

Zeitschrift: Protar
Band: 6 (1939-1940)
Heft: 4-5

Artikel: Der Schutz des neutralen Luftraumes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-362721>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.10.2024

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

Der Schutz des neutralen Luftraumes

Während der ersten Wochen des Krieges kam es zu verschiedenen Zwischenfällen im neutralen Luftraum. Allen gemeinsam ist, dass ein Irrtum ihre Ursache ist. Niemals hat der Flieger eines kriegführenden Staates die Neutralität Hollands oder Belgiens absichtlich verletzt. Er überflog die Grenze des neutralen Luftraumes, entweder, weil er diese nicht kannte oder weil er durch die Witterungsverhältnisse behindert wurde und keine Zeit mehr hatte, seinen Fehler zu korrigieren. An der holländischen Küste ist es sogar vorgekommen, dass ein holländisches Flugzeug, das fünf Kilometer ausserhalb des Territorialstreifens, der auf dem Wasser drei Meilen beträgt und im Luftraum als ebenso breit angenommen wird, in Unkenntnis dieser Tatsache einen deutschen Flieger verfolgte, von diesem jedoch zum Landen gezwungen wurde, da es für ein englisches Flugzeug gehalten wurde. Glücklicherweise liefen alle diese Zwischenfälle verhältnismässig gut ab, und mit Recht wird in einer Amsterdamer Zeitung von fachmännischer Seite festgestellt: «Es wird noch mehrere Male vorkommen, dass aufgejagte Flieger der feindlichen Parteien unser Grundgebiet verletzen werden, nicht mit Absicht, sondern weil sie so schnell wie möglich wegkommen wollen und keine Zeit haben, genau aufzupassen, wo sie sich befinden. Es ist sehr gut möglich, dass ein Flieger in Not seine Bomben fallen lässt, um rasch Steighöhe zu gewinnen. Es wird wohl auch vorkommen, dass unsere Flugzeuge, die aufgestiegen sind, um unsere Neutralität zu wahren, beschossen werden, so wie dies kürzlich in Belgien geschehen ist. Das ist wohl arg, aber wenn wir keinen höheren Preis für die Handhabung unserer Neutralität zu bezahlen haben, können wir uns noch glücklich preisen. Und wir müssen Fehler nicht von vornherein als nicht entschuldbare Handlungen ansehen, sondern trachten, zu begreifen, dass sie von Menschen begangen werden, die unter so abnormalen Verhältnissen tätig sind, dass wir an ihre Reflexhandlungen nicht die normalen, in Friedenszeiten geltenden Normen anlegen dürfen.»

Die Frage der Wahrung der Neutralität des Luftraumes hat die kleinen Länder, die durch ihre Lage besonderen Gefahren ausgesetzt sind, bereits vor dem Krieg beschäftigt, wie aus dem folgenden Auszug aus einem Verhandlungsbericht der holländischen Zweiten Kammer hervorgeht. «Was wird Niederland», heisst es darin, «im Falle eines Krieges hinsichtlich der Verteidigung seines Luftraumes tun? Die Antwort der Regierung ist die, dass wir denselben Standpunkt einnehmen werden, den wir auch während des vorigen Krieges eingenommen haben, nämlich, dass wir die ganze Luftsäule, die sich über unserem Gebiet befindet, als holländisches Gebiet ansehen und dass wir uns daher gegen jede Verletzung des holländischen Luftraumes zur Wehr setzen werden. Wenn ein

