Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 12 (1946)

Heft: 12

Artikel: Bürgerliches Strafgericht oder Militärgericht für Luftschutzangehörige?

Autor: Eichenberger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363198

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.08.2025

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

nach dem Ziele zeigt und die visuelle Beobachtung ermöglicht. Die jeweiligen Höhen- und Seiteneinstellungen werden elektrisch der Flab übermittelt. Die Reichweite beträgt gegen 40 km, die Antennenleistung 200 kW.

Der radar-gesteuerte Scheinwerfer dürfte sich sehr gut für unsere Flab eignen. Der Radar-Teil (Antennenleistung 100 kW, Spiegeldurchmesser 1,5 m, Reichweite 20 km) stöbert das Flugzeug auf und folgt automatisch allen seinen Bewegungen. Der Scheinwerfer ist fest mit der Radarantenne verbunden, so dass also der Lichtkegel immer nachgeführt wird, und zwar so genau, dass das Flugzeug überhaupt nie mehr das Scheinwerferlicht verlässt. Die Anlage ist übrigens kombiniert mit einer Radar-Distanzmesseinrichtung, welche nach dem bekannten Prinzip der Echolotung arbeitet.

Von den Vorführungen, welche ausländische Firmen zurzeit bei uns durchführen, ist bis zur Stunde leider noch sehr wenig bekannt geworden. Es darf aber als sicher angenommen werden, dass viele der verschiedenen Radarmethoden sich auch für unsere Verhältnisse ausgezeichnet eignen werden; mit in vorderster Linie muss hier wohl der Radarzündkopf genannt werden.

Bürgerliches Strafgericht oder Militärgericht für Luftschutzangehörige? Von Lt. Eichenberger

Es ist die Frage aufgeworfen worden, warum der Prozess gegen die Zürcher Luftschutzfunktionäre, welche in irgendeiner Weise am Unglück vom 24. April 1945 beteiligt waren, vor dem Bezirksgericht Zürich*) und nicht vor Divisionsgericht durchgeführt wurde, obgleich die Voruntersuchung anfänglich in den Händen des militärischen Untersuchungsrichters gelegen hatte; manche haben darin sogar eine gewisse Distanzierung zwischen Armee und Luftschutz sehen wollen. Das trifft nun keineswegs zu. Art. 220, 2. Alinea, des Militärstrafgesetzes (MStrG.) lautet nämlich: «Sind an einem gemeinen Verbrechen oder Vergehen neben Personen, die dem Militärstrafrecht unterstehen, auch andere Personen beteiligt, so bleiben diese der bürgerlichen Strafgerichtsbarkeit unterstellt. Durch Beschluss des Bundesrates können in diesem Falle die der Militärstrafgerichtsbarkeit unterworfenen Personen ebenfalls dem bürgerlichen Strafgericht unterstellt werden. Der bürgerliche Richter hat auf diese Personen das Militärstrafrecht anzuwenden.» Ferner ist im folgenden Artikel, in 221, niedergelegt: «Ist jemand mehrerer strafbarer Handlungen beschuldigt, die teils der militärischen, teils der bürgerlichen Gerichtsbarkeit unterstehen, so kann der Bundesrat deren ausschliessliche Beurteilung dem militärischen oder dem bürgerlichen Gericht übertragen.» Hier ist nun festzustellen, dass neben den vier in Uniform beim betreffenden Hausfeuerwehrkurs Diensttuenden auch zwei im Zivilverhältnis Angestellte des Zürcher Luftschutzinspektorats mit angeschuldigt waren, und dass nicht nur die Art. 70 (Gefährdung eines Untergebenen) und 72 (Nichtbefolgung von Dienstvorschriften) des MStrG., sondern auch Bestimmungen des bürgerlichen Strafgesetzbuches zur Anwendung kamen, da bekanntlich durch den BRB. vom 16. Februar 1940, Art. 5, das MStrG. nicht allgemein auf die Luftschutztruppen angewendet wird. Es musste also vom Bundesrat entschieden werden, ob er das bürgerliche oder das militärische Gericht mit der Durchführung des Prozesses beauftragen solle. Nun erinnern wir uns, dass anlässlich der Beratung des MStrG. im Nationalrat von mehreren Rednern grundsätzlich die Ansicht vertreten wurde, es sollte im Zweifelsfalle dem bürgerlichen Gericht der Vorzug gegeben werden; nicht weil man die Unparteilichkeit der Militärrichter irgendwie angezweifelt hätte — denn die Grossrichter und Auditoren sind ja zumeist auch im bürgerlichen Leben Gerichtspersonen —, sondern weil in der Demokratie den bürgerlichen Instanzen die grössere Bedeutung zukommt. Der Wortlaut des Bundesratsbeschlusses, welcher den hier in Betracht kommenden Fall an die Gerichte des Kantons Zürich (Bezirksgericht, bzw. im Fall der Appellation Kantonsgericht) überwies, ist uns nicht bekannt.

Was das Urteil selbst betrifft, so enthalten wir uns des Kommentars, einmal, weil wir die Begründung des Bezirksgerichts Zürich nicht kennen, sodann, weil das Urteil zufolge der Appellation der drei Verurteilten noch nicht in Rechtskraft erwachsen ist. Der Beschluss des Gerichts, die Akten an die Bezirksanwaltschaft zurückzuweisen mit dem Ersuchen um Durchführung einer ergänzenden Untersuchung, wird möglicherweise in Verbindung mit der Appellation die Wiederaufnahme des ganzen Prozesses zur Folge haben.

*) Wir kommen auf die Gerichtsverhandlung zurück. Red.

Justice pénale militaire ou ordinaire?

