

Die Wehrmacht



HERAUSGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

7. Jahrg. - Nr. 10 - Berlin, den 5. Mai 1943 - Einzelpreis 25 Rpf u. Bestellgeld - Erscheint vierzehntägl.

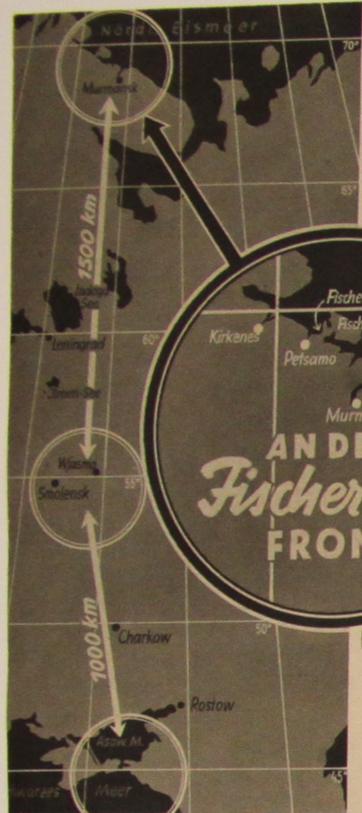


Nach 3 Jahren Narvik

Generaloberst Dietl, der Oberbefehlshaber der deutschen Armee in Nordfinnland, auf einem Flug zu seinen Gebirgsjägern an der Fischerhals-Front

Aufnahme für „Die Wehrmacht“ von Kriegsberichterstatter Maximilian Künzner

Unter dem 70., 55. und 45. Breitengrad



Aufnahmen von oben nach unten: Auf dem Wege zur Front führt die Fahrt an vielen von den Jägern errichteten Bunkern vorbei, die unter Ausnutzung des Geländes tief in die Hänge der Berge eingebaut sind. — Einziger Zeuge der Zivilisation in dieser unberührten, heroischen Landschaft ist die Eismeerstraße. — Ein Zeltlager der Gebirgsjäger in der Gipfelwelt der Tunturis, wie man in Lappland die kahlen, unbewaldeten Berggipfel nennt



Der Oberbefehlshaber der deutschen Armee im nordfinnischen Raum, Generaloberst Dietl, besuchte am Narvik-Tag 1943 seine Narvik-Gebirgsjäger an der Eismeerfront.

PK. Am Fischerhals hoch oben am Eismeer, am linken Flügel der Ostfront, wo die deutschen Gebirgsjäger den eisernen Wall vor Murmansk errichtet haben und dem drohenden Einfall der Sowjets in finnisches Land und in den gemeinsamen skandinavischen Raum ein unerschütterliches Halt gebieten, stehen heute die gleichen Männer, die vor drei Jahren die Aufmerksamkeit und Bewunderung der ganzen Welt gefunden: Generaloberst Dietls unvergleichliche Gebirgsjäger, die im Kampf um Narvik eine Welt von Feinden aus dem Rennen warfen.

Es sind wind- und wetterharte Männer, die Söhne unserer Alpengaue, an Entbehrungen und Strapazen gewöhnt. In vielen Gefechten und Kämpfen dieses Krieges geprüft und für würdig befunden, tragen sie mit Stolz den Ehrenschild der Narvik-Kämpfer. Sie wissen von guten und schlechten Tagen, sie kennen des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr wie die Stunden kämpferischen Erlebens, aber nichts kommt in ihrer Erinnerung den Taten und Leistungen gleich, die sie damals mit der kleinen, unsagbar tapferen Kampfgruppe Dietl im Ringen um Narvik vollbracht haben.

Der Name Narvik wird in der Geschichte dieses Krieges immer seinen stolzen Klang behalten. Deutsches Soldatentum hat sich hier ein bleibendes Denkmal der Bewährung gesetzt.

Drei Jahre sind inzwischen ins Land gegangen. Jahre, mit Entscheidungen von weltpolitischer Tragweite und dem Kampf um Sein oder Nichtsein unseres Volkes ausgefüllt. Die Kämpfer mit dem Narvik-Schild haben ihrer großen Bewährungsprobe an der Erzbahn und der Sprungschanze von Narvik, auf dem Ankenesfjell, am Riegel des Beisfjordes und der Strömmenenge längst neue überzeugende Beweise ihrer lebendigen soldatischen Kraft und ihres unverbrauchten, kämpferischen Vermögens hinzugefügt. An allen Kampfabschnitten der Front im hohen Norden haben die Bolschewisten die vernichtenden Schläge ihrer Waffen gespürt.

