



Pat. O'Brien

DEN HUNNEN ÜBERLISTEN

 **ESCADRILLE**

Pat. O'Brien

Den Hunnen Überlisten

Meine Flucht aus einem deutschen
Kriegsgefangenenlager





Lieut. Pat. O'Brien R.F.C.

Vorwort

Es gibt diese verbreitete Idee, dass das Zeitalter der Wunder vorbei ist. Vielleicht ist es das auch, aber wenn es so ist, dann muss der Wechsel innerhalb der letzten paar Wochen geschehen sein – nachdem ich nach Holland entkommen war. Wenn eines sicher ist in diesem Leben, dann dies: Dieses Buch wäre ohne eine Abfolge an Wundern niemals geschrieben und auf diesen Seiten dargelegt worden.

Wunder, Glück, Zufall, Vorsehung – egal, wie man es nennt – spielte auf jeden Fall eine wichtige Rolle in der Serie von Ausbrüchen, die mir um Haaresbreite gelangen, die ich während meines kurzen, aber ereignisreichen Auftretens in diesem Drama, das sich derzeit hinter dem Meer abspielt, ausgeknobelt habe. Ohne dies wären alle meine Anstrengungen und Leiden recht vergeblich gewesen.

Niemand versteht dies besser, als ich es tue, und ich möchte es hier korrekt wiedergeben, denn anderweitig werde ich in diesen Seiten wirken, als hätte ich es gelegentlich übersehen oder bagatellisiert: Ohne Hilfe des Schicksals wäre ich heute nicht hier.

Aber dasselbe Schicksal, das mich trotz der Gefahren, die sich mir in den Weg gestellt haben, sicher nach Hause geführt hat, erbringt für andere ähnliche Wunder und es gibt die Hoffnung, dass andere arme Seelen ermutigt werden, die sich in ähnlichen Situationen wiederfinden, die oft ebenso hilflos wirken, wie es meine offensichtlich war, und deretwegen dieses Buch geschrieben wurde.

Wenn dieser grausame Krieg vorbei ist – ich glaube, dass dies früher sein könnte, als ich es erwarte –, hoffe ich, dass ich die Möglichkeit habe, die Orte meines Abenteuers zu besuchen und denen in einer angemessenen Weise zu danken, die mir, als ich ein jämmerlicher Flüchtling war, eine helfende Hand geliehen haben. Jeder von ihnen nahm große Risiken auf sich, als sie einem entflohenen Gefangenen zu Hilfe kamen, und sie taten es ohne die geringste Hoffnung auf eine Belohnung. Gleichzeitig hoffe ich, dass ich denen meine besten Grüße senden kann, die sich bemüht haben, meine missliche Lage auszunutzen.

In der Zwischenzeit kann ich meinen Dank, in der Hoffnung, dass jedem, der mir behilflich war, eine Kopie meines Buches in die Hände fällt, nur in dieser unwirksamen Weise ausdrücken. Ich hoffe, dass besonders jeder gute Holländer, der mir gegenüber seine Rolle als guter Samariter so freigiebig gespielt hat, nachdem ich aus Belgien geflohen war, diese Seiten zu Gesicht bekommen und fühlen wird, dass ich absolut aufrichtig bin, wenn ich sage, dass ich mein Gefühl von Dankbarkeit gegenüber den Niederländern nicht mit Worten ausdrücken kann.

Es ist für mich überflüssig, anzumerken, wie stark ich für meine Mitgefangenen in Deutschland empfinde, die weniger Glück haben als ich. Arme, arme Gefährten! Sie sind die wahren Opfer dieses Krieges. Ich hoffe, dass jeder von ihnen die Freiheit bald wiedererlangt, deren Wert ich erst erkannte, nachdem ich so hart hatte kämpfen müssen, um sie zurückzuerlangen.

Pat O'Brien

Momence, Illinois, 14. Januar 1918

Die Verrücktheit der Verzweiflung

Vor weniger als neun Monaten fuhren achtzehn Offiziere des Royal Flying Corps, die in Kanada ausgebildet worden waren, auf der Megantic nach England.

Falls einer von ihnen über fünfundzwanzig Jahre alt war, hatte er diese Tatsache erfolgreich verborgen, denn das R.F.C. akzeptiert keine älteren Männer.

Neun der achtzehn Untertanen waren Briten, die anderen neun waren Amerikaner, die, da sie es leid waren, darauf zu warten, dass ihr eigenes Land einen Platz neben den Alliierten einnahm, in die britischen Streitkräfte in Kanada eingetreten waren. Ich war einer der Letzteren.

