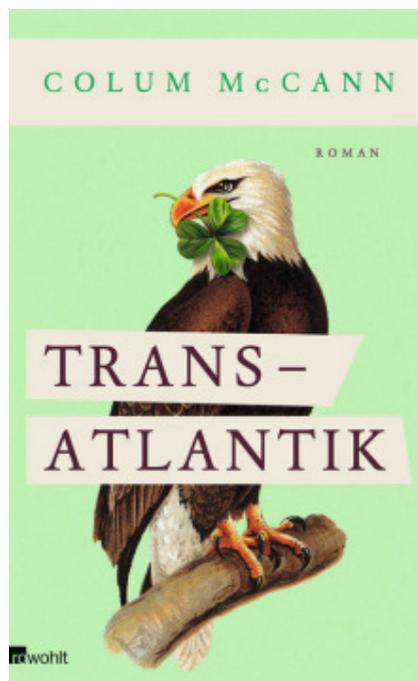


Leseprobe aus:

Colum McCann

Transatlantik



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf rowohlt.de.

Colum McCann *Trans-*
atlantik Roman

Aus dem Englischen von
Dirk van Gunsteren

Rowohlt

Die Originalausgabe erschien 2013 unter dem Titel
«TransAtlantic» bei Random House, New York.

Der Autor dankt
der John Simon Guggenheim Foundation
für das Stipendium, mit dem sie ihn bei den
erforderlichen Recherchen und der Niederschrift
dieses Romans unterstützt hat.

1. Auflage März 2014
Copyright © 2014 by Rowohlt Verlag GmbH,
Reinbek bei Hamburg
«TransAtlantic» Copyright © 2012 by Colum McCann
Alle deutschen Rechte vorbehalten
Satz ITC New Baskerville PostScript (InDesign)
bei Pinkuin Satz und Datentechnik, Berlin
Druck und Bindung CPI books GmbH, Leck
Printed in Germany
ISBN 978 3 498 04522 7

Dieses Buch ist für Loretta Brennan Glucksman.
Und für Allison und Isabella.

Und natürlich für Brendan Bourke.

Die Geschichte ist nicht stumm. Die Geschichte der Menschheit weigert sich, den Mund zu halten, ganz gleich, wie sehr man sie in Besitz nimmt, sie zerbricht und durch Lügen entstellt. Trotz Unwissenheit und Taubheit tickt die Zeit, die einst war, noch immer in der Zeit, die jetzt ist.

Eduardo Galeano

Das Haus stand am Ufer des Loughs. Sie konnte hören, wie Wind und Regen über die weite Wasserfläche jagten: Sie fuhren durch die Bäume und arbeiteten sich durch das Gras.

Sie erwachte früh am Morgen, noch vor den Kindern. Es lohnte sich, dem Haus zuzuhören. Eigenartige Geräusche vom Dach. Anfangs dachte sie, es könnten vielleicht Ratten sein, die über die Schieferplatten huschten, doch bald entdeckte sie, dass es Möwen waren, die Austern auf das Dach fallen ließen, damit sie aufsprangen. Das geschah meist morgens, manchmal schon bei Tagesanbruch.

Die Muscheln schlugen mit einem scharfen Klicken auf, sprangen hoch und schlitterten gleich darauf klirrend über das Dach, bis sie in das lange, mit weißer Farbe besprenkelte Gras fielen.

Wenn eine Muschel mit der Kante auftraf, zerbrach sie, doch wenn sie auf der Seite landete, hielt sie stand. Dann lag sie da wie etwas nicht Explodiertes.

Geschickt wie Akrobaten stießen die Möwen auf die zerbrochenen Muscheln nieder. War ihr Hunger vorerst gestillt, flogen sie in blau-grauen Staffeln wieder zum Wasser.

Bald regte es sich in den Zimmern. Fenster, Türen und Schränke wurden geöffnet, und der Wind, der über das Lough wehte, strich durch das Haus.

