

Erster Luftverkehr: Anfänge des Schweizer Luftrechts

Der Ursprung des Luftamts

Nach dem Ersten Weltkrieg war die zivile Luftfahrt dem Militärdepartement unterstellt. Ende September 1919 entschied der Bundesrat, den Luftverkehr im Post- und Eisenbahndepartement anzusiedeln, die Neuregelung wurde aber noch vom Militär ausgearbeitet. Die Aufsicht über den Luftverkehr oblag dem Bundesrat, der dafür per 1. April 1920 eine eigene Kontrollstelle schuf: Das Luftamt war geboren.

Rückblick von Daniel Ruhier

Mit der Botschaft vom 22. März 1910 beantragte der Bundesrat dem Parlament eine Revision der Bundesverfassung, welche in Artikel 37bis die Gesetzgebung über den Automobilverkehr und die Luftschiffahrt verankern wollte. Die Verknüpfung der beiden Verkehrsträger verhinderte jedoch eine Beschlussfassung. Erst die Volksabstimmung vom 28. Mai 1921 übertrug dem Bund die Gesetzgebungskompetenz über die Luftschiffahrt. Der am 1. April 1920 in Kraft getretene Bundesratsbeschluss über die Ordnung des Luftverkehrs und die Gründung des Eidgenössischen Luftamts löste zwei im Sommer 1919 erlassene provisorische Verfügungen des Militärdepartements ab. Er wurde erst am 15. Juni 1950 mit Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes aufgehoben.

Zuständigkeit des Militärs

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs unterband jegliche Pläne für eine Weiterentwicklung der zivilen Luftfahrt – die Benützung des Luftraums durch Private war strikte untersagt.

Nur die von der École Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécaniques geschaffene «École Aéro» durfte mit der Billigung der Generalstabsabteilung ab Mitte 1915 in Lausanne eine Flugschule betreiben. Bis Ende 1918 wurden so etwa ein Dutzend Pilotenschüler zur Brevet-Reife ausgebildet.

« Die Flugplatz-Direktion Dübendorf (FPD) war für die Aufsicht über die Luftfahrt zuständig.

Am 18. Februar 1919 genehmigte der Bundesrat die von der Generalstabsabteilung vorgelegte «Provisorische Organisation für das Flugwesen». Unter deren Leitung war künftig die Flugplatz-Direktion Dübendorf (FPD) für die Aufsicht über die Luftfahrt zuständig. Sie sollte einerseits die weitere Entwicklung des militärischen sowie eines zivilen Staatsbetriebes gestatten, andererseits die Basis für das zukünftige Gesetz über das Flugwesen schaffen.



Seuche verhinderte auch 1920 Luftamt-Feier

Vom 3. bis 5. April 1920 war als Auftakt zur Eröffnung des Luftamts in Oberlindach ein grosses Flugmeeting geplant. Der Luftamt-Direktor Major i Gst **Arnold Isler** selbst war Präsident des Organisationskomitees. Am Ostersonntag sollten Militärflieger mit Geschwaderflügen, Luftkämpfen und Akrobatik aufwarten, während an den anderen Flugtagen Passagierflüge der Ad Astra auf dem Programm standen. Wegen des erneuten Ausbruchs der **Maul- und Klauenseuche** in der Umgebung von Bern untersagte der Regierungsrat die Abhaltung der vorerst um zwei Wochen verschobenen Flugtage. Ein Jahr später fand zur Finanzierung des Bider-Denkmal am Sonntag, 24. August 1921, im Beundenfeld ein grösseres Flugmeeting statt. 100 Jahre später konnte das BAZL die für den 26. Juni 2020 geplante **Jubiläumsveranstaltung** auf dem Flughafen Bern wegen der **Corona-Pandemie** nicht durchführen. Die Geschichte wiederholt sich...



Die Nationalitäts- und Eintragungszeichen mussten laut Ziffer 9 der Provisorischen Vorschriften für den Luftverkehr auf dem Luftfahrzeug gut erkennbar erhalten bleiben, so auch auf der Caudron G.3 CH-3 der Avion-Tourisme S.A. Das Bild entstand im Sommer 1920 in Dübendorf.

Das erste Luftfahrzeugregister

Am 20. März 1919 wies der Generalstab das Gesuch der Aero-Gesellschaft (siehe SkyNews.ch 03/2019) mit der Begründung ab, die Frage der Zivilliegerei und des Flugrechts befinde sich gegenwärtig erst im Studium. Am 17. April 1919 vertrat die FPD jedoch die Ansicht, dass gerade die provisorische Zulassung einer Privatgesellschaft Gelegenheit gäbe, die der gesetzlichen Regelung bedürftigen Gegenstände rechtzeitig zu erkennen. Sie beantragte daher, der Firma den Luftverkehr für den Monat Mai freizugeben. Gleichzeitig legte sie mit der Zuweisung des Nationalitätsabzeichens «CH» für ihre Flugzeuge die Nummern 1 und 2 fest – das erste Luftfahrzeugregister der Schweiz war geboren!

