes, wie er am 31. Januar 1914 dem Reichstag zur Beschlußfassung vorgelegt wurde, ausdrücklich ausgesprochen ist (zu vgl. Reichstagsdrucksache Nr. 1338 der 13. Legislaturperiode, S. 28).

[2]) Mérignhac, La Conférence internationale de la Paix, 1900, S. 80.

[3]) A. Mérignhac, Traité de droit public international, Paris 1907, II. Partie, S. 398 ff., 408.

[4]) Richards, Sovereignty over the Air (Oxford 1912), S. 25.

[5]) Hazeltine, The Law of the Air, 1911, S. 142 f.

[6]) Bellenger, La guerre aérienne, Paris 1912, S. 37 ff., 135.

der Italiener Arnaldo de Valles [1]) und eine Reihe von deutschen Völkerrechtslehrern wie Kohler [2]), von Liszt [3]), Meurer [4]), v. Ullmann [5]) und Zitelmann [6]) sowie Grünwald [7]) vertraten den Grundsatz der Souveränität des Staates über den Luftraum, während die Franzosen noch überwiegend (Fauchille, Rolland, Bonnefoy und Pradier-Fodéré) die Freiheit der Luft anerkannten [8]). Im einzelnen wichen diese Vertreter der Wissenschaft in vieler Beziehung voneinander ab. Gelehrt wurde teils, daß die Luft unbeschränkt frei, teils daß sie mit gewissen Befugnissen des Staates (droit de conservation) belastet sei; andererseits wurde auch teilweise die Meinung vertreten, daß der Staat die Hoheit über den Luftraum, sei es schrankenlos, sei es der Höhe nach begrenzt oder mit dem Recht der Luftfahrer auf freien Durchflug belastet, besäße [9]).

e) Die Tagung des Institut de droit international in Madrid 1911.

Eine Gelegenheit zur weiteren Klärung der Rechtsbegriffe über das sich gerade damals schnell entwickelnde Luftfahrtwesen war 1911 auf der Tagung des Institut de droit international in Madrid, auf der diese Rechtsverhältnisse erörtert wurden, für seine Mitglieder gegeben. Zum Berichterstatter war wieder der Franzose Fauchille bestimmt worden, dessen Bericht mit dem umfangreichen Entwurf eines Abkommens über die Rechtsverhältnisse der Luftfahrzeuge, der sich im wesentlichen auf seiner Arbeit von 1902 aufbaute, auf der Tagung

---

[1]) Revue de la locomotion aérienne, Juli/August 1910.

[2]) Kohler, Luftfahrtrecht, Berlin 1912, S. 23.

[3]) v. Liszt, Völkerrecht 1907, S. 81.

[4]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht, Separatabdruck aus den Annalen des deutschen Rechts, 1909, Heft 3, S. 8.

[5]) v. Ullmann, Völkerrecht, S. 254.

[6]) Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht, Leipzig 1909, S. 475.

[7]) Grünwald, Der Luftraum in rechtlicher Beziehung zu den Teilen der Erde, über denen er sich befindet. Archiv für Öffentliches Recht, 24. Band, Tübingen 1909, S. 190 ff.

[8]) Zu vgl. die Zusammenstellung bei Jenny Lycklama a Nijeholt, Revue Juridique internationale de la Locomotion Aérienne, I, 1910, S. 229 ff., S. 283 ff., S. 297 ff., die selbst für die schrankenlose Hoheit des Staates am Luftraum eintritt.

[9]) Zu vgl. hierzu den Bericht von E. S. M. Perowne auf der 28. Tagung der International Law Association. Compte rendu, Londres 1914, S. 529 ff.

besprochen wurde [1]). Er wandte sich darin noch gegen das Bombenabwurfsverbot der Haager Friedenskonferenzen; da man auf Luftfahrzeuge schießen dürfte, müßten diese sich auch verteidigen dürfen. Den Luftfahrzeugen kriegführender Staaten müßte das bloße Überfliegen neutralen Gebietes gestattet sein [2]), da ein Hoheitsrecht des neutralen Staates an dem Luftraum über seinem Gebiet nicht bestehe und sein Schutzrecht (droit de conservation) hierdurch nicht verletzt werde. Auch sollte den militärischen Luftfahrzeugen nicht verboten sein, auf neutralem Gebiet zu landen, ihre Befugnis sollte dieselbe sein wie die der Kriegsschiffe kriegführender Staaten im neutralen Hafen [3]). Andererseits sollte aber den neutralen Luftfahrzeugen das Überfliegen des Gebiets der kriegführenden Staaten wegen der Möglichkeit der Spionage verboten sein, im übrigen für das Verhalten der Neutralen gegenüber den Luftfahrzeugen der Kriegführenden grundsätzlich die Bestimmungen gelten, die durch die Haager Konvention vom 18. Oktober 1907 für die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege [4]) aufgestellt worden sein.

Dem ausführlichen Entwurfe Fauchilles hatte der deutsche Professor von Bar einen erheblich kürzeren Gegenentwurf gegenübergestellt, der in manchem eigene Wege ging und sich auf die Regelung folgender Punkte beschränkte [5]): grundsätzlich sollte den Luftfahrzeugen jede Zerstörungs- und Kampfhandlung in dem weiten Luftraum verboten sein, erlaubt sollten die letzteren nur sein zur Verteidigung gegen Angriffe, zur Unterstützung von Seekämpfen, in den Territorialgewässern der Kriegführenden, in einer blockierten Zone und in dem Teil des Luftraumes, der das Gebiet der Kriegführenden überdeckte [6]). Über

[1]) Annuaire de l'Institut de Droit International, 24e volume, 1911, S. 24 ff., 105 ff.

[2]) Auch Prof. Richards erkennt in seinem Bericht vor der 28. Tagung der International Law Association an, daß für die Anhänger des Grundsatzes der „Freiheit der Luft" sich diese Folgerung mit Notwendigkeit ergebe. Zu vgl. Association de Droit International (International Law Association, Compte Rendue de la Vingt-Huitième Conférence, Londres 1914, S. 527).

[3]) Sie sollten dort also z. B. nur 24 Stunden verweilen dürfen, falls nicht Beschädigungen oder das Wetter ihren Abflug unmöglich machten, sowie dort nichts unternehmen dürfen, was ihre militärische Brauchbarkeit zu verstärken geeignet sei.

[4]) Abgedruckt im Reichsgesetzblatt 1910, S. 343.

[5]) Annuaire de l'Institut de droit international, 24e volume, 1911, S. 151, 153.

[6]) Auf den ersten Blick erscheinen danach die Ausnahmen zahlreicher als die Regel. Aber man muß hier sich von der Betrachtungsweise freimachen, nach der das Staats-

dem offenen Meere und nicht blockierten Küstengewässern sollte der Kampf von Luftfahrzeugen gegeneinander wegen der Gefährdung der neutralen Schiffahrt durch herabfallende Geschosse verboten sein. Feindliche private Luftfahrzeuge sollten nur dann weggenommen werden dürfen, wenn sie freiwillig in den Luftraum über dem gegnerischen Gebiete oder eine blockierte Zone hineinflögen oder Kriegskonterbande an Bord hätten. Ihnen sollte das Überfliegen gegnerischen Gebiets verboten sein. Neutralen privaten Flugzeugen sollten die Kriegführenden das Überfliegen ihres Gebiets verbieten dürfen. Doch sollten sie bei Zuwiderhandlung nicht ohne vorherige Warnung beschossen werden dürfen, ebenso nicht im Falle einer Notlandung.

In den vorbereitenden Äußerungen und in der Erörterung auf der Tagung beschäftigten sich die Mitglieder des Instituts hauptsächlich mit der Frage, ob überhaupt die Entfaltung einer Waffenwirkung aus den Luftfahrzeugen heraus zugelassen werden sollte. Für die Zulässigkeit solcher Kampfhandlungen trat der deutsche Professor Kaufmann [1]) ein, der noch die Forderung aufstellte, daß von dem Verbot der Beschießung unverteidigter Städte, wie es für den Landkrieg besteht, das Bombardement von Gebäuden, die der zentralen militärischen Leitung dienten, Militärarsenalen, Marinedocks, Munitionsfabriken und dergleichen ausgenommen werden sollte. Dagegen wollte der belgische Professor A. Rolin den Luftfahrzeugen das Schießen nur zur Verteidigung gegen einen Angriff erlauben, im übrigen sie im Kriege nur zur Aufklärung verwendet wissen [2]). Der deutsche Professor Meurer und der englische Professor Holland lehnten den Grundsatz der Freiheit der Luft ab und nahmen für die Staaten die Hoheit auch über den Luftraum in Anspruch. Demgemäß wünschte Professor Holland ein Verbot für die Militärluftfahrzeuge, andere Staaten zu überfliegen, insbesondere für die Luftfahrzeuge kriegführender Staaten, neutrales Gebiet zu überfliegen. Die Professoren Kaufmann

gebiet der Kriegführenden der einzig mögliche Kampfort ist. Wie im Seekrieg das weite Meer auch in den entferntesten Erdgegenden zur Kampfstätte werden kann, so fragt sich für den Luftkrieg, ob dies analog für das Luftmeer bei Kampfhandlungen aus Luftfahrzeugen gelten soll. So betrachtet, stellt der Luftraum über dem Gebiet der Kriegführenden nur einen kleinen Teil des möglichen Kampfplatzes dar. Kampfhandlungen, die nur in ihm erlaubt sind, stellen die Ausnahme von dem allgemeinen Verbot dar, das für den ganzen übrigen weiten Luftraum gilt.

[1]) a. a. O. S. 140.

[2]) a. a. O. S. 151, 153.

und A. Rolin setzten sich dann noch für die Unverletzlichkeit feindlichen Privateigentums mit Ausnahme der Kriegskonterbande im Luftkrieg ein. Zur Konterbande sollten nach Kaufmann auch alle Luftfahrzeuge gehören, da sie vom Gegner im Kriege verwendet werden könnten. Ihre Wegnahme sollte daher immer zulässig sein. Professor Meurer vertrat insbesondere den Standpunkt, daß der Luftkrieg keine besondere Kriegsart, sondern ein Annex des Land- und Seekriegs sei.

In der Debatte ging das Institut bald zur Erörterung der kriegsrechtlichen Fragen über, nachdem es sich im übrigen auf dem Grundsatz der freien Luftfahrt nur beschränkt durch das Schutzrecht der Staaten geeinigt hatte [1]).

Die erste kriegsrechtliche Frage betraf die Zulässigkeit der Kampftätigkeit der Luftfahrzeuge. Fauchille vertrat den Standpunkt, daß hierbei eine vertikale und eine horizontale unterschieden werden müsse, d. h. einerseits der Angriff der Luftfahrzeuge gegen Erdziele durch Bombenabwurf und anderseits der Kampf der Luftfahrzeuge untereinander. Er kam zu dem Ergebnis, daß der Luftkrieg in jeder Gestalt und überall für zulässig erklärt werden solle, nur nicht über dem neutralen Gebiet. Das letztere sei selbstverständlich für die, die die Souveränität des Staates über den Luftraum lehrten. Denn auf neutralem Gebiet dürften die Gegner sich keine Kämpfe liefern. Es gelte aber auch für diejenigen, die den Grundsatz der Luftfreiheit vertreten [2]).

In der nachfolgenden Erörterung wurden vier verschiedene Ansichten vertreten. Der französische Professor Politis und die Belgier Errera und E. Rolin wollten den Luftkrieg uneingeschränkt zulassen, der französische Professor de Lapradelle nur gegen Boden-, nicht gegen Luftziele. Der englische Professor Westlake, der spanische Advokat de Labra und der belgische Professor A. Rolin wollten den Gebrauch der Luftfahrzeuge im Kriege nur zur Erkundung gestatten und schließlich wollten Holland und Maluguer ihren Gebrauch zu jeder Tätigkeit im Kriege verboten wissen.

---

[1]) La circulation aérienne internationale ec libre, sauf le droit pour les Etats sous-jacents de prendre certaines mesures, à déterminer, en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants.

[2]) Denn ein solcher Kampf gefährde durch den stets möglichen Abschluß und Absturz von Flugzeugen das neutrale Gebiet und verletze daher das Schutzrecht des neutralen Staates.

Nach einer längeren Erörterung schritt das Institut zur Abstimmung über die Anträge. Zunächst kam der Antrag des englischen Professors Holland an die Reihe, der jede Verwendung von Luftfahrzeugen im Kriege, auch zu bloßen Erkundungszwecken, verbieten wollte. Er wurde mit 17 Stimmen gegen fünf abgelehnt. Ebenso wurde mit 15 gegen neun Stimmen ein Antrag Westlake, A. Rolin und des italienischen Professors Fiore abgelehnt, der den Luftfahrzeugen nur die Kampftätigkeit, nicht aber auch die Aufklärungstätigkeit verbieten wollte.

Sodann wurde über den Gegenentwurf von Bar zuerst im einzelnen, dann en bloc abgestimmt. Er hatte ein eigenartiges Schicksal. Alle einzelnen Sätze wurden mit Ausnahme eines, der mit Stimmengleichheit abgelehnt wurde, angenommen, bei der Gesamtabstimmung aber der Gegenentwurf mit 13 gegen zehn Stimmen abgelehnt.

Schließlich wurde ein Antrag de Lapradelle und des schweizerischen Professor Mercier zur Abstimmung gebracht, der auch vom Berichterstatter unterstützt wurde und folgenden Wortlaut hatte:

„Der Luftkrieg ist erlaubt, aber unter der Bedingung, daß er für die Personen oder das Eigentum der friedlichen Bevölkerung keine größere Gefahr darstellt als der Land- oder Seekrieg [1])."

Dieser Antrag wurde mit 14 gegen sieben Stimmen angenommen. Die Fortsetzung der Erörterung wurde dann auf Vorschlag des Berichterstatters auf die nächste Sitzung des Instituts vertagt, hat aber dann nicht mehr stattgefunden [2]).

Es kann zweifelhaft sein, ob die vierzehn Mitglieder des Instituts, die diesem Beschlusse zustimmten, damit tatsächlich die überwiegende Meinung der Völkerrechtsgelehrten über den Luftkrieg ausdrückten. Sehr klar ist der Beschluß nicht [3]). Aus ihm geht nicht deutlich hervor, unter welchen Einschränkungen der Luftkrieg nun als zulässig angesehen werden sollte. Die bei Beachtung der völkerrechtlichen Bestimmungen mögliche Gefährdung der friedlichen Einwohner und ihres Eigentums ist im Seekrieg größer als im Landkrieg. In jenem sind unter gewissen

[1]) „La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou la propriété de la population pacifique de plus grand danger que la guerre terrestre ou maritime."

[2]) Weitere Entwürfe zur Regelung des Luftkriegsrechts sind in der Vorkriegszeit noch von Le Moyne in „Le droit futur de la guerre aérienne" 1913; D'Hooghe in „Le droit aérien" 1913 und Spaight in „Aicraft in war" 1914 veröffentlicht worden.

[3]) Siehe auch Baron de Staël-Holstein, L'empire sur l'air in Revue juridique internationale de la Locomotiom aérienne, Band III, Paris 1912, S. 314.

Voraussetzungen Beschießungen unverteidigter Städte gestattet [1]), in diesem sind sie gänzlich verboten. Welche dieser voneinander abweichenden Vorschriften sollten nun nach Auffassung des Instituts im Luftkriege gelten? Sollte zum Beispiel das Bombardement von Waffenlagern in unverteidigten Städten im Luftkrieg erlaubt sein oder nicht?

f) Die Tagung der International Law Association in Madrid 1913.

Ebenso kann es fraglich erscheinen, ob der Beschluß über die Freiheit der Luftfahrt, der dem überflogenen Staate nur gewisse Schutzrechte geben wollte, den tatsächlichen Verhältnissen noch genügend Rechnung trug, wenngleich noch ein anderer juristischer Kongreß, nämlich das Comité Juridique International de l'Aviation wenige Wochen darauf denselben Beschluß faßte [2]). Jedenfalls kam eine andere Vereinigung von Völkerrechtssachverständigen, die sich hauptsächlich aus Männern der Praxis zusammensetzte, die International Law Association [3]) auf ihrer Tagung in Madrid im Jahre 1913 bei der Beratung dieser Frage zu einem anderen Ergebnis. Nach eingehenden Berichten von Sir Erle Richards und Edward S. M. Perowne nahm sie die von ihrem vorbereitenden Komitee vorgeschlagenen Entschließungen mit 21 gegen zwei Stimmen an, die folgenden Wortlaut hatten:

I. Es ist das Recht eines jeden Staates, solche Verbote, Einschränkungen und Regelungen über das Durchfliegen des Luftraumes oberhalb seiner Gebietes und seiner Küstengewässer durch Luftfahrzeuge anzuordnen, die er für angemessen hält.

II. Unterworfen diesem Recht der überflogenen Staaten soll die Freiheit der Luftfahrt bereitwillig den Luftfahrzeugen jedes Landes bewilligt werden [4]).

---

[1]) Siehe Anlage 9.

[2]) Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne, Band III, Paris 1912, S. 145—168.

[3]) Zu vgl. hierzu A. de La Pradelle, L'international Law Association et le Droit aérien in der Revue Générale de Droit Aérien, Tome I, 1932 Paris, S. 539 ff.

[4]) I. It is the right of every State to exact such prohibitions, restrictions, and regulations as it may think proper in regard to the passage of aircraft throug the air space above its territories and territorial waters.

II. Subject to this right of subjacent States liberty of passage of aircraft ought to be accorded freely to the aircraft of every nation.

Association de Droit International (International Law Association) Compte Rendue de la 28me Conférence, Londres 1914, S. 533, 545.

Dieser Beschluß ging also von der vollen Hoheit des Staates über den Luftraum aus und stellte den Staaten gegenüber nur die mehr moralische Forderung, daß sie den Luftfahrzeugen der anderen Staaten die Flugfreiheit insoweit allgemein gewährten, als sie diese überhaupt gewähren wollten [1]). Die Entscheidung darüber, welche Maßnahmen im Einzelfall zum Schutz des in Frage stehenden Staates notwendig und damit zulässig seien, sollte danach lediglich diesem selbst zustehen, nicht internationaler Festsetzung unterliegen.

4. Einzelstaatliche und zwischenstaatliche Regelungen. Luftsperrzonen. Einflugverbote. Das deutsch-französische Luftfahrtabkommen von 1913.

Die International Law Association ist zu ihrem Beschlusse offenbar durch die tatsächlichen Verhältnisse gekommen, die auf dem Gebiet des Luftrechts sich inzwischen herausgebildet hatten. Die Staaten waren nämlich dazu übergegangen, Bestimmungen zu erlassen, durch die sie die Luftfahrt über ihrem Gebiete nach ihrem Belieben regelten und soweit das Hoheitsrecht über den Luftraum in Anspruch nahmen. In England waren in zwei Gesetzen 1911 und 1913 die Rechtsverhältnisse der Luftfahrt derart geordnet worden, daß der Regierung die Ermächtigung erteilt wurde, die Luftfahrt über der ganzen oder einzelnen Teilen der Küstenlinie des Vereinigten Königreichs und der anliegenden Küstengewässer zu verhindern. Die Regierung hat von dieser Ermächtigung durch eine Verordnung des Staatssekretär des Innern vom 1. März 1913 [2]) in der Weise Gebrauch gemacht, daß sie

---

[1]) Damit kam die Assoziation zu dem gleichen Ergebnis, zu dem schon der internationale Kongreß für Luftfahrt im Jahre 1910 in Verona gelangt war, der folgenden Satz aufgestellt hatte: die ein Gebiet und das Territorialmeer beherrschende Atmosphäre muß als eine Gebietsatmosphäre betrachtet werden, die der Hoheit des Staates unterworfen ist, und die herrenlose Gebiete und das freie Meer beherrschende Atmosphäre muß als ein freier Raum betrachtet werden. (L'atmosphère qui domine le territoire et la mer territoriale doit être considérée comme une atmosphère territoriale assujettie à la souveraineté de l'Etat, et l'atmosphère dominant les territoires inoccupés et la mer libre doit être considérée comme un espace libre.) Primo Congresso Giuridico Internationale per il Regolamento della Locomozione Aerea, Atti e relazioni, Verona 1911, zu vgl. auch Alberic Rolin, Le droit moderne de la Guerre, Bruxelles 1920/21, Tome II, Livre V, p. 413.

[2]) Oders made by the Secretary of State, March 1, 1913, under the Aerial Navigation Acts 1911 and 1913, Statutory Rules and Orders 1913 No. 228, Spaight, Aircraft in war, s. 59.

eine große Zahl von Sperrzonen festsetzte, die von in- und ausländischen Luftfahrzeugen überhaupt nicht überflogen werden durften, und eine kleine Zahl von Küstenstrecken bezeichnete, in denen allein fremde nichtmilitärische Luftfahrzeuge einfliegen durften [1]); im übrigen hatte sie den Luftfahrzeugen verboten, die Küstenlinie und die angrenzenden Territorialgewässer von der See her zu überfliegen, sowie den über die erlaubten Küstenstrecken in England einfliegenden Luftfahrzeugen vorgeschrieben, daß sie längstens fünf Meilen von der Küste entfernt landeinwärts zu Boden gehen und ihre Besatzungen sich dort bei der nächsten Behörde zu melden hätten. Diese sollte dann prüfen, ob die Besatzung im Besitz der vorgeschriebenen Ausweispapiere sei und nicht verbotene Gegenstände wie z. B. Lichtbildgeräte an Bord hätte. Ausländische Militärflugzeuge sollten überhaupt nur auf besondere Einladung der Regierung und unter Beachtung der hierfür jeweils besonders festgesetzten Bedingungen nach England einfliegen dürfen.

Frankreich hatte durch ein Dekret vom 24. Oktober 1913 die Zonen festgesetzt, die zu überfliegen den privaten Luftfahrzeugen untersagt war [2]). An seiner Ostgrenze umfaßten diese die Umkreise der Befestigungen von der Nordsee bis zum Mittelländischen Meer, darunter der deutschen Grenze gegenüber zwei große große Bezirke, der eine von nördlich Verdun bis südlich Toul und Nancy, der andere von nördlich Epinal bis südlich Belfort. Zwischen beiden Sperrzonen blieb nur ein schmaler Landstreifen frei, der außendem durch das Sperrgebiet des Forts von Manonviller noch weiter eingeengt war. Durch ein weiteres Dekret vom 13. Dezember 1913 verbot Frankreich den Flug über sein Gebiet den ausländischen Militärluftfahrzeugen gänzlich.

Rußland hatte das Überfliegen seiner Westgrenze zuerst Anfang 1913 für alle Luftfahrzeuge auf anfangs sechs Monate verboten, dieses Verbot dann halbjährlich bis zum 14. Juli 1914 (1. Juli alter russischer Zeitrechnung) erneuert; außerdem hat es im finnischen Meerbusen das Überfliegen von Flugzeugen über das Gebiet, das von den Parallelen 59° 10′ und 60° 10′ nördlicher Breite und den Meridianen 23° und 25° östlicher Länge von Greenwich begrenzt wird, untersagt [3]) — also das

[1]) Wegen der Luftsperrzonen und der für den Einflug freigegebenen Küstenstrecken siehe Anlage 11.

