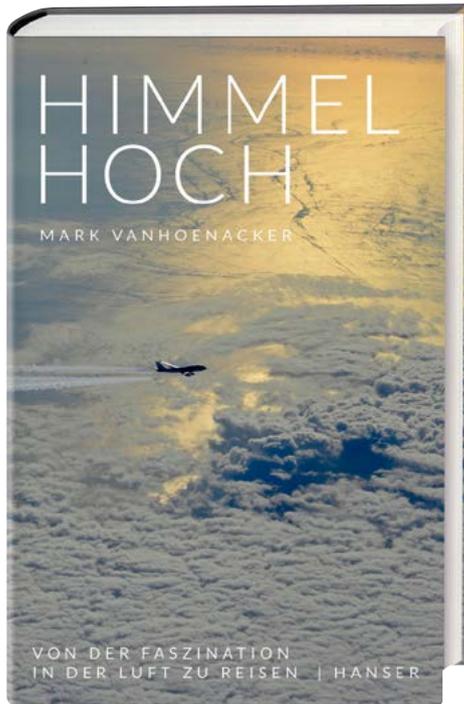


Leseprobe aus:

Mark Vanhoenacker  
Himmelhoch



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf  
[www.hanser-literaturverlage.de](http://www.hanser-literaturverlage.de)

© Carl Hanser Verlag München 2015

HANSER





MARK VANHOENACKER

# HIMMEL HOCH

VON DER FASZINATION,  
IN DER LUFT ZU REISEN

Aus dem Englischen  
von Nele Junghanns

Carl Hanser Verlag

Die Originalausgabe erschien 2015  
unter dem Titel *Skyfaring. A Journey with a Pilot*  
bei Chatto & Windus, London.

1 2 3 4 5 20 19 18 17 16

ISBN 978-3-446-24733-8

Copyright © Mark Vanhoenacker 2015

Alle Rechte der deutschen Ausgabe:

© Carl Hanser Verlag München 2016

Satz: Satz für Satz, Wangen im Allgäu

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany



**MIX**  
Papier aus verantwortungs-  
vollen Quellen  
FSC® C083411

FÜR LOIS UND MARK,  
UND IM GEDENKEN AN MEINE ELTERN

... Hier wie überall sonst auch  
herrscht dasselbe zeitalter. In den städten und lehmsiedlungen  
hat das licht nie etwas von epochen gewußt. Am rostigen hafen  
von Port of Spain verblassen helle vorstädte zu worten –  
Maraval, Diego Martin – autobahnen lang wie ein reuiges gebet  
und kirchtürme so hoch daß man weder ihre glocken hört  
noch die schrillen rufe von einem weißgekalkten minarett  
in einem der grünen dörfer. Im herabgleiten hallt das fenster  
über seiten von erde wider, die zuckerrohrfelder zu stanzen gesetzt.  
Eine wolke reiher huscht über die ockergelbe marsch, ein quodlibet  
von substantiven die sich mühelos auf ihren zweigen niederlassen.  
Es findet zu schnell seinen platz im regal, dieses gefühl von heimat –  
das rohr rauscht auf den flügel zu, ein zaun; eine welt die noch still steht, jetzt  
wo die ausrollenden reifen wieder und wieder am herz rütteln.

MITTSOMMER, DEREK WALCOTT



# INHALT

Anmerkung des Autors — 9

ABHEBEN — 11

ORT — 29

DEN WEG FINDEN — 61

MASCHINE — 93

LUFT — 137

WASSER — 173

BEGEGNUNGEN — 225

NACHT — 265

HEIMKEHR — 315

Danksagung — 345

Bibliographie — 349



## ANMERKUNG DES AUTORS

Ab und an habe ich mit mir gerungen, welche Einheiten und Fachbegriffe ich in diesem Buch verwenden sollte, da die Luftfahrt selbst, obwohl ansonsten so globalisiert, hier nicht immer konsistent ist. Flughöhen und Flugflächen werden zum Beispiel fast – aber eben nur fast – überall auf der Welt in Fuß angegeben, egal ob die Menschen am Boden sich des metrischen Systems bedienen oder nicht. Winde werden für gewöhnlich in Knoten gemessen, aber manchmal auch in Metern pro Sekunde. Die Sichtweite wird mancherorts typischerweise in Kilometern angegeben, anderenorts in britischen Landmeilen – und nicht etwa in Seemeilen. Obwohl Kilogramm und metrische Tonne Masseneinheiten sind, habe ich mich auf sie als Gewichtseinheiten bezogen, eine kleine Nachlässigkeit des Alltags, die nicht nur unsere Unterhaltungen im Cockpit widerspiegelt, sondern auch das Kleingedruckte in unseren technischen Handbüchern.

Wenn Sie ein Lieblingsfoto haben, das Sie von Ihrem Fensterplatz aus geschossen haben, schicken Sie es mir doch über meine Website »skyfaring.com«. Ich würde es gerne sehen.

LONDON  
OKTOBER 2014



ABHEBEN



ICH WACHE AUF in einem kleinen, fensterlosen Raum, einem Raum, in dem es so dunkel ist, als befände ich mich unter der Wasserlinie eines Schiffs. Mein Kopf ruht nahe der Wand. Durch die Wand dringt ein stetiges Brausen, als würden zahllose Teilchen vorbeigleiten, wie Wasser in einem Fluss, das einen Stein rund schleift, nur schneller und geschmeidiger, als durchteile das Schiff sein Medium berührungslos.

Ich bin allein. Ich stecke in einem blauen Schlafsack und trage einen blauen Pyjama, den ich an einem Weihnachtsmorgen vor etlichen Jahren und Tausende Meilen von hier entfernt aus dem Geschenkpapier gewickelt habe. Ein sanftes Schwanken erfasst den Raum, ein schlingender Rhythmus. Die Wand des Raums ist gebogen, über dem schmalen Bett wölbt sie sich empor. Es ist der Rumpf einer 747.

Wenn jemand, den ich gerade bei einem Dinner oder auf einer Party kennengelernt habe, erfährt, dass ich Pilot bin, stellt er oder sie mir oft Fragen zu meiner Arbeit. Typischerweise beziehen sich diese Fragen auf einen technischen Aspekt von Flugzeugen oder einen Anblick, ein Geräusch, die mein Gesprächspartner auf einem seiner letzten Flüge wahrgenommen hat. Manchmal werde ich gefragt, wohin ich fliege und welche dieser Städte ich am meisten liebe.

