Zeitschrift: GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz
Herausgeber: Schweizerischer Verband für das Gehörlosenwesen
Band: 85 (1991)
Heft: 23

Artikel: Warum sich Europa in der Luft so erfolgreich behauptet
Autor: Kracht, Barbara
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-924628

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Warum sich Europa in der Luft so erfolgreich behauptet

In der ersten Novembernummer war in der GZ zu lesen, dass man bei der Swissair neuerdings per Schreibtelefon buchen kann. In der Luftfahrtindustrie gibt es halt immer wieder Neues. U.a. Flugzeuge. Unsere Redaktion hatte Gelegenheit, die A340 kennenzulernen. Der neueste Vogel von Airbus Industrie hatte Ende Oktober seinen Erstflug. Warum sich Europa so erfolgreich behauptet, erfuhr unser Mitarbeiter Paul Egger in Toulouse im Gespräch mit Barbara Kracht, der Airbus-Infochefin.

Das erste vierstrahlige Flugzeug der Airbusfamilie: A340.

Paul Egger: Frau Kracht, Airbus Industrie wurde innerhalb von 20 Jahren zum zweitgrössten Hersteller von zivilen Verkehrsflugzeugen mit einem Marktanteil von 35 Prozent. Ist Airbus darüber nicht selber am meisten überrascht?
Barbara Kracht: Jein! Die Position des zweitgrössten Herstellers halten wir nun seit einigen Jahren. Wir sind international anerkannt. Überrascht hat uns die Schnelligkeit, mit der alles kam. Vor allem, wenn man bedenkt, dass vor 20 Jahren die Europäer praktisch vom Markt verschwunden waren.

Trotz Comet, Caravelle, Concorde?
Richtig, denn bei den genannten Typen handelte es sich wohl um technisch ausgezeichnete Flugzeuge, sie waren aber nicht den Bedürfnissen des Marktes angepasst.

Welche Ziele steckte sich denn Airbus in der Gründerzeit?
Wir peilten einen Marktanteil von 30 Prozent und die Entwicklung einer kompletten Familie an. Aber die Leute, welche solches aussprachen, galten als Träumer. Im Mai 1969 wurde mit dem Bau der A300 begonnen, und im Dezember des folgenden Jahres erfolgte die Gründung von Airbus Industrie mit den Partnern Aerospatiale (Frankreich) und MBB, heute Deutsche Airbus, zu denen sich später noch die British Aerospace und die spanische CASA gesellten sowie zwei Teilhaber: Fokker (Niederlande) und Belairbus (Belgien).

Wenn wir nicht irren, prophezeite man vor allem ennet dem Grossen Teich, dass Europa nie in der Lage sein werde, dieses Flugzeug zu entwikkeln, zu bauen, zu warten oder gar zu verkaufen. Lange Zeit sah es auch so aus, als sollten die Propheten recht behalten. Bis Frühling 1977 ging nur eine einzige Bestellung ein.
Sie irren keineswegs. Die Wende brachte, und das gehört zur Ironie der Geschichte, ausgerechnet ein Amerikaner und Astronaut obendrein, Frank Borman. In seiner Eigenschaft als Präsident der Eastern Airlines kaufte er 34 Exemplare der A300 auf einen Streich.

Dann begannen sich die Orderbücher in Toulouse zu füllen. Weltweit fliegen gegenwärtig 746 Maschinen vom Modell A300, A310 und A320. 611 Exemplare sind noch auszuliefern. Neu kommen nun A321, A330 und A340 hinzu, für die bereits 465 feste Bestellungen oder Optionen vorliegen. Wann werden diese Vögel flügge?
Die A340 wird als erste kommen. Ihr Rollout hatte sie am 4. Oktober, den Erstflug Ende Oktober. Die Erstauslieferung an Lufthansa erfolgt anfangs Januar 1993. Im Frühling des gleichen Jahres startet die A321 zum Jungfernflug, die A330 folgt ein Jahr später.