[2]) Siehe Anlage 12.

[3]) Verfügung vom 20. September 1913, veröffentlicht in Nr. 213 der Sammlung von Bestimmungen und Verfügungen der Regierung vom 27. September 1913 und in Nr. 29 der Sammlung der Finnland betreffenden Gesetze und Verordnungen von allgemeiner Reichsbedeutung vom 17. (30.) Oktober 1913.

Einfluggebiet nach St. Petersburg und Kronstadt. Durch Verordnung vom 18. Juni (alter russischer Zeitrechnung) 1914 [1]) hat es sodann eine Luftsperrzone festgesetzt, die längs eines großen Teiles der deutschen und österreichischen Grenze bis weit in das Innere des Landes hinein das spätere Aufmarschgebiet seiner Armeen umfaßte.

Serbien hatte durch sein Reglement über den Verkehr mit Flugapparaten vom 18. Februar 1913 [2]) das Überfliegen seines Gebietes durch fremde Militärflugzeuge gänzlich verboten, privaten Luftfahrzeugen aber nur das Fliegen über befestigten Plätzen untersagt, soweit nicht eine besondere Bewilligung hierzu von dem Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Kriegsminister erteilt war.

Österreich hatte durch Erlaß des Ministeriums des Innern vom 2. Dezember 1913, betreffend Festlegung der Verbotszonen für Luftfahrzeuge [3]) und durch Verordnung der Landesregierung für Bosnien und Herzegowina vom 16. Februar 1913 eine Reihe von Verbotszonen für die Luftfahrzeuge an der russischen und südtiroler Grenze, der Adriatischen Küste sowie gegen Montenegro und Serbien festgesetzt [4]). Darüber hinaus hatte es alle Fahrzeuge, die in den Luftraum über eine solche Zone auch unabsichtlich geraten waren, zum sofortigen Landen zur Vermeidung von Zwangsmitteln verpflichtet.

In Deutschland hatten die Militärverwaltungen im August 1913 die Zonen genau abgegrenzt, deren Überfliegen ohne ihre Genehmigung verboten war [5]).

Es blieb sogar nicht bei der Inanspruchnahme der Staatshoheit über den Luftraum oberhalb des eigenen Gebietes, die Staaten gingen kurz vor dem Weltkriege sogar dazu über, die Staatshoheit der anderen daran anzuerkennen. Schon 1899 hatten Deutschland und Österreich-

---

[1]) Abgedruckt im Gesetzblatt Nr. 155 vom 3. Juli (alter russischer Zeitrechnung), 1914, S. 2597 unter Nr. 1752.

[2]) Srbske Novine Nr. 41 vom 21. Februar 1913.

[3]) Österr. Gesetzblatt, Jahrgang 1913, XCI, Stück vom 13. Dezember 1913, S. 898, Nr. 253. Siehe Anlage 13.

[4]) Veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für Bosnien und die Herzegowina, Jahrgang 1913, Stück VIII, vom 6. März 1913. Siehe Anlage 13.

[5]) Wegen des Umfanges der verbotenen Zonen in Deutschland siehe Anlage 14; wegen des Rechtszustands im Reich im übrigen s. S. 78 ff. Wegen der Sperrzonen insgesamt s. Karte am Schlusse, bezüglich Rußlands auch Anlage 15 und der Türkei Anlage 16. Italien hat erst nach Kriegsausbruch am 3. September 1914 durch königliche Gesetzesverordnung Nr. 1008 das Überfliegen seines ganzen Staatsgebietes fremden Luftfahrzeugen verboten.

Ungarn ein Abkommen geschlossen, wonach den Militärballons beider Staaten das gegenseitige Überfliegen des Gebiets und das Landen dort erlaubt und nur das Photographieren und Auflassen von Brieftauben verboten war [1]). Deutschland und Frankreich schlossen sodann am 26. Juli 1913 [2]) durch Notenwechsel ein Abkommen ab, wonach der gegenseitige Einflug privater Luftfahrzeuge genau geregelt, für sie die Beachtung der jeweils vom anderen Staate festgesetzten Luftsperrzonen zur Pflicht gemacht und die Formalitäten, die hierbei zu beachten, und die Ausweispapiere, die mitzuführen waren, festgesetzt waren. Militärluftfahrzeuge und andere Luftfahrzeuge, zu deren Besatzung Militärpersonen in Uniform gehörten, sollten danach das Gebiet des anderen Staates nur auf Grund einer ausdrücklichen Einladung von dessen Regierung überfliegen dürfen [3]). Wenn sie vom Sturm über das Gebiet des anderen Staates verschlagen werden sollten, waren sie verpflichtet, Notsignale zu geben, sofort zu landen, dort unverzüglich die nächste Behörde zu benachrichtigen, sich ihr gegenüber auszuweisen und sich einer Untersuchung zu unterwerfen, ob der Fall der Not tatsächlich vorgelegen habe. Zutreffendenfalls mußte der Kommandant des Luftfahrzeuges sein Ehrenwort abgeben, daß er und die anderen Besatzungsmitglieder keine die Sicherheit des überflogenen Landes berührenden Handlungen begangen hätten; daraufhin sollte der Start gestattet werden. In der Zwischenzeit waren nur solche Maßnahmen gegen das Luftfahrzeug und seine Besatzung zulässig, die aus Gründen der Staatssicherheit, der öffentlichen Gesundheitspflege und zur Abwendung unmittelbarer Gefahren von Personen und Sachen erforderlich waren. Wenn die Prüfung dagegen ergäbe, daß der Fall der Not nicht vorgelegen habe, sollte die Besatzung vor Gericht gestellt werden dürfen.

Belgien erklärte durch Note vom 14. März 1914 in Berlin seine Geneigtheit, mit Deutschland ein gleiches Abkommen insoweit zu schließen,

[1]) Das Abkommen ist abgedruckt im Amtsblatt des Württembergischen Ministeriums des Innern von 1899, S. 133.

[2]) Reichsgesetzblatt 1913, S. 605 ff. Den unmittelbaren Anlaß zum Abschluß dieses Abkommens gab die Landung eines für die Militärverwaltung gebauten Zeppelinluftschiffes, das am 3. April 1913 auf der Abnahmefahrt mit der militärischen Abnahmekommission an Bord im Nebel über französisches Territorium geraten und auf dem Exerzierplatz von Lunéville inmitten französischer Truppen gelandet war.

[3]) Die Auffassung von Haupt in „Der Luftraum", S. 127, daß „aus dem Abkommen keine Schlüsse für oder gegen die Lufthoheit gezogen werden können", ist danach nicht begründet. Richtig Fauchille, Traité de droit international public, Bd. I, 2, S. 613.

als dieses die Rechtsverhältnisse der militärischen Luftfahrzeuge ordnete. Von einer Regelung der Rechtsverhältnisse der privaten Luftfahrzeuge wollte es absehen, da für diese damals in Belgien noch keine Vorschriften bestanden, nach denen ihnen die im deutsch-französischen Abkommen vorgesehenen Bescheinigungen ausgestellt werden konnten. Deutschland stimmte durch die Note vom 20. April 1914 grundsätzlich der belgischen Ansicht zu, wünschte aber das Abkommen auch auf die private Luftfahrt zu erstrecken und schlug daher Aufschub dieser Regelung vor, bis in Belgien die entsprechenden Bestimmungen erlassen und außerdem in Deutschland das damals gerade in Vorbereitung befindliche Luftverkehrsgesetz [1]) verabschiedet sein würde.

Zum Abschluß einer Vereinbarung ist es sodann bis zum Ausbruche des Weltkrieges nicht mehr gekommen. Immerhin hatten durch das deutsch-französische Abkommen zwei europäische Großmächte nicht nur für sich selbst die Staatshoheit über den Luftraum oberhalb ihres Gebietes in Anspruch genommen, sondern sie sich auch gegenseitig zuerkannt. Die Fortschritte der Luftfahrttechnik hatten ihren Machtbereich auf den Luftraum erweitert und so eine bis dahin nicht bestehende Veranlassung geschaffen, die Staatshoheit über den Luftraum tatsächlich in Anspruch zu nehmen [2]). Trotz der großenteils abweichenden Stellungnahme der Theoretiker kann daher für die Rechtsverhältnisse der Militärluftfahrt bei Ausbruch des Weltkrieges davon ausgegangen werden, daß der Luftraum, in dem sie betrieben wurde, zu dem international anerkannten Hoheitsbereich des darunter liegenden Staates gehörte. Das galt auch für die im Kriegsfalle neutralen Staaten. Auch ein nur friedliches Durchfliegen des Luftraumes über ihnen mußte danach als Eindringen in den Hoheitsbereich dieser Staaten angesehen werden, das ohne ihre Zustimmung unzulässig war. Da die Erteilung dieser Zustimmung an die Luftfahrzeuge eines Kriegführenden aus Neutralitätsgründen nicht angängig erschien, haben bald nach Kriegsausbruch die dem westlichen Kriegsschauplatze benachbarten Staaten, Holland und die Schweiz, das Überfliegen ihres Gebietes durch Luftfahrzeuge der Kriegführenden verboten und bei Verletzung des Verbotes diplomatische Vorstellungen erhoben. Selbst Flugzeuge, die aus Not die neutrale Gebietshoheit verletzten, wurden nicht von

[1]) Zu vgl. den Abschnitt Luftverkehrsgesetz, S. 75 ff.

[2]) Hierzu vgl.: Bellenger, La guerre aérienne, Paris 1912, S. 41; Arnaldo de Valles, L'espace aérien et sa domanialité in der Revue juridique de la Locomotion aérienne, Juli 1910.

diesem Verbote ausgenommen, sondern mit den Besatzungen interniert. Wenn hierbei von den Kriegführenden auch wiederholt in der Antwort hervorgehoben wurde, daß in der völkerrechtlichen Theorie die Staatshoheit über den Luftraum überwiegend nicht anerkannt worden sei, so hatte dieser Hinweis nur theoretische Bedeutung. Denn tatsächlich haben die kriegführenden Staaten das Verbot des Überfliegens anderer Staaten, das sie teilweise für ihre Militärluftfahrzeuge schon vor dem Kriege erlassen hatten, im Kriege bezüglich der Neutralen aufrecht erhalten und hiervon den neutralen Staaten auch Kenntnis gegeben.

5. Die Völkerrechtslage der Militärluftfahrt bei Ausbruch des Weltkrieges.

Insgesamt aber bieten die internationalen Rechtsverhältnisse der Militärluftfahrt zu der Zeit, zu der der Weltkrieg ausbrach, in vieler Beziehung ein Bild großer Unklarheit. Für den Luftkrieg war die Wiedereinführung des allgemeinen Bombenabwurfverbots auf der zweiten Haager Friedenskonferenz an dem Widerspruch Frankreichs gescheitert. Das Verbot galt nur noch für Kriege zwischen den Staaten, die seiner Erneuerung bindend zugestimmt hatten. Für den Weltkrieg war es daher unanwendbar. In welchem Umfange nun aber das Luftbombardement zulässig war, darüber bestanden die größten Meinungsverschiedenheiten. Die auf der zweiten Haager Friedenskonferenz vertretene Auffassung der französischen Regierung ging dahin, daß hierfür die einschränkenden Bestimmungen der Haager Landkriegsordnung gälten [1]). Aber diese Meinung war durchaus nicht allgemein anerkannt, worauf der italienische Vertreter schon bei den Beratungen im Haag ausdrücklich hingewiesen hatte. Gerade hierüber wurden die verschiedensten Theorien vertreten. Teils wollte man analog die Vorschriften über die Beschießung durch Seestreitkräfte anwenden [2]) [3]), teils für den Luftkrieg über dem Lande die Regeln des Landkriegs, für den Luftkrieg über dem Meere die des Seekriegs [4]), teils für die dem Landheer zugeteilten Luftfahrzeuge die Regeln des Landkriegs, für die der Flotte unterstellten die des Seekriegs gelten lassen [5]). Aber auch die Anhänger dieser Theorien waren sich

[1]) Dagegen Pohl, Luftkriegsrecht, Stuttgart 1924, S. 22.
[2]) Fauchille s. o.
[3]) Spaight, Aircraft in War, London 1914, S. 18.
[4]) Alberic Rolin, Le droit moderne de la guerre, Band II, S. 425.
[5]) Zu vgl. Spaight, a. a. O. S. 14.

untereinander keineswegs darüber einig, welche Folgerungen sich von ihren Standpunkten aus für die Praxis des Luftkrieges ergaben. So war es für die Anhänger einer Geltung der Landkriegsregeln auf den Luftkrieg zwar klar, daß der Bombenabwurf auf unverteidigte Städte nach Art. 25 der Haager Landkriegsordnung verboten war, dagegen umstritten, wann eine Stadt als „unverteidigt" angesehen werden konnte. Der Engländer Spaight [1]) weist darauf hin, daß jeder Kriegführende die bewaffnete Macht des Gegners dort vernichten dürfe, wo er sie finde. Wenn dieser seine Streitkräfte in einer volkreichen Stadt aufstelle, so könnten sie dadurch nicht vor dem Angriff geschützt sein, auch wenn dabei Gebäude und Eigentum von Privatpersonen zu Schaden kämen. Unverteidigt im Sinne von Art. 25 der Haager Landkriegsordnung bedeute: nicht mit Truppen belegt oder sonst in der Lage bewaffneten Widerstand zu leisten. Der englische Völkerrechtsgelehrte kommt so zu dem Ergebnis, daß London schon aus diesem Grunde nach der damaligen Völkerrechtslage aus der Luft mit Bomben angegriffen werden durfte. Hierzu komme noch, daß sich auf dem Stadtgebiet von London zahlreiche Einrichtungen befänden, die für die Bedürfnisse der englischen Flotte und des englischen Landheeres nutzbar gemacht werden könnten, Niederlagen von Waffen und Kriegsmaterial, Werkstätten, deren Beschießung durch Seestreitkräfte nach Artikel 2 des internationalen Abkommens über die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten zulässig sei [2]). Also auch bei einer Anwendung der Regeln des Seekriegsrechts sei London gegen einen Bombenangriff durch Luftstreitkräfte völkerrechtlich nicht geschützt [3]). Und diese Regeln seien auch eher auf den Luftkrieg anzuwenden als die für den Landkrieg geltenden Bestimmungen, weil der Luftkrieg dem Seekrieg ähnlicher als dem Landkrieg sei [4]).

Aber auch die bloße Übertragung der Seekriegsregeln auf den Luftkrieg genügt nicht, um dessen Bedürfnissen gerecht zu werden. Trotz mancher Ähnlichkeit zeigen sich auch zwischen Seekrieg und Luftkrieg Unterschiede, die eine restlose Orientierung des letzteren an den Regeln des ersteren unmöglich machen. In alle diese Anschauungen spielt

[1]) a. a. O. S. 15.

[2]) Abkommen vom 18. Oktober 1907 (Reichsgesetzblatt 1910, S. 256).

[3]) Spaight, a. a. O. S. 20.

[4]) So auch v. Milamowitz-Moellendorff, Das Wesen und die völkerrechtlichen Grundlagen des Luftbombenkrieges, in der Zeitschrift: Die Gegenrechnung, Jahrgang 1921, S. 207 ff.

eben bewußt oder unbewußt die Vorstellung hinein, daß der Luftkrieg nur ein Zubehör der anderen Kriegsarten, die Luftkampfmittel nur ein Annex der übrigen Kriegsmittel seien. Je mehr aber die Luftstreitkräfte sich zu einer besonderen Luftwaffe entwickelten, die allmählich ebenbürtig neben die beiden anderen Waffenarten, Heer und Marine, trat und Beachtung ihrer Eigengesetzlichkeit forderte, desto mehr mußten diese Auffassungen zu unhaltbaren Ergebnissen führen. Die Völkerrechtslage bei Kriegsausbruch muß hier vielmehr dahin gedeutet werden, daß aus dem großen Komplex des Luftkriegsrechts nur ganz wenige Fragen, und zwar teilweise nur für einen beschränkten Kreis der zur Völkerrechtsgemeinschaft gehörenden Staaten geregelt waren. Ähnlichkeitsschlüsse aus den Regeln des Land- und Seekriegsrechts erscheinen grundsätzlich nur insoweit zulässig, als die in Frage stehenden Bestimmungen Sätze allgemein kriegsrechtlicher Natur enthalten. Im übrigen aber muß man bei einer rückschauenden Betrachtung der Dinge zu dem Schluß kommen, daß das Luftkriegsrecht bei Ausbruch des Krieges noch einer ausdrücklichen Regelung entbehrte, wie dies ja auch bei dem Landkriegsrecht bis zur Vereinbarung der Landkriegsordnung auf der ersten Haager Friedenskonferenz der Fall war.

Anlage 1.

Die ersten Versuche, den Luftballon lenkbar zu machen, wurden schon bald nach seiner Erfindung zu Ende des 18. Jahrhunderts unternommen, scheiterten aber an dem Mangel einer geeigneten Betriebskraft. Erst zu Anfang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts versuchte sich der Ingenieur Giffard mit der Konstruktion eines durch eine kleine Dampfmaschine angetriebenen und durch ein Steuer in Form eines dreieckigen Segels gelenkten Ballons, ohne damit durchgreifende Erfolge zu erzielen. Dasselbe war der Fall mit den im Jahre 1872 ausprobierten Ballonen des französischen Marineingenieurs Duprey de Lôme und des deutschen Ingenieurs Paul Haenlein, von denen der erstere als Antriebsmittel wieder auf die Menschenkraft zurückgegriffen hatte, während der letztere als erster hierfür eine Gasmaschine verwandt hatte und den zur Speisung der Maschine nötigen Brennstoff dem Traggas entnehmen wollte. In Frankreich gelang nach weiteren vergeblichen Versuchen der Gebrüder Tissandier den Hauptleuten Renard und Krebs die Konstruktion eines Ballons, mit dem sie im Jahre 1884 wiederholt aufsteigen und in einigen Fällen, allerdings nicht immer, besonders nicht bei stärkerem Winde wegen ungenügender Eigengeschwindigkeit, zur Abfahrtsstelle zurückkehren konnten. Weitere Versuche unternahmen in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der deutsche Ingenieur Dr. Wölfert, der 1897 bei einem Probeflug über dem Tempelhofer Felde verunglückte, und der österreichische Ingenieur Schwarz. Im Jahre 1898 begann Graf Zeppelin mit der praktischen Durchführung seiner Konstruktionen.

(Zu vergleichen Hildebrandt, Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung, München und Berlin 1910, S. 139 ff.)

Anlage 2.

In seinem zweiten Rundschreiben an die in Petersburg beglaubigten Vertreter der Mächte vom 11. Januar 1899 (neuen Stils) hatte Graf Murawieff unter den Vorschlägen für das Programm der Friedenskonferenz als Punkt 3 aufgeführt:

> „Begrenzung des Gebrauchs bereits bekannter Sprengstoffe von außerordentlicher Sprengkraft in den Landkriegen und Verbot des Abwurfs von irgendwelchen Geschossen und Sprengstoffen von Ballons herab oder durch ähnliche Mittel." („Limitation de l'emploi dans les guerres de campagne des explosifs d'une puissance formidable, déjà existants, et prohibition du lancement de projectiles ou d'explosifs quelconques du haut des Ballons, ou par des moyens analogues.")

Zu vergleichen Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, München 1907, Band I, S. 9, Band II, S. 441.

Anlage 3.

Der Antrag, den Kapitän Croizier in der Unterkommission gestellt hatte, lautete wörtlich:

> „Während fünf Jahren vom Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Akte ist es verboten, Ballone oder andere ähnliche noch nicht bekannte Mittel zu verwenden, um Geschosse oder Sprengstoffe abzuwerfen." („Pendant cinq ans, à dater de la signature de cet acte, il est interdit d'employer des ballons ou d'autres moyens similaires non encore connus pour lancer des projectiles ou des explosifs.")

In der Vollkommission hatte man sich in der Debatte schließlich auf folgende Fassung geeinigt:

> „Es ist während fünf Jahren vom Zeitpunkt der Ratifikation der Akte der Haager Konferenz verboten, Geschosse und Sprengstoffe von Ballonen herab oder durch andere ähnliche neue Mittel zu schleudern." („Il est interdit pendant cinq ans, à partir de la date de la ratification de l'acte de la conférence de la Haye, de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.")

Der von dem allgemeinen Redaktionsausschuß der Konferenz abgefaßte Text der Erklärung hatte in dem wesentlichen Punkte folgenden Wortlaut:

> „Die vertragsschließenden Mächte sind für eine Dauer von fünf Jahren über das Verbot einig, Geschosse und Sprengstoffe von Ballonen herab oder durch andere ähnliche neue Mittel zu schleudern." („Les Puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.")

In dieser letzten Fassung war ferner noch vorgesehen, daß die Erklärung nur in Kriegen der vertragsschließenden Mächte untereinander gelten und auch hierbei ihre Wirksamkeit erlöschen sollte, wenn sich ein nicht dem Abkommen beigetretener Staat einem der Kriegführenden anschlösse. Ferner waren hier noch Vorschriften über den Beitritt weiterer Staaten zu der Erklärung und über die Kündigung des Abkommens durch die vertragschließenden Mächte vorgesehen.

Zu vergleichen hierzu: Conférence Internationale de la Paix, Protokolle, Band II, S. 9; Band I, S. 74 und 252.

> Gezeichnet und ratifiziert ist die Erklärung außer von England und der Türkei von allen auf der Konferenz vertretenen Mächten. Es waren dies: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, China, Dänemark, Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Mexiko, Frankreich, Griechenland, Italien, Japan, Luxemburg, Montenegro, Holland, Persien, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Siam, Schweden-Norwegen, die Schweiz und Bulgarien. Für sie galt auf die Dauer von fünf Jahren bei Kriegen untereinander das Verbot.

Anlage 4.

Der Tag der Ratifizierung, die von 17 Konferenzteilnehmern am 4. September 1900 erfolgte (zu vergleichen Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. September 1901 Reichsgesetzblatt, S. 482), kann als Anfangstag der Fünfjahresfrist nicht angesehen werden. Denn in dem von dem Redaktionsausschuß festgesetzten Text der Erklärung, der schließlich unterzeichnet wurde, war im Gegensatz zu dem Beschluß der Vollkonferenz der dies a quo nicht mehr bezeichnet. Man hatte offenbar Bedenken bekommen, hier den Tag der Ratifizierung zu bestimmen, da diese ja nicht notwendigerweise von allen Mächten gleichzeitig zu erfolgen brauchte und daher dann Schwierigkeiten bei der Bestimmung des Anfangstages der Frist auftauchen konnten. Dadurch hätten Unsicherheiten über die Zeitdauer des Verbotes hervorgerufen werden können. Hierzu kommt, daß die Ratifizierung auf den Zeitpunkt der Unterzeichnung zurückwirkt (ebenso Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, Band I, S. 51). Von ihm ab ist daher die Fünfjahresfrist zu berechnen. Die entgegengesetzte Ansicht von Pohl (Luftkriegsrecht, Stuttgart 1924, S. 10) ist nicht begründet. Wie hier auch auf der zweiten Haager Friedenskonferenz der Präsident der zweiten Kommission Beernaert (zu vergleichen Protokolle dieser Konferenz, Band 3, S. 102). Jedenfalls aber war die Erklärung schon außer Kraft getreten, als die zweite Haager Friedenskonferenz im Jahre 1907 zusammentrat.

