

# Unverkäufliche Leseprobe

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.



Wie viel Zeit verbringen wir doch auf Flughäfen! Und wie wenig wissen wir von unseren Mitreisenden, von den Menschen, die dort arbeiten, von der Welt hinter den Barrieren, die wir mit Einchecken und Sicherheitskontrolle kurz durchqueren. Dann sitzen wir in Lounges oder Coffeeshops und schicken eine SMS an unsere Freunde und Lieben. Plötzlich sind wir zwischen all dem Duty free mit uns allein und geben ein letztes Zeichen, falls die Maschine da draußen vor dem Fenster doch nicht so stabil ist, wie sie wirkt, oder der Schneesturm über dem Atlantik über Nacht stärker wird.

Im Sommer 2009 beobachtete Alain de Botton als »Writer in Residence« in London Heathrow all diese Szenen. Gemeinsam mit dem berühmten Fotografen Richard Baker hatte er ungehinderten Zugang zum gesamten Terminal 5, zu den Shops und Lounges wie zu der Welt hinter den Sicherheitsbarrieren. Er sprach mit Reisenden und Personal, mit Chefs und Seelsorgern. Witzig und klug entstand ein weiteres leuchtendes Kapitel seiner Philosophie des Alltags.

»Eines der besten Bücher, die je über das Fernweh und die Sehnsucht geschrieben wurden.« *Welt am Sonntag*

»Eine kleine, elegante Schule des Sehens.« *Berliner Zeitung*

»Viele herrliche Anekdoten von Abschieden, Sehnsüchten und Erwartungen.« *Die Welt*

*Alain de Botton*, 1969 in der Schweiz geboren, hat nach dem Studium der Geschichte und Philosophie rasch seinen Weg zur Literatur gefunden. Mit Charme, Ironie und Neugier entwickelt er seit seinem Romandebüt ›Versuch über die Liebe‹, das zum Weltbestseller wurde, eine Philosophie des Alltags. So folgten auf die Romane ›Isabel‹ und ›Die romantische Bewegung‹ die essayistischen Erkundungen ›Wie Proust Ihr Leben verändern kann‹, ›Trost der Philosophie‹, ›Kunst des Reisens‹, ›StatusAngst‹ und ›Glück und Architektur‹. Alain de Botton lebt in London. Alles über ihn und seine ›School of Life‹ finden Sie auf [www.alaindebotton.com](http://www.alaindebotton.com)

Unsere Adressen im Internet: [www.fischerverlage.de](http://www.fischerverlage.de)

Alain de Botton

# *Airport*

*Eine Woche in Heathrow*

Aus dem Englischen von  
Bernhard Robben

Fotografien von Richard Baker

Fischer Taschenbuch Verlag

Veröffentlicht im Fischer Taschenbuch Verlag,  
einem Unternehmen der S. Fischer Verlag GmbH,  
Frankfurt am Main, Juli 2011

Die englische Originalausgabe erschien 2009 unter dem Titel:

»A week at the Airport. A Heathrow Diary«  
im Verlag Profile Books LTD, London.

© 2009 Alain de Botton

Für die deutsche Ausgabe:

© 2010 S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

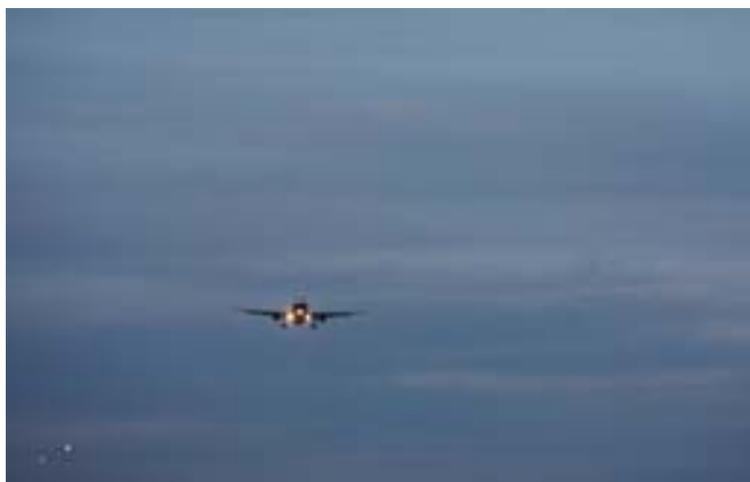
Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany

