

Der Meister der üppigen Proportionen

Er ist einer der wichtigsten lateinamerikanischen Gegenwartskünstler: Fernando Botero ist seiner Heimat Kolumbien immer treu geblieben und hat den Friedensprozess auf seine Art gewürdigt. Heute wird er 85 Jahre alt.

VON **JUAN GARFF** UND **GEORG ISMAR**

MEDELLÍN Bis nach China sorgt Botero mit seinen überproportionalen, meist recht sexualisierten Formen für Furore. Damit sich der nimmermüde Künstler nicht zu alt fühlt, dürfen ihn seine Enkel übrigens nicht Opa nennen, sondern nur Fer, wie die Zeitung «El Tiempo» berichtet.

«Ich habe nie eine dicke Frau gemalt», betonte er mal ironisch. Dabei hat er es zu Weltruhm gebracht mit seinen üppigen Damen. Für ihn sind das aber keine dicken Frauen, sondern der künstlerische Ausdruck einer Verherrlichung der Sinnlichkeit und des Lebens. «Ich gebe allem Volumen: einem Tier, einem Mann, einem Pferd, einer Landschaft, was es auch sei. Grosszügigkeit und Üppigkeit stehen für mich in enger Verbindung mit der Sinnlichkeit.»

Der malende Torero

Seinen unverkennbaren Stil begann Botero 1956 in Mexiko zu entwickeln, als er eine Mandoline malte. «Als ich das Loch im Musikinstrument malte, sah ich, dass es sehr klein war und die Mandoline dadurch grösser wirkte. Da sagte ich mir: Hier ist etwas geschehen. Ich begann hierüber nachzudenken», erzählte er in Mexiko-Stadt bei einer Retrospektive über sein Erweckungserlebnis. Botero wurde 1932 in Medellín geboren. Sein Vater starb früh und hinterliess der Familie nur



Der kolumbianische Maler und Skulpteur Fernando Botero vor seinen Werken in einer Ausstellung in Mexiko City im Jahr 2012. Heute wird der Künstler 85-jährig und ist immer noch voller Tatendrang.

Bild Key

wenig. Ein vom Stierkampf begeisterter Onkel schickte Botero mit 15 Jahren in die Toreroschule. Doch anstatt mit den Stieren zu kämpfen, zeichnete der Junge sie. Er fand Arbeit als Illustrator bei der Zeitung «El Colombiano» und gewann einen Kunstpreis in Bogotá. Mit dem Geld reiste er nach Europa, wo er vor allem in Italien die Künstler der Renaissance studierte.

Grosse Farbenpracht

In Mexiko beschäftigte er sich später mit den Wandgemälden von Diego Rivera und José Clemente Orozco. Auch die lateinamerikanische Tradi-

tion der indianischen Kirchenmalerei in ihrer Farbenpracht sowie die Werke von Pablo Picasso und Georges Braque hatten Einfluss auf Botero. «Die eigene Identität zu finden, ist ein sehr delikates Problem», sagt er. Er habe dafür zehn Jahre seit dem Erlebnis mit der Mandoline gebraucht, auf der Suche nach einer stilistischen Kohärenz und Reife, die er in seinen New Yorker Jahren festigte.

Dort entdeckten ihn 1969 zwei deutsche Kunsthistoriker und Kuratoren, Dietrich Mahlow und Klaus Gallwitz, die den noch recht unbekannten Künstler nach Deutschland einluden und

dort Ausstellungen mit seinen Werken organisierten. Ab da ging es bergauf mit seiner Karriere. Seine über 3000 Bilder und 300 Skulpturen stehen in Museen und auf öffentlichen Plätzen in 60 Städten und erreichen Rekordpreise.

