

Lugrin und Avalogne



Kiliklax
Baetis tigoutiensis

Das Dorf Lugrin wirkt oft eher verschlafen. Der zugehörige Strand aber war schon im 19. Jahrhundert ein beliebter Badeort der Hauptstädter und wird auch heute noch gerne besucht. Der größte Flughafen der Insel gehört zwar seit 2016 offiziell zum Departement Avalogne und zum Gemeindegebiet von Lugrin, am beschaulichen Leben im Dorf aber hat das wenig verändert.

Ein ganz besonderes Phänomen der Gegend sind die Kiliklaklax (*Bactis tigoutiensis*). Diese Eintagsfliegen entwickeln sich in der Tigout, einem kleinen Fluss aus den Kapischi-Hügeln, der in der Nähe des Aéroport Oscar I. vorbeiführt. Wenn sie sich im Frühling zur Imago auswachsen, dann besiedeln sie, kaum haben sie ihre Eier abgelegt, zu Millionen das Gelände des Flughafens. Sie setzen sich auf Wände und Fenster, auf alle Möbel und die am Boden stehenden Maschinen. Dort sterben sie oft nach wenigen Minuten oder Stunden, haften aber noch tagelang fest. Dank ihrer großen gläsernen Flügel wirken sie wie kleine Edelsteine, die das Sonnenlicht brechen und das ganze Gelände vor allem am Abend magisch glitzern lassen. Daher auch ihr lemuischer Name, der sich aus *kili* («Fliege») und *klaklax* («Edelstein») zusammensetzt.

Lugrin ^{DORF}

Das Dörfchen Lugrin ist vor allem für seinen Strand bekannt, von dem aus auch die Fischer in See stechen.

Die Poesie des Mangolds ^{LEGENDE}

Laut Jana Godet ist der Mangold das einzige Gemüse, das auf Poesie setzt, um zu überleben.

Aéroport Oscar I. ^{FLUGHAFEN}

Bei Lugrin liegt der internationale Flughafen von Lemusa, er besteht seit 1973.



Lemusair ^{FLUGGESELLSCHAFT}

Die erste Fluggesellschaft wird erst 1962 gegründet, geflogen wird aber schon vorher.

Das Bordmenu 2018 ^{ESSEN IM HIMMEL}

Auf der Rückseite einer Werbekarte ist aufgelistet, was die Lemusair 2018 an Bord serviert.

Adterrasche spesijé ^{REZEPT}

Terrine aus Gurke, Ingwer, Knoblauch, Tasmanischem Pfeffer und Koriander – wird zur Landung serviert.

Kliban Lemusair ^{REZEPT}

Teigwarenauflauf mit Garnelen und Kokosmilch, gewürzt mit Kardamom und Ingwer.

Region (*randa*): Centre (*xanta*), Sentôme

Departement (*semsal*): Avalogne

Postleitzahl: LM-0314

Telefonvorwahl: +69 (0)3

Höhe (Piste Airport): 66 m ü. M.

Einwohner: 236 (Mai 2011)



Lugrin

Der Strand bei Lugrin war immer schon ein beliebter Badeplatz

Die kleine Gemeinde Lugrin liegt unmittelbar südlich von Port-Louis und ist vor allem für ihren Sandstrand bekannt. Schon im 19. Jahrhundert trafen sich hier an schönen Tagen Bohemiens und Bürgerinnen aus der Hauptstadt zum Baden, Plaudern und Feiern. Damals bevölkerten Umziehkabinen, Strandkörbe und einfache Restaurants den Strand, wie alte Fotos dokumentieren. Zu den Gästen gehörte offenbar auch Jean-Marie

Seit der Hafen von Lugrin versandet ist, liegen die Boote der Fischer auf dem Strand.

Die Poesie des Mangolds

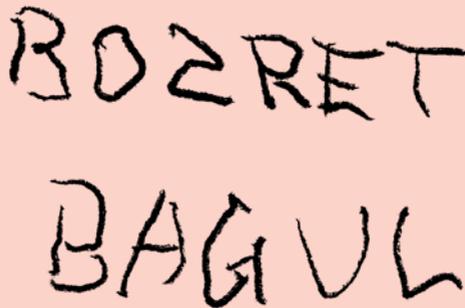
Eine wahre Geschichte von Jana Godet

Der Mangold ist das einzige Gemüse, das auf Poesie setzt, um zu überleben. «Seht, wie bleich unsere Haut durch die Nächte leuchtet», singen die einen, «wie unser Blätter Kamm sich schlängelt, Adern gleich. Die Bäume stehen schwarz und schweigen, doch aus den Wiesen steigen, wir Töchter des Mondes wunderbar. Edle schöne Kräutergeister!»

«Schaut uns an», singen die anderen, «wie die Farben unserer Stiele das Sonnenlicht bejubeln, wie Bismuth, Kadmium, Safran und Blut durch unsere Reihen tanzen, wie Zinnober, Purpur, Scharlach und Karmin aus dem Frühling in den Sommer taumeln. Sattes Blattgrün macht sofort die Herzen munter. Wer uns am Tage sieht, schläft glücklich abends ein!»

Allein der Bauer versteht die Sprache des Mangolds nicht. Ohne Zögern führt er sein Messer durch Reim und Trochäischen Vierheber, durch Hexameter und Alexandriner. Und so bleibt das poetische Streben des Mangolds geheim in seinem Tod.

Jana Godet: *Ist wahr! Kleine Geschichten aus Lemusa*. Port-Louis: Édition Ruben66, 2017. S. 75.



BOZRET
BAGUL

Schriftzug von Ida Versmer. BOSERET heißt auf Lemusisch «Geschichte» oder «Erzählung», BAGUL bedeutet «doof».



de Tromontis, der in einer kuriosen, nur wenige Zeilen langen Liebesgeschichte schreibt: «In Lugrin habe ich mein Herz im Blick von Simone verloren – und meine Sandale im Sand. Blüten wirbelten mir durch den Verstand und die Stirne erglühte im Sonnenbrand» (frei übersetzt nach *Sensations, émotions, pensées*, Port-Louis, 2018, S.212).

Auch heute noch ist der Strand bei den Bewohnern der Hauptstadt beliebt und vor allem am Samstag und Sonntag oft ziemlich überfüllt. Unter der Woche indes geht es eher ruhig zu, gehört die Plage den Lugrin vor allem den Fischern, die ihre Boote auf dem Strand liegen haben.

Um die Mittagszeit ist man in Lugrin oft allein mit der Meeresbrise – und der Wäsche, die sie zum Flattern bringt.

Die meisten legen in Küstennähe Reusen aus und fangen eher kleine Tierchen, die bei gutem Wetter oft direkt auf dem Strand gegrillt und verkauft werden. Einige Fischer fahren von hier aus nach Süden, um in den Tiefen bestimmter Buchten nach Hummer und Languste zu jagen.

Seit Odette Sissy 2016 die regionalen und departementalen Grenzen östlich der Hauptstadt neu ziehen ließ, liegt der Airport Oskar I. nicht mehr auf dem Gebiet von Bitasyon Francelle, sondern auf jenem von Lugrin. Das ruhige Leben im Dorf wird von dieser Veränderung indes kaum berührt und wer um die Mittagszeit nach Lugrin kommt, ist oft ganz allein mit einer Brise vom Meer, denn die Bewohner geben sich nach dem Lunch gerne eine Schläfchen hin.

Der kleine Hafen von Lugrin ist in den letzten Jahren mehr und mehr versandet und wird heute kaum noch benutzt. Die Bar du Port aber, die von Marilène Pichet geführt wird, ist vor allem am Abend ein lebendiger Ort, wo man nicht nur Live-Musik hören, sondern auch allerlei Kleinigkeiten essen kann – unter anderem einen pikanten Auflauf mit Palmherzen und diverse Terrinen. Die Konkurrenz, das Café Nion, wurde 2014 in eine kleine Gemeindebibliothek umfunktioniert.

In der Gegend von Lugrin wird viel Mangold in allen Farben angebaut und auch in Flaschen eingemacht. Man nennt die Sorte Uirmanusi, von *uir* («lange») und *manusi* («Hände»). Natürlich gibt es auch ein paar bekannte Krautstielrezepte, die hier ihren Ursprung haben. Außerdem stehen östlich von Lugrin zahlreiche Apfelbäume. Sie haben dem Departement auch den Namen gegeben: Avalogne kommt von *aval*, dem lemusischen Wort für «Apfel». Eine der bekanntesten Sorten heißt Tarcilde, nach Tarcilde Le Tripudier.



