Flugwarnstationennetz im arktischen Raum

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): **- (1956)**

Heft 26

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-651324

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Flugwarnstationennetz im arktischen Raum

AD Der Anlage eines 4800 km langen Gürtels von einzelnen Radarstationen, an dem zurzeit in den unzugänglichen Eiswüsten des arktischen Amerika der Vereinigten Staaten und Kanadas gemeinsam gearbeitet wird, hat große strategische Bedeutung. Diese vorgeschobene Flugwarnlinie (DEW = Distant Early Warning Line) soll, einmal fertiggestellt, den ganzen nordamerikanischen Kontinent gegen alle Ueberraschungsangriffe aus dem Norden her abschirmen, da sie als Teil eines nach allen Seiten operierenden *Radarnetzes* in der Lage ist, jeden anfliegenden Verband mindestens *vier Stunden*, bevor dieser eines der wirtschaftlich oder politisch wichtigen Zentren Kanadas oder der USA erreichen kann, zu melden und damit rechtzeitig alle erforderlichen Abwehrmaßnahmen in die Wege zu leiten.

Kein Mensch, der in diesen Regionen arbeitet und dabei ständig den Unbilden der eisigen Kälte und der peitschenden Schneestürme ausgesetzt ist, glaubt mehr daran, daß seine Leistungskraft mit dem Absinken des Quecksilbers sich wirklich in solchem Maße verringere, wie es, theoretisch gesehen, eigentlich der Fall sein müßte. Fast jeder geht an seine Arbeit, ohne vorher auf das Thermometer zu schauen; er will gar nicht wissen, wie kalt es ist. Dafür aber ist er gezwungen, dort um vieles mehr an Nahrung zu sich zu nehmen als irgendwo sonst, um dem Körper die unbedingt notwendige Menge an Kalorien zuzuführen. Allein an Fleisch rechnet man für jeden Arbeiter einen Verbrauch von täglich rund zweieinhalb Pfund. Und dabei muß jede Konserve ebenso wie jedes Werkzeug, jede Kanne Benzin und jeder Maschinenteil erst schier unendliche Strecken zum Bestimmungsort transportiert werden, mit Schiffen, Flugzeugen und Schlitten über ein Land, in dem es normalerweise überhaupt keine offenen Gewässer gibt.

Und größtenteils auch keine Bäume, deren Holz man zum Bau von Blockhäusern verwenden könnte. Deshalb war man auch gezwungen, mit den Arbeitern fertige Unterkunftsräume mitzubringen – 4,8 × 8,4 m große, wärmeisolierende Baueinheiten, die man wie Schnellzugswagen aneinanderkoppeln kann. Verbindungsstellen irgendwelcher Art zusammenzuschweißen ist bei der großen Kälte unmöglich; alles muß genietet oder geschraubt werden. Und Benzinmotoren muß man zum mindesten während des langen Winters unaufhörlich laufen lassen, da sie andernfalls sofort einfrieren.

Diesen ungewöhnlichen Verhältnissen haben sich die Bauingenieure jedoch nicht nur schnellstens angepaßt, sondern sie sogar für ihre Zwecke zu verwerten gelernt. Das war gerade in diesen Regionen nicht einfach, in denen die Erde zwar bis zu einer Tiefe von 300 m gefroren ist, im Sommer aber eine Oberflächenschicht bis zu zwei Meter Stärke auftaut und sich in Morast verwandelt. Natürlich besonders dort, wo die Gebäude stehen. Es mußte also, um diese vor dem Absacken zu sichern, ein neues Fundierverfahren gefunden werden.

Diese Aufgabe war, wie so manche andere, sehr schnell bewältigt. Was jedoch blieb, ist die grausame, *das Leben ständig bedrohende Kälte*, die Gefahr der gleißenden, sich im Unendlichen verlierenden Schneewüste und die furchtbaren Stürme, die eine sonst ganz erträgliche Temperatur von minus 30 Grad Celsius scharf absinken lassen und das Leben zur Hölle machen.

