

Nur Flügel reichen zum Fliegen nicht

Autor(en): **Fahrensteiner, Franz**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 26

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-612297>

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.

Nur Flügel reichen zum Fliegen nicht

VON FRANZ FAHRENSTEINER

Als ich noch – der Zeiten sei in angenehmer Erinnerung gedacht – ein kleines Bübchen war und sorglos in den Kindergarten marschierte, da gab es dort, angeleitet von der lieben Kindergärtnerin, ein nettes Spiel. Es hiess: «Alles was Flügel hat, fliegt» – und wir spielten es gerne, weil man dabei so schön die Arme in die Höhe werfen konnte, was sicher ein Ausgleich gewesen ist zu allen anderen Spielen, bei denen man ruhig sitzen musste.

Nun wird dieses Spiel – wie man mir sagte – lange nicht mehr gespielt, vielleicht, weil es sich in letzter Zeit so ergeben hat, dass selbst Dinge, die gemeinhin durchaus Flügel haben, doch nicht so sicher in der Luft bleiben können. Die jüngste Vergangenheit hat gerade bewiesen, dass zum Beispiel auch Flugzeuge, die doch wirklich auch Flügel besitzen, manchmal nicht so ohne weiteres wieder sorglos zur Erde zurückfinden können.

Aber darum habe ich diese Geschichte nicht erzählt. Vielmehr aus einem anderen, durchaus sensationellen Grund: Im Zuge von Glasnost ist es nämlich westlichen Konzernen gelungen, das sowjetische Monopol auf dem osteuropäischen Flugzeugmarkt zu brechen. Warum das so ist, soll hier erklärt werden.

Nicht wirtschaftlich

Teilweise werden die kleinen Comecon-Staaten durch die im Westen verschärften Anti-Lärmvorschriften dazu gezwungen, «Westflugzeuge» zu kaufen, da die sowjetischen Maschinen bedeutend lauter sind. Dazu kommt, dass auch die Wirtschaftlichkeit eine wichtige Rolle spielt. Es hat sich nämlich im Lauf der Jahre herausgestellt, dass die westlichen Fluggeräte um ein ganzes Drittel weniger Sprit verbrauchen als zum Beispiel die sowjetische Iljuschin. Bemerkenswert in dieser Hinsicht ist die Tatsache, dass von keiner westlichen Airline sowjetische Maschinen verwendet werden, was deren Unrentabilität klar dokumentiert. Denn: Würden sowjetische Fluggeräte

weniger Benzin oder Kerosin verbrauchen, könnte man sicher sein, dass zumindest einige Airlines schon «umgestiegen» wären.

Wie es dazu kam, dass das sowjetische Monopol durchbrochen wurde, ist schnell erzählt: Von den östlichen Fluggesellschaften hat in der Vergangenheit nur Rumänien regelmässig westliche Flugzeuge gekauft. Der erste echte Durchbruch gelang im Vorjahr, als die DDR-Airline Interflug drei Airbus A 310-30s bestellte und erklärte, man würde diese Maschinen auf den Routen nach Havanna, Peking und Singapur einsetzen.

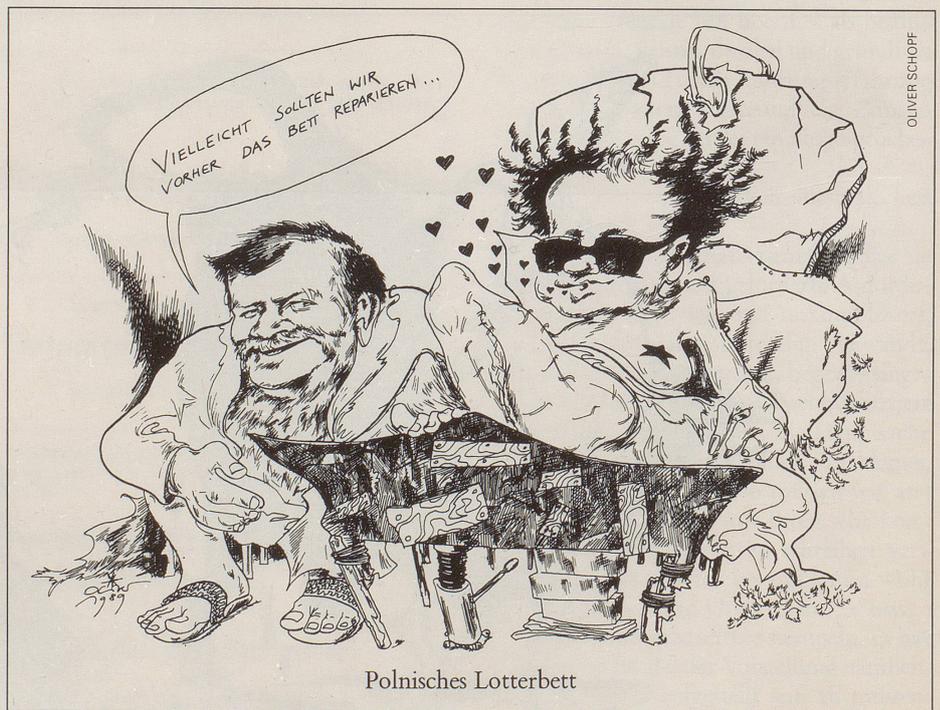
Plombiert geliefert

Daraufhin meinte man auch bei der tschechoslowakischen CSA, man müsste zwei Airbus-Maschinen bestellen. Und dann ging es weiter: Die polnische LOT bestellte drei Boeing 767 und setzte das erste Flugzeug schon auf der Strecke Warschau-New York ein. Die Polen haben auch zwei weitere Boeing bestellt, wobei man die Finanzierung über eine Leasing-Firma im

Westen bewerkstelligte sowie durch einen Kredit, der aus den Deviseneinnahmen der LOT zurückgezahlt wird.

Schwierigkeiten hatte man nur mit der Wartung des Geräts. Gewisse Teile der Flugzeuge dürfen nämlich nach den Comecon-Restriktionen nur im Westen gewartet werden. Hier geht es um Hochtechnologie, die in Militärflugzeugen eingesetzt werden könnte; deshalb dürfen diese Flugzeuge im Osten nicht zerlegt werden. Sie werden auch plombiert geliefert.

Übrigens haben auch die Ungarn das sowjetische Monopol durchbrochen: Malev hat einen Leasing-Vertrag mit Boeing abgeschlossen, wobei drei dieser Flugzeuge des Typs 737 geliefert werden sollen. Ausserdem haben die Ungarn auf der Strecke Budapest-New York 50 Sitze fix geleast. Dass auch der «grosse Bruder», die Sowjetunion, mit dem Einsatz von West-Flugzeugen spekuliert, geht daraus hervor, dass die sowjetische Aeroflot nur die Betriebsaufnahme der Iljuschin 96 im Jahr 1993 abwarten dürfte, von der man annimmt, dass sie rentabler und leiser arbeiten soll.



OLIVER SCHÖPF

Konsequenztraining

Wenn bald jedes zweite Liebes- oder Ehepaar Krach und Krieg bekommt, warum sollten alle die Staaten und Grossmächte in Minne und Frieden zusammenleben ...?

Boris