

"Vorsicht Pirmin: Eis im Steilhang!"

Autor(en): **Huber, Sepp**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1987)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-561033>

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.

Neue Radarstationen und Lasertechnologie der Sowjets verletzen ABM-Vertrag

Zudem verliefen Tests mit der Boden-Luft-Rakete SA-X-12 erfolgreich, die gegen Mittelstreckenraketen eingesetzt werden kann. Diese Fähigkeit zur strategischen Raketenabwehr – Mittelstreckenraketen haben ähnliche Flugbahnen wie interkontinentale ballistische Flugkörper – und die Tatsache, dass der Vorgänger (SA-5-Flugkörper) eine Flugabwehrwaffe, also nicht eine eigentliche Raketenabwehrwaffe war, machen die Tarnungsmanöver der Sowjets offenkundig. Daneben gibt es Aktivitäten der UdSSR, die nicht mit dem ABM-Vertrag vereinbar sind. Hier ist in erster Linie der Bau der grossen Radaranlagen im Zentrum der Sowjetunion bei Krasnojarsk zu nennen. Hinzu kommt, dass die Sowjets intensive Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Lasertechnologie betreiben, die zu Stationen in Sary Shagan sowie Tjuratam geführt haben. Dort werden bodengestützte Laser gegen Mehrfachsprengkörper und Satelliten-Bekämpfungssysteme getestet.

Verteidigungswaffe im sowjetischen strategischen Denken stets einbezogen

Wichtiger als all diese Fakten ist die Tatsache, dass die Sowjets im strategischen Denken dem nuklearstrategischen ballistischen Schutz des eigenen Landes stets Priorität eingeräumt haben. Wir erinnern hier lediglich an die Worte des sowjetischen Ministerpräsidenten Kossygin auf einer Pressekonferenz in London im Februar 1967: «Ein Raketenabwehrsystem ist nicht dazu bestimmt, Menschen zu töten, sondern es soll Menschenleben retten.» In einer Meldung im «Jane's Defence Weekly» vom 13. Dezember 1986 kommt das in Form von Zahlen unmissverständlich zum Ausdruck. Laut dieser Meldung sollen die Sowjets im vergangenen Jahrzehnt rund 150 Milliarden US-Dollars für strategische Verteidigungssysteme ausgegeben haben. Das ist etwa 15mal mehr, als die USA für ähnliche Arbeiten investiert haben. Zum Vergleich folgendes: für 1987 haben die USA lediglich 3,1 Milliarden für die «SDI» im Verteidigungsbudget beschlossen. Aus dem folgt logischerweise, dass der Entscheid für die USA respektive der NATO nur lauten kann: Brechung des Monopols der Sowjets bei dieser Technologie durch die Forcierung eines eigenen Systems.

Sicherheitspolitisch-strategisches Element vor das technisch Machbare stellen

Zu diesem Argument des technischen Nachziehens kommen aber im Grunde wichtigere strategische Elemente hinzu, die belegen, wo die Sowjets hinauswollen. Sowjetische Offensivwaffen bedrohen sowohl die konventionellen als auch strategischen Verteidigungssysteme der NATO. «SDI» könnte die sowjetische Erstschlagfähigkeit in seiner Wirkung reduzieren, also eine Korrektur des Ungleichgewichts zwischen den zwei Grossen hinsichtlich der Erstschlagfähigkeit bedeuten. Und zweitens ist «SDI» als legitimes Selbstverteidigungssystem moralisch weitaus humaner als Offensivwaffen. Es könnte die Wirkung haben, den in Erosion begriffenen Konsens über die nukleare Abschreckung respektive wechselseitig garantierte Zerstörung im Sinne einer Drosselung der nuklearen Rüstung aufzufangen. Vom Sicherheitsinteresse Europas und des Strebens der Sowjets nach dem strategischen Primat auch bei der Raketenabwehr her gesehen verdient die «SDI» Zustimmung.

ZIVILE NACHRICHTENTECHNIK

Autophon-Funk für Organisation, Training und Rennen an der Ski-WM 87 vom 25. 1. bis 8. 2. 1987 in Crans-Montana

«Vorsicht Pirmin: Eis im Steilhang!»