Was sind denn die Charakteristika der A340?
Ursprünglich sollte es sich um eine kleinere Maschine handeln. Intensive Vorgespräche mit unseren inzwischen über 100 Kunden zeigten, dass bei einer Drei-Klassenauslegung die Fluggesellschaften doch mehr Plätze anbieten wollten. Und da klaffte ein Lücke. Denn es gibt auf dem Markt bisher kein Langstreckenflugzeug, das inzwischen 260 und 290 Passagiere befördert. Was vorhanden ist, etwa die Boeing 747, weist weit über 300 Sitzplätze auf. Das erweist sich für die meisten Fluggesellschaften als zu gross. Um die Flugzeuge zu füllen, müssen im Flugplan Kompromisse eingegangen werden, also etwa Strecke Hamburg–Frankfurt–New York–Boston, anstatt, wie mit der vierstrahligen A340 eben möglich, Hamburg–Boston nonstop oder Zürich–Djakarta oder Genf-Seoul. Wir halten die A340 wirtschaftlich für «die ideale Lösung». Sie erlaubt sogenannte Point-to-Point-Flüge, und solche sind gefragt, weil der Geschäftsmann keine Zeit verliert.

Die A340 soll auch über das Kollision-Warnsystem (TCAS) verfügen?
Stimmt, und dieses ist von 1993 an in den Vereinigten Staaten vorgeschrieben. Neu ist auch die Verwendung von mit Kohlefaser verstärkten Kunststoffen für die Seiten- und Höhenleitwerke sowie ein integriertes Satelliten-Kommunikationssystem. Für lange Strecken muss immer eine zweite Besatzung mitfliegen. Für die gibt es neu einen Ruheraum.

Airbus hat für die vierstrahlige A340 eigens eine Endmontagehalle in Toulouse erstellt.
Mit einer Fläche von fast 100 000 m² ist sie die grösste Montagehalle Europas. Darin können vier komplette A340 nebeneinander in Docks untergebracht werden. Die Endmontage wird, ebenfalls ein Novum im Flugzeugbau, durch Roboter vorgenommen, die automatisch die Löcher für die Bolzen zur Flügelaufnahme positionieren und bohren. Toulouse ist für die Endmontage samt Innenausstattung der A340 und A330 zuständig, Hamburg für die übrigen Modelle der Airbus Familie.

Wie kommen denn die Bauteile an den Bestimmungsort?
In der Regel per Luft mit der Super-Guppy, einem umgebauten Transportflugzeug, von dem wir vier Exemplare besitzen. Sie bringen die vollausgerüsteten Bauteile von den europäischen Herstellungsstätten nach Toulouse, wo sie, sozusagen nach dem Baukastenprinzip, nur zusammengesetzt zu werden brauchen.

Genügen vier Guppies?
Mit dem Hochfahren der Fertigung und den zusätzlichen Programmen kommen wir in Nöte. Mitte der 90er Jahre produziert Airbus Industrie nämlich monatlich zwischen 20 und 25 Maschinen, was es in Europa ja noch nie gegeben hat. Vor einem Monat fiel daher der Entscheid, eigens einen Transporter zu bauen, der den Namen SAT (Super Airbus Transport) tragen soll.

Einmal im Einsatz, braucht dieser nur 19 statt wie bisher 54 Stunden, um die Teile zu transportieren, was zu grossen Einsparungen führen wird.

Airbus Industrie ist überzeugt vom weiteren Anwachsen des Bedarfs an Grossraum-Flugzeugen. Was veranlasst sie zu diesem Optimismus?
Wenn man sich den Weltmarkt betrachtet und die Untersuchungen, die von den verschiedensten Seiten gemacht wurden, ergibt sich eindeutig eine immer höhere Belastung. Es wird eng im Luftraum, es wird aber auch eng auf den Flughäfen, denn die Fachleute prophezeien eine Verdreifachung des Passagieraufkommens in den nächsten 20 Jahren. Die Lösung heisst grössere Flugzeuge mit erhöhter Kapazität, um mit derselben Anzahl Starts mehr Fluggäste befördern zu können.

Aber der Markt wächst doch nicht ins Uferlose?
Gewiss nicht, doch ist er in Europa noch nicht ausgeschöpft. In Südostasien, einschliesslich Japan, zwingt schon die geographische Lage zum Fliegen. In Nordamerika gehört diese Transportart zum way of life. Und steigt in der Dritten Welt die Kaufkraft, sind Entwicklungen möglich, von denen wir heute noch kaum eine Vorstellung haben.