Im Verlängerungsantrag für die Flugbewilligung der Aero-Gesellschaft wies die FPD darauf hin, die Arbeiten der eidgenössischen Kommission für das Luftfahrtrecht seien angesichts wichtiger Mitteilungen aus dem Ausland verzögert worden. Als Kontrollgebühren für Luftfahrzeuge erwog sie schon damals eine periodische Taxe, wie dies für Autos der Fall war. Sie nahm dabei das kurz vorher publizierte englische Luftfahrtgesetz vom 30. April 1919 zum Vorbild.

Bewilligungen nur für Schweizer

Gemäss Artikel 17 der Verordnung vom 4. August 1914 zur Handhabung der Neutralität der Schweiz verfügte das Militärdepartement am 18. Juli 1919 zur Erleichterung des Luftverkehrs die «Provisorische Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz» (AS 35 640). Deren Artikel 1, Ziffer 4, unterstellte den gesamten Luftverkehr bis auf weiteres der Kontrolle der Flugplatz-Direktion Dübendorf. Unternehmen des gewerbmässigen Personen- und Gütertransports, Flugplatzbetriebe, Fliegerschulen sowie die Luftphotographie und -kinematographie waren im Handelsregister einzutragen. Die Verkehrsbewilligungen für die Luftfahrzeuge sowie die Führerbewilligungen für die Piloten erteilte das eidgenössische Militärdepartement. Luftfahrzeughalter, Piloten sowie die Mehrzahl des Bedienungs- und Unterhaltspersonal, bei juristischen Personen die finanziell Beteiligten, sowie die kaufmännischen und technischen Leiter mussten ausnahmslos Schweizer Bürger sein.

Registriergebühren 100 Franken

Artikel 5 bestimmte: «Gleichzeitig mit der Ausstellung der Verkehrsbewilligung werden die

Luftfahrzeuge in ein von der Flugplatzdirektion Dübendorf geführtes Register der eidgenössisch kontrollierten Luftfahrzeuge eingetragen. Die Eintragung darf erst erfolgen, nachdem die von der Flugplatzdirektion vorgeschriebenen Nationalitätsabzeichen angebracht sind. Die Flugplatzdirektion bezieht für jedes registrierte Luftfahrzeug eine Registriergebühr von Fr. 100.»

In Ergänzung der «Provisorischen Organisation des Luftverkehrs» erliess das Militärdepartement «provisorische Vorschriften für den Luftverkehr» (AS 35 643), quasi eine Vorgängerin der heutigen Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR, SR 748.121.11). Sie trat zusammen mit der Verfügung vom 18. Juli am 1. August 1919 in Kraft.

Geburt der Aufsichtsbehörde

Am 29. September 1919 übertrug der Bundesrat die Leitung der Geschäfte über den zivilen Luftverkehr dem Post- und Eisenbahndepartement. Die Neuregelung des Luftverkehrswesens wurde jedoch noch vom Militärdepartement ausgearbeitet, das demzufolge den «Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920 betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz» (AS 36 171) sowie den Bericht des Bundesrates vom 9. Februar 1920 (BBI 1920 I 256) anlässlich der Einholung der Genehmigung vor der Bundesversammlung vertrat. Artikel 4 des Beschlusses erklärte die «Aufsicht über den Luftverkehr und das gesamte Luftwesen» zur Sache des Bundesrates. Absatz 3 sah die Schaffung einer besonderen Kontrollstelle (Luftamt) vor.

« Als Kontrollgebühren für Luftfahrzeuge erwog man schon damals eine periodische Taxe, wie dies für Autos der Fall war.

Am 9. März wurde der Nachtragskredit an das Eisenbahndepartement in der Bundesratssitzung wie folgt begründet: Das Inkrafttreten der Konvention mit Frankreich am 1. März öffnete der Schweiz den internationalen Verkehr. Die Ausarbeitung der Ausführungsvorschriften zum Bundesratsbeschluss vom 27. Januar sei dringlich, weshalb das Luftamt die Tätigkeit womöglich am 1. April beginnen müsse. Seine vorläufige Organisation werde in sehr bescheidenem Rahmen gehalten, es beschränke sich auf die Erledigung der notwendigsten laufenden flugtechnischen Geschäfte. Die Arbeiten juristischer und administrativer Natur würden

Foto Archiv Daniel Ruhler



Die Kondor L.V.G. C.V CH-5 der Aero-Gesellschaft nach ihrem Landeunfall in Dübendorf.

durch das Sekretariat des Eisenbahndepartements besorgt. Es sei beabsichtigt, gegen eine jährliche Subvention, auch die Dienste des Schweizer Aeroklubs sowie die Mitwirkung von Sachverständigen ausserhalb der Verwaltung in Anspruch zu nehmen.

Luftfahrt ist Sache des Bundes

Der Bundesrat beschloss sodann im Eisenbahndepartement per 1. April 1920 ein eidgenössisches Luftamt zu schaffen. Für die Deckung der Auslagen dieser Amtsstelle wurde ein Kredit von 57'000 Franken gewährt. Mit einem Anteil von 62 Prozent Ja-Stimmen hiess das Schweizervolk am 22. Mai 1921 die Aufnahme des neuen Artikels 37ter «Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes» in die Bundesverfassung gut (AS 37 740). Der Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920, in Kraft ab 1. April, blieb dennoch über 30 Jahre gültig. Er wurde erst mit Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) am 15. Juni 1950 aufgehoben.



