Radar : der Feind der Tauben

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **28 (1955)**

Heft 4

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-560160

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

auf dem Gletscher. Die Funkverbindung mit ihm wurde aufrecht erhalten. Da sich das Wetter weiterhin verschlechterte und laut den Funkmeldungen die Sicht im Rottal immer ungünstiger wurde und somit zu befürchten war, dass bald keine Landung mehr möglich sei, wurde das Flugzeug sofort ins Rettungsgebiet zurückbeordert, um den Leiter der Gruppe Thun der Rettungsflugwacht von seinem Standort abzuholen. Der Pilot nahm nochmals eine Landung auf dem Gletscher vor, nahm seinen Kameraden in die «Piper»-Maschine und startete neuerdings Richtung Thun. Während des Rückfluges konnte die Funkverbindung mit dem Flugzeug aufrechterhalten werden, bis das Morgenberghorn überflogen war. Um 17 Uhr startete Pilot Geiger nochmals, um auch den zweiten Verunfallten zu bergen. Leider wurde bei diesem letzten Flug das Funkgerät nicht mehr mitgenommen, und wir warteten umsonst auf die Verbindung. Dies war sehr bedauerlich. Was wäre geschehen, wenn der Maschine bei der letzten Landung oder beim Abflug — es herrschte stürmischer Westwind und leichtes Schneetreiben — etwas zugestossen wäre? Jede Verbindungs- und Orientierungsmöglichkeit wäre ausgeschlossen gewesen. Der Einsatz des Funks war am Abend abgeschlossen. Wenn das Flugzeug die Vermissten nicht gefunden hätte, so wäre vorgesehen gewesen, eine Rettungskolonne ins Rottal zu fliegen; in diesem Fall hätte sich der Funkeinsatz über längere Zeit erstreckt. Ich habe für diesen Einsatz vier Funkgeräte angefordert und mitgenommen. Dies geschah aus Sicherheitsgründen, denn es ist überaus peinlich, wenn bei einer Hilfsaktion, die uns vor unerwartete Situationen stellen kann, eine Verbindung infolge Defektes ausfallen muss. Ich empfehle für Hauptverbindungen in jedem Fall auf beiden Seiten immer ein Reservegerät bereitzuhalten. Nachschub im Gebirge bei schlechtem Wetter und unbekannten Wegverhältnissen ist kaum möglich.»

So weit der Bericht des ersten Einsatzes unserer Alarmorganisation. Es ist erfreulich, dass dieser Einsatz erfolgreich war und sich bereits in diesem ersten Fall das theoretisch ausgearbeitete Alarmierungs- und Organisationssystem als gut erwiesen hat. Der Einsatz konnte innert kürzester Frist und ohne irgendein Hindernis erfolgen. Erfreulich ist auch, dass wir der Rettungsflugwacht, die zu einer ausgezeichneten Hilfsorganisation ausgebaut ist, unsere Dienste zur Verfügung stellen konnten und die Zusammenarbeit funktionierte. Es stellt sich dabei höchstens die Frage, ob es nicht für beide Teile wünschenswert wäre, diese Zusammenarbeit durch gemeinsame Übungen zu festigen, wie dies bei den Demonstrationen der Rettungsflugwacht in Zürich vom 25.—27. März geschehen ist. Im nächsten «Pionier» werden wir über diese Veranstaltungen eingehend berichten. ah.

Radar — der Feind der Tauben

Die Tierschutz- und vor allem die Vogelschutzfreunde Europas und der Übersee-Kulturländer sind seit etlichen Wochen in Alarmstimmung. Ein neuer, gefährlicher Feind ist den Vögeln entstanden. Und nachdem bis jetzt die heftigen propagandistischen, rhetorischen und journalistischen Attacken der Vogelfreunde sich gegen drei besondere Erb- und Erzfeinde der Vogelwelt gerichtet hatten, die Jäger, die Vogeleiersammler und die Katzen, richtet sich ihr Abwehrkampf neuerdings gegen einen vierten, offenbar viel gefährlicheren Vogelfeind: Radar.

Die Tauben haben auf die Spur dieses bösen Feindes geführt. Mysteriöse Dinge geschahen in letzter Zeit, die in Fachkreisen zuerst eine lange Zeit ergebnisloses Rätselraten auslösten. Bei einem Brieftauben-Wettfliegen in England verschwanden fast alle 8000 teilnehmenden Tiere, zwischen Wales und Nordirland spurlos, um nie wieder ihren Taubenschlag zu erreichen. Man hielt nur eine Erklärung, nur eine Ursache für möglich: das schlechte, regnerische Wetter. Aber das Wetter war nicht immer schlecht, besonders nicht in einigen anderen, analogen Katastrophenfällen. In Karlsruhe verschwanden von 6000 abfliegenden Tauben über 3500, und in Bayern gab es bei einem Brieftauben-Wettfliegen von 2500 Teilnehmern insgesamt nur sechs Ankömmlinge.

Den Taubenzüchtern und Brieftaubenhaltern standen begreiflicherweise die Haare zu Berg. Experten wurden mit der Erforschung des rätselhaften Vorganges betraut. Wo konnte die Ursache liegen dafür, dass die sonst so zuverlässigen Brieftauben auf einmal zu Tausenden jeden Orientierungssinn verloren? Da machte man einige verblüffende Feststellungen. Wildenten wurden beobachtet, die ihren Südflug angetreten hatten, wie sie ganz plötzlich in eine wahre Panikstimmung hineingerieten, durcheinanderstoben und schliesslich ihren Flug in einer falschen, genau entgegengesetzten Richtung, nämlich in Nordrichtung, fortsetzten. Wo lag die Erklärung für dieses bis dahin noch nie beobachtete Phänomen?

Nun, man hatte des Rätsels Lösung sofort bei Hand: die Wildenten waren in das Kraftfeld eines mächtigen Radarsenders geraten. Kein Zweifel: nur Radar konnte bei ihnen diese plötzliche und sehr folgenschwere Störung hervorgerufen haben.

Professor A. Esau, ein namhafter europäischer Radar-Experte, wurde jetzt mit der Erforschung des beängstigenden Problems betraut. Er glaubt, dass die Vögel auf ihrem Fluge gleichsam von sozunennenden elektromagnetischen Wellen geleitet werden. Er will nun feststellen, inwiefern der Radar diese wichtigen «Leit-Wellen» zu stören vermag. Sollte ihm die Aufklärung des sonderbaren Phänomens gelingen, gäbe es nur noch einen sehr kurzen Schritt bis zur endgültigen Enthüllung des so geheimnisvollen, die Wissenschaft seit Jahrtausenden beschäftigenden und faszinierenden Rätsels des Orientierungssinnes der Vögel.

(Saarbrücker Zeitung)

Für alle Anfragen zum Tag der Übermittlungstruppen wenden Sie sich an folgende Adresse:

Tag der Übermittlungstruppen 1955, Postfach 62, Uster