An der Eismeerfront zerschlugen sie im Juni 1941 die sowjetischen Stellungen und halfen den deutschen Riegel vor Murmansk bauen. Wie in der Tundra, so zeigten sie sich später auch im karelischen Urwald, an der Kandalakscha-Front und im Raum vor Louhi den Sowjets überlegen, mochten diese auch ihre Elite-divisionen gegen sie verbluten lassen. Im Kampf gegen die sowjetischen Störkommandos, die eine planmäßige Beunruhigung der rückwärtigen Gebiete im Schilde führten, kauften sie ihren Gegnern bald den Schneid ab.

Der Gegner hat ihnen ihre Erfolge nicht leicht gemacht. Die Reihen haben sich gelichtet. Neue, junge Gesichter drängen sich zwischen die „alten Leute“, die Zug- und Gruppenführer, die Obergefreiten und Gefreiten mit dem Narvik-Schild, die die kämpferische Auslese und zugleich das gute Gewissen der Truppe verkörpern. Aber heute wie damals lassen sie sich in ihrer Kampfmoral und ihrem Einsatzwillen von keiner anderen Einheit übertreffen, und heute wie damals stehen sie unter ihrem „Wehrmachtsbefehlshaber der Gruppe Narvik“, Generalleutnant Dietl, der nunmehr



Das Flugzeug hat einen frontnahen Flugplatz erreicht. Der Hosi-Kommandant meldet Generaloberst Dietl



Der Oberbefehlshaber im Gespräch mit dem Kommandierenden General der Eismeerfront, General der Gebirgsgruppen Schörner (Mitte)



In der Nähe des Gefechtsstandes seines alten Narvik-Regiments gibt der Oberbefehlshaber neu eingerichteten Truppenunterkünften den Namen „Narvik-Lager“ und durchschreitet als erster das Ehrenrot zum Lager, das mit einem kunstvoll geschmiedeten Schlüssel, der den Narvik-Schild und den Lindwurm von Klagenfurt als Symbole trägt, geöffnet wurde. — Im Anschluß daran besucht er seine Gebirgsjäger, die vor einigen Tagen bei einem Landungsversuch der Sowjets an der Eisseeküste verwundet worden sind



BILDBERICHT VON KRIEGSBERICHTER MAXIMILIAN KÜNZNER

als ihr Oberbefehlshaber und Generaloberst die deutsche Armee im nordfinnischen Raum führt, zu jedem Auftrag bereit.

Im Reiche der kahlen Tunturis, wo der Wogenprall des Eismeeres an die unwirtlichen Gestade der Murmanküste schlägt, steht am 9. April 1943 ein Bataillon Gebirgsjäger zum Narvik-Gedenken angetreten. Es ist ein Freudentag des Regiments, denn der Oberbefehlshaber hat seinen Besuch angesagt, weil er diesen stolzen Erinnerungstag im Kreise seiner alten Narvik-Kameraden verbringen will.

Es ist noch tiefer Winter am Eismeer. In dieser Landschaft, die in ihrer Unberührtheit und abweisenden Strenge etwas Großartiges hat, grüßt Generaloberst Dietl seine alten Narvik-Kämpfer. Der Besucher spürt in voller Bewußtheit, ein wie starkes Band der Kameradschaft und des Zueinandergehörens den Armeeführer mit seinem letzten Jäger verbindet. Der Oberbefehlshaber schreitet die Front ab und gibt dann dem neugeschaffenen Lager des Bataillons den Namen „Narvik-Lager“. Der Regimentskommandeur überreicht den Schlüssel des Lagers, den ein Voralberger Kunstschmied mit meisterlicher Fertigkeit geschaffen. Der Generaloberst öffnet das Lagertor und übergibt das Lager seiner Bestimmung.

Später spricht der Generaloberst zu seinen Männern und hebt die Ereignisse von Narvik aus dem Schoß der Erinnerung in das helle Licht des Tages.

