Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 45 (1941-1942)
Heft: 5

Artikel: Das "Fliegerärtzliche Zentrum" : von der Auslese unserer Flieger
Autor: H.R.G.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-666927

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

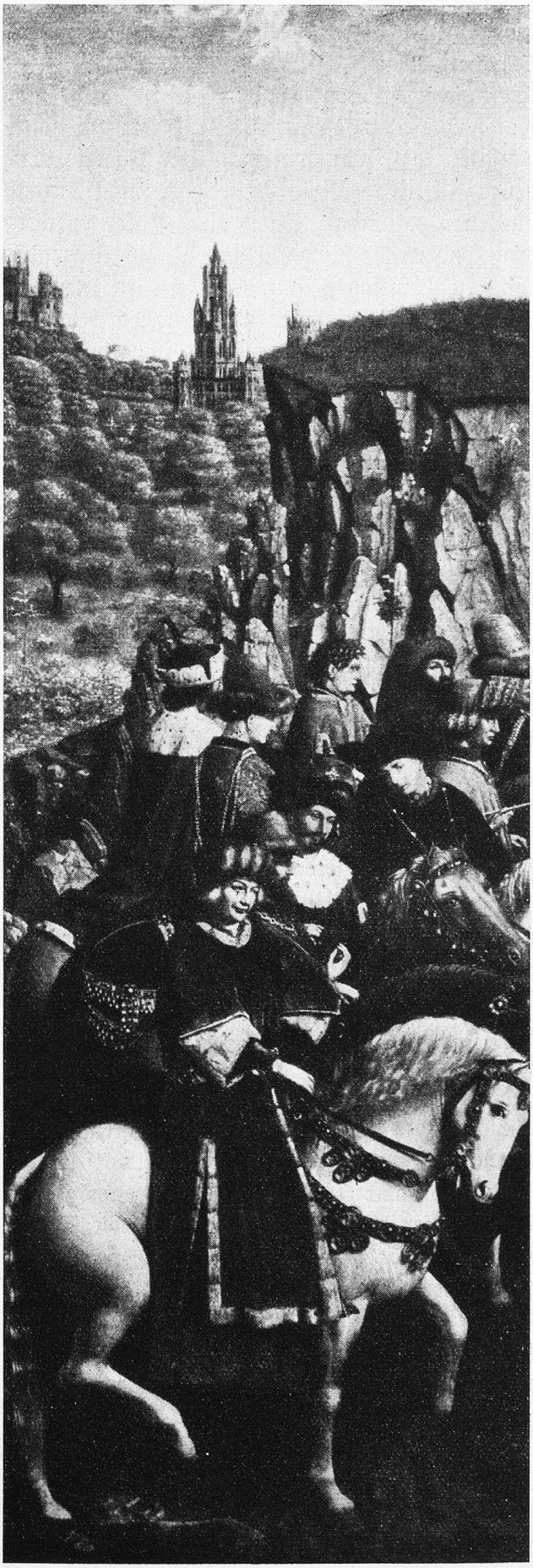
Das „Fliegerärztliche Zentrum"

Von der Auslese unserer Flieger.

Der Flieger muß ein Mensch von überdurchschnittlicher Leistungsfähigkeit sein. Das erheischt eine ausgesprochene Solidität der Konstitution und ein treffsicheres, rasches Reaktionsvermögen, außerdem einen ausdauernden Vorrat an geistiger und körperlicher Energie, kurz: einen Zustand psycho-physischer Harmonie auf hochleistungsfähigem Niveau.

Die Auslese der Flieger aus den Rekruten, die sich für die Fliegerwaffe anmelden, beginnt vielfach schon vor der Rekrutenschule. In der Rekrutenschule und in der Unteroffiziersschule werden sie ständig beobachtet. Außerdem hat jeder angehende Pilot eine besondere Eignungsprüfung zu bestehen, wobei seine körperlichen und geistigen Anlagen und Fähigkeiten gründlich erforscht werden. Dies geschieht im „Fliegerärztlichen Zentrum", irgendwo abseits in einem Gehöft, wo es behelfsmäßig, jedoch mit allen notwendigen Apparaten ausgerüstet und von besonderen Spezialisten geleitet, unter dem Befehl des Chefarztes der Flieger- und Flabtruppen seiner Tätigkeit obliegt. Die Kosten, die dem Militärflugwesen durch die Tätigkeit dieses Instituts entstehen, sind im Verhältnis zur Schadenverhütung, die seinen Untersuchungen zu verdanken ist, minim. Die hohen Herstellungskosten der Flugzeuge und der eingebauten Waffen und die Kosten der Ausbildung der Flieger erfordern gebieterisch die größte Sparsamkeit im Verbrauch von Menschen und Maschinen, ganz abgesehen von der Schwierigkeit der Materialbeschaffung. Die strenge und sorgsame Auswahl der für die Fliegerei geeigneten Leute bedeutet darum eine Sparmaßnahme im weitesten Sinn.

