

Public Viewing: Freude an geteilten Emotionen oder Unbehagen im Bierdampf?



pro
Clarissa
Rohrbach
Redaktorin
Inland

Zum Anfang ein Geständnis: Ich habe keine Ahnung von Fussball. Jahrelang habe ich Leute bemitleidet, die für irgendein Champions-League-Spiel nach Hause rannten. Dieser schon fast religiöse Fanatismus, mit dem Fussball verehrt wird, hat bei mir nur Kopfschütteln ausgelöst. Manchmal habe ich versucht, mir zu Hause im Fernsehen die Männchen anzuschauen, die auf dem Feld hin und her rennen. Es liess mich kalt, es langweilte mich. Doch dann entdeckte ich das Public Viewing. Ich merkte: Bei der WM ist alles anders. Während dieses Monats richten sich die Augen der ganzen Welt auf die gleiche Sache. Kein anderer Anlass ist so völkerverbindend. Genau deswegen, weil die WM einem globalen Volksfest nahekommt, ist es auch wichtig, dieses Erlebnis zu teilen.

Schon auf dem Weg zum Public Viewing freut man sich auf die Gruppe. Man weiss: Es ist nicht schlimm, wenn man die Abseitsregel nicht versteht. Denn man trifft sich ja hauptsächlich, um Emotionen miteinander zu teilen. Je nachdem, wie gross die eigene Stadt ist, kann man auch davon ausge-

hen, dass vor Ort noch unzählige andere Bekannte sind, welche den Anlass noch unterhaltsamer machen. Je mehr Leute, desto besser. Dann geht's los. Für die langweiligen Momente, in denen die Spieler ihre Kräfte sparen und den Ball nur lustlos von der einen zur anderen Seite des Feldes schiessen, gibt's genug Ablenkung. Entweder man holt ein Bier, oder man redet mit seinen Freunden. Das Spannungsdreieck verpasst man trotzdem nie, weil die Menge ein «Ooooooh» antönt, sobald es knifflig wird und ein Stürmer besonders nah dran ist, ein Goal zu schiessen. Dann schaut man wie gebannt auf den grossen Bildschirm (einziger Nachteil: Wahrscheinlich verdeckt ein Kopf die Sicht) und spürt das Adrenalin. Aber das Schönste ist das kollektive Jubeln bei einem Tor. Da explodiert der Raum fast. Selten sieht man so viele glückliche Menschen auf einem Haufen. Das schafft ein Gefühl der Verbundenheit, das es auch den Fussballmuffeln wie mir erlaubt, die Magie des Fussballs zu verstehen. Bei Public Viewings wird man damit angesteckt. Und auch wenn man die Regeln nicht kennt (ausser ein netter Sitznachbar erklärt sie einem), ist man plötzlich Teil dieser kollektiven Hysterie. Und manchmal, da wird man still, angespornt von der Konzentration der ganzen Gruppe, und taucht so sehr ins Spiel hinein, als ob man ein richtiger Fan wäre. Was gibt es Besseres, um Fussball als Laie ins Herz zu schliessen?

PRO & CONTRA

Übermorgen startet die Fussball-WM in Russland. Viele Schaffhauser werden sich die Spiele an einem Public Viewing anschauen. Erhöht das gemeinsame Mitfiebern das Vergnügen, oder schaut der wahre Sportfan zu Hause? Zwei Autorinnen, zwei Meinungen.



contra
Sidonia
Küpfer
Redaktorin
Inland

Die WM steht vor der Tür und damit auch die Häufung der Frage: «Wo schauen wir den Match?» Denn WM, das ist für viele Fussballschauen mit Freunden. Public Viewing heisst das neudeutsche Stichwort. Schon beim Namen sträuben sich mir die Nackenhärchen: Müsste das nicht «public screening» heissen? Mein Verhältnis zum Rudelguck, der seit der WM 2006 in Deutschland so beliebt geworden ist, muss man als überaus gespalten bezeichnen. Dass sich die Freude linear vergrössert, je mehr Leute sie physisch vor Ort teilen, kann ich nicht bestätigen. Mir scheint, dass diese Veranstaltungen sich vor allem bei weniger Fussballinteressierten grosser Beliebtheit erfreuen. Für sie wird WM-Schauen durch das ganze Drumherum erträglich gemacht: Man geht mit Freunden weg, hört Musik, isst, trinkt, und als Beilage läuft noch etwas Fussball.

Public Viewings ziehen eine Fülle von Leuten an, die a) lieber schwatzen als schauen, b) die simpelsten Fussballregeln nicht kennen und entsprechende Fragen stellen sowie c) eben eine Fülle von Leuten sind, was bedingt, dass man für einen

guten Platz mit idealer Sicht schon weit vor Spielbeginn vor Ort sein muss. Doch sogar wenn man sich ein gutes Plätzchen erobert hat, ist man nicht gefeit gegen diejenigen, die ihre Fussballliebe in der Öffentlichkeit so inbrünstig ausleben, dass sie aufspringen, sobald der Ball in die Nähe des Sechzehners kommt. Das wäre dann das 1:0 gewesen. Geht es um Spiele wie am Donnerstag beim WM-Auftakt, wo Russland auf Saudi-Arabien trifft – à la bonheur. Aber wenn es langsam um die Wurst geht oder bei Spielen mit Schweizer Beteiligung lob ich mir das heimische Sofa mit Fernseher. Auch versorgungslogistisch ist das heimische Stadion überlegen: Wenn mir hier das Bier ausgeht, sind es zehn Schritte bis zum Kühlschrank, wo auch bei nur mittelmässiger Vorbereitung Nachschub lagert. Schlange stehen? Sicher nicht. Wenn ich den Weg zum Kühlschrank rückwärtsgehe, verpasse ich keine Sekunde des Spiels. Ganz anders beim Public Viewing: Entweder man stürzt sich mit allen anderen durstigen Mäulern in der Pause an die Bar in der Hoffnung, rechtzeitig zum Wiederanpfiff zurück zu sein. Oder man verlässt seinen Platz in vorausschauender Weisheit schon während des Spiels. Pest oder Cholera? Wohlverstanden: Auf dem Sofa zu Hause hat es immer Platz für Freunde, denn das gemeinsame Feiern hat schon was. Und den Public-Viewing-Fans unter ihnen kann man das gemeinsame Matchschauen als Mittelweg anbieten.