Wir gingen nach England, um unsere »Flügel« zu verdienen – eine Qualifikation, die ein Mitglied des R.F.C. erhalten muss, bevor es ihm erlaubt ist, Hunnen an der Westfront zu jagen.

Das war im Mai 1917.

Am 1. August waren die meisten von uns vollwertige Piloten, die aktiv mit den verschiedenen Teilen des täglichen Konflikts mit dem Feind beschäftigt waren.

Am 15. Dezember war jeder von uns, mit einer Ausnahme, die auf den Feind in Frankreich getroffen war, auf der Verlustliste aufgetaucht. Die Ausnahme war H. K. Boysen, ein Amerikaner, der laut seinem letzten Bericht an der italienischen Front kämpfte und immer noch unversehrt war. Ob ihn sein gutes Glück weiterhin beschützt, weiß ich nicht, aber wenn es so wäre, wäre ich sehr überrascht.

Von den anderen wurden fünf im Einsatz getötet – drei Amerikaner, ein Kanadier und ein Engländer. Drei weitere wurden wohl ebenfalls im Einsatz getötet, allerdings wurden sie offiziell als »vermisst« geführt. Einer von ihnen war Amerikaner, einer ein Kanadier und der Dritte ein Schotte. Drei weitere, zwei von ihnen Amerikaner, waren schwer verwundet. Ein weiterer, ein Kanadier, befindet sich in Deutschland in Haft. Ich weiß nichts von den anderen.

Was mir zugestoßen ist, erzählen diese Seiten. Ich wünsche mir, dass ich stattdessen die Geschichte meiner mutigen Kameraden erzählen kann, da keiner von ihnen, da bin ich sicher, abgeschossen wurde, ohne die besten Traditionen des R.F.C. hochzuhalten. Unglücklicherweise bin ich der Erste der achtzehn, die mit der Megantic segelten, der in die Hände der Hunnen fiel, und was meinen Kameraden danach zugestoßen ist, weiß ich, bis auf eine Ausnahme, nur aus zweiter Hand.

Die Ausnahme ist der Fall des armen, mutigen Paul Raney – meines engsten Kameraden –, dessen letzten Kampf ich aus meinem deutschen Gefängnis beobachtete – aber das ist eine Geschichte, die ich ihnen zum richtigen Zeitpunkt erzähle.

Auf eine Art denke ich jedenfalls, dass die Geschichte meines eigenen »großen Abenteuers« und meiner wundersamen Flucht vielleicht einen Zweck erfüllt, der so nützlich ist wie das heroische Schicksal meiner weniger glücklichen Kameraden. Deren Geschichte wird vielleicht andere zu heroischen Taten inspirieren, aber meine, so hoffe ich, wird eine ebenso wertvolle Lektion über die Verrücktheit der Verzweiflung überbringen.

Oft wirkte es während meines Ringens, als ob es völlig unnütz wäre, weiterzumachen. In einem feindlichen Land, in dem meine Entdeckung den Tod bedeutete, verwundet, krank, hungrig, ohne Freunde, Hunderte Meilen vom nächsten neutralen Gebiet der Grenze entfernt, die so stark bewacht wurde, dass, wenn ich es überhaupt dorthin

schaffen würde, es wirkte, als ob es wenig Hoffnung gab, dass ich jemals hindurchkommen könnte, was gab es also für einen Grund, weitere Qualen zu ertragen?

Und doch bin ich nun hier, im Land der Freiheit – obwohl ich mich in einer etwas merkwürdigen Ecke, der kleinen Stadt von Momence, Illinois, befinde, in der ich geboren wurde –, in keinem schlechten Zustand, nach all dem, was ich durchgemacht habe, und während ich diese Worte schreibe, sind keine acht Monate vergangen, seit meine siebzehn Kameraden und ich auf der Megantic von Kanada aus losgesegelt sind.

Ist es möglich, dass ich verschont wurde, um eine Botschaft der Hoffnung zu denen zu bringen, die für ähnliche Prüfungen auserkoren sind? Ich habe Angst, dass es viele von ihnen gibt.

Vor Jahren habe ich von einer Grabinschrift gehört, die auf dem Grab eines Kindes stand.