Drei Fragen kehren immer wieder, und ihre Formulierung variiert kaum. Ob das Fliegen etwas ist, was ich schon immer tun wollte? Ob ich »da oben« je etwas zu Gesicht bekommen habe, was ich nicht erklären kann? Und ob ich mich an meinen ersten Flug erinnere? Ich mag diese Fragen. Sie scheinen, völlig unberührt, aus einer Zeit überdauert zu haben, bevor das Fliegen zur alltäglichen Routine wurde. Sie lassen erahnen: Selbst in der heutigen Zeit, in der viele von uns regelmäßig einen Ort auf der Welt verlassen, um das Blau des Himmels zu einem anderen zu durchqueren, haben wir uns noch lange nicht in dem Maße an das Fliegen gewöhnt, wie wir glauben. Diese Fragen erinnern mich daran, dass, obwohl Flugzeuge uns viel von unserer früheren Empfindsamkeit geraubt haben, ein tief in uns verborgener Teil unserer Fantasie immer noch in dem früheren Reich verweilt und aufblüht, zwischen uralten, ja sogar primitiven Vorstellungen von Entfernung, Ort, Migration und dem Himmel.

Wie jede große Liebe, ist das Fliegen eine Befreiung und eine Heimkehr zugleich. Tania Blixen schrieb in *Jenseits von Afrika*: »In der Luft wird man in die Herrlichkeit der Dreidimensionalität aufgenommen und nach der Verbannung und den Träumen unzähliger Menschenalter wirft sich das Herz dem Raum in die Arme.« Zu Beginn der Luftfahrt, lohnte es sich schon allein, sie um ihrer selbst willen zu betrachten, wie es heute noch viele Kinder bei ihren ersten Begegnungen mit ihr tun.

Viele von meinen Freunden, die Piloten sind, beschreiben Flugzeuge als das Erste, was sie an der Welt liebten. Als Kind baute ich Modellflugzeuge zusammen und hängte sie in meinem Zimmer unter die Decke, die von Sternen übersät war, die im Dunkeln leuchteten. Irgendwann war mein Himmel am Tag genauso belebt wie der über Heathrow, und nachts verdeckten die dunklen Umrisse der Flieger die Sternbilder in meinem Zimmer. Auf jede der gelegentlichen Flugreisen mit der Familie freute ich mich geradezu unbändig, was selten viel mit dem Reiseziel zu tun hatte. In Disney World fieberte ich die meiste Zeit auf den Augenblick hin, wenn wir endlich wieder an Bord des magischen Schiffes gehen würden, das uns dorthin gebracht hatte.

Fast alle meine naturwissenschaftlichen Schulprojekte waren Varianten eines Flugthemas. Ich bastelte einen Heißluftballon aus Papier und geschmirgelte Flügel aus Balsaholz, die aufgeregt im Luftstrom eines Föns hüpfen, so simpel, als ließe man nicht Luft, sondern elektrischen Strom über sie fließen. Mein erster Telefonanruf von jemand anderem als einem Freund oder Verwandten kam, als ich dreizehn war. Lächelnd reichte meine Mom mir den Hörer und sagte, ein Vizepräsident von Boeing wolle mich sprechen. Er hatte meinen Brief erhalten, in dem ich um ein Videoband einer 747 im Flug bat, um es im Rahmen eines Wissenschaftsprojekts über diesen Flugzeug zu zeigen. Er half mir gerne und wollte lediglich wissen, ob meine 747 im VHS- oder Betamax-Format fliegen sollte.

In meiner Familie bin ich der einzige Pilot. Trotzdem habe ich das Gefühl, dass Flugzeuge und das Fliegen zumindest in meiner Vorstellung nie weit von zu Hause entfernt waren. Mein Vater begeisterte sich sehr für Flugzeuge – was wohl damit zusammenhing, dass er bei dem

Teil des Zweiten Weltkriegs, der am Himmel über der westflämischen Heimat seiner Kindheit stattfand, einen Platz in der ersten Reihe hatte. So lernte er die Formen und Motorengeräusche der Flugzeuge kennen. »Die Tausenden von Flugzeugen am Himmel waren eine zu harte Konkurrenz für meine Schulbücher«, schrieb er später. In den 1950er Jahren verließ er Belgien, um als Missionar in Belgisch-Kongo zu arbeiten, wo er zum ersten Mal mit einem kleinen Flugzeug flog. Dann schipperte er nach Brasilien, wo er in den 1960ern Abonnent der Zeitschrift *Aviation Week* war, was vermutlich nicht auf viele Priester zutraf. Schließlich flog er nach Amerika, wo er meine Mutter kennenlernte, besuchte die Wirtschaftsschule und arbeitete als Leiter im psychiatrischen Dienst. Seine alten Notizen und Dias wimmelten vor Flugzeugen.

Meine Mutter, die unter dem beschaulicheren Himmel des ländlichen Pennsylvania geboren wurde, arbeitete als Sprachtherapeutin und hegte kein besonderes Interesse an der Fliegerei. Dennoch war nach meinem Empfinden sie es, die meine Faszination für die weniger greifbaren Freuden des Fliegens am besten verstand: die gute alte Romantik aller Reisen, die sie mir und meinem Bruder in Form von Geschichten wie *Klein Stuart* und *Der Hobbit* näherbrachte, aber auch einen Sinn für das, was wir von oben oder aus der Ferne sehen – das Geschenk, das Ziel, zu dem das Fliegen nicht einen entfernten Ort macht, sondern unser Zuhause. Ihr liebstes Kirchenlied war »For the Beauty of the Earth«, wir einigten uns darauf, dass dieser Titel es zumindest verdient hätte, ihn in Flugzeugen auf die Innenseite der Sonnenblenden zu drucken.

Mein Bruder ist kein Pilot. Seine Liebe gilt nicht Fliegern, sondern Fahrrädern. Sein Keller ist voller halbfertiger Drahtesel, die er für mich oder einen dankbaren Freund entwirft und aus sorgfältig ausgesuchten Teilen zusammenschraubt. Wenn es um seine Fahrradrahmen geht, ist er genauso vom Prinzip der Leichtigkeit besessen wie jeder Flugzeugingenieur. Ich glaube, er baut und repariert Fahrräder sogar lieber als mit ihnen zu fahren.

Wenn ich meinen Bruder an einem seiner Werke auf zwei Rädern arbeiten sehe, oder feststelle, dass er an seinem Computer etwas über Fahrräder liest, während ich neben ihm auf der Couch sitze und etwas

über Flugzeuge lese, muss ich manchmal daran denken, dass die Brüder Wright Fahrradmechaniker waren und ihre Flugkünste mit Rädern begannen, ein Erbe, das einem plötzlich klar wird, wenn man ihre frühen Flugzeuge noch einmal betrachtet. Wenn ich mir Bilder von solchen Flugmaschinen ansehe, denke ich, dass ich als Allererstes auf die Fertigkeiten meines Bruders zurückgreifen würde, wenn ich so etwas zusammenbauen müsste – trotz dieser Sache damals, als ich ihn bei unseren Eltern angeschwärzt hatte, weil er seinen häuslichen Pflichten nicht nachgegangen war, und er aus Rache kleine Feuerwerkskörper an eins meiner Flugzeuge geklebt, sie gezündet und in letzter Sekunde das Modell aus einem der oberen Fenster in hohem Bogen über den Garten hinter dem Haus geworfen hatte.