Über den Wolken Markus Müller über kalten Cervelat und den Wert der Swiss-Boeing-777-Flotte

Fortschritt, Wartung und das Ende eines Flugzeugs

Die Fliegerei hat zum Vorteil der Sicherheit eine gewaltige technische Entwicklung gemacht. Neben der kontinuierlichen Entwicklung zu mehr Zuverlässigkeit von Struktur, Triebwerk und Avionik haben vier innovative Systeme zum enorm hohen Sicherheitsniveau der Luftfahrt beigetragen. Vor Jahrzehnten war es das Wetterradar. Damit können Wasser in der Luft und Gewitterwolken sichtbar gemacht werden. Es ermöglicht, diesen auszuweichen und grosse Schäden bis zum Absturzrisiko zu verhindern. Bei Ausfall des bordeigenen Radars ist es deshalb nicht gestattet, einen Langstreckenflug zu beginnen. Nächste bahnbrechende Erfindung war das GPWS (Ground Proximity Warning System). Damit konnte die häufigste Ursache für Flugunfälle, die Kollision mit dem Terrain, drastisch reduziert werden. Bei der hohen Geschwindigkeit und den grossen Kurvenradien für Ausweichmanöver kommt die Geländewarnung durch den Radiohöhenmesser zu spät. Mit der Bildschirmnavigation und der weltweit digital erfassten Kartografie war es möglich, ein Terrainwarnsystem zu entwickeln. Bei der Annäherung ans Gelände erhält der Pilot die Stimmwarnung «pull up». Das heisst, ohne zu hinterfragen Vollgas geben und das Flugzeug brüsk hochziehen. Anfänglich taten sich Piloten schwer und glaubten, die eigene Position und Hindernisse gemäss Karten besser zu kennen als der Computer. Es ging nicht gut aus. Der dritte Meilenstein ist das Kollisionswarn- und Ausweichsystem TCAS (Traffic Collision Avoidance System). Es zeigt dem Piloten nicht nur, was um ihn herumfliegt, sondern gibt, wenn es eine mögliche Kollision vorausrech-



net, beiden beteiligten Flugzeugen ein koordiniertes Ausweichmanöver vor. Dem muss sofort ohne Rücksprache mit der Bodenleitstelle Folge geleistet werden. Jüngste Innovation ist die Satellitennavigation. Neben Navigationsdaten liefert sie die aktuelle Geschwindigkeit. Geschwindigkeit und Abstand zum Boden sind die wichtigste Voraussetzung für die Flugfähigkeit. Sollte das Pitotrohr, das bisher einzige Geschwindigkeitsmessinstrument, durch Vereisung, Verschmutzung oder Beschädigung versagen, kann mit den GPS-Angaben ein extrem schwieriges Szenario vermieden werden. Aber auch Flugzeuge werden älter. Erstmals wurde ein Swiss-Langstreckenflugzeug verschrottet, weil sich die

Das Schaffhauser Flugzeug war allerdings im Betrieb ein technisches Sorgenkind.

Grossüberholung offenbar nicht mehr lohnte. Nach dem letzten Linienflug von Johannesburg wurde die A340 nach Tente-Enschede in Holland überflogen, wo sie ausgeschlachtet und zerlegt wurde. Das Flugzeug wurde 1997 an AUA (Austrian Airlines) ausgeliefert. Ab 2007 war es als HB-JMK zehn Jahre im Swiss-Einsatz. In der Regel werden die Flugzeuge ab Fabrik übernommen und nach der zweiten oder dritten Grossüberholung HMV (Heavy Maintenance Visit) weiterverkauft. Die DC-10 wurden damals mit über 70 000 Betriebsstunden gar teilweise über dem ursprünglichen Neupreis verkauft. Am 20. Dezember 1991 habe ich den DC-10-HB-IHH-«Schaffhausen»-Testflug nach der HMV

und gleichzeitigen Übergabeflug an die Northwest-Airline geflogen. Während dreieinhalb Stunden haben wir den amerikanischen Kollegen gezeigt, dass alles funktioniert. Danach nahmen wir sie mit zum traditionellen «After-Testflug-Vesper» in die Kantine. Kalter Cervelat mit Brot und Senf, dazu Weisswein. Das Schaffhauser Flugzeug war allerdings im Betrieb ein technisches Sorgenkind. Höhepunkt war ein Startabbruch in Kinshasa, nachdem zwei Pneus geplatzt waren und ein Triebwerk Feuer gefangen hatte. Das Triebwerk war zerstört, und auch die Flugzeugstruktur war stark beschädigt. Das Flugzeug war dann im Einsatz bei Northwest, der amerikanischen ATA und bis 2011 bei der ebenfalls amerikanischen World Airways. Alle vier ehemaligen DC-10-Airlines, einschliesslich der Swissair, gibt es nicht mehr. Übrigens entspricht der Neupreis eines Airbus-Langstreckenjets etwa dem Gebäudeversicherungswert von Merishausen, der Wert der Boeing-777-Flotte von Swiss dem von ganz Neuhausen am Rheinfall.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat.