„In dem bittersten Kampf um das Dasein unseres Volkes und das Schicksal Europas“, so sagt er ihnen, „mag Narvik im Vergleich zu den Entscheidungen, die heute fallen, eine kleine, unbedeutende Rolle spielen. Wir wollen aber nicht unbescheiden sein. Eines steht in ewiger Gültigkeit fordernd vor uns: der Geist von Narvik, der Geist des Ausharrens und Weiterkämpfens. Dieser Geist muß und wird unsterblich sein. Er wird uns den Endsieg bringen.“

Kriegsberichterstatter Ernst Erich Straßl.



Eine Dorfstraße dicht an der H.K.L. im mittleren Abschnitt. Trotz des tiefen Schlammes herrscht lebhafter Verkehr, wobei die bespannten Fahrzeuge noch besser durchkommen als Lkw. — Unten: Bei den planmäßigen Bewegungen zur Verkürzung des mittleren Frontabschnittes hat sich, wie bekannt, der größte Teil der Bevölkerung den deutschen Truppen angeschlossen. Durch die Festlegung der neuen H.K.L. müssen einige Dörfer evakuiert und die Bevölkerung weiter nach Westen zurückgeführt werden. Da die Bolschewisten bei ihrem Rückmarsch im Sommer 1941 den größten Teil der Pferde aus den Dörfern mitgenommen haben, ziehen die Einwohner ihre Wagen selbst. — Rechts unten: Zivilisten und die hier liegenden deutschen Einheiten müssen ihr Wasser aus diesem einzigen Brunnen des Dorfes holen. Meist werden dazu freiwillige Helfer aus den Reihen der Zivilbevölkerung verwendet

PK-Aufnahmen. Kriegsberichterstatter Werner Spitta





„Die Wehrmacht“ begann in Nummer 9 eine Veröffentlichung des Kriegsberichters Leutnant Gert Habedanck aus dem Kuban-Brückenkopf und dort vordringlich aus dem Südteil der Gebirgsfront und aus Noworossijsk. Wir setzen hier den Bericht aus den Kuban-Sumpfniederungen und dem rumänischen Stützpunkt „Florescu“ fort.

Von Noworossijsk braucht man mit dem Kraftwagen etwa zwei Stunden, um in nördlicher Richtung die Ausläufer des Kaukasus zu überqueren und die eigentliche Kuban-Niederung zu erreichen. Wenn man jedoch die nordwestlich führende Straße über Anapa nimmt, um dann auf kleinen Nebenwegen die Berge in nordöstlicher Richtung zu umfahren, dauert die Reise einen oder zwei Tage. Und wenn man gar im Gelände vom Regen überrascht wird, kann es auch eine Woche werden. Denn dann gibt es keine andere Wahl, als in Geduld trockenes Wetter abzuwarten.

Wir haben das Glück, bis Anapa im Kübelwagen des Divisionskommandeurs mitgenommen zu werden. Die kleine Siedlung, die sich mit ihren bescheidenen Häuschen an der malerischen Steilküste des Schwarzmeeres hinzieht, der malerischen Steilküste des Kuban-Brückenkopfes gibt aber die Flankenstellung im Kuban-Brückenkopf gibt verdient kaum die Bezeichnung Stadt.

Mehrere sind hier sowjetische Schnellboote bei Nacht erschienen, um ihre strategische Bedeutung abzutasten. Mehrere sind hier sowjetische Schnellboote bei Nacht erschienen, um ihre strategische Bedeutung abzutasten. Nur wenige hundert Meter vom Ufer ist der Mast eines von unseren Batterien versenkten Schnellbootes zu erkennen.

Der Fahrdienstleiter vom Anhalter Bahnhof

Mit unserem Gepäck stehen wir drei Stunden lang geduldig am Wege, um eine Fahrgelegenheit abzuwarten. Schließlich gelingt es uns, einen zweispännigen Panjewagen zu organisieren, der uns bis zur Bahnstrecke bringen wird, die vor einem Jahr von den Sowjets für ihren Nachschub nach Kertsch gebaut wurde. Die beiden struppigen Pferdchen zockeln halb im Schritt, halb im Trab durch das eintönige, graubraune Steppenland. Ein schnelleres Tempo kann man von ihnen nicht verlangen, denn auch sie haben einen mageren Winter hinter sich und müssen bei zwei Pfund Hafer mit ihren Kräften haushalten.

