

GÜTERSLOHER  
VERLAGSHAUS



**Gütersloher Verlagshaus. Dem Leben vertrauen**



James C. Whittaker

*Es war als  
sängen  
die Engel*

Gütersloher Verlagshaus

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

*Die Originalausgabe erschien 1943 unter dem Titel  
»We thought we heard the angels sing«  
bei E.P. Dutton & Co., New York*

Alle bedruckten Materialien dieses Taschenbuches  
sind chlorfrei und umweltschonend.

34., vollständig überarbeitete Auflage  
Copyright © 2006 by Gütersloher Verlagshaus, Gütersloh,  
in der Verlagsgruppe Random House GmbH, München

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Umschlaggestaltung: schwecke.mueller Werbeagentur GmbH, München, unter Verwendung des Fotos »Sunlight from low sun reflecting off sea under dark layer of clouds« © Getty Images  
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany  
ISBN-13: 978-3-579-06855-8  
ISBN-10: 3-579-06855-5

[www.gtvh.de](http://www.gtvh.de)

Dem einen, der von uns ging

*Sergeant*  
*Alex Kaczmarczyk*



O ewiger Vater, stark und gut,  
in dessen Hand das Weltall ruht,  
der du das Meer von Strand zu Strand  
an seinen Ort hältst hingebannt,  
wir flehn: Errette aus Not und Tod  
die Seelen, die das Meer bedroht.

O Christus, der trotz Sturmeswut  
in sorglos-sanftem Schlaf geruht –  
du sprachst, und still ward's ringsumher –,  
du, der gewandelt auf dem Meer,  
wir flehn: Errette aus Not und Tod  
die Seelen, die das Meer bedroht.

O Heiliger Geist, du Gotteskraft,  
die Friede und Licht aus Chaos schafft,  
du schwebtest über dem finstern Meer,  
als noch die Erde wüst und leer,  
wir flehn: Errette aus Not und Tod  
die Seelen, die das Meer bedroht.

Dreieinigkeit der Liebe und Macht:  
Die Brüder beschirme bei Tag und Nacht.  
Vor Feuer und Feind, vor Sturm und Riff  
bewahre sie, bewahr ihr Schiff.  
Und so erschallt mit Preis und Dank  
auf Land und See dir Lobgesang.

Nach einer altenglischen Hymne





## Erstes Kapitel

Unser großer Liberator-Bomber schaukelte ruhig im hellen Oktobersonnenlicht, hoch über dem südwestlichen Pazifik. Nur das tiefdröhnende Gebrumm der vier Motoren und das Singen des Windes ließen unsere große Geschwindigkeit erkennen. Wenn wir durch die Lücken der treibenden Wolken blickten, konnten wir tief unter uns den Ozean sehen wie eine weite blaue Decke. Aus 1500 m Höhe erschien er kühl und einladend, und ich erinnere mich, dass ich das Bild schön fand.

Das war am 18. Oktober 1942. Jetzt, drei Monate später, kann ich es allerdings nicht mehr verstehen, wie ich diese von Haifischen belebte Wasserwüste mit ihrer heftigen Dünung und sengenden Hitze einmal habe schön finden können. In ihr verloren wir einen unserer Kameraden, und wir anderen wurden nur durch Gottes Eingreifen, durch zwei göttliche Wunder gerettet.

An diesem sonnigen Nachmittag flog ich mit 200 Meilen Stundengeschwindigkeit dem größten Erlebnis entgegen, das ein Mensch haben kann, dem, in welchem er seinen Gott findet. Ich hatte aber noch keine

Ahnung davon, als wir jetzt über den Wolken dahinzogen.

Vor uns lag Hawaii, San Franzisko und die Heimat. Hinter uns lag eines der größten Kriegsgeschehen, das die Welt je gesehen hat.

Dort waren wir in unseren Bomber gestiegen mit der Bestimmung, ihn nach Hickam Field auf Honolulu zu fliegen. Danach sollten wir mit einer anderen Maschine zum heimatlichen Festland zurückkehren. Das bedeutete für alle eine kurze Unterbrechung unserer Pflicht und für mich einen Besuch zu Hause.

Wir waren fünf, alle Angehörige der Luftwaffe der Vereinigten Staaten, Abteilung Transportkommando. In der Rangordnung ging es von Hauptmann William (Bill) T. Cherry, unserem Piloten und Kommandanten, hinunter bis zum Gemeinen John Bartek, unserem Maschinisten, der außerdem der Jüngste war.

