

# Durch Berge von Abfall und Wolken von Gift zu den Sternen : alle lächeln immer

Autor(en): **Ochsner, Toni**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 42

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-611219>

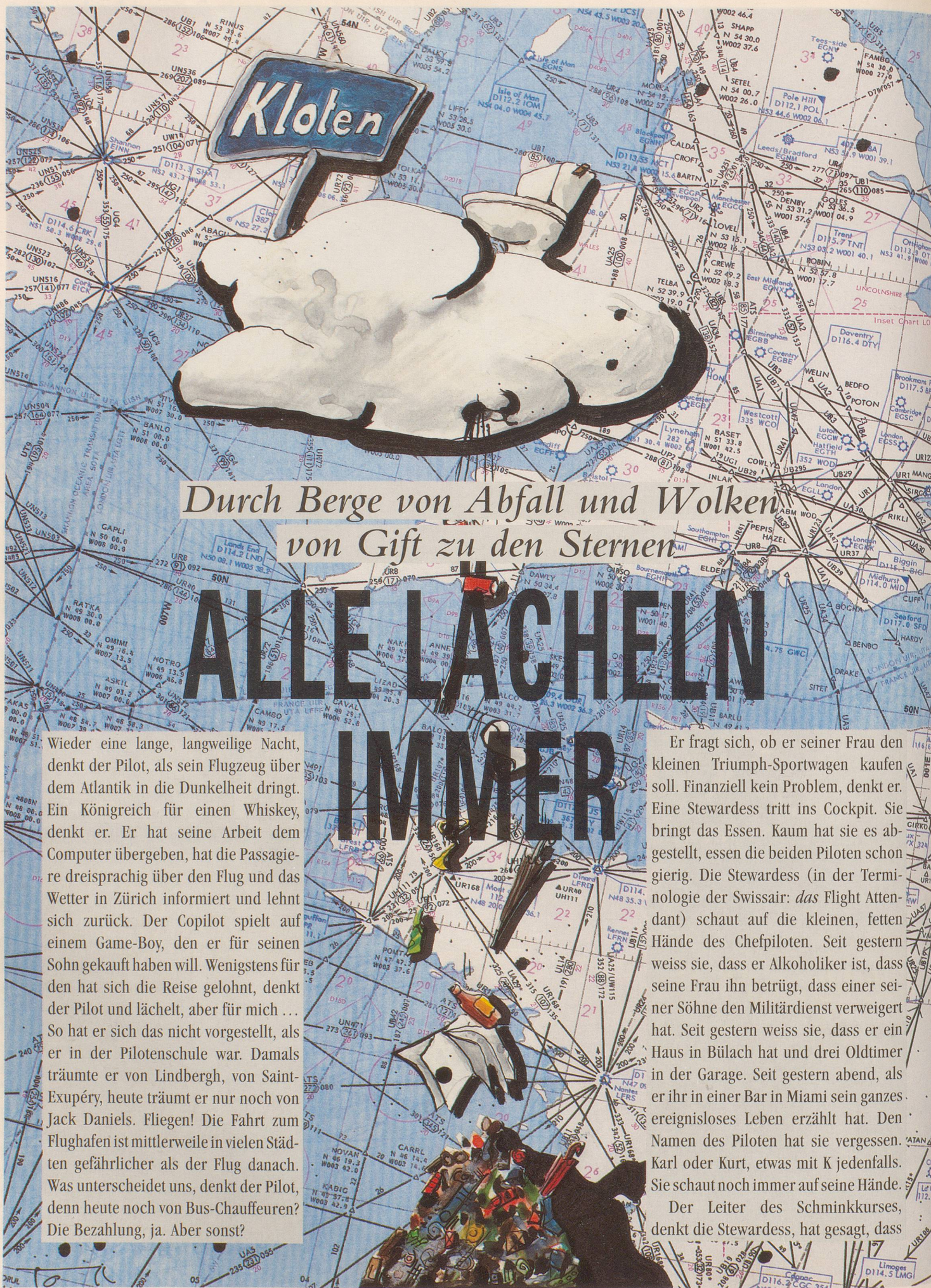
## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.