Endlich ein kleines Dorf mit auffallend sauberen Häusern und roten Ziegeldächern. Es ist eine deutsche Siedlung, deren Bewohner 1941 nach Sibirien verschleppt wurden. Wir halten vor dem Bahnhof. Das ist nun allerdings kein großes Gebäude mit Wartesälen und Schaltern. Es steht da nur ein einsamer Güterwagen etwas verloren in der Steppe. An der Schiebetür ein schmales Brettchen mit der Aufschrift Fahrdienstleiter. Drinnen ist ein Gefreiter der Eisenbahn-Betriebskompanie gerade eifrig damit beschäftigt, Holz für das primitive Ofchen zu hacken, das sich vergeblich bemüht, in dem zügigen Wagen eine gemütliche Amtsstubenatmosphäre zu schaffen. „Sie können in einer halben Stunde mit dem Schienenzepp weiter. Ich frage gleich an, ob er pünktlich abgefahren ist“, erhalten wir die gewünschte Auskunft. „Im Zivilberuf bin ich auch Fahrdienstleiter“, erzählt er uns, „aber am Anhalter Bahnhof in Berlin.“

Der Schienenzepp

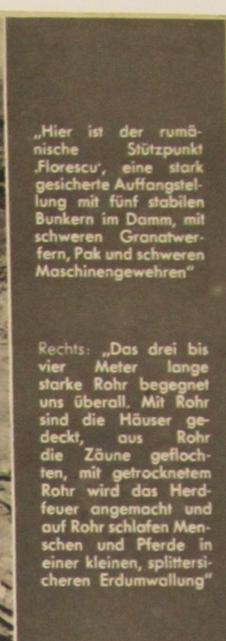
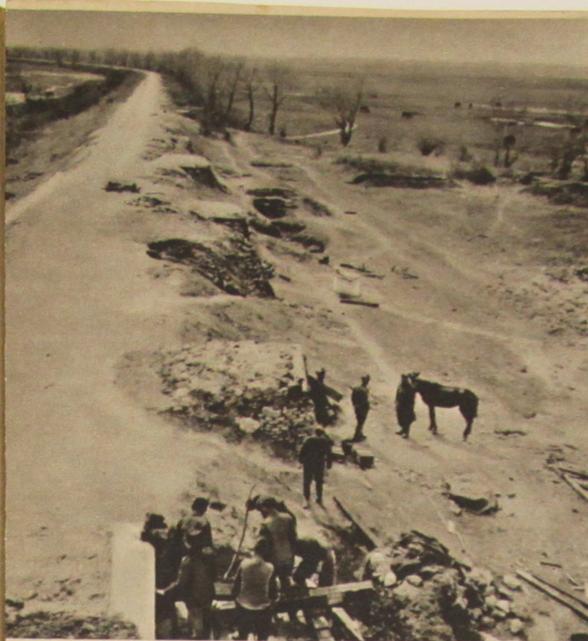
Eine Autohupe ertönt vor unserem „Bahnhof“. Da steht der Schienenzepp! Es ist kein Luxuswagen in Stromlinienform, sondern ein schwerer Lkw. auf Schienenrädern, an den zwei russische Güterwagen gekoppelt sind. Immerhin ist er das schnellste und bequemste Verkehrsmittel im Kuban-Brückenkopf. Bergauf geht es im zweiten Gang etwas langsam, bergab dafür um so schneller, wenn nicht gerade ein Streckenkommando durch lautes Hupen vom Bahndamm getrieben werden muß. „Wir bleiben nie stecken, bei uns gibt es keinen Staub, und manchmal kommen wir sogar pünktlich“, erklärt stolz der Lenker des Schienenzepps.