*Wenn ich bald das Zeitliche segne,
Oh Herr, warum bin ich überhaupt entstanden?*

Seit meiner Rückkehr aus Europa heißt es für mich:

*Wenn ich, oh Herr, nicht das Zeitliche segnete,
für was mussten meine Leiden jemals entstehen?*

Vielleicht liegt die Antwort in dem Vorschlag, den ich gemacht habe.

Jedenfalls finde ich, dass ich nicht grundlos leiden musste, wenn sich diese Aufzeichnung für andere, die eine Ermutigung benötigen, als Stütze erweist.

Es ist eher unwahrscheinlich, dass jemand anderes meine Erfahrungen kopieren wird, aber ich habe nicht die geringsten Zweifel, dass viele durch ähnlich nervenaufreibende Prüfungen gehen und Enttäuschungen, die ebenso entmutigend sind, erleben müssen.

Es wäre weit von der Wahrheit entfernt, sich einzubilden, dass der Optimismus, den ich nun so schlagfertig predige, mich bei all meinen Mühen unterstützte. Im Gegenteil, ich kann nun frei zugeben, dass ich häufig der Verzweiflung nachgab und oft, manchmal stundenlang, deprimiert und entmutigt war und ich mich nicht darum kümmerte, was mir passierte. Tatsächlich hoffte ich eher, dass mir etwas zustoßen würde und meinem Elend ein Ende bereitet werden würde.

Aber trotz all meiner Mutlosigkeit und Hoffnungslosigkeit geschah mir nie das Schlimmste und ich komme nicht umhin, zu glauben, dass meine Rettung stattfand, um anderen den Weg zu zeigen.

Zum Kampfflieger werden

Ich begann mit dem Fliegen 1912 in Chicago. Ich war damals achtzehn Jahre alt, aber ich hatte ein Verlangen nach dem Fliegen, seit ich mich erinnern kann.

Als Jugendlicher folgte ich den Heldentaten der Wrights mit größtem Interesse. Allerdings muss ich zugeben, dass ich manchmal hoffte, dass sie es nicht schaffen würden, die Luft zu erobern, bevor ich es nicht selbst versucht hatte. Ich bekam später mehr Versuche, als ich erwartet hatte.

Unnötig zu sagen, dass meine Eltern dagegen waren, dass ich mein Leben mit einem zu diesem Zeitpunkt höchst gefährlichen Zeitvertreib riskierte, den sich ein junger Bursche aussuchen konnte, und jedes Mal, wenn ich eine Karambolage oder ein anderes Ungeschick erlebte, wurde mir aufgetragen, mich nie wieder einem Flugfeld zu nähern.

Also ging ich nach Kalifornien. Dort bauten ein anderer Bursche und ich unsere eigene Maschine, mit der wir in den verschiedensten Teilen des Staats flogen.

Im Frühjahr 1916, als sich in Mexiko Ärger zusammenbraute, trat ich dem American Flying Corps bei. Ich wurde nach San Diego gesandt, wo sich die Flugschule der Army befindet, und verbrachte dort acht Monate, aber ich war begierig, in den aktiven Dienst zu treten, und dort wirkte es, als gäbe es kaum eine Chance, dass Amerika in den Krieg eintreten würde. Ich schied aus, ging nach Kanada und trat dem Royal Flying Corps in Victoria, British Columbia, bei.

Ich wurde zuerst ins Camp Borden, Toronto, geschickt, um dort meine Unterweisung zu erhalten und später zu unterweisen. Während ich noch Kadett war, vollführte ich den ersten Looping, den jemals ein Kadett in Kanada gemacht hatte, und nachdem ich den Stunt ausgeführt hatte, erwartete ich, dafür aus dem Dienst geworfen zu werden. Offensichtlich bedachten sie jedoch die Quelle und beließen es dabei. Später hatte ich das Vergnügen, den Looping als Teil des regulären Lehrgangs für Kadetten im R.F.C. einzuführen, und ich muss hier auch gleich sagen, dass das Camp Borden einige der besten Flieger hervorgebracht hat, die jemals nach Frankreich gegangen sind.

Im Mai 1917 gingen ich und siebzehn andere kanadische Flieger mit der Megantic nach England, wo wir uns für den Dienst in Frankreich qualifizieren mussten

Unsere Schwadron bestand aus neun Amerikanern - C. C. Robinson, H. A. Miller, F. S. McClurg, A. A. Allen, E. B. Garnett, H. K. Boysen, H. A. Smeeton, A. Taylor und ich - und neun Briten: Paul H. Raney, J. R. Park, C. Nelmes, C. R. Moore, T. L. Atkinson, F. C. Contry, A. Muir, E. A. L. F. Smith und A. C. Jones.