Bei der Flieger-Prüfung kommt es in erster Linie darauf an, den Menschen auf den Grund zu gehen, ihre Echtheit, ihren Kern zu erfassen. Es ist wichtig, Könnerschaft und Zähigkeit früh zu erkennen, ebenso frühzeitig aber den Bluffer und Blender auszuschalten. Nicht selten sind ja kraftstrotzende Persönlichkeiten mit entscheidenden



Der Genter Altar: Die gerechten Richter

Schwächen behaftet, seien es seelische oder körperliche, die erst bei Kraft- und Standhaftigkeitsproben an den Tag treten. Dadurch, daß man solche Proben ins Vorfeld der militärischen Tätigkeit legt, will man verfehlter Auslese vorbeugen. Die Prüfung kann aber nicht darauf ausgehen, sozusagen „Gute" und „Böse" zu scheiden, sondern Leistungsfähige und Ungenügende. Um den Prüflingen auf den Kern zu kommen, werden die Untersuchungen nach allen Richtungen ausgedehnt. Daß dazu auch eine eingehende medizinische Untersuchung gehört, ist selbstverständlich.

Die psychologische Prüfung. Bei der Bestimmung der Intelligenz stellt man nicht nur auf die Leistungen des Gedächtnisses und der Kombinationsgabe ab, sondern sucht auch die Fähigkeit des Kandidaten zum eigenen Denken, seine Eigenschaften der Arbeitsgewöhnung, der Ablenkbarkeit und Zielsicherheit abzuklären. Konzentrationsfähigkeit und Willensstärke, die für die Arbeit des Fliegers von größter Wichtigkeit sind, müssen erkundet werden. Dazu dienen alle Deutungsmöglichkeiten physischer Erscheinungen und Äußerungen, unter anderem auch die Graphologie und ein handgeschriebener Aufsatz, den jeder Kandidat zu liefern hat.

Die Antriebe zum Fliegerwerden festzustellen, ist unerläßlich, da in unserer Armee die Stellung des Offiziers auch eine soziale Bedeutung hat. Technisches Interesse und technische Begabung mögen den einen oder andern jungen Mann dazu bestimmen, sich für die Flugwaffe zu melden; doch genügt dies keineswegs. Es gilt sogar, in die Schichten des Unterbewußten hinabzusteigen, um die Aufschlüsse zu erweitern.

Man beobachtet die Leute in allen möglichen Lagen. Dies hat für den Flieger, der die schwierigsten Aufgaben lösen muß, eine große Bedeutung. Denn die Selbständigkeit und das Vertrauen, das man ihm entgegenbringen muß, erfordert das höchste Maß von Zuverlässigkeit, das man vom Soldaten, besonders aber vom Offizier verlangt.

Eines der wichtigsten Instrumente, die der Flieger mitbringen muß, ist das Auge. Das stereoskopische Sehen wird, wie die Sehschärfe selbst, einer Prüfung unterzogen. In einem von Innen erleuchteten, sechs Meter langen Schacht bewegt sich ein kleines Flugzeugmodell und daneben eine Kugel — der Versuch wird auch mit zwei gegeneinander beweglichen Flugzeugen vorgenommen. Mit einem kurzen Blick durch das Guckloch hat man festzustellen, ob sich die Kugel vor oder hinter dem Flugzeug, auf der Höhe seiner Flügel oder seines Schwanzes befindet, ob sie sich vorwärts oder rückwärts bewegt. Das richtige stereoskopische Sehen ist eine Grundbedingung für die Zulassung zur fliegerischen Ausbildung.

Im Krieg muß der Flieger seinen Apparat auch im Dunkeln landen können. Die Untersuchung der Anpassungsfähigkeit des Auges an die Dunkelheit bildet darum ein besonderes Kapitel. Im verdunkelten Raum wird diese Anpassungsfähigkeit gemessen. Eine Gruppe von Lichtpunkten verändert durch Einschieben von Graufiltern stetig ihre Leuchtkraft bis zum Verdämmern. Daß ein Flieger nicht farbenblind sein darf, ist klar. Diese Sinnesprüfungen gehören im allgemeinen mit zur Intelligenzprüfung; denn sie geben Rechenschaft über die Raschheit und Richtigkeit des Erfassens von Tatbeständen.