Buch eins

1919

Wolkenschatten

Es war ein umgebauter Bomber. Eine Vickers Vimy. Nichts als Holz, Leinen und Draht. Sie war breit und schwerfällig, und doch fand Alcock, sie sei ein spritziges kleines Ding. Er tätschelte sie jedes Mal, wenn er an Bord kletterte und neben Brown ins Cockpit glitt. Mit einer einzigen geschmeidigen Bewegung. Wenn er die Hand auf dem Gashebel und die Füße auf den Seitenrudderpedalen hatte, kam es ihm vor, als hätten sie schon abgehoben.

Am besten gefiel es ihm, durch die Wolken zu stoßen und in klarem Sonnenlicht zu fliegen. Er konnte sich über den Rand des Cockpits beugen und den Schatten dort unten sehen, der sich auf der weißen Oberfläche der Wolken streckte und zusammenzog.

Brown, der Navigator, war zurückhaltender – derlei Aufheben war ihm peinlich. Er saß vornübergebeugt im Cockpit und lauschte auf die Hinweise des Motors. Er wusste instinktiv, welche Gestalt der Wind annehmen würde, doch er vertraute auf das, was er tatsächlich berühren konnte: die Kompassse, die Karten, das Schauglas des Treibstofftanks zu seinen Füßen.

Zu jener Zeit war der Begriff des Gentlemans beinahe nur noch ein Mythos. Der Große Krieg hatte die Welt er-

schüttert. Die unerträglichen Nachrichten von sechzehn Millionen Toten strömten von den großen Metalltrommeln der Zeitungsdruckereien. Europa war ein Beinhaus.

Alcock war für das Royal Flying Corps geflogen. Er hatte kleine, an der Unterseite der Maschine aufgehängte Bomben ausgeklinkt. Die unvermittelte Leichtigkeit des Flugzeugs. Ein Schub hinauf in die Nacht. Er beugte sich aus dem offenen Cockpit und sah unten den Pilz der Rauchwolke aufsteigen. Die Maschine fand die Horizontale und flog heim. Bei diesen Flügen wollte Alcock unerkannt bleiben. Er flog im Dunkeln, über ihm der offene Himmel und die Sterne. Dann kam unten ein Landstreifen in Sicht. Der Stacheldraht war beleuchtet wie der Altar einer seltsamen Kirche.

Brown hatte Aufklärungsflüge gemacht. Er besaß ein Gespür für die Mathematik des Fliegens. Er konnte jeden Himmel in eine Reihe von Zahlen verwandeln. Selbst am Boden setzte er seine Berechnungen fort und entwarf neue Methoden, seine Flugzeuge nach Hause zu leiten.

Beide wussten genau, was es hieß, abgeschossen zu werden.

Alcock erwischte die Türken bei einem Fernangriff auf die Bucht von Suvla. Maschinengewehrfeuer durchsiebte seine Maschine und zerschoss den linken Propeller. Er setzte auf dem Wasser auf und schwamm mit seinen beiden Crewmitgliedern an Land. Sie mussten nackt zu dem Lager marschieren, in dem die Türken lange Reihen kleiner Holzkäfige für die Kriegsgefangenen aufgestellt hatten. Dort waren sie der Witterung ungeschützt ausgesetzt. Im Nachbarkäfig saß ein Waliser, der eine

Sternenkarte besaß, und so verbesserte Alcock unter den schimmernden Nagelköpfen der türkischen Nächte seine diesbezüglichen Fertigkeiten: ein Blick zum Himmel, und er konnte die genaue Uhrzeit bestimmen. Doch am meisten sehnte er sich danach, an einem Motor herumzuschrauben. Als er in ein Lager bei Kedos verlegt wurde, tauschte er seine Rotkreuzschokolade gegen einen Dynamo und sein Shampoo gegen ein paar Traktorenteile ein und baute aus Bambusrohr, Schrauben, Draht und Batterien eine Reihe Ventilatoren.

