Das grösste Flugwarnliniennetz im Bau

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **34 (1958-1959)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-705347

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

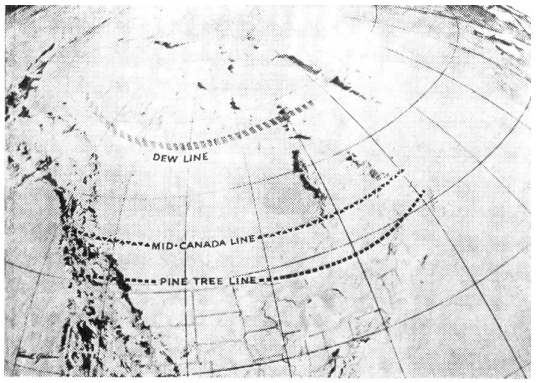
General Hans Herzog

Der General des deutsch-französischen Krieges

Das Bild des Generals Hans Herzog ist geprägt durch seine enge Bindung an die aargauische Heimat und sein Herkommen aus der Miliz. Herzog wurde im Jahr 1819 als Enkel des aargauischen Bürgermeisters Johann Herzog von Effingen geboren. Ursprünglich hätte er das väterliche Handelsgeschäft übernehmen sollen; er folgte aber bald seinen militärischen Neigungen, bildete sich an verschiedenen Orten im Ausland militärisch weiter und trat im Jahr 1860 als 41jähriger durch seine Wahl zum eidgenössischen Inspektor der Artillerie in die militärische Laufbahn ein. In dieser Stellung hatte er sich nicht nur mit den Problemen der Artillerie zu befassen, sondern er war namentlich auch verantwortlich für das gesamte Kriegsmaterial der Armee — angesichts der beschleunigten Aufrüstung jener Jahre eine schwere Bürde! Herzog hat auf den damaligen Ausbau unseres Wehrwesens maßgebenden Einfluß ausgeübt.

Als General der eidgenössischen Armee im deutsch-französischen Krieg von 1870 bis 1871 hatte Herzog in der ersten Phase des Krieges keine außergewöhnlichen Aufgaben zu bewältigen; dagegen erreichte das Kriegsgeschehen im Januar 1871 mit dem Übertritt der Bourbaki-Armee für uns einen dramatischen Höhepunkt. Hier bewies General Herzog, daß er trotz seiner sonstigen Zurückhaltung und Bescheidenheit fähig war, im entscheidenden Augenblick nicht nur die Lage richtig zu beurteilen, sondern auch den einmal gefaßten Entschluß gegen den Widerstand der weniger einsichtigen Landesbehörden mit allem Nachdruck durchzusetzen. Seine Leistung als Oberbefehlshaber, namentlich die spannungsgeladenen Tage der Internierung der Armee Bourbakis, aus denen für uns leicht eine höchst gefährliche Lage hätte entstehen können, bilden den Höhepunkt eines äußerst fruchtbaren Wirkens im Dienste unserer Wehrtüchtigung. In einem reichlich schonungslosen Bericht hat Herzog die Schwächen an unserem Wehrwesen aufgedeckt, die in der Mobilmachung zutage getreten sind. — Nach dem Krieg hat er sich der Armee weiterhin als Waffenchef der Artillerie zur Verfügung gestellt. 1894 ist er gestorben.

Die Persönlichkeit Herzogs zeigt nicht jene menschliche Größe, wie sie vor ihm Dufour eigen war, und auch nicht die schöpferische Kraft, die nach ihm Wille auszeichnete. Dennoch hat er durch seine Schlichtheit und Bescheidenheit, durch seine Gradheit, seine vorbehaltlose Hingabe an die eidgenössische Sache, seine unermüdliche Arbeit für die Erhöhung der Schlagkraft der Armee und nicht zuletzt durch seine Festigkeit in der Stunde der Gefahr dem Land in schwerer Zeit hervorragende Dienste geleistet, die ihm die dankbare Anerkennung der Nachwelt sichern.