Aéroport Oscar I.

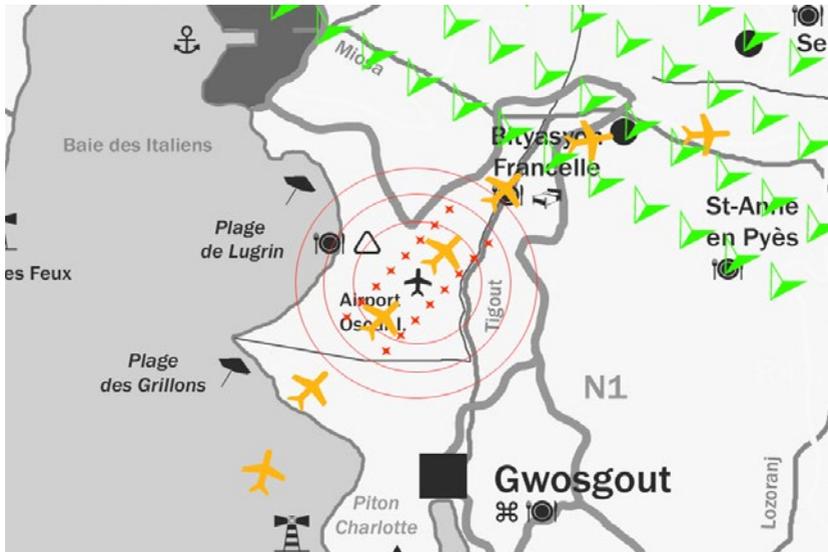
Der internationale Flughafen von Lemusa besteht seit 1973

Dass Lemusa heute über einen stadtnahen Flughafen verfügt, der sich verhältnismäßig unauffällig in die Landschaft einfügt, verdankt sich besonders günstigen Umständen. In der Gegend südöstlich der Hauptstadt weht der Wind meist aus dem Bergen her, also aus nordöstlicher Richtung. Dem entspricht glücklicherweise auch die Beschaffenheit eines für die Anlage einer Piste günstigen Geländes, verläuft das fla-

Das Flughafengebäude des Airport wurde vor 1933 als Villa erbaut und 1973 umgewandelt.

che Landstück doch von der Miosa her in südwestliche Richtung. Für das Starten wie für das Landen ist Gegenwind optimal, denn ein Teil des nötigen Auftriebs einer Maschine wird in der Luft vom Wind erzeugt. Die Flugzeuge können also aus Südwesten, vom Meer her anfliegen und landen. Sie starten in Richtung Gebirge, nach Nordosten und schwenken ab einer gewissen Flughöhe scharf nach Osten (seltener auch nach Westen) ab.

Der Grundstein für den Flughafen von Lemusa wird 1973 gelegt. Man baut eine 1.2 Kilometer lange, asphaltierte Piste, ein gut geschütztes Tanklager und einen kleinen Hangar für den Unterhalt der Maschinen. Gleichzeitig verwandelt man die verlassene Villa eines jüdischen Zuckerhändlers in ein stattliches Flughafengebäude. Auf der einen, besser erhaltenen Seite, können die historischen Fenster und Türen bewahrt werden. Die Fassade auf der anderen Seite wird mit großen Fenstern versehen. Das Observatorium auf dem Dach der Villa baut man so um, dass es als



In der Regel bläst der Wind aus dem Nordosten, aus den Bergen. Standardmäßig fliegen die Maschinen von Südwest her an. Der Start erfolgt in Richtung Nordost und kurz nach dem Take-off drehen die Flugzeuge in östliche Richtung ab.



Im 2016 neu eingerichtete Restaurant Volvit tisch Lu Trikot eine gesunde, asiatisch inspirierte Küche auf – mit Blick auf die startenden und landenden Maschinen.

Tower dienen kann. Die Anlage wird zu Ehren des einstigen Königs der Insel Aéroport Oscar I. getauft.

1987 wird die Piste um 300 Meter auf 1.5 km verlängert und das Flughafengebäude weiter ausgebaut. 1991 wird ein größerer Hangar errichtet, in dem die Flugzeuge professionell gewartet werden können. 1993 wird die Piste erneuert und leicht verbreitert, 1995 baut man einen zweiten, freistehenden Tower. Im Juli 2007 wird die Piste nach Norden hin um 1200 Meter auf 2.7 Kilometer verlängert, insgesamt auf 55 Meter verbreitert und durch neue Zufahrtswege und Parkplätze ergänzt. Dabei muss auch die Straßenführung der N1 leicht verändert werden. Im Sommer 2016 wird das Flughafengebäude erneut renoviert und die Logistik verbessert. Außerdem wird eine neue, hochmodernen Wartungshalle (Hangar A) gebaut.

Bereits 1987 wird in einem Seitenflügel des Flughafengebäudes auch ein Restaurant eingerichtet, wobei die historische Fassade in diesem Bereich ersetzt werden muss, um Platz für größere Fenster zu schaffen und



Ein Flugzeug kurz nach dem Start vom Aéroport Oscar I. Nur in welcher Richtung lag noch mal die Welt? (Bild aus der Reihe Miroirs von Anne Bigord)

so mehr Licht im Speiseraum zu führen. Der erste Betreiber und Koch Stephane Trikot tauft sein Etablissement auf den Namen *Volvit*. Zwanzig Jahre lang, bis 2007, bewirbt das *Volvit* nicht nur Gäste am Boden, sondern kümmert sich bis 2007 im Auftrag der Lemusair auch um die Verpflegung der Passagiere an Bord. Im Sommer 2016 übergibt Stephane Trikot die Leitung des renommierten Etablissements an seine Adoptivtochter Lu, die Speisesaal und Küche neu einrichten lässt und sich auf eine gesunde, asiatisch inspirierte Küche spezialisiert.

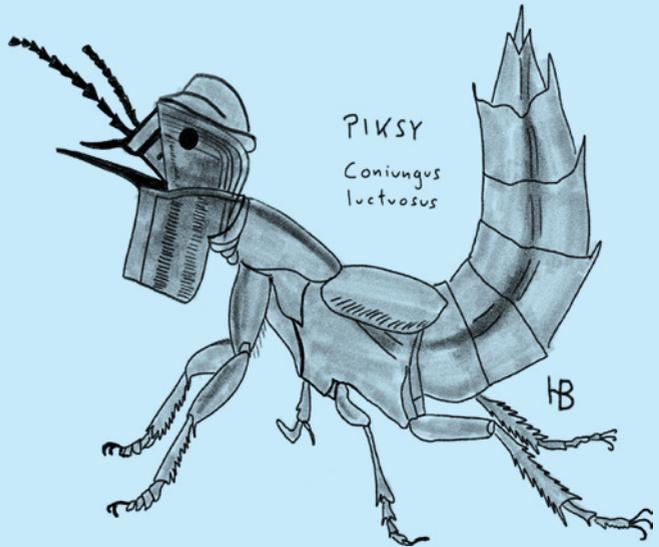
Bis 2016 lag der Aéroport Oscar I. auf dem Gebiet der Gemeinde Bitasyon Francelle und gehörte folglich zur Region 04 Ouest Sampogne. 2016 ließ Diktatorin Odette Sissay die regionalen und departementalen östlich der Hauptstadt neu ziehen. Der Flughafen gehört seither zur Gemeinde Lugrin und also zur Zentralregion Sentôme. Für den Betrieb macht das kaum einen Unterschied, denn der Aéroport ist weitgehend unabhängig organisiert, untersteht direkt dem Ministère des transports, du tourisme et de la mer und wird direkt vom Staat besteuert.

Ofenapfel

Ein Abenteuer des Käfersammlers Ruben Schwarz

Ich hätte ein Taxi nehmen sollen. Der kleine Bus in die Hauptstadt war völlig überfüllt. Einzig in der letzten Reihe war noch ein Platz frei. Kaum hatte ich mich hingesetzt, spürte ich die Hand meines Nachbarn auf dem Unterarm. Er hatte ein Gesicht wie ein Ofenapfel, glänzend graubraunes, geradezu karamellisiert wirkendes Haar und war offenbar sehr verwirrt. «Mein kleiner Liebling, du hast deine Muschel verloren», säuselte er und drückte mir eine Wellhornschnecke in die Hand. Ich wusste nicht, was ich antworten sollte, also bedankte ich mich mit einem gequälten Lächeln, von dem ich hoffte, dass es nicht gerade unfreundlich wirken, aber doch jedes Aufkeimen eines Gesprächs verhindern würde. Aber der Alte wollte gar nicht mit mir reden, wandte sich ab und sah mit einem dämlich zufriedenen Grinsen aus dem Fenster in die Nacht.

