





Entdecken Sie mehr auf  
[www.gtvh.de](http://www.gtvh.de)

James C. Whittaker

*Es war als  
sängen  
die Engel*



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967

37. Auflage, 2019  
Copyright © 2006 Gütersloher Verlagshaus, Gütersloh,  
in der Verlagsgruppe Random House GmbH,  
Neumarkter Str. 28, 81673 München

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten,  
so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung, da wir uns  
diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf deren Stand  
zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

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 978-3-579-06855-8

[www.gtvh.de](https://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