

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 38 (1934-1935)  
**Heft:** 20

**Artikel:** -Mein Absturz aus 400 Meter Höhe : gewesener Flieger in amerikanischen Diensten  
**Autor:** Matzhold, Louis E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-671226>

### **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:** 17.05.2025

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

doch um ein weites Stück von der Unfallstelle entfernt hatte.

„Wer ist verunglückt?“ wollte der herbeigeeilte Kapitän wissen. „Schutikow — beim Werfen des Lots — Prochor Schitin sprang über Bord, ihm nach.“

„Unmöglich! Dieser Hasenfuß?“ klang es im Chor. Indessen waren aller Augen in die Ferne gerichtet und folgten gespannt dem Boot, das einmal — von den Wellen gehoben — deutlich zu unterscheiden war, dann wieder — in die Tiefe gezogen — unsichtbar wurde, schließlich verschwand es gänzlich, von der dunstigen Ferne aufgezogen. An Bord herrschte schicksalsschweres Schweigen; der Kapitän ließ das Fernglas nicht von den Augen, zwei Signal-Matrosen machten als Beobachter am Fernrohr... Es brauchte eine böse halbe Stunde des Zuwartens, bis der Ruf eines der Matrosen am Fernrohr erklang: „Das Boot in Sicht!“

„Gott steh uns bei!“ beteten die Matrosen... Die hohen Wellen pflügend, kam das Boot immer näher, und endlich rang sich aus aller Brust ein Seufzer der Erleichterung: „Gott sei gedankt!“ — im Boot waren die Geretteten zu erkennen! Viele der Matrosen schlugen ein Kreuzeszeichen über die Stirn, und der Kapitän rief sichtbar zufrieden: „Stramme Bur-schen!“

Jetzt legte das Boot bei und wurde heraufgeholt; die Insassen stiegen an Deck. „Bist ein

ganzer Kerl, Schitin!“ begrüßte der Kapitän den schlotternd vor ihm stehenden Proschka: „Geh, wechsle die Kleider, darfst dir ein Glas Schnaps für meine Rechnung geben lassen, — ich werde dich für die Rettungsmedaille anmelden, und von mir aus kriegst du noch Geld zur Belohnung.“ Ganz verwirrt vor Freude grinste Proschka still für sich und ging schwankenden Schrittes auf seinen krummen Beinen von dannen. Schutikow wandte sich zu den ihn umringenden Matrosen:

„Ohne den Proschka wäre es zu Ende mit mir, — als ich ins Wasser stürzte, verlor ich die Besinnung, als ich zu mir kam, — erkannte ich Proschka, der sich mit der einen Hand an die Boje geklammert, mit dem anderen Arm mich umschlang. War ich froh, Brüder!“ — „Hattest denn so große Angst?“ fragte jemand. — „Was glaubst wohl! Doch — da kommt ja Proschka! Sag mal, Junge, wie kamst auf den Gedanken, mir nachzuspringen?“ — „Ich hatte gar keine Gedanken,“ erwiderte dieser einfach, „jah dich ins Wasser fallen und — Gott steh mir bei — mußte ich dir nach...“

Die herumstehenden Matrosen priesen Proschka und den von ihm bewiesenen Mut, einer schenkte ihm seine Lieblingspfeife, der andere steckte ihm Tabak zu, und seit diesem Tag war das Benehmen der Matrosen ganz verändert, aus Proschka wurde er zu Prochor Schitin befördert, und jeder war bemüht, ihm etwas Gutes zu erweisen.

## Mein Absturz aus 400 Meter Höhe.

Von Louis C. Mahhold. Gesehener Flieger in amerikanischen Diensten.

Das war auf einem der häufigen Flüge, die mich von New York nach Lakehurst führten, eine Strecke von etwa 60 Kilometer Luftlinie, die unter günstigen Bedingungen in 30 Minuten durchquert werden kann. Der 6. Oktober 1929 war ein dramatischer Tag. Die Wettermeldungen lauteten für den frühen Morgen noch einladend, und ich freute mich, dem ungeheuren und unruhigen New York vogelgleich entschweben zu können, aber für den Mittag schon kam die Meldung: Wetterstärke 11, das heißt: Orkan. Hätte es sich um einen langen Überlandflug gehandelt, so wäre ich auf Grund dieser Meldung wohl zuhause geblieben. Man muß schließlich nicht von allem haben — und Orkane sind ungemütliche Angelegenheiten. Schließlich sind sie auch lebensgefährlich. Da

aber hier nur lumpige 30 Minuten in Frage kamen, entschloß ich mich, trotz der Meldung aufzusteigen, denn ich gehöre nun einmal zu den Verwegenen, die das Schicksal herausfordern. Das sollte sich rächen.

Die Strecke von Roosevelt-Feld, dem Start auf Long Island, bis Berth Amboy führt über offenes Meer, dann aber breitet sich die unendliche Ebene mit den niedrigen Fichtenwäldern und Sümpfen von New Jersey hin, und man darf sagen, daß eine Landung dort selbst bei schlechtestem Wetter nicht gefährlich ist. Es ist die Gegend, in der die amerikanischen Luftschiffe landen. Auch der „Graf Zeppelin“ ließ sich dort auf amerikanischem Boden nieder.