Als Teenager nahm ich ein paar Flugstunden. Ich stellte mir vor, dass ich vielleicht eines Tages hobbymäßig kleine Flugzeuge fliegen würde, vormittags an den Wochenenden, neben irgendeinem anderen Beruf. Aber ich erinnere mich nicht an einen eindeutigen Wunsch, Linienpilot zu werden. Niemand legte mir in der Schule diese Laufbahn nahe. In unserer Nachbarschaft gab es keine Piloten. Ich weiß nicht, ob es in unserer Kleinstadt in Westmassachusetts, die ein ganzes Stück von jedem größeren Flughafen entfernt war, überhaupt Berufspiloten gab. Mein Dad war ein typisches Beispiel für jemanden, der jede Gelegenheit genoss, mit Flugzeugen in Berührung zu kommen, sich jedoch dagegen entschieden hatte, sie zum Inhalt seines Berufslebens zu machen. Der Hauptgrund aber, warum ich nicht schon früher beschlossen hatte, Pilot zu werden, war vermutlich die Überzeugung, dass ein so heftiger Wunsch niemals wahr werden könne, quasi schon per definitionem.

Auf der Highschool gab ich meinen Verdienst für das Austragen von Zeitungen und diverse Jobs in Restaurants für Sommer-Austauschprogramme in Japan und Mexiko aus. Nach der Highschool blieb ich in Neuengland, um das College zu besuchen, studierte aber auch in Belgien und kehrte auf diese Weise kurzerhand die Reise um, die mein Vater einst gemacht hatte. Nach dem College ging ich nach Großbritannien, um Afrikanische Geschichte zu studieren und dort und, wie ich hoffte, in Kenia zu leben. Als mir endlich klar wurde, dass ich Pilot werden

wollte, verließ ich diesen Studiengang. Um mein Studentendarlehen zurückzuzahlen und das Geld anzusparen, das ich wohl für die Flugausbildung benötigte, nahm ich eine Stelle in Boston in dem Bereich an, bei dem ich meiner Meinung nach am meisten fliegen musste – Unternehmensberatung.

Gewiss wollte ich während der Highschool Japan und Mexiko besuchen und Japanisch und Spanisch lernen. Aber was mich eigentlich an solchen Abenteuern reizte, war die Größenordnung der erforderlichen Flugreisen. Was mich in erster Linie zu Ferien- und Studienaufenthalten in fernen Ländern bewogen hat, war die Möglichkeit zu fliegen. Sie trieb mich dazu, die buchstäblich hochfliegendste Laufbahn einzuschlagen, die in der ganzen Berufswelt zu finden war, und schließlich – weil mich keine dieser Maßnahmen oft genug in die Luft brachte – zur Karriere als Pilot.

Als ich bereit war, mit der Flugausbildung zu beginnen, beschloss ich, wieder nach Großbritannien zurückzukehren. Viele Aspekte der historischen Beziehung dieses Landes zur Fliegerei sagten mir sehr zu, seine tief verankerte Tradition der Flugverbindungen mit der ganzen Welt und die Tatsache, dass selbst einige der kürzesten Flüge von Großbritannien aus zu Orten führen, die so ganz anders waren. Und nicht zuletzt gefiel mir die Vorstellung, in der Nähe der guten Freunde zu leben, die ich während meines Aufbaustudiums dort gefunden hatte.

Mit neunundzwanzig begann ich, berufsmäßig zu fliegen. Zunächst flog ich die Linienflugzeuge der Airbus-A320-Reihe, eine Familie von schlanken Düsenjets, die auf Kurz- und Mittelstreckenflügen in ganz Europa genutzt werden. Wenn ich um vier Uhr früh in der morgendlichen Dunkelheit von Helsinki, Warschau oder Bukarest wachgeklingelt wurde, in einem Hotelzimmer, dessen Grundriss und Aufteilung ich in den Stunden, seit ich das Licht ausgeknipst hatte, bereits wieder vergessen hatte, gab es manchmal diesen kurzen Moment, da ich mich noch im Halbschlaf fragte, ob ich bloß geträumt hatte, dass ich Pilot geworden bin. Dann rief ich mir ins Gedächtnis, dass ein Tag vor mir lag, an dem ich kreuz und quer durch die Lüfte über Europa düsen würde, und war dann fast so aufgeregt, als wäre es mein erster. Mittlerweile

fliege ich eine größere Maschine, die Boeing 747. Auf längeren Flügen haben wir zusätzliche Piloten an Bord, damit jeder von uns die gesetzlich vorgeschriebenen Pausen machen kann – eine Zeit zum Schlafen und vielleicht auch zum Träumen, während sich unter der Tragfläche gleichmäßig Kasachstan, Brasilien oder die Sahara dahinwälzen.

Vielfliegern ist vielleicht die Erfahrung des Jetlag in den ersten Stunden oder Tagen einer Reise vertraut oder ein Hotelweckruf, der sie mitten aus nächtlichen Reisen zurückpfeift, die sie ansonsten vergessen hätten. Piloten werden oft zu ungewöhnlichen Zeitpunkten ihrer Schlafzyklen geweckt, und vielleicht bilden ja auch die Anonymität und beinahe vollkommene Dunkelheit der Pilotenkabine die perfekte Projektionsfläche für die Fantasie. Aus welchem Grund auch immer: Heute hängt Arbeitengehen für mich mit Träumen zusammen oder zumindest mit Träumen, an die ich mich nur erinnere, weil ich mich in der Luft befinde.

Ein Klingeln ertönt in der dunklen Schlafkoje der 747. Meine Pause ist zu Ende. Ich taste nach dem Schalter, der einen blassgelben Lichtstrahl aufleuchten lässt. Ich wechsele vom Pyjama in meine Uniform, die seit etwa 2000 Meilen an einem Plastikhaken hing. Ich öffne die Tür, die von der Kabine ins Cockpit führt. Selbst wenn ich weiß, was mich erwartet – was, je nach Jahreszeit, Route, Uhrzeit und Ort, oft gar nicht so einfach ist –, bin ich jedes Mal perplex über die Helligkeit. Das Cockpit außerhalb der Kabine ist durchflutet von richtungslosem Tageslicht, das so rein und überwältigend ist, so anders als die Dunkelheit, in der ich es vor ein paar Stunden zurückgelassen habe, so anders als die Finsternis der Schlafkoje, dass es wie eine völlig neue Sinneswahrnehmung erscheint.

Während meine Augen sich daran gewöhnen, blicke ich nach vorne durch die Cockpitfenster. In diesem Moment ist es eher das Licht selbst als das, worauf es fällt, was die Erde im Wesentlichen ausmacht. Das Licht fällt auf das Japanische Meer und, fern am Horizont dieses Gewässers, auf die schneebedeckten Gipfel der Inselnation, der wir uns nähern. Das Blau des Meeres ist ebenso vollkommen wie der Himmel, der sich darin spiegelt. Es ist, als sänken wir allmählich über der Oberfläche eines

blauen Sterns hinab, als müsste jedes andere Blau durch dieses abgenutzt oder geschwächt werden.