Auch Teddy Brown war in Kriegsgefangenschaft geraten, nachdem er bei einem Aufklärungsflug über Frankreich zur Landung gezwungen worden war. Eine Kugel hatte sein Bein zerschmettert, eine andere den Tank durchlöchert. Im Sinkflug warf er die Kamera hinaus, zerriss Karten und Aufzeichnungen und verstreute die Fetzen. Der Pilot brachte die B.E. 2c auf einem schlammigen Weizenfeld herunter und stellte den Motor ab. Sie reckten die Arme in die Luft. Die Feinde kamen aus dem Wald gerannt, um sie aus dem Wrack zu zerren. Brown roch das Benzin, das aus den geborstenen Tanks floss. Einer der Krauts hatte eine brennende Zigarette im Mund. Brown war für seine Zurückhaltung bekannt. *Excuse me*, rief er, doch der Deutsche kam immer näher. *Nein, nein*. Der Deutsche blies eine kleine Rauchwolke aus. Der Pilot schwenkte die Arme und brüllte: *For fucksake, stop!*

Der Deutsche blieb unvermittelt stehen, legte den Kopf in den Nacken, verschluckte die brennende Zigarette und rannte weiter auf die beiden Flieger zu.

Es war eine Geschichte, die Browns Sohn Buster zum Lachen brachte, als er sie zwanzig Jahre später hörte, kurz bevor er selbst in den Krieg zog. *Excuse me. Nein, nein*. Als

hätte dem Deutschen das Hemd aus der Hose gehangen. Als hätte er sich die Stiefel nicht ordentlich geschnürt.

Brown wurde noch vor dem Waffenstillstand in die Heimat entlassen und verlor seinen Hut im Gewirbel der Hüte über dem Piccadilly Circus. Die Frauen trugen roten Lippenstift auf. Die Rocksäume gaben die Beine bis fast zu den Knien hinauf frei. Er wanderte an der Themse entlang, folgte dem Fluss so weit, bis er ihn zum Himmel hinaufzuführen schien.

Alcock kehrte erst im Dezember nach London zurück. Er sah Männer in schwarzen Anzügen und mit Bowlerhüten über Schutt und Trümmer steigen. In einer Gasse, die von der Pimlico Road abging, machte er bei einem Fußballspiel mit und trat das Leder hierhin und dorthin. Und doch hatte er wieder das Gefühl, in der Luft zu sein. Er zündete sich eine Zigarette an und sah dem Rauch nach, der sich kräuselte und verwehte.

Anfang 1919, als Alcock und Brown einander in der Vickers-Fabrik in Brooklands kennenlernten, spürten sie sogleich, dass sie beide einen Neuanfang brauchten. Die Auslöschung der Erinnerung. Die Erschaffung eines neuen Augenblicks, eines ungezügelten, dynamischen, kriegslosen Augenblicks. Es war, als wollten sie ihre jüngeren Herzen in die gealterten Körper verpflanzen. Sie wollten nicht an die Blindgänger denken, an die Explosionen und Stichflammen, an die Zellen, in die man sie gesperrt hatte, oder daran, in was für Abgründe sie in der Finsternis geblickt hatten.

Stattdessen sprachen sie über die Vickers Vimy. Ein spritziges kleines Ding.

Die vorherrschenden Winde wehten von Neufundland ostwärts und strömten kräftig und rasch über den Atlantik. Zweitausendneuhundert Kilometer über den Ozean.

Die Männer kamen mit dem Schiff aus England, nahmen sich Zimmer im Cochrane Hotel und warteten auf die Vimy. Sie kam in siebenundvierzig großen Holzkisten. Im Spätfrühling. In der Luft noch der Biss der Kälte. Alcock und Brown heuerten Männer an, die die Kisten vom Hafen heraufschaffen sollten. Sie banden die Kisten auf Fuhrwerke und bauten das Flugzeug auf freiem Feld zusammen.

