

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 82=102 (1936)

Heft: 5

Artikel: Die Verantwortung bei der Flugwaffe : (mit besonderer
Berücksichtigung des fliegerärztlichen Dienstes)

Autor: Meier-Müller

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14152>

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: 25.11.2024

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

Aargauer und Basler Jura usw. Ferner sind darin enthalten: die Ueberflüge anlässlich der Verlegung der Schule sowie die allgemeinen Rekognoszierungsflüge zusammen mit der Pilotenschule (Tessin-Graubünden).

Im Gegensatz zu den Rekognoszierungen kann in den übrigen Arbeitsgebieten: Radio, Kampf, Schiessen, Bombardierung, sofort nach dem Start die Arbeit aufgenommen und bis kurz vor die Landung ausgedehnt werden, woraus sich der geringe Prozentsatz an Flugstunden gegenüber demjenigen der Rekognoszierungen erklärt.

Durch diesen theoretischen und praktischen Unterricht sind die Grundlagen geschaffen für eine systematische und intensive Weiterentwicklung in den anschliessenden Trainingsjahren.

Die Verantwortung bei der Flugwaffe

(mit besonderer Berücksichtigung des fliegerärztlichen Dienstes).

Von Major *Meier-Müller*, Militärflieger und Chefarzt der Fliegertruppen.

Flugdienst — in militärischer Disziplin — bedeutet Erziehung zu persönlicher Verantwortung in einem Ausmasse, wie das bei anderen Waffen kaum zu finden sein dürfte. Für das gesamte fliegende Personal, vom jüngsten Leutnant bis hinauf zum Kommandanten und Chef.

Schon der Aspirant sieht sich vor Entscheidungen, persönliche Verantwortungen gestellt, deren Tragweite er bei Antritt seiner Fliegerlaufbahn noch nicht zu überblicken vermag. Und dies in einer Lebensperiode stärkster Entwicklung, wo der Jüngling heranreift, der bisher vom Elternhaus geführte Sohn sich loslöst, um selbständig den Kampf ums Dasein aufzunehmen. In jener Sturm- und Drangzeit, wo der junge Mann tastend sich orientiert, nach eigenen Masstäben sucht, die wirre Umwelt zu erfassen, wo er sich als Bürger und Soldat für eine auf Jahre sich ausdehnende Dienstleistung in einer Waffe verpflichtet muss, welche an Körper und Seele ungewöhnlich hohe Anforderungen stellt. Wer Gelegenheit hat, und sich die Mühe nimmt, einen etwas tieferen Einblick zu gewinnen in die Psychologie des Militärfliegers, der wird sehr bald entdecken, dass das oft leichtlebig-sorglose Gebaren des jungen Fliegers durchaus nicht eine Disqualifikation in moralischer Beziehung verdient, sondern als notwendige Kompensation — im Sinne der Entlastung — zu verstehen ist gegenüber der Nervenspannung im Flugdienst selbst. Er hat es daneben, noch im jugendlichen Alter, allein mit seinem Gewissen auszumachen, ob er es ver-

antworten kann, seinen Fliegertraum seinen Eltern gegenüber auch da zu verwirklichen, wo er einer ängstlichen Mutter Kummer bereitet im Hinblick auf die Gefährlichkeit des Fliegerberufes. Die Lösung des Konfliktes zwischen persönlichem Ehrgeiz und Opfersinn fällt oft schwer und eröffnet die Reihe seelischer Belastungen, welche der Flugdienst für einen gewissenhaften Menschen unvermeidlich mit sich bringt.

Die fraglos gesteigerte Verantwortlichkeit des Militärfliegers liegt im Wesen des Flugdienstes selbst begründet. Militärflug heisst auch im Frieden *Kriegsdienst*. Das Maschinengewehr des Gegners im Kampfe ist nicht der schlimmste Feind, der den Flieger in der Luft bedroht. Er hat bei jedem Uebungsflug, in Erfüllung selbstverständlicher soldatischer Pflicht, erhöhte Risiken in Kauf zu nehmen, mit oft unberechenbaren Naturelementen zu kämpfen, mit klarem Kopf eventuell lebensbedrohende Situationen zu überblicken und kaltblütig-geistesgegenwärtig zu bewältigen (Motorpannen, Feuer usw.). Unser heimatliches Berg- und Hügelgelände macht die Lage nicht leicht bei Notlandungen auf unbekanntem Terrain.