Frau Kracht, was tut Airbus gegen Lärm und Luftverschmutzung?
Das ist eine überaus wichtige Frage, mit der wir uns dauernd beschäftigen. Ich möchte sie nicht verniedlichen und behaupten, dass wir nicht auch zu den «Sündern» gehören. Um aber die Fortschritte aufzuzeigen, gestatten Sie mir zwei Vergleiche: Sechs Airbusse, sollten sie gleichzeitig starten, erzeugen heute weniger Lärm als eine einzige B707 der ersten Generation, und eine A320 verbraucht pro Sitzplatz für die gleiche Strecke die Hälfte des Flugbenzins einer B727. Sie sehen, die Luftfahrtindustrie redet nicht nur von Lärmbekämpfung und Umweltschutz, sie tut auch etwas dafür.

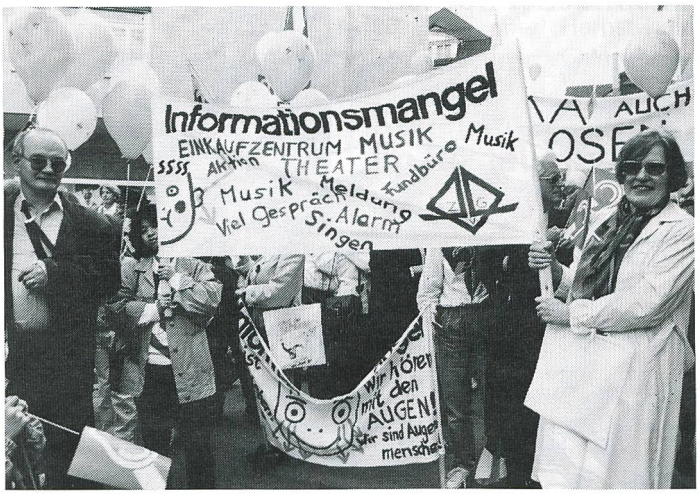
Weihnachtsmärit in Bern

am 7. Dezember auf der Münsterplattform

Marianne Gurtner verkauft dort Mode- und Christbaumschmuck. Ihr Besuch wird sie sehr freuen.

Pressestimmen zum «Tag der Gehörlosen» in St. Gallen

Der «Tag der Gehörlosen» ist in der Presse der Gallusstadt nicht überhört worden. Wir baten die entsprechenden Redaktionen, uns die erschienenen Beiträge zuzustellen. Dem Wunsch entsprachen «Die Ostschweiz» und das «St. Galler Tagblatt».



Fand in der Presse gutes Echo: der «Tag der Gehörlosen».

«Die Ostschweiz» machte bereits am 26. September einen gelungenen Auftakt. Unter dem Titel «Der Traum der Gehörlosen ist ein gehörloser Bundesrat» berichtete Rosmarie Früh über die Pressekonferenz. Um zu vermeiden, dass der Titel falsch verstanden werden könnte, präzisiert die Journalistin: «Die 8000 Gehörlosen in der Schweiz wünschen niemandem ihre Behinderung. Aber sie wünschen sich an Schlüsselstellen gehörlose Leute, die aus persönlicher Lebenserfahrung heraus die Anliegen Gehörloser vertreten. Und sie fordern die Anerkennung der Gebärdensprache.»
Es muss an der Pressekonferenz schon recht lebhaft zugegangen sein. Mit Hilfe einer Dolmetscherin orientierten SGB-Vizepräsident Beat Kleeb und OK-Pressechef Ruedi Graf über das wichtige Anliegen «Mehr Bildung – bessere Integration». Rosmarie Früh vermerkt dazu: «An der Sprachheilschule St. Gallen wird die Gebärdensprache abgelehnt. Für Ruedi Graf und Beat Kleeb aber ist nicht die Hauptsache, dass ein Gehörloser schön sprechen, sondern dass er sich ausdrücken kann, auch emotional, dass er mit Gehörlosen und Hörenden kommunizieren kann. Und dazu braucht es beides, die Gebärdensprache und die Lautsprache.» Die Journalistin zitiert Graf und Kleeb wörtlich: «Wir wollen nicht mehr länger zusehen, wie junge Menschen kaputtgemacht, wie elementare Menschenrechte verletzt werden.» Beide bedauerten, dass die Lebenserfahrung von erwachsenen Gehörlosen zugunsten Gehörloser in Kommissionen, Beratungs- und Fürsorgestellen für Gehörlose, in Schulen und Heimen nicht zum Zuge kommt. Überall bestimmten und verfügten hörende Fachleute, was für Gehörlose gut und richtig ist. So gibt es beispielsweise auch in der Schulkommission der Sprachheilschule St. Gallen, die sich für den Anlass entschuldigen liess, keine gehörlosen Mitglieder.