ISBN 978-3-596-18737-9

3 Die Ankunft einer Maschine der Air Canada aus Toronto um halb sechs morgens bedeutete schließlich das Ende meiner unruhigen Nacht. Ich duschte, zog mir an einem Automaten im Parkhaus einen Fruchtriegel und ging zur Besucherterrasse des Terminals. Im Anflug auf die nördliche Landebahn hingen Flugzeuge diamantengleich in der wolkenlosen Morgendämmerung, der Höhe nach so unterschiedlich gestaffelt wie Schüler auf einem Klassenfoto. Die Flügel der Maschinen entfalteten sich zu komplizierten und höchst überraschenden Arrangements verschieden großer, stahlgrauer Tragflächen. Nachdem sie so lang die Erde gemieden

hatten, zögerten die Räder nun, die zuletzt in San Francisco oder Mumbai den Boden berührt hatten, verharren fast im Stillstand und schienen sich aufzubäumen, ehe sie sich dann daranmachten, den gummifleckigen englischen Asphalt mit einer plötzlich hervorschießenden Qualmwolke zu begrüßen, die Tempo und Gewicht der Maschinen erahnen ließ.



Mit wütendem Motorengereisch schienen die landenden Besucher diesem englischen Morgen seine Verschlafenheit vorzuhalten, fast wie ein Lieferant, der es sich nicht verkneifen kann, ein wenig zu lang auf die Klingel an der Tür eines noch schlaftrunkenen Haushaltes zu drücken. Nur ganz allmählich wurde die Gegend rund um die Autobahn M4 wach. In Reading setzte man Wasserkessel auf, in Slough wurden Hemden gebügelt, und in Staines krochen Kinder unter Bettdecken hervor, auf denen Bilder von der kleinen Lokomotive Thomas leuchteten.

Doch für die Passagiere der 747, die sich gerade im Anflug auf den Flughafen befand, war der Tag schon weit fortgeschritten. Als die meisten Fluggäste vor mehreren Stunden geweckt wurden, konnten sie ihre Maschine über die am nördlichsten Zipfel Schottlands gelegene Hafenstadt Thurso

fliegen sehen, für viele Bewohner von Londons Vorstädten eigentlich das Ende der Welt, das aber nach einer langen, über den kanadischen Eiswüsten und einem mond hellen Nordpol verbrachten Nacht gleichsam die Türschwelle zu ihrem Reiseziel war. Das Frühstück dürfte mit dem Flug entlang des Rückgrats des englischen Königreiches Schritt gehalten haben: Kampf mit einer kleinen Schachtel Cornflakes über Edinburgh, ein mit roter Paprika und Pilzen verziertes Omelette unweit von Newcastle, ein Probelöffel von einem seltsam aussehenden Fruchtjoghurt über den ahnungslosen Tälern von Yorkshire.



Für die Flugzeuge von British Airways glich der Anflug auf Terminal 5 einer Rückkehr in den Heimathafen, so wie dies für ihre maritimen Vorfahren des achtzehnten Jahrhunderts für die letzte Strecke durch die Bucht von Plymouth gegolten haben mochte. Nachdem sie so lange Gäste auf fremden Rollbahnen gewesen waren, ungünstige und weit entfernte Stellplätze auf dem Chicagoer Flughafen O'Hare oder im LAX von Los Angeles zugewiesen bekommen hatten, die Exoten in den unbescheiden langen Reihen von United- und Delta-Maschinen gewesen waren, befanden sie sich

nun wieder in der Überzahl und reichten sich in vollkommener Symmetrie entlang der Rückseite von Terminal 5B auf.