Es tragen die alleinige Verantwortung:

der Pilot für seinen Passagier (den ihm anvertrauten Beobachter), für sich selbst und sehr kostspieliges Material,

der Beobachter für richtige Navigation und Orientierung im Fluge,

der Staffelführer für die ihm unterstellten Besatzungen und Flugzeuge,

der Abteilungskommandant für seine taktischen Uebungen und

der Chef des Militärflugdienstes für mehrere hundert seiner Führung anvertraute Menschenleben (Offiziere) und ein Kriegsmaterial, das Millionen verschlingt.

Es zeichnen verantwortlich der Chef und seine Mitarbeiter (Instruktionsoffiziere und Fluglehrer) für die Ausbildung und Weiterentwicklung einer Waffe, der heute im Kriege eine entscheidende Rolle zukommt und bei welcher — bei aller Umsicht der Führung — schicksalsgemäss auch im Friedensdienst jährlich mit einer relativ hohen Zahl tödlicher Abstürze und schweren Verletzungen gerechnet werden muss.

Was das an seelischer Belastung und Nervenanspannung bedeutet, weiss nur derjenige, der in jahrelangem Flugdienst an verantwortlichem Platz steht. Da nützen alle seelische Abhärtung, aller Fatalismus nichts: das Bewusstsein solcher Verantwortung drückt, konsumiert mit der Zeit auch starke Kraftreserven und führt vorzeitig zu Abnützungerscheinungen an der Gesundheit, speziell von seiten des Nervensystems, zu Erschöpfungszuständen.

Das sei hier — aus langer praktischer Fliegererfahrung heraus — wieder einmal festgestellt, denjenigen gesagt, welche vielleicht immer noch glauben, der Flugdienst bedeute heute keine erhöhte Gefährdung mehr, sei ein schöner Sport, ein «Luxus» für das Land, dessen Existenzberechtigung im Hinblick auf die finanzielle Belastung zum mindesten angezweifelt werden könne.

Der Fliegerarzt trägt die Verantwortung für die gesundheitliche Ueberwachung des ihm ärztlich unterstellten fliegenden Personals und der ganzen Truppe. Er hat damit — im Rahmen seiner militärischen und ärztlichen Kompetenzen — den Kommandanten und Chef in seinen oft schweren Entscheidungen zu unterstützen. Dem hygienisch orientierten Fliegerarzt fällt weiter die Aufgabe zu, die aus Praxis und wissenschaftlicher Forschung gewonnenen Erkenntnisse der Fliegermedizin zusammenzufassen und mit bezug auf ihre Nutzenanwendung im Sinne der Prophylaxe zu verarbeiten. Er wird einerseits entscheidend mitarbeiten bei der Aufstellung der allgemeinen medizinischen Vorschriften über die Tauglichkeit zum Fliegerberuf und andererseits dafür besorgt sein, durch entsprechende Sicherungsmassnahmen die mit dem Fliegen zusammenhängenden Schädlichkeiten für den menschlichen Organismus zu bekämpfen, den Berufsflieger vor frühzeitiger Abnützung zu bewahren. Der Fliegerarzt wird die Tätigkeit — und auch die ausserdienstliche Lebensweise — seiner Fliegerkameraden diskret überwachen, sie vor zu grosser Beanspruchung schützen, bei Uebermüdung und Krankheit rechtzeitig einschreiten und wird dahin trachten, durch sein Wirken die Anzahl der Fliegerabstürze aus medizinischen Ursachen auf ein Minimum hinunterzudrücken. Der fliegerärztliche Dienst hat sich somit nicht nur mit der medizinischen Auswahl und Kontrolle des fliegenden Personals zu befassen, sondern er hat noch wesentlich — und darin erblicke ich seine vornehmste Aufgabe — mitzuarbeiten bei der *Heranziehung des fliegerischen Nachwuchses* und der psychologischen Führung der Fliegeranwärter, deren militärische Karriere er aufmerksam verfolgt.