Es war, wie gesagt, im Oktober. Das ist der Monat, wo gewaltige Stürme die Meerflut auf-

peitschen und sogar bis in die ruhigen Badeorte von Long Beach und Coney Island hineinwerfen. Die Wogen drängen dann gierig tief hinein in die Sanddünen und schwemmen das fallende Laub der Küstenbäume fort. Zu solcher Zeit wird es auch in den oberen Regionen „bewegt“.

Unser Flugzeug war ein ällicher Typ, ein Zweisitzer, wie sie heute längst außer Gebrauch sind. Ich hatte einen Begleiter, und zwar einen sehr interessanten. Es war nämlich Anatole Renner, einer der in Österreich berühmten „Renner-Buben“, die an einem Herbsttage des Jahres 1909 über dem Wiener Trabrennplatz das erste Modell eines lenkbaren Luftschiffes vorführten und für ihre Bravour von Kaiser Franz Joseph ausgezeichnet wurden.

Wir nahmen den noch sicheren Kurs über Staten Island, um nicht etwa von dem jäh anbrausenden Orkan ins Meer hinausgetrieben zu werden und befanden uns in einer Höhe von etwa 800 Meter, als plötzlich unter den ersten Vorboten der atmosphärischen Veränderung die Flügel des Flugzeuges zu zittern begannen und der Raum wie luftleer erschien, so daß wir in wenigen Sekunden 2—300 Meter durchsackten. Der Motor unseres Flugzeuges, ein altes amerikanisches Kriegsmodell O X 5, wollte sich gleichfalls der Willkür der Elemente ergeben und pfustete ganz bedenklich. Unsere Bemühungen, seine Tourengeschwindigkeit zu erhöhen, blieben vergeblich. Wir wurden in beängstigende Nähe der City von New York getrieben, und es fehlten nur wenige Meter, und wir hätten die Spitze des Halbmondturmes eines Brooklyner Hotels en passant mitgenommen.

Indessen, für einen Moment schien wieder Ruhe zu herrschen. Wir erreichten die Meerenge nach Staten Island, überflogen sie in geringer Höhe über dem Wasser und wurden dann mit rasender Schnelle hochgetrieben. Zu unserem Schrecken setzte der Motor völlig aus. Wir fielen infolgedessen aus einer Höhe von 700 Meter auf 400 Meter jählings ab — und nun hörten wir plötzlich den Riß eines Kabels am linken Flügel. Damit schienen wir den Elementen preisgegeben. Ich versuchte mit der ganzen Kraft, deren ich fähig war, das Flugzeug durch den Steuerknüppel, an dem ich saß, auszubalancieren, aber es erwies sich alles umsonst. Mein Kamerad saß ohnmächtig hinter mir, und seine Hände umkrampften wie in einer Todesstarre

den Steuerknüppel, den er bediente, denn das Flugzeug hatte Doppelsteuerung. So erwies sich jedes weitere Manövrieren als unmöglich.

Hier war raschster Entschluß vonnöten. Es ging auf Leben und Tod. Ich versuchte Anatole Renner vom Steuerknüppel zu drängen, ja, ich mußte ihn zurückstoßen. Es war ein Kampf. Ich wollte Anatole bewegen, den Knüppel loszulassen. Es gelang mir nicht. Und nun hatten wir einen Aufwind — wir waren der Erde bedenklich nahe gekommen — und dieser Aufwind schleuderte uns auf eine Höhe von 400 Meter. Eine glatte Landung war unmöglich. Es scheiterte alles an dem Zustand meines Freundes und dem „totgefrorenen“ Motor. Dazu kam auch noch der erlahmte Flügel, der jede Sekunde abzubrechen drohte.

Es war nicht mehr viel zu überlegen. Die Gefahr war die äußerste. Ich knöpfte meinen Lederrock fest, warf meine Schutzbrille ab — damit ihre Splitter beim Aufschlag mich nicht etwa des Augenlichtes berauben sollten — und machte mich sprungfertig. Die Zündung hatte ich abgestellt. Die Maschine flog jetzt side slip, das heißt seitlich, ab, einem Felde zu. Wenige Sekunden darauf sah ich uns noch knapp über einer Allee von Shrup-Bäumen. Wir durchschnitten drei Kronen solcher Bäume, der Propeller krachte — und dann ging dieser verrückte Travel-Mir-Plan mit uns noch einmal hoch zum Gipfel des vierten Baumes — dort führte er einen richtigen Salto mortale aus — fiel dann mit sanfterer Behemennz kopfüber zu Boden und grub sich ein.

