

schneller, die Luft pfeift mir um die Ohren. Ich sehe nach oben und erkenne das Flugzeug, es ist schon so weit, und — mein Schirm ist nicht aufgegangen. Jäh erkannte ich meine Lage: Ich sauste kopfüber unheimlich schnell nach unten. Die Fachleute unten sahen mich schon zerschmettert am Erdboden liegen.

Nun, einen Bruchteil einer Sekunde hatte ich ein unendlich schönes Gefühl, wollte mich so fallen lassen bis zur Erde . . . Doch ein echtes Bayernkind gibt den Kampf ums Dasein, auch in der Luft, nicht so schnell auf. Klar waren meine Gedanken, unheimlich klar: Blitzesschnell, halb gefühlsmäßig, überlegte ich jeden Handgriff (hierbei kam mir meine gründliche Ausbildung in der Fall-



Lola Schröter-Varešan

schirmhandhabung zugute), spürte, wie ein Stoffzipfel des Schirmes neben meinem Ohr flatterte, griff nach dem Rückensack und packte mit einem ersten kräftigen Griff den Stoff, der zweite Griff war viel leichter — und der Schirm kam aus der Hülle heraus, blähte sich im Handumdrehen auf und riß mich mit einem starken Ruck, der mir bald die Besinnung nahm, zurück, knapp 100 Meter über dem Erdboden.

Als der Schirm auf war, lugte ich sofort, wo ich mich befand, entdeckte zu meiner wenig großen Freude, daß ich über der Fahrleitung der Eisenbahn trieb, direkt auf eine Fabrikanlage mit vielen Blitzableitern zu. Da ich keine Lust hatte, mich aufspießen zu lassen, schwang ich mich nach Leibeskräften vorwärts und kam zwar nicht auf das Fabrikdach, aber immerhin wenig sanft herunter — in einen Schutthaufen voller Glasscherben. Mein geplatzter Fliegeranzug und einige Schrammen waren ein kurzes Andenken an diesen bösen Sturz, dessen Gefahr mir erst nachträglich richtig zum Bewußtsein kam. Die Zuschauer haben jedenfalls mehr Angst und Schreck ausgestanden als ich. Der Absprung dauerte insgesamt 16 Sekunden, der eigentliche Sturz etwa 6 Sekunden, sonst erfordert mein Absprung aus derselben Höhe etwa 1½ Minuten!

Dieser Absprung war mein dreizehnter. Trotzdem bin ich auch später noch gesprungen und will meinen Sport aus Überzeugung auch noch weiter ausüben, wenn auch mein Mann manchmal etwas knurrt.

Flugkapitän Willi Polte

Einer gegen vier

Erinnerungen an einen feucht-fröhlichen Flug

An den Anfang meiner Ausführungen muß ich den Hinweis stellen, daß der heutige Luftverkehr ganz sensationslos geworden ist wie eben jeder andere Verkehrszweig. Meine Aufgabe, ein tolles Erlebnis zu schildern, ist daher nicht ganz einfach. Wir als Verkehrsflieger kommen natürlich auch heute noch in unangenehme Lagen, aber doch nur bei Versuchsflügen, die stets ohne Passagiere stattfinden und die den Zweck haben, die Sicherheit des Luftverkehrs soweit zu steigern, wie es eben Menschenhände schaffen können. Von diesen Flügen will ich nicht sprechen, denn sie setzen Fachkenntnisse voraus.

In meiner zehnjährigen Praxis als Verkehrsflieger sind mir viele seltsame Geschichten passiert; sie liegen alle weit zurück. Ich habe nun ein Erlebnis ausgegraben, das ich mit sehr feuchtfröhlichen Passagieren hatte. Ich flog zur Leipziger Frühjahrsmesse — ich glaube, es war im Jahre 1920. Richtige Verkehrsmaschinen, so wie sie heute aussehen, gab es damals noch nicht. Es waren alte Kriegsflugzeuge, mehr oder weniger geschickt umgebaut. In der Zeit nun, von