Besuch bei der DASA in Hamburg-Finkenwerder
am 10.07.1998

In der „Chronik Hamburg" wird unter den für die Hansestadt Hamburg wichtigen Daten im Jahr 1993 aufgeführt:
11.3. Der Airbus A 321 absolviert den Jungfernflug.
Ferner wird das nebenstehende Bild gezeigt und auf folgenden (auszugsweise wiedergegeben) Titel verwiesen:

Große Party für den 69 t schweren Airbus 321 (186 Sitzplätze); die Endmontage erfolgt in der 314 m langen Otto-Lilienthal-Halle auf Finkenwerder.

Erfolgreicher Airbus
11.März 1993. Acht Tage nach der glanzvollen Vorstellung des Airbus 321 auf dem Firmengelände der Deutschen Aerospace Airbus (DASA) auf Finkenwerder hebt der zweistrahlige Düsenjet zu seinem Jungfernflug ab.
Erst nach vier Stunden und 37 Minuten kehrt das euphemistisch als „Jet des 21.Jahrhunderts" gefeierte Verkehrsflugzeug nach Finkenwerder zurück. Mit der Weltpremiere des A321 wird auch ein Stück deutsche Luftfahrtgeschichte geschrieben: Es ist das erste Verkehrsflugzeug mit mehr als hundert Sitzen, das nach dem Zweiten Weltkrieg auf deutschem Boden gefertigt wird. Finkenwerder ist schon seit 1940 Heimat des Flugzeugbaus.

Die Besichtigung dieses oben vorgestellten Werkes stand heute auf dem Programm des Traditionsverbandes. Um 07.30 Uhr trafen sich in der Schlieffen-Kaserne die gemeldeten Teilnehmer

Franz Beiter	Horst Böckmann	Ernst Bunke	Klaus Cordes
Gustav Detje	Dieter Ehlert	Georg Fark	Wilhelm Fark
Eberhard Friedrichs	Hans-Otto Gewecke	Wilhelm Greiner	Horst Hartwich
Johann Hauschild	Walter Kieling	Ernst-Otto Krasemann	Eckard Lenz
Margarete Meyer	Willi Meyer	Christian Niemeyer	Hans Olbermann
Kay Osterholz	Bernd Pötters	Herbert Rüscher	Hermann Ruiter
Frank Thieme	Friedrich Thieme	Klaus-Peter Schönherr	Wolfgang Schönherr
Peter Scholz	Karl-Heinz Vogel	Joachim Welsch	Martin Wendeler
Gisela Zander	Winfried Zander	Hans-Georg Zimmer	Thorsten Zimmer.

Pünktlich um 07.30 Uhr setzte sich unser Bus in Bewegung und erreichte nach einer Stunde das Flugzeugwerft der DASA in Finkenwerder, wo um 09.00 Uhr unsere Führung begann.
In diesem Werk werden verschiedene Airbus-Modelle aus Komponenten zusammengesetzt, die in den auf Europa verteilten Airbus-Werken hergestellt wurden. Die Airbus Deutschland GmbH ist Teil der EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), Sie ist entstanden aus dem Zusammenschluss der deutschen DaimlerChrysler Aerospace AG, der französischen Aerospatiale Matra und der spanischen CASA und damit das erste trinationale Luft- und Raumfahrtuntemehmen der Welt. In der einführenden Präsentation wurden die verschiedenen Airbus-Modelle und ihre modulare Bauweise erläutert. Gefertigt werden die Module in England, Frankreich, Spanien und Deutschland. In Deutschland werden Seitenleitwerke, Tragflächenteile, Kabineneinrichtung und Rumpfsegmente hergestellt.
Speziell am Standort Hamburg erfolgt die Endmontage des A321, A319 und A318 und deren Auslieferung an den Kunden. Darüber hinaus gehören zu den Hamburger Aufgaben Konstruktion und Entwicklung sowie Produktionsmanagement. Die Rumpfmontage aller Airbus-Flugzeuge und deren Ausrüstung mit sämtlichen flugwichtigen Systemen wie Elektrik, Elektronik, Hydraulik, Klima und

Wasser erfolgt in Hamburg. Das Werk verfügt außerdem über umfangreiche Testeinrichtungen, unter anderem für statische und dynwnische Versuche. Die Innenausstattung von A3 20, A3 00 und A3 1 0 erfolgt ebenfalls in Hamburg. Zukünftig sollen in Hamburg auch Teile des A4O0M gefertigt werden. Insbesondere soll Hamburg eine wesentliche Rolle bei der Fertigung des neuen zweistöckigen Mega-Liners A380 übemehmen: Struktur- und Ausrüstungsmontage von großen Rumpfsektionen, komplette Innenausstattung, Lackierung und Auslieferung. In Stade soll das Seitenleitwerk und in Bremen die Höhensteuerung / Landeklappen gefertigt werden.
Während der anschließenden Werksführung in zwei Gruppen haben uns Flugzeugbauingenleure die einzelnen Fertigungsstufen gezeigt: Den Zusammenbau der Rumpfsektionen, die Befestigung der Flügel am Rumpf, den Einbau der Turbinen, die Installation von Steuerelektronik und Inneneinrichtung. Besonders beeindruckend war die Größe der fertigen Flugzeuge und im Vergleich dazu, wie leicht und mit wie wenig Materialmenge die einzelnen Teile gebaut werden können. Zum anderen war erstaunlich, wie viele Kilometer elektrischer Leitungen für "fly-by-wire", Funktionsüberwachung, Kabinentechnik und Passaglerkomfort erforderlich sind.
Überrascht hat bei der Führung die überall herrschende Ruhe und die Sauberkeit.

Gegen 12.30 Uhr endete die interessante Führung durch die Anlagen der DASA in Finkenwerder, es bereute wohl keiner der Teilnehmer, daß er sich für diese Fahrt gemeldet hatte.
Um 13.00 startete dann unser Bus Richtung Lüneburg.