



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Der Fliegerangriff auf die Zeppelinwerft in Friedrichshafen vom 21. November 1914 und die Neutralität im Luftraum

Von Walter Dürig

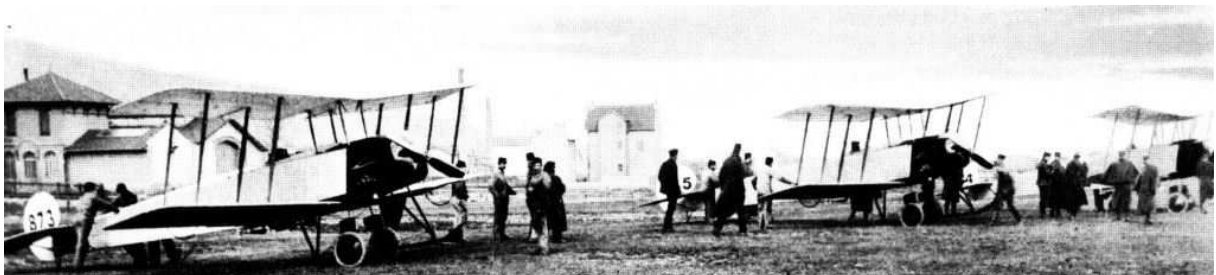
Vorbemerkung

Der Angriff auf die Zeppelinwerft in Friedrichshafen vom 21. November 1914 durch den britischen Royal Naval Air Service war eine der ersten strategischen Luftoperationen der Kriegsgeschichte mit Flugzeugen. In der Schweiz löste dieser Husarenstreich einen diplomatischen Notenwechsel mit London, Paris und Berlin sowie eine Diskussion über das Wesen der Neutralität im Luftraum aus. Justizmajor Max Huber verfasste am 8. Dezember 1914 ein vierseitiges Memorandum mit dem Titel «Neutralität im Luftraum», welches auch heute noch von sehr grossem Interesse ist. Dieses Dokument ist nachfolgend in einer bearbeiteten Version wiedergegeben. Im Anhang befindet sich die Kopie des Originaldokuments.

Der Fliegerangriff auf Friedrichshafen vom 21. November 1914

Am 21. November 1914 führte der britischen Royal Naval Air Service einen Fliegerangriff auf die Zeppelinwerft in Friedrichshafen durch. Es handelte sich um einen der ersten strategischen Luftangriffe der Kriegsgeschichte. Für diese Operation wurden in England vier Flugzeuge des Typs Avro 504 hergestellt und mit Bombenrecks für vier 10-kg-Bomben versehen. Die Flugzeuge wurden danach per Schiff und Bahn nach Belfort transportiert und dort zusammengesetzt. Drei der vier Piloten schafften den Flug nach Friedrichshafen und warfen dort ihre Bomben ab. Ein Flugzeug wurde angeschossen. Der verletzte Pilot machte eine Notlandung und wurde gefangen genommen. Ein Pilot flog zurück nach Belfort und der dritte Pilot machte eine Notlandung auf französischem Boden.

Dieser aufwendige Fliegerangriff erfolgte aufgrund der verbreiteten Furcht vor den militarierten deutschen Luftschiffen als strategische Waffenträger. Gestartet wurde auf einem Flugfeld ohne Piste mit Flugzeugen, die zuvor nicht eingesetzt und von den Piloten nicht geflogen wurden. Der Flug führte über unbekanntes Gebiet ohne Hilfe von Karten. Der Abwurf der Bomben erfolgte von unerprobten Recks auf ein nur vage definiertes Ziel (Zeppelinhalle) durch Piloten, die nie vorher Bomben abgeworfen hatten. Die Operation steht am Anfang einer ungeahnten Entwicklung der Luftkriegsführung.



Belfort: die drei am Angriff auf Friedrichshafen beteiligten Flugzeuge Avro 504.