In- und ausländische Vorbilder

Rosmarie Früh lässt ihre LeserInnen nicht im Unklaren, was sich in dieser Frage im In- und Ausland tut: «In Schweden wurde 1981 die schwedische Gebärdensprache offiziell anerkannt und in den Gehörlosenschulen die Zweisprachigkeit eingeführt. Das europäische Parlament beschloss 1988, allen Mitgliedstaaten der EG zu empfehlen, ihre jeweilige nationale Gebärdensprache anzuerkennen. Der Europäische Kongress für Gebärdensprachforschung 1989 in Hamburg forderte ausdrücklich die gesellschaftliche Anerkennung der Gebärdensprachen. Seit einigen Jahren setzen die Gehörlosenschulen Genf und Zürich Gebärden systematisch im Unterricht ein.»

Ausführliche Berichterstattung

Der Anlass selber war «Ostschweiz» und «Tagblatt» eine halbe Seite wert. In der ersteren zeigte sich Louis Mettler beeindruckt vom Bild, das sich ihm in der bis auf den letzten Platz besetzten KV-Aula bot: «Der Redner auf dem Podium war flankiert von gestikulierenden Übersetzern, die das Gesagte in die Gebärdensprache übertrugen. Das Publikum klatschte nicht, es demonstrierte seinen Applaus, indem es mit hocherhobenen Armen winkte. Hörenden Teilnehmern wurde vor Augen geführt, dass Gehörlose sehr wohl über eine eigene Gesprächs- und Kommunikationskultur verfügen.»

Kein «Glaubenskrieg»

Unter diesem Rubriktitel kommt Mettler auf das Podiumsgespräch zu sprechen, das unter der Leitung von Kathrin Hilber, Rektorin der St. Galler Schule für soziale Arbeit, stand. Er zitiert Marie-Louise Fournier, Präsidentin des Schweizerischen Gehörlosenbundes, die sagte, das Erlernen der Lautsprache nehme zu viel Zeit in Anspruch, so dass andere wichtige Dinge dem Kind vorenthalten blieben. Fournier forderte mehr Gebärdendolmetscher und mehr gehörlose Lehrer an den Bildungsstätten. Dem Elternvertreter Pierre Lutz wiederum schien wichtig, dem gehörlosen Kind unsere hörende Kultur mitzugeben. Der natürliche Umgang mit dem Kind sei wichtig, man dürfe es nicht ausgrenzen. Mettler schliesst: «Auf mehr Zusammenarbeit und weniger Streit über Methoden und Wege einigte man sich in der Runde. Eine gehörlose Teilnehmerin verglich gar die Beendigung des Gegeneinanders mit dem Fall der Berliner Mauer.»

Sport als Ausgleich

Es ging aber nicht nur tierisch ernst zu in St. Gallen. Einen grossen Raum gewährte das «Tagblatt» dem Sport. Helga Schabel schreibt: «Sportliche Betätigung ist eine gute Möglichkeit für die Gehörlosen, sich vom Kommunikationsstress mit den Hörenden zu erholen. Der Gehörlosen-Sportclub St. Gallen, er ist zusammen mit dem Schweizerischen Gehörlosenbund Organisator der Tagung, bietet verschiedene Möglichkeiten wie Fussball, Volleyball, Ski, Tennis, Geländelauf, Kegeln, Jassen, Schach. Auch eine Theatergruppe gehört zum Club, der sein 30jähriges Bestehen feiert. Turniere und Behindertenmeisterschaften bieten Gelegenheit zu Begegnungen mit in- und ausländischen Gehörlosen.» Paul Egger