Die Wiese lag auf einem niedrigen Hügel am Rand von St. John's. Dreihundert Meter ebene Fläche, am einen Ende ein Sumpf, am anderen ein Kiefernwäldchen. Tagelang wurde geschweißt, gelötet, geschliffen und genäht. An den Bombenhalterungen wurden zusätzliche Treibstofftanks befestigt. Das freute Brown am meisten. Sie verwendeten den Bomber auf eine ganz neue Art: Sie entfernten den Krieg aus dem Flugzeug, befreiten das Ganze von seiner Neigung zum Blutbad.

Um die Unebenheiten der Wiese zu beseitigen, steckten sie Kabel in Zündpatronen und sprengten Felsen, rissen Schuppen ab, legten Zäune um und planierten Bodenwellen. Es war Frühsommer, doch die Luft war noch frisch. Vogelschwärme zogen fließend über den Himmel.

Nach vierzehn Tagen war die Startbahn fertig. Für die meisten war es bloß ein Stück Land, doch für die beiden Piloten war es ein fabelhaftes Aerodrom. Sie schritten die Startbahn ab, beobachteten den Wind in den Bäumen, hielten Ausschau nach Wetterzeichen.

Viele Schaulustige kamen, um die Vimy zu bestaunen. Manche hatten noch nie in einem Automobil gesessen, geschweige denn ein Flugzeug gesehen. Aus der Ferne hätte man meinen können, jemand hätte eine Libelle nachgebaut. Die Maschine war dreizehn Meter lang und beinahe fünf Meter hoch, und die Flügelspannweite betrug mehr als zwanzig Meter. Wenn sie mit dreitausendneunhundert Litern Benzin und hundertachtzig Litern Öl betankt war, wog sie fünftausendachthundert Kilo. Fast vierzig Kilo pro Quadratmeter Flügelfläche. Die Stoffbespannung war mit Tausenden Stichen zusammengenäht worden. Die anstelle der Bomben montierten Tanks enthielten Treibstoff für dreißig Flugstunden. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug hundertdreißig Stundenkilometer, die Reisegeschwindigkeit hundertfünfzig Stundenkilometer, die Landegeschwindigkeit zweiundsiebzig Stundenkilometer. Sie verfügte über zwei wassergekühlte Rolls-Royce-Eagle-VIII-Motoren mit zwölf in zwei Reihen à sechs angeordneten Zylindern, 360 PS und einer Lastdrehzahl von 1080 UpM. Jeder Motor trieb einen vierflügeligen Holzpropeller an.

Die Schaulustigen strichen über die Streben, klopfen auf die Stahlprofile und stießen mit Schirmspitzen gegen den straff gespannten Leinenstoff der Tragflächen. Kinder schrieben mit Buntstiften ihre Namen auf die Unterseite des Rumpfes.

Fotografen stülpten sich schwarze Tücher über. Alcock posierte für die Kameras und beschirmte wie ein Entdecker mit der Hand die Augen. *Auf, auf!*, rief er und sprang aus drei Metern Höhe ins nasse Gras.

Die Zeitungen schrieben, jetzt sei alles möglich. Die Welt wurde klein. In Paris wurde der Völkerbund gegründet. W. E. B. Du Bois berief den Pan-Afrikanischen Kongress mit Delegierten aus fünfzehn Ländern ein. In Rom hörte man Jazzplatten. Radiobegeisterte übermittelten Signale mit Hilfe von Vakuumröhren Hunderte von Kilometern weit. Eines nicht mehr fernen Tages würde man die aktuelle Ausgabe des *San Francisco Examiner* in Edinburgh, Salzburg, Sydney oder Stockholm lesen können.

In London hatte Lord Northcliffe von der *Daily Mail* für die erste Atlantiküberquerung, ganz gleich, in welcher Richtung, zehntausend Pfund ausgesetzt. Mindestens vier andere wollten es ebenfalls versuchen. Hawker und Grieve hatten bereits notwassern müssen. Andere, wie Brackley und Kerr, warteten auf Flugplätzen entlang der Küste auf Wetterbesserung. Der Flug durfte nicht länger als zweiundsiebzig Stunden dauern. Nonstop.