Politische Message

In Bogotá gibt es das grösste Museum mit seinen Werken. 2007 machte er mit politischen Werken von sich reden, in seinem unnachahmlichen Stil stellte er in überproportionalen Formen mit der «Abu Ghraib»-Serie die Folterpraktiken der US-Soldaten im

Irak nach, zudem setzte er sich mit dem Konflikt in seinem Heimatland Kolumbien auseinander. Botero lebt überwiegend in Monte Carlo und im norditalienischen Pietrasanta, im europäischen Winter kam er mit seiner dritten Frau, der griechischen Künstlerin Sophia Vari, auch immer wieder zum «Überwintern» nach Río Negro bei Medellín. Er ist der Heimat bis heute treu verbunden. Im September überreichte er Präsident Juan Manuel Santos eine Bronzefigur, um den Friedensprozess mit der Farc-Guerilla zu würdigen: eine ziemlich dicke weisse Friedenstaube. (sda)

Über den Wolken Markus Müller über Ruheräume für Piloten und löchrige Pisten in Mombasa

1967: Absturz eines Flugzeugs mit Schaffhauser Pilot

Vor 50 Jahren stürzte in Zypern ein Charterflugzeug mit Schaffhauser Pilot ab. Und heute vor 50 Jahren war ein schwarzer Tag für die Schweizer Luftfahrt. Die Bristol 175 Britannia der Chartergesellschaft Globe Air startete am 19. April 1967 in Bangkok nach Basel mit Zwischenlandung in Colombo, Bombay und Kairo mit 120 Passagieren und 10 Besatzungsmitgliedern. Um 23.13 GMT kollidierte die Turbo-Prop-Maschine HB-ITB mit einem 256 Meter hohen Hügel südlich von Nikosia. Drei Passagiere und ein Flight Attendant überlebten.

Aufmerksam auf das traurige Jubiläum machte mich eine Postkarte ohne Absender betreffend meine letzte Kolumne: «Balair, lang ist's her ... der «Hipp» Hippenmeyer ist als junger Pilot damals mit der Balair-(oder Globe-Air?-)Maschine über Nikosia abgestürzt – denke oft an ihn.» Tatsächlich war der erst 24-jährige Schaffhauser Hans-Peter Hippenmeyer Copilot der Unglücksmaschine. «Ich habe sein Gesicht noch genau vor mir», erinnert sich der damalige Obmann der Segelfluggruppe Schaffhausen, Jörg Aellig, an den Segelflugkameraden. Er war nett, umgänglich, und man mochte ihn auf dem Schmerlat gerne. Warum die Besatzung sich entschloss, trotz Gewitter Nikosia anzufliegen und nicht den geplanten Ausweichflughafen Beirut, wurde nie herausgefunden, ebenso wenig, weshalb sie durchstarteten und dann den Flugplatz tief überflogen, bevor sie beim dritten Anflug zer-shellten. Klar ist hingegen, dass die



Ein Piloten-Crew-Bunk (Ruheraum) in der A340.

Bild Markus Müller

Piloten die erlaubte maximale Dienstzeit um über vier Stunden überschritten hatten und der Copilot erst 50 Stunden Flugerfahrung auf der Brittanica hatte. Als Unfallursache galten zu wenig Ruhezeit, Müdigkeit und ein Anflug mit zu wenig Geländeabstand. Die bereits angeschlagene Globe Air musste Konkurs anmelden. Aus der Nairobi-Tochter wurde African Safari Airways (ASA), welche im selben Jahr die Fluglinie Mombasa–Basel aufnahm.

Begegnung in Kenia

Da das letzte Drittel der Piste in Mombasa mehrheitlich aus Löchern

bestand, nutzten wir mit der Balair-DC-10 nicht die ganze Länge, sondern tankten nur wenig, um in Nairobi oder Kilimandscharo das Flugzeug für den Flug nach Zürich zu betanken. Vor dem Start machten wir eine Pistenzustandsbesichtigung. Als wir am Pistenende angelangt waren, startete gerade die DC-8 der ASA. Bedenklich hüpfend raste sie auf uns zu, um erst kurz vor Pistenende abzuheben, ein Zeichen für ein grosses Startgewicht. «Direkt nach Basel», grinste der Fahrer uns – in seinen Augen wohl wenig wagemutige Piloten – an. Jahre später führte ich mit der von KLM geleaste ASA-DC-10 einen Testflug durch.