Anlage 5.

Artikel 29 der Haager Landkriegsordnung lautet nach den Beschlüssen der ersten Haager Friedenskonferenz von 1899:

Artikel 29: Spion ist, wer heimlich oder unter falschem Vorwand in dem Operationsgebiet einer Kriegspartei Nachrichten einzieht oder einzuziehen sucht in der Absicht, sie der Gegenpartei mitzuteilen.

Demgemäß sind Militärpersonen in Uniform, die in das Operationsgebiet des feindlichen Heeres eingedrungen sind, um sich Nachrichten zu verschaffen, nicht als Spione zu betrachten. Desgleichen gelten nicht als Spione: Militärpersonen und Nichtmilitärpersonen, die offen den ihnen erteilten Auftrag, Mitteilungen an ihr eigenes oder an das feindliche Heer zu überbringen, ausführen. Dahin gehören ebenfalls die Personen, die in Luftschiffen befördert werden, um Nachrichten zu überbringen oder um überhaupt Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen eines Heeres oder eines Gebiets aufrechtzuerhalten.

(Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zône d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

Ainsi les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zône d'opérations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même, ne sont pas considérés comme espions: les militaires et les non-militaires, accomplissant ouvertement leur mission chargée de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie. A cette catégorie appartiennent également les individus evoyés en ballon pour transmettre les dépêches, et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.)

Abdruck nach dem Reichsgesetzblatt 1901, S. 423 ff.

Anlage 6.

In der Zirkularnote der russischen Regierung an die Mächte vom März/April 1906 war unter Ziffer 2 aufgeführt:

„Erklärungen von 1899: Da eine von ihnen erloschen ist, Frage ihrer Erneuerung." („Déclarations de 1899: L'une d'entre elles étant périmée, question de son renouvellement.")

Anlage 7.

Der Antrag der belgischen Delegation, der in der Sitzung der Unterkommission vom 7. August 1907 zur Beratung kam, hatte folgenden Wortlaut [1]):

„Die vertragschließenden Mächte stimmen für eine Dauer von fünf Jahren dem Verbote zu, Geschosse und Sprengstoffe von Ballonen herab oder auf andere ähnliche neue Arten zu werfen.

Die gegenwärtige Erklärung ist nur für die vertragschließenden Mächte verbindlich im Falle des Krieges zwischen zweien oder mehreren unter ihnen.

Sie wird aufhören verbindlich zu sein von dem Zeitpunkt an, wo in einem Kriege zwischen den vertragschließenden Mächten eine nicht vertragschließende Macht sich einem der Kriegführenden anschließen würde.

Die Signatarmächte werden der gegenwärtigen Erklärung beitreten können.

Zu diesem Zweck werden sie ihren Beitritt den vertragschließenden Mächten bekanntgeben mittels einer schriftlichen Benachrichtigung, die an die Regierung der Niederlande gerichtet ist und von dieser allen anderen vertragschließenden Mächten mitgeteilt wird.

[1]) Zu vgl. Protokolle der II. Internationalen Friedenskonferenz, Band 3, S. 150.

Wenn es vorkommen sollte, daß eine der hohen vertragschließenden Parteien die gegenwärtige Erklärung kündigt, würde diese Kündigung erst ein Jahr nach einer schriftlichen Benachrichtigung an die Regierung der Niederlande und der unverzüglichen Mitteilung durch diese an alle anderen vertragschließenden Mächte wirksam werden. Diese Kündigung wird nur bezüglich der Macht wirken, die sie mitgeteilt haben wird."

(„Les Puissances contractantes consentent pour une durée de cinq ans a l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.

La présente Déclaration n'est obligatoire que pour les Puissances contractantes, en cas de guerre entre deux ou plusieurs entre elles.

Elle cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre des Puissances contractantes, une Puissance non contractante se joindrait à l'un des belligérants. Les Puissances signataires pourront adhérer à la présente Déclaration.

Elles auront, à cet effet, à faire connaître leur adhésion aux Puissances contractantes, au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement des Pays-Bas, et communiquée par celui-ci à toutes les autres Puissances contractantes. S'il arrivait qu'une des Haut Parties contractantes dénoncât la présente Déclaration, cette dénoncation ne produirait ses effets qu'un au après la notification faite par écrit au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée immédiatement par celui-ci toutes es autres Puissances contractantes cette dénoncation ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissances, qui l'aura notifiée.")

Anlage 8.

Die Artikel 25 und 27 der Landkriegsordnung lauteten nach den Beschlüssen der 1. Friedenskonferenz (Protokolle Band I, S. 245 f.):

Artikel 25.

Es ist verboten, Städte, Dörfer, Wohnstätten und Gebäude, die nicht verteidigt werden, anzugreifen oder zu beschießen. (Il est interdit d'attaquer ou de bombarder des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus.)

Artikel 27.

Bei Belagerungen und Beschießungen müssen alle nötigen Mittel getroffen werden, um so sehr als möglich die dem Gottesdienst, den Künsten, den Wissenschaften und der Wohltätigkeit geweihten Gebäude zu schonen, ebenso die Lazarette und Sammlungsorte von Kranken und Verwundeten, unter der Voraussetzung, daß sie nicht gleichzeitig zu einem militärischen Zweck verwendet werden. (Dans les sièges et bombardements, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour épargner, autant que possible, les édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences et à la bienfaisance, les hôpitaux et les lieux de rassemblement de malades et de blessés, à condition qu'ils ne soient pas employés en même temps à un but militaire.)

Es ist Pflicht der Belagerten, diese Gebäude und Sammlungsorte durch sichtbare besondere Zeichen zu bezeichnen, die vorher dem Belagerer bekanntgegeben sind. (Le devoir des assiégés est de désigner ces édifices ou lieux de rassemblement par des signes visibles spéciaux qui seront notifiés d'avance à l'assiégeant.)

Durch die Beschlüsse der 2. Friedenskonferenz wurden folgende Zusätze gemacht (Protokolle Band I, S. 633):

1.) In Artikel 25 wurden hinter „bombarder" in dem französischen Text die Worte eingeschoben: „par quelque moyen que ce soit" „durch welches Mittel es auch sei".

2.) In Artikel 27 wurden hinter das Wort „bienfaisance" die Worte eingeschoben „les monuments historiques" „die geschichtlichen Denkmäler".

Im übrigen blieben beide Bestimmungen unverändert.

Anlage 9.

Die Seerechtsdeklaration über die Beschießung durch Seestreitkräfte im Kriege, deren Abschluß die 1. Friedenskonferenz den Regierungen als Wunsch unterbreitet hatte (Protokolle Band I, S. 222), hatte nach den Beschlüssen der 2. Friedenskonferenz (Protokolle Band I, S. 654 f.) in den hier wesentlichen Teilen folgenden Wortlaut:

Artikel 1.

Es ist verboten, durch Seestreitkräfte unverteidigte Häfen, Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude zu bombardieren. (Il est interdit de bombarder, par des forces navales, des ports, villes, villages, habitation ou bâtiments, qui ne sont pas défendus.)

. . . . . [1])

Artikel 2.

Indes sind in dieses Verbot nicht einbegriffen die militärischen Werke, die militärischen oder Marineanlagen, Depots von Waffen oder Kriegsmaterial, Magazine oder Einrichtungen, die geeignet sind, für die Bedürfnisse der feindlichen Flotte oder des feindlichen Heeres nutzbar gemacht zu werden, und die Kriegsschiffe, die sich im Hafen befinden. (Toutefois, ne sont pas compris dans cette interdiction les ouvrages militaires, établissements militaires ou navals, depôts d'armes ou de matériel de guerre, ateliers et installations propres à être utilisés pour les besoins de la flotte ou de l'armée ennemie, et les navires de guerre se trouvant dans le port.)

. . . . . [1])

Artikel 3.

Es kann nach einer ausdrücklichen Mitteilung zur Beschießung nicht verteidigter Häfen, Städte, Dörfer, Wohnstätten und Gebäude geschritten werden, wenn die durch

[1]) Weitere Bestimmungen regelten die Einzelheiten der Durchführung der Beschießungen.

eine ausdrückliche Aufforderung in Verzug gesetzten Ortsbehörden sich weigern, der Anforderung von notwendigen Lebens- und Verpflegungsmitteln zu genügen, die augenblicklich für die vor dem Orte sich befindenden Seestreitkräfte nötig sind. (Il peut, après notification expresse, être procédé au bombardement des ports, villes, villages, habitations ou bâtiments non défendus, si les autorités locales, mises en demeure par une sommation formelle, refusent d'obtempérer à des réquisitions de vivres ou d'approvisionnements nécessaires au besoin présent de la force navale qui se trouve devant la localité.)

. . . . . [2])

Anlage 10.

Der russische Antrag, den Tscharykow in der Sitzung der Unterkommission vom 7. August 1907 begründete, bezweckte, dem Artikel 25 der Landkriegsordnung folgenden Wortlaut zu geben:

„Es ist verboten, sei es durch Artillerie, sei es durch Abwurf von Geschossen oder Sprengstoffen von Ballonen herab oder mittels anderer ähnlicher neuer Mittel Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude zu beschießen oder anzugreifen, die nicht verteidigt werden und die keine Einrichtungen oder Magazine enthalten, die von dem Gegner für Kriegszwecke nutzbar gemacht werden können."

(Il est interdit de bombarder ou d'attaquer, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles ou explosifs du haut de ballons ou à l'aide d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus et qui ne contiennent pas d'établissements ou de dépôts pouvant utilisés par l'ennemi pour les buts de la guerre.)"

Der von Graf Tornielli begründete italienische Antrag hatte folgenden Wortlaut:

I.

Untersagt ist der Abwurf von Geschossen und Sprengstoffen aus Ballonen herab, die nicht lenkbar sind und keine militärische Besatzung haben.

II.

Das Bombardement durch Militärballone ist in jeder Hinsicht denselben Einschränkungen unterworfen, die für den Land- und Seekrieg angenommen sind, soweit dies mit der neuen Kampfesart vereinbar ist.

(I.

Il est interdit de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons qui ne sont pas dirigeables et montés par un équipage militaire.

II.

Le bombardement par les ballons militaires es soumis aux mêmes restrictions acceptées pour la guerre terrestre et maritime en tout ce qui est compatible avec ce nouveau mode de combat).

---

[2]) Weitere Bestimmungen regelten die Einzelheiten der Durchführung der Beschießungen.

Anlage 11.

Orders made by the Secretary of State, March 1, 1913.

I. Prohibited Areas:

Schedule I.

Kirkwall Town
Flotta, Island of
Thurso Town
Cromarty Ness
Invergordon Pier
Aberdeen Wireless Station
Montrose Town
Broughty Ferry Castle
Inchkeith Island
Rosyth Dockyard
Pitfirrane Park
Forth Bridge
Tynemouth, North Pier Lighthouse
Elswick Railway Station
Cleethorpes Wireless Station
South Railway Station
Wroxham Broad (Norfolk)
Weedon Railway Station (Northamptonshire)
Landguard Point, Breakwater (Felixstowe)
Parkeston Quay
Ipswich Wireless Station
Shoeburyness Church
Fobbing Church
Tilbury Fort
Purfleet Railway Station
Barking Creek Mouth
Waltham Abbey Railway Station
Enfield Lock Railway Station
Chatham Dockyard
Teapot Hard
Chathenden Farm
Allhallows Church
Grain Martello Tower
Sheerness Dockyard
Dover Castle
Archcliffe Fort
Lydd Railway Station
Newhaven Station, Harbour Jethy
Fort Cumberland
Spithead: namely, the space between a line from Lee-on-Solant Pier to Wootton Point and a line from Southsea Castle to Seaview Pier.
Portsmouth Dockyard
Cosham Railway Station
Fareham Railway Station
Culver Cliff, Naval Signal Station
Needless Lighthouse
Southampton Docks
Marchwood Park
Hurst Castle
Osmington Church
Weymouth Pier
Portland Convict Prison
Turnchapel Railway Station
Plymstock Railway Station
Keyham Dockyard
Devonport Dockyard
Saltash Railway Bridge
Penlee Point
Thorn Island (Milford Haven)
Pembroke Wireless Station
Old Milford Railway Station
St. Ann's Head
Barrow-in- Furness Town Hall
Stevenson Railway Station
Grennock Pier
So much of Lock Long as lies north of a line drawn due east from Knap Point
Carrickfergus Railway Station
Grey Point
Spike Island
Haulbowline Dockyard.

II. Portions of the Coastline Prohibited to Aircraft from Abroad.

I prohibit the navigation of aircraft coming from any place outside the United Kingdom over the whole of the coastline of the United Kingdom and the territorial waters adjacent thereto except such portions of the coastline with the territorial waters adjacent thereto as are described in Schedule II to these Orders:

Schedule II

Portions of the Coastline not prohibited to Aircraft from Abroad.

The following portions of the coastline, including in each case the seaward boundary of the places named, are excepted from the prohibition imposed by Order No. II on aircraft coming from places outside the United Kingdom:

From Fraserburgh to the Ythan River
From Holy Island to Newbiggin
From Sutton (Lincolnshire) to Holkham (Norfolk)
From Stansgate Abbey on the Blackwater to Burmham-on-Crouch
From Margate to Walmer
From Rye to Eastbourne
From Hove to Bognor
From Bridport to Dawlish.

Anlage 12.

Französisches Dekret vom 24. Oktober 1913.

Annexe I.

Tableau des zônes interdites á la Navigation aérienne.

Régions de corps d'armée	Zônes interdites	Délimitation des zônes interdites
1 ere Région	Dunkerque	Perimètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Ces zônes sont sensiblement comprises dans un cercle de 20 kilomètres de rayon, décrit autour de Dunkerque.
	Maubeuge	Perimètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Ces zônes sont sensiblement comprises dans un cercle de 16 kilomètres de rayon décrit autour de Maubeuge.

Régions de Corps d'armée	Zônes interdites	Delimitation des zônes interdites
2 eme Région	Fort de Charlement Fort de Agvelles (Mézières)	Perimètre myriamétrique — do. —
2 eme, 6 eme et 20 eme Régions	Région fortifiée de: Longwy — Montmédy — Verdun — Toul — Pont St. Vincent	Limite Nord: Stenay — Margut — Frontières de Belgique et du Luxembourg. Limite Est: La frontière jusqu'à Moncel (Meurthe et Moselle). Limite Sud: Moncel — St. Nicolas du Port — Vezelix — Colombay — les Belles — Neufchâteau. Limite Ouest: Lissol — le Grand Gondrecourt — Void — St. Aubin — sur aire — le cours de l'aire jusqu'à Varenne — Dun — sur Meux — La Meuse jusqu'à Stenay.
20 eme Région	Fort de Manonviller	Perimètre myriamétrique
7 eme Région	Région fortifiée: Epinal — Haute-Moselle — Belfort — Montbéliard	Limite Nord: Dompaire — Chatel — Voie ferrée de Charmes à Rambervillers. Limite Est: Voie ferrée de Rambervillers à Bruyères et Gerardmer — col de la Schlucht — la frontière allemande et suisse jusqu'à Goumois (Doubs). Limite Sud: Goumois — Maîche — l'Isle sur le Doubs — Lure — Voie ferrée Lure — Ailevillers — Bains — les Bains. Le cours du Madon jusqu'à Bainvilleaux-Saules (près Dompaire).
	Forts du Larmon — de Joux — du St. Antoine — des Rousses — du Risoux	Périmètre myriamétrique
14 eme Région	Place de Chamousset (forts de Montgilbert — aitou — Montperche Forts d'Albertville, ouvrages de	Perimètre myriametrique (l'ensemble de ces zônes est sensiblement compris à l'intérieur d'une ligne passant par:

Régions de Corps d'armée	Zônes interdites	Delimitation des zônes interdites
	Bourgsaint Maurice	St. Pierre — d'Albigny — Faverges — Flumet — Beaufort — Les Chapieux — la frontière du Petit Saint — Bornard au Lac Noir — Montiers — La Chapelle — La Rochette).
	Fort du Télégraphe. Ouvrages de Modane (Forts de Sappy, du Replaton) Ouvrages du Mont-Cenis Briançon et forts Fort Queyras. Mont Dauphin. Fort Saint Vincent Tournouc. Ouvrages de la tête de Virayse	Région fortifiée limitée: au Nord: par par la ligne St. Jean-de-Maurienne — Lauslebourgh. à l'Est: par la frontière italienne jusqu'au col de Pelouze à l'Ouest et au Sud: par la ligne Saint Jean-de-Maurienne — le Moutier — les Bains — Vallée de la Gyronde — Largentière — Chorges — la Vallée de la Blanche Seyne — Barcelonette — Jausiers — col de Pelouze.
15 eme Région	Place de Nice — Villefranche. Fort du Barbonnet Ouvrages de l'Authion, de Picciarret etc.	Région fortifiée limitée: au Nord et à l'Est: par la frontière italienne; au vallon de la Madone de Fenêtre jusqu'à la mer à l'Ouest: par une ligne passant par St. Martin — Vesubie — Touet-sur Var — Roquesteron — Coursegoul — Cagues au Sud: par le rivage de la mer et le périmètre myriamétrique des forts et ouvrages de Nice — Villefranche.
	Toulon — Iles d'Hyères	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Cette zône est sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant; sur terre, par Saint-Cyr-sur mer — Signes — Méonnes — Cuers — Pierrefeu — Bormes. En mer: à 10 kilomètres au large de la côte et des îles d'Hyères.
18 eme Région	Rochefort — Aix — Oléron — La Rochelle — Ré	Périmètrie myramétrique de la place et des ouvrages détachés. Zône sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant:

Régions de Corps d'armée	Zônes interdites	Délimitation des zônes interdites
		sur terre, par Esnandes, Aigre — Feuille — Tonnay — Charente — Saint-Aignon — Marennes. sur mer: à 10 kilomètres au large de la côte et des îles de Ré et d'Oléron.
11 eme Région	Lorient — Groix	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Zône sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant: sur terre, par l'embouchure de la rivière de Quimperlé — Pont — Scorff — Hennebout — la baie d'Etel. sur mer: à 10 kilomètros au large de la côte et de l'île de Groix
	Brest — Quessant	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Cette zône est sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant: sur terre: par l'embouchurre de l'Aber — Ilaux — Plabemnée — Daoulas — Douarnenez en mer: à 10 kilomètres au large de la côte et de l'Ile de Quessant.
10 eme Région	Cherbourg — Presqu'île du Cotentin	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages, et toute la presqu'île du Cotentin, au nord de la ligne Carentan—Lessay.
Tumisie	Bizerte et arsenal de sidi-abdallah	Périmètre myriamétrique.

Anlage 13.

Österr. Reichsgesetzblatt. Jahrgang 1913, XCI. Stück vom 13. Dezember 1913, S. 898, Nr. 253.

Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 2. Dezember 1913, betreffend Feststellung der Verbotszonen für Luftfahrzeuge.

In Abänderung der Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 20. Jänner 1913, R.G.Bl. Nr. 11 werden im Sinne der Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1912 R.G.Bl. Nr. 240 folgende Gebiete als „Verbotszonen" für Luftfahrzeuge erklärt:

1. Im Königreich Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau und im Herzogtum Bukowina:

a) Das Gebiet um Krakau, und zwar innerhalb der Begrenzungslinie:
Straße von Niepolomice zur Weichsel, dann Reichsgrenze bis zum Fahrwege nach Krzeszowice, dann Straße über Rybna, Czernichow, Przytkowice, Kalwarya, Izdebiuk, Myślenice, Gdów, Książnice nach Niepołomice.

b) Das Gebiet um Przemyśl—Jaroslau, und zwar innerhalb der Begrenzungslinie:
Reichsgrenze vom Ostufer des San bis zur Niederung des Pancka- und Brusienkabaches bei Lubliniec, dann Fahrweg und Straße von Lubliniec über Cieszanów, Lubaczów, Chotyniec, Malnów, Mościska, Husaków, Fahrweg östlich Milyniec nach Nowe Miasto, Rybotycze, Birczа, Iskań, Pruchnik, Kańczuga, Przeworsk, Dembno bis zum San, dann dieser Fluß bis zur Reichsgrenze.

c) Das Gebiet zwischen der Reichsgrenze und der Begrenzungslinie:
Straße über Stojanów, dann Bahn bis Żółtańce, dann Fahrweg über Kulików—Zarudce bis zur Bahnkreuzung, dann Bahn über Szczerzec bis Rozwadow, dann Straße Żydaczów, Zurawno, Siwka, dann Straße und Weg über Komaróv nach Jezupol, Tłumacz, Horodenke, Śniatyn, dann Straße und Bahn nach Nowosielica.

2. In der gefürsteten Grafschaft Tirol das Gebiet zwischen der Reichsgrenze gegen die Schweiz und Italien, der Landesgrenze gegen Kärnten und der Straße Martinsbruck—Nauders—Reschenscheideck—Schluderns—Spondinig—Prad—Latsch, dann Wege nach St. Gertraud im Ultentale, dann Wege nach S. Bernardo im Valle die Rabbi, dann diesem letzteren Tale und dem Noce bis zur Einmündung in die Etsch, dem Flußlaufe der Etsch und Eisack bis Franzensfeste und der Bahnlinie Franzensfeste—Bruneck—Toblach bis zur Landesgrenze.

3. Im Herzogtum Kärnten das Gebiet zwischen dem Flußlaufe der Drau von Greifenburg bis Villach, der von Villach auf den Wurzenpaß führenden Straße bis zur kärntnerisch-krainischen Grenze, dieser Landesgrenze und weiter der Landesgrenze zwischen Kärnten und der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska, der Reichsgrenze bis Pontebba und dem Bombaschgraben, der Sattelhöhe des Naßfeld, dem Trögelbache bis Watschig und der Straße Watschig—Hermagor—Weißbriach—Greifenburg.

4. In der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska:

a) Das Gebiet nördlich der Bahnlinie Haidenschaft—Görz—Cormons—Reichsgrenze;

b) Das Gebiet südlich der Bahnlinie Triest—Nabresina—Cervignano, dann der Bahn und Straße über Aquileja nach Grado einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

5. Die Stadt Triest mit ihrem Gebiete einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

6. In der Markgrafschaft Istrien:

a) Das Gebiet nördlich der Bahnlinie Triest—Capodistria und der Straße nach Pirano einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

b) Das Gebiet der Bahnlinien Rovigno—Pisino und der Straße Pisino—Pedena —Fianona einschließlich alle zur Markgrafschaft Istrien gehörigen Inseln, die westlich des Canale di Mezzo und des Quarnerolo liegen, und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

7. Im Königreich Dalmatien:

a) Das Gebiet zwischen der Bahnlinie Spalato—Sinj, dann der Straße über Muć, Drniš, Benkovac, Brana nach Zaravecchia, einschließlich aller südwestlich dieses Raumes und nordwestlich der Insel Brazza gelegenen Inseln und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer;

b) Das Gebiet Ragusa—Bocche di Cattaro—Sutomore, und zwar südwestlich der Reichsgrenze, beziehungsweise der dalmatisch-herzegowinischen Landesgrenze bis Uskoplje, dann der Hafen von Gravosa inklusive der Halbinsel Lapad und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

In Bosnien und der Herzegowina war als Luftsperrzone festgesetzt:

Der Raum südlich der Save von der serbischen Grenze bis Bos. Brod und östlich beziehungsweise südöstlich der Linie Bos. Brod, Eisenbahn über Maglaj, Zenica, Lašva, Bugojno, weiter Straße über Livno bis Prolog.