Es gab Gerüchte über einen reichen Texaner, der es versuchen wollte, über einen ungarischen Prinzen und sogar – das waren die schlimmsten – über einen Deutschen von der Fliegertruppe, der im Krieg einen Langstreckenbomber geflogen hatte.

Der Lord Northcliffe unterstellte Beilagenredakteur der *Daily Mail* hatte angesichts eines möglichen deutschen Sieges angeblich ein Magengeschwür entwickelt.

«Ein Deutscher! Ein verdammter Deutscher! Gott steh uns bei!»

In der Fleet Street ging er am Metteurtisch, wo die Titelseite gesetzt wurde, auf und ab und formulierte in Gedanken die möglichen Schlagzeilen. Seine Frau hatte eine englische Fahne auf das Futter seines Jacketts genäht. Er strich darüber, als wäre es ein Gebetsschal.

«Macht schon, Jungs», murmelte er. «Beeilt euch. Heim nach England.»

Jeden Morgen erwachten die beiden Flieger im Cochranes Hotel und ließen sich ein Frühstück aus Porridge, Eiern, Speck und Toast servieren. Dann fuhren sie auf steilen Straßen zur Forest Road und der von Schnee und Eis gesäumten Wiese. Der Wind wehte in wütenden Böen vom Meer. Sie zogen Drähte in ihre Flugmonturen, so dass diese mittels Batterien beheizt werden konnten, und versahen ihre Kappen, Handschuhe und Stiefel mit zusätzlichem Pelzfutter.

Eine Woche verging. Zwei Wochen. Das Wetter verhinderte den Start. Wolken. Sturm. Vorhersagen. Die Männer achteten darauf, sich jeden Morgen sorgfältig zu rasieren. Es war ein Ritual, das sie am Ende des Flugfelds vornahmen. In einem Zelt hatten sie einen kleinen Gasbrenner und eine Waschschüssel aus Stahl. Eine Radkappe diente als Spiegel. In ihrem Gepäck waren Rasierklingen: Nach ihrer Landung in Irland wollten sie auf jeden Fall frisch rasiert sein, präsentable Bürger des Empire.

An den immer längeren Juniabenden rückten sie ihre Krawatten zurecht, setzten sich unter die Tragflächen der Vickers Vimy und sprachen ausführlich mit den kanadischen, amerikanischen und britischen Reportern, die sich eingefunden hatten, um dem Start beizuwohnen.

Alcock war sechsundzwanzig. Aus Manchester. Er war schlank, gutaussehend, schneidig – ein Mann, der imstande war, ein Ziel unbeirrbar zu verfolgen, und dennoch offenblieb für Frohsinn und Gelächter. Er hatte rotblondes Haar. Er war Junggeselle und sagte, er liebe

Frauen, aber noch lieber seien ihm Motoren. Nichts bereitete ihm mehr Vergnügen, als einen Rolls-Royce-Motor zu zerlegen und wieder zusammenzubauen. Er teilte seine Sandwiches mit den Reportern – oft war auf dem Brot ein schwarzer Fingerabdruck.

Brown saß neben Alcock auf der Kiste. Mit seinen zweiunddreißig Jahren wirkte er bereits alt. Da sein Bein verkrüppelt war, ging er am Stock. Er war in Schottland geboren, aber in der Gegend von Manchester aufgewachsen. Seine Eltern waren Amerikaner, und er hatte einen leichten amerikanischen Akzent, den er kultivierte, so gut es ging. Er betrachtete sich als Transatlantiker. Er hatte gelesen, was Aristophanes über den Krieg zu sagen hatte, und bekannte sich zu der Vorstellung, dass er am glücklichsten wäre, wenn er den Rest seines Lebens fliegend verbringen könnte. Er war gern allein, suchte aber nicht die Einsamkeit. Manche fanden, er sehe aus wie ein Vikar, doch in seinen Augen leuchtete ein fernes Blau, und er hatte sich kürzlich mit einer jungen Schönheit aus London verlobt. Er schrieb Kathleen Liebesbriefe. Er schrieb ihr, er habe gute Lust, seinen Krückstock in den Sternenhimmel zu werfen.