Kloten

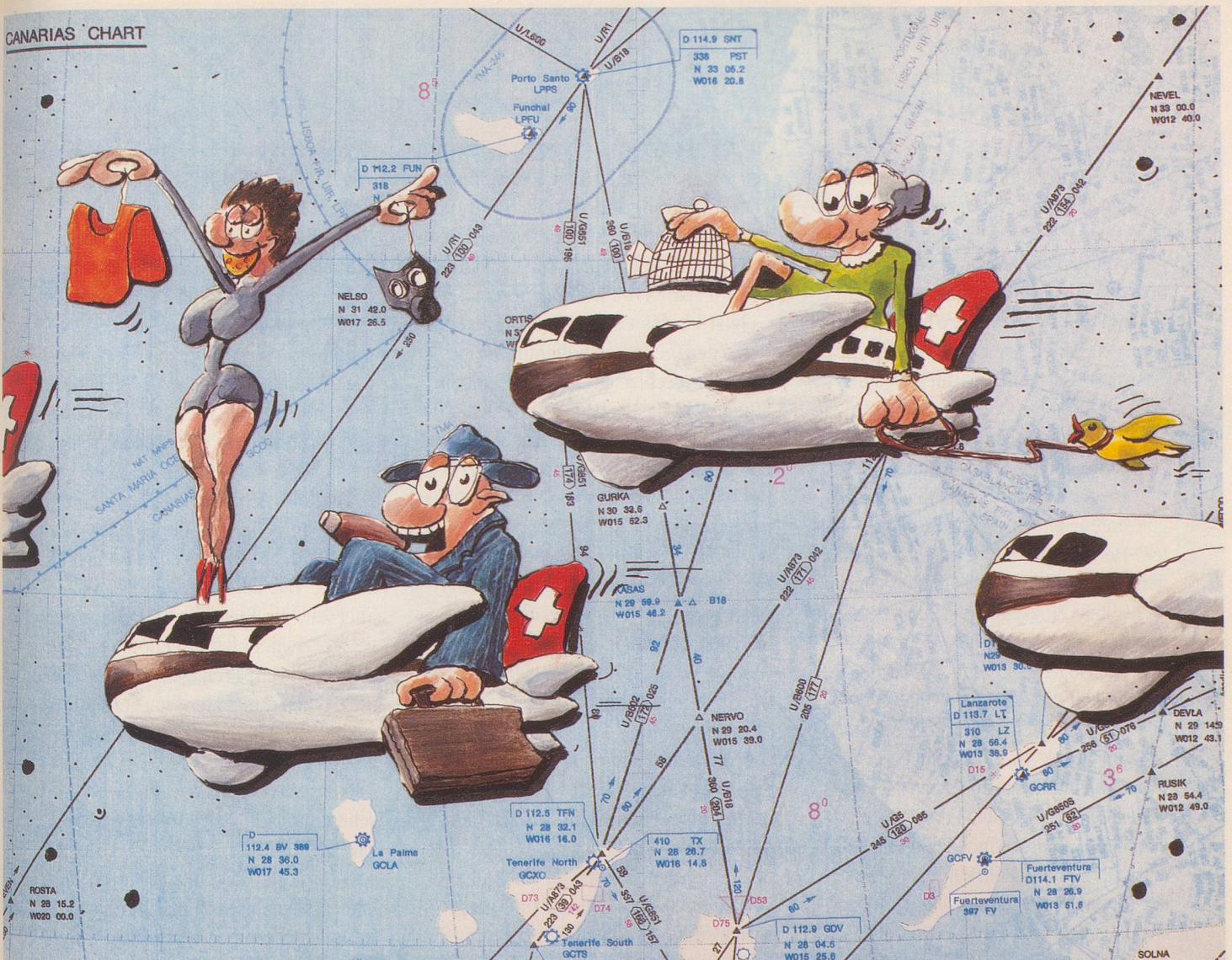
Durch Berge von Abfall und Wolken  
von Gift zu den Sternen