Le 10 décembre 1946, le tribunal de district de Zurich s'est prononcé sur l'accident très regrettable du 24 avril 1945 qui coûta la vie à plusieurs personnes, accident qui s'était produit lors d'un exercice du service du feu par immeubles. Les lecteurs sachant l'allemand trouveront ailleur un compte-rendu des débats. On s'est étonné de ce

que les prévenus aient été traduits devant un tribunal pénal non militaire, bien que l'instruction ait été menée d'abord par le juge d'instruction militaire. Toutefois, ce fait ne présente rien d'extraordinaire. En effet, l'art. 220 du Code pénal militaire statue dans son 2e alinéa, ce qui suit: «Les personnes non soumises au droit pénal militaire qui auront participé à une infraction de droit commun avec d'autres personnes, auxquelles le droit pénal est applicable, resteront justiciables des tribunaux ordinaires. Dans ce cas, le Conseil fédéral pourra aussi renvoyer devant les tribunaux ordinaires les personnes soumises à la juridiction militaire; ces tribunaux les jugeront d'après le droit pénal militaire.» D'autre part, l'art. 221 dit que «lorsqu'une personne est inculpée de plusieurs infractions dont les unes sont soumises à la juridiction militaire et les autres à la juridiction ordinaire, le Conseil fédéral pourra déférer le jugement de toutes ces infractions aux tribunaux militaires ou aux tribunaux ordinaires». C'est en vertu de ces dispositions que le Conseil fédéral a pris un arrêté renvoyant les six inculpés devant la justice pénale ordinaire. Seuls quatre d'eux se trouvaient commandés en uniforme, tandis que les deux autres étaient inculpés en leur qualité d'employés civils du «Luftschutzinspektorat» de la ville de Zurich. Quant aux chefs d'accusation, les uns étaient d'ordre militaire, selon les art. 70 (mise en danger d'un subordonné) et 72 (inobservation de prescriptions de service), les autres d'ordre civil. Il est à rappeler à ce sujet que conformément à l'A. C. F. du 16 février 1940, art. 5, les hommes de la P. A. ne sont soumis que partiellement au C. P. M. Or, nous nous souvenons que lors de la discussion du projet de code pénal militaire par le Conseil national, plusieurs orateurs ont insisté pour qu'en cas de simultanéité, une affaire pénale fût renvoyée de préférence devant les instances ordinaires; cela ne voulait nullement dire qu'on n'avait pas de confiance dans les juges militaires, attendu que la plupart des grands-juges et auditeurs appartiennent en privé à la magistrature judiciaire, mais qu'en démocratie, la priorité devait revenir aux pouvoirs ordinaires. Il est intéressant de noter à ce sujet que le texte français du C. P. M. est plus péremptoire que le texte allemand, en désignant ces tribunaux comme «tribunaux ordinaires», ce qui veut dire que la juridiction militaire est plutôt «extraordinaire».

Quant au jugement du tribunal de district de Zurich, nous sommes obligé de nous abstenir de tout commentaire, ne connaissant pas encore ses considérants. Au surplus, le jugement n'a pas encore force de chose jugée, attendu que les trois personnes condamnées ont fait appel au Tribunal cantonal. En même temps, le tribunal de district a renvoyer le dossier au procureur de district avec mandat d'ouvrir une enquête complémentaire envers tout tiers susceptible d'être également inculpé.

Flugzeuge im «künstlichen Orkan» (Die Aerodynamik im neuzeitlichen Flugzeugbau)

Von **Heinrich Horber**

Heute — im Zeitalter eines nun wiederum mächtig aufstrebenden Luftverkehrs — sind Forscher, Ingenieure und Techniker stetig bestrebt, die Flugzeuge noch mehr zu verbessern und zu vervollkommnen, denn die Erzielung grosser Geschwindigkeiten über weite Strecken in Verbindung mit grossem Nutzeffekt in Form von Transportleistung sind das Hauptaugenmerk der modernen Flugzeugbautechnik.

Demzufolge zählt heute das *strömungstechnische* Problem — die Verminderung des Widerstandes im Verhältnis zum Gewicht bzw. dem für die Unterbringung der tragenden Teile, der Triebwerke, der Ausrüstung, Betriebsstoff, Besatzung und Nutzlast erforderlichen Raumes — zum Kernproblem der flugtechnischen Forschung.

Hiebei spielt die *Formgebung* der Flugzeuge nach aerodynamischen Erkenntnissen und Untersuchungen eine bedeutende Rolle. Vergleichen wir die Flugzeuge aus den Anfangsjahren der Verkehrsfliegerei mit den heute nach strömungstechnischen Gesichtspunkten formvollendeten Metallvögeln des Luftverkehrs, so kommen uns die in den letzten Jahren geleisteten Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Strömungswissenschaften deutlich zum Bewusstsein.

Auf keinem andern Gebiet, wie in demjenigen der strömungswissenschaftlichen Forschung, haben die *Aerodynamiker* durch langjährige *Windkanal*- und Flugversuche, sowie durch theoretische Betrachtungen hervorragende Forscherarbeit geleistet.

Die Profilsystematik und die Erforschung von günstigen Widerstandsformen von Rümpfen, Motor- und Fahrgestellverkleidungen usw. hat erst den Konstrukteur in die Lage versetzt, das Flugzeug bis zur heutigen Vollendung zu bringen.

Sogenannte *Windkanal*-Anlagen — d. h. Einrichtungen zur Erzeugung eines gleichmässigen Luftstromes zwecks Beobachtung von Strömungsbildern an Flugzeugmodellen oder wirklichen Körpern — wurden allerdings bereits schon in den Anfangsjahren der Aviatik (d. i. vor etwa vier Dezennien) gebaut. Dazumal wurden auf dem Gebiet der aerodynamischen Forschung die ersten tastenden Versuche unternommen.