Innerhalb weniger Wochen nach unserer Ankunft hatte alle von uns ihre »Flügel« erhalten - das Abzeichen, das von jedem Piloten an der Westfront auf der linken Brust getragen wird.

Wir wurden alle an einen Ort in Frankreich geschickt, der »Pool Pilots' Mess« genannt wurde. Hier versammeln sich alle Männer aus den Ausbildungsschwadronen aus Kanada und England und warten auf die Zuweisungen, um Mitglied einer bestimmten Schwadron zu werden.

Die Pool Pilots' Mess befindet sich ein paar Meilen hinter den Linien. Immer wenn ein Pilot abgeschossen oder getötet wird, wird die Pool Pilots' Mess informiert und sendet einen neuen Piloten, um seinen Platz einzunehmen.

Es gibt jeden Tag so viele Opfer im R.F.C. an dem einen oder anderen Punkt an der Front, dass der Bedarf für neue Piloten recht hoch ist, aber wenn es einen Kollegen so stark juckt wie mich und meine Freunde, dass er endlich kämpfen darf, muss ich zugeben, dass wir etwas ungeduldig wurden, jedoch verstanden wir, dass jedes Mal, wenn ein neuer Mann angefordert wurde, jemand anderes mit höchster Wahrscheinlichkeit getötet, verwundet oder gefangen genommen worden war.

Eines Morgens kam ein Befehl für einen Kampfpiloten herein und einer meiner Freunde wurde zugewiesen. Ich kann Ihnen sagen, dass der Rest von uns derart eifersüchtig auf ihn war, als wäre es die letzte Chance gewesen, dass wir jemals zur Front kamen. Wie erwartet dauerte es aber keine drei Stunden, bevor ein anderes Telegramm in der Mess ankam und mir befohlen wurde, meinem Freund zu folgen. Später erfuhr ich, dass, sobald er die Schwadron erreicht hatte, er es geschafft hatte, den kommandierenden Offizier davon zu überzeugen, ein Telegramm für mich zu schicken.

In der Pool Pilots' Mess war es üblich für die Offiziere, »Shorts« zu tragen - Kniehosen, die etwa acht Zoll lang sind, wie sie von den Pfadfindern getragen werden, und die etwa acht Zoll offenes Gelände zwischen den Wickelgamaschen und dem Ende der Shorts lassen. Die Australier trugen sie in Saloniki und den Dardanellen.

Als mein Befehl hereinkam, hatte ich diese Shorts an und hatte keine Zeit, in andere Kleidung zu wechseln. Tatsächlich war ich in solch einer Eile, an die Front zu kommen, dass, wenn ich einen Schlafanzug getragen hätte, ich damit gegangen wäre. Wie erwartet regnete es und ich warf mir eine Jacke über, hüpfte in die Maschine und wir rasten in Rekordzeit zum Aerodrom, in das ich befohlen worden war.

Als ich vom Automobil landete, wurde meine Jacke aufgeblasen und präsentierte meine männliche Form in

Shorts anstatt meine Fliegergamaschen, und dieser Anblick erregte einen ziemlichen Tumult im Lager.

»Muss wohl ein Yankee sein!«, hörte ich einen Offizier zu einem anderen sagen, als ich mich näherte. »Niemand außer einem Yank würde seine Backen in einer solchen Art zeigen, weißt du!«

Aber sie lachten freundlich, als ich mich ihnen näherte, und hießen mich in der Schwadron willkommen, und recht bald fühlte ich mich wie zu Hause.

Meine Schwadron war eine von vier, die auf diesem Aerodrom stationiert waren, das sich etwa achtzehn Meilen hinter den Linien von Ypern befindet. In unserer Schwadron, bei der es sich um eine Kampfflieger-Schwadron handelte, gab es achtzehn Piloten. Kampfflugzeuge haben nur einen Mann Besatzung.

Ein Kampfflugzeug wirft keine Bomben ab und betreibt keine Aufklärung. Seine Aufgabe ist einzig der Kampf, oder wie mir der Befehl erteilt wurde: »Von dir wird erwartet, Kämpfe anzufangen und nicht zu warten, bis sie zu dir kommen!«

Wenn Bombenwerfer tagsüber über die Linien fliegen, werden sie von einer Kampfflugzeug-Schwadron begleitet. Die Bombenwerfer fliegen auf etwa zwölftausend Fuß, die Kampfflugzeuge auf eintausend Fuß oder so über ihnen, um sie zu beschützen.