Der Piksy (*Coniungus luctuosus*) kommt an allen Stränden der Insel vor. Der Käfer aus der Familie der Sellaitoraliae wird maximal 18 mm lang. Er ernährt sich von Schnecken, die auf den Sandstrand gespült werden. Mit seinem giftigen Analstachel tötet er Beutetiere, die meist deutlich größer sind als er selbst, frisst sie dann allmählich auf und nistet sich in ihrem Gehäuse ein. Wird der Piksy angegriffen, läuft sein Kopf rot an und zugleich richtet er seinen Hinterleib bedrohlich auf. Sein Stich ist auch für den Menschen sehr schmerzhaft.



Ich schüttelte das Schneckenhaus, ein leises Rasseln war zu hören. Ich goss den Inhalt in meine linke Handfläche. Zuerst rieselte da nur trockener Sand auf meine Haut, dann aber purzelte ein Käfer heraus, mit knallrotem Kopf und einem Anusstachel. Ich kannte die Art aus dem Insektenbuch von Karol Zhuki: *Coniungus luctuosus*. Wütend rappelte sich das Tierchen auf und begann nervös auf meinem Handteller hin und her zu stöckeln. Dabei stieß es mit seinem Stachel ständig steil in die Luft. Wer eine Schnecke mit einem *Coniungus luctuosus* findet, so rapportiert Zhuki eine lemusische Legende, muss etwas verändern in seinem Leben – und wird den Plagegeist erst los, wenn die Verwandlung vollzogen ist. Ich schaute zu dem Alten rüber, seine Augen hüpfen den Lichtern der Häuser und Tankstellen nach, die den Rand der Einfallsstraße in die Hauptstadt säumten. Er hatte ganz offenbar nicht vor, noch einmal in Kontakt mit mir zu treten. Fast schien mir, er sei gewachsen, seine Haut sei straffer geworden. Und sein Lächeln kam mir auf einmal so dämlich gar nicht mehr vor.

Samuel Herzog: *Karabé. 16 Abenteuer des Käfersammlers Ruben Schwarz auf der Insel Lemusa*. Basel: Existenz und Produkt, 2021. S. 15–16.



déguster le monde

lemusair 

Lemusair

Die erste Fluggesellschaft der Insel wird 1962 gegründet

In den Miscellanea von Jacob Schychs wird ein Fluggerät beschrieben, das ein Mönch auf Lemusa erfunden haben soll.¹ Ein hölzernes Pferd auf Rändern, das von 24 dressierten Möwen zum Schweben gebracht werden konnte. Der Mönch soll damit einige Male durch die Luft geritten sein, bis er eines Tages über einem Fischmarkt durchflog: Die Möwen vergaßen jede Erziehung und gingen vereint zum Sturzflug über.

Die Welt verkosten: Werbekarte mit A320.



Nebel über Lemusa: Blick aus dem Fenster einer ATR 42-500.

Auch die moderne Geschichte der Luftfahrt auf Lemusa beginnt eher eigentümlich, nämlich mit einem Menü und einem Gedicht, das als Literatur kaum Lorbeeren ernten dürfte, historisch aber bedeutsam ist.² Sein Verfasser ist der österreichisch-französischer Ingenieur Ruben Rosenthal, Nachkomme einer jüdischen Händlerfamilie, die mit Zuckerrüben zu sehr viel Geld gekommen ist. Er zieht um 1930 von Wien nach Lemusa und lässt sich in den frühen 1930er-Jahren eine Art Villa bauen, die ihm zugleich als Werkstätte für seine Experimente mit selbst entwickelten Leichtflugzeugen dient. Am 2. Juli 1933, einem Sonntag, lädt er zahlreiche Gäste zu einem Essen ein. Henriette Hein schreibt: «Es war ein windiger Tag. An die hundert Menschen versammelten sich vor der Villa des Ingenieurs, wo große, weiß gedeckte Tische aufgestellt waren. Es wurde ihnen ein Menü serviert, das aus neun Gängen bestand, die allesamt mit Namen wie *Chandelle*, *Choucas*, *Torquerolle* oder *Petite Grue* überschrieben waren. Was sie bedeuteten, lernten die Gäste bald, denn zu jedem Gang führte Rosenthal entweder eines seiner Flugzeuge vor, oder aber eine bestimmte Kunstflugfigur – vielleicht auch beides.»³ Bedauerlicher-

weise überlebt keine der Flugmaschinen des Ingenieurs die Zeit.⁴ Auch, was die Gäste genau zu Essen bekommen, ist leider nicht überliefert. Offenbar aber besteht das Menü zu einem Großteil aus verschiedenen Vögeln, die gefüllt, gesotten, gebraten und gegrillt aufgetischt werden. Wie bekannt ist, war es früher auf Lemusa durchaus üblich, auch Pelikane, Papageien, Tukane, Flamingos oder Fledermäuse zu essen.⁵

Während oder kurze Zeit nach diesem Anlass kommt es zu einem größeren Unglück, das Rosenthal die Lust an der Fliegerei nimmt – wohl für immer, wie Hein meint. Rosenthal erinnert sich im Gedicht *Oran* an diesen Unfall, dessen heiterer Ton «überrascht», wie Hein es ausdrückt.

Oran

*Ich pffiff dem alten Oran gleich
durch Wattebeuschels Himmelreich
ich flog Kreise, Kapriolen
als hätt ich Hermes Schuh gestohlen*

*Dann wollt ich etwas mehr anheben
und schon kam ne Schraub ins Beben
riss sich aus dem rechten Flügel
der verkrümmte sich zum Bügel
und sogleich sauste ich mit Knall
in den nächsten Hühnerstall*

*Ich war der grösste Luftibus
doch nach diesem Hühnerkuss
ließ ich das Fliegen Fliegen sein
und quäl stattdessen manchen Reim*

Man weiß nicht, wer «der alte Oran» ist oder war. Hein vermutet, hinter Oran verberge sich eine von Rosenthal erfundene Figur. Denn nach dem Unfall bricht der Flugpionier offenbar zu einer mehrjährigen Wanderung über die Insel auf, in deren Verlauf diverse Prosatexte und Gedichte entstehen, die laut Hein «voller erfundener Kunstfiguren» sind.⁶



Die erste Fluggesellschaft der Insel wird 1962 von Aristide Bagnolle gegründet. Die Air Leonard operiert mit einem einzigen Wasserflugzeug, das neben dem Piloten Platz für fünf Passagiere bietet.

Über das weitere Schicksal von Rosenthal ist nichts bekannt. Seine Villa bleibt viele Jahre lang unbewohnt und geht, da man auch keine Nachkommen ausfindig machen kann, 1970 schließlich in den Besitz der Gemeinde Bitasyon Francelle über.

DIE ERSTE FLUGGESELLSCHAFT

Es ist wohl kein Zufall, dass Rosenthal seine Flugexperimente ausgerechnet in jener Ebene durchführt, in der vierzig Jahre später der Airport Oscar I. gebaut wird. Die erste Fluggesellschaft von Lemusa allerdings hat zunächst mit dieser Gegend gar nichts zu tun. Sie wird 1962 von Aristide Bagnolle gegründet, der sie zu Ehren seines Großvaters *Air Leonard* nennt.⁷ Mit einem einzigen Wasserflugzeug, das neben dem Piloten Platz für fünf Passagiere bietet, fliegt Bagnolle täglich von der Baie des Italiens verschiedene Destinationen an.

Tatsächlich gleicht die Air Leonard mehr einem Lufttaxi, das man für seine Bedürfnisse mieten kann, denn einer Fluggesellschaft mit festen Routen und Zeiten. Das änderte sich 1966, als mit Jakob Hellmann ein ebenso finanzkräftiger wie geschäftstüchtiger Partner ins Geschäft mit einsteigt. Durch den Zukauf eines zweiten Flugzeuges und die Zusammenarbeit mit zwei weiteren Piloten wird das Angebot erheblich erweitert. Die Air Leonard fliegt nun täglich verschiedene Destinationen an.

