



Pilot Shop Ina-Katharina Coutandin (l.) ist Geschäftsführerin von Eisenschmidt. Das Ladengeschäft (o.) befindet sich am Flugplatz Egelsbach (EDFE) bei Frankfurt

140 Jahre Eisenschmidt

Abschied vom Papier

Im September 1880 gründete Rudolf Eisenschmidt eine Verlagsbuchhandlung. Den daraus entstandenen Pilot Shop und Luftfahrtverlag kennt heute jeder deutsche Pilot

INTERVIEW THOMAS BORCHERT

Seit März 2019 ist Ina-Katharina Coutandin Geschäftsführerin von Eisenschmidt, dem ältesten Luftfahrtkartenverlag der Welt. Jetzt feiert der Pilot Shop seinen 140. Geburtstag. Im Gespräch blickt Coutandin zurück – und in eine Zukunft, in der Papier immer unwichtiger wird.

fliegermagazin: Wie ergeht es Eisenschmidt in der Corona-Krise?

Ina-Katharina Coutandin: Die Zeit, in der wir das Geschäft geschlossen hatten, war weder emotional noch finanziell schön. Jetzt haben wir geöffnet, die Piloten fliegen wieder – da geht es auch uns natürlich wieder besser.

Mit einem Ladengeschäft sitzt Eisenschmidt am Flugplatz Egelsbach. Ist dort ganz normal geöffnet?

Derzeit von 9 bis 13 Uhr und von 13.30 bis 17 Uhr von Montag bis Freitag.

Samstags nicht? Woran liegt das?

Der Zuspruch war 2019 sehr gering. Es gibt leider derzeit tagsüber keine Gastronomie am Platz – da ist ein Wochenendausflug zum Shoppen vielleicht nicht so attraktiv.

Wie wichtig ist das Ladengeschäft im Vergleich zum Online-Handel?

Der Großteil unseres Geschäfts läuft über den Online-Shop. So konnten wir zu Beginn der Pandemie auch die neue Luftfahrtkarte an unsere Kunden versenden.

Ihr feiert in diesem schwierigen Jahr Euren 140. Geburtstag. Aber mit Luftfahrt wird der Herr Eisenschmidt damals ja wohl nichts gemacht haben?

Nein. Rudolf Eisenschmidt hat am 1. September 1880 in Berlin eine Verlagsbuchhandlung eröffnet. Aber schon sieben Jahre später wurde die Firma zum Groß- und Einzelhandel für alle möglichen Landkarten – von topografischen Karten bis zu touristischen Faltblättern und Stadtplänen.

Und in der Luftfahrt war Eisenschmidt auch ganz früh dabei, oder?

Ja. Im September 1909 präsentierte ein Oberstleutnant Modebeck eine ganz neue Erfindung: die erste Karte für Luftschiffer,

also nicht für Flächenflugzeuge. Dennoch war das der Ursprung unserer heutigen »ICAO-Karte«. Modebeck wählte damals Eisenschmidt als weltweiten Vertrieb. Als dann nach dem Zweiten Weltkrieg die Luftfahrt in Deutschland wieder losging,

entschied die damalige Bundesanstalt für Flugsicherung 1961, dass alle offiziellen Veröffentlichungen für Luftfahrer über Eisenschmidt vertrieben werden sollten.

Dabei geht es ja nicht nur um Sichtflugkarten für den Streckenflug.

Nein, dazu gehören die AIP, Anflugkarten für IFR und VFR, aber auch die Nachrichten für Luftfahrer und vieles mehr.

Heute ist die Geschäftsbeziehung noch viel enger, Eisenschmidt gehört zur Deutsche Flugsicherung. Wie kam das?

Nach der Privatisierung der Flugsicherung gab es eine Ausschreibung für den Vertrieb. Damals ging der Auftrag an ein anderes Unternehmen. Als dieser Vertrag 2013 auslief, stand Eisenschmidt zum Verkauf – da hat sich die DFS entschieden, den Vertrieb in einem eigenen Tochterunternehmen fortzuführen. Also gehört Eisenschmidt heute zur DFS Group.

Da ging's also um den Kartenvertrieb, nicht darum, dass die DFS auch Headsets und Fueltester verkaufen wollte?

Ja. Dabei ging es auch um die saubere Trennung der Geschäfte: Produkte für die Allgemeine Luftfahrt werden über Eisenschmidt verkauft, nicht von der Flugsicherung selbst, die sich über Gebühren finanziert. Und es geht nicht nur um Karten: Schon früher gab es ja Lehrunterlagen und sogar Navigationsrechner von der DFS.

Nun sind ja Karten und Lehrunterlagen dabei, sich ganz massiv vom Papier in Richtung Digitalisierung zu verabschieden. Oder sind Piloten so konservativ, dass sie bei der gedruckten Version bleiben?