Militärflugzeug bei uns landen würde, würden wir die Besatzung gefangen nehmen. Ein Abgeordneter wollte eine bestimmte Grenze festsetzen, über die hinaus die Neutralität nicht gewahrt werden müsse. Wir hatten diese Frage durch eine Kommission untersucht, die zu einer anderen Schlussfolgerung gekommen ist. Auf die Einzelheiten kann hier nicht näher eingegangen werden, doch sei darauf hingewiesen, dass die grösste Schwierigkeit hinsichtlich des geäusserten Vorschlages die ist, dass es praktisch unmöglich ist, vom Boden aus die genaue Höhe festzustellen, in der ein Flugzeug fliegt. Eine weitere Gefahr besteht darin, dass feindliche Flieger, die wissen, dass wir unsere Neutralität über einer bestimmten Höhe nicht verteidigen würden, diese aufsuchen würden, um sich dort zu bekämpfen. Ausserdem würde die Gefahr für unser eigenes Land viel grösser sein, wenn eines dieser Flugzeuge unter die vorgeschlagene Grenze herabgehen würde, als wenn diese Grenze überhaupt nicht bestünde. Eine weitere Frage, die von demselben Abgeordneten gestellt wurde und auf die keine bestimmte Antwort gegeben werden kann, ist die folgende: Würden wir im Kriegsfall, d. h. im Falle eines Krieges, an dem Holland nicht unmittelbar beteiligt ist, Flieger der kriegführenden Staaten signalisieren, oder würden wir hierüber keine Berichte versenden? Für beide Auffassungen lässt sich etwas sagen. Man kann sich auf den Standpunkt stellen, dass wir selbst unsere Neutralität verletzen würden, wenn wir die Tatsache, dass das Flugzeug eines kriegführenden Staates sich nähert, einem anderen Lande melden. Man kann auch die Auffassung Belgiens teilen, dass nämlich bereits die Anwesenheit eines Flugzeuges eines kriegführenden Staates im eigenen Luftraum eine Verletzung der Neutralität bedeutet, und dass wir daher berechtigt sind, hierüber zu berichten, und dass wir keinerlei Verpflichtungen gegenüber dem Lande haben, dessen Flieger unsere Neutralität verletzt hat.»

Manche holländische Juristen neigen zu einer anderen Auffassung als der hier wiedergegebenen. Sie motivieren ihren Standpunkt durch den Hinweis, dass man seine Neutralität nicht dadurch in Gefahr bringen dürfe, dass man etwas verbiete, das man nicht verhindern könne. Die geringe Breite der kleinen, neutralen Länder mache es für schnelle Jäger und Bombenwerfer möglich, diese auf grosser Höhe zu überfliegen, ohne dass dies verhindert werden könne. Luftabwehrgeschütze erreichten diese Höhe nicht, und zwischen dem Signalisieren von Fliegern eines kriegführenden Staates und dem Aufsteigen einer Fliegerstaffel verstreiche unter Umständen so viel Zeit, dass die fremden Flieger den neutralen Luftraum inzwischen verlassen haben. Sie sind daher der Ansicht, dass das Ueberfliegen über einer bestimmten Höhe (zwischen 3000 und 5000 m) nicht als Verletzung der Neutralität

anzusehen sei. Wie auf der Brüsseler Konferenz der Oslostaaen, die kurz vor Kriegsausbruch stattgefunden hat, festgestellt wurde, ist jedoch die erstgenannte Ansicht als vorherrschend anzusehen. Die ganze Luftsäule gilt als neutraler Raum. In Uebereinstimmung hiermit haben die Regierungen Hollands und Belgiens auch bisher gehandelt. Mehrere Fragen sind im Zusammenhang hiermit aufgetaucht: 1. was müssen die neutralen Staaten tun, um die Flieger von kriegführenden Staaten vom Ueberfliegen der Grenze abzuhalten, und 2. welche Mittel müssen sie anwenden, wenn die Flieger die Grenze doch überflogen haben?

Was die Kenntlichmachung der Landesgrenzen betrifft, so haben Holland und Belgien besondere Vorkehrungen getroffen: Ausbreiten von grossen Tüchern in den nationalen Farben auf den Dächern der Häuser und Kirchen der Ortschaften, die sich nahe der Grenze befinden; an manchen Stellen wird auf dieser ein breiter weisser Kalkstreifen angebracht. Merkwürdig ist es, dass zu Beginn des Krieges auch die neutralen Länder ihre Beleuchtung zur Nachtzeit sehr eingeschränkt haben, jetzt zum Schutze gegen feindliche Flieger das Gegenteil angeordnet wurde. Besonders die Grenzorte erstrahlen in hellster Beleuchtung. Die Luxemburger Regierung hat die Aufstellung von Militärscheinwerfern längs der Grenze angeordnet, die den Himmelsraum in regelmässigen Abständen beleuchten, wie die Leuchttürme an der Küste. Ein holländischer Vorschlag, im Grenzgebiet und an der Küste Raketen abzuschliessen, steht noch in Bearbeitung.