Sollten sie zu irgendeiner Zeit angegriffen werden, ist es die Pflicht der Kampfflugzeuge, nach unten zu tauchen und den Kampf weiterzuführen; der Befehl der Bombenwerfer ist, die Bomben abzuwerfen und nicht zu kämpfen, außer es ist notwendig. Es gibt nur selten einen Zeitpunkt, an dem Maschinen tagsüber über die Linien fliegen, um diese Arbeit zu erledigen, zu dem sie nicht angegriffen werden, und daher haben die Kampfflugzeuge viel Arbeit zu erledigen. Zusätzlich zu diesen Angriffen befindet sich die Schwadron jedoch unter ständigem Bombardement vom Boden, aber

das stört uns nicht zu sehr, da wir sehr gut wissen, wie wir vermeiden, aus dem Viertel getroffen zu werden.

Auf meinem ersten Flug, nachdem ich der Schwadron beigetreten war, wurde ich über die Linien mitgenommen, um auf Dinge zu schauen, um meinen Standort zu bestimmen, sollte ich mich jemals verfliegen. Ich sollte Wälder, Seen und andere Sehenswürdigkeiten bestimmen und einen generellen Blick auf das Land werfen.

Eine Sache, die ich mir eindrücklich einprägen sollte, war der Standort der Krankenhäuser, sodass ich im Falle einer Verwundung, wenn ich die Kraft hätte, mir meinen Landeort auszusuchen, so nah wie möglich bei einem Krankenhaus landen könnte. Alle diese Dinge geht man mit einem neuen Piloten in den ersten zwei oder drei Tagen durch, nachdem er Mitglied der Schwadron geworden ist.

Unsere reguläre Routine bestand aus zwei täglichen Flügen, jeder mit einer Dauer von zwei Stunden. Nachdem wir unsere reguläre Patrouille durchgeführt hatten, hatten wir das Privileg, wenn wir wollten, auf eigene Faust weiterzufliegen, bevor wir zur Schwadron zurückflogen.

Ich fand bald heraus, dass meine Schwadron eine ziemlich heiße Schwadron war, da unseren Fliegern immer spezielle Aufgaben zugewiesen wurden, wie etwa Gräben von einer Höhe von etwa fünfzig Fuß über dem Boden zu beschießen!

Ich erhielt meine Taufe für diese Art von Arbeit beim dritten Mal, als ich über die Linien flog, und ich würde es jedem empfehlen, der das Verlangen für solch eine Aufregung besitzt. Man ist nicht nur ein taugliches Ziel für Flugzeuge von oben, sondern wird auch mit Maschinengewehrfeuer von unten gepeitscht. Ich habe manche unserer Maschinen mit so vielen Löchern zurückkehren sehen, dass ich mich wundere, wie sie überhaupt noch zusammengehalten wurden. Bevor wir zu einer solchen Arbeit aufbrachen, sorgten wir sorgfältig dafür, dass sich unsere Motoren in

perfektem Zustand befanden, weil man uns sagte, dass »das Kriegsbrot in Deutschland schlecht wäre«.

Eines Morgens, kurz nachdem ich Mitglied unserer Schwadron geworden war, flogen drei von uns auf eigene Faust über die Linien. Wir sahen bald vier feindliche Maschinen, Zweisitzer, die uns entgegenkamen. Dieser Typ von Maschine wird von den Hunnen für die Artillerie-Arbeit und das Bombenwerfen genutzt und wir wussten, dass sie auf Schaden aus waren. Jede Maschine hatte ein Maschinengewehr an der Front, die vom Piloten bedient wurde, und der Beobachter hatte ebenso ein Maschinengewehr, mit der er rundherumspritzen konnte.

Als wir die Hunnen zum ersten Mal bemerkten, befanden sich unsere Maschinen sechs Meilen innerhalb der deutschen Linien und wir flogen hoch am Himmel, behielten die Sonne hinter uns, sodass sie uns nicht sehen konnten.