Ich fühlte mich zunächst ganz wohl und glaubte, heil herabgelangt zu sein. Noch war ich angegurtet. Ich löste den Gurt, schwang mich aus der kopfstehenden Maschine und lag auf dem Boden. Menschen eilten herbei. Wir waren in der Nähe eines Dorfes. Militär erschien, das dort exerziert hatte. Man legte mich auf eine Bahre und trug mich in ein Haus. Mein Freund, dem meine erste Sorge galt, hatte sich, einigermaßen wach geworden, wie ich aus der Maschine geschwungen und war übers Feld getaumelt. Er brach in dem ersten Haus zusammen, das er erreichte. In kaum 30 Minuten lagen wir beide im Memorial-Hospital auf Staten Island.

Aber nun habe ich das Interessanteste meines Absturzes noch zu berichten: nämlich ein offenes Erlebnis.



Arnold Böcklin: Der Krieg.

Man hatte mir wiederholt erzählt, daß Menschen, die sich in Todesgefahr befinden, wie auf einem Film plötzlich ihr ganzes Leben, vom frühesten Anfang bis zur letzten Gegenwart, an sich vorüberziehen sehen. Ein plastischer Traum. Dieses Erlebnis hatte ich damals während des schnellen Absturzes, und es bleibt mir unvergänglich. Denn es war wahrhaftig ein Abrollen jedes Ereignisses, dessen ich mich nur entsinnen konnte, ich sah meine Heimat, meine Eltern, Szenen, Episoden, Bilder, ich erlebte Erlebnisse noch einmal, und dazu war auch noch das Empfinden von gut und schlimm gegeben. Vollständig überfah ich noch einmal das ganze Panorama eines Menschenlebens, das das meine war. Und dabei hatte ich gleichzeitig die deutliche Schau des Flugzeuges, wie es jedes Ästchen des Syrup-Baumes knickte. Ich weiß heute

noch, wie die Zweige und Ästchen des Baumes ausgesehen haben.

Im Memorial-Hospital warteten schon die Reporter auf uns. Wir waren interessante Fälle. Bei mir konstatierte man einen komplizierten Hüften- und Schenkelbruch. Wenige Stunden darauf las ich die Geschichte meines Absturzes schon im Blatte. Das Wrack des Flugzeuges war photographisch zu sehen. Und ich hatte sogar das Vergnügen, zu lesen, daß ich, den es viel schlimmer erwischt hatte als Anatole Renner, der mit wenig mehr als dem Schrecken davongekommen war, die Nacht kaum überleben dürfte. Nun, ich blieb ruhig, und diese Nachricht erwies sich auch, um mit Mark Twain zu reden, „stark übertrieben“. Obgleich ich damals mit dem Leben abgeschlossen hatte, kam es doch anders. Ich genas — und saß sechs Wochen später wieder in einem Flugzeug.

### Eines Wasserfadens kühles Rieseln...

Eines Wasserfadens kühles Rieseln,  
Seidenflimmernd zwischen glatten Rieseln,  
Lautlos eiliges Vorübergleiten,  
Wie ein Wanderzug der flücht'gen Zeiten.

Selbst in Ruhe, schau ich dieses Quellen,  
Spür' des eignen Blutes Wanderwellen,  
Schneller Adler, zieht mein Denken Kreise,  
Immer, immerfort auf großer Reise.

Eines Wasserfadens kühles Rieseln,  
Seidenflimmernd zwischen glatten Rieseln,  
Tröpflein nur im breiten Strom des Lebens  
Und doch Sinnbild ew'gen Weiterstrebens.

Jacob Heß.

### Sonntagmorgen am untern Zürichsee.

Die Wolken jagen sich. Die Winde kämpfen. Zwischen Wolfenkeken hindurch lugen die verschneiten Berge. Minuten nur, und schon ist das gewaltige Panorama wieder verschwunden. Die hauchzarten Apfel- und Birnblütenblätter wirbeln gleich Schneeflocken durch die Luft, um nach Sekunden schon auf der staubigen Straße achtlos zerquetscht zu werden. Marianne Keller wandert, den Kragen hochgestülpt, dem See entlang. Es tut gut nach einer Woche angestrengter Büroarbeit die steifgewordenen Glieder zu rufen und zu strecken. Marianne fühlt sich wie neugeboren; sie nimmt das kleine Beret vom Kopf und läßt sich das Haar vom Wind zerzausen. Marianne wird nicht müde, den umherziehenden Wolken zuzusehen. Schatten kommen

und gehen. Plötzlich haften Mariannes Blicke an der Oberfläche des Sees. Die Wellen schlagen unaufhörlich ans Ufer; bald ist der See tiefblau, bald grau. Nur die kleinen Gischtkämmchen sind blühweiß.

Da, nicht unweit vom Ufer, hebt sich aus dem Wasser der schmale, feine Kopf eines Haubentauchers. Scheu wendet sich das schöne, spitze Köpfchen Marianne zu; doch jähes Geräusch erschreckt den Vogel. Reglos wartet Marianne am Ufer. Auf einmal schnellt der Haubentaucher wieder an die Oberfläche und zwischen den ziemlich langen Schnabel hat er einen größeren Fisch geklemmt. „Sein Sonntagsbraten,“ denkt Marianne. Doch nicht lange soll sich der Wasservogel seiner Beute freuen! Gleich Pfeilen