Hinsichtlich der Abwehr von Fliegern, die bereits die Grenze überflogen haben, sind die Ansichten geteilt. Während viele in der Tatsache dieses Ueberfliegens bereits eine Handlung erblicken, die mit *allen* zu Gebote stehenden Mitteln abgewehrt werden muss, meinen andere, davon ausgehend, dass der Flieger sich geirrt haben dürfte, dass man ihm nicht sofort feindlich begegnen dürfe. Der belgische Militärfachmann Colonel Requette hat sich in einer kürzlich erschienenen Abhandlung hierzu in interessanter Weise geäussert.

«Während des Krieges 1870—1871,» so schreibt Col. Requette, «bei dem Belgien ebenso wie jetzt neutral geblieben ist, geschah es öfters, dass Abteilungen, vor allem der deutschen Kavallerie, irr-

tümlich auf belgisches Gebiet gekommen sind. Diese Abteilungen wurden weder interniert, noch mit Gewehrschüssen empfangen. Sobald sie mit dem belgischen Grenzwachtdienst in Berührung kamen, machte sie dieser auf ihren Irrtum aufmerksam, und sie beeilten sich, das belgische Gebiet wieder zu verlassen. Eine Internierung erfolgte nur dann, wenn die Truppen des kriegführenden Staates das neutrale Gebiet nicht verlassen wollten, entweder, um der Gefangennahme durch ihre Feinde zu entgehen oder aus sonst einem Grunde. So geschah dies auch mit der französischen Armee nach Sedan.

Diese Vorfälle charakterisieren die normale Haltung des neutralen Staates und den Unterschied, den er logischerweise machte zwischen dem Verhalten jemandes, der sich irrt, und jemandes, der bewusst eine Verletzung oder einen Angriff begeht. Es gibt keinen Grund, warum dieser Unterschied im Luftkrieg nicht auch gemacht werden soll. Im Gegenteil, die Ursachen eines Irrtums geschehen in diesem viel häufiger als im Landkrieg. Im letzteren sind die Grenzen genau markiert und streng überwacht, während in der Luft in der Dunkelheit, im Nebel oder in den Wolken die Wendungen eines Luftkampfes den Flieger leicht aus der Richtung bringen können, wobei die Fluggeschwindigkeit bewirken kann, dass er sich binnen wenigen Augenblicken über dem neutralen Gebiet befindet. Es wäre übertrieben, einen der kämpfenden Flieger mit Kanonen- oder Maschinengewehrschüssen herunterzuholen, nur deswegen, weil er sich verirrt hat. Das ist eine Anwendung der Neutralität, für die man in der Vergangenheit keine Berechtigung findet. Man muss genau den Fall einer feindlichen Fliegerabteilung, die wissentlich die Grenze des neutralen Landes überschreitet, vom Fall eines Fliegers unterscheiden, der aus der Richtung geraten ist. Im ersteren Fall muss die Neutralität mit grösster Energie und mit Waffengewalt aufrechterhalten werden; im letzteren jedoch muss der Flieger auf seinen Irrtum aufmerksam gemacht und aufgefordert werden, das Gebiet des neutralen Landes auf dem kürzesten Wege zu verlassen, wobei es notwendig ist, dass ihm dieser Weg gezeigt wird, da er sich ja verirrt hat.» Col. Requette schlägt daher die Bildung einer neutralen Luftpolizei vor.

Künstliches Vernebeln als Hilfsmittel des Luftschutzes

Von Ing. Frd. Toblacher, Marburg

(Schluss.)

Für die erste Phase, die *Bildung der Nebeldecke*, müssen natürlich sofort auf das Alarm-signal «Fliegergefahr» sämtliche Nebelapparate aller Linien der betreffenden Richtung, mit Ausnahme der letzten, windabseitigen Linie, in Betrieb gesetzt und so lange gehalten werden, bis die ununterbrochene Nebeldecke gebildet ist.

Dann beginnt die zweite Phase der *Erhaltung der Nebeldecke*, wozu nur die windseitigen Linien in Betrieb gehalten werden brauchen, damit sie weiter Nebel liefern. Je nach der Stärke des Windes, dem Wetter, den örtlichen Verhältnissen usw. wird man Zwischenlinien ausser Betrieb setzen können, da sonst überflüssig viel Nebelsäure ver-