Während ich mich durch das Cockpit nach vorn zu meinem Stuhl auf der rechten Seite bewege, denke ich kurz an meine Reise nach Japan zurück, die ich als Teenager unternommen habe, vor etwa zwei Jahrzehnten, und an die Stadt, die dieses Flugzeug erst gestern verlassen hat, obwohl »gestern« nicht ganz das richtige Wort ist für das, was einer Nacht vorausging, die diese Bezeichnung kaum verdient, so schnell war sie aufgrund unserer hohen Breitengrade und der Geschwindigkeit, mit der wir gen Osten rasen, wieder vorbei.

Ich erinnere mich an einen ganz gewöhnlichen Morgen in der Stadt. Nachmittags fuhr ich zum Flughafen. Jetzt ist dieser Tag in die Vergangenheit entschwunden, und die Stadt, London, liegt weit hinter der Krümmung des Planeten.

Beim Anschnallen denke ich daran, wie wir gestern die Triebwerke gestartet haben. Wie sich plötzlich eine verheißungsvolle Stille über das Cockpit legte, als der Luftstrom für die Klimaanlage umgelenkt wurde, wie sich die gewaltigen Techno-Blütenblätter der Fans allein durch Luft zu drehen begannen, sich drehten und drehten, immer schneller, bis Kerosin und Feuer hinzukamen und jedes einzelne Triebwerk mit einem tiefen Grollen zum Leben erwachte, das sich zu einem weichen und unmissverständlichen Dröhnen auswuchs – die Signatur eines der vollkommensten Hilfsmittel unseres Zeitalters zur Veredelung und Lenkung physischer Kraft.

Aus rechtlicher Sicht beginnt eine Reise, sobald sich »ein Flugzeug aus eigener Kraft zum Zwecke des Flugs in Bewegung setzt«. Ich erinnere mich, wie sich das Flugzeug vor uns zu diesem Zweck in Bewegung setzte und in den Londoner Regen abhob. Als es in Position rollte, stießen seine Triebwerke einen Wind aus, der sichtbar die nasse Startbahn kräuselte, und es sah aus wie die Zeitrafferaufnahme der windgepeitschten Oberfläche eines Teiches. Als »take-off thrust set« – der Schubhebel also auf Startposition – war, schleuderten die Triebwerke dieses Wasser in riesigen nachgrauen Böen empor, neue Wolken, die kurzzeitig himmelwärts geworfen wurden.

Ich erinnere mich an unsere eigene Startstrecke, ein Erlebnis, das auch durch die Wiederholung nie getrübt wurde: der sich entrollende Teppich aus Leitlichtern, die uns sagen: »Hier«, die Stimme des Fluglotsen, die uns sagt: »Jetzt« und das Gefühl der ersten Sekunden, wenn die Triebwerke ihre vorgesehene Leistung erreicht haben und wir beginnen vorwärtszurollen, eine merkwürdige Art von Autofahrt auf einer ebenso merkwürdigen Landstraße. Aber mit zunehmender Geschwindigkeit rückt der Übergang näher, das Bewusstsein, dass die Räder immer unwichtiger werden und die Mechanismen, die mit der Luft arbeiten – die »Steuerflächen« an den Flügeln und das Heck – immer wichtiger. Über die Steuerung spüren wir deutlich, wie das Flugzeug in der Luft zum Leben erwacht, und mit jeder Sekunde wird der Kontakt des Jets zum Boden nebensächlicher für das Lenken seiner Bewegungen. Gestern flogen wir auf der Erde, lange bevor wir sie verließen.

Bei jedem Start gibt es eine Geschwindigkeit, die »V<sub>1</sub>« genannt wird. Bevor sie erreicht ist, ist die Startbahn vor uns noch lang genug, um den Start abzubrechen. Danach womöglich nicht mehr. Da wir also zum Abheben gezwungen waren, fuhren wir noch eine Weile auf dem Boden entlang, um an Geschwindigkeit zu gewinnen. Lange Sekunden nach V<sub>1</sub> erreichte der Jet seine nächste Geschwindigkeitsmarke, und der Kapitän rief: »Rotate«. Als die Lichter der Startbahn bereits abwechselnd rot und weiß blinkten, um ihr nahendes Ende anzuzeigen, und die Energieflüsse der vier Triebwerke, zusammengenommen fast eine Viertelmillion Pfund Schubkraft, über die Startbahn hinter uns stoben, hob ich die Nase an.

Und als wären wir bloß aus einer Hauseinfahrt gekommen, bog ich rechts ab Richtung Tokio.

London lag nun auf meiner Seite des Cockpits. Die Stadt wurde erst größer und dann kleiner. Von oben, immer noch im Steigflug, erlebt man, wie sich eine Stadt in ihren eigenen Stadtplan verwandelt, wie ein Ort vor den eigenen Augen zu einem Ganzen wird und sich die Vorstellung einer Stadt mit dem Bild der Stadt selbst von einem Flugzeug aus so vollkommen überlagern kann, dass man nicht zwischen beiden unterscheiden kann. Dem Londoner Fluss, der in früheren Zeiten die Schiffe von ihren Docks in die Welt leitete, folgten wir bis zur Nordsee. Dann

drehte sich das Meer, Dänemark, Schweden und Finnland glitten unter uns vorbei, und die Nacht brach herein – die über Russland begann und auch zu Ende ging. Und jetzt befinde ich mich im Blau des neuen Tages, nordwestlich von Japan, und warte darauf, dass, ebenso simpel wie der Morgen, die Stadt Tokio vor mir aufgeht.

Ich mache es mir in meinem schaffellbespannten Sitz und meiner außergewöhnlichen Position über dem Planeten bequem. Ich blinzele in die Sonne, überprüfe den Abstand meiner Hände und Füße zur Steuerung, setze ein Headset auf und rücke das Mikrofon zurecht. Ich sage meinen Kollegen guten Morgen, mit einem Hauch von Ironie, denn Fernstreckenpiloten wissen, dass ich auf einer Reise mit derart zerstückeltem Tageslicht einen Moment brauche, um sicher zu sein, wo gerade Morgen ist und für wen – für mich, die Passagiere oder den Ort unter uns auf der Erde, vielleicht auch für unseren Zielort. Ich bitte um eine Tasse Tee. Meine Kollegen bringen mich auf den neuesten Stand über die Stunden meiner Abwesenheit, ich werfe einen Blick auf die Computer und die Kraftstoffanzeigen. Unentwegt zeigen kleine grüne Ziffern unsere voraussichtliche Landezeit in Tokio an, etwa in einer Stunde. Sie wird in Greenwich-Zeit angegeben. In Greenwich ist noch gestern. Eine andere Anzeige gibt die verbleibenden Seemeilen des Flugs an, etwa alle zehn Sekunden schrumpft die Zahl um eine Meile. Ein Countdown zu der größten Stadt, die je existiert hat.