Der Militärflieger hält die Anwendung von leistungssteigernden Mitteln für nicht angezeigt. Sie sind nur für den Kriegsfall und auch dort nur für bestimmte Fälle vorgesehen. Der Flieger muß mit seinen natürlichen Gaben des Körpers und des Geistes die Leistungen vollbringen, die man von ihm verlangt.

Die modernste und, wenn man so sagen darf, originellste Vorrichtung zur Prüfung der Fliegerkandidaten ist die Unterdruckkammer, die in ihrer äußeren Erscheinung einem Zisternenwagen, in ihrem Innern etwa dem Führerstand einer elektrischen Lokomotive gleicht. Durch sinnreiche Vorrichtungen kann für die Insassen der Unterdruckkammer der Luftdruck nach und nach derart vermindert werden, daß für sie die gleichen physiologischen Bedingungen entstehen wie beim Fliegen in großer Höhe. Eine Luftpumpe fördert in der Stunde 60 Kubikmeter Luft aus der Kammer; für Frischluft ist ebenfalls gesorgt. Die Luftzufuhr und damit der atmosphärische Druck kann sowohl von außen wie von innen reguliert werden. Telephon und Signale

verbinden den Arzt, der die Versuchspersonen stets begleitet, mit den Offizieren oder Mannschaften, die der Prüfung außerhalb der Unterdruckkammer beiwohnen und zwischenhinein durch die runden Fenster blicken, um sich die Entwicklung der Dinge anzusehen.

Ich hatte im Anschluß an die Besichtigung des Fliegerärztlichen Zentrums Gelegenheit, einen imaginären Flug auf 7000 Meter Höhe mitzumachen. Das Innere der Unterdruckkammer weist zwei Bänke und einen Tisch für die Versuchspersonen auf; eine Wand wird durch die eiserne Eingangstür — vergleichbar einer gassicheren Luftschutzkellertüre — eingenommen, die andere durch Apparate, Signalanlagen und Steuerungsgeräte. Es sind größtenteils die gleichen Apparate, wie sie in den Flugzeugen verwendet werden.

Als der Wachtmeister die Tür gehörig verschlossen und verriegelt hatte, richteten wir unsere Aufmerksamkeit auf den Höhenzeiger und auf den Indikator der Steigerungsgeschwindigkeit. Wir hatten vorher alle Füllfedern wegzulegen; denn sie pflegen im luftverdünnten Raum ihren Saft, mit dem sie allzuoft geizen, freiwillig von sich zu geben. Der Arzt kontrollierte das Telephon und die Signale, bevor er die Luftpumpe in Tätigkeit setzte. Der Höhenzeiger klimmt rasch die ersten hundert Meter empor, die Steigungsgeschwindigkeit ist beträchtlich. Bis auf tausend, ja bis auf zweitausend Meter ist wenig zu spüren. Nur ein Klemmen in den Ohren, wie man es in der Eisenbahn beim Einfahren in einen Tunnel bemerkt, ist vorhanden, außerdem werden uns die Gürtel zu eng. Auf 4000 Meter angelangt, verlangsamt der Arzt die Steigung, damit man sich der Höhe etwas anpassen kann. Wir versuchen es mit der Sauerstoffmaske, deren labender Inhalt den ganzen Menschen aufleben läßt. Dann geht die Reise ohne Sauerstoff weiter. Wir steigen auf 5000, 6000, 7000. Jeder von uns Versuchskaninchen hat einen Bogen Papier vor sich mit dem Auftrag, die Zahlenreihe von 1000 rückwärts aufzuschreiben. Also schreiben wir: 999, 998, 997 usw. und bemerken dabei kaum, wie unsere Schrift sich verändert; ab und zu passiert uns ein Fehler, wir verbessern ihn so gut es geht. Doch werden die Aufzeichnungen immer langsamer, schwerfälliger, die Bewegungen unbeherrscht, das Denken etwas konfus. Was wir hier erleben, ist sehr ähnlich einem alkoholischen Rausch, einer Euphorie.

Zum Artikel „Der Genter Altar":
Hubert und Jan van Eyck, Vermutliche Porträts aus dem Gemälde „Der Brunnen des lebendigen Wassers" im Prado-Museum von Madrid

Dazu das lästige Klemmen in den Ohren, eine zunehmende Leere in der Magengegend, und ein nicht nachlassen wollendes Flimmern vor den Augen. Es wundert mich sehr, wie man auf dieser Höhe und in diesem Zustand eine komplizierte Maschine in der Hand behalten und auch noch kämpfen kann. Und es wundert mich nicht mehr, daß Flieger auf 8000 Meter Höhe plötzlich von einer Ohnmacht befallen werden können, die Führung des Flugzeuges verlieren und nach einem Sturz auf 4000 Meter wieder zu sich kommen und ihr Fahrzeug wieder aufrichten.