Wasserflugzeuge sind sehr flexibel – die Betriebskosten allerdings sind generell erheblich höher als bei vergleichbaren Landlandemaschinen. Ge-

gen Ende der 1960er-Jahre tritt die Air Leonard deshalb in Verhandlungen mit der Regierung von Lemusa und der Gemeinde Bitasyon Francelle ein. Auf dem Territorium dieses kleinen Dorfes am südlichen Ufer der Miosa nämlich haben Ingenieure ein Gelände ausgemacht, das sich für die Anlage einer Piste zu eignen scheint: ein flacher Landstrich zwischen der Küste und dem Flüsschen Tigout. Im Verlauf der Verhandlungen formiert sich eine Gruppe von Parlamentariern um Aristide Bronner (Mouvement démocrate lemusien, MoDeL), welche die Schaffung einer nationalen Fluggesellschaft fordert. Obwohl diese Idee auf der Insel schnell viele Anhänger findet, scheiterten alle diesbezüglichen Pläne zunächst am Widerstand der damaligen Präsidentin Henriette Beauvoir (Parti socialiste, PS).

1973 GRÜNDUNG DER LEMUSAIR

Erst 1973, unter Präsident Hector Sumas (MoDeL), kommt es zur Gründung einer nationalen Fluggesellschaft mit dem Namen Lemusair. Den Betrieb dieser Gesellschaft überlässt man zunächst ganz der ehemaligen Air Leonard, die anfänglich zu einem Drittel an der neuen Gesellschaft beteiligt ist. Sofort beginnt man südöstlich der Hauptstadt, auf dem von den Ingenieuren der Air Leonard ausgewählten Gelände, mit dem Bau einer 1.2 Kilometer langen, asphaltierten Piste. Ganz in der Nähe dieser Piste steht die Villa von Ruben Rosenthal. Noch 1973 kauft man sie der Gemeinde ab und beginnt, sie in ein stattliches Flughafengebäude umzubauen. Die ganze Anlage wird zu Ehren des einstigen Königs der Insel *Airport Oscar I.* getauft.

Gleichzeitig wird Lucie Sanse (Atelier Alizé) beauftragt, ein Logo für die neu gegründete Fluggesellschaft zu schaffen – ihr Entwurf mit dem kühn in die Länge gezogenen Triskel aus der Flagge von Lemusa, zielt bis 2016 die Maschinen der Lemusair.

1976–1984 ERSTE JAHRE

Erst 1976 kauft die Lemusair ihr erstes Flugzeug, eine Fairchild Aerospace Metro II, die 19 Passagiere befördern kann. Zunächst werden nur zwei Piloten engagiert. Am Boden operieren eine Technikerin, ein Lotse mit Assistentin und eine Hostesse. In den ersten drei Jahren ihres Betriebs fliegt die Lemusair nur zwei bis drei Mal pro Woche.



Ab 1976: Aerospace Metro II

Die Fairchild Metro wird in den späten 1960er Jahren vom amerikanischen Flugzeugkonstrukteur Ed Swearingen entwickelt.⁷ Die Serienproduktion der Metro beginnt 1971, im selben Jahr wird die Firma Swearingen von Fairchild übernommen. Im Verlauf der Jahre werden mehrere, jeweils verbesserte Versionen der Metro eingeführt, 1975 die Metro II, die bis 1981 gebaut wird. Lemusair ersteht seine Metro II 1976 aus Zweiter Hand – es ist das erste Flugzeug der 1973 gegründeten Gesellschaft. Die Metro II der Lemusair ist immer noch im Einsatz und wird auf Lemusa gewartet (unter Aufsicht der amerikanischen Firma M7 Aerospace, die nach der Insolvenz von Fairchild Dornier die Betreuung der Betreiber übernommen hat).

Länge: 18.09 m

Spannweite: 14.10 m

Leergewicht: 3380 kg

Max. Startgewicht: 5670 kg

Höchstgeschw.: 473 km/h

Max. Reisegeschw.: 450 km/h

Reichweite: 1100 km (mit 15 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)

Dienstgipfelhöhe: 8230 m

Triebwerke: 2 Garrett AiResearch Turbo-

props treiben dreiblättrige Propeller an

Besatzung: 2 Piloten, in der Regel keine

Kabinenassistenten

Passagiere: 19 in zwei Einerreihen



1980–1982: Fokker F-27 Friendship

Die Fokker F-27 Friendship der niederländischen Firma Fokker gehört zu den erfolgreichsten Turboprops der Welt. Die Entwicklung beginnt in den 1950er-Jahren und der erste Prototyp fliegt im November 1955. 1956 schließt Fokker einen Vertrag mit der amerikanischen Firma Fairchild – und bereits 1958 hebt die erste in den Staaten gebaute Fokker vom Boden ab. Das erste Serienmodell ist die Fokker F-27-100. Auf sie folgt die Fokker F-27-200 mit stärkerem Motor. Das bekannteste Modell ist die Fokker F-27-500, die erstmals 1967 fliegt und 52 Passagiere an Bord nehmen kann. Die Fokker F-27-200, die Lemusair 1980 ersteht, hat Baujahr 1966. Die Maschine erweist sich indes als nicht sehr geeignet für die Bedürfnisse der Firma und wird deshalb 1986 wieder verkauft.

Länge: 23.5 m

Spannweite: 29 m

Leergewicht: 12'148 kg

Max. Startgewicht: 19'050 kg

Höchstgeschw.: 509 km/h

Max. Reisegeschw.: 483 km/h

Reichweite: 1468 km (mit 46 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)

Dienstgipfelhöhe: 9935 m

Triebwerke: 2 Rolls-Royce Dart Mk528 Tur-

boprops treiben vierblättrige Propeller an

Besatzung: 2 Piloten, ev.2 Kabinenassistenten

Passagiere: bis 52 in zwei Zweierreihen

Das 1973 (oder etwas später) von Lucie Sans geschaffene Logo der Lemusair mit dem kühn in die Länge gezogenen Triskel aus der damaligen Flagge von Lemusa.



Ab 1980 wird der Betrieb erweitert. Das Unternehmen kauft sehr günstig eine Fokker F-27-200 mit Baujahr 1966, die 52 Passagiere an Bord nehmen kann. Gleichzeitig werden zwei bis vier weitere Piloten und zusätzliches Bodenpersonal engagiert. Die Fokker erweist sich aus verschiedenen Gründen als ungünstig für die Bedürfnisse der Lemusair, sie wird deshalb eher selten eingesetzt – und 1982 wieder verkauft. Gleichzeitig reduziert sich das Angebot der Lemusair auf den Stand von vor 1980 mit nur drei Flügen pro Woche. Zwei Jahre lang fristet die Gesellschaft so ein ziemlich tristes Dasein. Erst 1984 zeichnet sich eine Verbesserung der Lage ab.

1984–1999 KONSOLIDIERUNG UND AUSBAU

Im Unterschied zur ihrer Parteigenossin Henriette Beauvoir setzt sich Clelia Robin (PS), die 1984 das Präsidentenamt übernimmt, von Beginn an für einen «sinnvollen Ausbau der Lemusair ein – um den Tourismus zu fördern und eine Isolation der Insel zu verhindern». Sie macht sich dafür stark, dass die Fluggesellschaft 1986 eine Aerospatiale ATR 42-300 des französisch-italienischen Herstellerkonsortiums Avions de Transport Régional kauft, die 50 Passagiere an Bord nehmen kann. In den folgenden Jahren wird der Betrieb der Gesellschaft erheblich ausgebaut und neu organisiert: Die Lemusair beschäftigt nun zwischen 20 und 30 Personen (ab 1986) unter der Leitung eines Direktors. Sie fliegt die verschiedensten Destinationen an und übernimmt auch Frachtaufträge. 1987 wird die



Ab 1986: Aerospatiale ATR 42-300

Die Aerospatiale ATR 42 ist das kleiner Modell von zwei Turboprop-Regionalverkehrsflugzeugen des französisch-italienischen Herstellerkonsortiums Avions de Transport Régional. Die ATR 42-300 wird ab 1985 hergestellt. Für die Lemusair stand 1986 auch der Kauf eines erheblich schnelleren Regionaljets zur Debatte – man entschied sich jedoch aus zwei Gründen für den Kauf der ATR: Erstens benötigen Turbopropellermaschinen eine deutlich kürzere Start- und Landestrecke als Regionaljets (und damals stand ein Ausbau des Flughafens noch nicht zur Diskussion). Zweitens verbrauchen Turbopropellermaschinen erheblich weniger Kraftstoff pro Tonnenkilometer – der Verbrauch der ATR 42-300 liegt bei voller Auslastung bei 1.8 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer (ein Jet verbraucht etwa das Doppelte). Die ATR 42-300 der Lemusair ist bis heute in Betrieb und wird auf Lemusa unter Aufsicht der Firma ATR gewartet.