Von Sepp Huber, Autophon AG

Triumphe bei Skirennen sind nur möglich, wenn alles stimmt: Hinter dem Exploit des Skirennfahrers stecken eine optimale Ausrüstung, seriöse Vorbereitung und ein Team, wo sich alle verstehen – und zwar jederzeit. Die Schweizer Ski-Nationalmannschaft ist deshalb seit Jahren mit Autophon-Sprechfunkgeräten ausgerüstet – an der Ski-WM 1987 in Crans-Montana auch die Organisatoren und die Rettungsdienste.

«Luft minus zehn Grad, Schnee minus acht, Feuchtigkeit 70» lautet etwa kurz vor dem Abfahrtsrennen ein Funkspruch von der kilometerlangen Strecke. Die Mitteilung gilt den Serviceleuten im Skiraum, die für eine optimale Wachsmischung besorgt sind – vor allem bei Neuschneerennen eine nicht einfache Sache. Doch dank Sprechfunkverbindung ist gar bei raschen Wetterumstürzen ein Umwachsen noch möglich. Vor dem Start sammeln Trainer und Betreuer neuste Informationen über den Zustand der Strecke und teilen sie ihren Schützlingen mit, die sich damit ihre Taktik zurechtlegen können: vereiste und windige Stellen verdienen besonderes Augenmerk.

Funk mitentscheidend für Rennverlauf

Während der Rennen gilt es, die Rennfahrer per Funk auf dem laufenden zu halten. Nur verlässliche Meldungen von vertrauten Personen helfen schliesslich, trotz hektischem Rennbetrieb ruhig Blut zu bewahren. Trainer beobachten Schlüsselstellen und funken aktuellste Informationen zum Starthäuschen. Und kaum sind die Läufer im Ziel, geben sie ihren Teamkollegen «heisse» Tips per Funk durch. Damit sind moderne Funkgeräte heute mitentscheidend für den Ausgang von internationalen Skirennen. Die hohen Ansprüche – bei Kälte und Schnee – der Schweizer Skimannschaft an flexible Kommunikationsmittel erfüllen seit Jahren 60 Autophon-Handsprechfunkgeräte.

Rasch Hilfe herbeigeht

Massenveranstaltungen wie Weltcup- und WM-Skirennen sind ohne umfassende Kommunikationseinrichtungen organisatorisch nicht mehr zu bewältigen. Mit 200 Handsprechfunkgeräten, mehreren Funk-Fixstationen und über 300 Rufempfängern ist Autophon auch offizieller Ausrüster der Ski-WM 1987 in Crans-Montana.

Einzig Sprechfunk ermöglicht Rettungsdiensten und Organisatoren sofortige Dialog-Kommunikation. Von 14 Funkkanälen sind für Notfälle zwei spezielle Notrufkanäle reserviert. Rettungsflugwacht oder Ambulanz können so unverzüglich alarmiert werden. Die restlichen Kanäle sind der Jury, OK, Transportdiensten, Pistenmannschaft und dem Fernsehen zugeeignet.

Mit Rufempfängern ausgerüstet, bleiben Funktionäre und Journalisten immer erreichbar. Sogar kurze Meldungen – in Worten oder Ziffern – können über einen Personal Computer in der Zentrale eingegeben und am Rufempfänger angezeigt werden. So kann z.B. der OK-Presseschef Mitteilungen sofort an alle Journalisten übermitteln. Anrufe werden in der Zentrale gespeichert und sind jederzeit abrufbereit.

Auch an der Ski-WM 87 ist die Schweizer Skimannschaft mit Autophon-Funk ausgerüstet: Damentrainer Markus Murmann.

(Bild Autophon)



PANORAMA

Büchermarkt

Schweizer Bahnen heute

von Georg Wagner, voll in Farbe, 160 Seiten, 164 Farbfotos, zwei farbige Streckenkarten, 27 x 22, gebunden, Ott Verlag + Druck AG, Thun, Preis Fr. 64.–.

Die Schweiz – ein Eisenbahnland par excellence: beeindruckende, vielfältige Landschaft, kühne Streckenführung, interessante Fahrzeuge. Die 164 brillanten, grossformatigen Farbfotos vermitteln die Faszination einer «Eisenbahn-Reise» vom Bodensee zum Lac Léman. Ein prachtvolles Werk des renommierten Fotografen, auf das jeder Eisenbahnfreund gewartet hat.