In der Schweiz löste der britische Husarenstreich einen diplomatischen Notenwechsel mit London, Paris und Berlin sowie eine Diskussion über das Wesen der Neutralität im Luftraum aus. Justizmajor Max Huber¹ verfasste am 8. Dezember 1914 ein vierseitiges Memorandum mit dem Titel «Neutralität im Luftraum». Zwei Zitate aus dem Memorandum: « ... Die englischen Flieger haben anlässlich des Raids nach Friedrichshafen unzweifelhaft das neutrale Gebiet der Schweiz überflogen. Da in früheren Kriegen Neutralitätsverletzungen im Luftraume nicht vorgekommen sind und dieser Teil des Neutralitätsrechtes vertraglich nicht geregelt ist, kommt den heutigen Vorfällen grosse Bedeutung als Präzedenzfälle für die Zukunft zu. ... Es ist wichtig, dass die Neutrale sich rechtzeitig gegen eine Überspannung der ihnen zuzumutenden Neutralitätspflichten wehren. Sie beanspruchen das Recht, ihren Luftraum ganz verschliessen zu können. Sie übernehmen aber nur die Pflicht, ihre autonom bestimmte Neutralität gegen beide Parteien gleichmässig und, wie im Seekrieg «nach Massgabe der Mittel, über die sie verfügen» (Artikel 25 der Convention XIII von 1907), zu handhaben. ...»

Auf die heutige Umgangssprache übersetzt schlägt Max Huber die drei folgenden Punkte vor, die als Axiom für die Neutralität im Luftraum nach wie vor gültig sind:

- Der Luftraum umfasst die ganze Luftsäule über dem Territorium des Neutralen.
- Die Neutralität im Luftraum muss den Konfliktparteien notifiziert werden.
- Der Neutrale ist verpflichtet, der missbräuchlichen Benützung des Luftraums durch die Konfliktparteien mit den verfügbaren Mitteln entgegenzutreten.

Der Bericht von Major Max Huber im Wortlaut

Armeestab
Nachrichtensektion

Bern, 8. Dezember 1914

Neutralität im Luftraum

Die englischen Flieger haben anlässlich des Raids nach Friedrichshafen unzweifelhaft das neutrale Gebiet der Schweiz überflogen. Da in früheren Kriegen Neutralitätsverletzungen im Luftraume nicht vorgekommen sind und dieser Teil des Neutralitätsrechtes vertraglich nicht geregelt ist, kommt den heutigen Vorfällen grosse Bedeutung als Präzedenzfälle für die Zukunft zu.

Für die Ordnung der Rechtsverhältnisse im Luftraume sind zwei Ausgangspunkte möglich: Freiheit des Luftraumes für den Verkehr und die Kriegführung aller Staaten gleich wie auf der staatenlosen hohen See oder ausschliessliches Verfügungsrecht über die Luftsäule durch den unten liegenden Staat. Die erste Lösung wäre im Frieden für einen Binnenstaat die günstigere, für Kriegszeiten aber ist sie gefährlich. Die Zweite, beruhend auf der grundsätzlich unbeschränkten Souveränität jedes Staates, kann zurzeit als diejenige des positiven Rechts gelten. Sie kommt auch in der Verordnung des Bundesrates vom 4. August 1914 und in der Antwort auf die englische Note betreffend des Zwischenfalls von Friedrichshafen zum Ausdruck.

Wenn die englische Regierung in ihrer Antwort auf die Reklamation des Bundesrates das Bestehen einer unbeschränkten Luftgebietshoheit bezweifelt, so will sie damit wahrscheinlich auf die Theorie des «droit de conservation» anspielen. Darnach hätte ein Staat nur eine Verfügung über die der Erde nächstgelegene Luftzone zum Schutz der auf dem Gebiet befindlichen Personen und Sachen, nicht aber über die höher gelegenen Regionen. Eine solche, dem Unterschied von hoher See und territorialen Küstenwasser nachgebildete Unterscheidung zweier Zonen ist unzulässig, weil vermöge der Schwerkraft alles in der Luft befindliche unter Umständen auf das Landgebiet gelangen kann.

¹ Prof. Dr. iur. Max Huber (*1874 †1960) war ein Schweizer Jurist, Politiker und Diplomat. Er vertrat die Schweiz bei einer Reihe von internationalen Konferenzen und Institutionen. Darüber hinaus wirkte er unter anderem als Mitglied und Präsident des Ständigen Internationalen Gerichtshofs in Den Haag. Von 1928 bis 1944 war er Präsident des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz.

Feindseligkeiten in der Luft sind nicht nur Verletzungen der Neutralität, sondern unvermeidlich auch eine Gebietsverletzung und Gebietsgefährdung, die auch im Frieden sich kein Staat gefallen lassen muss.

