

Made in Bayern:

Zwei Millionen Jets im Jahr

Andreas Spaeth



Der kleine Ort, irgendwo zwischen Regensburg und Nürnberg, sieht so gar nicht aus wie ein internationales Mekka der Luftfahrtindustrie. Rund um die Kirche mit dem typischen Zwiebdach geht es ein wenig verschlafen zu; natürlich hat Velburg, so der Name, auch keinen Flugplatz. Aber führende Airlines aus aller Welt bestellen ausgerechnet hier ihre neuesten Jets. In Velburg werden mehr Flugzeuge pro Jahr gefertigt als bei Airbus, Boeing und McDonnell Douglas zusammen – bis zu zwei Millionen Stück im Jahr!

Des Rätsels Lösung: Die Firma Schabak stellt seit knapp zehn Jahren in dieser traditionell von der Spielzeug-Industrie geprägten Gegend Flugzeugmodelle aus Zinkdruckguß im Maßstab 1:600 her. Nach dem Konkurs von Schuco Anfang der 70er Jahre hielt die Nachfrage nach den von der re-

nommierten Firma eingeführten Flugzeug-Modellen an. Einige ehemalige Mitarbeiter übernahmen die drei noch vorhandenen Gußformen für den Jumbo-Jet, die DC-10 und den Airbus und begannen unter neuem Namen mit der Produktion. Gedacht sind die kleinen Flugzeuge allerdings nicht primär als Spielzeug, sondern für Sammler, den Bordverkauf von inzwischen 40 Fluggesellschaften sowie zu Werbezwecken bei insgesamt 80 Airlines.

Auch im Ostblock hat man die Attraktivität der kleinen Flugzeuge erkannt: So erhielt die DDR-Gesellschaft „Interflug“ jüngst zu ihren ersten zwei „großen“ Airbusen eine Sonderauflage von 4.000 „kleinen Brüdern“ aus Velburg – Länge 7,6 Zentimeter, Gewicht 40 Gramm, stilet mit Hammer und Sichel beklebt. Auch die ungarische „Malev“ bekam bereits ihre



Fingerfertigkeit ist unerlässlich.

neue Boeing 737 als Modell und die sowjetische „Aeroflot“ signalisierte ebenfalls Interesse. Doch die ersten östlichen Flugzeugmuster (TU-134 und IL-62) werden

frühestens 1990 in Serie gehen. Schon heute ist die Nachfrage danach gerade von Sammlern groß, täglich kommen Bestellungen, vor allem aus den USA.

Zur Zeit sind bei Schabak insgesamt 35 verschiedene Flugzeugtypen und -varianten im Angebot, von der historischen DC-3 bis zur brandneuen Boeing 747-400, und das in den Farben von 115 Fluggesellschaften. Stückpreis im Handel: je nach Größe zwischen sechs und acht DM. Gerade bei Flugreisenden sind die Modelle besonders beliebt – wurden doch allein am Flughafen Frankfurt im letzten Jahr 150.000 Stück davon verkauft.

Solche Stückzahlen zu einem so geringen Verkaufspreis lassen sich nur mit einer Massenproduktion erreichen. 150 Mitarbeiter sorgen dafür, daß bei Schabak keine Lieferengpässe auftreten, von denen die Hersteller der großen Vorbilder zur Zeit so gebeutelt werden. 120 Beschäftigte, überwiegend ältere Frauen, legen in Heimarbeit Hand an die kleinen Flieger. Es erfordert schon besondere Fingerfertigkeit, in Wasser eingeweichte Etiketten mit Leitwerkselementen und Fenstern gerade auf den Rumpf aufzubringen oder die filigranen Räder in die dafür vorgesehenen Halterungen einzusetzen.

Auf hohe Qualität wird Wert gelegt, weniger gelungene Exemplare werden aussortiert und neu bearbeitet. Im Werk selbst werden die von einer Fremdfirma gelieferten Zink-Flugzeuge zuerst entgratet, dann lackiert und nach Bearbeitung durch die Heimarbeiterinnen verpackt.

Pro Tag verlassen 8.000 bis 10.000 Modelle die Produktion, Spitzenreiter ist der Jumbo-Jet mit 350.000 Stück im Jahr, gefolgt vom Airbus A300, der DC-10 und der Boeing 727 mit je 250.000 Exemplaren. Die Produktion eines neuen Flugzeugtyps lohnt sich erst ab einer Auflage von

Konzeption investiert werden. Soweit möglich, werden die Originalbaupläne herangezogen, wobei etwa die Boeing-Werke sehr kooperativ sind und auch noch exakte Zeichnungen der Bemalungen liefern, wenn dies die Airlines nicht können. Boeing kauft häufig selbst Schabak-Modelle in den werkseigenen Farben. Nur bei Airbus Industrie beißen die Modellbauer auf Granit: Nicht nur, daß es keine Baupläne gibt, auch Modelle in Werksfarben sind verboten. In einigen Jahren, so hofft Wolfgang Stolpe, werden dann alle wichtigen größeren Verkehrsflugzeuge von gestern und heute, aus Ost und West, im Programm sein. Auf westlicher Seite fehlen noch die britische VC-10, die Caravelle sowie die Vervollständigung der frühen DC-Serie, aber wohl nicht mehr lange.

Der Firmenchef, außerdem noch im Verlag einer Nürnberger Tageszeitung tätig, bemüht sich ständig, neue Absatzmärkte für seine Miniaturen zu erschließen. So versucht er, den Airlines seine Flieger als prestigeträchtige Geschenke für First- und Business-Class-Passagiere schmackhaft zu machen, die sich so eine eigene Sammlung aller von der Gesellschaft geflogenen Typen aufbauen können. Gleichzeitig eignen sich doch gerade die historischen Exemplare hervorragend für's Marketing, findet Stolpe.

Die Ansprüche der Airlines an die Detailgenauigkeit der Modelle sei gegenüber früher „kolossal gestiegen“, doch bis heute ist man nur einmal an einer Bemalung gescheitert: Die Fokker 50 in der hellblauen Farbe der dänischen Maersk Air war für Schabak eine nicht zu bewältigende Aufgabe.

Wer den eindrucksvollen Anblick aller lieferbaren Modelle auf einmal (zur Zeit genau 395) erleben möchte, hat dazu in einer Ausstellung Gelegenheit, die nach dem



Letzter Handgriff vor dem „Flug“.

50.000, berichtet der Chef des Unternehmens, Wolfgang Stolpe. 30.000 Mark kostet nämlich allein die Herstellung der Gußform, 100 Arbeitsstunden müssen in die



35 verschiedene Typen im Angebot.

Kaufhaus des Westens in Berlin und der Züricher Bahnhofstraße im Herbst auch bei Julius Vaternahm auf dem Flughafen Frankfurt zu sehen sein soll. □