Ritt in den Kuban-Sumpf

Auch an der Kuban-Front ist das Reitpferd wieder zu Ehren gekommen. Der Brennstoff ist knapp, die Entfernungen sind kurz, und zu Pferde kommt man auch in Schlammzeiten überall durch. Der Divisionsstab gibt uns einen vollblütigen Panje, und am nächsten Morgen traben wir nach Osten, in die eigentliche Kuban-Niederung. Hinter uns am Horizont verblässen die Höhen des Kaukasus. Vor uns liegt ein Wald von hohem, gelbem Rohr, zwischen dem hier und da eine freie Wasserfläche aufblinkt. Das drei bis vier Meter lange, starke Rohr begegnet uns überall auch auf dem festen Lande. Mit Rohr sind die Häuser gedeckt, aus Rohr die Zäune geflochten, auf Rohrmatratzen wird geschlafen und mit trockenem Rohr das Herdfeuer angemacht. Und ganz aus Rohr sind auch jene verschwundenen Häuschen konstruiert, die zwanzig Schritt hinter jedem Gehöft stehen. Gegen die Unbilden der Witterung gewähren sie allerdings nur einen bescheidenen Schutz.



Bilder von oben nach unten: „Das schnellste und bequemste Verkehrsmittel im Kuban-Brückenkopf ist der Schienenzepp — ein schwerer Lkw. auf Schienenrädern, an den zwei russische Güterwagen gekoppelt sind. — Bergauf geht es im zweiten Gang etwas langsam, bergab dafür um so schneller, wenn nicht gerade ein Streckenkommando durch lautes Hupen vom Bahndamm getrieben werden muß. — Am Rande des Wassers entlang zieht sich der Weg. Er ist trocken, und jeder Hufschlag wirbelt ein kleines Staubwölkchen empor. Aber welche Leidensgeschichte kann man aus seinen Spuren lesen!“



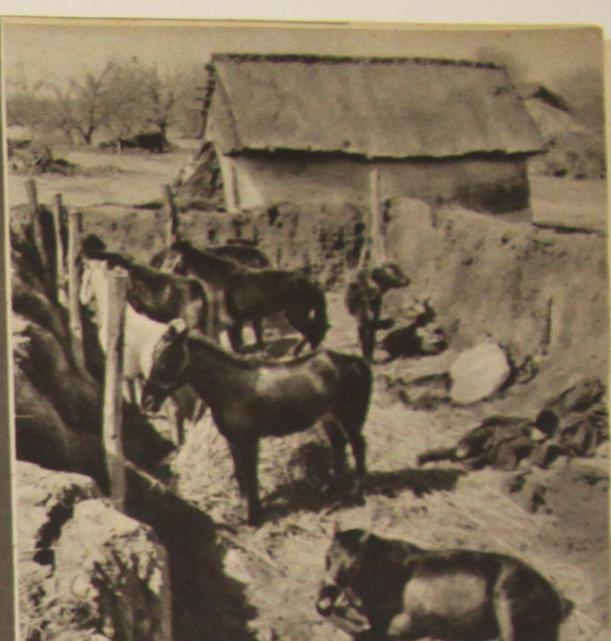
„Hier ist der rumänische Stützpunkt Florescu, eine stark gesicherte Auffangstellung mit fünf stabilen Bunkern im Damm, mit schweren Granatwerfern, Pak und schweren Maschinengewehren“

Rechts: „Das drei bis vier Meter lange starke Rohr begegnet uns überall. Mit Rohr sind die Häuser gedeckt, aus Rohr die Zäune geflochten, mit getrocknetem Rohr wird das Herdfeuer angemacht und auf Rohr schlafen Menschen und Pferde in einer kleinen, splittersicheren Erdumwallung“

„Der deutsche Divisionskommandeur hat unerwartet seinen Besuch angekündigt. Der General ist gekommen, um dem rumänischen Oberst für die tapfere Haltung seines Regiments zu danken. Anschließend besichtigt er die Stellung des benachbarten deutschen Jägerregiments“

PK-Aufnahmen: Kriegsbericht Gert Habedanck

Rechts: „An der Bahnstrecke, die vor einem Jahr von den Sowjets für ihren Nachschub nach Kertsch gebaut wurde, übernehmen nun Hilfswillige in deutschen Diensten rohes Erdöl, wie es aus vereinzelt Quellen im Kubangebiet fließt“