Gelegentlich werde ich gefragt, ob ich es nicht langweilig finde, so viele Stunden im Cockpit zu verbringen. Tatsächlich habe ich mich noch nie gelangweilt. Manchmal war ich müde, und oft habe ich mir gewünscht, ich würde nach Hause fliegen, anstatt mich mit der größtmöglichen Geschwindigkeit von dort zu entfernen. Aber ich konnte mir nie eine angenehmere Art von Berufsleben vorstellen oder dass es da unten irgendeine andere Zeit gäbe, für die ich meine Stunden in der Luft eintauschen würde.

Die meisten Piloten lieben ihren Beruf und wollten ihn ergreifen, seit sie denken können. Viele haben ihre Ausbildung begonnen, sobald es ging, häufig beim Militär. Aber als ich mit meiner Ausbildung in Großbritannien anfang, war ich überrascht, wie viele meiner Kameraden dort

einen ganz anderen Weg hinter sich hatten – es gab Medizinstudenten, Pharmazeuten und Ingenieure, die, wie ich, beschlossen hatten, zu ihrer ersten Liebe zurückzukehren. Dass ich erst später zu diesem Beruf gelangte, brachte mich zum Nachdenken, warum viele meiner Kollegen und auch ich von einer fast schon vergessenen Idee, die wir alle als Kinder gemeinsam hatten, nun wieder so stark angezogen wurden.

Manche Piloten genießen das Hand-Auge-Zusammenspiel, mit dem die Bewegung in drei Dimensionen einhergeht, insbesondere die Herausforderungen, die zu Beginn und am Ende jedes Flugs geballt auftreten. Andere haben von Natur aus eine Vorliebe für Maschinen, und der Flugzeugbau als Königsdisziplin der Ingenieurskunst lässt Autos, Schiffe und Motorräder im Kontinuum unserer strahlenden Schöpfungen weit hinter sich.

Viele Piloten spricht vermutlich vor allem die Freiheit des Fliegens an. Ein Jet ist für eine bestimmte Anzahl von Meilen und Stunden losgelöst von der Welt, körperlich weit weg und abgeschieden. Eine solche Einsamkeit gibt es auf der Welt so gut wie gar nicht mehr, und daher fühlt sich das Fliegen zunehmend altmodisch an – was paradox ist, denn im Cockpit könnten wir kaum von mehr Technologie umgeben sein. Neben dieser Freiheit erhält man die Gelegenheit, die Städte der Welt bestens kennenzulernen und so viel von dem Land, dem Wasser und der Luft zu sehen, die dazwischenliegen.

Und außerdem haben viele von uns die fortwährende Sehnsucht nach Höhe gemeinsam. Höhen üben eine Anziehungskraft aus. Sie ziehen uns förmlich nach oben. Erhöhung ist und bleibt einfach, eine Primzahl, ein Element des Periodensystems. »Höher, Orville, höher!«, rief der Vater der Brüder Wright, als er im Alter von einundachtzig Jahren seinen ersten Flug unternahm. Wir bauen Wolkenkratzer und besuchen ihre Aussichtsplattformen. Im Hotel fragen wir nach einem der oberen Stockwerke. Mit einer Mischung aus Liebe und verdutztem Wiedererkennen betrachten wir Luftaufnahmen von unseren Häusern, unseren Städten, unserem Planeten. Wir besteigen Berge und versuchen, unser Butterbrot bis zum Gipfel aufzusparen. An meinem ersten Morgen in einer neuen Stadt gehe ich oft als Erstes zu einem Aussichtspunkt auf einem hohen

Gebäude, wo ich hin und wieder Reisende von meinem Flug wiedererkenne.

Die Anziehungskraft von Höhen lässt sich vielleicht nur durch die Evolution erklären. Hier sehen wir das große Ganze, haben die Übersicht, die Gesamtschau, den Ausblick auf die Lage der Dinge und das, was sich unserer Höhle oder unserem Schloss nähert. Der griechische Geograf Strabon bestieg die Akropolis von Korinth allein wegen des Ausblicks auf die Stadt. Als mein Vater seine Stelle als Missionar in einem Armenviertel der brasilianischen Metropole Salvador antrat, war seine erste Amtshandlung, einen Piloten anzuheuern, damit er die noch nicht kartografisch erfasste Gegend und ihre formlosen, größtenteils unbemannten Straßen fotografieren konnte. Nach seinem Tod, viele Jahre später, kam meinem Bruder und mir das Gerücht zu Ohren, dass an seinem Einsatzort eine Straße nach ihm benannt worden sei, nachdem er Brasilien verlassen hatte. Auf einem Laptop studierten wir einen Plan der Stadt und fanden die Rua Padre José Henrique – die Vater-Joseph-Henry-Straße. Aus einer Entfernung von vier Jahrzehnten und Tausenden von Meilen zoomten wir uns heran und gedachten seines ersten Flugs über diese Stadt.

Aber ich glaube, unsere Liebe zur Höhe kann nicht ausschließlich durch ihren vielfachen praktischen Nutzen erklärt werden. In so vielen Bereichen suchen wir nach Beweisen für Verbindungen, für Teile, die ein Ganzes bilden. In Musik, Comedy und Wissenschaft sprechen wir auf die Enthüllung von Beziehungen an, die wir nicht auf den ersten Blick erkannt haben oder von denen wir nicht gedacht hätten, dass sie so bereichernd seien. Das Fliegen ist das kartografische, planetarische Äquivalent eines Songs, den Ihr Liebessänger gecovered hat, oder des ersten Zusammentreffens mit einem Verwandten, dessen Gesichtszüge oder Eigenarten Ihnen bereits vertraut sind. Wir kennen den Song, aber nicht so. Wir sind diesem Menschen noch nie begegnet, und doch waren wir einander nie fremd. Flugzeuge lassen uns auf die Muster von Straßen, Wäldern, Vororten, Schulen und Flüssen hinabblicken. Die gewöhnlichen Dinge, die wir zu kennen glaubten, erscheinen uns neu oder schöner, und die sichtbaren Beziehungen zwischen ihnen auf der Erde

deuten, vor allem nachts, auf den ewigen Kreislauf von mehr oder weniger allem hin.

Von Zeit zu Zeit habe ich Kathedralen in fernen Städten besucht, in denen es Labyrinth gibt, verworrene, in den Stein eingelegte Wege, denen man ringsherum, vor und zurück folgen kann. Die Friedlichkeit dieser Labyrinth verblüffte mich, die Absicht, den eigenen Weg sehen zu können, und der Kontrast, den ein solches Geschenk zu der wenig entspannenden Erfahrung darstellt, durch ein Labyrinth – oder auch nur die Gänge eines Supermarktes – zu irren, in dem man das Ganze nicht sehen kann.