Anlage 14.

Die verbotenen Zonen in Deutschland.

Verfügung der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern.

III B 12 491 C. M.d.ö.A. — Berlin W 66, den 5. August 1913.
II d 2148 M.d.I. — Wilhelmstraße 75.

In Ergänzung der Vorschriften unter Abschnitt A Ziffer 3, Absatz 2, Satz 1, Abschnitt B a Ziffer 3 und Abschnitt C Ziffer 5 unseres Erlasses vom 22. Oktober 1910 (Min.Bl.f.d.i.V. 1910 S. 317), sowie des Erlasses vom 21. Dezember 1910 bestimmen wir folgendes:

Flüge über verbotene Zonen oder Aufstiege innerhalb solcher sind, falls nicht eine schriftliche Erlaubnis der zuständigen militärischen Behörde (Gouvernement, Kommandantur usw.) erteilt ist, zu verbieten. Die Festsetzung der verbotenen Zonen erfolgt durch die Militär- (Marine-) Verwaltung.

Die Mitnahme von photographischen Apparaten ist grundsätzlich nicht zu gestatten. Zuverlässigen Personen kann jedoch die Mitnahme solcher Apparate, abgesehen von fernphotographischen Apparaten, seitens der Ortspolizei des Aufstiegsortes erlaubt werden.

Von der Beifügung von Abdrücken dieses Erlasses ist abgesehen, da der Erlaß in einer der nächsten Nummern des Reichs- und Staatsanzeigers veröffentlicht werden wird. Die nachgeordneten Behörden sind hierauf hinzuweisen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. — Der Minister des Innern.
In Vertretung: v. Coels. — Im Auftrage: Freund.

An die Herren Regierungspräsidenten und den Herrn Polizeipräsidenten in Berlin.

Nachweisung der Grenzen der für den Luftverkehr verbotenen Zonen.

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
I.	Königsberg	Mündung der Deime in Kurisches Haff, Deime aufwärts bis Tapiau, Chaussee von Tapiau nach Friedland, Eisenbahn von Friedland nach Domnau Chaussee von Domnau über Pr.-Eylau—Landsberg — Lichtenfeld — Gr. Hasselberg — Rödersdorf — Eisenberg — Lindenau — Braunsberg—Frauenburg bis an die Küste, gerade Linie bis Försterei Schmergrube auf der Frischen Nehrung, Linie von dort 3 sm seewärts der Küste bis zur Mündung der Deime	Generalkommando I. Armeekorps in Königsberg i. Pr.
II.	Swinemünde	Strandhotel nordwestlich Heidebrink über Heidebrink nach Großstein auf der Insel Gristow, Ostküste der Dievenow und des Haffs bis Schminzer Ort, gerade Linie nach der Wahrlanger Bucht, Verbindungsweg von der Wahrlanger Bucht über Wahrlang bis zum Eisenbahnübergang 1 km südlich Albrechtsdorf, Eisenbahn bis Haltepunkt Rieth, Großer Verbindungsweg über Teufelsbrücke südlich Rieth—ehem. Mönckeberger Krug—Ueckermünde nach Mönkebude, Peene-Küste bis Nordende Lassan, gerade Linie nach Südspitze der Halbinsel südwestlich Lütow, Tweelen-Küste bis Störlaake gerade Linie zum Osteingang von Zinnowitz und weiter zum Ostende der Badeanstalt in Zinnowitz, Linie in einer Entfernung von 3 sm seewärts der Küste bis Strandhotel nordwestlich des Orts Heidebrink.	Kommandant in Swinemünde
III.	Cüstrin	Chaussee von Neudamm über Massin—Vietz—Fichtwerder—Kriescht—Drossen—Kohlow bis Neu-Bischofsee, Hühnerfließ in westlicher Richtung bis zum Weststrand der Trettiner Höhen,	Kommandant in Cüstrin

Korps-bezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
		Westrand dieser Höhen bis Trettin, Luftlinie nach Lebus, Chaussee nach Schönfließ, Eisenbahn von Schönfließ bis Bahnhof Letschin, Chaussee nach Gr.-Neuendorf, Gerade Linie zur Mündung des Kuritzbaches, Kuritzbach aufwärts bis Klossow, Weg über Schönfeld nach Bärfelde, Chaussee nach Neudamm.	
V.	Posen	Chaussee von Wongrowitz über Mietschisko—Kletzko nach Gnesen, Eisenbahn über Wreschen bis Schnittpunkt der Chaussee südwestlich Miloslaw, Chaussee über Mionkowo—Schroda—Santomischel nach Schrimm, Eisenbahn nach Czempin, Chaussee über Stenchewo—Buk—Wilczyn—Lipnica—Samter nach Bahnhof Obornik, Eisenbahn über Rogasen bis Bahnhof Wongrowitz.	Kommandant in Posen
V.	Glogau	Eisenbahn von Schlawa über Fraustadt nach Lissa bis Schnittpunkt der Chaussee Fraustadt—Guhrau, Chaussee über Guhrau—Züchen—Radschütz zum Bahnhof Raudten, Eisenbahn bis Lüben, Chaussee bis Bahnhof Kotzenau, Eisenbahn über Waltersdorf nach Neustädtel, Chaussee über Beuthen a. O. nach Schlawe	Kommandant in Glogau
VI.	Breslau	Chaussee oder Weg von Prausnitz über Neuhof—Chausseegabel südwestlich Kniegnitz, Kniegnitz — Jeschü, — Zirkwitz — Schawoine — Lückerwitz—Paulwitz nach Bahnhof Juliusburg, Eisenbahn bis Crompusch, Chaussee oder Weg über Ober-Schmollen—Bielguth — Neu-Schmollen — Fischerei bei Vorwerk Gliunie—Laskowitz—Jeltsch—Ohlau (Ort ausschl.)—Goy—Wüstebriese—Runzen—Kontschwitz — Großburg — Bohrau — Gr.-Tinz — Rankau — Queitsch — Landau —	Kommandant in Breslau

Korps-bezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
		Neudorf — Polsnitz — Schmellwitz — Lobetinz—Nimkau—Belkau nach Bahnhof Kniegnitz, Eisenbahn bis Bahnhof Kl.-Bresa, Weg über Wagenfähre bei Auras—Riemberg—Obernigk nach Prausnitz.	
VI.	Glatz	Eisenbahn von Bahnhof Volpersdorf nach Bahnhof Silberberg, Chaussee oder Weg über Schönwalde—Briesnitz — Frankenberg — Banau — Hemmersdorf — Heinrichswalde — Follmersdorf — der Hannig nach der Chaussee Reichenstein-Landeck — Landeck — Konradswalde — Martinsburg — Steingrund — Kieslingswalde — Habelschwert—Neu-Weistritz bis Grenze bei Langenbrück, Grenze gegen Österreich bis Weg Barzdorf—Wünschelburg, Eisenbahn über Mittelsteine nach Volpersdorf.	Kommandant in Glatz
VII.	Wesel	Eisenbahn von Rees am Rhein (ausschl. Rees) über Isselburg—Bocholt—Borken—Dorsten—Osterfeld nach Bahnhof Ruhrort, Chaussee nach Mörs, daran anschließend Westrand der Waldzone Bömminghardt und Hochwald bis Rees a. Rh.	Kommandant in Wesel
VIII.	Cöln	Eisenbahn von Düsseldorf über Erkrath—Gräfrath — Solingen — Remscheid — Lennep—Hückeswagen nach Wipperführt, Chaussee über Hartegasse—Lindlar nach Engelskirchen, Eisenbahn von Engelskirchen über Overath nach Siegburg, Sieg abwärts bis zur Mündung in den Rhein, Rhein aufwärts bis Bonn, Eisenbahn von Bonn über Witterschlick—Mekkenheim — Euskirchen — Zülpich — Düren — Elsdorf — Harff — Wevelinghoven — Kapellen—Neuß nach Düsseldorf.	Gouverneur in Cöln

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
VIII.	Coblenz	Von Namedy über den Rhein nach dem Bachhof, Rennweg bis Schloß Monrepos, Weg über Meinhof — Rengsdorf — Hardert — Rüscheid — Dierdorf — Brückrachdorf — Selters — Bielbach — Mogendorf — Siershahn — Ebernhahn — Dernbach — Elgendorf — Horessen — Nieder-Elbert — Ober-Elbert — Welschneudorf — Hömberg — Nassau — Scheuern — Singhofen — Hunzel — Miehlen —Ölsberg nach Bahnhof Bogel, Eisenbahn über Reichenberg nach St. Goarshausen, Weg von St. Goar über Hungenroth—Liesenfeld — Nieder- und Ober-Gondershausen — Beulich — Beybachtal — Burgen — Lasserg— Münstermaifeld — Gappenach — Polch — Trimbs—Thür nach Nieder-Mendig, anschließend Südostrand des Nickenicher Waldes und des Andernacher Stadtforstes bis Namedy a. Rh.	Kommandant in Coblenz
IX.	Kiel [1])	Ostrand des großen Binnensees an der Ostsee nördlich Lütjenburg, Zufluß in diesen See aufwärts bis Bahnhof Lütjenburg, Eisenbahn über Högsdorf—Malente—Gremsmühlen — Plön — Wankendorf — Bockhorst bis Brammerhof, Weg über Bönebüttel zum Bach Beilenbek, Lauf des Beilenbek bis Ehndorf, Weg nach Bahnhof Wasbek, Eisenbahn bis Innien, Straßenzug über Heinkenborstel— Oldenhütten — Luhnstedt — Wennhorn — Hamdorf — Elsdorf — Hohn — Sorgbrück — Försterei Heidbünge über die Schäferei nach Bahnhof Norby, Eisenbahn bis Haltestelle Gr.-Brekendorf, Straße über Fleckeby nach Eckernförde,	Kommando d. Marinestation der Ostsee in Kiel

[1]) Anmerkung des Herausgebers: Vergleiche Zusatzbestimmungen Kiel.

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
		Nordküste der Eckernförder Bucht bis Südende des Schwansener Sees, von da Linie in einer Entfernung von 3 sm seewärts der Küste bis zum großen Binnensee nördlich Lütjenburg.	
IX./X.	Küstengebiet an der Nordsee	Eisenbahn von Friedrichskoog nach St. Michaelisdonn, Chaussee über Burg—Wilster nach Itzehoe, Lauf der Stör bis zur Mündung in die Elbe, jenseits der Elbe gerade Linie nach Freiburg, Eisenbahn nach Itzwörden, Lauf der Oste bis Bremervörde, Eisenbahn über Osterholz—Scharmbeck—Burg-Lesum nach Bahnhof Vegesack, Lauf der Weser abwärts bis zur Einmündung der Hunte, Lauf der Hunte aufwärts bis Oldenburg, Eisenbahn von Oldenburg über Leer—Ihrhove nach Neuschanz bis zur Reichsgrenze, Reichsgrenze gegen Holland bis westlich der Insel Borkum, Linie in einer Entfernung von 3 sm nördlich der Inseln Borkum und Juist bis in Höhe der Ostspitze der Insel Juist, gerade Linie nach Norddeich auf dem Festlande, Eisenbahn von Norddeich über Norden nach Aurich, Straßenzug über Westerholt—Dornum nach Dornumergrode, gerade Linie zur Westspitze der Insel Langeoog (3 sm seewärts), Linie in einer Entfernung von 3 sm seewärts der Nordküste der Inseln über Buschsand nach Friedrichskoog.	östlich der Bahnlinie Aurich—Hesel—Leer: Der Kommandant der Marinestation der Nordsee in Wilhelmshaven: westlich der vorgenannten Bahnlinie: Das Generalkommando d. X. Armeekps. in Hannover
Marine	Helgoland	In einer Entfernung von 3 sm rings um die Insel.	Kommandant in Helgoland
XIV.	Gebiet am Oberrhein: südlich der Grenzen zwischen den Kreisen	Straße von Freiburg über Hofsgrund nach Todtnau, Eisenbahn von Todtnau über Zell—Wehr bis Wallbach a. Rh., Reichsgrenze bis Rodershofen (Chausseeübergang Lindsdorf),	Generalkommando des XIV. Armeekorps in Karlsruhe

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
	Thann und Gebweiler einerseits, gegen Rappoltskirchen u. Colmar andererseits bis z. Rhein, rhein abwärts bis Eisenbahnbrücke b. Breisach, Eisenbahn bis Freiburg	Ill abwärts bis Altkirch, Straße von Altkirch über Nieder-Spechbach—Bernweiler — Nieder-Aspach — Thann — St. Amarin — Krüt — Hüs nach Schmelz bis zur Grenze zwischen den Kreisen Thann und Rappoltskirchen.	
XV.	Desgleichen nördlich der vorbezeichneten Linie	Weg von der Grenze zwischen den Kreisen Thann und Rappoltskirchen über Schmelz—Mühlbach — Münster — Sulzern — Urbeis — Urbach — Altweier — Markirch — Richtung Wisembach in Frankreich bis an die Reichsgrenze, Reichsgrenze bis Harcholins, Weg über Harcholins—St. Quirin—Albersch-weiler—Biberkirch—Vallerysthal—Haselburg nach Bahnhof Lützelburg, Eisenbahn über Zabern—Hochfelden nach Brumath, Straße über Weyersheim—Bischweiler—Drusenheim (Rheinbrücke)—Greffern—Schwarzach nach Bahnhof Bühl, Eisenbahn über Offenburg—Emmendingen nach Freiburg.	
XVI.	Metz	Straße von Remich über Sinz—Oberleuken—Orscholz zum Aussichtspunkt an der Saar, Saar aufwärts bis Hilbringen, Straßenzug über Mondorf—Guerlfangen nach Gr.-Hemmersdorf, Eisenbahn nach Teterchen, Straße über Kuhmen—Ham unter Varsberg — Buschborn—Lubeln — Trittelingen — Falkenberg — Enschweiler — Baronweiler —	Generalkommando des XVI. Armeekorps i. Metz

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
		Gerbécourt bis Bahnhof Château Salins, Eisenbahn über Chambrey bis zur Grenze, deutsch-französische Grenze bis zur Grenze gegen Luxemburg, deutsch-luxemburgische Grenze bis Remich.	
XVII.	Danzig	Von Bodenwinkel auf der Frischen Nehrung die Küste aufwärts bis Elbing, Westufer des Drausensees, Sorge aufwärts bis Christburg, Straßenzug von Christburg über Nikolaiken—Rehhof nach Schadewinkel, gerade Linien nach Warmhof jenseits der Weichsel, Chaussee oder Weg von Warmhof über Chausseegabel südlich Spranden—Pelplin—Gr.-Jablau — Pr.-Stargard — Schöneck — Strippau — Eggertshütte — Karthaus — Hoppen —Steinkrug nach Sagorsch, Flußlauf Sagorsch abwärts bis zur Mündung bei Brück, gerade Linie zum Leuchtturm nördlich Hela bis 3 sm seewärts, gerade Linie nach Bodenwinkel auf der Frischen Nehrung.	Generalkommando des XVII. Armeekorps in Danzig
XVII.	Graudenz-Thorn	Straßenzug von Neuenburg an der Weichsel über Kl.-Nebran — Bialken — Gr.-Bandtken — Wandau — Germen — Bischdorf — Freystadt — Bischofswerder — Sendritz — Lonkorsz — Czichen — Zbiczno — Naymowo Richtung Bobrau bis zum Lauf der Lutzine, Lutzine abwärts bis zur Mündung in die Drewenz, Reichsgrenze gegen Rußland bis zum Ostrande des Goplosees, Ostrand des Goplosees bis Kruschwitz, Eisenbahn von Kruschwitz über Hohensalza bis Bahnhof Hopfengarten, Chaussee über Schöndorf—Kaputzisko nach Haltestelle Jaschnitz, Ost- und Nordrand des Jagdschützwaldes bis Bahnmeisterei Rinkau nördlich Bromberg,	Generalkommando des XVII. Armeekorps in Danzig

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
		Eisenbahn bis Bahnhof Hohenhausen, Straßenzug über Lowice — Stonsk — Gr.-Lonsk — Bukowitz — Julienhof — Oritschmin —Sauermühle—Osche nach Neuenburg.	
XVIII.	Mainz	Vom Bahnhof Trechtingshausen rheinaufwärts bis Lorch Straßenzug von Lorch über Försterei Kammerburg — Gerolstein — Langenschwalbach — Adolphseck — Breithardt — Strinzmargarethal — Strinz-Trinitatis — Limbach — Wörsdorf — Esch — Chaussee nach Glashütten —Königstein—Soden nach Höchst, Main abwärts bis Kelsterbach, Weg über Försterei Gundhof nach Bahnhof Walldorf, Eisenbahn über Gr.-Gerau nach Bahnhof Stockstadt, Weg zur Wagenfähre bei Stockstadt, alter Rhein bis zur Fähre bei Gimbsheim, Straßenzug über Gimbsheim — Alsheim — Dorn — Dürkheim — Gau-Odernheim — Alzey — Erbes — Büdesheim — Wendelsheim — Wonsheim — Neu-Bamberg — Frei-Laubersheim — Hackenheim — Bosenheim — Planig nach Bahnhof Bretzenheim, Eisenbahn über Bingerbrück nach Bahnhof Trechtingshausen.	Gouverneur in Mainz
XX.	Lötzen, Johannisburg, Ortelsburg (masurische Seen)	Straßenzug von Angerburg über Gr.-Strengeln — Klein-Strengeln — Kutten — Jakunowken—Zabinken, Westrand der Heydtwalder Forst bis Jorkowen, Seeniederung des Gablick-, Szonstag-, Uloffke-, Laszmiaden-See, Lauf des Lyck bis Lyck, Chaussee von Lyck über Bialla—Richtung Szczuczyn (Rußland) bis zur Grenze, Grenze gegen Rußland bis zum Omulew, Lauf des Omulew bis Hartigswalder Forst, Straßenzug über Jedwabno—Passenheim—	Generalkommando des XX. Armeekorps in Allenstein

Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
		Mensguth — Hasenberg — Kobulten — Sorquitten — Sensburg — Rastenburg — Drengfurth nach Angerburg.	
XXI.	Bitsch	Straße von Walschbronn über Trulben nach Eppenheim, Linie nach Süden über den Geiskopf—Erlenkopf—Eichenberg nach Stürzelbronn, Straßenzug von Stürzelbronn über Philippsburg — Bärenthal — Mutterhausen — Lemberg — Enchenberg — Kl.-Rederchingen — alte Römerstraße — Eppingen — Wolmünster Breidenbach nach Walschbronn. —	Kommandant in Bitsch
Bayern-Württemberg	Ulm	Chaussee von Böhmenkirch nach Heidenheim, Eisenbahn nach Sontheim, Luftlinie vom Kirchturm in Sontheim nach Kirchturm in Offingen, Kamlachniederung bis Neuburg a. Kammel, Weg nach Höselhurst, Lauf der Günz bis Bahnhof Babenhausen, Eisenbahn bis Kellmünz, Straßenzug über Kirchberg—Gutenzell—Hürbel — Zillishausen — Sulmingen — Langenschemmern — Ingerkingen — Ehingen — Ziegelhof — Weiler-Steußlingen — Ennahofen—Hütten — Justingen — Ingstetten — Ennabeuren — Feldstetten — Westerheim nach Haltestelle Wiesensteig, Eisenbahn über Reichenbach i. Tale nach Altenstadt bei Geislingen, Straße über Eybach—Steinkirch nach Böhmenkirch.	Gouverneur in Ulm
Bayern	Germersheim	Eisenbahn vom Bahnhof Mannheim über Heidelberg—Bruchsal bis Bahnhof Weingarten, gerade Linie über Nordende des Ortes Hagsfeld nach Bahnhof Knielingen, Eisenbahn bis Bergzabern, Straßenzug über Klingenmünster—Eschbach—Siebeldingen — Frankweiler — Burweiler — Weyher — Edenkoben — Neustadt — Gimmeldingen — Deidesheim — Bad Dürkheim—Maxdorf—Oggersheim nach Bahnhof Mannheim.	Kommandant in Germersheim

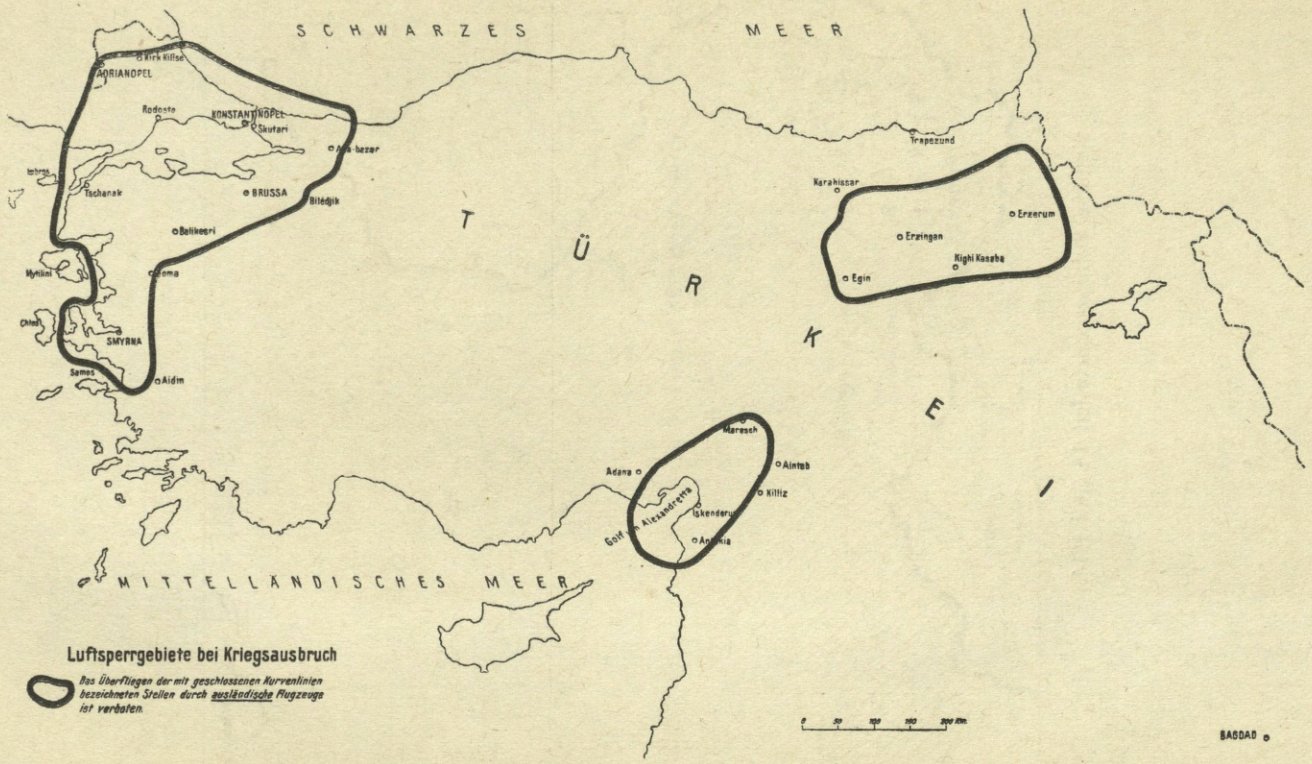
Korpsbezirk	Bezeichnung der verbotenen Zone	Begrenzungslinie (beginnt im Norden und geht nach rechts)	Erlaubnis- und Meldestelle
Bayern	Ingolstadt	Straßenzug von Kirchenhausen über Paulushofen — Amtmannsdorf — Schamhaupten — Mindelstetten — Pförring — Münchsmünster — Engelbrechtsmünster — Langenbrück — Pörnbach — Mühlried — Langenmoosen — Ludwigsmoß—Stengelheim bis Neuburg, Lauf der Donau aufwärts bis zur Mündung der Ussel, Lauf der Ussel aufwärts bis Steppberg, Straßenzug Steppberg — Rennertshofen — Hütting—Wellheim—Dollnstein Bahnhof, Lauf der Altmühl abwärts bis Kirchenhausen.	Kommandant in Ingolstadt

Anlage 15.