Am Rand des Wassers entlang zieht sich der breite Weg. Er ist trocken, und jeder Hufschlag wirbelt ein kleines Staubwölkchen empor. Aber welche Leidensgeschichte kann man aus seinen Spuren lesen! Die Gleise sind einen halben Meter tief eingeschnitten. Überall sieht man spitzkegelige Erdhügel, die wie Ameisenhaufen aussehen. Sie sind in den Zeiten des tollsten Morastes entstanden, als die Kolonnenfahrer immer wieder anhalten mußten, um den zähen schwarzen Lehm zwischen den blockierten Rädern herauszuklopfen. An den schlimmsten Stellen ist der Weg hundert Meter breit. Hier versuchten die Wagen seiwärts auszubiegen. Dabei ist mancher dann rettungslos versackt. Zerbrochene Räder und Achsen stecken noch überall im Boden. Dauernd springt der Panjewagen scheuend und schnaubend zur Seite. Rechts und links liegen die Gerippe und Kadaver der verendeten Troßpferde, die hier ihr Letztes gaben. Ein großer Rappe steckt noch halb aufgerichtet im Schlamm, der seine Hinterhand wie mit unsichtbaren Händen an den Boden gefesselt hat. Sein Kopf ist müde zur Seite gesunken.

Diese schlimme Zeit ist nun vorbei. Der Weg ist hart geworden, und überdies wird der Nachschub jetzt mit Tragtieren nach vorn geschafft. Vor uns trottet eine langgezogene rumänische Kolonne. Sie biegt nach rechts ab auf einen schmalen Hochwasserdamm. Die Front rückt näher. Schwarze Löcher im Morast zeigen, daß wir schon im Bereich der sowjetischen Artillerie sind.

Stützpunkt „Florescu“

Eine gepresste Eisenbahnbrücke. Davor verbreitert sich unser Damm zu einer Insel. Hier ist der Stützpunkt „Florescu“, eine stark gesicherte Auffangstellung mit fünf stabilen Bunkern im Bahndamm, mit Granatwerfern, Pak und schweren Maschinengewehren. Auf dem höchsten Bogen der zerknickten Brückenkonstruktion liegt ein junger rumänischer Leutnant am Scherenfernrohr. Durch die Optik kann man von hier aus den Sowjets tief in den Magen sehen. Etwa ein Kilometer nach Osten erkennt man die Ruinen von einem Dutzend weißer Fischerhütten. Hin und wieder huscht dazwischen gebückt ein Soldat, um schnell wieder in der Erde zu verschwinden. Dort liegt das II. Bataillon des rumänischen

Fortsetzung Seite 9

Links: „Sowjetische Schlachtfieger sind über das Dorf gekommen. Ihre Bordkanonen knallen mitten zwischen die Häuser. Rechts und links schießen Flammen aus den trockenen Rohrdächern. Um ein Haus läuft eine heulende Frau. Zwei ihrer Kinder hat ein deutscher Soldat noch unter den brennenden Balken hervorgezogen, die beiden anderen begrub der herabstürzende Dachstuhl“



„Auf unserem Hof stehen Gefangene: nur wenige Männer sind in wehrfähigem Alter, die meisten sind Kinder und Greise. Unter ihnen ein fünfzehnjähriger Junge aus Krasnodar, der sich in dem viel zu großen Militärmantel kaum bewegen kann“

Flieger in großer Höhe



Schon des öfteren ist in verschiedenen deutschen Zeitschriften über die Probleme des Höhenfluges berichtet worden. Es wird daher von besonderem Interesse sein, wenn wir heute unseren Lesern einen Bericht bringen können, der sich im Text eng an einen Artikel in einer amerikanischen Zeitschrift hält und auch die Originalbilder aus diesem Artikel zeigt.