# ALLE LÄCHELN IMMER

Wieder eine lange, langweilige Nacht, denkt der Pilot, als sein Flugzeug über dem Atlantik in die Dunkelheit dringt. Ein Königreich für einen Whiskey, denkt er. Er hat seine Arbeit dem Computer übergeben, hat die Passagiere dreisprachig über den Flug und das Wetter in Zürich informiert und lehnt sich zurück. Der Copilot spielt auf einem Game-Boy, den er für seinen Sohn gekauft haben will. Wenigstens für den hat sich die Reise gelohnt, denkt der Pilot und lächelt, aber für mich ... So hat er sich das nicht vorgestellt, als er in der Pilotenschule war. Damals träumte er von Lindbergh, von Saint-Exupéry, heute träumt er nur noch von Jack Daniels. Fliegen! Die Fahrt zum Flughafen ist mittlerweile in vielen Städten gefährlicher als der Flug danach. Was unterscheidet uns, denkt der Pilot, denn heute noch von Bus-Chauffeuren? Die Bezahlung, ja. Aber sonst?

Er fragt sich, ob er seiner Frau den kleinen Triumph-Sportwagen kaufen soll. Finanziell kein Problem, denkt er. Eine Stewardess tritt ins Cockpit. Sie bringt das Essen. Kaum hat sie es abgestellt, essen die beiden Piloten schon gierig. Die Stewardess (in der Terminologie der Swissair: *das Flight Attendant*) schaut auf die kleinen, fetten Hände des Chefpiloten. Seit gestern weiss sie, dass er Alkoholiker ist, dass seine Frau ihn betrügt, dass einer seiner Söhne den Militärdienst verweigert hat. Seit gestern weiss sie, dass er ein Haus in Bülach hat und drei Oldtimer in der Garage. Seit gestern abend, als er ihr in einer Bar in Miami sein ganzes ereignisloses Leben erzählt hat. Den Namen des Piloten hat sie vergessen. Karl oder Kurt, etwas mit K jedenfalls. Sie schaut noch immer auf seine Hände. Der Leiter des Schminkkurses, denkt die Stewardess, hat gesagt, dass





gepflegte Männer sich die Beine enthaarten und die Achselhöhlen. Ob der Pilot seine Achselhöhlen enthaart hat, fragt sie sich. Gepflegt ist er ohne Zweifel. Sie lächelt, als sie zurück in die Kabine geht. Sie verteilt Spielsachen an die wenigen Kinder im Flugzeug. Ein älterer Passagier stupft sie. Er möchte auch Spielsachen, sagt er, und sie sagt, die seien nur für Kinder. Er habe Enkelkinder zu Hause, sagt der ältere Passagier, er war, sagt er, in Mexiko, in Mechicho. Die Stewardess lächelt und gibt ihm die Spielsachen. Sie will keinen Streit.

Nicht viel wert, denkt der Passagier, als er die Spielsachen anschaut. Aber immerhin gratis. Als ein Steward ihm das Essen bringt, verlangt er sofort ein zweites Fläschchen Wein. Saint Emilion, sagt er und verstaut es in seinem Handgepäck. Die Stewards sind alle schwul, sagt er zu seiner Frau, alle.

Wenn die nur keinen AIDS haben, sagt seine Frau und packt das Besteck in ihre Tasche. Das wird sowieso alles weggeworfen, sagt sie. Kein Wunder, sagt er, dass Fliegen so teuer ist. Diesmal nehmen wir ein Taxi, sagt sie, und nicht den Bus wie letztes Mal. Wir waren in Mexiko, sagt er zu seinem Sitznachbarn, in Mechicho, sagt er, wahnsinnig schön. Dann lässt auch er sein Besteck verschwinden.

Als das Flugzeug Stunden später landet, applaudiert der Passagier mit den anderen Schweizern, und die Amerikaner im Flugzeug lächeln und wundern sich. Die Passagiere verlassen das Flugzeug. An der Türe werden sie von den Flight Attendants dreisprachig lächelnd verabschiedet. Sie lächeln auch für den Ramper, der einen Kinderwagen heraufgebracht hat, während seine Kollegen schon das Flugzeug entladen. Alle lächeln immer, denkt er.

