

Kosten der internationalen Organisation der Luftschifffahrt. In Preußen besteht bereits ein „Aëronautisches Observatorium“ zu Lindenberg, für das der Haushaltplan an laufenden Ausgaben 1910: 96370 M., 1911: 94540 M. und 1912: 99790 M. ansetzt.

Weiterhin kann noch in Frage kommen, die Anlage von Übungsplätzen für Flugzeuge und von Luftschiffhallen nötigenfalls durch staatliche Mittel zu fördern. Die Luftschiffhalle bei Friedrichshafen ist aus Reichsmitteln erbaut worden. Auch der Entwicklung besonderer Versuchsanstalten für Luftverkehrszwecke oder der Heranziehung vorhandener Anstalten für solche Zwecke muß sich die Aufmerksamkeit der öffentlichen Gewalt, insbesondere des Staates, zuwenden. Durch Nachtragsetz für 1912 sind 200000 M. als Beitrag zu den Gründungskosten und 50000 M. als Beitrag zu den Betriebskosten einer „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt“ gefordert worden, die von einem gleichnamigen, am 12. April 1912 gegründeten Verein errichtet wird.

Der preußische Haushaltplan für 1912 ist der Frage dadurch näher getreten, daß er 92000 M. zum Baue eines „aërodynamischen Laboratoriums“ an der Technischen Hochschule zu Aachen und 13000 M. zur Beschaffung eines Flugzeugmotors nebst Prüfungsstand und Meßgeräten für diese Anstalt eingestellt hat. Außerdem sind 5000 M. vorgesehen für Prüfung von Ballonstoffen durch das Materialprüfungsamt zu Dahlen bei Berlin und 48000 M. für „aëronautische Untersuchungen“ an der Technischen Hochschule zu Berlin.

Inwieweit Beihilfen zum Bau und Betrieb von Luftfahrzeugen in Frage kommen, hängt von dem Umfange und der Tatkraft der nicht-öffentlichen Unternehmungen und von der Stärke des öffentlichen Anteils an der Entwicklung des Luftverkehrs ab. Denkbar ist auch, daß bei Heranziehung des Luftverkehrs für die Erfüllung der Postaufgaben in ähnlicher Weise wie bei den Postdampfschiffslinien mit staatlichen Beihilfen eingegriffen werden muß.

Stehen wir auch beim Luftverkehrswesen noch im Anfange der Entwicklung, so ist doch schon jetzt klar, daß für die öffentliche Gewalt ein förderndes Eingreifen in mancherlei Richtungen geboten sein kann.

§ 2. *Öffentliche Regelung des Luftverkehrs.* Noch stärker als die öffentliche Förderung drängt sich die öffentliche Regelung des Luftverkehrs als notwendige Aufgabe der öffentlichen Gewalt, des Staates zumal, auf. Der neue Zweig des Verkehrswesens hat sich bisher in einem solchen Zeitmaß entwickelt, daß seine rechtliche Ordnung im Innern und im Verhältnis zu anderen Staatswesen keineswegs eine gemächlich zu erwartende Aufgabe ferner Zukunft, sondern eine dringende Pflicht der Gegenwart ist, damit nicht durch Versäumnisse in dieser Beziehung Nachteile erwachsen.

Es ist klar, daß der Luftverkehr viele Rechtsbeziehungen und