Noch heute verlassen viele Reisende ihr Zuhause nicht nur, um neue Orte zu sehen, sondern auch, um den Ort, den sie verlassen haben, im Ganzen zu sehen, von unterschiedlichen Arten der Entfernung aus – kulturell, physisch, sprachlich –, die das Reisen ihnen eröffnet. Tatsächlich verbinde ich die Faszination dieser Perspektive mit den erfahrensten Reisenden. Hin und wieder fliege ich in eine Stadt, in der ein Mitglied unseres Bordpersonals lebt oder geboren wurde, und immer will er oder sie zum Start oder zur Landung unbedingt zu uns ins Cockpit kommen, um zuzusehen, wie der geliebte Ort, obwohl er keine Mysterien mehr birgt, allmählich aus den Cockpitfenstern verschwindet oder sie nach und nach ausfüllt.

Ich liebe das Fliegen aus all diesen Gründen. Aber was für mich die Freude an Linienflugzeugen ausmacht, ist die Besonderheit ihrer Bewegung über die Welt. Wenn ich über den Boden durch den Wald renne, wirken die Äste nah, laut und schnell. Ich bin das, was sich bewegt. Über Stock und Stein folge ich dem Weg, nie kommen meine Füße zweimal im selben Winkel auf. Ich könnte jederzeit stehenbleiben und berühren, was ich will. Im Kontrast dazu zeigen Filme von der Erde, die vom Orbit aus gemacht wurden, eine völlig andere Art der Bewegung: eine gleichmäßige, gewichtige und vollkommene Drehbewegung, eine gebieterische Stabilität, eigentlich das Letzte, was man aus einer so unermesslichen Höhe und bei dieser Geschwindigkeit erwarten würde.

Ein Passagierflugzeug bewegt sich nicht in diesen Extremen. Im Lauf eines jeden Fluges deckt es jedoch einen Großteil dazwischen ab. Ich

fliege gerne, weil ich gerne die Welt vorüberziehen sehe. Nach dem Start sehen wir die Welt wie aus einem Kleinflugzeug. Aus der Höhe der mittleren Stunden eines Flugs, nehmen wir dann natürlich weniger Details wahr, aber wir sehen eine größere Fläche der Welt auf einmal, als uns je bestimmt war. Und in einer schmerzhaft imposanten Umkehrung unserer Sinne, dreht sich der Ort am bedächtigsten im Reiseflug, wenn wir am höchsten und schnellsten sind. Die Verbindungen dort unten ergeben für mich am meisten Sinn aus dieser abstrahierenden, scheinbar langsamen Bewegung über ihnen. Man könnte sagen, die Verbindungen werden automatisch gezogen, wie eine Straße, ein Fluss oder Gleise zwischen zwei Städten verlaufen und eine Landschaft oder Wolkenlandschaft mit der Leichtigkeit der Zeilen auf einer Buchseite in eine andere fließt. Auch sie bauen sich mit der Zeit auf, so wie sich die Dimensionen einer Stadt, eines Landes oder Meeres aus der Summe der Minuten oder Stunden ergeben, die so ein Ort braucht, um vor dem geistigen Auge vorbeizuziehen.

Dann gehen wir hinunter. Nähern uns einem weiteren Ort. Während unserer Rückkehr beschleunigt sich die Welt wieder. Kurz vor der Landung, wenn das Flugzeug am langsamsten ist, wirkt sie am schnellsten. Die Räder rasen beim Start, doch im Flug stehen sie still, und beim Aufsetzen werden sie von der Erde wieder beschleunigt. Diese Berührung verwandelt die Fluggeschwindigkeit in die Geschwindigkeit der Räder, und diese wird von den Bremsen in die Hitze der Heimkehr, des Ziels einer Reise, verwandelt, das vom Wind davongetragen wird.

Eine gewisse Sehnsucht ist natürlich mit jeder Fortbewegungsart verbunden. Jeder Reisende will oder muss per definitionem irgendwo anders hin. Gegenstand der Sehnsucht kann der Ort sein, den man gerade verlassen hat. Oder ein Wald, eine Kathedrale, eine Wüste, über die man gelesen hat oder die man sich seit seiner Kindheit ausmalt. Ein Ort, wo man schon immer leben wollte oder den man in jungen Jahren gut kannte. Aber das Fliegen, das uns über so große Entfernungen zu dem, was wir lieben, hin- oder von ihm wegträgt, verkörpert dieses Sehnen am unmittelbarsten. Der Raum, durch den sich das Flugzeug bewegt, ist so fremd. Menschen können darin nicht atmen. Wir können nicht ein-

fach rechts ranfahren, den Motor abstellen und uns die Beine vertreten. Wir können nicht darin schwimmen oder uns am Beckenrand festhalten. Die Widrigkeiten des Himmels trennen die Reise scharf von den Zeiten und Orten, die an ihren beiden Enden liegen.

Wenn Reisende sich zwischen Punkten auf dem Globus bewegen, deren Kultur, Sprache und Geschichte so unterschiedlich sind – London, Tokio –, kann die imaginäre Entfernung ebenso gewaltig sein wie die physische Lücke in der Luft dazwischen. Wie die Lieblingsmusik, fühlt sich diese geistige Distanz teils wie etwas Äußeres an und teils wie etwas Eigenes. Und so hoch über der Welt, wo uns mehr vom Himmel und dem Planeten offensteht, als irgendeine Spezies zu sehen berechtigt ist, finden wir Raum für Introspektion, wo wir als Letztes danach gesucht hätten. Als ich mit dreizehn meinen ersten tragbaren Kassettenrecorder mit Kopfhörern bekam und begann, mir meine Musik selbst auszusuchen, fragte ich meinen Bruder, ob Piloten beim Fliegen Musik hören dürften. Er antwortete, er sei sich nicht sicher, aber er glaube nicht. Er hatte recht. Aber als Passagiere werden uns allen diese immer seltener werdenden Stunden zuteil, in denen wir nirgendwohin müssen und nichts zu tun haben, Stunden, in denen wir mit unseren Gedanken, unserer Musik und dem vorbeiziehenden Bild unserer Reisen allein sind.

Dann blinzeln wir und sehen plötzlich wieder die Erde, über die wir fliegen. Vom Fensterplatz aus wechselt unser Fokus so Übergangslos zwischen dem Persönlichen und dem Planeten hin und her, dass diese Bewegung auf eine neue Art der Anmut hinzudeuten scheint, die wir lediglich im Himmel erreichen. Wie wir uns auch immer das Heilige vorstellen, selten werden unsere simpelsten Fragen – in welcher Beziehung der Einzelne zur Masse steht, wie die Zeit der Entfernung gleicht, wie die Gegenwart auf der Vergangenheit ruht, so leicht wie unsere Lichter Nacht für Nacht auf der verdunkelten Sphäre – so deutlich eingerahmt wie von dem ovalen Fenster eines Flugzeugs. Wir blicken hindurch, auf schneebedeckte Gebirgszüge im letzten Rot des Tages oder die leuchtenden Handlinien der Städte bei Nacht, und wir erkennen, dass das Fenster ein Spiegel ist, vorübergehend über die Welt erhoben.