Wir pickten uns drei der Maschinen heraus und tauchen auf sie herunter. Ich flog direkt auf den Mann zu, den ich mir ausgesucht hatte, und sein Beobachter im hinteren Sitz pumpte weiter in meine Richtung, um alles in den Schatten zu stellen. Nicht einer meiner Schüsse zeigte eine Wirkung, als ich direkt unter ihn ging, aber ich drehte und feuerte noch eine Salve Kugeln auf ihn ab, und dann ging er trudelnd runter. Einer seiner Flügel ging in eine Richtung und sein anderer Flügel in die andere Richtung. Als ich ihn auf dem Boden aufschlagen sah, wusste ich, dass ich mein erstes feindliches Flugzeug erwischt hatte. Einer meiner Kameraden war ebenso erfolgreich, aber die anderen beiden deutschen Maschinen kamen davon. Wir jagten sie, bis es uns zu heiß wurde, da weitere deutsche Maschinen auftauchten, und machten Feierabend.

Diese Erfahrung regte meinen Appetit für mehr davon an, und ich musste nicht lange warten.

Es ist vielleicht gut, hier zu erklären, was ein trudelnder Sturzflug ist. Ein paar Jahre zuvor wurde ein trudelnder Sturzflug als das Gefährlichste bezeichnet, was ein Pilot

versuchen könnte, und viele Männer wurden dabei getötet, ins Trudeln zu kommen, ohne zu wissen, wie man da wieder herauskommt. Tatsächlich dachten viele Piloten, dass, wenn man in einen trudelnden Sturzflug kam, es keine Möglichkeit gäbe, wieder herauszukommen. Nun wird dies jedoch beim Fliegen angewendet.

Die Maschinen, die in Frankreich verwendet werden, werden auf zwei Arten kontrolliert, beide mit Händen und Füßen. Die Füße bedienen das Steuerhorn oder das Seitenruder, das die Maschine lenkt. Die seitlichen Steuerungselemente, vorne und hinten, die die Maschine steigen oder sinken lassen, werden mit einem Steuerknüppel gesteuert, der »Joystick« genannt wird. Wenn der Pilot beim Flug den Knüppel loslässt, wird er gleichmäßig zum Piloten zurückkehren.

In dieser Position wird die Maschine beginnen zu steigen. Wenn ein Pilot also getroffen wird und die Kontrolle über seinen Joystick verliert, beginnt seine Maschine zu steigen, bis seine Maschine einen Winkel erreicht, der zu hoch ist, als dass der Motor weiterhin das Flugzeug ziehen könnte. Sie stoppt nun für den Bruchteil einer Sekunde und der Motor, der nun das schwerste Teil ist, wird dafür sorgen, dass die Nase nach vorne kippt und mit einer schwindelerregenden Geschwindigkeit nach unten fällt, während sie trudelt. Wenn der Motor immer noch läuft, wird sie natürlich viel weiter beschleunigt, als wenn der Motor aus wäre, und hier besteht nun die Gefahr, dass sich die Flügel krümmen und die Maschine zerbricht. Zwar werden Drehungen mit dem Motor gemacht, aber man fällt wie ein Ball aus dem Himmel und die Geschwindigkeit erhöht sich mit der Kraft des Motors.

Der trudelnde Sturzflug wurde in den letzten Jahren oft beim Kunstflug absolviert, aber nun wird er sinnvoll genutzt, um von feindlichen Maschinen wegzukommen, denn wenn man trudelt, ist es für sie fast unmöglich, zu treffen, und der Mann, der den Angriff ausführt, denkt, dass der Feind trudelnd in seinen Tod fällt.

Das ist alles recht, solange man sich über seinem eigenen Gebiet befindet, weil man seine Maschine wieder herausholen kann, aber wenn es über deutschem Gebiet passiert, wird einem der Hunne herunterfolgen, und wenn man aus dem Trudeln kommt, befindet er sich über einem und besitzt sämtliche Vorteile und würde einen mit Leichtigkeit abschießen.

Es gibt eine gute Möglichkeit, in einer Wolke herunterzukommen, und dies wird oft von beiden Seiten genutzt, aber es erfordert Können und Mut vom Piloten, wenn er erwartet, lebendig herauszukommen.

Das Trudeln, das ein Pilot absichtlich eingeleitet hat, sieht exakt so aus wie das Trudeln einer Maschine, die abgeschossen wird, also weiß niemand, ob es absichtlich eingeleitet wurde, bis der Pilot seine Maschine herausholt oder sie auf den Boden stürzt.