Die Singapore Airlines, denkt der Ramper, hat die hübscheren Stewardessen als wir. Er denkt es oft und gerne, jeden Tag. Dann geht er zurück an seine Arbeit. Unten wird ein Sarg ausgeladen, ein Hugo, wie die Ramper die reisenden Leichen liebevoll nennen. Unglaublich, denkt der Ramper lächelnd, was die Leute alles in der Weltgeschichte herumschicken. Er hat schon Fisch ausgeladen, der von Kreta über Zürich nach Athen flog, Bohnen aus Kenia, Blutegel aus Chicago. Aber wirklich empört ist er nur über die Tiertransporte. Nicht die Pudelchen und Kätzchen, die Tierfreunde mit ins Exil nehmen, und die in sauberen Kisten verladen werden, auf denen steht: «Mein Name ist Charlie und ich habe um 9.30 Uhr zum letzten Mal Wasser bekommen. Bitte seien Sie nett zu mir.» Nein, die Kanarienvögel, die Labormäuse oder -hunde, die Aquari-



umfische und Hummer sind es, die den Ramper dauern. Hummer zum Beispiel fliegen – artgerecht, wie der Flughafentierarzt lächelnd versichert – in Styroporboxen zusammengepfercht und mit Gummibändern zu handlichen Speiseeinheiten verschnürt in die Schweiz. Gelegentlich fliegen auch Vögel mit. Sie kommen in flachen Kisten, und viele sind bei der Ankunft tot.

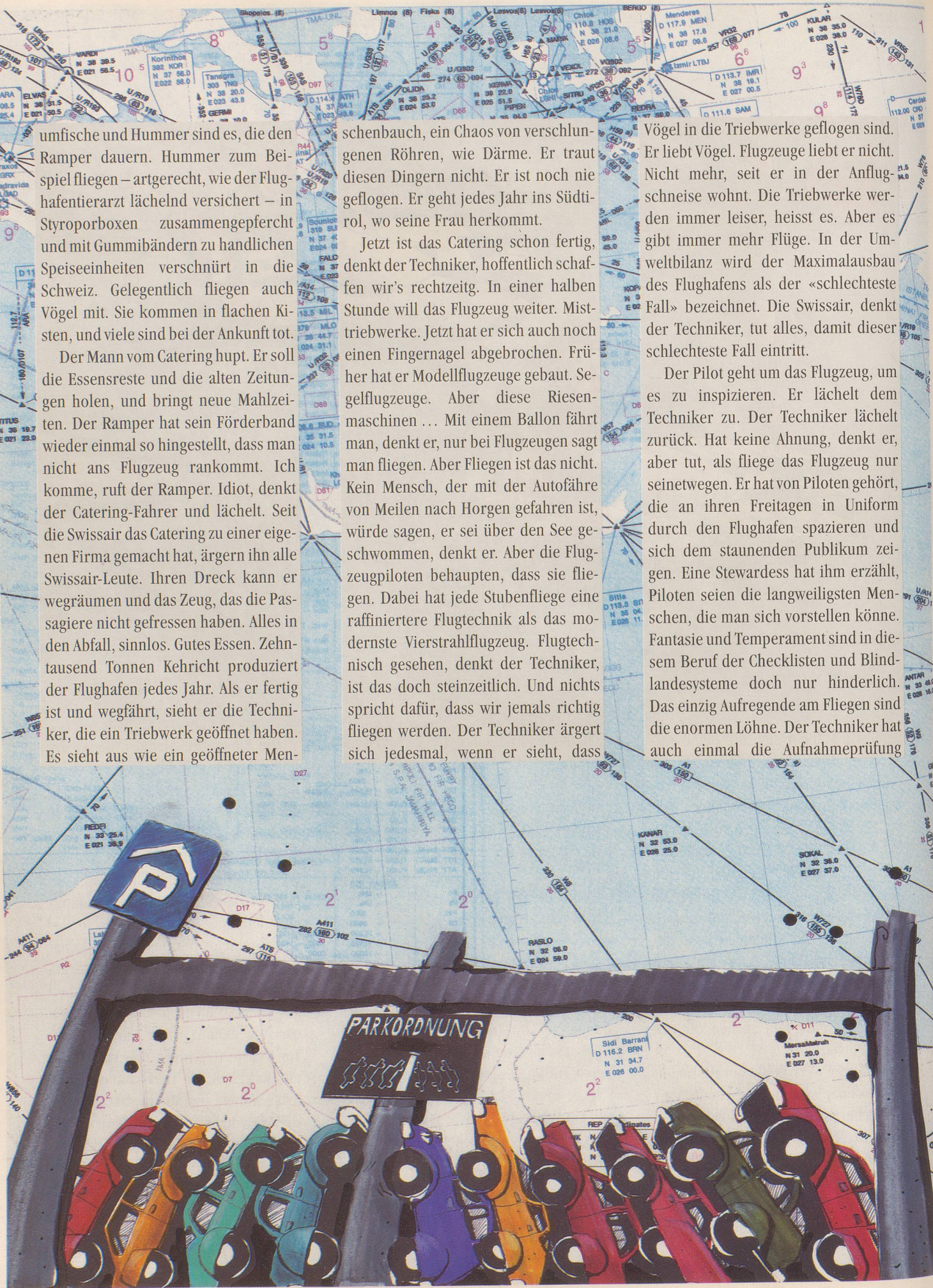
Der Mann vom Catering hupt. Er soll die Essensreste und die alten Zeitungen holen, und bringt neue Mahlzeiten. Der Ramper hat sein Förderband wieder einmal so hingestellt, dass man nicht ans Flugzeug rankommt. Ich komme, ruft der Ramper. Idiot, denkt der Catering-Fahrer und lächelt. Seit die Swissair das Catering zu einer eigenen Firma gemacht hat, ärgern ihn alle Swissair-Leute. Ihren Dreck kann er wegräumen und das Zeug, das die Passagiere nicht gefressen haben. Alles in den Abfall, sinnlos. Gutes Essen. Zehntausend Tonnen Kehrrecht produziert der Flughafen jedes Jahr. Als er fertig ist und wegfährt, sieht er die Techniker, die ein Triebwerk geöffnet haben. Es sieht aus wie ein geöffnete Men-