Auf meine Frage an die mitfliegenden ASA-Piloten, ob sie weiterhin nonstop fliegen würden, meinten sie treuherzig, man weiche den grössten Löchern einfach aus. Toll, mit 300 km/h und 250 Tonnen! 2008 wurde der Betrieb eingestellt.

Lernen aus Unfällen

Flight Safety Foundation untersucht Ursachen für Flugunfälle. Seit 1947 schreibt sie 38 Unfälle mit 950 Todesfolgen der Übermüdung von Piloten zu. Darunter die HB-ITB. Verantwortungsvolle Airlines tragen dem Rechnung und erweitern auf langen Flügen die Crew mit sogenannten Enlarger-Piloten und installieren einen Ruheraum. Nichts gelernt haben leider die europäischen Behörden mit unverantwortlich hohen erlaubten Dienstzeiten sowie gewisse Charter- und Billig-Airlines, die auch sehr lange

Flüge mit zwei Piloten fliegen. Lastwagenunternehmen würde die Bewilligung entzogen. Als Swissair L. A., Honkong, Bangkok, Rio oder Johannesburg direkt anzufliegen begann, flog eine zweite Cockpit Crew mit. Als die ersten Frauen ins Langstreck Cockpit kamen, darunter eine Schaffhauserin übrigens, wurde ein Bett im Crew Bunk mit Vorhang versehen. Auf dem Flug Genf–Rio schlief unser Kapitän trotzdem kurz nach Erreichen der Reiseflughöhe im Sitz ein. Der kanadische Flight Engineer und ich sahen uns verdutzt an, nickten uns zu und liessen ihn, der als schwierig und unbeliebt bekannt war, schlafen. Nach der Hälfte des Flugs liessen wir die Kollegen wecken. Wie es sich gehört, von einem netten Flight Attendant mit einer Tasse fein duftendem Kaffee. Unseren Kapitän weckten wir ebenfalls, wir würden jetzt schlafen gehen. Wir wurden leider nicht mit Kaffee geweckt vor der Landung, da er eben auch bei der Kabine unbeliebt war. Im heutigen Zweimanncockpit werden lange Flüge meist mit einem Kapitän und zwei Copiloten geflogen. Dass die Besetzung mit zwei Kapitänen nicht optimal ist, zeigte ein Flug Bangkok–Zürich. Wegen Ölverlust musste ein Motor der MD-11 abgestellt werden. Der Kapitän entschied sich für eine Landung in Delhi und kehrte die Flugzeugnase nach Absprache mit der Flugverkehrskontrolle um. Dann liess er den zweiten Kapitän wecken, er solle das Flugzeug übernehmen und die Landung in Delhi durchführen.

Dieser fand die Idee gar nicht gut, da es in Delhi weder Ersatzteile noch MD-11-lizenzierte Mechaniker hatte und ein Weiterflug mit zwei Motoren eigentlich kein Problem darstellt. Er drehte die Nase wieder Richtung Zürich. Sie landeten dann in Wien. Wegen der Umkehrmanöver war die Treibstoffreserve zu knapp gewesen. Aus dem Globe-Air-Absturzgrund, der Kollision mit dem Gelände, wurden ebenfalls Lehren gezogen. Flight Safety schreibt dem CFIT (Controlled Flight Into Terrain), wo ein Flugzeug ohne technische Probleme in ein Hindernis gesteuert wird, 748 Unfälle mit Tausenden Toten zu. Heute gibt es GPS-gestützte Warngeräte, die vor Terrainannäherungen warnen und Ausweichmanöver zeigen. Swiss hat sie in allen Flugzeugen eingebaut und trainiert die Piloten intensiv im Umgang damit. Für alles braucht es Investitionen, Unterhalt, Training, wache Piloten und vielleicht als letztendliche Konsequenz für mehr Sicherheit für Passagier und Besatzung einen etwas höheren Ticketpreis.



Markus Müller