Russische Luftsperrgebiete seit 14. Juli 1914.

Anlage 16.


SCHWARZES MEER
MITTELLÄNDISCHES MEER
T Ü R K E I
ADRIANOPEL
Kirk Kilise
Rodosto
KONSTANTINOPEL
Skutari
Ada-bazar
Ismid
Tschanak
BRUSSA
Biledjik
Balikesri
Mytilini
Soma
Chios
SMYRNA
Samos
Aidin
Trapezund
Karahissar
Erzingan
Erzerum
Kighi Kasaba
Egin
Adana
Mersch
Aintab
Killiz
Golf
Alexandrette
Iskenderun
Antiochia
BAGDAD
Luftsperrgebiete bei Kriegsausbruch
Das Überfliegen der mit geschlossenen Kurvenlinien bezeichneten Stellen durch ausländische Flugzeuge ist verboten.

II. Die Militärluftfahrt der Vorkriegszeit im deutschen Recht.

Auf dem Gebiet des innerstaatlichen Rechts trat besonders das Bedürfnis nach der Schaffung eines Gesetzes hervor, das den Luftverkehr in einer seinem Wesen angemessenen Art regelte. Daneben ließen die auch bei der Militärluftfahrt nunmehr häufiger eintretenden Unfälle den Wunsch nach einer der Sachlage entsprechenden Unfallfürsorge aufkommen. Und auch dort, wo bei den Beziehungen der Luftfahrt zur Rechtsordnung die Notwendigkeit neuer Rechtssätze nicht zutage trat, wie dies besonders auf dem Gebiete des Patentrechts der Fall war, zeigten sich für die bestehenden Rechtssätze neue Anwendungsmöglichkeiten, die teilweise eine Änderung der bestehenden Rechtssätze als zweckmäßig erscheinen ließen.

Im folgenden sollen daher diese drei für die Luftfahrt wichtigsten Rechtsgebiete einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.

a) Die Anfänge eines Luftverkehrsgesetzes in der Vorkriegszeit.

Der gewaltige Aufschwung, den die Luftfahrt in dem letzten Jahrzehnt der Vorkriegszeit genommen hatte, ließ das Bedürfnis nach einer Regelung der hierbei auftauchenden Rechtsfragen allmählich in immer stärkerem Maße in allen an Fragen der Luftfahrt interessierten Ländern hervortreten. Diesem Bedürfnis Genüge zu leisten, stieß aber in Deutschland wegen des bundesstaatlichen Charakters des Reiches auf besondere Schwierigkeiten. Danach war die Gesetzgebungskompetenz zwischen dem Reich und den Bundesstaaten geteilt. Die Grenze war durch die Reichsverfassung so gezogen, daß zum Erlaß eines Teiles der für die Luftfahrt in Betracht kommenden Vorschriften das Reich, im übrigen die Bundesstaaten zuständig waren. Das Reich besaß die Kompetenz auf dem Gebiete des bürgerlichen, des Straf- und des Gewerberechtes, die Bundesstaaten auf dem des Polizeirechts. Der Rechtszustand war hier vor dem Kriege und bis zum Er-

laß des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 im wesentlichen folgender:

Von den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches waren mehrere auch für die Luftfahrt wichtig. Während nach § 903 BGB. der Eigentümer jede Einwirkung auf sein Eigentum ausschließen kann, muß er gemäß § 905 eine Einwirkung auf den Luftraum über seinem Grundstück dulden, wenn sie in solcher Höhe vorgenommen wird, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat. Danach war schon das Durchfahren des Luftraumes über fremden Grundstücken gestattet, sofern es mit einer die berechtigten Belange des Grundstückseigentümers berücksichtigenden Sicherheit und in genügender Höhe erfolgte. Von besonderer Bedeutung für die Luftfahrt war ferner die Bestimmung des § 904 BGB., wonach eine Einwirkung auf eine fremde Sache gestattet ist, wenn sie zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig ist und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigentümer entstehenden Schaden unverhältnismäßig groß sein würde. Da bei der Luftfahrt im Augenblick einer notwendig gewordenen Landung nicht nur das Fahrzeug, sondern oft auch das Leben oder die Gesundheit der Insassen gefährdet ist und demgegenüber ein durch die Landung entstehender Sachschaden als im Verhältnis dazu geringwertig anzusehen ist, so ergab sich aus dieser Vorschrift für den Luftfahrer ein Recht auf Notlandung. Andererseits war der Luftfahrer in solchen Fällen verpflichtet, den dem Eigentümer durch die Landung entstehenden Schaden in voller Höhe zu ersetzen. Hatte nicht der Halter selbst, sondern der Führer eines Luftfahrzeuges bei seiner Notlandung eine fremde Sache beschädigt, so war auch § 904 BGB. nur dieser dem Eigentümer ersatzpflichtig; jedoch konnte er auf Grund seines zivilrechtlichen Verhältnisses zum Halter von diesem unter Umständen Ersatz seiner Aufwendungen verlangen.

Im übrigen bestimmte sich in Deutschland bis zum Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes die Haftung für die bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehenden Schäden nach den allgemeinen Grundsätzen. Hiernach war, soweit nicht aus einem Beförderungs- oder Dienstvertrag oder aus einem sonstigen Vertragsverhältnis Ersatzansprüche hergeleitet werden konnten, der Halter eines Luftfahrzeuges ersatzpflichtig, wenn ihm persönlich ein Verschulden zur Last fiel (§ 823 BGB). Ferner haftete er dann, wenn die von ihm zum

Betriebe des Fahrzeuges bestellten Personen in Ausführung ihrer Verrichtungen einem Dritten widerrechtlich Schaden zufügten; in diesem Falle trat jedoch die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Halter des Fahrzeuges bewies, daß er bei der Auswahl und Beaufsichtigung seiner Angestellten sowie bei Beschaffung der Betriebsvorrichtungen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hatte oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde (§ 831 BGB.). Landesgesetzliche, über die reichsrechtliche Schadensersatzpflicht des Luftfahrzeugshalters hinausgehende Haftungsbestimmungen, die nach Artikel 105 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch zulässig gewesen wären, waren nicht erlassen worden.

Neben der zivilrechtlichen Haftpflicht kamen für den strafrechtlichen Schutz besonders die Vorschriften des Strafgesetzbuches gegen Abwurf, Sachbeschädigung, fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung in Betracht. Die Belange der Landesverteidigung wurden durch das Reichsgesetz über den Verrat militärischer Geheimnisse in der anfangs geltenden Fassung vom 3. Juli 1893 (Reichsgesetzblatt Seite 205) und die einschlägigen Bestimmungen des Strafgesetzbuches geschützt, allerdings nicht hinreichend, da eine unzweifelhafte Rechtsgrundlage für ein Verbot des Überfliegens von Festungen und anderen militärisch wichtigen Örtlichkeiten in dem ersteren nicht gegeben war. Den Erwerb von Luftfahrzeugen für Kriegszwecke ermöglichte § 23 des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1893 (Reichsgesetzblatt Seite 129). Danach waren im Kriegsfalle in erster Linie die Gemeinden gegen Vergütung zur Leistung oder Lieferung der Dienste und Gegenstände verpflichtet, die das militärische Interesse erforderte. Insbesondere handelte es sich hier um die Stellung von Naturalquartier und Stallung, die Überlassung von Grundstücken nebst Baumaterialien sowie die Lieferung von Naturalverpflegung und Fourage, Feuerungsmaterial und Lagerstroh, Transportmitteln und Gespannen. Daneben waren aber nach § 23 des Gesetzes auch die Besitzer von Schiffen und Fahrzeugen verpflichtet, diese der Militärverwaltung zur Benutzung für Kriegszwecke auf Erfordern zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung bezog sich auf Fahrzeuge jeder Art. Wenn auch der Gesetzgeber bei Erlaß des Gesetzes an Luftfahrzeuge nicht gedacht haben mag, so hindert dies ihre Inanspruchnahme für Kriegszwecke infolge der uneingeschränkten Fassung der einschlägigen Bestimmung nicht. Durch den technischen Fortschritt ist hier auch die Anwendungsmöglichkeit des Gesetzes erweitert worden.

Unzulänglich waren besonders die vorhandenen in Betracht kommenden gewerberechtlichen Vorschriften. Sofern mit Luftfahrzeugen gewerbsmäßige Schaustellungen vorgenommen wurden, waren die §§ 33b und 55 Nr. 4 der Gewerbeordnung anwendbar, die eine vorgängige polizeiliche Erlaubnis und gegebenenfalls die Lösung eines Wandergewerbescheines verlangten. Die gewerbsmäßige Beförderung auf Luftfahrzeugen innerhalb der Ortschaften unterlag nach § 37 der Gewerbeordnung der Regelung durch die Ortspolizeibehörde. Im übrigen war der Betrieb eines Luftfahrunternehmens in der Gewerbeordnung nicht geregelt.

Die allgemeine polizeiliche Ordnung der Luftfahrt war Sache der einzelnen Bundesstaaten; der Aufsicht und Gesetzgebung des Reiches unterlagen lediglich die gewerbepolizeilichen Vorschriften. Dabei war zu beachten, daß nach § 1 der Reichsgewerbeordnung Einschränkungen der Gewerbefreiheit nur durch Reichsgesetz oder auf Grund reichsgesetzlicher Ermächtigung zulässig waren. Eine gewerbepolizeiliche Regelung der Luftfahrtbetriebe war daher nur im Wege der Reichsgesetzgebung möglich. Im übrigen war auch von dem Landespolizeirecht hier kein umfassender Gebrauch gemacht worden. In Preußen hatte der Minister des Innern durch ein Circular vom 9. April 1892 [1]) die Regierungspräsidenten von den im Jahre 1886 von dem Kommandeur der Luftschifferabteilung, Major Buchholtz, ausgearbeiteten Bedingungen in Kenntnis gesetzt, von deren Einhaltung der Berliner Polizeipräsident seitdem die Erteilung der ortspolizeilichen Erlaubnis zu öffentlichen Auffahrten von Luftballons abhängig gemacht hatte, und deren geeignete Benutzung empfohlen. Diese Regelung [2]) beschränkte sich auf Freiballonfahrten und Fesselballonaufstiege und konnte daher der Lenkluftschiffahrt und dem Flugwesen nicht genügen. Die hierbei sich ereignenden Unfälle gaben den Preußischen Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern Veranlassung zu einem Erlaß vom 22. Oktober 1910 an die Regierungspräsidenten [3]), der anregte, von der in Preußen an sich gesetzlich zulässigen Regelung des

[1]) Abgedruckt im Ministerialblatt für die innere Verwaltung in den Königlich Preußischen Staaten, 1892, Seite 211. Siehe Anlage 1.

[2]) Sie war von dem inzwischen in den Ruhestand versetzten Oberstleutnant a. D. Buchholtz mit Rücksicht auf einige sich damals ereignenden Unglücksfälle bei Ballonfahrten angeregt worden.

[3]) Abgedruckt im Ministerialblatt für die innere Verwaltung in den Königlich Preußischen Staaten, 1910, Seite 317. Siehe Anlage 2.

Verkehrs mit Luftfahrzeugen durch Polizeiverordnungen (Bestimmungen allgemeiner Art) tunlichst abzusehen, und durch Einwirkung auf die im deutschen Luftfahrverbande zusammengeschlossenen Luftschiffervereinigungen oder durch polizeiliche Verfügungen (Befehle in Einzelfällen) die Belange der allgemeinen Sicherheit wahrzunehmen; dabei sollten insbesondere Flüge über Befestigungen und innerhalb eines Umkreises von zehn Kilometern von solchen verboten werden, falls nicht eine schriftliche Erlaubnis der zuständigen militärischen Behörde erteilt war. Veranlaßt wurde diese Regelung durch die damals herrschende, später allerdings aufgegebene Meinung, daß die preußischen Polizeibehörden ebensowenig wie nach dem Reichsgesetz über den Verrat militärischer Geheimnisse auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des preußischen Landesverwaltungsgesetzes [1]) zum Erlaß von Verordnungen befugt seien, durch die das Überfliegen bestimmter Gelände unter Strafe gestellt wird. Diesen Erlaß hatte das Reichsamt des Innern den anderen Bundesregierungen mit dem Ersuchen um gleichmäßiges Vorgehen mitgeteilt. Die Bundesregierungen hatten fast sämtlich dem Ersuchen im wesentlichen entsprochen [2]). Lediglich Bayern hatte sich mit Rücksicht auf die einschränkenden Bestimmungen seiner Polizeigesetzgebung zu einem abweichenden Vorgehen genötigt gesehen [3]). In Preußen wurde noch der Erlaß von 1892 als veraltet und durch die Neuregelung von 1910 überholt mittels Verfügung der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten vom 10. Januar 1912 [4]) außer Kraft gesetzt. Durch Verfügungen derselben Minister vom 5. August und 14. Oktober 1913 [5]) und 29. April 1914 wurden dann noch in teilweiser Abänderung des Erlasses vom 22. Oktober 1910 die Polizeibehörden angewiesen, Flüge über die durch die Militär- und Marineverwaltung verbotenen Zonen

[1]) §§ 137 und 142 ließen Verordnungen nur auf den Gebieten zu, die in den §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 aufgezählt waren.

[2]) Zu vergleichen z. B. Erlaß des Württembergischen Ministeriums des Innern vom 26. Februar 1912 — Amtsblatt 1912, Seite 127, vom 10. November 1913 — Amtsblatt 1913, Seite 917 und vom 17. Juni 1914 — Amtsblatt 1914, Seite 347. Nur Waldeck, Lippe-Detmold und Schaumburg-Lippe, die ein Bedürfnis dazu einstweilen nicht anzuerkennen vermochten, hatten von einer Regelung abgesehen.

[3]) Zu vgl. hierzu Entschließung des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 2. Oktober 1911 (Amtsblatt des Staatsministeriums des Königlichen Hauses, des Äußern und des Innern von 1911, Seite 649).

[4]) Ministerialblatt für die preußische innere Verwaltung, 1912, Seite 33.

[5]) a. a. O. 1913 Seite 160.

ohne Erlaubnis dieser Behörden allgemein zu untersagen und die Mitnahme von fotographischen Apparaten bei Flügen grundsätzlich nicht zu gestatten. Die Militär- und Marineverwaltung hat daraufhin die genauen Grenzen der Luftsperrgebiete festgesetzt und den Zivilverwaltungen der Bundesstaaten mitgeteilt, worauf diese durch örtliche polizeiliche Verordnungen das Überfliegen der Sperrzonen unter Strafe stellen ließen.

Die im preußischen Erlasse vom 22. Oktober 1910 angeregte Einwirkung auf den Luftfahrerverband und die ihm angeschlossenen Vereinigungen sicherte vor allem die Durchführung der von den Zentralbehörden der einzelnen Bundesstaaten für den Verkehr mit Luftfahrzeugen aufgestellten allgemeinen Richtlinien; insbesondere hatte der Verband die Prüfung der Freiballon-, Luftschiff- und Flugzeugführer vorzunehmen. Er hatte es sich angelegen sein lassen, für seine Mitglieder verbindliche Luftverkehrsvorschriften zu erlassen. Diese Vorschriften waren zwar — rechtlich gesehen — nur private Verbandsbestimmungen ohne öffentlich-rechtlichen Charakter. Indem aber die Polizeibehörden eine Gefährdung der Öffentlichkeit durch die Luftfahrt dort annahmen, wo diesen Vorschriften nicht Genüge geleistet wurde, konnten sie auf Grund ihrer polizeilichen Befugnis zur Gefahrenabwehr in der durch das Recht der einzelnen Bundesstaaten dafür gegebenen Weise gegen Verletzung dieser Vorschriften einschreiten.

Im ganzen gesehen war der Rechtszustand sehr unübersichtlich und ungeklärt. Er entbehrte, wie auch die schwankende Praxis der preußischen Zentralbehörden zeigte, einer sicheren Grundlage und konnte dem sich kräftig entwickelnden Luftverkehr um so weniger genügen, als dieser über die Landesgrenzen hinausgriff und dadurch Beziehungen zu den Luftschifferkreisen anderer Staaten und ausländischen Behörden mit sich brachte. Dies führte einmal zu einem internationalen organisatorischen Zusammenschluß der Luftfahrvereinigungen in der Fédération Aéronautique Internationale und ließ außerdem das Bedürfnis nach einer zwischenstaatlichen Regelung der hier einschlägigen Fragen immer stärker hervortreten. Der Versuch hierzu schlug zwar zunächst fehl, da die zu diesem Zwecke 1910 in Paris zusammengetretene internationale Luftverkehrskonferenz vor der Fassung endgültiger Beschlüsse auf englisches Verlangen zunächst vertagt werden mußte und dann ihre Arbeiten bis zum Ausbruche des Krieges nicht wieder aufgenommen hatte. Immerhin erforderte die Sachlage eine Inangriffnahme der reichsrechtlichen Regelung der Luftfahrt. So trat

dann schon im Jahre 1911 das Reichsjustizamt an das Reichsamt des Innern mit dem Ersuchen heran, die vorbereitenden Maßnahmen zu einer reichsrechtlichen Ordnung der luftrechtlichen Fragen zu treffen. Daraufhin hielt das Reichsamt des Innern mit Vertretern der beteiligten Reichs- und preußischen Ressorts am 5. Februar 1912 eine Besprechung ab, in der die Notwendigkeit und Grundzüge der beabsichtigten Gesetzgebung erörtert wurden [1]).

Alle Ressortvertreter waren darüber einig, daß eine baldige reichsrechtliche Regelung erforderlich sei, insbesondere auch, um eine einwandfreie Rechtsgrundlage für die im Interesse der Landesverteidigung nötigen Einschränkungen der Flugfreiheit zu erhalten. Sie stellten sich übereinstimmend auf den Standpunkt, daß Grundlage der rechtsgesetzlichen Regelung entgegen der Auffassung eines Teils der Völkerrechtslehre die Annahme der uneingeschränkten Hoheit des Staates an dem über seinem Gebiet und seinen Küstengewässern liegenden Luftraum ohne räumliche Grenzen sein müsse. Ein allgemeines Recht der Flieger in den Lüften oder ein allgemeines Fahr- und Wegerecht für Luftfahrzeuge könne nicht anerkannt werden. Der Staat habe aus Gründen seiner eigenen Sicherheit und der seiner Einwohner und ihres Eigentums das Recht und die Pflicht, die Polizeigewalt auch im Luftraum in Anspruch zu nehmen, und damit die Möglichkeit, die Luftschiffahrt ganz zu untersagen oder ihr die notwendigen Beschränkungen aufzuerlegen. Von dieser Grundlage müsse die reichsgesetzliche Regelung ausgehen, ohne daß dieser Gedanke durch einen bestimmten Rechtssatz im Gesetz selbst zum Ausdruck gebracht zu werden brauche. Zweckmäßig sei auch, die Anlegung von Flugplätzen von einer vorherigen polizeilichen Erlaubnis abhängig zu machen. Sache des Staates allein sei es auch, darüber zu befinden, inwieweit er sich international bei der Ausübung seiner Hoheit über seinen Luftraum binden wolle.

In privatrechtlicher Hinsicht sei grundsätzlich von der Auffassung auszugehen, daß das Recht des Grundstückseigentümers sich auch auf den Luftraum oberhalb seines Grundbesitzes erstrecke; im Interesse des Luftverkehrs sei ihm aber ein schutzwürdiges Interesse bei einem Überfliegen seines Grundstücks in genügend großer Höhe nicht zuzubilligen. Nur bei Einwirkungen, die aus dieser Höhe erfolgten und

[1]) Protokoll der Besprechung mit Schreiben des Reichsamts des Innern vom 26. Februar 1912 — I A 1450 — in den Akten: Kriegsministerium, Luftfahrtabteilung betr. Gesetz über den Verkehr mit Luftfahrzeugen Kap. I Tit. 4 Abt. 4 Nr. 2 Heft 1.

den Grund und Boden selbst berührten, wie zum Beispiel bei Auswerfen von Ballast, Absturz und dergleichen, komme eine verschärfte Schadensersatzpflicht in Frage. Die Regelung dieser Pflicht wie überhaupt die Haftpflicht des Luftfahrers für die durch den Betrieb der Luftfahrt angerichteten Schäden solle entsprechend der Haftpflicht der Eisenbahnunternehmen und Kraftfahrzeughalter, jedoch unter Berücksichtigung der eigentümlichen Gefahren der Luftfahrt ausgestaltet werden. Insoweit solle der Entwurf vom Reichsjustizamt ausgearbeitet werden, im übrigen vom Reichsamt des Innern, wobei aber ständige Fühlungnahme der beiden Ressorts unerläßlich sei, da die Haftpflicht durch die Verkehrsregelung bedingt sei. Je strenger die letztere sei, desto milder würde die erstere ausgestaltet werden können.