Zahllose Versuche wurden bisher und werden noch in den Luftfahrtforschungsanstalten angestellt, um mit wissenschaftlicher Genauigkeit zu untersuchen, welchen Unterdruck der menschliche Organismus zu ertragen imstande ist. Dieses Problem spielt in der Luftfahrt bekanntlich deswegen eine so große Rolle, weil der Luftdruck um so mehr abnimmt, je höher der Mensch in einem Flugzeug oder Ballon aufsteigt. Beträgt doch der Luftdruck in 5500 Meter nur noch die Hälfte, in 13 000 Meter nur noch den sechsten Teil des am Boden herrschenden Luftdrucks. In Erinnerung sind noch die Versuche des belgischen Luftfahrtschlers Piccard, dessen Freiballonfahrten den Höhenrekord für bemannte Ballons halten. Im Kriege nun bemüht sich die Flugzeugindustrie aller Staaten, Flugzeuge für immer größere Höhen zu bauen, denn es ist offensichtlich, welche Bedeutung der Flug in größeren Höhen, in der Stratosphäre, für die Kriegführung hat. Noch gibt es keine Flak, die imstande wäre, über die untersten Zonen der Stratosphäre hinauszugreifen. Jedes Flugzeug, das höher fliegt, ist der gegnerischen Flak und auch dem gegnerischen Jäger entzogen, wenn dieser nicht die gleiche oder eine noch größere Höhe erreichen kann.

Die Luftfahrtforschung und die Flugzeugindustrie versuchen nun, dem zu geringen Luftdruck in großen Höhen durch den Bau luftdichter und druckfester Flugzeugkabi-

nen zu begegnen, in denen durch Kompressoren ein erhöhter Luftdruck gehalten wird. Ebenso muß auch dem Motor durch Kompressoren, bei Flugzeugen Höhenlader genannt, Luft unter erhöhtem Druck zugeführt werden. Die technischen Schwierigkeiten beim Bau solcher Flugzeuge sind aber viel größer, als es auf den ersten Blick der Fall zu sein scheint, und Flugzeuge, die tatsächlich bis in die Stratosphäre fliegen, gibt es bis heute praktisch noch nicht.

Aus welchem Grunde ist es aber überhaupt erforderlich, für Höhenflugzeuge druckdichte Kabinen zu bauen, da doch, wie allgemein bekannt, der Höhenflieger durch die Atmung von Sauerstoff auch in großen Höhen noch voll leistungsfähig bleibt?

Die Sauerstoffmaske, das heißt die Zuführung zusätzlichen Sauerstoffs zur Atemluft, ist zwar ein Hilfsmittel, hat aber ebenfalls seine Grenzen und verliert in Höhen über 12 000 Meter schnell an Wirksamkeit. Hier wäre also die Grenze für den Flieger, und um noch größere Höhen zu erreichen, muß man die Flugzeugbesatzung in einer Druckkabine oder in Druckanzügen — druck-

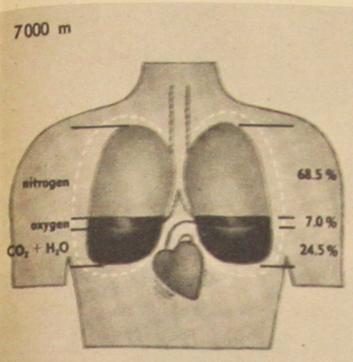
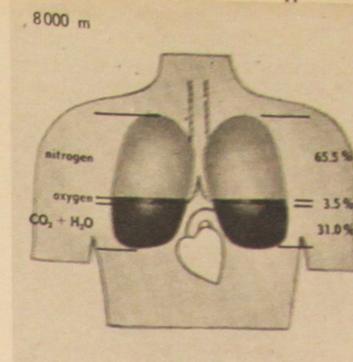
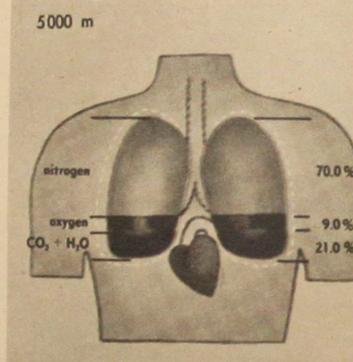
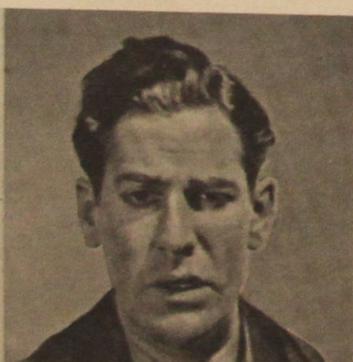
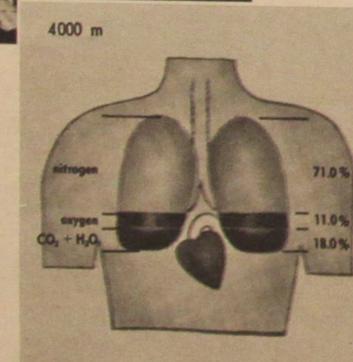