«Mein lieber Mann», sagte Alcock. «Das hast du ihr wirklich geschrieben?»

«Ja.»

«Und was hat sie geantwortet?»

«Dass ich dann keinen mehr brauche.»

«Ah! Wahre Liebe!»

Bei den Pressekonferenzen übernahm Alcock das Ruder. Brown navigierte durch Sekunden des Schweigens, indem er an seiner Krawattennadel herumfingerte. In seiner Innentasche hatte er einen Flachmann mit Bran-

dy. Gelegentlich wendete er sich ab, schlug das Revers hoch und nahm einen Schluck.

Auch Alcock trank, doch er tat es laut, öffentlich und im Überschwang. Er lehnte sich in der Bar des Cochrane Hotel an die Theke und sang *Rule, Britannia* – allerdings so falsch, dass die Darbietung ironisch doppeldeutig war.

Die Einheimischen – hauptsächlich Fischer, ein paar Holzfäller – trommelten auf die Tische und sangen Lieder über geliebte Menschen, die auf dem Meer verschollen waren.

Sie sangen bis spät in die Nacht, als Alcock und Brown längst zu Bett gegangen waren. Selbst im dritten Stock hörten sie, wie die traurigen Rhythmen sich in Wellen von Gelächter brachen, und ein wenig später wurde auf dem Klavier der *Maple Leaf Rag* gespielt:

*Oh go 'way, man,
I can hypnotize dis nation,
I can shake de earth's foundation
With the Maple Leaf Rag.*

Alcock und Brown standen bei Sonnenaufgang auf und warteten auf klaren Himmel. Sie wandten die Gesichter dem Wind zu. Schritten das Flugfeld ab. Spielten Rommé. Warteten. Sie brauchten einen warmen Tag, einen guten Mond und einen kräftigen Rückenwind. Sie glaubten, es in nicht einmal zwanzig Stunden schaffen zu können. Mit der Möglichkeit des Scheiterns befassten sie sich nicht, doch Brown schrieb insgeheim ein Testament, in dem er Kathleen seinen gesamten Besitz vermachte. Den Umschlag verstaute er in der Innentasche seiner Montur.

Alcock setzte kein Testament auf. Er erinnerte sich an

das Grauen des Krieges und war zu Zeiten noch immer überrascht, dass er morgens aufwachen konnte.

«Verglichen damit ist alles andere ein Hühnerschiss.»

Er klopfte mit der flachen Hand auf den Rumpf der Vimy und warf einen Blick auf die Wolken, die sich im Westen auftürmten.

«Außer natürlich noch mehr von diesem verflixten Regen.»

Der Blick hinab zeigt eine Reihe von Kaminen, Zäunen und Türmen, der Wind kämmt die Grasbüschel zu silbrigen Wellen, Flüsse überfluten die Gräben, zwei weiße Pferde rennen auf einer Koppel herum, die langen Schals der Teerstraßen zerfasern zu unbefestigten Feldwegen – Wald, Buschland, Kuhställe, Gerbereien, Werften, Fischhallen und Lebertranfabriken, das ganze Gemeinwesen, und wir schwimmen auf einem Meer aus Adrenalin – sieh doch, Teddy, da unten: ein Ruderboot auf dem Fluss, ein Handtuch auf dem Strand, ein Mädchen mit Schaufel und Eimer, und die Frau zieht ihren Rocksäum hoch, und da drüben, siehst du den jungen Burschen in dem roten Pullover, der mit dem Esel am Strand entlangrennt, los, flieg noch eine Kurve und jag ihm mit dem Schatten einen Schreck ein ...

Am Abend des 12. Juni machen sie noch einen Probeflug, diesmal im Dunkeln, damit Brown seine Sumner-Tabellen erproben kann. Dreitausenddreihundert Meter. Das Cockpit ist offen. Die Kälte ist grimmig. Sie ducken sich hinter die Windschutzscheibe. Ihre Haarspitzen erstarren vor Kälte.

Alcock versucht, ein Gespür für die Maschine zu ent-