Auf der so gewonnenen Grundlage arbeiteten die beiden federführenden Reichsämter den Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Luftfahrzeugen, das Reichsamt des Innern außerdem noch Grundzüge für eine Bundesratsverordnung zur Ausführung des in Aussicht genommenen Gesetzes aus. Der Gesetzentwurf wurde dann in erneuten Besprechungen am 18. November 1912 [1]) unter den beteiligten Zentralbehörden und am 6. Januar 1913 [2]) außerdem noch mit einer Reihe von nichtbeamteten Sachverständigen beraten. Der auf Grund dieser Besprechungen umgearbeitete Entwurf stellte zunächst für die in Betracht kommenden Luftfahrzeuge und deren Führer das Erfordernis einer obrigkeitlichen Erlaubnis auf. Das zur Aufnahme von Menschen bestimmte Luftfahrzeug sollte außerhalb von Flugplätzen nur dann verkehren dürfen, wenn es von der zuständigen Behörde zugelassen war. Ferner sollte der Erlaubnis der zuständigen Behörde bedürfen, wer außerhalb von Flugplätzen ein Luftfahrzeug führen wollte. Im letzteren Falle sollte der Nachsuchende seine Befähigung durch eine Prüfung darzutun haben und die Erlaubnis ihm nach erfolgreicher Ablegung der Prüfung erteilt werden müssen, wenn nicht Tatsachen vorlagen, welche die Annahme rechtfertigten, daß er zum Führen von

[1]) Protokoll der Sitzung mit dem Entwurf des Gesetzes in der ersten Fassung und den Grundzügen für eine Bundesratsverordnung Anlage des Schreibens des Reichsamts des Innern vom 19. Dezember 1912 — I A 10 681 — in den Akten Kriegsministerium: Luftfahrtabteilung. Bestimmungen. Gesetz über Verkehr mit Luftfahrzeugen und diesbezügliche Vereinbarungen mit fremden Mächten. Kap. I Tit. 4 Abt. 4 Nr. 1 Heft 1 (früher Kap. I Tit. 4 Abt. 7 Nr. 30 Heft 1).

[2]) Protokoll der Sitzung Anlage des Schreibens des Reichskanzlers (Reichsamt des Innern) vom 18. Januar 1913 — I A 502 — in denselben Akten.

Luftfahrzeugen ungeeignet war. Traten solche Tatsachen nachträglich ein, so sollte die Erlaubnis zurückgenommen werden können, ebenso auch die Zulassung eines Luftfahrzeuges, wenn es den an die Verkehrssicherheit zu stellenden Anforderungen nicht mehr genügte. Für Flugschüler war vorgesehen, daß sie bis zu ihrer Zulassung als Luftfahrzeugführer bei Flügen außerhalb der Flugzeuge von einer Person begleitet sein mußten, die durch die zuständige Behörde zur Ausbildung von Führern ermächtigt worden war. Bei Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Luftfahrzeugen und ebenso bei ihrer Versagung aus anderen Gründen als wegen des Ausfalls der Befähigungsprüfung oder wegen Gefährdung der Landessicherheit sollte für den Nachsuchenden der Rekurs an eine landesverwaltungsgerichtliche Behörde zulässig sein, soweit es sich nicht um Heeres- und Marineangehörige handelte, die von ihren Verwaltungen als Luftfahrzeugführer verwendet worden waren. Der Ausschluß des Rekurses bei Versagung oder Entziehung der Erlaubnis wegen Gefährdung der Landessicherheit war auf Wunsch des Auswärtigen Amts und des Kriegsministeriums vorgesehen worden, da beide Ressorts Bedenken geäußert hatten, Ausländer zur Prüfung zuzulassen und ihnen einen verwaltungsgerichtlich verfolgbaren Rechtsanspruch auf Erteilung des Führerscheins zu geben.

Sodann sah der Entwurf die Genehmigungspflichtigkeit der Anlage von Aufstiegs-, Lande- und Flugplätzen vor. Die zuständige Behörde sollte vor der Erteilung der Genehmigung die Militär- und Marinebehörden hören und hatte die Genehmigung zu versagen, wenn diese Behörden widersprachen. Wieder sollte der Rekurs wegen Versagens der Genehmigung nur zulässig sein, wenn es nicht wegen Widerspruchs der Militär- oder Marinebehörden erfolgte.

Außerdem war vorgeschlagen, auch die Errichtung eines Luftfahrtunternehmens, das heißt der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge, an die Genehmigung der zuständigen Behörde des oder der Bundesstaaten zu knüpfen, deren Gebiet bei Aufstieg und Landung berührt werden sollte. Solche Unternehmen sollte das Reich unter Umständen gegen Erstattung des vollen, nötigenfalls im Rechtswege festzustellenden, Wertes enteignen oder aus Gründen der Landesverteidigung selbst anlegen oder Privatunternehmern zur Ausführung übertragen und diese mit dem Enteignungsrecht ausstatten dürfen. Das Enteignungsrecht sollte den Bundesstaaten, deren Zentralbehörden die Genehmigung erteilt hatten,

in den Fällen zustehen, in denen das Reich von seinem Enteignungsrecht keinen Gebrauch machen wollte.

Die Einzelheiten der so vorgeschlagenen grundsätzlichen Regelung sollten durch Verordnungen des Bundesrats oder der von ihm ermächtigten Behörden geregelt werden. Dazu gehörten insbesondere die Anordnungen über Prüfung und Zulassung der Fahrzeuge und der Führer, die Festlegung von Luftsperrgebieten, die Bestimmungen über die Zulassung von Ausländern zum Erwerb oder zur Ausübung der vorgesehenen Berechtigungen und über die Zulassung der vom Ausland einfliegenden, in Deutschland nicht zugelassenen Luftfahrzeuge, deren Führer und Mannschaften, sowie schließlich über nicht zur Aufnahme von Menschen bestimmte Luftfahrzeuge und über luftfahrzeugähnliche Apparate (Fesselballone und Drachen, Fallschirme und Gleitflugzeuge). Auch die besondere für Ausländer und ausländische Flugzeuge vorgeschlagene Regelung erfolgte zu dem in der Besprechung vom 18. Nov. 1912 hervorgehobenen Zwecke, die im Gesetz vorzusehenden Rechtsschutzeinrichtungen möglichst auf die Inländer zu beschränken.

Schließlich sollte grundsätzlich der Fahrzeughalter und, falls ihn ein Verschulden trifft, auch der Fahrzeugführer für den Schaden haften, der durch das Fahrzeug den nicht von ihm beförderten oder in seinem Betriebe tätigen Personen und an den nicht von ihm beförderten Sachen verursacht worden war, es sei denn, daß der Unfall weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer bei dem Betriebe beschäftigten Person, noch durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder durch ein Versagen seiner Vorrichtungen angerichtet worden war. Bei konkurrierendem Verschulden sollte nur ein entsprechender Teil des Schadens zu ersetzen sein. Im Falle der Tötung oder Verletzung von Menschen sollte der Höchstbetrag des zu ersetzenden Schadens auf 50 000 Mark oder bei Tötung mehrerer Menschen auf 150 000 Mark Kapital oder 3000 Mark beziehungsweise 9000 Mark jährlicher Rente an die versorgungsberechtigten Hinterbliebenen begrenzt sein, bei Sachbeschädigung auf 10 000 Mark. Diese Beschränkung der Haftsumme war vorgesehen, um den Luftfahrttreibenden den Abschluß von Haftpflichtversicherungen zu erschwingbaren Prämiensätzen zu ermöglichen. In dem dritten Abschnitt waren die Strafen für Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder die vom Bundesrat und die von ihm ermächtigten Behörden ergehenden Ausführungsverordnungen festgesetzt, der vierte enthielt prozessuale und Übergangsvorschriften.

Die vom Reichsamt des Innern außerdem noch vorgelegten Grundzüge für eine Bundesratsverordnung erläuterten zunächst die verschiedenen Arten der Luftfahrzeuge und der luftfahrzeugähnlichen Apparate und trafen dann nähere Bestimmungen über den Verkehr außerhalb von Flugplätzen. Sie legten die Bedingungen fest, denen das Luftfahrzeug in seiner Beschaffenheit genügen mußte, um zum Verkehr zugelassen zu werden, und regelten das Verfahren für den Antrag auf Zulassung des Fahrzeuges zum Verkehr außerhalb von Flugplätzen und die Kennzeichen der Luftfahrzeuge. Bei der Zulassung wurde zwischen der endgültigen Zulassung zum dauernden Verkehr und — bei Luftschiffen — der vorläufigen Zulassung zu Probefahrten unterschieden, bei dem Außerkrafttreten der Zulassung zwischen dem Erlöschen (bei längerer Nichtbenutzung des Fahrzeuges) und der Zurücknahme (bei Eintritt von Änderungen in der Beschaffenheit des Fahrzeuges). Sodann waren die Bedingungen festgesetzt, unter denen die Zulassung als Luftfahrzeugführer zu erfolgen hatte, und die Entziehung der Fahrerlaubnis bei Bestehen von Anhaltspunkten dafür geregelt, daß eine Person zum Führen von Luftfahrzeugen ungeeignet sei oder daß sie durch das Führen eines Luftfahrzeuges die Landessicherheit gefährdete. In diesem Falle sollte ausländischen Luftfahrzeugführern die Führung des Luftfahrzeuges jederzeit untersagt werden können. Den Militär- und Marinebehörden war vorbehalten, besondere Vorschriften über die Prüfung der in ihren Diensten stehenden Luftfahrer zu erlassen und ihre Zulassung zur Luftfahrzeugprüfung und deren Zurücknahme zu regeln. Die Grundsätze sahen sodann Vorschriften für das Verfahren bei der Erteilung und Rücknahme der Erlaubnis zum Betrieb eines Luftfahrtunternehmens und den Luftverkehr vor. Sie bestimmten, welche Ausrüstung die Luftfahrzeuge bei dem Verkehr außerhalb von Flugplätzen besitzen müßten, welche Lichter sie zu führen und welche Schallsignale sie bei unsichtigem Wetter zu geben hätten, und die von ihnen zu gebrauchenden Landungs- und Notzeichen; sie verboten das Fahren über Sperrzonen und regelten Fahrt, Ausweichen und Landung der Luftfahrzeuge.

Schließlich sahen sie Bestimmungen für den Verkehr innerhalb von Flugplätzen und über den internationalen Verkehr vor. Hier war insbesondere die Zulassung ausländischer Luftfahrzeuge und ihrer Führer bei vorübergehendem Aufenthalt im Reichsgebiet geregelt.

Zu einer Beratung der Grundzüge kam man in der Vorkriegszeit nicht mehr. Wohl aber wurde der auf Grund der Erörterungen vom

18. November 1912 und 6. Januar 1913 umgestaltete Gesetzentwurf am 4. Juni 1913 in einer abermaligen Besprechung der beteiligten Ressorts erneut durchberaten. Daraufhin wurden hauptsächlich die Vorschriften über die Anlegung von Flugplätzen umgestaltet. Während ursprünglich bei jedem Widerspruch der Militär- und Marinebehörden die Genehmigung hierzu versagt werden mußte, wurde dies jetzt auf die Fälle beschränkt, in denen diese Behörden den Widerspruch aus Gründen der Landessicherheit erhoben. Ferner wurde es für zulässig erklärt, daß die Genehmigung zur Errichtung von gewerblichen Zwecken dienenden Flugplätzen versagt werden konnte, wenn ein Bedürfnis für den Betrieb des Flugplatzunternehmens nicht vorlag [1]). In dieser Form wurde dann der Gesetzentwurf am 1. November 1913 [2]) dem Bundesrat zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorgelegt und von diesem bald darauf durchberaten und in einigen Punkten geändert. Insbesondere sollte auch der Rekurs bei Versagung der Genehmigung zur Anlegung eines Flugplatzes auf Grund eines Widerspruches der Militär- und Marinebehörden nicht mehr in allen Fällen unzulässig sein, sondern nur, wenn dieser Widerspruch aus Gründen der Landessicherheit erfolgte. Ebenso wurde der Ausschluß des Rekurses bei der Entziehung der Erlaubnis zum Führen eines Luftfahrzeuges durch die Heeres- und Marineverwaltungen auf die Fälle beschränkt, in denen die entziehende Behörde die Erlaubnis selbst erteilt hatte. Die gleiche Regelung wurde außer für die Postverwaltungen auch für die Verkehrsverwaltungen des Reiches und der Bundesstaaten vorgesehen. Schließlich sollte das Recht zur Enteignung von Luftfahrtunternehmen dem Reich nur dann in erster Linie zustehen, wenn das Unternehmen der Verteidigung des Reiches dienlich war; auch hierzu sollte die Zustimmung des Bundesrats erforderlich sein. Im übrigen sollten hier in erster Linie die Bundesstaaten den Erwerb der Unternehmen zu beanspruchen haben, das Reich aber erst in zweiter Linie, wenn jene von ihrem Recht keinen Gebrauch machen wollten.

In dieser Gestalt wurde der Entwurf sodann dem Reichstag am 31. Januar 1914 vorgelegt [3]). In der Vollsitzung vom 12. März

[1]) Gestrichen wurde ferner noch die Befugnis des Reichs, die von ihm mit der Ausführung eines Luftfahrtunternehmens beauftragten Privatunternehmer mit dem Enteignungsrecht auszustatten. Hier sollte es also bei den Enteignungsgesetzen der Bundesstaaten sein Bewenden haben.

[2]) Drucksache Nr. 139.

[3]) Reichstagsdrucksache Nr. 1338. 13. Legislaturperiode I. Session 1912/14.

1914 [1]) fand hier die erste Lesung statt, in der beschlossen wurde, den Entwurf zur eingehenden Beratung an eine Kommission von 21 Mitgliedern zu überweisen. In der Erörterung wurden Bedenken hauptsächlich gegen die Vorschläge des Entwurfes über die Regelung der Haftpflicht erhoben. Die Redner aller Parteien forderten hier für die Luftfahrzeughalter, insbesondere die Luftfahrtunternehmen, eine Verschärfung der Haftung bis zur Grenze der höheren Gewalt. Dagegen wurde für den Luftfahrzeugführer eine Milderung verlangt. Er sollte nur nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, also nur für Verschulden haften. Um die Erfüllung der Haftpflicht der Flugzeughalter und -unternehmen sicherzustellen, forderte die Mehrzahl der Redner eine Vorschrift, nach der diese zu Zwangsgenossenschaften mit Versicherungszwang zusammengeschlossen, und daß mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer Verletzung zahlreicher Personen durch einen Unglücksfall auch die Haftungshöchstsätze erhöht würden. Außerdem wurde der vorgesehene Rechtsschutz von mehreren Seiten für ungenügend gehalten. Auch bei der Verweigerung und Rücknahme der Zulassung eines Luftfahrzeuges wurde für den Gesuchsteller die Möglichkeit gefordert, die diesbezügliche Entscheidung der Polizeibehörde in einem Verwaltungsstreitverfahren nachprüfen zu lassen, ebenso, daß bei der Versagung oder Entziehung des Luftfahrzeugführerscheines der Rekurs auch dann zulässig sein müsse, wenn diese Verwaltungsakte wegen Gefährdung der Landessicherheit erfolgten. Schließlich wurden Vorschriften gefordert, die eine einheitliche Ausführung des Gesetzes verbürgten, und verlangt, daß als zuständig für die Konzessionierung von Luftfahrtunternehmen und die Übernahme solcher Unternehmen in die öffentliche Hand in erster Linie das Reich vorzusehen sei, erst in zweiter die Bundesstaaten.

Das waren die wesentlichen Punkte, die in der Reichstagsdebatte erörtert wurden. Die vorgesehene Kommissionsberatung hat vor dem Ausbruche des Weltkrieges nicht mehr stattgefunden, zu einer Verabschiedung des Gesetzes kam es bis dahin nicht. Es blieb vielmehr damals bei dem oben geschilderten uneinheitlichen und unübersichtlichen Rechtszustande. Nicht einmal für das militärisch unabweisbar notwendige Verbot des Überfliegens von Festungen war eine unbedingt verläßliche Rechtsgrundlage vorhanden [2]). Die preußischen

[1]) Protokolle Seite 8043 ff.

[2]) Auch bei der Neufassung des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse im Jahre 1914 wurde trotz einer diesbezüglichen im Hinblick auf die entsprechende Be-

zuständigen Ministerien hatten zwar schließlich den Erlaß entsprechender Polizeiverordnungen ihren nachgeordneten Behörden aufgegeben, ursprünglich aber selbst solche Maßnahmen für gesetzlich nicht begründet erachtet. Wie die Gerichte im Falle der Übertretung solcher Verordnungen entscheiden würden, ließ sich nicht vorhersehen. Und auch im übrigen hatten die anderen Bundesstaaten die preußische Regelung nicht sämtlich übernehmen können und wollen, so daß hier eine Verschiedenheit bestand, die dem naturgemäß über die Grenzen der einzelnen Bundesstaaten oft hinausgreifenden Luftverkehr nicht förderlich sein konnte. Die Verhältnisse erforderten gebieterisch eine reichsrechtliche Regelung, die allein für das ganze Gebiet des Deutschen Reiches eine einwandfreie Rechtsgrundlage schaffen konnte.

Während für den Luftverkehr in der Vorkriegszeit keine Regelung zustande kam, die den obwaltenden Bedürfnissen genügen konnte, gelang dies aber auf dem Gebiet der Fürsorge für militärische Luftfahrer.

b) Das Fürsorgegesetz für militärische Luftfahrer.

Die Übungen der militärischen Luftfahrer, die bis 1906 nur in beschränktem Umfange mit Frei- und Fesselballonen stattgefunden hatten, nahmen von da an seit Einführung der Motorluftschiffe und noch mehr seit 1910 infolge der Verwendung von Flugzeugen für militärische Zwecke einen stets wachsenden Umfang an. Entsprechend vermehrte sich auch die Zahl der Unfälle, durch die die davon betroffenen Militärpersonen entweder gezwungen wurden, vorzeitig aus dem militärischen Dienst auszuscheiden oder gar ihr Leben einbüßten. Dabei handelte es sich meist um junge Offiziere und Mannschaften, die nach den Vorschriften des Offizierpensionsgesetzes vom 31. Mai 1906 [1]) und des Mannschaftsversorgungsgesetzes vom selben Tage [2]) nur eine geringe Pension oder eine geringe Rente oder deren Hinterbliebene nur eine geringe Versorgung erhalten konnten; denn die Höhe dieser Bezüge

stimmung des § 113[1] des russischen Strafgesetzbuches gegebene Anregung in der Reichstagsdebatte davon abgesehen, eine klare Rechtsgrundlage für die Schaffung von Luftsperrzonen darin einzubauen, offenbar weil man mit der baldigen Verabschiedung des damals dem Reichstag schon vorliegenden Luftverkehrsgesetzes rechnete, das eine solche Vorschrift enthalten sollte (zu vgl. Rede des Reichstagsabgeordneten Mertin in der 175. Sitzung der XIII. Legislaturperiode des Reichstags vom 20. November 1913, Stenographische Berichte Band 291, S. 5996 B).

[1]) Reichsgesetzblatt 1906, S. 565 ff.

[2]) Reichsgesetzblatt 1906, S. 593 ff.

hing von dem Dienstalter des Verunglückten zur Zeit seines Ausscheidens aus dem Militärdienste ab; sie erreichten erst im Laufe der Jahre ihren vollen Betrag, während bis dahin nur ein dem Dienstalter entsprechender Bruchteil gewährt wurde.

Aus zwei Gründen erschien es daher notwendig, bei Unglücksfällen im Luftdienst den davon betroffenen Militärpersonen und ihren unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen eine erhöhte Versorgung zu gewähren. Einmal entsprach dies in Anbetracht der besonderen Gefahren des Dienstes in der Luft der Billigkeit, zumal auch den Angehörigen der Kriegsmarine und ihren Hinterbliebenen mit Rücksicht auf die dem Seedienst eigenen Gefahren in derartigen Fällen eine erhöhte Versorgung gewährt wurde. Außerdem erschienen genügend freiwillige Meldungen zum Luftdienst auf die Dauer nur dann gewährleistet, wenn die dazu sonst bereiten Militärpersonen damit rechnen konnten, daß sie und ihre Hinterbliebenen eintretendenfalls genügend versorgt sein würden.

Bei dieser Sachlage tauchte angesichts der sich besonders vom Jahre 1911 ab vermehrenden Unglücksfälle im Preußischen Kriegsministerium der Gedanke auf, die im militärischen Luftdienst verunglückten Militärpersonen bezüglich der Versorgung den Kriegsdienstbeschädigten gleichzustellen, zumal auch die infolge der besonderen Gefahren des Dienstes in der Marine verunglückten Marineangehörigen in derselben Weise einen Ausgleich wegen der erhöhten Gefahren des Seedienstes empfingen. Nach dem § 12 des Offizierpensionsgesetzes und § 14 des Mannschaftsversorgungsgesetzes erhielten die Kriegsdienstbeschädigten unter bestimmten Voraussetzungen die Kriegszulage, die Angehörigen der Marine aber, die während ihrer Dienstzeit einen Schiffbruch erlitten hatten oder infolge der besonderen klimatischen Einflüsse des Dienstes in außereuropäischen Ländern oder zur See vorzeitig dienstunfähig geworden waren, bereits im Frieden eine Pensionserhöhung im Betrage der Kriegszulage, ihre Hinterbliebenen Kriegsversorgung [1]). Dementsprechend legte Preußen auf Veranlassung des Kriegsministeriums am 14. Mai 1912 dem Bundesrat den Entwurf des Fürsorgegesetzes zur Beratung vor, der dort gar nicht, im Reichstag nur in der Fassung der Überschrift geändert — er war ursprünglich unter

[1]) § 49 des Offizierpensionsgesetzes, § 57 des Mannschaftsversorgungsgesetzes und §§ 44 und 45 des Militärhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907. Reichsgesetzblatt 1907, Seite 214 ff.

dem Titel: Militär-Luftfahrtfürsorgegesetz eingebracht worden — und am 8. Juli 1912 als Gesetz verkündet wurde [1]).

Das Gesetz sah in § 1 vor, daß die Angehörigen des Reichsheeres, der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppe, die in Ausübung des Luftfahrdienstes infolge der besonderen, diesem Dienste eigentümlichen Gefahren eine Dienstbeschädigung erlitten und dadurch pensions- oder rentenberechtigt wurden, neben dem Anspruch auf Pension oder Rente Anspruch auf eine Luftdienstzulage hatten. Auf diese Zulage fanden die Vorschriften der genannten Gesetze über die Kriegszulage Anwendung. Diese betrug nach § 12 des Offizierpensionsgesetzes jährlich

1200 Mark, wenn die Pension von dem Dienstgrade eines Hauptmanns I. Klasse oder von einem niedrigeren Diensteinkommen bemessen war,

720 Mark, wenn die Pension von einem höheren Diensteinkommen bemessen war.

Für Unteroffiziere und Mannschaften betrug sie nach § 14 des Mannschaftsversorgungsgesetzes monatlich 15 Mark.

Den Militärpersonen, die Anspruch auf die Luftdienstzulage hatten, konnte auch die Alterszulage nach § 13 des Offizierpensionsgesetzes und § 26 des Mannschaftsversorgungsgesetzes gewährt werden. Nach diesen Bestimmungen konnte den infolge einer durch einen Krieg erlittenen Dienstbeschädigung pensionsberechtigt gewordenen Offizieren, deren jährliches Gesamteinkommen 3000 Mark nicht erreichte, und den kriegsversorgungsberechtigten Unteroffizieren und Mannschaften mit einem Gesamteinkommen von weniger als 600 Mark jährlich von ihrem 55. Lebensjahr ab eine Zulage bis zur Erreichung dieser Beträge gezahlt werden. Soweit eine andere Zulage aber, wie Kriegszulage, Pensions- oder Rentenerhöhung oder Tropenzulage bereits gewährt wurde, war die Luftdienstzulage nicht zuständig.