Bill Cherry war ein stämmiger, ruhiger Texaner, aus der Stadt Quail gebürtig. Seine Frau und sein dreijähriges Töchterlein lebten jedoch jetzt in Fort Worth. Er trat mit 23 Jahren als Fliegerkadett in die Armee ein, und nachdem er sein Offizierspatent erworben hatte, ging er als Pilot zu amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften.

Seine Erfahrungen mit den großen Verkehrsflugzeugen gaben ihm in der Führung der schweren viermotorigen Bomber der Transport-Abteilung eine natürliche

Sicherheit. Sein Aussehen ist so, wie es jedermann von einem amerikanischen Flieger erwartet: er ist breit-schultrig und hat ruhigblickende blaue Augen und dabei ist er zwanglos im Gespräch. Tausende von Meilen bin ich als zweiter Pilot mit Bill Cherry geflogen, nie hatte ich einen besseren Kameraden. Ruhig in Gefahr, gleichmütig im Unglück, gesegnet mit einem trockenen Humor, so überwand er in den kritischen Tagen, die uns bevorstanden, manche Schwierigkeit. Nie habe ich ihn unduldsam gefunden – außer gegen Haifische. Doch davon später.

Der andere Offizier, der sich außer mir noch an Bord befand, war Leutnant John J. De Angelis, unser Beobachter. De Angelis ist 24 Jahre alt und stammt aus Pennsylvanien. Während er die berühmte Citadel-Schule besuchte, zog ihn das Soldatenleben an. Er entschloss sich zum Dienst bei der Artillerie. Nach seiner Bestallung wurde er zur Beobachterschule versetzt, und schließlich kam er zur Transport-Abteilung. Gerade zwei Tage vor unserer Abkommandierung in den Pazifischen Ozean hatte er geheiratet. Er zählte daher die Minuten auf unserem Flug.

Ein zweiter unserer Gemeinschaft, der aus romantischen Gründen für ein eiliges Nachhausekommen war, war Sergeant James W. Reynolds, unser Funker, ein freundlicher Bursche von 26 Jahren aus Oakland in Kalifornien. Er hatte sich in einer der Pausen zwischen seinen sechs

Flügen über dem Pazifik verlobt. Die Zeit verging ihm recht langsam, zumal er wenig mit Funken beschäftigt war: Die Japaner hatten die Angewohnheit mitzuhören.

Johnny Bartek war ein ernstes zwanzigjähriges Kind aus New Jersey, rothaarig und sommersprossig. Wahrscheinlich war er nächst dem Piloten der beschäftigteste Mann auf dem Flugzeug. Während des Fluges hatte er den Benzintank zu beobachten, die Umschaltung vom einen zum anderen Tank vorzunehmen und dafür zu sorgen, dass der Landungshebel nach unten stand und in Ordnung war. Johnny Bartek hatte noch viele andere Pflichten, aber trotz allem fand er immer noch Zeit, in einem kleinen, braun eingebundenen Neuen Testament zu lesen, von welchem wir später noch eine ganze Menge hören werden. Jetzt jedoch rief sein Gesicht, wie es ernsthaft über die kleine Bibel gebeugt war und er eifrig darin las, bei mir ein Lächeln hervor.

Ich selbst hatte in einem Monat meinen 41. Geburtstag und war der älteste Mann auf dem Flugzeug. Nachdem ich 1922 im Alter von 21 Jahren die Marine verlassen hatte, schaute ich mich hier und dort um und begann 1927 mit der Fliegerei. Seit 1930 bin ich nie mehr ohne eigenes Flugzeug gewesen. Nach Pearl Harbour wickelte ich so schnell wie möglich meine Geschäfte ab und trat wieder in die Armee ein, wo ich als Leutnant angenommen wurde. Es bestand für mich keine Möglichkeit, als Kampfflieger eingesetzt zu werden, so

wurde ich der Transport-Abteilung zugeteilt. Durch meinen Dienst dort machte ich wenigstens einen jungen Mann für ein Kampfflugzeug frei, und das ist fast so, als wenn ich selbst eines geflogen hätte.

Unsere großen Liberators und Fliegenden Festungen bringen die jungen Leute zum Angriff über feindliches Gebiet. Jetzt war zwar der Bombenraum unserer Maschine leer, aber bald würde es wieder so weit sein, dass Tod und Zerstörung aus ihm auf die Streitkräfte Hirohitos im Pazifik geworfen würden.

Bill Cherry übernahm wieder die Führung und ich ging durch die Maschine nach hinten. Johnny Bartek las in seinem Testament. Ich machte eine scherzhafte Bemerkung, die er aber nicht beachtete.