Welche Wirkung hat die Ausdehnung der vollen Gebietshoheit auf den Luftraum im Falle der Neutralität? Es kann jedenfalls der Neutrale die strengen Grundsätze des Landesneutralitätsrechts autonom auf das Luftgebiet ausdehnen, wie es die Schweiz tut. Ist er aber dazu verpflichtet gegenüber dem Kriegsführenden, zu dessen Nachteil die andere Kriegspartei die neutrale Luftzone in Anspruch nimmt? Während zu Lande jede militärische Unternehmung unter Zuhilfenahme neutralen Bodens eine Neutralitätsverletzung darstellt (Art 1 bis 4 der V. Convention von 1907), sind im neutralen Küstengewässer (Dreimeilenzone) nur Feindseligkeiten (Legen von Minen, Beschiessung, Wegnahme von Prisen) unbedingt verboten. Blosser Durchfahrt von Kriegsschiffen (passage inoffensif) und vorübergehende, beziehungsweise beschränkte Anwesenheit solcher ist selbst in neutralen Häfen zulässig. Der Neutrale kann allerdings nach seinem Gutfinden die Neutralität verschärfen und derjenigen zu Lande annähern (Tendenz der englischen Politik).

Der innere Grund dieser verschiedenen Gestaltung der Neutralität liegt in dem Unterschied der Schwierigkeit der Neutralitätsbehauptung und der Tatsache, dass fremde Fahrzeuge auch im Frieden unkontrolliert das Küstenwasser durchfahren. Im Gegensatz zu den Landtruppen, die auf ein räumlich umgrenztes Operationsgebiet beschränkt sind, treten die Schiffe auch fernab von den eigentlichen Kriegsschauplätzen auf. Alles das trifft in gesteigertem Masse auf den Luftraum und die Flugzeuge zu.

Es ist wichtig, dass die Neutralen sich rechtzeitig gegen eine Überspannung der ihnen zuzumutenden Neutralitätspflichten wehren. Sie beanspruchen das Recht, ihren Luftraum ganz verschliessen zu können. Sie übernehmen aber nur die Pflicht, ihre autonom bestimmte Neutralität gegen beide Parteien gleichmässig und, wie im Seekrieg «nach Massgabe der Mittel, über die sie verfügen» (Artikel 25 der Convention XIII von 1907), zu handhaben.

Beim Fehlen allgemein anerkannter Sätze des Luftrechts muss der Neutrale den Kriegsführenden sein Recht notifizieren. Das ist durch die Schweiz geschehen. Jede Verletzung kann er alsdann mit kriegerischer Gewalt abwehren, ohne dass dies eine Eröffnung der Feindseligkeiten bedeutet (Artikel 10 des V. und Artikel 26 des XIII. Haager Abkommens von 1907). Wegen der Schnelligkeit des Fluges ist es nicht möglich zu verlangen, dass zunächst eine Aufforderung zum Halten des Fahrzeuges (Coup d'Arrêt) erfolge, wie dies zu Land und zur See üblich ist. Im Falle freiwilligen oder unfreiwilligen Niedergehens eines Flugzeuges kann nur Internierung, beziehungsweise Sequestration erfolgen. Für eine analoge Anwendung der seerechtlichen Vorschriften ist kein Grund. Eine verschiedene Behandlung kriegsführender Flugzeuge je nach dem von ihnen in Feindesland beabsichtigten Zweck (Rekognoszierung, Zerstörung) ist undurchführbar und mit Rücksicht auf die andere Kriegspartei unzulässig.

Die praktische Brauchbarkeit einer neutralitätsrechtlichen Vorschrift ist dadurch bedingt, dass sie folgenden Bedingungen genügt:

1. Der Neutrale muss davor geschützt sein, dass er in die kriegerischen Unternehmungen hineingezogen wird.
2. Es müssen ihm keine Verpflichtungen überbunden werden, deren Erfüllung praktisch unmöglich ist.
3. Den Kriegsführenden darf aus dem Vorhandensein eines neutralen Staates keine besondere Gefahr erwachsen.

Die beiden ersten Bedingungen werden erfüllt durch den Grundsatz der Souveränität des Neutralen über den Luftraum und die daraus folgende Befugnis zu ihrer autonomen Regelung. Aber auch die dritte Bedingung ist nicht verletzt, wenn der Neutrale eine absolute Abschliessung seines Luftgebietes nicht verhindern will oder wirksam zu verhindern nicht imstande ist. In sehr zahlreichen Fällen sind in diesem Kriege Flieger über die Operationszone der Kriegsführenden und über weite Strecken feindlichen Gebietes hinweg in das Innere des feindlichen Staates vorgedrungen. Niemand hat dabei von einer groben Nachlässigkeit der Truppen gesprochen, welche diese Einfälle nicht verhindert haben. Nun kann dem

