

Die «Basler» Viking sucht auf dem EuroAirport ein neues Zuhause

Es geschah am 12. August 1953 auf dem Flughafen Paris Le Bourget: Eine zweimotorige **Vickers Viking** der damaligen **B.E.A.** (British European Airways) beschleunigte auf der Piste, überrollte dabei einen metallischen Gegenstand, worauf ein Pneu platzte und das Flugzeug das Fahrwerk verlor und erst im Gras zum Stehen kam. Die vier Besatzungsmitglieder und 30 Passagiere entstiegen der «gestrandeten» Viking unverletzt. Doch das Flugzeug mit der Immatrikulation G-AIVG erlitt Totalschaden und sollte nie mehr fliegen.

Fast 55 Jahre später liegen die Überreste dieses Unglücksvogels auf dem Gelände des EuroAirports. Der Weg hierhin ist verschlungen und nicht mehr vollständig rekonstruierbar. Die letzten rund 30 Jahre lagerten Rumpf, Flügel, Motorgondeln und einige Kleinteile in einem Schuppen des **Musée Nationale de l'Automobile Collection Schlumpf** in Mulhouse. Als für eine Erweiterung des Museums dieses Gebäude abgerissen werden sollte, musste für die Viking ein neuer Platz gesucht werden. Verschiedene Museen und Organisationen wurden angeschrieben, doch niemand konnte sich für den flügelahnen Oldtimer erwärmen. Interessiert zeigten sich **André Goepfert** und **Wolfgang Neumann**, beides erfahrene Flugzeugtechniker der Swiss, welche vor Jahren die am EuroAirport ansässige **Experimental Aircraft Association Alsace EAA** ins Leben gerufen haben.

Im Mai 2004 erhielt die EAA die Viking als Geschenk, mit der Auflage, diese zu restaurieren und der Nachwelt zu erhalten. Bald darauf wurde die Viking in ihre Einzelteile zerlegt und per Tieflader zum EuroAirport gebracht. Kurz zuvor war schon der **Vintage Aircraft Club Basel** gegründet worden. Zweck dieses Vereins ist unter anderem die Instandstellung der Viking mit dem Ziel, dieses erste britische Kurz- und Mittelstreckenflugzeug der Nachkriegszeit in seiner originalen Form und Bemalung an geeigneter Stelle ausstellen zu können. So unterstützte der Vintage Aircraft Club das Projekt bis anhin mit finanziellen Mitteln und vor allem durch **tatkräftige Mithilfe** bei der sehr aufwendigen Restaurierung. Da diese Arbeiten im Freien stattfinden, sind sie stark witterungsabhängig. Entsprechend bescheiden sind denn die bisherigen Arbeitsfortschritte. Zwar wurde die Kabine innen und aussen entrostet, abgelautet, abgedichtet und mit einem Schutzanstrich versehen. Auch die Flügel und vielen Kleinteile wurden gereinigt und für eine Neubemalung vorbereitet. Doch nun droht dem Pro-



Foto Ralph Kunaact

jekt neues Ungemach: Dort wo die Viking zurzeit gelagert wird, soll diesen Herbst eine neue Strasse gebaut werden.

Zwar hat sich der EuroAirport dem Viking-Projekt gegenüber bisher sehr kulant gezeigt, und eventuell besteht auch die Möglichkeit, die Viking an einem anderen Ort am Flughafen zu lagern, doch ein Hangar oder sonst ein geschützter Ort ist nicht in Reichweite.

Dabei spielte die Vickers Viking in den frühen Jahren der Bedarfsfliegerei auch am Flughafen Basel-Mulhouse eine bedeutende Rolle. So betrieb die **Balair** zwischen 1957 und 1963 zwei Flugzeuge dieses Typs und Dutzende von Vikings operierten mit den schnell wechselnden Namen britischer Charterfluggesellschaften nach Basel.

Kopfzerbrechen bereitet den beiden Initianten und dem Vintage Aircraft Club aber auch die vermutlich kostspielige Verschiebung der Viking. «Am liebsten würden wir die Viking am Flughafen restaurieren und an gut sichtbarer Stelle für die Nachwelt ausstellen», meint VAC-Präsident **André Frossard**. «Doch dazu brauchen wir viel mehr Unterstützung als bisher. Ansonsten enden die Überreste dieses ersten zivilen Nachkriegsflugzeugs beim Schrotthändler und das wäre sehr schade».

www.save-a-viking.org

Report Peter F. Peyer

ein Prozent unter dem Wert der Vergleichsperiode im Vorjahr. Der **Linienverkehr** (1'852'015 Passagiere) verzeichnete ein Wachstum von einem Prozent, hingegen ging der **Charterverkehr** (188'903 Passagiere) um 16 Prozent zurück. Damit flogen 90 Prozent der Passagiere auf Linienflügen.

Der **Frachtverkehr** weist mit 53'551 Tonnen insgesamt einen leichten Anstieg von einem Prozent im Vergleich zu der Vorjahresperiode auf (inklusive LKW-Fracht). Die geflogene Luftfracht hingegen liegt mit 20'017 Tonnen zwölf Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Dies ist auf das verringerte Angebot der Vollfrachter ab Basel zurückzuführen. Die Expressfracht ver-

zeichnet seit Jahresbeginn eine leichte positive Entwicklung (plus zwei Prozent per Ende Juni). Mit **41'887 Starts und Landungen** nahmen die Flugbewegungen um zwei Prozent leicht zu. Diese stabile Entwicklung bestätigt eine allgemeine Tendenz, welche seit 2004 anhält.

Laut den jährlich im Mai erhobenen **Beschäftigungszahlen** wurden 2007 am EuroAirport rund **370 neue Stellen** geschaffen, was einen Zuwachs auf insgesamt 5905 Mitarbeitende bedeutet. Diese Zunahme ist zum einen auf die steigenden Passagierzahlen zurückzuführen, zum anderen auf den deutlichen Anstieg im Bereich des **Flugzeugunterhalts** und der Bodendienste. Der Personalbestand in

diesem Bereich ist allein im Jahr 2007 um 348 Mitarbeitende gestiegen, was über 90 Prozent des Gesamtzuwachses ausmacht.

Seit 30. Juni bedienen alle Kurse der **Buslinie 50** die Haltestellen zwischen dem Bahnhof SBB und dem EuroAirport, die **Nonstop-Kurse verkehren nicht** mehr. Neu verkehren auf allen Kursen der Linie 50 Gelenkbusse der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Diese bieten mehr Platz und Raum, sowohl für Fahrgäste als auch für das Reisegepäck. Seit dem 30. Juni gilt von Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr ein **durchgehender 7,5-Minuten-Takt**.

Report Werner Soltermann

www.euroairport.com