Als ich zurückkehrte, sahten wir gerade die schöne Insel Oahu und näherten uns damit dem Ende der ersten Etappe unserer Heimreise. Als wir tiefer gingen, tauchten die Flugzeughallen von Hickam Field aus der Landschaft auf. Sanft setzte Bill Cherry nachmittags um halb fünf die Maschine auf den Platz.

Wir trugen unser Zeug aus der Maschine in das uns angewiesene Quartier und waren dann für den Abend frei. Für den nächsten Tag war uns die Überführung einer Fliegenden Festung nach dem Festland zugewiesen worden; am Abend sollte es losgehen.

Die Kameraden verbrachten den Tag auf verschiedene Weise. Ich ging nach Honolulu und kaufte ein

bunt geblühtes hawaiisches Seidenkleid für meine Frau. Ich schrieb auch an meinen 19-jährigen Sohn Thomas, der bei der Marine in San Franzisko stationiert war, und an meine 16-jährige Tochter Shirley.

Ferner nahm ich einige Eintragungen in meinem Tagebuch vor. Wenn das kleine Buch gewusst hätte, was uns bevorstand, so wäre es wahrscheinlich durch das Fenster geschlüpft und im Gebüsch verschwunden. Ich habe es noch, das heißt, meine Frau hat es. Seine Seiten sind immer noch von Salz verkrustet, und die Schrift, vor allem gegen den Schluss, ist sehr schwer zu lesen.

Wir verbrachten die Nacht zum 19. auf dem Flugplatz und vertrieben uns am nächsten Tag die Zeit, so gut es ging. Kurz nach 5 Uhr nachmittags packten wir unser Zeug zusammen und gingen zu den Flugzeughallen, wo unsere Fliegende Festung schon bereitstand.

Wir waren eine sorglose, an zu Hause denkende Gesellschaft. Das Wetter und die Insel waren auch nicht dazu angetan, unsere Gefühle irgendwie zu beeinträchtigen. Es war kaum zu glauben, dass vor zehn Monaten die Hölle aus der Luft herabgeregnet war auf diesen jetzt so friedlich daliegenden Flugplatz.

Wir erreichten die Maschine und verstaute unseren Proviant an Bord: belegte Brote, Orangen und Kaffee in Thermosflaschen. Wir wollten gerade selbst nachfolgen, als wir abberufen wurden und erfuhren, dass die Pläne geändert waren.

Wir und unsere Fliegende Festung waren bestimmt worden, den weltberühmten Fliegerhauptmann Eddie Rickenbacker und seine militärische Begleitung zu befördern, die in einem geheimen Auftrag des Kriegsministeriums unterwegs waren. Das enttäuschte uns ziemlich, wollten wir doch möglichst schnell in die Heimat. Aber Befehl ist Befehl.

Als wir uns jedoch an den Gedanken gewöhnt hatten, fanden wir die Sache ganz reizvoll; wir hatten ja schon längst auf einen neuen Einsatz gewartet. Es war auch nicht einer unter uns, der nicht ziemlich genau über Eddie Rickenbacker Bescheid wusste, Amerikas Fliegerheld des Ersten Weltkrieges, der mehr deutsche Flugzeuge abgeschossen hatte als irgendein anderer Amerikaner. Statt nach dem Kriege einen soliden Beruf zu ergreifen, war er bei der Fliegerei geblieben, und schließlich leitete er eine große, gut gehende Luftverkehrsgesellschaft. Es ist darum verständlich, dass wir alle gerne dem Mann begegnen wollten, der im Kriege wie auch im zivilen Leben dem Tode oft unter dramatischen Umständen entronnen war.

Den größten Beweis seines Mutes gab er – da ich selbst Flieger bin, kann ich es wohl beurteilen –, als er, schwer verletzt und in mit Benzin vollgesogenen Kleidern, unter den Trümmern seines über Georgia abgestürzten Flugzeugs lag und dabei die Rettungsarbeiten leitete. Benzin war auf die Erde und über die Trümmer, in denen

noch einige Menschen wie in der Falle saßen, geflossen. Stundenlang lag Rickenbacker so, wies die Rettungsmannschaft an und warnte alle Neuhinzukommenden: »Zündet kein Streichholz an, zündet kein Streichholz an!«

Er hat diese und viele andere Katastrophen überstanden, um neue Heldentaten – viele noch heute der Öffentlichkeit unbekannt – für sein Land zu vollbringen.

Wir sprachen lebhaft über ihn, als wir zum Abendessen zurückgingen. Wir wussten, wenn Rickenbacker etwas sehen wollte, so ging er auch nahe genug heran. Und das hieß, dass auch wir Gelegenheit haben würden, mancherlei zu sehen.