Das Riesengebiet, durch das die DEW-Linie verläuft, war vor dem Baubeginn bis auf etwa 10 000 nomadisierende Eskimos, ein paar Händler, Missionare und patrouillierende Einheiten der berühmten kanadischen berittenen Polizei so gut wie menschenleer. Dies änderte sich jedoch schnell, nachdem im Jahre 1952 Modellstationen der von amerikanischen Wissenschaftlern projektierten Linie errichtet und im Winter 1953/54 von Angehörigen der Western Electric Company erprobt und für gut befunden waren. Noch im selben Jahre, also 1954, wurden zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen und Anfang 1955 damit begonnen, das notwendige Material nach dem Norden zu schaffen. Der Gürtel der größtenteils noch im Bau befindlichen Stationen erstreckt sich von den zerklüfteten Bergen der Baffin-Insel über die kanadische Arktis bis zu den Nordgebieten der Tundra Alaskas, wo diese fast mit der Sowjetunion zusammenstößt. Dieses starre Netz wird durch patrouillierende, mit *Radar* ausgerüstete Schiffe der US-Luft- und Seestreitkräfte gleichsam aufgelockert und überdies verstärkt. Alles in allem sind bei diesem gewaltigen Unternehmen rund 100 000 Menschen beschäftigt. Ihre Bezahlung ist gut, die Ausgaben aber sind verhältnismäßig gering, so daß es jedem Arbeiter möglich ist, in den fünf Monaten – der Mindestzeit, zu der sich jeder verpflichten muß – 2000 bis 5000 Dollar zu sparen.

Die Bedeutung dieser Flugwarnlinie ist außerordentlich groß, wenn es auch, wie jeder weiß, bis jetzt *nicht möglich* ist, durch ihre Einrichtungen den *Einflug interkontinentaler Fernlenkgeschosse* genau zu kontrollieren. Dafür aber dürfte der Aufbau des eigentlichen Radarnetzes in spätestens zwei Jahren soweit gediehen sein, daß keinem Düsenbomber mehr ein Einflug in Nordamerika von Norden oder Westen her gelingt, ohne nicht sofort und gleichsam automatisch den *Vorwarndienst* auszulösen. Der Gesamtwert dieser Linie ist also unschätzbar. Deshalb hat sich das Oberkommando der US-Streitkräfte auch vor kurzem entschlossen, die Vorwarnlinie um weitere 1760 km nach Westen, in den pazifischen Raum hinein zu verlängern. Sie wird sich dann mit Einschluß der Radar-Patrouillenschiffe über eine Strecke von 8320 km, das heißt von der Baffinbucht zwischen Grönland und dem nördlichen Kanada bis zu den Aleuten, ziehen.

Straßenbrücke aus Aluminium

Am 26. Juni 1956 wurde bei Lünen/Westfalen die erste deutsche Straßenbrücke aus Aluminium montiert. Das Bauwerk, welches den Namen «Schwansbellbrücke» trägt, führt über den Lippe-Seitenkanal. Die Stützweite der als Fachwerkbalken ausgebildeten Brücke beträgt 44,20 m, die Gesamtbreite 5,10 und die Fahrbahnbreite 3,50 m. Als Werkstoff wurde die Aluminiumlegierung ALMgSi F 32 verwendet, bei der mit ungefähr den gleichen zulässigen Beanspruchungen wie beim Baustahl St 37 gerechnet werden kann. Die Schwansbellbrücke wurde in Zusammenarbeit zwischen der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Münster, den Vereinigten Leichtmetall-Werken Bonn und der Dortmunder Union Brückenbau AG errichtet. Ihr Gewicht beträgt 25 t, eine gleichartige Stahlbrücke würde mindestens 60 t gewogen haben. Bei der neuen Brücke wurden zahlreiche Spezialprofile aus Aluminium verwendet, die auf der Strangpresse hergestellt wurden. Die gesamte Brückenkonstruktion wurde in der Werkstatt vollständig zusammengebaut und in einem Stück auf dem Wasserwege zur Baustelle eingeschwommen, wo sie mit Hilfe von zwei Autokränen von je 18 t Tragkraft in knapp einer Stunde montiert wurde.

WIR UND UNSERE UHR IM HEIM

Die unbestechlich dahinrinnende Zeit bestimmt gar vieles in unserem Leben. Eigentlich ist all unser Tun, unser Schaffen und Wirken, frohe Stunden, fröhliche Feste und besinnliche Tage – immer dem ewigen Gesetz der Zeit unterstellt. Wenn wir auch ihren Pulsschlag bei der Arbeit, auf der Straße, außerhalb unseres Heims, weit mehr spüren als in den trauten vier Wänden, so können wir trotzdem auf eine Uhr im Hause nicht verzichten. Diese Uhr soll aber unserer Umgebung entsprechend und zu den Menschen, die in diesem Heim wohnen, passen. Das Fachgeschäft *Barth* an der Zürcher Bahnhofstraße berät Sie gerne in allen Fragen bei der Wahl einer Wand- oder Tischuhr. Sie haben bei dieser Firma auch die Möglichkeit, eine Pendule zur Auswahl ins Haus kommen zu lassen, damit Sie in der eigenen Wohnung prüfen können, welches Modell sich in Größe, Form und Farbe bei Ihnen zu Hause am besten macht.