§ 2 des Gesetzes traf die entsprechenden Vorschriften für die Hinterbliebenen der Militärpersonen, die entweder nach § 1 versorgungsberechtigt oder in Ausübung des Luftfahrdienstes ums Leben gekommen waren. Sie erhielten die gleichen Bezüge wie die Hinterbliebenen der Kriegsdienstbeschädigten oder im Kriege Gefallenen. Für sie waren also neben den allgemeinen Versorgungssätzen noch Zusatzbeträge in Höhe des Kriegsdienstwitwen- und Waisengeldes zuständig. Zu den

[1]) Reichsgesetzblatt 1912, Seite 415 ff.

Hinterbliebenen zählten an sich nur die Ehefrau und die Abkömmlinge. Verwandte der aufsteigenden Linie konnten aber gleichfalls die erhöhte Versorgung erhalten, wenn der Verstorbene zur Zeit seines Todes oder beim Eintritt seiner letzten Krankheit ihren Lebensunterhalt ganz oder überwiegend bestritten hatte.

Das Gesetz trat mit dem Tag seiner Verkündung, am 8. Juli 1912 in Kraft.

c) Die Grundzüge des Patentrechts in der Vorkriegszeit.

Der Gedanke, die Erfinderrechte zu schützen, kam zuerst im 17. und 18. Jahrhundert in England auf. Seit Anfang des 19. Jahrhunderts erließen auch die größeren deutschen Staaten entsprechende Gesetze. Am 25. Mai 1877 wurde in dem neu gegründeten Deutschen Reich das erste Rechtspatentgesetz erlassen [1]), das durch eine Novelle vom 7. April 1891 [2]) im wesentlichen die Form erhielt, in der es bis zum Kriegsausbruch galt. Danach wurden Patente für neue Erfindungen erteilt, die eine gewerbliche Verwertung gestatteten [3]). Als neu galt eine Erfindung nicht, wenn sie zur Zeit der Patentanmeldung in öffentlichen Druckschriften aus den letzten hundert Jahren bereits derartig beschrieben oder im Inlande bereits so offenkundig verwendet wurde, daß danach die Benutzung durch andere Sachverständige möglich erschien. War die Erfindung zunächst im Auslande zum Patent angemeldet und in den dortigen amtlichen Patentbeschreibungen aufgeführt, so wurde sie trotzdem im Inlande als neu anerkannt, wenn der Erfinder oder seine Rechtsnachfolger das inländische Patent innerhalb dreier Monate seit der Herausgabe der Patentbeschreibung nachsuchten. Voraussetzung hierfür war aber, daß in dem betreffenden ausländischen Staate für die zuerst in Deutschland zum Patent angemeldeten Erfindungen die Gegenseitigkeit verbürgt war.

Anspruch auf Erteilung des Patents hatte grundsätzlich derjenige, welcher die Erfindung zuerst angemeldet hatte. Eine spätere Anmeldung derselben Erfindung durch einen anderen begründete keinen

[1]) Reichsgesetzblatt Seite 501 ff.

[2]) Reichsgesetzblatt Seite 79 ff.

[3]) Ausgenommen waren Erfindungen, deren Verwertung den Gesetzen oder guten Sitten zuwiderlaufen würde, sowie Erfindungen von Nahrungs-, Genuß-, Arzneimitteln und Chemikalien, soweit die Erfindungen nicht ein bestimmtes Verfahren zur Herstellung dieser Gegenstände betrafen.

Anspruch auf Patentierung. Handelte es sich nur teilweise um dieselbe Erfindung, so hatte der später Anmeldende nur Anspruch auf Erteilung eines Patentes in entsprechender Beschränkung. War der wesentliche Inhalt der Anmeldung den Beschreibungen, Zeichnungen, Modellen, Gerätschaften oder Einrichtungen eines anderen oder einem von diesem angewendeten Verfahren ohne seine Einwilligung entnommen und hatte dieser aus diesem Grunde Einspruch erhoben, so bestand kein Anspruch des Patentsuchers auf Erteilung des Patents.

Das Patent hatte grundsätzlich die Wirkung, daß der Patentinhaber ausschließlich befugt war, gewerbsmäßig den Gegenstand der Erfindung herzustellen, in Verkehr zu bringen, feilzuhalten oder zu gebrauchen. Die Ausübung dieses Rechts konnte er auch einem andern im ganzen oder beschränkt gestatten, ihm also die Lizenz zur Verwertung des Patents einräumen. Dieser Rechtsvorgang hat auf dem Gebiete der Luftfahrt eine große Rolle gespielt. So hat die im Mai 1909 von der Motorluftschifffahrtstudiengesellschaft gegründete „Flugmaschine Wright G. m. b. H." (die spätere Luftfahrzeuggesellschaft) sämtliche Patente, Rechte und Erfahrungen der Gebrüder Wright für Deutschland erworben, später auch für Schweden, Norwegen, Dänemark, Luxemburg und die Türkei. Ebenso hatten die Euler-Flugzeugwerke sich die Lizenz Voisin für Deutschland übertragen lassen und auf dieser Grundlage ihre Zweidecker gebaut. Schließlich hatte die Motorenfabrik Oberursel (Taunus) 1913 die Baulizenz der Gnome-Motoren erworben.

War das Patent für ein Verfahren erteilt, so erstreckte sich die Wirkung auch auf die durch das Verfahren unmittelbar hergestellten Erzeugnisse. Diese Wirkung trat aber gegen denjenigen nicht ein, der die Erfindung zur Zeit der Anmeldung bereits im Inlande in Benutzung genommen oder die hierzu erforderlichen Veranstaltungen getroffen hatte. Dieser war befugt, die Erfindung für die Bedürfnisse seines eigenen Betriebes in eigenen oder fremden Werkstätten auszunutzen. Ebenso trat die Wirkung des Patents insoweit nicht ein, als die Erfindung auf Grund einer Bestimmung des Reichskanzlers für das Heer oder für die Flotte oder sonst im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt benutzt werden sollte. Doch hatte der Patentinhaber in diesem Falle gegenüber dem Reich oder dem Staat, welcher in seinem besonderen Interesse die Beschränkung des Patents beantragt hatte, Anspruch auf angemessene Vergütung. Die Wirkung des Patents erstreckte sich schließlich auch nicht auf Einrichtungen an Fahrzeugen, die nur vorübergehend in das Inland gelangten.

Wenn der Patentinhaber zwecks Verbesserung oder weiteren Ausbildung seines Patents eine weitere Erfindung machte, so konnte er hierfür die Erteilung eines Zusatzpatents nachsuchen. War die weitere Erfindung von einem anderen gemacht, so lag ein Abhängigkeitspatent vor, das während des Bestehens des Hauptpatents nicht ohne Erlaubnis von dessen Inhaber, und erst danach schlechthin ausgeübt werden konnte. Ein Kombinationspatent lag vor, wenn ein technischer Fortschritt geschützt war, der durch das Zusammenwirken mehrerer selbständiger Erfindungen hervorgebracht war. Diese selbst konnten wieder Gegenstand von Einzelpatenten sein.

Die Dauer des Patentschutzes betrug regelmäßig fünfzehn Jahre. Das Zusatzpatent verlor gleichzeitig mit dem Hauptpatent seine Wirkung. Im übrigen erloschen die Patente jeder Art, wenn der Patentinhaber auf sie verzichtete oder die Gebühren dafür nicht rechtzeitig einzahlte und schließlich, wenn das Patent für nichtig erklärt wurde. Dies geschah, wenn sich nachträglich ergab, daß der Gegenstand der Erfindung nicht patentfähig war, daß die Erfindung Gegenstand des Patents eines früheren Anmelders war oder daß der wesentliche Inhalt der Anmeldung den Beschreibungen, Zeichnungen, Modellen, Gerätschaften oder Einrichtungen eines anderen oder einem von diesem angewendeten Verfahren ohne seine Einwilligung entnommen war (unbefugte Entlehnung). Traf eine dieser Voraussetzungen nur teilweise zu, so erfolgte die Erklärung der Nichtigkeit durch entsprechende Beschränkung des Patents. Schließlich konnte das Patent nach Ablauf von drei Jahren seit seiner Erteilung erstens zurückgenommen werden, wenn der Patentinhaber es unterließ, im Inlande die Erfindung in angemessenem Umfange zur Ausführung zu bringen oder diese Ausführung wenigstens zu sichern oder, wenn es zweitens im öffentlichen Interesse geboten erschien, andern die Benutzung der Erfindung zu erlauben, der Patentinhaber sich aber gleichwohl weigerte, diese Erlaubnis gegen angemessene Vergütung und genügende Sicherheitsleistung zu erteilen. Diese letztere Bestimmung wurde durch das Gesetz über den Patentausführungszwang vom 6. Juni 1911 [1]) dahin erweitert, daß in solchen Fällen dem anderen eine Zwangslizenz erteilt, daß heißt, ihm die Berechtigung zur Benutzung der Erfindung von Amts wegen zugesprochen werden konnte. Diese Zwangslizenz konnte auch eingeschränkt erteilt oder von Bedingungen abhängig gemacht werden. Durch dasselbe Gesetz wurde ferner noch bestimmt,

[1]) Reichsgesetzblatt Seite 243.

daß das Patent auch dann zurückgenommen werden konnte, wenn die Erfindung ausschließlich oder hauptsächlich außerhalb des deutschen Reiches oder der Schutzgebiete ausgeführt wurde, es sei denn, daß Verträge mit ausländischen Staaten dieser Zurücknahme entgegenstanden. In diesen Fällen sollte aber die Übertragung des Patents auf einen anderen insofern wirkungslos sein, als sie nur den Zweck hatte, der Zurücknahme zu entgehen.

Der inländische Patentschutz stand nicht nur Inländern, sondern grundsätzlich auch Ausländern offen. Nur hatte derjenige, der nicht im Inlande lebte, einen hier ansässigen Vertreter zu bestellen; auch konnte der Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrats gegen Ausländer ein Vergeltungsrecht ausüben. Angehörige der Staaten, die der durch die Pariser Konvention zum Schutze des gewerblichen Eigentums vom 20. März 1883 [1]) begründeten „Union internationale pour la protection de la propriété industrielle" beigetreten waren, standen den Inländern gleich. Die Konvention umfaßte den gesamten gewerblichen Rechtsschutz (Patente, Muster, Marken, Firmenrecht, unlauteren Wettbewerb). Nach ihren wesentlichen Bestimmungen sollten die Angehörigen jedes der vertragschließenden Staaten im Gebiete der anderen der Union beigetretenen Staaten alle Vorteile genießen, die deren Gesetzgebung ihren Untertanen einräumte. Die in einem Vertragsstaat Ansässigen sollten dabei ebenso wie die Staatsangehörigen behandelt werden. Jeder, der vorschriftsmäßig in einem der Vertragsstaaten ein Patent anmeldete, sollte damit in allen anderen Vertragsstaaten, in denen er binnen zwölf Monaten das Patentgesuch einreichte, ein Prioritätsrecht genießen. Die Inanspruchnahme eines solchen Prioritätsrechts hatte durch Abgabe einer Erklärung über die Zeit und das Land der Voranmeldung zu erfolgen [2]). Der Verfall eines Patents wegen Nichtausübung sollte nicht vor Ablauf von drei Jahren seit der Anmeldung und nur dann ausgesprochen werden können, wenn dem Patentinhaber nicht ausreichende Entschuldigungsgründe für seine Untätigkeit zur Seite standen. Jeder der vertrag-

[1]) Abgeändert durch die Brüsseler Zusatzakte vom 14. Dezember 1900 und die Übereinkunft von Washington vom 2. Juni 1911. Der Union gehörten schließlich die Großmächte, eingeschlossen Japan und die Vereinigten Staaten von Amerika, aber ausgeschlossen Österreich-Ungarn und Rußland, an, außerdem eine Reihe kleinerer Staaten; Deutschland war seit dem 1. Mai 1903 Mitglied.

[2]) Nach dem deutschen Gesetz vom 31. März 1913 und der Bekanntmachung vom 8. April 1913 war die Erklärung bei der Einreichung der Nachanmeldung abzugeben, widrigenfalls der Prioritätsanspruch für die Anmeldung verwirkt war.

schließenden Staaten verpflichtete sich, eine besondene Behörde für die Angelegenheiten des gewerblichen Rechtsschutzes einzurichten.

Im Deutschen Reich war hierfür das Kaiserliche Patentamt in Berlin eingerichtet, eine höhere Reichsbehörde, durch die die Erteilung, die Nichtigkeitserklärung und die Zurücknahme der Patente erfolgte. Das Amt war aus juristischen und technischen Mitgliedern zusammengesetzt; es waren bei ihm Anmelde- und Beschwerdeabteilungen sowie eine Nichtigkeitsabteilung gebildet.

Die Patenterteilung im Reiche setzte eine schriftliche Anmeldung mit genauer Bezeichnung dessen, was als patentfähig unter Schutz gestellt werden sollte, voraus. Das deutsche Verfahren unterschied sich im übrigen von dem der meisten ausländischen Patentgesetze. Diese folgten dem sogenannten Anmeldeverfahren. Danach hat die Patentbehörde nur die formellen Voraussetzungen der Patenterteilung festzustellen und die Frage, ob ein Eingriff in bereits bestehende Patente vorliegt, der gerichtlichen Feststellung in etwaigen späteren Prozessen zu überlassen. Das Reichspatentgesetz beruhte aber auf dem Prüfungsverfahren, welches dem Patentamt auch die Prüfung der materiellen Voraussetzungen des Patents zuweist. Danach hatte zunächst eine Vorprüfung durch ein Mitglied der Anmeldeabteilung zu erfolgen. Dann fand, sofern die Erfindung nicht als patentunfähig zurückgewiesen wurde, die Bekanntmachung der Anmeldung statt, womit für den Anmeldenden einstweilig die Wirkungen des Patents eintraten; ausgenommen hiervon waren Patentanträge der Reichsverwaltung für Zwecke des Heeres oder der Flotte, bei denen die Patenterteilung ohne Bekanntmachung und ohne Eintragung in die Patentrolle erfolgte. Binnen zwei Monaten seit der Veröffentlichung konnte gegen die Patenterteilung Einspruch eingelegt werden und zwar von jedermann mit der Behauptung, daß die Erfindung nicht patentfähig sei, dagegen mit der Behauptung der unbefugten Entlehnung nur von dem angeblich Verletzten. Gegen den ablehnenden Beschluß der Anmeldeabteilung konnte der Patentsucher, gegen den Beschluß über den Einspruch außer ihm auch der Einsprechende binnen Monatsfrist Beschwerde einlegen, über die die Beschwerdeabteilung entschied. Die endgültig beschlossene Patenterteilung sowie die -versagung waren im Reichsanzeiger bekanntzumachen, die Erteilung außerdem noch in die Patentrolle einzutragen. Bei der Versagung galten die Wirkungen des einstweiligen Schutzes als nicht eingetreten.

Die Nichtigkeitserklärung sowie die Zurücknahme der Patente erfolg-

ten nur auf Antrag durch die Nichtigkeitsabteilung, gegen deren Entscheidung binnen sechs Wochen Berufung an das Reichsgericht zulässig war.

Die Verletzung der durch die Patenterteilung erteilten Rechte sowie die „Patentberühmung", das heißt, das Versehen von nichtpatentierten Gegenständen mit einer irreführenden, den Eindruck der Patentierung erweckenden Bezeichnung sowie entsprechende Behauptungen in Warenankündigungen waren unter kriminelle Strafe gestellt.

An diesem Rechtszustande waren im Interesse der Landesverteidigung vor allem die Bedingungen mißlich, an die die Inanspruchnahme von patentgeschützten Erfindungen für Zwecke des Heeres und der Marine geknüpft war. Hier war an sich stets eine jedesmalige vorherige Bestimmung des Reichskanzlers erforderlich. Die Verwaltungspraxis hat aber schon vor und auch während des Weltkriegs gezeigt, daß dieses Verfahren den Erfordernissen der Landesverteidigung nicht gerecht wurde. Vor allem war es bei der Fülle der Patente und der Eile, die oft geboten war, um die technischen Einrichtungen von Heer, Flotte und Luftwaffe nicht von denen der anderen Militärmächte überflügeln zu lassen, oft gar nicht möglich, bei allen als notwendig erkannten Neueinrichtungen festzustellen, ob diese nicht schon unter Patentschutz standen. Wiederholt hatte sich schon in der Vorkriegszeit auch das Reichsgericht mit Klagen von Erfindern zu beschäftigen gehabt, in denen diese Verletzung ihrer Patentrechte ohne Einhaltung der Vorschrift, daß dies nur auf Grund einer Bestimmung des Reichskanzlers erfolgen dürfe, behaupteten. In diesen Fällen wurde dann auf Grund allgemeiner Rechtsgrundsätze eine Entschädigung zugebilligt [1]). Dagegen haben die Gerichte die weitergehenden Klagen der Patentinhaber auf Unterlassung der Inanspruchnahme der Patente in diesen Fällen stets abgewiesen, da alle diese Eingriffe in Ausübung von Hoheitsrechten geschahen [2]). Immerhin war der Rechtszustand unbefriedigend und hat in dem neuen Patentgesetz vom 5. Mai 1936 eine zweckentsprechende Abänderung erfahren. Für Zwecke der Landesverteidigung kann jetzt jede Erfindung ohne weiteres benutzt werden, sofern das auf Anordnung oder im Auftrage des zuständigen Reichsministers geschieht. Dem Patentinhaber bleibt aber natürlich ein Vergütungsanspruch, zu dessen Sicherung die den Eingriff anordnende behördliche Stelle hiervon den Patentinhaber zu benachrichtigen hat.

[1]) Zu vergleichen z. B. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 77, Seite 14, und Band 79, Seite 427.

[2]) Zu vergleichen z. B. Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 102, S. 391.

Anlage 1.

(Ministerial-Blatt für die gesamte innere Verwaltung in den Königlich-Preußischen Staaten. Herausgegeben im Bureau des Ministeriums des Innern. 53ster Jahrgang. 1892. Abschriftlicher Auszug.)

IV. Polizei-Verwaltung.

A. .....

B. .....

C. Polizei der öffentlichen Ordnung.

72) Circular an sämtliche Königlichen Regierungs-Präsidenten (mit Ausnahme des zu Potsdam) vom 9. April 1892 und Vorschriften, betr. den Betrieb der Luftschiffahrt.

Um den bei dem fahrlässigen und leichtsinnigen Betriebe der Luftschiffahrt zu befürchtenden Übelständen und Gefahren thunlichst vorzubeugen, hat der hiesige Polizeipräsident bereits im Jahre 1886 die ortspolizeiliche Erlaubnis zu öffentlichen Auffahrten von Luftballons von der Erfüllung einer Reihe von Vorschriften abhängig gemacht, die sich bei ihrer praktischen Handhabung als zweckmäßig bewährt haben und, wie mir der Polizeipräsident neuerdings berichtete, nach den bisherigen Erfahrungen und dem Gutachten von Fachmännern vielleicht nur in zwei Punkten zu ergänzen sein möchten.

Euer Hochwohlgeboren lasse ich die in Rede stehenden Vorschriften — Anl. a. — und den ihre Ergänzung betreffenden Theil eines Berichtes des hiesigen Polizeipräsidenten — Anl. b. — zur gefälligen Kenntnisnahme und geeigneten Benutzung in Abschrift anbei ergebenst zugehen.

Berlin, den 9. April 1892.

Der Minister des Innern. Herrfurth.

a.

Bedingungen.

A. Bei Ballons mit Gasfüllung (Charlieren).

1) Der Ballon muß oben mit einem Ventil und an seinem unteren Teil mit einer Füllungsöffnung versehen sein, die bei der Fahrt gleichzeitig als Sicherheitsventil dient.
2) Das Ventil muß gut funktionieren und so beschaffen sein, daß es von der Gondel aus, bzw. dem Stand des Luftschiffers aus, dirigiert werden kann.
3) Die Füllungsöffnung muß bei freien Fahrten offen, oder eine Vorrichtung vorhanden sein, welche ein Entweichen bzw. Ausbreiten des Gases bei Ausdehnung desselben in höheren Regionen, oder auch durch Erwärmung ermöglicht.
4) Der untere Teil des Kugelballons ist durch Stricke mit dem Tragering oder der Gondel zu verbinden.

5) Ist ein Anker mit mindestens drei Zacken mitzunehmen, welcher mittelst eines mindestens 40 Meter langen kräftigen Seiles, am besten am Tragering — niemals an der Gondel selbst — zu befestigen ist.
6) Während der Füllung muß der Ballon mit mindestens vier sogenannten Sturmleinen versehen sein, welche bei Kugelballons auf dem höchsten Punkte, bei länglichen Ballons an der Firstlinie zu befestigen sind.
7) Das geringste als Ballast mitzuführende Gewicht beträgt 50 Kilo.

Der Ballast selbst muß aus gesiebtem Sand bestehen und in Säcken, welche an der Gondel zu befestigen sind, untergebracht sein.

8) Jeder Ballon muß mit einer dauerhaft gearbeiteten, mit dem Trageseil durchflochtenen und gut befestigten Gondel ausgerüstet sein: Ausnahmen sind nur in ganz besonderen Fällen gestattet.

Trapez- oder andere gymnastische Produktionen unterhalb der Gondel, besonders aber das Abbrennen von Feuerwerkskörpern vom Ballon aus, sind unter allen Umständen unstatthaft.

9) Die Ventilleine ist roth zu streichen oder in anderer Weise gut kenntlich zu machen.
10) Der Stoff, aus welchem der Ballon hergestellt ist, darf nicht schadhaft sein oder sog. Brandflecken haben.

Sind Beschädigungen vorgekommen, so muß die Ausbesserung durch eingenähte Stücke ausgeführt sein. Das Verkleben defekter Stellen mittelst Papier, Zeug oder englischem Pflaster etc. ist unstatthaft.

11) Während des Füllens ist ein entsprechender Raum um den Ballon herum, sowie entlang des Zuleitungsschlauchs abzusperren.

B. Bei Heißluftballons (Mongolfieren).

1) Die Heizvorrichtung muß so eingerichtet sein, daß die Flammen in keinem Falle den Ballon erreichen können.
2) Der Ballon nebst Netzwerk muß mit einem die Brennbarkeit verhindernden Stoff imprignirt sein.
3) Eine Heizung bzw. ein Nachwärmen des Ballons während der Fahrt ist unstatthaft.
4) Alle für Charlieren vorgeschriebenen Bestimmungen finden auf Mongolfieren sinngemäße Anwendung.