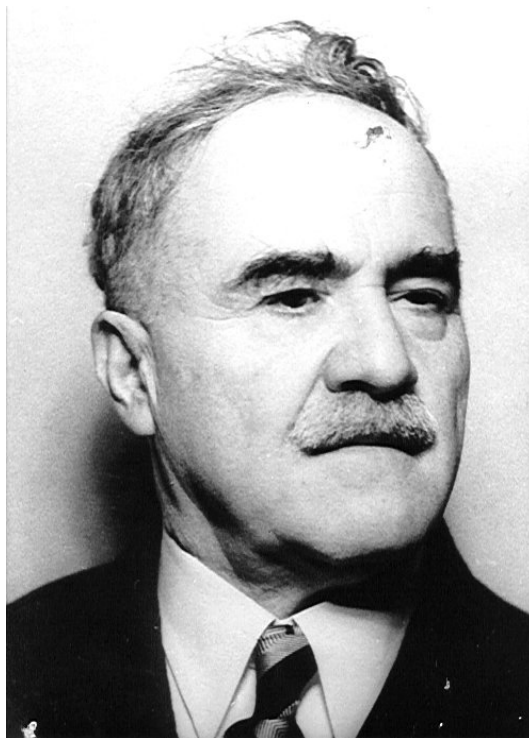
Neutralen jedenfalls nicht zugemutet werden, einer Kriegspartei durch Sperrung seines Luftgebietes einen Schutz zu gewähren, die er selbst sich im eigenen Gebiet zu schaffen nicht imstande ist.

Wenn auch der Neutrale als Staat bestrebt sein wird, eine unbegründete und gefährliche Haftung gegenüber den Kriegsführenden abzulehnen, so wird er ebenso entschieden der Anmassung eines Rechts fremder Staaten auf Benutzung des neutralen Luftraums entgegenzutreten. In seinem eigenen Interesse, aus Gründen der Opportunität, wird der Neutrale, wie bei der Handhabung der Neutralität zu Lande, über das völkerrechtlich Gebotene hinausgehen. Kraft seiner Souveränität über den Luftraum wird er der von ihm autonom normierten Neutralität durch seine Truppen in energischer Weise Geltung verschaffen.

Die Zweifel, die noch über die Rechtsverhältnisse des Luftraumes bestehen, könnten einem Kriegsführenden erwünschten Anlass zu Reklamationen, zu Repressalien oder zu militärischen Übergriffen seinerseits Anlass bieten, wenn ihm durch Flugzeuge, die wirklich oder angeblich neutrales Gebiet überflogen haben, ernstliche Gefahren drohen oder Nachteile zugefügt worden sind. Auch hier gilt, wie im ganzen Kriegsrecht, dass nur das Recht anerkannt bleibt, hinter dem ein Wille zu rücksichtsloser Geltendmachung steht.

An dieser Stelle sei auf die gehässige und sinnlose Denunziationen enthaltende Broschüre «Schweizer, habet Acht» hingewiesen, die «von einem Schweizer» (von Berlepsch-Valendas²) kürzlich in München veröffentlicht wurde. Hat auch diese Schrift selber keine Bedeutung, so beweist sie doch, dass der Neutrale Grund hat, Zumutungen jeder Art seitens der Kriegsführenden entschieden entgegenzutreten.

Justiz-Major Max Huber

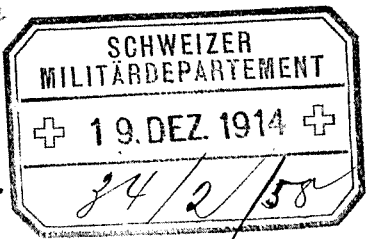


Max Huber (Bild: Wikipedia)

Anhang: Kopie des Originaldokuments

² Hans Karl Eduard von Berlepsch-Valendas (* 31. Dezember 1849 in St. Gallen; † 17. August 1921 in München) war ein Schweizer Architekt und Maler.

[EMD] Aktivdienst
1914-18 19



Armeestab.
Nachrichtensektion.

Bern, 8. Dez. 14. B.

Doss.: Engl. Fliegerangriff auf Friedrichshafen am 21. 11. 1914

Neutralität im Luftraum.

Swiss
Doss. 1914-18
dub2

Die englischen Flieger haben anlässlich des Raids nach Friedrichshafen unzweifelhaft das neutrale Gebiet der Schweiz überflogen. Da in früheren Kriegen Neutralitätsverletzungen im Luftraum nicht vorgekommen sind und dieser Teil des Neutralitätsrechtsvertraglich nicht geregelt ist, kommt den heutigen Vorfällen grosse Bedeutung zu als Praecedenzfälle für die Zukunft.