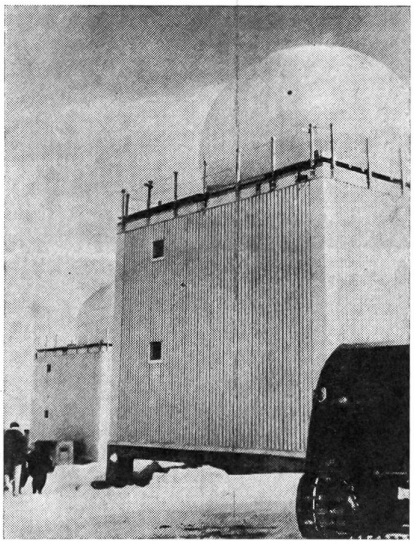


Die Flugwarnlinie (DEW-Linie) gegen Einflüge feindlicher Flugzeuge in den nordamerikanischen Raum erstreckt sich von der Grönland gegenüberliegenden Baffin-Insel quer durch die kanadische Arktis bis zur Nordwestspitze Alaskas

Das größte Flugwarnliniennetz im Bau

Der Radargürtel als erste USA-Verteidigungslinie

Zurzeit wird an der Anlage eines 4800 Kilometer langen Gürtels von einzelnen Radarstationen in den unzulänglichen Eiswüsten des arktischen Amerika gemeinsam von den USA und Kanada gearbeitet. Ihr kommt bei Vollendung eine ungeheure strategische Bedeutung zu. Diese vorgeschobene Flugwarnlinie kann den ganzen nordamerikanischen Kontinent gegen alle Ueberraschungsangriffe aus dem Norden

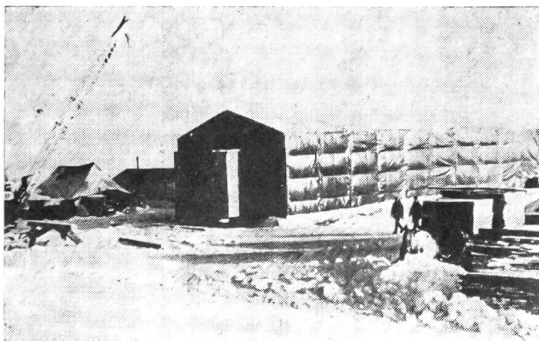


Diese bereits betriebsfertige Radarstation auf der Baffin-Insel ist von der Außenwelt so gut wie abgeschlossen und nur durch das Flugzeug zu erreichen

her abschirmen, da sie als Teil eines nach allen Seiten operierenden Radarnetzes in der Lage ist, jeden anfliegenden Verband mindestens vier Stunden, bevor dieser wichtige Punkte Kanadas oder der USA erreichen kann, zu melden und damit rechtzeitig alle erforderlichen Abwehrmaßnahmen in die Wege zu leiten.

So groß die Bedeutung dieser vorgeschobenen Flugwarnlinie oder gewissermaßen die erste Verteidigungslinie der USA für die Sicherheit Nordamerikas wird, so groß sind — in übertragenem Sinne — jetzt aber auch die Anforderungen, die an jeden einzelnen der am Bau dieser Linie Beschäftigten gestellt werden. Eisige Kälte und peitschende Schneestürme zermürben Wille und Leistungskraft der hier Tätigen. 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 sonst irgendwo, um dem Körper die unbedingt notwendige Menge an Kalorien zuzuführen. Und dabei muß jede Konserve ebenso wie jedes Werkzeug, jede Kanne Benzin und jeder Maschinenteil erst über große 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 gleich fertige Unterkunftsräume mitzubringen.

Das Riesengebiet, durch das die Warnlinie verläuft, war vor dem Baubeginn bis auf etwa 10 000 nomadisierende Eskimos, ein paar Händler, Missionäre und patrouillierende Einheiten der bekannten kanadischen berittenen Polizei so gut wie menschenleer. Dies änderte sich jedoch schnell, nachdem im Jahre 1952 Modellstationen der von amerikanischen Wissenschaftern projektierten Linie errichtet und im Winter 1953/54 von den Fachleuten erprobt und für gut befunden waren. Anfang 1955 hatte man damit begonnen, das notwendige Material nach dem Norden zu schaffen. Der Gürtel der größtenteils 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.

Die Bedeutung dieser Flugwarnlinie ist außerordentlich groß, wenn es auch bis jetzt nicht möglich ist, durch ihre Einrichtungen den Einflug interkontinentaler Fernlenkgeschoße genau zu kontrollieren. Dafür aber dürfte der Aufbau des eigentlichen Radarnetzes in absehbarer Zeit so weit 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. *Tic*

Da in den arktischen Regionen das Holz fehlt, werden vorfabrizierte Montagewohnräume zur Unterbringung des Personals für die Radarstationen aufgestellt; sie können wie Eisenbahnwagen eines Schnellzuges aneinandergekoppelt werden