

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen  
**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-  
Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere  
**Band:** 28 (1955)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Radar : der Feind der Tauben  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-560160>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Rettungskolonnie ins Rottal zu fliegen; in diesem Fall hätte sich der Funkeinsatz über län-

gere 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 unbekanntem 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 sozunenenden 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**