Min. d. Innern
1914-18
Jm.

Für die Ordnung der Rechtsverhältnisse im Luftraum sind zwei Ausgangspunkte möglich: Freiheit des Luftraumes für den Verkehr und die Kriegführung aller Staaten gleich wie auf der staatenlosen hohen See oder ausschliessliches Verfügungsrecht über die Luftsäule durch den unten liegenden Staat. Die erste Lösung wäre im Frieden für einen Binnenstaat die günstigere, für Kriegszeiten aber ist sie gefährlich. Die zweite, beruhend auf der grundsätzlich unbeschränkten Souveränität jedes Staates, kann zur Zeit als diejenige des positiven Rechts gelten. Sie kommt auch in der Verordnung des Bundesrates vom 4. August zum Ausdruck und in der Antwort auf die englische Note betr. den Zwischenfall von Friedrichshafen.

Wenn die englische Regierung in ihrer Antwort auf die Reklamation des Bundesrates das Bestehen einer unbeschränkten Luftgebiets-hoheit bezweifelt, so will sie damit wahrscheinlich auf die Theorie des "droit de conservation" anspielen. Darnach hätte ein Staat nur eine Verfügung über die der Erde nächst gelegene Luftzone zum Schutz der auf dem Gebiet befindlichen Personen und Sachen, nicht aber über die höher gelegenen Regionen. Eine solche, dem Unterschied von hoher See und territorialen Küstenwasser nachgebildete Unterscheidung zweier Zonen ist unzulässig, weil vermöge der Schwerkraft alles in der Luft befindliche unter Umständen auf das Landgebiet gelangen kann. Feindseligkeiten in der Luft sind nicht nur Verletzungen der Neutralität, sondern unvermeidlich auch eine

Gebietsverletzung und Gebietsgefährdung, die auch im Frieden sich kein Staat gefallen lassen muss.

Welche Wirkung hat die Ausdehnung der vollen Gebietshoheit auf den Luftraum im Falle der Neutralität? Es kann jedenfalls der Neutrale die strengen Grundsätze des Landesneutralitätsrechts autonom auf das Luftgebiet ausdehnen, wie es die Schweiz tut. Ist er aber dazu verpflichtet gegenüber dem Kriegführenden, zu dessen Nachteil die andere Kriegspartei die neutrale Luftzone in Anspruch nimmt? Während zu Lande jede militärische Unternehmung unter Zuhilfenahme neutralen Bodens eine Neutralitätsverletzung darstellt (Art. 1 - 4 der V. Convention von 1907), sind im neutralen Küstengewässer (3 - Meilenzone) nur Feindseligkeiten (Legen von Minen, Beschiessung, Wegnahme von Frisen) unbedingt verboten, blosse Durchfahrt von Kriegsschiffen (passage inoffensif) und vorübergehende, bzw. beschränkte Anwesenheit solcher selbst in neutralen Häfen zulässig. Der Neutrale kann allerdings nach seinem Gutfinden die Neutralität verschärfen und derjenigen zu Lande annähern (Tendenz der englischen Politik).

Der innere Grund dieser verschiedenen Gestaltung der Neutralität liegt in dem Unterschied der Schwierigkeit der Neutralitätsbehauptung und der Tatsache, dass fremde Fahrzeuge auch im Frieden unkontrolliert das Küstenwasser durchfahren. Im Gegensatz zu den Landtruppen, die auf ein räumlich umgrenztes Operationsgebiet beschränkt sind, treten die Schiffe auch fernab von den eigentlichen Kriegsschauplätzen auf. Alles das trifft in gesteigertem Masse auf den Luftraum und die Flugzeuge zu.

Es ist wichtig, dass die Neutralen sich bei Zeiten gegen eine Ueberspannung der ihnen zuzumutenden Neutralitätspflichten wehren. Sie beanspruchen das Recht, ihren Luftraum ganz verschliessen zu können; sie übernehmen aber nur die Pflicht, ihre autonom bestimmte Neutralität gegen beide Parteien gleichmässig und, wie im Seekrieg "nach Massgabe der Mittel, über die sie verfügen" (Art. 25 der Convention XIII von 1907), zu handhaben.