Wir lassen es mit 7000 Meter bewenden.

Langsam fällt der Zeiger und läßt die auf 10 000 Meter sich fortsetzende Skala unbenützt. Auf 4000 machen wir wieder einen Halt, um dann gemächlich niederzusteigen, unsere Sinne wieder in vollem Umfang zu gewinnen und uns der gewohnten Luft, wie sie auch unsern Füllfedern bekömmlich ist, und eines prächtigen Appetites zu erfreuen. Das Experiment in der Unterdruckkammer hat etwa eine Stunde gedauert.

H. R. S.

Der „Flieger" Arnold Böcklin

Es war ein wirklich seltsamer Zug, der sich in tiefster Nacht von Florenz nach Vigliano bewegte. Die beiden Ochsen schwankten und zogen, langsam und bedächtig, mit Würde und im „Vollbewußtsein" der wertvollen Last, einen Wagen, der mit Brettern, Nägeln, Zangen, Hölzern, umsäumter Leinwand, einem Korb Weinflaschen, etlichen Broten und Würsten beladen war. Eine fröhliche Gesellschaft begleitete den Transport.

Als an einem Hohlweg Irrlichter in wirrem Tanze auf- und abstiegen, da griffen die übermütigen Gesellen nach ihnen und glaubten, leibhaftige Sterne in den Händen zu halten. Zu den Sternen strebten sie ja auch — es war doch ganz selbstverständlich, daß diese ihre Komposition da auf dem Wagen, aus Bambusstäben, dichter Leinwand, Drähten und Hölzern, sie zum Himmel tragen werde. Der Meister war ja kein Anfänger. Sorgfältig und systematisch hatte er lange Zeit dem Fluge der kreisenden Möven zugeschaut, hatte seine Gesellen mit bespannten großen und kleinen Rahmen Flugversuche machen lassen und hatte selbst mit seiner Heiligkeit, dem Papst Pius IX., sich lange über den Menschenflug unterhalten; — man brauchte ihm nur zuzusehen, wie er vom Fliegen sprach, wie gläubig seine Augen leuchteten — wie er alle Schönheit der Welt willig eintauschte gegen ein Flugerlebnis; — wie diese große Sehnsucht in den Köpfen seiner antiken Gestalten wiederkehrte. Als die ersten Strahlen den Himmel vergoldeten, kam man auf dem „Flugfelde" an. Sanft senkten sich die Hänge, und vom Westen kam ein guter Wind.

Die Maler begaben sich an die Zusammensetzung des „Vogels" — aber merkwürdig: wie oft hatten sie alle fliegende Vögel gezeichnet und jetzt, wo sie ein solches Ding zusammensetzen sollten, da versagte ihre Kunst! Immer wieder von neuem wurde versucht und gestellt, gebastelt gehämmert, angesetzt und abgesetzt — es waren aber auch drei Tragflächen übereinander zu bauen, und der Vogel hatte einen Schwanz, der sich aus nicht weniger als drei „Etagen" zusammensetzte. Im nahen Pinienwäldchen in einem großen Zelt war das strategische Hauptquartier aufgeschlagen; hier residierte der oberste Schlachtenlenker, der auf den damals schon wohlbekannten Namen Arnold Böcklin hörte. Hier saß und schmauste, hier schlief und trank die übermütige Gesellschaft, und durch die Gegend ging die Sage, daß der Teufel unheimliche Gesellen aus der Hölle auf die Erde geworfen habe, und diese Gesellschaft baute an einer Flugmaschine, um den Weg zur Eroberung des Himmels fortzusetzen. Tage der Arbeit, der Freude, der Feier vergingen, und in den Nächten schlugen die Flammen des Lagerfeuers zum Himmel, und wiederum meinten die Bauern der Gegend, daß die Verbindung zur Hölle hergestellt sei!

Endlich war der Vogel fertig. Man wartete auf gutes Flugwetter. Aber die Luft war heiß, und kein Blättchen rührte sich. Die Landschaft flimmerte; Arnold Böcklin schaute in die weite Ebene, sah den Fluß sich durch die Lande winden und erlebte vorausahnend das große Erlebnis des ersten Fluges. Der Wind würde ihn schon tragen; langsam würde er zur Höhe steigen, der Sonne zu. Wie lange war es doch nur her — — einige hundert Jahre: da hatte ein anderer Maler, ein größerer als er, den gleichen Traum gehabt — da saß dieser Leonardo da Vinci und schrieb in seiner Spiegelschrift feinsinnige Betrachtungen über den Flug der Vögel nieder. Da zeichnete dieser Maler der Engel, der bizarren Wolkenmassen, der fliegenden mythischen Gestal-