C. Bei Veranstaltung Captif-Auffahrten.

1) Alle Anforderungen an die Ausrüstung freier Ballons gelten auch für Captif-Fahrten.
2) Der Ballonstoff und das Netzwerk muß besonders stark gearbeitet sein.
3) Das Halteseil (ob aus Hanf oder Draht) muß bei mittelgroßen Ballons eine Zugfestigkeit von 2000 Kilo haben, dieselbe steigert sich nach der Größe des Ballons.
4) Eine gleiche Zugkraft muß die zum Aufwickeln des Halteseils aufgestellte Winde haben, außerdem aber mit einer sicher funktionierenden Bremsvorrichtung versehen sein.

b.

1) Die Gewohnheiten der gewerbsmäßigen Luftschiffer, der Kostenersparnis halber sich in unmittelbarer Nähe der Auffahrtsstelle wieder niederzulassen, wird stets, wie bisher, zu gerechtfertigten Klagen und Beschwerden Veranlassung geben, da das in der nächsten Umgebung größerer Städte auf den Wegen befindliche Publikum in solchem

Falle, seiner Neugier folgend, alle Rücksicht außer Acht läßt und dem sinkenden Ballon querfeldein zuläuft.

Diesem Übelstande ließe sich dadurch abhelfen, daß als weitere Bedingung die Landung außerhalb eines Umkreises von 10 Kilometern — von der äußeren Grenze der Stadt gerechnet — vorgeschrieben würde. Die sehr zahlreichen Freifahren, welche seit Jahren von Mitgliedern der Militär-Luftschiffer-Abtheilung gemacht worden sind, haben den Beweis geliefert, daß bei gutem Willen und ausreichender Sachkenntnis diese Bedingung von jedem Luftschiffer erfüllt werden kann.

Wenn in Betracht gezogen wird, daß gerade in der unmittelbaren Umgebung aller größeren Städte sich äußerst werthvolle Garten- und Kultur-Anlagen vorfinden, deren Ertrag häufig gerade kleineren Besitzern und Pächtern den einzigen Lebensunterhalt gewährt, so dürfte eine derartige Schutzmaßregel wohl gerechtfertigt sein. Ob dieselbe unter allen Umständen durchführbar sein wird, muß allerdings in Zweifel gezogen werden.

2) Der andere Punkt betrifft die Erlaubnis zur Mitnahme von Fahrgästen.

In dieser Hinsicht würde es sich empfehlen, wenigstens die Bedingung zu stellen, daß der betreffende Luftschiffer selbst mindestens drei Freifahrten gemacht haben muß, damit er nicht, wie es thatsächlich vorgekommen sein soll, schon bei der ersten freien Fahrt, ohne jede praktische Erfahrung, das Leben eines anderen Menschen aus reiner Gewinnsucht in Gefahr bringen kann.

Berlin, den 6. Februar 1892.

Der Polizei-Präsident.
Frhr. von Richthofen.

Anlage 2.

(Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Herausgegeben im Ministerium des Innern. 71ster Jahrgang. 1910.)

190) Verfügung vom 22. Oktober 1910, betr. die staatlichen Maßnahmen gegenüber den Luftschiffahrten und dem Flugwesen.

Über die Maßnahmen, welche staatlicherseits gegenüber den Luftschiffahrten und dem Flugwesen getroffen werden müssen, schweben zurzeit internationale Verhandlungen, an denen auch Deutschland beteiligt ist. Nach ihrem Abschluß, der zu Ende dieses Jahres zu erwarten ist, sollen zur Erfüllung der internationalen Vereinbarungen und zur Erzielung der auf diesem Gebiete nach Lage der Verhältnisse gebotenen Einheitlichkeit der Bestimmungen vom Reiche gesetzgeberische Maßnahmen eingeleitet werden. Die in letzter Zeit sich häufenden Unglücksfälle bei Flugversuchen und Luftschiffahrten, sowie die Zunahme der Flugwettbewerbe und solcher Luftschiffahrten, bei denen Fahrgäste mitgenommen werden, lassen es aber nicht tunlich erscheinen, die reichsgesetzliche Regelung abzuwarten. Vielmehr werden im Interesse der öffentlichen Sicherheit schon jetzt gewisse Maßnahmen im Wege der Einwirkung auf die Vereine sowie des Erlasses

polizeilicher Anordnungen vorzusehen sein. Hierbei kann freilich nicht unbeachtet bleiben, daß es sich um eine Materie handelt, die einerseits wegen ihrer Neuheit und des Mangels an ausreichenden Erfahrungen besondere Schwierigkeiten bietet, anderseits auch zu möglichster Rücksichtnahme und Schonung der noch im Anfange stehenden Entwicklung nötigt, um weiteren Fortschritten auf dem neu gewonnenen Gebiete keine Hemmungen zu bereiten. Diese Erwägungen werden auch bei der Anwendung und Durchführung der nachstehenden Anordnungen stets im Auge behalten werden müssen. Wie diese Anregungen nach vorherigen Besprechungen und im Einvernehmen mit den Vertretern der die Interessen des Flugwesens und der Luftschiffahrt wahrzunehmenden Vereine zustande gekommen sind, werden die Behörden auch bei ihrer Handhabung auf Fühlung mit den Vereinsorganen Bedacht zu nehmen haben.

Nach Lage der Verhältnisse wird es sich empfehlen, von der Zusammenfassung der Anordnungen in eine mit Strafvorschriften ausgestattete Polizeiverordnung im allgemeinen abzusehen, und soweit nicht die Art der Anordnung den Erlaß einer Verordnung erfordert, zu versuchen, ob nicht das Interesse der allgemeinen Sicherheit in ausreichender Weise durch polizeiliche Verfügungen an die in Betracht kommenden Vereine und an Einzelpersonen nach folgenden Grundsätzen gewahrt werden kann.

A. Flugwesen.

1. Flugversuche der nicht mit einem Führer-Prüfungszeugnis ausgestatteten Personen sind außer an den für diese Zwecke hergerichteten und eingefriedigten Flugplätzen da zuzulassen, wo mit Rücksicht auf die Lage zu den Verkehrsstraßen und dem Umfang des Verkehrs von einer derartigen, nötigenfalls auf bestimmte Tagesstunden begrenzten oder durch gewisse Schutzmaßnahmen eingeschränkten Benutzung eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht zu befürchten ist.

2. Flieger, die ein Prüfungszeugnis besitzen, werden im allgemeinen außerhalb der bewohnten Ortschaften überall mit ihrem Flugzeug aufsteigen dürfen. Wo aber die besonderen Verhältnisse es erforderlich machen, haben die Polizeibehörden auch über die Grenzen der Ortschaften hinaus einen Bezirk zu bestimmen, in welchem das Aufsteigen ohne Erlaubnis verboten ist.

3. Von einem allgemeinen Verbot des Überfliegens bewohnter Ortschaften ist abzusehen. Die Flieger sind aber vor dem Überfliegen größerer Ortschaften unter Hinweis auf die hierbei drohenden Gefahren zu warnen. Auch ist ihnen das Überfliegen von Sprengstoffabriken, Petroleumlagern, Gasanstalten und ähnlichen feuergefährlichen Anlagen, sowie von Grundstücken, die von elektrischen Hochspannungsleitungen netzartig überzogen sind, zu verbieten.

Flüge über Befestigungen und innerhalb eines Umkreises von 10 km von solchen sind, falls nicht eine schriftliche Erlaubnis der zuständigen militärischen Behörde (Gouvernement, Kommandantur pp.) erteilt ist, zu verbieten. Bei der Landung von Fliegern, die hiergegen verstoßen haben, sind sowohl sie selbst als auch Mitfahrende als der Spionage verdächtig anzusehen; ihre Personalien sind festzustellen, und es ist nachzuforschen, ob verdächtige photographische Aufnahmen oder Zeichnungen gemacht worden sind.

4. Eine besondere Kennzeichnung der Flugzeuge soll einstweilen nicht gefordert werden.

5. Alle Personen, welche Flüge, abgesehen von den unter Ziffer 1 bezeichneten Flugversuchen, an dazu geeigneten Stellen unternehmen wollen, bedürfen dazu eines

„Zeugnisses für Flugzeugführer", welches von dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes, Berlin W 9, Voßstr. 21, ausgestellt worden ist. Dieses Zeugnis muß darüber Auskunft geben, mit welcher Art (Typ) von Flugzeugen der Inhaber zu fliegen für befähigt erachtet worden ist. Das Aufsteigen mit einem anderen Typ als dem in dem Führerzeugnis bezeichneten ist zu untersagen, bis der betreffende Flieger die Ausdehnung seines Zeugnisses auf den anderen Typ bei dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes eingeholt hat.

6. Von einer Prüfung und Abnahme der Flugzeuge kann vorläufig noch abgesehen werden.

7. Die Polizeibehörden haben namentlich darauf zu achten, daß die Personen, welche Schauflüge und sogenannte Passagierflüge (Mitnehmen von unbeteiligten Dritten, Führeraspiranten pp.) ausführen, sich im Besitze des Flugzeugführerzeugnisses (Ziffer 5) befinden.

8. Der Vorstand des Deutschen Luftschifferverbandes wird von jedem Falle der Erteilung, Ausdehnung oder Entziehung des Flugzeugführerzeugnisses dem Polizeipräsidenten in Berlin Mitteilung machen. Bestehen hinsichtlich eines solchen Zeugnisses oder seines Inhabers Zweifel, so hat die Polizeibehörde sich um Auskunft an den Polizeipräsidenten in Berlin zu wenden.

9. Im übrigen ist die Flug- und Sport-Platz-Gesellschaft Berlin-Johannisthal in Berlin W 35, Lützowstraße 89/90, bereit, Auskünfte über Flieger und Flugzeuge zu erteilen.

B. Luftschiffahrt.

a) in Luftschiffen.

1. Die Führer von Luftschiffen, in denen Fahrgäste (unbeteiligte Dritte, Führeraspiranten pp.) mitgenommen werden, müssen sich im Besitze eines von dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes ausgestellten „Zeugnisses für Luftschiffführer" befinden. In jedem derartigen Luftschiffe muß mindestens ein durch ein solches Zeugnis anerkannter Führer vorhanden sein. Es ist darauf hinzuwirken, daß möglichst alle an der Führung des Luftschiffes beteiligten Personen (Höhensteuermann, Seitensteuermann pp.) das Führerzeugnis erworben haben. Das Führerzeugnis muß für den Typ von Luftschiffen ausgestellt sein, welchen der Inhaber bei Fahrten mit Fahrgästen bedienen soll. Ferner muß in einem Luftschiff, das zu solchen Fahrten dient, die mit der Handhabung des Motors betraute Besatzung ihre Befähigung hierfür durch ein Zeugnis nachweisen, das von einem Sachverständigen zur Prüfung von Kraftfahrzeugführern ausgestellt worden ist.

2. Der Veranstalter der Fahrten mit Fahrgästen hat ein der Polizeibehörde auf Verlangen vorzulegendes Revisionsbuch zu führen, in welches der verantwortliche Leiter des Luftschiffes einzutragen hat, wann und wie die einzelnen Teile des Luftschiffes einer Prüfung auf ihre Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit unterworfen worden sind. Das Revisionsbuch ist nach anliegendem Muster (Anl. a) einzurichten.

Die Firma, von welcher es bezogen werden kann, wird von dem Deutschen Luftschifferverband bekanntgemacht werden.

3. Auf die Veranstalter von Fahrten mit Fahrgästen finden die Vorschriften unter A 3 Abs. 2 entsprechende Anwendung.

b) in Freiballonen.

1. Die Führer von Freiballonen, in denen Fahrgäste mitgenommen werden, müssen sich im Besitz eines von einem Verein des Deutschen Luftschifferverbandes ausgestellten, von dem Verbandsvorstande visierten Führerzeugnisses befinden.

2. Fahrgäste dürfen bei Fahrten von Freiballonen nur dann mitgenommen werden, wenn der Führer ein Zeugnis darüber beibringt, daß der Freiballon hinsichtlich des Materials und der Ausstattung einer Prüfung durch einen von der Landespolizeibehörde zu bestimmenden Verein oder Sachverständigen unterzogen worden ist. Dieses Zeugnis hat ein Jahr Gültigkeit. Die zu derartigen Prüfungen ermächtigten Vereine sind aus der Anlage b ersichtlich.

3. Bei dem Aufstiege von Freiballonen zu Fahrten mit Fahrgästen muß ein Beauftragter des zuständigen Vereins oder in dessen Ermangelung ein Beauftragter der Ortspolizeibehörde zugegen sein.

4. Luftschiffer, welche ein Führerzeugnis erwerben oder Fahrten mit Fahrgästen veranstalten wollen, ohne Mitglieder eines dem Deutschen Luftschifferverbande angehörenden Vereins zu sein, haben sich an den Verein ihres Wohnortes, erforderlichenfalls wegen Bezeichnung eines derartigen Vereins an den Vorstand des Deutschen Luftschifferverbandes zu wenden.

C. Fesselballone.

1. Die Führer von Fesselballonen, in denen Fahrgäste mitgenommen werden, müssen sich im Besitze eines von einem Verein des Deutschen Luftschifferverbandes ausgestellten, von dem Verbandsvorstande visierten Führerzeugnisses befinden.

2. Fahrgäste dürfen bei Aufstiegen von Fesselballonen nur dann mitgenommen werden, wenn der Führer ein Zeugnis darüber beibringt, daß der Fesselballon hinsichtlich des Materials und der Ausstattung einer Prüfung durch einen von der Landespolizeibehörde zu bestimmenden Verein oder Sachverständigen unterzogen, und wenn die Aufstiegstelle von einem Sachverständigen für geeignet befunden worden ist. Die Prüfungsbescheinigung hat ein Jahr Gültigkeit.

3. Vor dem Beginn von Aufstiegen mit Fesselballonen, soweit solche nicht wissenschaftlichen Zwecken dienen, muß eine Besichtigung des Ballons und seines Zubehörs durch einen Beauftragten des zuständigen Vereins oder in dessen Ermangelung durch einen Beauftragten der Ortspolizeibehörde erfolgen.

4. Personen, welche ein Führerzeugnis erwerben oder Aufstiege mit Fahrgästen veranstalten wollen, ohne Mitglieder eines dem Deutschen Luftschifferverbandes angehörenden Vereins zu sein, haben sich an den Verein ihres Wohnorts, erforderlichenfalls wegen Bezeichnung eines derartigen Vereins an den Vorstand des Deutschen Luftschifferverbandes zu wenden.

5. Aufstiege mit Fahrgästen dürfen innerhalb eines Umkreises von 10 km von Befestigungen nur mit schriftlicher Zustimmung der zuständigen Militärbehörde zugelassen werden. Die Vorschriften unter A 3 Abs. 2 finden entsprechende Anwendung.

D. Allgemeines.

1. Für Ausländer treten an die Stelle der unter A 5, B a 1, b 1 und C 1 erwähnten Zeugnisse die entsprechenden, von dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes anerkannten ausländischen Zeugnisse.

Biblioteka Naukowa

2. Die Bestimmungen unter A, B und C finden keine Anwendung auf die Luftfahrzeuge der Militärverwaltung.

3. Die Polizeibehörden haben von den ihrerseits erlassenen Anordnungen allgemeiner Natur, namentlich von solchen, durch die aus besonderen Gründen das Aufsteigen von Fliegern auch außerhalb geschlossener Ortschaften verboten oder von einer besonderen Erlaubnis abhängig gemacht wird, sowohl dem Deutschen Luftschifferverbande als auch den in der Anlage (Anl. c.) aufgeführten Fachblättern mitzuteilen. Kosten dürfen den Behörden durch die Veröffentlichung der Anordnungen in diesen Blättern nicht entstehen.

Berlin, den 22. Oktober 1910.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
v. Breitenbach.

Der Minister des Innern.
In Vertretung: Holtz.

Anlage 3.

(Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Herausgegeben im Ministerium des Innern. 73ster Jahrgang. 1912. Abschriftlicher Auszug.)

IV. Polizeiverwaltung.

A. .....
B. .....

C. Polizei der öffentlichen Ordnung.

28) Verfügung vom 10. Januar 1912, betr. Außerkraftsetzung von Vorschriften über die bei Ballonfahrten zu erfüllenden Bedingungen.

Infolge mehrfacher Verbesserungen auf dem Gebiete des Luftschiffwesens sind die Vorschriften des Erlasses vom 3. April 1892 über die bei Ballonfahrten zu erfüllenden Bedingungen (Min.Bl.f.d.i.V. 1892, Seite 211) zum größten Teil als veraltet zu betrachten. Mit Rücksicht hierauf und in Anbetracht der in dem Erlasse vom 22. Oktober 1910 (Min.Bl.f.d.i.V. 1910, S. 317) aufgestellten Grundsätze erscheint es geboten, jene Vorschriften künftig nicht mehr zur Anwendung zu bringen.

Indem daher der Erlaß vom 3. April 1892 hiermit außer Kraft gesetzt wird, ersuchen wir ergebenst, die Polizeibehörden entsprechend zu verständigen.

Inwieweit an Stelle der hierdurch aufgehobenen, veralteten Vorschriften andere, zeitgemäßere Bestimmungen zu treten haben, behalten wir unserer weiteren Entschließung vor.

Berlin, den 10. Januar 1912.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
In Vertretung: v. Coels.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage: Freund.

Anlage 4.

(Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Herausgegeben im Ministerium des Innern. 74ster Jahrgang. 1913.)

125) Verfügung vom 5. August 1913, betr. die staatlichen Maßnahmen gegenüber dem Flugwesen.

In der Ergänzung der Vorschriften unter Abschnitt A Ziffer 3, Absatz 2, Satz 1, Abschnitt B a Ziffer 3 und Abschnitt C Ziffer 5 unseres Erlasses vom 22. Oktober 1910 (Min.Bl.f.d.i.V. 1910, S. 317), sowie des Erlasses vom 21. Dezember 1910 bestimmen wir folgendes:

Flüge über verbotene Zonen oder Aufstiege innerhalb solcher sind, falls nicht eine schriftliche Erlaubnis der zuständigen militärischen Behörde (Gouvernement, Kommandantur pp.) erteilt ist, zu verbieten. Die Festsetzung der verbotenen Zonen erfolgt durch die Militär- (Marine-) Verwaltung.

Die Mitnahme von photographischen Apparaten ist grundsätzlich nicht zu gestatten. Zuverlässigen Personen kann jedoch die Mitnahme solcher Apparate, abgesehen von fernphotographischen Apparaten, seitens der Ortspolizeibehörde des Aufstiegsortes erlaubt werden.

Von der Beifügung von Abdrucken dieses Erlasses ist abgesehen, da der Erlaß in einer der nächsten Nummern des Reichs- und Staatsanzeigers veröffentlicht werden wird. Die nachgeordneten Behörden sind hierauf hinzuweisen.

Berlin, den 5. August 1913.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
In Vertretung: v. Coels.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage: Freund.

An die Herren Regierungspräsidenten und Herrn Polizeipräsidenten in Berlin.

Verzeichnis der benutzten Literatur.

Annuaire de l'Institut de Droit International. 1902, 1906, 1911.

Bellenger, La guerre aérienne, Paris 1912.

Bluntschli, Droit international codifié, Paris 1863.

Bouruet-Aubertot, Les Bombardements aériennes, Paris 1923.

Bruns, Walther, Der Begriff des „freien Luftraums" im Völkerrecht, Würzburg 1932.

Conférence Internationale de la Paix, Protokolle.

Deuxième Conférence Internationale de la Paix.

Conférence Internationale de Navigation Aérienne. Procès-Verbaux des Séances et Annexes, Paris, Imprimerie Nationale 1910.

Fauchille, Traité de droit international public, Bd. I 2, Paris 1925.

— Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, Paris 1901.

— Le régime juridique des aérostats, im Annuaire de l'Institut de Droit International XIXe volume 1902.

v. Hackwitz, Die Neutralität im Luftkriegsrecht, Stuttgart 1927.

Haupt, Der Luftraum, Breslau 1931.

Hazeltine, The Law of the Air, 1911.

Hildebrandt, Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung, München und Berlin.

Hilty, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone, Archiv für öffentliches Recht, Bd. 19, S. 87 ff.

v. Holtzendorff, Das Völkerrecht II, 1887.

D'Hooghe, Le droit aérien, 1913.

International Law Association, Compte rendu, Londres 1914 (28. Tagung).

Kohler, Luftfahrtrecht, Berlin 1912.

de Lapradelle, L'international Law Association et le Droit aérien in der Revue Générale de Droit Aérien, Tome I, Paris 1932.

v. Liszt, Das Völkerrecht, 10. Auflage, Berlin 1915.

Lyklama a Nijeholt, La souveraineté aérienne. Revue juridique internationale de la Locomotion Aérienne, I, 1910, S. 229 ff., 264 ff., 297 ff.

Manchot, Die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung der Luftfahrt, 1930.

Meili, Das Luftschiff im internationalen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908.

Mérignhac, La conférence internationale de la paix 1900.

— Traité de droit public international, Paris 1907.

Meurer, Christian, Die Haager Friedenskonferenz, München 1907.

— Luftschiffahrtsrecht, in Annalen des Deutschen Reichs Bd. 42 (1909).

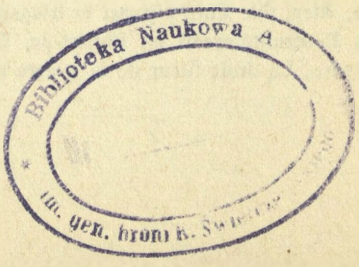
Meyer, Alex, Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Bedeutung, Frankfurt a. M. 1909.

— Das Neutralitätsrecht im Luftkriege, Berlin 1931.

Le Moyne, Le droit futur de la guerre aérienne, Nancy 1913.

Nys, Le régime juridique des aérostats, im Annuaire de l'Institut de Droit International XIXe volume 1902.
Pradier-Fodéré, Traité de droit public européen et américain, Paris 1885.
Richards, Sovereignty over the Air, Oxford 1912.
Rolin, Alberic, Le Droit moderne de la Guerre, Bruxelles 1920/1921.
Scholz, Besprechung von Fauchille, Le domaine aérien etc., im Archiv für öffentliches Recht, Band 19, S. 600 ff.
Spaight, Aircraft in war, London 1914.
de Staël-Holstein, La réglementation de la Guerre des Airs, La Haye 1911.
— L'empire sur l'air, in der Revue juridique internationale de la Locomotion Aérienne, Band III, Paris 1912.
de Valles, Arnaldo, L'espace aérien et sa domanialité, in der Revue juridique de la Locomotion aérienne, Juli 1910.
Weck, Hermann, Deutsches Luftrecht, Berlin 1913.
v. Wilamowitz-Moellendorff, Die Luftwaffe, in dem Sammelwerk: Das deutsche Wehrwesen in Vergangenheit und Gegenwart, Stuttgart 13 — Berlin.
— Das Wesen und die völkerrechtlichen Grundlagen des Luftbombenkrieges, in der Zeitschrift: Die Gegenrechnung, Jahrgang 1921.
Zitelmann, Ernst, Die Rechtsfragen der Luftfahrt, München und Leipzig 1914.
— Luftschiffahrtsrecht, in der Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht, 1910, Band 19, S. 458.
Zorn, Albert, Das Kriegsrecht zu Lande, Berlin 1906.

28827



BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
47984