Der Weg ist natürlich nicht unbedingt das Ziel. Nicht mal für Piloten. Trotzdem haben wir Glück, in einem Zeitalter zu leben, in dem vielen von uns auf unseren emsigen Wegen, wohin sie auch immer führen, diese Stunden im Land der Höhe geschenkt werden, wo uns Leichtigkeit verliehen und die Größe unseres Zuhauses eröffnet wird und einige unserer ältesten Wörter neuen Sinn erhalten: »Reise«, »Straße«, »Flügel«, »Wasser«, »Erde«, »Luft«, »Himmel«, »Stadt« und »Nacht«. Manchmal sehen wir aus dem Flugzeug nach oben, und für einen Moment wird unser Blick von den Sternen am blauen Firmament gefesselt. Aber meistens blicken wir nach unten, gebannt von der plötzlichen Anziehungskraft dessen, was wir verlassen haben, und von Gedanken an die Wiedervereinigung, die wie die Wolken über die halbhelle Welt treiben.



ORT



ICH BIN DREIZEHN. Es ist später Winter und immer noch bitterkalt. Mein Dad und ich sind von zu Hause im Süden von Massachusetts nach New York City gefahren. Am Kennedy Airport parken wir oben auf dem Pan Am Terminal. Wir sind hier, um einen Cousin von mir abzuholen, der uns für ein paar Monate besuchen kommt. Weil wir zu früh sind oder vielleicht auch sein Flug Verspätung hat, bleiben wir eine Weile unter dem grauen Himmel stehen und sehen zu, wie die Flugzeuge von fernen Startbahnen aufsteigen oder unter uns zu den Gates rollen.

Im Hin und Her der Passagiermaschinen sehe ich, wie sich ein Flugzeug aus Saudi-Arabien dem Terminal nähert. Zwar bin ich schon in Flugzeuge vernarrt, seit ich klein war, aber dieses bringt mich auf neue Art zum Staunen, über die Säbel und die Palme auf der Heckflosse und den Namen an der Seite des Jets.

Ich weiß nicht, ob es am Tag liegt, an meinem Alter oder dem plötzlichen, neuen Begreifen, dass sich der Cousin, der mir heute Abend zu Hause beim Essen gegenüberstehen wird, immer noch irgendwo da oben in den Wolken befindet, aber aus irgendeinem Grund fasziniert mich der Anblick dieses Flugzeugs. Vor ein paar Stunden machte der Flieger wahrscheinlich mit Mann und Maus Tankstopp in Europa, und noch ein paar Stunden davor war er noch in *Arabien*. Als ich heute Morgen in meinem Zimmer aufgewacht bin, als ich in der Küche meine Cornflakes gelöffelt und meinen Orangensaft getrunken habe, als wir ins Auto gestiegen sind, hatte dieser Flieger bereits eine stundenlange Reise hinter sich, die für ihn in seiner Welt ebenso Routine ist wie mein Weg zur Schule in meiner. Und nun sehen mein Vater und ich zu, wie er eine der letzten seiner vielen Kurven dieses Tages über der Erde beschreibt. Das Flugzeug parkt – wie meine Eltern, wenn sie vom Supermarkt zurückkommen, und mir wird klar, dass auch ein Pilot am Ende einer Reise von einem Land wie Arabien in eine Stadt wie New York einparkt.

Die Türen und Frachträume sind noch versiegelt. Mir kommt der Gedanke, dass im Inneren der Maschine eine Essenz des Tages eingeschlossen sein könnte, den sie hinter sich gelassen hat, an einem Ort mit einem der wohlklingenden Namen, die ich auf dem Globus in meinem Zimmer gelesen habe – Dschidda, Dhahran oder vielleicht Riad. Ich versuche,

mir Saudi-Arabien vorzustellen, wobei ich auf mein begrenztes Verständnis von Wüsten zurückgreife, das sich hauptsächlich aus dem Sahara-Sand in *Der kleine Prinz* zusammensetzt. Die Passagiere dieser Maschine sind so weit geflogen, haben von ihrem Fenster aus den Atlantik gesehen, der an die verschneiten Küsten von Kanada oder Neuengland drängt. Und zur gleichen Zeit sind mein Dad und ich eine vereiste alte Schnellstraße durch den ländlichen Teil des Staates New York gefahren, eine Straße, die einen niemals mit Arabien verbinden könnte, abgesehen von der Tatsache, dass sie zu einem Flughafen und zu einem Flugzeug wie diesem führt.

Die physikalische Leistung von Flugzeugen – dass sie uns in die Luft heben, uns das Fliegen ermöglichen – macht noch lange nicht ihren ganzen Zauber aus. Der Ort dreht sich vor dem Flugzeug mit perfekter Gleichmäßigkeit. Er taucht in der Luft auf als unsere neue, hauchdünne Geografie des Himmels, zieht hinter Wolken oder in der modernen Fiktion der Flugrechner ungesehen dahin, so rasch wie im Vorbeigehen aufgeschnappte Gesprächsfetzen, ohne dass einem überhaupt klar wird, um welche Sprache es sich handelt. Dann bringt uns plötzlich ein Paar Flügel, die zauberhafteste unserer Schöpfungen, zu einem neuen Tag, an einen neuen Ort und zu einem so vollständigen Stillstand, dass wir durch die entsiegelte Tür treten und loslaufen können.

Ich befinde mich im Cockpit einer 747 über den winterlich-weißen Rocky Mountains, die sich unter mir bis zum Horizont erstrecken. Die Welt ist zweigeteilt in das Blau oberhalb der Linie und den Schnee darunter. Ich mache eine Bemerkung darüber, wie die Gipfel ihre Schatten auf das Land werfen. Der Kapitän erklärt mir, dass der Uhrzeigersinn nur deswegen rechtsherum verläuft, weil sich in dieser Richtung die Zeit, der Schatten auf einer Sonnenuhr auf der Nordhalbkugel bewegt. Eine Fluglotsin teilt uns über Funk mit, dass sich ein anderer Flugzeug in unserer Nähe befindet, »von Ihnen aus gesehen im Moment auf zwei Uhr«, damit wir wissen, in welcher Richtung wir das Blau absuchen müssen. Dann gibt sie unsere Position durch, wie sie für das andere Flugzeug erscheint: von ihm aus gesehen auf »zehn Uhr«. Der Flieger, der für uns

anfangs auf zwei Uhr war, bewegt sich nach drei Uhr, dann fünf Uhr, und dann ist er hinter uns, und wir verlieren ihn aus den Augen. Diese Stundenpositionen greifen ineinander wie Zahnräder.