Bild 4: In einer Höhe von 7000 Metern hat sich das Bild wesentlich geändert. Der Sauerstoffgehalt der Lunge ist unter die Hälfte (7%) gesunken. Die Wahrnehmungsfähigkeit ist stark herabgesetzt, er erkennt kaum noch die Ziffern des Höhenmessers, und hört das Motorengeräusch nur noch schwach. Dem Gesicht merkt man die außerordentliche Anstrengung des Fliegers an, sich aufrecht zu erhalten.

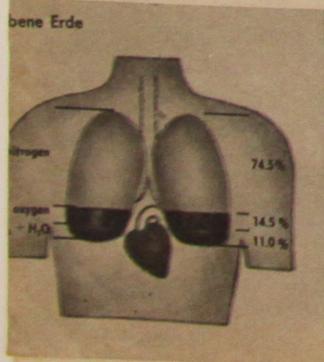


In einer Höhe von rund 5000 Metern ist der Sauerstoffgehalt in der Lunge um weitere 2% gesunken. Die Wahrnehmungsfähigkeit ist, wie der Blick auf den Höhenmesser zeigt, bereits herabgesetzt. Das Gesicht des Fliegers ist gerötet, die Lippen sind bläulich, er ist aber übertrieben munter und macht den Eindruck eines Berauschten.



Ein Flugzeugführer mit einer Sauerstoffmaske, die ihm erlaubt, in Höhen von 12 000 Metern zu fliegen. Noch größere Höhen können nur in Flugzeugen mit Druckkabinen erreicht werden.

Bild 2, rechts, gibt die Verhältnisse in einer Höhe von 4000 Metern wieder. Der Lungengehalt an Kohlendioxid und Wasser ist auf 18% gestiegen, der Sauerstoffgehalt auf 11% gesunken. Die Wahrnehmungsfähigkeit ist ungeschmälert, das Gesicht des Fliegers drückt Unbehagen aus.



Die Bilder von links unten nach rechts oben geben die Erscheinungen wieder, die sich bei einem Höhenflug ohne Sauerstoffatmung ergeben. Die Skizzen auf der linken Seite der Bilder zeigen die Gasverteilung in der Lunge, und zwar von unten nach oben Kohlendioxid (CO₂) und Wasserdampf (H₂O), am Boden, 11%, Sauerstoff (oxygen) 14,5% und Stickstoff (nitrogen) 74,5%. Zum besseren Verständnis wird die Gasverteilung in einzelnen Schichten gezeigt. Das Mittelbild zeigt das Gesicht des Fliegers, während der Höhenmesser rechts die Wahrnehmungsfähigkeit des Fliegers zeigen soll.



festen Anzügen, in denen künstlich ein höherer Luftdruck gehalten wird — fliegen lassen. Die letzten bekanntgewordenen Weltrekordhöhen von rund 19 000 Meter wurden in derartigen Druckanzügen von italienischen und amerikanischen Fliegern in Spezialflugzeugen erfliegen.

Es ist heute also noch nicht so, wie der Laie es sich zuweilen vorstellt, daß die Flugzeugtechnik uns Flugzeuge geben kann, die praktisch unbegrenzte Höhen erreichen. Höhen von mehr als 10 000 Meter sind in diesem zweiten Weltkrieg nur ausnahmsweise geflogen worden, und nur selten haben in dieser Höhe Luftkämpfe oder Bombenabwürfe stattgefunden.

Aufnahmen: Archiv „Die Wehrmacht“

Wenn der Flieger im Flugzeug schnell Höhen von 10 000 Metern erreicht, so treten im Organismus kleine Stickstoffbläschen auf, wie das von Tiefseetauchern her bei zu schnellem Aufsteigen an die Oberfläche bekannt ist. Ein Mittel dagegen ist leichte körperliche Arbeit bei gleichzeitiger Atmung von Sauerstoff. In einer halben Stunde ist der überschüssige Stickstoff aus dem Organismus entfernt. Nicht immer aber wird der Kompflieger diese halbe Stunde vor dem Start zur Verfügung haben.