

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 115 (1989)
Heft: 26

Artikel: Nur Flügel reichen zum Fliegen nicht
Autor: Fahrensteiner, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-612297>

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: 16.01.2026

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

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.

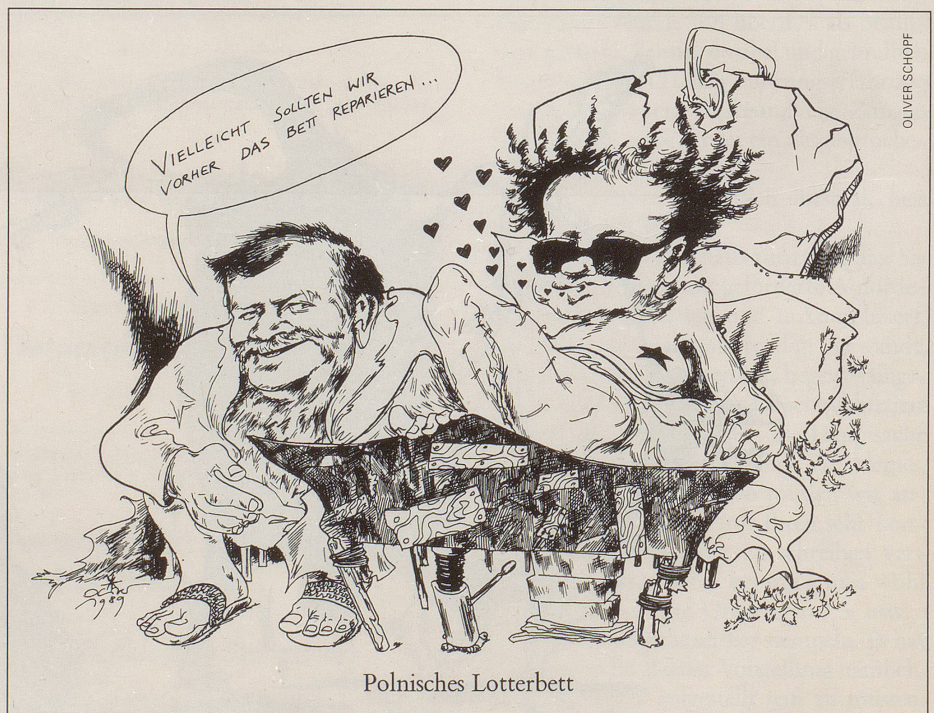
Plombiert geliefert

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.



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