Jetlag rührt von unserer schnellen Bewegung zwischen den Zeitzonen her, über die Linien hinweg, die wir auf der Erde gezogen haben, die Licht mit Zeit gleichsetzen und Zeit mit Geografie. Und doch lässt sich unser Ortssinn ebenso leicht durcheinanderbringen wie der Tagesrhythmus unseres Körpers. Weil sich Jetlag nur auf eine zeitliche Verwirrung bezieht, auf eine in Stunden gemessene Differenz, nenne ich dieses andere Gefühl *Placelag*: das imaginäre Hinterherhinken, das durch die Ortsverschiebungen unseres Jet-Zeitalters über jede denkbare Entfernung entsteht; durch die Unfähigkeit unseres tief verankerten, uralten Ortssinns, mit unseren Flugzeugen Schritt zu halten. Um *Placelag* zu bekommen, braucht man keine Zeitzone zu überschreiten. Man braucht nicht einmal ein Flugzeug. Es kam vor, dass ich im Wald war, um dort zu wandern oder ein Picknick zu machen, und dann später am selben Tag in eine Stadt zurückgekehrt bin. Und inmitten all der Autos, dem Lärm, den Klötzen aus Beton und Glas frage ich mich dann, wie es sein kann, dass ich heute Morgen noch im Wald spazieren gegangen bin. Ich weiß, erst heute Morgen war ich an einem anderen Ort, aber es fühlt sich an, als wäre es bereits eine Woche her.

Wir sind dafür gemacht, uns langsam über die Welt zu bewegen und alles auf dem Weg im Blick zu haben. Es ergibt durchaus Sinn, dass eine Reise durch die Zeit und eine Veränderung der Umgebung sich einen Rhythmus teilen und folglich Orte, die weiter entfernt sind oder sich stärker unterscheiden, natürlich auch weiter in der Vergangenheit zu liegen scheinen. Die Unterschiede zwischen einem Wald und einer Stadt sind so gewaltig, dass sich die Reise wie ein chronologischer Sprung dazwischenschiebt, eine Art Zeithügel.

Das gilt für alle Reisen, und je stärker der Kontrast zwischen unserem Zuhause und dem anderen Ort, umso ausgeprägter das Gefühl, als hätte der Ausflug in der fernen Vergangenheit stattgefunden. Diese Gleichung wird durch das Flugzeug bis an die Grenzen des Vorstellbaren getrieben, denn es nimmt uns auf Reisen mit, die kaum jemand von uns mit ande-

ren Verkehrsmitteln unternommen hätte, an Orte, die sich von unserer Heimat so sehr unterscheiden, wie es auf diesem Planeten nur möglich ist, über viele andere Orte hinweg, die wir bestenfalls indirekt kennenlernen, wenn überhaupt.

Manchmal denke ich, dass bestimmte Städte sich so sehr in Empfinden, Kultur und Geschichte unterscheiden – Washington und Rio, Tokio und Salt Lake City –, dass sie eigentlich niemals durch einen Non-Stop-Flug verbunden sein dürften, dass eine solche Reise, um dem Abstand zwischen ihnen gerecht zu werden, in mehrere Etappen unterteilt sein sollte und dass die gedankliche Distanz womöglich besser wahrgenommen würde, wenn solche Flüge zehn Wochen und nicht zehn Stunden dauern würden. Aber egal, welches Städtepaar der Flieger miteinander verbindet, fast jede Flugreise kann einem zu schnell erscheinen. Wir tun so, als wäre es normal, dass London, der Ort, wo wir waren, der Ort, der uns in jeder Hinsicht umgab, sich in Luanda oder Los Angeles verwandelt hat, als hätten nicht wir uns bewegt, sondern als wäre vielmehr der Ort um uns herumgeflossen, denn schließlich könnte sich niemand so schnell bewegen. Ich höre »Heijira« von Joni Mitchell und fühle mich »porous with travel fever«, durchlässig für das moderne Fließen der Orte.

Wenn wir nicht viel von der Erde dazwischen sehen – weil wir als Passagier die meiste Zeit des Weges schlafen oder nicht am Fenster sitzen –, dann kann eine Reise über eine so weite Strecke den Eindruck erwecken, nur einen Augenblick zu dauern, und die Flugzeuggtür wie der Verschluss einer Kamera wirken.

Es ist richtig, dass sich unsere ersten Stunden in einer anderen Stadt falsch anfühlen, oder zumindest verwirrend auf eine Art, die wir nicht näher erklären können. Wir sind nicht für die Geschwindigkeit gebaut, ganz bestimmt nicht für diese. Wenn wir die Welt durchqueren, kann ein primitiver Teil unseres Gehirns nicht begreifen, was da stattgefunden hat. Rational kann ich mir zwar sagen: »Ich bin von zu Hause nach Hongkong geflogen. Das hier ist eindeutig Hongkong: die Zielschilder vorne an den Bussen, die Massen von Fußgängern, die Wasserfläche im Hafen, wo die Lichter unzähliger Boote über die wogenden, verschwommenen Spiegelbilder der Wolkenkratzer rasen.« Ich weiß auch, dass ich vor ei-

nem oder zwei Tagen noch zu Hause war. Ich habe Alltagserinnerungen, sogar Quittungen, um es zu beweisen. Aber genau wie zwischen zwei unterschiedlichen Zeiträumen meiner eigenen Vergangenheit, stelle ich selbst die Verbindung zwischen diesen völlig unterschiedlichen Orten dar, zwischen denen 6000 Meilen Kontinent liegen. Irgendwo im Unterbewusstsein meines primitiven Hirns bin *ich* die offensichtlichste Antwort darauf, was diese beiden durch eine unvorstellbare Entfernung und doch nur durch einige Stunden getrennten Orte gemeinsam haben. Und das ergibt überhaupt keinen Sinn.

Wenn *Placelag* ein anerkannter Begriff wäre, könnte man sich Folgendes vorstellen: Ich gehe eine Straße in Tokio entlang, und ein Lieferwagen fährt vorbei, von dem aus lauthals politische Ankündigungen einer Kommunalwahl gemacht werden; oder ich stehe in einem Lebensmittelgeschäft in São Paulo vor einem Dutzend Früchte, von denen ich weder weiß, wie sie heißen, noch, wie man sie isst; oder in Lagos öffnet der Himmel seine Schleusen, und ein Regen geht hernieder, wie ich ihn in Massachusetts niemals erleben würde; und dann zwinkere ich meiner Begleitung zu, die wissend nickt und lächelt, und sage: »Ich habe *Placelag*.«

Piloten, Kabinenpersonal und Geschäftsleuten, die häufig unterwegs sind, ist die Erfahrung des *Placelag* vielleicht geläufiger als die des Jetlag. Wir bleiben eigentlich nie lange genug, um uns an die Ortszeit zu gewöhnen – uns zu »akklimatisieren« (wie es im Fachjargon der Pausenregelungen für Piloten so schön heißt) –, bevor die Zeit gekommen ist, sich wieder auf den Heimweg zu machen. Ich stelle meine Uhr oder mein Handy nie auf die Ortszeit um. Viele Piloten finden es einfacher, sich bei so kurzen Aufenthalten nach den Essens- und Schlafenszeiten ihrer heimischen Zeitzone zu richten, selbst wenn sie so weit weg sind, dass dies eine komplette Umkehrung von Tag und Nacht bedeutet und sie drei Tage in einer Stadt verbringen, ohne je bei Tageslicht unterwegs zu sein.