Ueber die rein medizinische Seite des fliegerärztlichen Dienstes kann ich mich hier kurz fassen. Wer sich — als Nichtmediziner — näher für diese Dinge interessiert, sei auf meine früheren Publikationen verwiesen*). Ich beschränke mich deshalb auf einige wenige Angaben, welche ich den erwähnten Arbeiten entnehme: Bei der Auswahl des fliegenden Personals unserer Waffe wird man berücksichtigen müssen, dass die be-

*) H. Meier-Müller: «Ueber Fliegerneurosen», Schweiz. Med. Wochenschrift 1927. — H. Meier-Müller: «Die medizinisch-psychologischen Voraussetzungen für die Tauglichkeit zu Militärfliegern», Schweiz. Med. Wochenschrift, Februar 1936 (Festschrift für Oberfeldarzt Oberst Hauser).

sonderen Bedingungen des Flugdienstes (z. B. Höhenflug) den menschlichen Organismus als Ganzes und seiner einzelnen Organe weit über das übliche Erdenmass hinaus beanspruchen (Herzfunktion, Zirkulationssystem). Die ärztliche Untersuchung der Fliegerkandidaten wird sich darum nicht damit begnügen dürfen, einfach die organische Gesundheit und Funktionstüchtigkeit festzustellen unter den Durchschnittsbelastungen des Soldaten der Erdtruppen, sondern sie wird mit peinlicher Sorgfalt zu prüfen haben, ob der betreffende Organismus auf Grund grosser Gesamtkonstitution auch zeitweise *Ueberbelastungen* auszuhalten vermag. Denn das längere Verweilen in höheren Luftschichten bedingt schon an sich eine maximale, wenn nicht Ueberbelastung der Organsysteme und ein durchschnittlich gesunder, d. h. von Krankheitserscheinungen freier Mensch, dessen Konstitution aber wenig widerstandsfähig ist, kann nach kurzer Zeit im Flugdienst versagen und einen gesundheitlichen Dauerschaden davontragen.

Die Untersuchung auf Tauglichkeit zum Militärfliegerberuf wird neben sorgfältiger Prüfung der körperlichen Gesundheit und Funktionstüchtigkeit — als selbstverständliche Voraussetzungen — auch nach denjenigen psychischen Eigenschaften fahnden müssen, welche allein den Fliegeroffizier befähigen, seine Aufgabe zu erfassen und die Verantwortung für deren Durchführung zu übernehmen. Jene psychischen Eigenschaften, welche — in ihrer Gesamtheit und Wechselwirkung — die Persönlichkeit prägen und das formen, was wir in dem Begriff «*Charakter*» zusammenzufassen gewöhnt sind.

Was wir — in unserem speziellen Falle — unter dem Charakter eines Offiziers verstehen und vom schweizerischen Militärflieger verlangen müssen, das sind:

1. Klare Intelligenz mit der Möglichkeit raschen Erfassens blitzartig wechselnder Situationen und der daraus sich ergebenden Konsequenzen.
2. Automatisch funktionierende Reaktionsbereitschaft auf der Linie: Beurteilung der Lage — Entschluss — Ausführung.
3. Sichere Beherrschung des Nervensystems (Schreckreaktionen, Ueberspannungs- und Ermüdungserscheinungen).
4. Ein Plus an persönlicher Leistungsfähigkeit, körperlicher und geistiger Spannkraft, d. h. kurz an «*Energie*», jener Stärke des Willens, welche Kriegspiloten befähigte, mit schweren Verletzungen siegreich einen Luftkampf zu vollenden, einen Befehl durchzuführen unter letzter Aufopferung und ihr Flugzeug noch hinter den eigenen Linien zur Landung zu bringen.
5. Persönlicher Mut und Verantwortungsfreude.

6. Ueberlegtes Draufgängertum (Fliegertemperament) nicht aber im Sinne der Tollkühnheit, sondern wir verstehen darunter jenen Wagemut und Elan, der echt fliegerisches Temperament mit feiner *Selbstdisziplin* zu paaren weiss. Denn der persönliche Mut — und damit der ethische Wert einer Tat — beginnt erst da, wo ein Flieger in klarer Erkenntnis der Gefahr vollbewusst das Risiko dort eingeht, wo seine Pflicht es ihm vorschreibt und wo er wenigstens die Möglichkeit eines erfolgreichen Kampfes voraussieht.

Aus der praktischen Erfahrung heraus sind wir heute davon überzeugt, dass dem Charakter bei der Fliegerauswahl die grösste Bedeutung zukommt, dass alle körperliche Tüchtigkeit, sportliche Zähigkeit und hervorragend technische Begabung am Steuer nichts nützen, wenn dahinter nicht ein Charakter, eine ihrer Verantwortung bewusste *Persönlichkeit* steht.