Länge: 22.67 m

Spannweite: 24.57 m

Leergewicht: 10'285 kg

Max. Startgewicht: 16'700 kg

Höchstgeschw.: 493 km/h

Max. Reisegeschw.: 484 km/h

Reichweite: 1150 km (mit 48 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)

Dienstgipfelhöhe: 7620 m

Triebwerke: 2 Pratt & Whitney Canada PW120 Turboprops treiben vierblättrige Propeller an
Besatzung: 2 Piloten, 2–4 Kabinenassistenten
Passagiere: bis 50 in zwei Zweierreihen



Ab 1997: Aerospatiale ATR 42-500

Die Aerospatiale ATR 42-500 ist eine verbesserte Version der ATR 42-300, welche Lemusair 1986 gekauft hat. Die ATR 42-500 hat eine Kabine mit mehr Komfort und weniger Lärm, ein erhöhtes Startgewicht, stärkere Motoren und modernere, sechsblättrige Propeller. Sie ist deshalb schneller, verbraucht weniger Kerosin, hat eine erhöhte Reichweite und ist beim Starten und Landen deutlich leiser. Die ATR 42-500 wird ab 1995 in Serie hergestellt, Lemusair erstand 1997 eine Maschine aus Zweiter Hand. Die ATR 42-500 der Lemusair ist bis heute in Betrieb und wird auf Lemusa unter Aufsicht der Firma ATR gewartet.

Länge: 22.67 m

Spannweite: 24.57 m

Leergewicht: 10'285 kg

Max. Startgewicht: 18'600 kg

Höchstgeschw.: 556 km/h

Max. Reisegeschw.: 493 km/h

Reichweite: 1550 km (mit 48 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)

Dienstgipfelhöhe: 7620 m

Triebwerke: 2 Pratt & Whitney Canada PW127 Turboprops treiben sechsblättrige Propeller an
Besatzung: 2 Piloten, 2–4 Kabinenassistenten
Passagiere: 42–50 in zwei Zweierreihen

Piste um 300 Meter auf 1.5 Kilometer verlängert, das Flughafengebäude wird ausgebaut und ein Restaurant eröffnet, das sich im Auftrag der Lemusair auch um die Verpflegung der Passagiere an Bord der Maschinen kümmert. Das *Volvit*, wie der Wirt Stephane Trikot sein Etablissement nennt, erfreut sich bald größter Beliebtheit in der Gegend.

Auch unter Staatspräsident Oscar Klipfel (Liste libérale, LiLi) investiert die Regierung weiter in den Ausbau der Lemusair. 1990 wird die Flotte um eine Aerospatiale ATR 42-320 (eine leicht verbesserte Version der Aerospatiale ATR 42-300) erweitert – gleichzeitig wird zusätzliches Personal angeheuert. 1991 wird ein Hangar errichtet, in dem die Flugzeuge professionell gewartet werden können (er bekommt später den Namen Hangar B). 1993 wird die Piste erneuert leicht verbreitert. 1995 baut man einen neuen Tower und 1996 kauft Lemusair eine Aerospatiale ATR 42-500 dazu. Der Betrieb läuft einwandfrei und die Einheimischen wie auch die Touristen beanspruchen das Angebot der kleinen Fluggesellschaft mehr und mehr – was vielleicht auch damit zusammenhängt, dass der Service und das Essen an Bord einen ausgezeichneten Ruf genießen.

1999–2006 DIE GROSSE KRISE

1999 allerdings folgt dann der große Schock: Im Dezember leitet das Restaurant *Volvit* ein Betreibungsverfahren gegen die Lemusair ein – offenbar hat die Fluggesellschaft seit mehr als einem Jahr die Rechnungen für die Bordverpflegung nicht mehr bezahlt. Wenig später ist Jean-Charles Boursin, seit 1986 Direktor der Lemusair, plötzlich verschwunden. Das Verkehrsministerium setzt eine Kommission ein, welche die Buchhaltung der Lemusair unter die Lupe nimmt. Es stellt sich heraus, dass Boursin in den letzten Jahren nicht nur regelmäßig in die eigene Tasche gewirtschaftet, sondern auch sonst (durch unnötige Ankäufe und ungünstige Verträge) einen riesigen finanziellen Schaden angerichtet hat. Die Lemusair steckt so tief in den roten Zahlen, dass der Betrieb vorübergehend eingestellt werden muss. Für die knapp 50 Mitarbeiter, denen die Firma teilweise mehrere Monatslöhne schuldet, wird ein provisorischer Sozialplan entwickelt.

Auf der politischen Ebene entbrennt ein heftiger Streit zwischen den verschiedenen Lagern. Die bürgerlichen Parteien (MoDeL, LiLi) werfen

der Linken vor, sie habe bei der Neuorganisation der Lemusair nach 1984 ein mangelhaftes Betriebskonzept entwickelt und ungenügende Maßnahmen zur Kontrolle angelegt. Die Linke wirft den bürgerlichen Parteien und der Regierung umgekehrt vor, sie hätten ihre Aufsichtspflicht nicht mit genügender Sorgfalt wahrgenommen und die Anzeichen der bevorstehenden Krise nicht erkannt oder nicht erkennen wollen.

Bis tief in das Jahr 2000 hinein blockieren die Auseinandersetzungen jede Entwicklung. Im April 2000 schließlich einigt man sich darauf, den Betrieb der Lemusair in reduzierter Form wieder aufzunehmen. Ein dreiköpfigen Leitungsteam wird eingesetzt, das ein provisorisches Betriebskonzept entwickelt und mit den ehemaligen Angestellten der Lemusair neue, ebenfalls provisorische Verträge aushandelt. Nach einer sechs Monate dauernden Pause braust im Juni 2000 endlich wieder ein Flieger über die Piste bei Bitasyon Francelle. Die Probleme der Firma sind damit allerdings noch längst nicht aus der Welt geschafft: die Lemusair ist hoch verschuldet, desorganisiert und ihre Reputation hat arg gelitten.

2004 DER PLAN CIEL OUVERT

In seinem Kampf um die Wiederwahl zum Staatspräsidenten im Jahr 2002 macht Lucien Trebeau die baldige Sanierung der Lemusair zu einem seiner zentralen Themen. Trotzdem dauert es weitere zwei Jahre, in denen die Gesellschaft auf äußerster Sparflamme fliegt, bis er dem Parlament im Mai 2004 einen Sanierungsplan zur Begutachtung vorlegen kann. Trebeaus Plan *ciel ouvert* sieht einen massiven Ausbau der Lemusair und vor allem des Flughafengeländes vor. Er will den Aéroport für andere Gesellschaften öffnen und (nach einer Verlängerung der Piste) sogar für die Anbieter von Charterflügen aus den USA und Europa interessant machen. Bisher wurde der Airport Oscar I. ausschließlich von der heimischen Gesellschaft oder Privaten angefliegen. Trebeaus ehrgeiziger Plan findet vor allem in den Reihen seiner eigenen Partei und der Liberalen Liste begeisterte Befürworter – er wird jedoch auch kritisiert. So stellen sich die PCL und das MRL in einer seltenen Links-Rechts-Koalition gegen den Plan weil er das Budget über Jahre hinweg stark belasten würde. Die Sozialisten fürchten eine Überschwemmung der Insel durch den Massentourismus und die Partei *Ile Verte* sieht eine ökologi-



Das Kulinarische spielt eine große Rolle an Bord der Lemusair. Diese getrockneten Muskat-Trauben sind so etwas wie ein Markenzeichen der Fluggesellschaft und werden heute noch auf allen Flügen an sämtliche Passagiere verteilt.

sche Katastrophe auf Lemusa zufliegen. Die PS und die Ile Verte geben verschiedene Gutachten in Auftrag, die zum Schluss kommen, dass die Luftbelastung für die Plage du Grillon und vor allem die Lärmbelastung für die Hauptstadt im Fall einer Realisierung des Plan ciel ouvert doch ganz erheblich wären. Gleichzeitig räumen sie ein, dass ein Betrieb des Flughafens ausschließlich mit Regionalverkehr und die Beschränkung auf die staatliche Fluggesellschaft wirtschaftlich schwierig sind. Die Verhandlungen ziehen sich hin. Gutachter und Gegengutachter geben sich die Klinke in die Hand. Die PS legt mit dem *Plan ciel bleu* im Januar 2005 ihrerseits einen Vorschlag zur Sanierung vor – der indes von den bürgerlichen Parteien als wirtschaftlich zu heikel abgelehnt wird.

