

E 27, Archiv-Nr. 19397

*Le Directeur de l'Office aérien du Département des Postes et Chemins de fer,  
A. Isler, au Chef du Département militaire, R. Minger*

L

Nachtflüge über die Schweiz

Bern, 11. August 1936

[...]

In der vergangenen Woche wie auch in den Nächten vom 8./9., 9./10. und 10./11. haben je 1–5 Flugzeuge, die uns nicht angemeldet waren, die Schweiz überflogen.

Es besteht die Möglichkeit, dass Sprengstoffe, Waffen oder Munition auf den Flugzeugen, die nicht in Marseille landeten, zu den spanischen Insurgenten transportiert wurden, was einen Verstoß gegen Art. 24 des B.R.B. vom 27. Januar 1920<sup>1</sup> bedeuten würde.

Art. 24 lautet: «Die Beförderung von Sprengstoffen, Kriegswaffen und Munition durch Luftfahrzeuge aus oder nach der Schweiz ist verboten.» Da der Luftraum Hoheitsgebiet darstellt, wird diese Bestimmung auch auf den Transit anzuwenden sein.

Ferner ist es möglich, dass es sich bei den uns nicht angemeldeten Flugzeugen um die Militärversion des Ju 52 handelt (wie beim Unfall Orvin).

Da keine Scheinwerfer zur Verfügung der Zollorgane waren, konnte dies nicht näher festgestellt werden. Auch war es bisher unmöglich, Meldungen aus dem Mittelmeergebiet über Landungen deutscher Flugzeuge zu erhalten.

---

1. Arrêté du Conseil fédéral concernant la réglementation de la circulation aérienne en Suisse (RO 1920, vol. 36, pp. 177–186).

Vom internationalen Standpunkt aus wirkt beruhigend, dass diese Flugzeuge fast alle auch über französisches Gebiet geflogen sind und dass von französischen Gegenmassnahmen bisher nichts bekannt wurde.

Gemäss der telephonisch am 8. ds. von Ihnen erhaltenen Instruktion haben wir bisher von besonderen Massnahmen noch abgesehen und beschränken uns auf die Kontrollorganisation.

Doch hielten wir es für angezeigt, mit der Generalstabs-Abteilung Fühlung zu nehmen, um weitere Schritte vorzubereiten (Scheinwerfer und Pikettstellung von Militär-Flugzeugen).

Auch haben wir das Personal des Flugfunkdienstes für diese Woche vermehrt, um gegebenenfalls diesen Dienst sofort auf die ganze Nacht ausdehnen zu können.

Nun meldet heute die Presse, dass ein deutsches Bombenflugzeug in Madrid irrtümlicherweise gelandet ist. Damit erhebt sich erneut die Frage, ob man dem nächtlichen Verkehr einfach weiter zusehen kann<sup>2</sup>.

---

2. *Le 14 août l'Office aérien publiait à l'intention de la presse le communiqué suivant:*

Il est sans doute compréhensible qu'on ne crie pas sur les toits comment fonctionne en détail le service de surveillance de l'espace aérien suisse; néanmoins, il est peut-être important de donner quelques indications à son sujet pour tranquilliser l'opinion publique.

La surveillance du passage de la frontière par air existe depuis assez longtemps; dès le début des vols nocturnes inusités, elle a été renforcée à l'instigation de l'Office aérien, et son fonctionnement a été perfectionné surtout en ce qui concerne l'observation de nuit. Cette organisation permet à l'office susmentionné d'avoir chaque matin en sa possession un tableau complet des vols constatés la nuit précédente. De cette façon, il a pu être établi par exemple que de mardi dernier jusqu'à vendredi ont passé au-dessus du territoire suisse 3 avions allemands se rendant sans atterrir de Stuttgart à Marseille et 3 de Marseille à Stuttgart. Ces vols ont été régulièrement annoncés à l'avance, et les machines en question étaient en liaison radiotélégraphique avec les stations de TSF de nos aérodromes.

Quant aux vols qui ne peuvent pas sans autre être considérés comme licites, ils ont fait l'objet de recherches tout à fait analogues à celles de la police lorsque des actes illicites paraissent être commis à terre. Ces recherches prennent plus ou moins de temps suivant les cas. Les résultats en sont communiqués aux autorités compétentes en vue de poursuites ou de mesures préventives pour l'avenir. Des essais dont le but est de perfectionner de plus en plus le service de surveillance sont actuellement en cours.

Il s'agit surtout d'organiser une collaboration féconde des stations de TSF, des postes disposant de réflecteurs, d'appareils d'écoute et d'avions. Mais on ne doit pas oublier qu'on ne peut pas davantage s'opposer à tout acte illicite dans l'air, sans exception, qu'on ne le peut à la surface de la terre. Les dépenses du service de surveillance ne peuvent finalement pas être hors de proportion avec le but à atteindre. Le survol inoffensif de la Suisse est du reste autorisé par le droit international, même de nuit. Les moyens à disposition doivent donc avant tout servir à empêcher le trafic aérien susceptible de nuire à notre pays. Mais l'Etat ne peut pas dépenser des sommes considérables pour prévenir des contraventions isolées contre les règles de la police aérienne, d'autant plus que les mesures qu'il devrait prendre gêneraient et inquiéteraient la population plus que le délit même qu'il s'agirait d'empêcher. Le Conseil fédéral, en sa qualité d'autorité supérieure de surveillance dans le domaine aéronautique, règle la collaboration des autorités intéressées dans le cadre des possibilités techniques et financières. Sur la base d'un programme d'études élaboré par l'Office aérien, on prépare d'autre part les mesures qui pourraient devenir nécessaires si les événements politiques prenaient un caractère tel que notre pays paraisse particulièrement menacé dans son espace aérien (E 27, Archiv-Nr. 19397).