Tatsächlich bleiben viele Piloten beim Papier – zumindest auch. Ich glaube, das hängt mit der Ausbildung zusammen. Wenn man dort anfängt, auf Papier zu planen, dann ist das einfach so gelernt, man bleibt dabei. Zuhause wird also eine Reise auf der gedruckten Karte geplant, aber dann im Flug eine Moving Map verwendet. Viele unserer Kunden fliegen parallel mit Papier und digital. Manche betrachten das auch als Backup. Sie erwarten also, dass wir beide Produktvarianten anbieten. Und das tun wir ja auch.

Es gibt keinen Rückgang beim Papier?

Es begann mit der Luftschifferkarte des Oberstleutnants

Doch, aber längst nicht so stark und so schnell, wie wir das erwartet hatten.

Gerade bei Lehrmaterial setzt Eisenschmidt ja sehr auf digital, nicht nur bei Fragenkatalogen, sondern zum Beispiel mit Produkten wie den Sprechfunktrainern. Ist der Wandel dort schneller?

Ja. Das liegt auch daran, dass wir einen digitalen Fragenkatalog leicht aktuell halten können. Und die interaktiven Trainer nutzen alle Möglichkeiten eines digitalen Produkts.

Was wird in einer digitalen Zukunft aus der von vielen Piloten geschätzten deutschen ICAO-Karte? Die ist für ihre gute Lesbarkeit auf Papier bei gleichzeitig größter Detailfülle geradezu berühmt, kommt ja aber als simpler Scan, also als sogenannte Rasterkarte, digital an ihre Grenzen.

Das stimmt. Das Stichwort dazu lautet Vektorisierung. Solche Vektorkarten sind für eine digitale Darstellung prinzipiell besser geeignet. Das wird kommen, hoffentlich bald. Aber dabei sind auch Vorgaben an das Aussehen von Luftfahrtkarten zu beachten, die man als Mitgliedsstaat der ICAO zu erfüllen hat. Derzeit wird daran gearbeitet, eine allgemeingültige Datenspezifikation durchzusetzen, die international vorgibt, wie Daten unter anderem für digitale Karten auszusehen haben. Dann wären die Daten beliebig austauschbar und überall verwendbar.

Solche Kartendaten könnte Eisenschmidt dann an jeden liefern, der sie zur Darstellung digitaler Luftfahrtkarten nutzen möchte?

Genau. Wie die Karten dann am Ende aussehen und auf welchen Endgeräten sie dargestellt werden, läge in Händen der jeweiligen Anbieter. Die wären auch froh, wenn es eine einheitliche Schnittstelle gäbe.

bleibt das Geschäft mit digitalen Kartendaten der Kern von Eisenschmidt?

Wir sind und bleiben Ansprechpartner für die Piloten in der Allgemeinen Luftfahrt. Wir sitzen an der Quelle zur DFS und haben einen beratenden Auftrag. Wir wollen das Thema Schulung und Ausbildung stärken. Und wir möchten digitale Daten schneller zur Verfügung stellen. Schließlich ist eine einmal gedruckte Karte nicht aktualisierbar. ■



Aus 140 Jahren Kartenblatt Boppard von 1894, touristische Karte vom Rhein aus den fünfziger Jahren, Luftfahrtkarten-Führer aus den sechziger Jahren (von oben links im Uhrzeigersinn)



Historie

Am 1. September 1880 gründete Rudolf Eisenschmidt eine Verlagsbuchhandlung in Berlin, die sich ab 1887 immer mehr auf den Groß- und Einzelhandel mit Landkarten spezialisierte. Bis zum Zweiten Weltkrieg wurde die R. Eisenschmidt GmbH zum größten deutschen Landkartenhändler. Sie war offizielle Hauptvertriebsstelle für die amtlichen Karten des Reichsamts für Landesaufnahme, des Amts für Eich- und Vermessungswesen in Wien, der Eidgenössischen Landestopographie und des Geodätischen Instituts Kopenhagen.

1909 übernahm Eisenschmidt den Vertrieb der weltweit ersten Luftfahrtkarte, die sich an Luftschiffer richtete. 1928 veröffentlichte der Verlag das erste deutsche Luftfahrtbuch mit Anflugkarten von Flugplätzen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg zog Eisenschmidt in den Frankfurter Raum um und spezialisierte sich wegen des Luftfahrtverbots wieder auf Landkarten. Das änderte sich 1961, als die Bundesanstalt für Flugsicherung auf das Vertriebs- und Luftfahrt-Knowhow von Eisenschmidt zurückgriff und zum Vertriebspartner machte. Heute ist Eisenschmidt als DFS-Tochter ein Pilot Shop mit »Vollsortiment«.