Und so musste sich unsere Methodik der Auslese, die medizinisch-psychologische Fliegereignungsprüfung, nach und nach ganz auf diesen Punkt konzentrieren: Erforschung des Charakters des Fliegeranwärters. Die schweizerische Fliegertruppe darf das Verdienst in Anspruch nehmen, als eine der ersten Armeen das Postulat der *psychologischen Auslese* des fliegenden Personals aufgestellt und praktisch verwirklicht zu haben, im Gegensatz zu vielen tastenden Versuchen aus der früher noch all zu sehr theoretisch orientierten Psychotechnik, welche schon während des Weltkrieges vom grünen Tisch aus das Problem aufgriff, aber — Mangels an Kontakt mit der Praxis — zum Versagen verurteilt war.

Die seit einigen Jahren auf dem Fliegerwaffenplatz Dübendorf ins Leben gerufene Militär-psychologische Prüfstelle (als Unterabteilung des fliegerärztlichen Dienstes) hat vielleicht gerade deshalb, nach schweren Geburtswehen und Anzweiflungen heute die Anerkennung in der Truppe selbst gefunden, weil wir in Dübendorf von Anfang an in engem Kontakt mit dem Flugdienst arbeiteten, weil die diese Prüfung durchführenden Offiziere selbst ausgebildete Piloten und Fluglehrer sind und so mitten in der Praxis des Fliegens drinstehen.

Dank des grossen Verständnisses, welches die Leiter der psychologischen Prüfstelle sowohl von Seite des Kommandanten, wie seines Instruktionskorps bei ihren Bemühungen entgegengebracht wurde, ist es uns gelungen, im Verlaufe weniger Jahre, und mit ganz bescheidenen finanziellen Mitteln, eine Methodik auszuarbeiten, welche nicht nur im Inland bei den obersten Führern unserer Armee starkes Interesse gefunden hat, sondern auch von ausländischen Militärmissionen eingehend studiert und teilweise sogar übernommen worden ist. Die Prüfstelle hat dem

Kommandanten der Fliegertruppen und Chef des Militärflugdienstes mit ihren Untersuchungen der Offiziersanwärter das notwendige medizinisch-psychologische Material zu liefern, um ihm damit seine letzten Entscheidungen über Zulassung oder Abweisung der Kandidaten zu erleichtern, Hand in Hand mit der rein militärischen Beobachtung des Mannes während der Rekruten- und Unteroffiziersschule durch die Instruktionsoffiziere. Wir leisten damit eine notwendige Vorarbeit und ersparen dem Instruktiondienst Zeit und Kosten, indem eine Reihe fraglicher Kandidaten nicht zuerst wochenlang in Offizier- und Pistolenschule mitgeschleppt werden müssen, bevor man sich über ihre Nichteignung endgültig klar geworden ist. Denn die psychologische Prüfstellung vermag heute — auf Grund langer Erfahrung — mit grosser Treffsicherheit die *negativen* Elemente zu erfassen.

Während bis vor kurzem nur die Offiziersanwärter der Eignungsprüfung auf Flugtauglichkeit unterworfen wurden, sind diese Prüfungen seit Anfang 1935 auch auf einen Teil der Rekruten ausgedehnt worden, zum Zwecke möglichst sorgfältiger Auslese der Leute für die verschiedenen Aufgaben des Militärflugdienstes.

Ueber die Arbeitsweise, Methodik und Ergebnisse dieser Prüfstellung wird der Leser im nachfolgenden Artikel orientiert aus der Feder meines bewährten psychologischen Mitarbeiters.

Die militär- psychologische Prüfstellung der Fliegertruppe

Von Fl. Major *Koschel*.

Psychologische Forschungsergebnisse der Armee dienstbar zu machen, ist kein neuer Gedanke. Beachtenswert ist dagegen, dass diesem Forschungsgebiet seit dem letzten Krieg steigend Bedeutung beigemessen wird. Es ist typisch, dass dabei diejenigen Staaten, welche nach dem Krieg ihre Armeen neu organisierten, an der Spitze marschieren, so Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Polen, die Tschechoslowakei. Führend ist Deutschland, das eine weitausgebaute Organisation unter Leitung von akademischen Psychologen und psychologisch geschulten Berufsoffizieren zum Aufbau seiner neuen Wehrmacht eingesetzt hat.

Bei den Armeen, die den Krieg überdauert haben, findet diese Neuerung naturgemäss langsamer Eingang. Ansätze sind aber bei fast allen grösseren Wehrsystemen zu finden, wohl am häufigsten in Form von Fliegereignungsprüfungen, aus der Erkenntnis heraus, dass die übliche medizinische Untersuchung eine Reihe