schenbauch, ein Chaos von verschlungenen Röhren, wie Därme. Er traut diesen Dingen nicht. Er ist noch nie geflogen. Er geht jedes Jahr ins Südtirol, wo seine Frau herkommt.

Jetzt ist das Catering schon fertig, denkt der Techniker, hoffentlich schaffen wir's rechtzeitig. In einer halben Stunde will das Flugzeug weiter. Misttriebwerke. Jetzt hat er sich auch noch einen Fingernagel abgebrochen. Früher hat er Modellflugzeuge gebaut. Segelflugzeuge. Aber diese Riesenmaschinen ... Mit einem Ballon fährt man, denkt er, nur bei Flugzeugen sagt man fliegen. Aber Fliegen ist das nicht. Kein Mensch, der mit der Autofähre von Meilen nach Horgen gefahren ist, würde sagen, er sei über den See geschwommen, denkt er. Aber die Flugzeugpiloten behaupten, dass sie fliegen. Dabei hat jede Stubenfliege eine raffiniertere Flugtechnik als das modernste Vierstrahlflugzeug. Flugtechnisch gesehen, denkt der Techniker, ist das doch steinzeitlich. Und nichts spricht dafür, dass wir jemals richtig fliegen werden. Der Techniker ärgert sich jedesmal, wenn er sieht, dass

Vögel in die Triebwerke geflogen sind. Er liebt Vögel. Flugzeuge liebt er nicht. Nicht mehr, seit er in der Anflugschneise wohnt. Die Triebwerke werden immer leiser, heisst es. Aber es gibt immer mehr Flüge. In der Umweltbilanz wird der Maximalausbau des Flughafens als der «schlechteste Fall» bezeichnet. Die Swissair, denkt der Techniker, tut alles, damit dieser schlechteste Fall eintritt.