Bild ETH-Bildarchiv

Als letztes Flugzeug vor Eröffnung des Luftamtes wurde die Nieuport-Macchi M.9bis als CH-19 eingetragen, hier noch ohne Kennzeichen im Februar 1920 am Zürichhorn.

Register der eidgenössisch kontrollierten Luftfahrzeuge – 1919/1920

Als das Luftamt am 1. April 1920 seine Tätigkeit aufnahm, zählte die von der Flugplatzdirektion Dübendorf ein Jahr zuvor eröffnete «Kontrollliste der schweizerischen Privatflugzeuge» bereits 19 Einträge:

CH-	Flugzeugmuster/Modell	W-Nr.	Triebwerk	Nr.	Pl.	Eigentümer	Eintrag	1.-Kontr.	Bemerkungen
1	Kondor D.I / E III a Parasol	1	Goebel IIIa	122	1	Aero-Gesellschaft	17.04.19	07.05.19	VB sistiert 23.11.21, gelöscht 12.10.23, Abbruch
2	Kondor L.V.G. C.V	695	Benz Bz IV	34794	3	Aero-Gesellschaft	17.04.19	07.05.19	gelöscht 11.6.27, an DLH als D-1179
3	Caudron G.3	4801	Gnome		2	Avion-Tourisme S.A.	11.07.19	-	Ex Armée de l'air, Unfall 8.8.20 Engelberg
4	Savoia F.B.A. S-16	6707	Isotta Fraschini		4	Avion-Tourisme S.A.	30.07.19	-	Ex Regia Marina, Absturz 24.5.20 Romanshorn
5	Kondor L.V.G. C.V	1126	Benz Bz IV	25426	3	Aero-Gesellschaft	14.08.19	18.09.19	VB erteilt 7.10.19: gelöscht 5.1.28, Abbruch
6	Savoia F.B.A. S-13	7195	Isotta Fraschini V4	2262	3	Avion-Tourisme S.A.	07.09.19	07.09.19	Ex Regia Marina, gelöscht 12.11.24
7	Kondor L.V.G. C.V		Benz Bz IV	25417	3	Aero-Gesellschaft	00.09.19	26.03.20	VB sistiert 23.11.21, gelöscht 12.10.23, Abbruch
8	Zeppelinbau – Dornier Gs.I	-	Maybach Mb Iva	2105	8	Frick & Co. Ad Astra	30.09.19	20.10.19	gelöscht 10.12.19, versenkt 25.4.20 Kiel
9	Aviatic C. I (1916)	20	Mercedes	22154	2	Michel & Kunkler, St.Gallen	07.11.19	20.10.19	gelöscht 14.6.1922
10	Avro 504 K	E4246	Clerget	40531	3	École Aéro Lausanne	10.10.19	-	Ex J803, G-EAKV, gelöscht 3.8.1923
11	Hanriot Dupont HD.1		Le Rhône JB	8414	1	École Aéro Lausanne	24.10.19	-	Ex Corpo Aeronautica Italiana N°572, interniert 1.6.1928 Samedan, Testflüge Fliegerabteilung
12	Nieuport-Macchi M.3	3037	Isotta Fraschini	2277	2	Frick & Co. Ad Astra	31.10.19	31.10.19	Ex Regia Marina, verbrannt 16.1.22 Lugano
13	Voisin 5 LAS, Type III LA B2	3467	Salmson M9 120CV	1239	2	École Aéro Lausanne	nicht eingetragen		Ex Armée de l'air '639', S.F.A. N°32, Abbruch
14	Savoia F.B.A. S-13 Tipo F		Isotta Fraschini V4	2258	3	Avion-Tourisme S.A.	12.11.19	17.11.19	Ex Regia Marina, gelöscht 30.4.21, Abbruch
15	Nieuport-Macchi M.3	3038	Isotta-Fraschini	2273	3	Frick & Co. Ad Astra	07.11.19	16.11.19	Ex Regia Marina, gelöscht 21.11.21, Abbruch
16	Farman F 40	3437	Renault		3	Martin Seidler, Courtedoux	11.11.19	15.11.19	Ex Armée de l'air, gelöscht 7.3.20 nach Unfall
17	Savoia F.B.A. S-13 Tipo F		Isotta Fraschini V4	2260	2	Avion-Tourisme S.A.	17.11.19	12.12.19	Ex Regia Marina, gelöscht 10.5.22, Abbruch
18	Savoia F.B.A. S-13 Tipo F		Isotta Fraschini V4b	04253	3	Avion-Tourisme S.A.	05.02.20	28.01.20	Ex Regia Marina, Absturz 31.8.20 Zürichhorn
19	Nieuport-Macchi M.9	3049	Isotta Fraschini V6	6205	4	Ad Astra A.G.	03.02.19	05.02.20	demontiert Ende 21, gelöscht 12.10.23

Zusammengestellt von Daniel Ruhier