2006 DAS ANGEBOT VON BERNADETTE ERICSSON

Die Debatte nimmt erst im Dezember 2006 mit dem Auftritt von Bernadette Josephine Ericsson ihr Ende. Die äußerst wohlhabende Französin ließ sich 1988 nach dem Tod ihres Mannes auf der Insel nieder – ihr



Postkarte der Lemusaair von 2008: Der grosse Airbus A330 nimmt Kurs auf Lemusa.





Diese exotisch gewürzte Lasagne mit Garnelen gehört zu den legendären Speisen, die ab April 2008 an Bord der Lemusair serviert werden.

erhebliches Vermögen, so heißt es, soll aus dem Ölgeschäft und einer Reederei stammen. Bernadette Ericsson gilt als reichste Frau der Insel. Im Dezember 2006 stellt sie der Lemusair einen ganz erheblichen Betrag in Aussicht (wie viel genau, ist unbekannt, je nach Information schwanken die Angaben zwischen 100 und 200 Millionen US-Dollar oder Euro). Der Betrag ist indes an drei zentrale Bedingungen geknüpft: Erstens muss die neue Lemusair mindestens einem wöchentlichen Flug nach Paris anbieten (in die Heimat von Frau Ericsson also), zweitens dürfen weiterhin keine nicht-lemusischen Gesellschaften auf der Insel landen, und drittens muss sich der Staat von Lemusa verpflichten, den Betrieb der Lemusair unter den genannten Bedingungen mindestens bis in das Jahr 2040 zu garantieren. Dass die Villa von Bernadette Josephine Ericsson im Anfluggebiet des Aéroport Oscar I. liegt, dürfte das großzügige Angebot der alten Dame möglicherweise beflügelt haben – wobei anzumerken ist, dass sich Ericsson bereits zuvor für diverse ökologische Projekte finanziell eingesetzt hat, etwa für das Projet Palu.



2007-2016: Airbus A330-300

Der Airbus A330, zugelassen seit 1993, ist ein zweistrahliger, sparsamer, auf Langstrecken ausgelegter Tiefdecker. Seine Teile werden in Deutschland, Spanien, England und Frankreich hergestellt – die Endmontage erfolgt in Toulouse. Der A330 kann je nach Modell und Ausstattung mehr als 400 Passagiere transportieren und verfügt über einen außergewöhnlich großen Frachtladeraum (vergleichbar jenem der Boeing 747). Die A330-300 (oder genauer das Untermodell A330-301), die Lemusaair 2007 kauft, kann 240 Passagiere in vier Klassen über eine Strecke von bis zu 10'500 km transportieren (andere Fluggesellschaften befördern auf dem gleichen Raum 295 bis 440 Passagiere). Die Maschine verfügt über eine speziell große und gut ausgebaute Kombüse – so dass eine stattliche Kücheneinheit mitfliegen kann. Die Maschine wird auf Lemusaair und von Spezialisten in Frankreich gewartet.

Länge: 63.66 m

Spannweite: 60.30 m

Leergewicht: 173 000 kg

Max. Startgewicht: 217'000 kg

Höchstgeschw.: 900 km/h

Max. Reisegeschw.: 869 km/h

Reichweite: 10'500 km (mit 400 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)

Dienstgipfelhöhe: 12'500 m

Triebwerke: 2 General Electric CF6-80E1A2 (zertifiziert nach ETOPS-180)

Besatzung: 2 Piloten, 10 Kabinenassistenten

Passagiere: bis 240 in drei Reihen (in der Economy)



Ab 2016: Airbus A320-200

Die Erfolgsgeschichte des Airbus A320-200 beginnt schon Ende der 1980er-Jahre. Das beliebte Verkehrsflugzeug wird meist für kürzere Flüge (bis 4000 Kilometer) eingesetzt. Es verfügt über bis zu 180 Sitzplätze und eine Frachtkapazität von maximal 3 Tonnen. Der A320 war das erste Serienflugzeug mit Fly-by-Wire Steuerung und Side-Sticks statt Steuerhörner. Die Flugzeuge, die von der Lemusaair (aus zweiter Hand, wie es heißt) erworben werden, haben Baujahr 2011 und sind mit sogenannten Sharklets ausgestattet. Diese gebogenen Flügelenenden, die an die Rückenflossen von Haifischen erinnern, erhöhen die Energieeffizienz der Maschine deutlich, zugleich reduzieren sie CO₂-Ausstoß und Lärm. Die Maschinen der Lemusaair werden mit Zusatztanks ausgerüstet. Ihre Reichweite erhöht sich so auf etwas mehr als 10'000 km. Im Gegenzug ist ihre Frachtkapazität geringer.

Länge: 37.6 m

Spannweite: 34.10 m

Leergewicht: 37 230

Max. Startgewicht: 77'000 kg

Höchstgeschw.: 904 km/h

Max. Reisegeschw.: 866 km/h

Reichweite: 10'300 km (mit 140 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)

Dienstgipfelhöhe: 12'131 m

Triebwerke: 2 CFM56-Triebwerke (F108) von CFM Internat. (General Electric und SNECMA)

Besatzung: 2 Piloten, 6 Kabinenassistenten

Passagiere: 150 in einer Klasse, in zwei Dreierreihen

Tatsächlich macht das Angebot von Ericsson den Spagat zwischen einer wirtschaftlich sinnvollen und einer ökologisch erträglichen Lösung möglich, an dem sich Regierung und Parlament zwei Jahre lang vergeblich versucht haben. Deshalb kommen die Behörden schon im Januar 2007 überein, das Angebot anzunehmen. Lucien Trebeau setzt eine außerparteiliche Expertengruppe ein, die bis im April 2007 ein gänzlich neues Betriebskonzept für die Lemusair entwickelt. Auf der Ebene des Regionalverkehrs sieht dieses Konzept den Wiederaufbau eines Netzes mit regelmäßigen Flügen vor – und auf der internationalen Ebene ab April 2008 zunächst zwei wöchentliche Flüge nach Paris. Die Debatte um das passende Langstreckenflugzeug wird schließlich zu Gunsten eines zweistrahligen Airbus A330-300 entschieden – aus ökologischen Gründen, wie es heißt, soll die zweistrahlige A330 doch etwas weniger Kerosin verbrauchen als vierstrahlige Modelle wie die Boeing 747-400 oder der Airbus A340. Es heißt allerdings auch, Lemusair habe einen Airbus A330-300 zu sehr günstigen Bedingungen angeboten bekommen (für weniger als 60 Millionen Lemusische Francs).⁸ Der Airbus soll der Lemusair ab Februar 2008 zur Verfügung stehen und an Ostern soll dann der erste Flug von Lemusa nach Paris stattfinden.

2007 NEUE ÄRA – NEUE KLASSE

Der große Airbus verlangt auch nach einem Ausbau der Start- und Landebahn des Aéroport Oscar I., die im Juli 2007 angegangen wird. Die Piste wird nach Norden hin um 1200 Meter auf 2,7 Kilometer verlängert, insgesamt auf 55 Meter verbreitert und durch neue Zufahrtswege und



Unter der Direktion von Anne-Claude Moscardin gibt sich die Lemusair im Sommer 2007 einen neuen Slogan: «Bringing You To Better Places». Um dieses Motto zu promoten, schreibt die Gesellschaft noch im Juli einen offenen Wettbewerb aus: Gefragt sind kurze Werbefilme, die den Slogan auf einprägsame Art und Weise vermitteln. Auch der Künstler José Maria reicht im Herbst 2007 eine Filmskizze ein, in der das Piano von Lionel Belasco eine zentrale Rolle spielt. Leider fällt die Skizze bei den Verantwortlichen der Lemusair durch. Man findet sie aber noch auf dem Internet: vimeo.com/338545612.

Parkplätze ergänzt. Hierfür muss allerdings auch die Straßenführung der N1 leicht verändert werden.