Unsere neue Abflugzeit war auf 1/2 11 Uhr nachts festgesetzt. Wir waren pünktlich zur Stelle und bereiteten alles vor, während unsere B 17 ein zweites Mal anlief. Wir kontrollierten die Instrumente und verstaute die zusätzlichen Lebensmittel, die noch ankamen. Zwei Feldbetten wurden im Bombenraum untergebracht.

Dann stellten wir fest, dass wir noch einen weiteren Passagier hatten, einen bleich aussehenden jungen Mann, Sergeant Alex Kaczmarczyk, der zu seinem Regiment irgendwo im südwestlichen Pazifik zurückkehrte. Vor kurzem war er erst aus dem Lazarett entlassen worden, wo er 48 Tage mit Gelbsucht gelegen hatte. Er war



uns als Maschinist zugeteilt; Bartek wurde also zweiter Maschinist.

Etwa um 10 Uhr machten wir die Benzintanks fertig und füllten den Brennstoff nach, der beim Anwärmen der Motoren verbraucht worden war. Um 10.20 Uhr waren wir alle an unserem Platz. Hauptmann Bill Cherry saß im linken Führersitz, ich im rechten.

Leutnant De Angelis war in einem vorderen Raum, in dem sich gewöhnlich die Männer aufhielten, die die Bomben ausklinkten; doch heute hatten wir nicht zu bombardieren. So baute sich De Angelis dort seinen Kartentisch auf, um unseren Kurs aufzuzeichnen.

Sergeant Reynolds war im Funkraum, der sich etwa mittschiffs befand. – Johnny Bartek stand in Bereitschaft an der Anlasserkontrolle, während der junge Kaczmarczyk im Bombenraum wartete.

»Nun«, bemerkte Cherry, »wenn *er* fertig ist – wir sind es!«

In diesem Augenblick näherten sich die Lichter eines Stabswagens unserer Maschine.

Das Flugzeug schütterte schwach, als unsere Passagiere an Bord kamen. Ich hörte Schritte hinter uns. Um 10.28 Uhr legte sich eine Hand auf meine Schulter und eine Stimme sagte:

»Mein Name ist Rickenbacker.«



## Zweites Kapitel

Ich ergriff Hauptmann Rickenbackers Hand, nannte meinen Namen und stellte ihm dann Cherry vor. Rickenbackers Begleiter war Oberst Hans Adamson aus Washington, sein Freund aus dem Ersten Weltkrieg. Rickenbacker hatte Oberst Adamson mitgenommen, weil das Kriegsministerium einen militärischen Sachverständigen als Begleiter gewünscht hatte.

Cherry erklärte, dass alles bereit sei. Unsere Passagiere nahmen Platz; Rickenbacker hinter Cherry und Oberst Adamson hinter mir. Dann schnallten sie sich an.

Ich ließ die vier Motoren anspringen und zwei Minuten später waren wir auf der Startbahn. Um die Länge derselben voll auszunutzen, war es notwendig, dass wir in leichten Gegenwind gingen. Daher mussten wir unsere Seitensteuer gebrauchen, um uns auf der Bahn zu halten.

Ich ließ alle vier Motoren auf vollen Touren laufen, und damit begann das erste der vielen Missgeschicke,

die uns in den nächsten drei Wochen treffen sollten. Mit 60 Stundenmeilen mitten auf der Bahn verklemmte sich durch die Bremsführung ein Steuer.

Die große Maschine raste aus der Startbahn und schoss auf die Flugzeughallen zu. Um den Gebäuden zu entgehen und ein Abkommen vom Flugplatz zu verhindern, begann Cherry mit 50 Stundenmeilen Schleifen auf dem Boden zu drehen. Dabei zieht das Flugzeug so lange enge Kreise, bis seine Eigenkraft aufgebraucht ist. Das war eine ungeheure Belastung für die Bereifung, aber sie hielt. Als wir langsam ausrollten, waren wir wieder auf der Startbahn. Es war ein Meisterstück von Bill Cherry.

Gerade als wir mit dem Drehen begannen und wie wild gegen die Hallen rasten, erhob sich Rickenbacker halb und schien etwas sagen zu wollen. Aber er lehnte sich zurück, ohne es zu tun.

Als wir endlich hielten, sagte Rickenbacker zu Cherry: »Gute Arbeit, wirklich tadellos. Aber einen Augenblick dachte ich, die Bereifung würde nicht halten.«

Cherry machte einen Versuch zu lachen: »Wir haben beide dasselbe gedacht«, sagte er.