Der Pilot geht um das Flugzeug, um es zu inspizieren. Er lächelt dem Techniker zu. Der Techniker lächelt zurück. Hat keine Ahnung, denkt er, aber tut, als fliege das Flugzeug nur seinetwegen. Er hat von Piloten gehört, die an ihren Freitagen in Uniform durch den Flughafen spazieren und sich dem staunenden Publikum zeigen. Eine Stewardess hat ihm erzählt, Piloten seien die langweiligsten Menschen, die man sich vorstellen könne. Fantasie und Temperament sind in diesem Beruf der Checklisten und Blindlandesysteme doch nur hinderlich. Das einzig Aufregende am Fliegen sind die enormen Löhne. Der Techniker hat auch einmal die Aufnahmeprüfung





gemacht. Nicht bestanden. Unsere Arbeit, denkt er, hier am Boden ist viel gefährlicher als Fliegen. Gerade kürzlich ist ein Ramper in einen Propeller gelaufen. Sofort tot.

Der Techniker schliesst die Deckel des Triebwerkes. Endlich, denkt der Pilot. Dann fordert er die Enteiser an. Er hat an einem Flügel Frost entdeckt. Die Enteiser kommen und bespritzen die Flügel mit einer Mischung aus Wasser und Glykol. Idiotisch, denkt der Enteiser, das bisschen Frost. Die Kanadier starten mit 15 cm Schnee auf den Flügeln, und es geschieht nie etwas. Und die Abwässer hier gehen alle direkt in die Glatt, ungeklärt. Seit Jahren heisst es, man werde etwas dagegen tun. 500 Tonnen Enteiserflüssigkeit jedes Jahr. Der Enteiser verschwindet fast in den Dampfwolken, die vom Flügel aufsteigen. Er hat den süsslichen Geschmack des Glykols im Mund. Hinter den getönten Scheiben des Fingerdocks sieht er die Silhouetten von Passagieren, die ihm zuschauen. Er lächelt.

Hoffentlich kriegen sie alles Eis von den Flügeln, denkt der Passagier,

der dem Enteiser zuschaut. Er lächelt und winkt. Es sind schon Flugzeuge wegen Eis abgestürzt, denkt er. Trotzdem behaupten alle, Fliegen sei sicher. Nach fünftausend Flugstunden habe man eine 99,8%ige Chance, noch am Leben zu sein. Was nützt das, wenn man zu den 0,2% gehört, die es nicht überleben. Der Passagier geht an die Bar und trinkt noch ein Bier. Er hat Angst. Dann geht er einfach davon, zurück durch die Handgepäckkontrolle, durch die Passkontrolle, zurück in die Abflughalle. Er wird nicht fliegen. Er wird mit dem Zug nach Basel fahren. Das ist sogar schneller. Er fragt sich, wie er jemals auf die Idee gekommen ist, zu fliegen. Er setzt sich auf einen Sessel in der Abflughalle. Er ist noch immer nervös und zündet sich eine Zigarette an. Die Frau neben ihm gibt ihm Feuer und fragt: Wohin fliegen Sie? Ich fliege nicht, sagt der Raucher, und Sie? Ich auch nicht, sagt die Frau mit dem Feuerzeug, ich schreibe über den Flughafen. Eigentlich ist Rauchen hier verboten, sagt sie und lächelt.

In der Abflughalle kümmert sich die Swissair um die Luftqualität, denkt die Frau, draussen ist ihr die Luft egal. Bei Wegflügen aus Zürich werden pro Jahr mehr als 600 000 Tonnen Kerosin verbrannt. Aber bei der Belastung der Region durch den Flughafen wird nur gerechnet, was die Flugzeuge bis zu einer Flughöhe von 200 Metern ausstossen. Alles, was darüber liegt, sagt die Umweltbilanz, ist «nicht direkt immissionswirksam». Das heisst, es wird über das ganze Land, über die ganze Welt verteilt. Doch selbst die Verschmutzung, die unter 200 Metern entsteht, ist enorm. Fast ein Drittel der Stickoxide in der Region stammt vom Flughafen. Eine Reduktion der Flugbewegungen würde die Situation verbessern. Aber «solche Massnahmen liegen ausserhalb des Konzeptes». Hingegen wird im Bericht vorgeschlagen, die Attraktivität des Privatverkehrsmittels für Besucher zu reduzieren.

Die Frau legt ihren Bleistift weg und schaut nach draussen. Das neu erbaute Parkhaus lächelt ihr in der untergehenden Sonne zu.