Ab Mai 2007 werden die Geschicke der Lemusair von einer neuen Direktorin, Anne-Claude Moscardin, gelenkt, der ein sechsköpfiger Verwaltungsrat zur Seite steht. Beim Neustart des Unternehmens im April 2008 beschäftigt die Lemusair knapp hundert Mitarbeiter, etwa zu gleichen Teilen am Boden und in der Luft. Eine neue Ära beginnt.

Was die Ausstattung ihrer Maschinen und die Besatzung angeht, setzt die Lemusair ganz auf Komfort. Die Sitzreihen werden in allen Flugzeugen so positioniert, dass die Passagiere bei der Lemusair deutlich mehr Beinfreiheit haben als in vergleichbaren Modellen anderer Gesellschaften. Außerdem werden sämtliche Kombüsen ausgebaut – denn zum neuen Konzept der Gesellschaft gehört auch die Einführung einer sogenannten Gourmetklasse sowie damit zusammenhängend die allgemeine Neukon-

zeption der Verpflegung an Bord. Dabei arbeitet die Lemusair mit dem ursprünglich aus der Schweiz stammenden Koch Pascale Imhasli zusammen, dem Küchenchef des legendären Lajwa im Zentrum von Port Louis. Die Bordverpflegung wird nun nicht mehr im Flughafenrestaurant gekocht, sondern von einem speziellen Cateringteam (Lemusan Air Foods, LAF) in einer eigenen Küche vorbereitet – und in den größeren Maschinen an Bord fertig gegart. Imhasli wird als gastrosophischer Direktor eingesetzt und ist für die Entwicklung der Bordmenüs verantwortlich. Ihm steht ein technischer Direktor zur Seite, der sich um die akkurate Umsetzung, logistische und wirtschaftliche Aspekte kümmert.



Im Zentrum des neuen Logos der Lemusair steht ab 2016 die lemuische Urwachtel Kalepsi. Sie wird von hinten beim Startlauf gezeigt.



Verwirrend viel Technik im Stauraum für die Räder des A320.



Die Auspuffseite eines Flugzeugtriebwerks hat etwas von einem geometrisch-abstrakt Gemälde.

Das Bordmenu 2018

Auf der Rückseite einer Werbekarte, welche die Lemusair 2018 großflächig verteilt, beschreibt ein kleiner Text die Speisen, die an Bord serviert werden. Das Motto lautet: «Déguster le monde, avant même d'y atterrir.» Die Spezialitäten sind alphabetisch nach den Ländern geordnet, aus deren Küche sie stammen:

- **Autriche:** Ratte de veau en tartine
- **Brésil:** Museau de porc aux haricots noirs
- **Cambodge:** Fourmis au poivre
- **Chine:** Oreilles de cochon en gelée, au vinaigre noir
- **France:** Cœur de veau en tartare
- **Inde:** Tripes d'agneau au fenugrec et à la cardamome
- **Italie:** Testicules d'agneau sur risotto
- **Japon:** Calamar en sauce de son foie et de son cœur
- **Lemusa:** Tendons de bœuf au vin
- **Maroc:** Intestin d'agneau de lait
- **Mexique:** Sauterelles à la coriandre
- **Palestine:** Foie d'agneau cru à la menthe
- **Pérou:** Peau de cochon en soupe d'aji
- **Pologne:** Cœur de poulet en soupe d'orge
- **Suisse:** Tétine de vache fumée
- **Turquie:** Cerveille d'agneau au citron
- **Vietnam:** Estomac de cochon aux herbes

Aus Gründen, über die auf der Insel viel spekuliert wird, kommt es in den Jahren nach 2008 immer wieder zu längeren Unterbrüchen im Flugbetrieb. Erst ab Ende 2011 werden regelmäßig Kurse nach Europa geflogen.

Die Geschichte der A330-300, des Flaggschiffs der Lemusair, nimmt jedoch bereits im Juli 2016 ein Ende. Odette Sissay, die sich Ende Juni zur Diktatorin von Lemusa aufgeschwungen hat, veräußert den Airbus an eine asiatische Billigflugfirma und kauft stattdessen zwei deutlich kleinere Airbus A320-2009, die sie mit Zusatztanks ausrüsten lässt – so dass die Flugzeuge eine Reichweite von mehr als 10'000 Kilometern haben. Dieser Umbau erfolgt in einer neuen, hochmodernen Wartungshalle (Hangar A). Der Triskel wird aus dem Logo gelöst und durch die Silhouette

einer startenden Wachtel ersetzt.¹⁰ Ebenfalls löst Sissay die vier Buchungsklassen der Lemusair auf und führt stattdessen eine Einheitsklasse ein, die indes relativ komfortabel ist. Auch diese neuen Flugzeuge sind mit einer speziellen Kombüse ausgestattet, die weiterhin eine ungewöhnlich gute Verpflegung der Passagiere an Bord ermöglicht. Oskar Seugrem, der ‹Ministre de la panse›, löst Imhasli als gastrosophischer Direktor der Gourmair Lemusa (chem. Lemusan Air Foods) ab. Der erste A320, der noch im Juli 2016 seinen Dienst aufnimmt, bekommt den Namen *Odette*.

¹⁰ Jacob Schychs (Hrsg.): *Miscellanea inusitata de Mundo, Coelo et Terra*. Lemusa: Typis Davidis Neri, 1679. S. 110.

² Das Wissen um diese frühe Geschichte verdankt sich Henriette Hein. Im Rahmen einer Masterarbeit an der Universität von Port-Louis hat sie die diffuse Baugeschichte jenes Gebäudes bei Bitasyon Francelle erforscht, das 1973 saniert wurde und dem Aéroport Oscar I. seither als Flughafengebäude dient. Sie fand heraus, dass das Gebäude nicht, wie bisher angenommen, in den 1940er-Jahren errichtet wurde, sondern bereits vor 1933. Henriette Hein: *Christian Johann – aviateur et poète*. In: *Revue historique*, no. 83. Port-Louis: Presses universitaires de Santa Lemusa, 2016. S. 181–192.

³ Hein: *Op. cit.* S. 195.

⁴ Hein hat indes ein Dokument von 1973 gefunden, das einer Baufirma in Port-Louis den Auftrag erteilt, sämtliches Mobiliar aus dem Gebäude zu entfernen und die elektrischen Anlagen herauszureißen. Sie vermutet, dass bei dieser Gelegenheit wohl auch die Flugmaschinen von Rosenthal entsorgt wurden.

⁵ Robert Hébert, Liébaud Rosenthal: *Dictionnaire de l'appétit*. Mit einem Vorwort von Amand Gouffé. Port-Louis: Maisonneuve & Duprat, 2014 [2., 1.1894]. S. 361.

⁶ In vielen dieser Texte, die in den Archives Nationales aufbewahrt werden, geht es offenbar

um einzelne Regionen und Gemeinden von Lemusa, um Stimmungen in den Bergen oder am Meer, um kulinarische Erlebnisse, um die Begegnung mit Bauern, Fischern, Polizisten und Restaurantbesitzern. Die Texte sind zu einem großen Teil auf Deutsch, einige auch auf Französisch geschrieben. Hein plant, einige dieser Texte, die sich in den Archives Nationales befinden, kritisch aufzuarbeiten und herauszugeben.

⁷ Die meisten Informationen über die Geschichte der Lemusair sind einem Prospekt mit dem Titel *De ciel en ciel* entnommen, den die Gesellschaft 2008 publiziert hat. Die politischen Hintergründe hat Serge Ambrosio in einem Artikel mit dem Titel *Les muses de lair – et leur politique* zusammengefasst. In: *Leko*. Donnerstag, 6. März 2008. S. 11.

⁸ Der Preis für einen neuen Airbus A330-300 liegt bei etwa 222 Millionen Dollar (Stand November 2016).

⁹ Man weiß nicht, ob die Lemusair die Maschinen neu oder aus Zweiter Hand gekauft hat, noch ist bekannt, wie viel sie gekostet haben. Neu kostet ein A320-200 etwa 85 Millionen Dollar (Stand November 2016).

¹⁰ In den ersten Wochen allerdings fliegen auch die A320 noch unter dem alten Logo.



Die Schnauze des Airbus A320 während der Wartung im Hangar A am Airport Oscar I.



Die Gurkensülze soll die Fluggäste ahnen lassen, was sie auf der Insel kulinarisch erwartet.