Während ein Lastwagen uns zu den Hallen zurückschleppte, war Sergeant Kaczmarczyk schon dabei, das entstandene Durcheinander im hinteren Teil der Maschine in Ordnung zu bringen. Eine kurze Besichtigung ergab, dass eine Reparatur während der Nacht

nicht mehr durchgeführt werden konnte. So wurde eine andere Fliegende Festung aus der Halle geholt und die Motoren zum Anwärmen angelassen.

Die Feldbetten, Rickenbackers und Adamsons Gepäck sowie verschiedene Säcke mit Post für unsere Streitkräfte im Pazifik und unsere eigenen Sachen wurden umgeladen. Während das geschah, sah ich, wie De Angelis seinen Oktanten kritisch musterte.

Der Oktant ist ein nautisches Instrument, ähnlich dem Sextanten, aber mit einem Bogen von  $45^\circ$  versehen. Gleich dem Sextanten wird er zur Navigation sowohl in der Luft wie auf See gebraucht. Man misst mit ihm die Winkel und Winkelentfernungen zur Ermittlung der Breiten- und Längengrade.

»Ist mit dem Ding was los?«, fragte ich.

»Es scheint nicht«, erwiderte De Angelis, »obwohl er einen ziemlichen Stoß bekam. Während wir uns im Kreise drehten, rollte er vom Tisch und schlug gegen die Seitenwand. Ich konnte ihn gerade noch festhalten.«

Er trug den Oktanten hinüber in die neue Maschine. – Ich war froh, dass ich während des Kreisens nicht den Platz von De Angelis da vorne gehabt hatte. Wie leicht hätte ein Steuer nachgeben können, und dann wäre John am Boden gewesen – und die Maschine über ihm.

Am Morgen des 21. Oktober, 1.29 Uhr, ließen wir unsere Motoren an, und eine Minute später schossen wir die Startbahn entlang.

Ich brachte unseren Funkpeiler auf die gleiche Frequenz mit dem Honolulu-Sender, um Verhaltensmaßnahmen entgegennehmen zu können. Die große Maschine erhob sich leicht und wir waren in der Luft. Durch eine dunstige und bewölkte Schicht kletterten wir schnell in klare Luft.

De Angelis gab Cherry und mir die notwendigen Richtungspositionen. Cherry schwenkte auf unseren Kurs ein.

Rickenbacker und der Oberst vertrieben sich die Zeit mit Gesprächen. Es war eine zauberhafte Vollmondnacht. Schließlich schlug Oberst Adamson vor, schlafen zu gehen, und Kaczmarczyk machte es sich im Bombenraum bequem.

Unser nächstes Ziel war die Insel X, etwa 1700 Meilen südwestlich der Hawaii-Gruppe. Wir wussten, dass Rickenbackers Interesse besonders unseren Luftwaffeneinheiten galt, und so war es nicht schwer, sich auszurechnen, dass es weiter nach Guadalcanal und anderen Inselgruppen gehen würde, wo sich solche Einheiten befanden.

Wir flogen dahin in 2500 m Höhe, weit über der Wolkenbank, als um 5 Uhr morgens Cherry meinte, er wolle versuchen, etwas zu schlafen. So übernahm ich das Steuer.

De Angelis kam und sagte, dass er einige Ortsbestimmungen durchgeführt habe, in der Halbdämmerung,

## UNVERKÄUFLICHE LESEPROBE



James C. Whittaker

## **Es war als sängen die Engel**

Paperback, Broschur, 159 Seiten, 12,0 x 19,0 cm

ISBN: 978-3-579-06855-8

Gütersloher Verlagshaus

Erscheinungstermin: Januar 2006

### Die wundersame Rettung einer Fliegerbesatzung

- Eine spannende, authentische Geschichte
- Der erfolgreiche Klassiker - seit über 50 Jahren im Verlagsprogramm
- Über 500.000 verkaufte Exemplare!

Ergreifend und erschütternd ist sie, die Geschichte der amerikanischen Fliegerbesatzung, die im Oktober 1942 in den einsamen Weiten des Pazifiks ums Überleben kämpft. In drei winzigen Schlauchbooten, der sengenden Hitze der Äquatorsonne schutzlos ausgeliefert, treiben acht Männer ohne Trinkwasser und ohne Nahrung mit täglich schwindender Hoffnung auf Rettung in einer von Haifischen bevölkerten Wasserwüste. Am Rand ihrer physischen und psychischen Kräfte machen sie wundersam tröstende Erfahrungen, in denen sie den »Alten Meister«, Gott, spüren. Ihre unglaubliche Rettung werden sie nie vergessen.



**Der Titel im Katalog**