Beim Fehlen allgemein anerkannter Sätze des Luftrechts muss der Neutrale den Kriegführenden sein Recht notifizieren. Das ist durch die Schweiz geschehen. Jede Verletzung kann er alsdann mit kriegerischer Gewalt abwehren, ohne dass dies eine Eröffnung der Feindseligkeiten bedeutet (Art. 10 des V. und Art. 26 des XIII. Haager Abkommens von 1907). Wegen der Schnelligkeit des Fluges ist es nicht möglich zu verlangen, dass zunächst eine Aufforderung zum Halten des Fahrzeuges (coup d'arrêt) erfolge, wie dies zu Land und zur See üblich ist. Im Falle freiwilligen oder unfreiwilligen Niedergehens eines Flugzeuges kann nur Internierung, bzw. Sequestration erfolgen. Für eine analoge Anwendung der seerechtlichen Vorschriften ist kein Grund. Eine verschiedene Behandlung kriegführender Flugzeuge je nach dem von ihnen in Feindesland beabsichtigten Zweck (Rekognoszierung, Zerstörung) ist undurchführbar und mit Rücksicht auf die andere Kriegspartei unzulässig.

Die praktische Brauchbarkeit einer neutralitätsrechtlichen Vorschrift ist dadurch bedingt, dass sie folgenden Bedingungen genügt: 1). Der Neutrale muss davor geschützt sein, dass er in die kriegerischen Unternehmungen hineingezogen wird. 2). Es müssen ihm keine Verpflichtungen überbunden werden, deren Erfüllung praktisch unmöglich ist. 3). Den Kriegführenden darf aus dem Vorhandensein eines neutralen Staates keine besondere Gefahr erwachsen. Die beiden ersten Bedingungen werden erfüllt durch den Grundsatz der Souveränität des Neutralen über den Luftraum und die daherige Befugnis zu ihrer autonomen Regelung. Aber auch die dritte Bedingung ist nicht verletzt, wenn der Neutrale eine absolute Abschliessung seines Luftgebietes nicht verhindern will oder wirksam zu verhindern nicht im Stande ist. In sehr zahlreichen Fällen sind in diesem Kriege Flieger über die die Operationszone der Kriegführenden und über weite Strecken feindlichen Gebietes hinweg in das Innere des feindlichen Staates vorgedrungen. Niemand hat dabei von einer groben Nachlässigkeit der Truppen gesprochen, welche diese Einfälle nicht verhindert haben. Nun kann dem Neutralen jedenfalls nicht zugemutet werden, einer Kriegspartei durch

4. B. - 8. Dez. 14. B.

Neutralität im Luftraum.

Sperrung seines Luftgebietes einen Schutz zu gewähren, die sie selbst sich im eigenen Gebiet zu schaffen nicht im Stande ist

Wenn auch der Neutrale als Staat bestrebt sein wird, eine unbegründete und gefährliche Haftung gegenüber den Kriegführenden abzulehnen, so wird er ebenso entschieden der Anmassung eines Rechts fremder Staaten auf Benutzung des neutralen Luftraums entgegentreten. In seinem eigenen Interesse, aus Gründen der Opportunität, wird der Neutrale, wie bei der Handhabung der Neutralität zu Lande, über das völkerrechtlich Gebotene hinausgehen und kraft seiner Souveränität über den Luftraum der von ihm autonom normierten Neutralität durch seine Truppen in energischer Weise Geltung verschaffen. Die Zweifel, die noch über die Rechtsverhältnisse des Luftraumes bestehen, könnten einem Kriegführenden erwünschten Anlass zu Reklamationen, zu Repressalien oder zu militärischen Uebergriffen seinerseits Anlass bieten, wenn ihm durch Flugzeuge, die wirklich oder angeblich neutrales Gebiet überflogen haben, ernstliche Gefahren drohen oder Nachteile zugefügt worden sind. Auch hier gilt, wie im ganzen Kriegsrecht, dass nur das Recht anerkannt bleibt, hinter dem ein Wille zu rücksichtsloser Geltendmachung steht.

An dieser Stelle sei auf die gehässige und sinnlose Denunziationen enthaltende Broschüre "Schweizer, habet Acht" hingewiesen, die "von einem Schweizer" (v. Berlepsch-Valendas) kürzlich in München veröffentlicht wurde. Hat auch diese Schrift selber keine Bedeutung, so beweist sie doch, dass der Neutrale Grund hat, Zumutungen jeder Art seitens der Kriegführenden entschieden entgegenzutreten.

Justiz-Major Huber.

ad acta

19. 12. 14
Sauly v. Tsch.