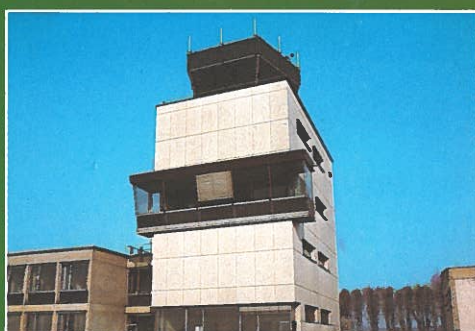
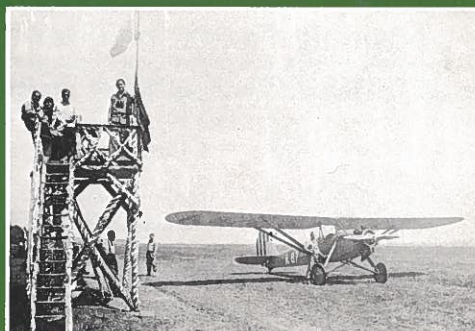




70 JAHRE FLUGHAFEN GRAZ 1914 - 1984



1914–1984

70 Jahre Flughafen Graz

Aus diesem Anlaß finden folgende Veranstaltungen statt,
zu denen die Bevölkerung herzlichst eingeladen ist:

- Sonntag, 17. 6. 1984,
10.00 Uhr
- