

Atlantikkönigin am Boden

Das Propellerflugzeug Super Constellation kann wegen Rosts zurzeit nicht in die Luft



Vor der Reparatur. Die Super Constellation ist seit 2004 am EuroAirport stationiert, hier rollt sie gerade über die Landepiste. Foto Keystone

MICHEL ECKLIN

Die Super Constellation soll wieder fliegen. Der Verein, der das legendäre Flugzeug aus den Fünfzigerjahren gekauft hat und auf dem EuroAirport instand hält, sucht für die Reparatur Spenden.

In den Fünfzigerjahren galt die Super Constellation als das zivile Atlantik-Überquerungs-Flugzeug schlechthin. Das erste serienmässige Flugzeug mit Druckkabine erhielt den Übernamen «Reine de l'Atlantique». Heute sind weltweit nur noch zwei Super Constellation in Betrieb. Eine davon gehört dem Schweizer Verein «Super Constellation Flyers Association». Dieser fand vor zehn Jahren in der Dominikanischen Republik ein Modell mit Baujahr 1956, kaufte es und setzte es instand.

Seit 2004 ist die Maschine am EuroAirport stationiert. Jährlich bewerkstelligt sie rund 50 Stunden auf Schau- und Passagierflügen und geniesst bei Flugfreunden grosse Beliebtheit. «Die Connie ist ein Flieger mit Charisma», sagt Ernst Frei, einer der drei Kapitäne der Basler Maschine. «Mit ihren drei

Schwänzen erkennt man sie sofort.» Deshalb investieren er und seine Kollegen unzählige ehrenamtliche Arbeitsstunden, um ihre «Breitling Super Constellation» am Leben zu erhalten.

SCHADEN AM FLÜGEL. Dieses Jahr wird man den grossen Vogel allerdings nicht am Himmel sehen. Denn Ende 2009 entdeckten die Techniker des Vereins bei einer turnusgemässen Untersuchung Rost an einem Holm, einem tragenden Teil des Flügels, an dem unter anderem die Klappen befestigt sind. Verursacht wurde der Schaden vermutlich von Chemikalien, als die Constellation zum Besprühen von Feldern verwendet wurde. «Wir haben selber beschlossen, dass das Flugzeug in diesem Zustand nicht mehr fliegen soll», sagt Frei. Die Gefahr eines Absturzes bestehe zwar nicht, betont er. Aus Sicherheitsgründen müsse der Holm aber saniert werden.

Seit dem Kauf hatten die vielen Ingenieure, Piloten und Flugzeugunternehmer im Verein ihr Flugzeug selber instand gehalten. Doch die 7500 Ar-

beitsstunden, die jetzt für die Reparatur nötig sind, müssen von Experten erledigt werden. Das kostet 400 000 Franken – eine Summe, die die 2400 Vereinsmitglieder nicht alleine aufbringen können. Trotzdem beschloss der Vorstand, die Reparatur in Angriff zu nehmen. «Wir entschieden uns für eine Vorwärtsstrategie», sagt Frei. Das Flugzeug wurde auf eine ehemalige Nato-Basis im badischen Lahr transferiert, wo die Reparatur bereits im Gange ist.

TESTFLÜGE IM APRIL. Sicher ist, dass die Maschine reparierbar ist. Denn das genaue Prozedere wurde mit den zuständigen Behörden besprochen. Erste Testflüge sollen im April 2011 möglich sein, das volle Flugprogramm soll im Mai starten. Danach wird die Vierpropellermaschine wieder an Meetings und Flügen für die Vereinsmitglieder zu sehen sein. Unter anderem wird sie den traditionellen Flug von Basel nach Samedan absolvieren.

160 000 Franken gaben die Vereinsmitglieder für die Sanierung aus. «Jetzt

müssen wir zusätzlich Spender finden, die bisher mit Fliegen nicht viel zu tun hatten», erklärt Frei, der das Fundraising übernommen hat.

Vor allem ältere Leute seien bereit, für den Erhalt von etwas Flugnostalgie zu spenden, hat er festgestellt. «Mit der Constellation zu fliegen, ist eine ganz andere Fliegerei als mit heutigen Flugzeugen», sagt er. Im ganzen Flugzeug befinde sich kein einziger Computerchip. Vom Cockpit aus würden die einzelnen Flugzeugteile noch mit Kabelrollen bedient. Und im Gegensatz zu heutigen Flugzeugen denke in der Constellation keine Maschine anstelle des Piloten. «Es passiert immer genau das, was man vorne macht.»

Frei ist zuversichtlich, dass bis im Herbst genug Geld für die vollständige Reparatur da ist. Bisher floss immer so viel Geld, dass die laufenden Sanierungsschritte gedeckt werden konnten. Und jetzt hofft er auf Beiträge vom Lotteriefonds und von Stiftungen. «Wir sind aber noch auf Privatspenden angewiesen», betont Frei.

> www.superconstellation.org

«Politik wird am Stammtisch gemacht»

Der Arzt Andreas Nidecker (62) über Arbeit in der Gesellschaft

INTERVIEW: RENATO BECK

Energiepolitik ist nicht nur Atompolitik. Neben seinem Engagement gegen die Kerntechnik ist der Basler Radiologe auch Präsident des Energieforums Sun21. Besonders angetan haben es ihm Elektroautos.

BaZ: Herr Nidecker, warum gehen Sie eigentlich nicht in die Politik?

ANDREAS NIDECKER: Meinen Sie in die Politik der Parteien und des Grossen Rats oder gar diejenige des Regierungsrats?

Aber ja, getreu dem Vorbild von Guy Morin, der ja auch im Vorstand des Schweizer Verbands von Ärzten für die Verhütung eines Nuklearkrieges (IPPNW) ist.

Diese Engagements sind tatsächlich wichtig, einflussreich und sicher auch interessant. Politik wird allerdings schon «weit unten» in der Familie und am Stammtisch gemacht. Gezielte politische Arbeit kann aber auch in Vereinen oder Nicht-Regierungsorganisationen, wie der IPPNW oder der Sun21 gemacht werden. Für mich war immer diese Art der politischen Mitarbeit in der Gesellschaft interessant und wichtig und hat mir über viele Jahre eine rechte Befriedigung gegeben. Eine Zeitlang hatte ich aber die Ehre, im Basler Verfassungsrat mitzuarbeiten, was doch eine höchst interessante Aufgabe war.

DAS WOCHENGESPRÄCH

als e-mail-interview von: andreas nidecker an: basler zeitung betreff: schlechtes gewissen

Neben der Atompolitik gilt Ihr Interesse auch alternativen Fortbewegungsmitteln. Woher rührt Ihre Leidenschaft für Elektroautos?

Vom Bewusstsein für die Notwendigkeit der CO₂-Reduktion, vom Bedürfnis auf regionale Mobilität, vom Wunsch, etwas Pionierarbeit zu leisten. E-Mobile werden ja dieses Jahr in Japan in die Massenproduktion gehen.

Warum schreitet die Entwicklung so schleppend voran?

Weil die traditionelle Autoindustrie zuerst mal ihre Palette umstellen muss – und das dauert. Der Wechsel von Benzinern zu Elektromobilen bedeutet einen grossen Wechsel, und solange der Benzinpreis tief ist und die Preise für E-Mobile verhältnismässig hoch, werden eben die traditionellen Fahrzeuge verkauft. Hemmend bei der Entwicklung von E-Mobilen war bis vor Kurzem auch die Batterietechnik, immer noch die Achillesferse von Elektrofahrzeugen.

Werden wir noch erleben, dass Elektroautos anstelle von Benzinern die Strassen für sich beanspruchen?

Da bin ich mir aber ganz sicher. Wie gesagt, bringt eine japanische Firma dieses Jahr ein rassiges kleines Elektromobil mit vier Sitzen heraus. Ich bins gefahren und bin begeistert.

Fliegen Sie auch? Mit schlechtem Gewissen?

Ja, mit sehr schlechtem Gewissen.

> FORTSETZUNG AM DONNERSTAG

Das «Schifferhaus» ist in Betrieb

Roger Willmann und sein neunköpfiges Team bieten mediterrane Küche

MEDITERRANE KÜCHE. Das rund 230 Jahre alte «Schifferhaus» in Kleinhüningen steht nicht nur neu im Basler Denkmalverzeichnis, es hat auch einen neuen Geschäftsführer. Der Koch Roger Willmann hat das Restaurant mit seinen Mitarbeitern in Betrieb genommen – mit dabei sind Evelyn Fleder, Chef de Service, und Philipp Wiegand, stellvertretender Koch.

Willmann ist kein Unbekannter in der Basler Gastro-

szene. Er arbeitete unter anderem als Küchenchef in den Restaurants Rollerhof, Basilisk und Oliv. Verschieden hat sich der Koch der mediterranen Küche, er bietet aber auch Klassiker wie Wurst-Käse-Salat an.

GARTENPLÄTZE. Das Lokal im Parterre des restaurierten barocken Herrschaftshauses verfügt über drei Räume: Die Schifferstube mit 60, das Bistro mit 30 und die Bar mit 14 Plätzen. In der klassischen Schif-

ferstube ist weiss, im Bistro mit Tischläufern gedeckt. Auf der ebenfalls weiss gedeckten Terrasse stehen weitere 60 sowie im Garten nochmals über 40 Sitzplätze zur Verfügung.

In den oberen Stockwerken des Gebäudes wird nächsten Monat die Schule Academia International School einziehen. ngr

Restaurant Schifferhaus, Bonergasse 75. Montagabend, Samstagmittag, Sonntag geschlossen. > www.schifferhaus.ch



Weiss gedeckt. Geschäftsführer Roger Willmann in der Schifferstube des Restaurants Schifferhaus. Foto Henry Muchenberger

la leoparda

Die andere Strassenseite

ROSETTA LOPARDO*



Sagen wir es einmal so: Ich brauche Ferien. Flüge buchen ist heute aber beinahe so riskant wie Aktien zu besitzen.

Also bleiben wir im Kantonfeldpark. Basel hat ja so viele wunderbare Naherholungsorte zu bieten. Gönnen wir uns ein paar seelenberuhigende Momente in der Eremitage (BL), am Birsköpfli, wo man vom Land in die Stadt schwimmen kann, im Schützenmattpark (BS), und warum nicht am Tinguely-Brunnen (BS) vor dem Theater (BS und BL). Und sucht man einen wirklich ruhigen Ort, eignen sich die joggerfreien Spitalparks (BS oder BL) übrigens ausgezeichnet, und da ist erst noch Rauchen, Spucken und Littering erlaubt, nicht wie in

Buchs (SG), wo jeder Spucker mit einer Geldstrafe geahndet wird. Was ich hingegen nicht verstehe, ist der Zwiß zwischen Basel-Stadt und Baselland, ist es doch für mich ein einziger schöner Kanton. Und hüben wie drüben Orte, welche zu Eintagsferien einladen.

SCHWIERIG. Mein persönlicher Naherholungsort ist wegen Zeitmangel mein Balkon auf der Basel-Stadt-Seite. Auf der anderen Strassenseite befindet sich Allschwil. Ich könnte meine minütigen Urlaube gleichwohl mehr genießen, wenn nicht ständig ein Jogger, Walker oder sonstiger Bewegter an mir vorbeiziehen würde. Ich staune, wofür die Leute Zeit haben, und aus unerfindlichen Gründen finden sie die meist auf

der Allschwiler Seite. Und dass die Müllsäcke an einem anderen Tag draussen stehen, daran habe ich mich gewöhnt, aber müssen sie schwarz sein? Und obwohl ich diesseits mehr Steuern bezahle, komme ich mir verbrecherisch und schäbig vor, wenn ich mal zu nächstlicher Stunde heimlich über die Strasse schleiche, um ein paar Zeitungsbindel hinüberzustellen, weil bei uns erst in einer Woche Papierabfuhr ist. Kompliziert wird es, wenn sich eine Entenfamilie auf meiner Seite in Basel-Stadt verirrt, ich zur sofortigen Rettung dieser armen Tiere meine Feuerwehr (BS) anrufe, die komplett erschreckte und orientierungslose Entenmami aber währenddessen völlig hirnlos mit Kind und Kegel über die Strasse nach BL watschelt. Retten darf jetzt nur die Feuer-

wehr BL. Kaum ist auch die eingetroffen, wechseln die Enten verängstigt die Strassenseite. Zu hoffen ist, dass sich das Mami mal festlegen kann. Das erspart uns Zuständigkeitsstreite, Steuer-gelder, und vor allem wird so das Eigentliche, nämlich die Rettung, gewährleistet. Ich freue mich auf das 8er-Drämmli nach Deutschland und auf das 3er-Drämmli ins Elsass. Dass wir für die 500 Meter auf Schweizer Boden von der insgesamt 3,3 Kilometer langen Strecke 4 Millionen zahlen, geht für mich klar. Wunder nimmt mich, ob wir dafür die kleinen BVB- oder die grossen BLT-Drämmli nehmen.

* In der Rubrik «la leoparda» kommentiert die Kabarettistin Rosetta Lopardo das Basler Geschehen alle vierzehn Tage aus ihrer ganz persönlichen Sicht.

lokaltermin



Heute informiert Anna Schmid, Direktorin des Museums der Kulturen, über den aktuellen Stand des **Erweiterungsbaus**. Die Veranstaltung findet von 10 bis 12 Uhr im Museum selbst statt – Eingang Augustiner-gasse 8.

Foto Henry Muchenberger