Ein weiterer Sturzflug ist einfach als »Tauchen« bekannt. Stellen Sie sich vor, dass ein Pilot auf einer Höhe von mehreren Tausend Fuß getroffen wird, die Kontrolle über seine Maschine verliert und die Nase des Flugzeugs mit laufendem Motor nach unten kippt. Er rast nun mit einer gewaltigen Geschwindigkeit, und in vielen Fällen fällt er so gerade und flott herunter, dass die Geschwindigkeit für seine Maschine zu hoch ist, da sie niemals gebaut wurde, um solch einem Druck standzuhalten, der nun gegen die Flügel drückt, wodurch sie nun verknittern.

Wenn man nun versucht, die Maschine auszurichten und sie aus dem Sturz zu holen, und es passiert, dass das Höhenruder beeinflusst wird, wird die Belastung für die Flügel zu groß sein und es kommt zum selben desaströsen Resultat. Oftmals, wenn der Benzintank von einer Leuchtpurpatrone einer anderen Maschine in der Luft durchlöchert wurde, fängt das Flugzeug, das getroffen wurde, Feuer und kommt entweder ins Trudeln oder Tauchen und rast mit mehreren Hundert Meilen pro Stunde auf die

Erde zu. Eine Masse aus Flammen, die wie ein Brillantenkomet am Himmel aussieht.

Der trudelnde Sturzflug wird von den Deutschen mit größerem Vorteil genutzt als von unseren eigenen Piloten, denn wenn es einem Deutschen zu heiß wird, wird er seine Maschine ins Trudeln bringen, und da die Chancen neun zu zehn stehen, dass wir uns über deutschem Gebiet befinden, trudelt er einfach außer Reichweite, richtet sich aus, bevor er den Boden erreicht, und fliegt zu seinem Aerodrom heim. Es ist nutzlos, ihm innerhalb der deutschen Linien herunterzufolgen, da man mit aller Wahrscheinlichkeit abgeschossen wird, bevor man eine entsprechende Höhe erreicht hat, um die Linien wieder zu überqueren.

Es passiert oft, dass ein Pilot eine andere Maschine jagt, wenn er plötzlich sieht, dass sie ins Trudeln kommt. Vielleicht befinden sie sich fünfzehn- oder achtzehntausend Fuß in der Luft und die feindliche Maschine trudelt Tausende Fuß nach unten. Er denkt, dass er die andere Maschine getroffen hat, und fliegt glücklich nach Hause, weil er einen weiteren Hunnen heruntergeholt hat. Er berichtet das Ereignis seiner Schwadron, erzählt, wie er seinen Feind heruntergeholt hat, aber wenn der Rest der Schwadron mit ihren Berichten hereinkommt oder ein Artillerie-Observationsballon einen Bericht sendet, stellt sich heraus, dass der als tot vermutete Mann aus seinem Trudeln herauskam und fröhlich zu seinem eigenen Aerodrom nach Hause geflogen ist.

III

Von den Hunnen gefangen genommen

Ich werde den 17. August 1917 nicht so leicht vergessen. Ich tötete zwei Hunnen in einer zweisitzigen Maschine am Morgen, einen weiteren am Abend und dann wurde ich selbst gefangen genommen. Ich habe vielleicht ereignisreichere Tage erlebt, aber ich kann mich jetzt an keinen erinnern.

An diesem Morgen, als ich früh am Morgen die Linien überquerte, bemerkte ich zwei deutsche Ballons. Ich entschied, dass ich, sobald meine Patrouille zu Ende war, auf eigene Faust losfliegen würde, um zu sehen, wie ein deutscher Ballon aus der Nähe aussieht.

Diese Observationsballons werden auf beiden Seiten in Verbindung mit der Artillerie verwendet. Ein Mann sitzt oben im Ballon mit einem Funkgerät und dirigiert das Feuern der Kanonen. Von diesem günstigen Punkt aus kann er der Arbeit der eigenen Artillerie mit einem erstaunlichen Grad an Genauigkeit folgen und gleichzeitig kann er die feindlichen Bewegungen sehen und weitergeben.

Die Deutschen sind sehr gut in dieser Arbeit und sie benutzen eine große Anzahl dieser Ballons. Es wurde als wichtiger Teil unserer Arbeit betrachtet, sie vom Himmel fernzuhalten.

Es gibt zwei Arten, mit einer Maschine einen Ballon zu jagen. Eine davon ist es, die Linien auf einer geringen Höhe zu überqueren, wobei man so niedrig fliegt, dass man von

den Flugabwehrkanonen nicht gestört wird. Man fliegt in der Zwischenzeit so lange entlang, bis man die Höhe des Ballons erreicht; wenn sie ihn nicht heruntergeholt haben, eröffnet man das Feuer und die Patronen, die man verwendet, setzen ihn in Brand, wenn sie treffen.