Adterrasche spesijé

Terrine aus Gurke, Ingwer, Tasmanischem Pfeffer und Koriander

Wenn die Maschinen der Lemusair zum Landeanflug auf den Airport Oscar I. ansetzen, dann erhalten die Passagiere eine kleine Kartonschachtel mit einem Stück Gurkenterrine drin. Sie sind eingeladen, die würzige Erfrischung während Sinkflug und *adterrasche* («Landung») zu genießen – als eine Vorbereitung auf das, was sie am Boden kulinarisch erwartet. Die Terrine ist mit Kolltù gefestigt und mit Knoblauch, Ingwer, Chili, Tasmanischem Pfeffer und Korianderkraut gewürzt. Kolltù ist ein Geliermittel, das aus dem gleichnamigen Käfer (*Molliscutus tenax*) gewonnen wird, der vor allem im Süden der Insel in feuchten Zonen sehr häufig anzutreffen ist. Kolltù bekommt man nur auf Lemusa, es gibt jedoch zahlreiche andere Geliermittel tierischen oder pflanzlichen Ursprungs, die ähnlich gute Dienste leisten. Es war die Idee von Gourmair-Direktor Oscar Seugrem, den Gästen der Lemusair für den Lan-



Der Kolltù (*Molliscutus tenax*) ist ein bis 2 cm groß wachsender Käfer, der im Süden von Lemusa sehr häufig vorkommt. Er hat einen weichen Rückenpanzer und keine Flügel. Er lebt in feuchten Gebieten und ist ein guter Schwimmer, wobei er im Wasser eine trübe Spur hinterlässt. Auch wenn man ihn berührt, bleibt eine klebrige Substanz auf den Fingern zurück. Der Kolltù wird mit Fallen gefangen, heiß überbrüht, getrocknet und schließlich gemahlen als Geliemittel verwendet.

Für 4 Personen

- 1 Gartengurke (400 g)
- 1 EL Ingwersaft
- 2 Knoblauchzehen, gerieben
- 1 TL Salz
- 8 g Agar
- 1 TL weißer Pfeffer
- 1 TL Tasmanischer Pfeffer, im Mörser leicht zerstoßen
- 1 TL Rosa Pfeffer, zerkrümelt
- 15 g Korianderkraut, fein gehackt
- ~ Salz zum Abschmecken
- 2 EL Sesamöl
- 2 EL Schwarzer Reisessig
- 1 EL Sojasauce
- 2 Knoblauchzehen, gerieben
- 1 TL Zucker
- 1 TL Sesam, geröstet
- 2 EL Korianderkraut, gehackt

deanflug diesen würzigen Happen zu servieren: «Die Landung ist doch eigentlich ein ebenso erstaunlicher wie feierlicher Moment. Sie fühlt sich jedoch auf den meisten Flügen gar nicht wie ein Fest an. Unsere Terrine soll eine kleine Party im Mund veranstalten, sie soll ein gustatives Echo auf das sein, was man beim Blick aus dem Fenster sieht, eine Vorbereitung auf dieses fantastische Land mit all seinem herrlichen Essen.»

- 1** | Gurke schälen, halbieren, Kerne herauskratzen. Ein knappes Drittel (100 g) des Fruchtfleisches in 1 cm kleine Stückchen schneiden. Restliches Fruchtfleisch (200 g) in grobe Stücke schneiden.
- 2** | Die großen Gurkenstücke, Ingwer, Knoblauch und Salz im Mixer pürieren. Mit den kleingeschnittenen Gurkenstücken in eine Pfanne geben, Agar dazu, unter ständigem Rühren aufkochen, 2 Minuten sanft köcheln. Vom Feuer ziehen, abkühlen lassen.
- 3** | Weißen, Tasmanischen und Rosa Pfeffer sowie Korianderkraut unterheben. Mit Salz abschmecken.
- 4** | Eine Terrinenform von 400 ml Inhalt mit Frischhaltefolie auskleiden, Gurkenmasse hineingießen, mit Folie zudecken und 8 Stunden kühl stellen.
- 5** | Zutaten für die Sauce (Sesamöl, Reisessig, Sojasauce, Knoblauch, Zucker, Sesam, Koriander) verrühren. Sulz aus der Form lösen, in fingerdicke Scheiben schneiden, mit etwas Sauce beträufeln.



Die Lasagne Lemusair, angerichtet wie im Himmel oder vielmehr wie an Bord der Lemusair.

Kliban Lemusair

Lasagne mit Garnelen, Kokosmilch und Kardamom

Bei der Reorganisation der Lemusair im Jahr 2007 wird auch neues Konzept für die Bordverpflegung entwickelt. Dabei arbeitet die Gesellschaft mit dem ursprünglich aus der Schweiz stammenden Koch Pascale Imhasli zusammen, dem Küchenchef des legendären Lajwa im Zentrum von Port Louis. Von Imhasli stammt auch das Rezept für den hier vorgestellten *kliban* («Auflauf»), der ab 2008 zu den Standardgerichten auf vielen Flügen der Lemusair gehört und bei den Gästen sehr beliebt ist.

Die Lasagne Lemusair, wie das Gericht auch heißt, schmeckt pfeffrig-scharf und exotisch mit einer deutlichen Kardamomnote. Anstelle einer gewöhnlichen Béchamelsauce mit Milch fertigt Imhasli eine weiße Sauce mit Kokosmilch an, für die es weniger Mehl und Butter braucht. Die Kokosmilch verleiht dem Gericht eine leicht süßliche Note, die gut zu den pikanten Gewürzen passt.

Für 2 Personen

- 200 g rohe Garnelen, ohne Schale
- 15 g Bratbutter
- 1 Zwiebel, fein gehackt
- 2 Karotten, fein gehackt
- 1 TL frischer Ingwer, fein gehackt
- 200 ml Weißwein
- 250 g Dosentomaten, passiert
- 2 TL schwarzer Pfeffer, gemahlen
- ~ Salz zum Abschmecken der Tomatensauce
- 20 g Butter
- 20 g Weizenmehl
- 300 ml Kokosmilch
- 15 Kardamomkapseln, Samen ausgelöst
- ~ Salz zum Abschmecken der Béchamel
- 2 EL fein gehackte Zeste von unbehandelte Zitronen
- 1 TL flüssige Butter oder Öl
- 50 g Lasagneblätter

Es gibt verschiedene Sorten von frischen oder getrockneten Lasagneblättern, einige können direkt verwendet werden, andere muss man erst vorkochen. Wie man bei den eingekauften Blättern zu verfahren hat, steht in der Regel auf der Packung. Die meisten Produkte kann man ohne weitere Vorbereitung verwenden. Wenn man die Blätter erst kochen muss, dann sollte man in jedem Fall darauf achten, sie gut abtropfen zu lassen – am besten lässt man sie auf einem Küchentuch leicht trocken werden.

- 1** | Garnelen mit einem Küchenmesser in grobe Würfelchen hacken.
- 2** | Bratbutter in einer schweren Pfanne erwärmen. Zwiebel, Karotten, Ingwer und Garnelen begeben und unter ständigem Rühren etwa 5 Minuten lang weich dünsten.
- 3** | Mit Weißwein ablöschen, aufkochen lassen, Hitze reduzieren, 5 Minuten köcheln lassen.
- 4** | Tomaten begeben, nochmals aufkochen lassen und dann bei schwachem Feuer 1 Stunde lang halb zugedeckt garen lassen. Pfeffer einrühren, mit Salz abschmecken.
- 5** | Für die Béchamelsauce die Butter in einem Topf bei sanfter Hitze zerlassen. Mehl hineinstäuben und gut mit der Butter verrühren.
- 6** | Sorgfältig die Kokosmilch einrühren, Kardamom begeben. Mischung sanft unter ständigem Rühren zum Köcheln bringen, bis die Sauce ein wenig eindickt. Mit Salz abschmecken, Zitronenzeste unterrühren.
- 7** | Die Ränder einer 20 × 20 cm großen, feuerfesten Form mit etwas Butter oder Öl einstreichen.
- 8** | Auf dem Boden der Form eine dünne Schicht Tomatensauce ausstreichen. Darauf ein paar Kleckser Béchamelsauce geben. Dann eine Lage Lasagneblätter in der Form auslegen und leicht in die Sauce drücken. Wieder Tomatensauce, dann Béchamel und anschließend Lasagneblätter einschichten – Prozess wiederholen, bis die Form gefüllt ist. Mit Tomatensauce und Béchamel abschließen.
- 9** | Lasagne in die Mitte des 180 °C heißen Ofens schieben und 30 Minuten backen.