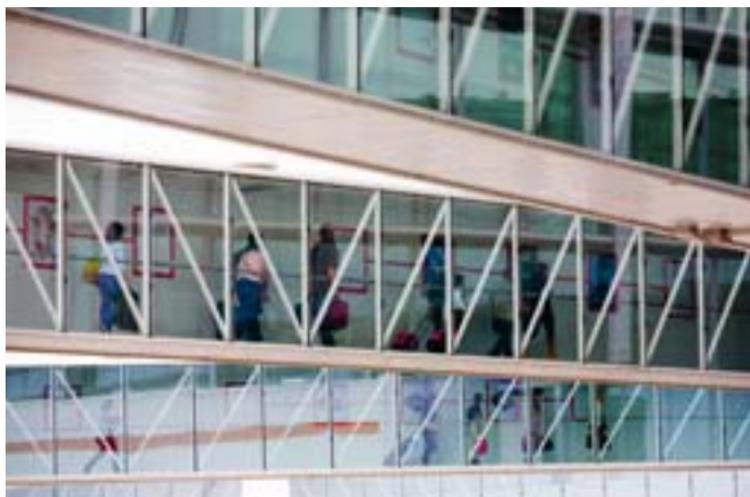
Erst kürzlich weltweit ausgelieferte Schwestermaschinen der 747 parkten hier Flügelspitze an Flügelspitze, Johannesburg neben Delhi, Sydney neben Phoenix. Die Wiederholung verlieh ihren Rümpfen eine überraschende Schönheit: Der Blick konnte über eine Vielzahl identischer Motive entlang einer fünfzehn Maschinen starken Reihe delfinähnlicher Leiber gleiten, eine ästhetische Wirkung, die der Gedanke daran noch verstärkte, dass jedes Flugzeug um die zweihundertfünfzig Millionen Dollar gekostet hatte. Was hier vor einem stand, wurde durch eine solche Überlegung nicht bloß zu einem Sinnbild der respekteinflößenden technischen Intelligenz unserer heutigen Zeit, sondern auch zu einem Symbol ihres erstaunlichen und nahezu unfassbaren Reichtums.

Ein choreographierter Tanz setzte ein, als die Maschinen ihre zugewiesenen Parkpositionen anfuhrten. Eine Fluggastbrücke rollte vor und schmiegte ihre Gummilippen in zögerlichem Kuss um die vordere linke Passagiertür. Ein Mitglied des Bodenpersonals klopfte ans Fenster, eine Kollegin im In-



nern der Maschine öffnete die Luftschleuse, doch statt laut-  
hals ein Enkomion anzustimmen, wie es sich nach einer elf-  
tausend Kilometer langen Reise von der einen zur anderen  
Seite des Globus gewiss geziemt hätte, grüßten sich die bei-  
den Angestellten der Fluglinie mit einer Beiläufigkeit, wie sie  
eigentlich von Büroangestellten zu erwarten gewesen wäre,  
die nach der Mittagspause an ihre nebeneinander stehenden  
Arbeitstische zurückkehren. Allerdings mag das Willkom-  
men in hundert Jahren auch nicht überschwänglicher aus-  
fallen, wenn ein Mitmensch im Cydonischen Hochland auf  
dem Mars nach neun Monate langer Reise auf dem in ge-  
spenstisch blutrotes Mittagslicht getauchten Weltallbahnhof  
ans goldgetönte Fenster unseres soeben angedockten Raumschiffes klopft.

Handlings-Agenten öffneten die Ladeklappen, um aus  
dem Bauch der Maschine Kisten mit tiefgefrorenem argenti-  
nischem Rindfleisch und zackenkrustigen Krebsen zu holen,  
die noch gestern achtlos über den Strand der Bucht von Nan-  
tucket gelaufen waren. In wenigen Stunden schon würde die  
Maschine wieder zum Himmel aufsteigen. Treibstoffschläu-  
che hingen an den Tragflächen und füllten die Tanks mit Jet



A-1, das bald gleichmäßig über afrikanischen Savannen verbrennen sollte. Im von Fluggästen bereits verlassenem vorderen Kabinenteil, in dem die auf einem abgekippten Sessel verbrachte Nacht so viel wie ein Kleinwagen gekostet hatte, sammelten Putzhilfen die Finanzwochenzeitschriften ein, halbgeessene Schokoladentafeln und verbogene Schaumstoffkopfhörer, die von den Plutokraten oder Schauspielern des letzten Flugs zurückgelassen worden waren. Passagiere stiegen aus, für die dieser gewöhnliche englische Morgen einen leicht übernatürlichen Beigeschmack haben würde.