Die andere Art ist es, nach drüben zu fliegen, wo sich die Ballons befinden, dann versetzt man die Maschine ins Trudeln, damit sie einen nicht treffen können, setzt sich über sie und eröffnet das Feuer. Wenn man über die Linien zurückfliegt, überquert man sie innerhalb ein paar Hundert Fuß. Dies ist eine der härtesten Arbeiten im Dienst. Es ist ungefährlicher, ein feindliches Flugzeug anzugreifen.

Trotzdem hatte ich mich entschieden, entweder diese Ballons zu bekommen oder sie zum Abstieg zu zwingen, und ich hoffte nur, sie würden bei der Arbeit bleiben, bis ich eine Chance auf sie hatte.

Als unsere zweistündige Arbeit vorbei war, fiel ich, während wir die Linien überquerten, aus der Formation und flog wieder zurück.

Ich befand mich auf einer Höhe von fünfzehntausend Fuß, deutlich höher als die Ballons. Ich schaltete meinen Motor ab, ließ mich durch die Wolken fallen und dachte, dass ich die Ballons etwa fünf oder sechs Meilen hinter den deutschen Linien finden würde.

Just als ich aus den Wolkenbänken kam, sah ich unter mir, etwa eintausend Fuß entfernt, eine feindliche zweisitzige Maschine, die Artillerie-Beobachtungen machte und die deutschen Kanonen dirigierte. Dies war an einem Punkt etwa vier Meilen hinter den deutschen Linien.

Offensichtlich sah mich die deutsche Artillerie und machte Bodensignale, um die Aufmerksamkeit der Hunnen-Maschine zu erhalten, da ich sah, dass der Beobachter seine Arbeit beendete und nach seiner Kanone griff, während der Pilot die Nase seiner Maschine gerade nach unten drückte.

Aber sie waren zu spät dran, um mir zu entkommen. Ich tauchte mit hoher Geschwindigkeit, vielleicht zweihundert

Meilen pro Stunde, und schoss dabei so schnell wie möglich. Ihre einzige Chance war die Möglichkeit, dass die Kraft meines Sturzes meine Flügel zum Brechen bringen würde. Ich kannte die Gefahr aus dieser Richtung, aber sobald ich aus meinem Sturzflug herauskam, hatten die Hunnen ihre Chance, mich zu erwischen, und ich wusste, dass ich sie zuerst erwischen musste, und ging das Risiko ein, dass meine Flügel brechen könnten.

Glücklicherweise fanden meine ersten Kugeln ihr Ziel und ich war in der Lage, auf etwa viertausend Fuß aus meinem Sturzflug zu kommen. Sie kamen aus ihrem nicht heraus!

Aber nun ergab sich die heißeste Situation, die ich bis zu diesem Zeitpunkt in der Luft erlebt hatte. Die Tiefe meines Sturzes hatte mich in die Reichweite der Maschinenkanonen vom Boden gebracht und sie warfen ein Trommelfeuer aus Schrapnell von den Flugabwehrkanonen um mich herum, und ich hatte die Chance, »auf dem Trommelfeuer zu reiten«, wie man das beim R.F.C. nennt. Um die Situation noch interessanter zu gestalten, begannen sie damit, »brennende Zwiebeln« auf mich zu schießen.

»Brennende Zwiebeln« sind Raketen, die von einer Raketenkanone abgeschossen werden. Sie werden benutzt, um eine tieffliegende Maschine zu treffen, und sie sind bis zu einer Höhe von etwa fünftausend Fuß effektiv. Manchmal werden sie nacheinander in einer Kette aus acht Raketen abgeschossen und sie sind eines der schwierigsten Dinge, durch die man durchmuss. Wenn sie treffen, geht man zwangsläufig in Flammen auf, und dann hat's einen erwischt.

Die ganze Zeit wurde ich auch noch von »Archie« – dem Feuer der Flugabwehrkanonen – angegriffen. Ich entwichte den Maschinenkanonen und den »brennenden Zwiebeln«, aber »Archie« erwischte mich vier- oder fünfmal. Jedes Mal, wenn ich – oder besser meine Maschine – gestopft wurde, machte es wegen der Spannung des Materials, das die Flügel bespannt, laut »Bäng«.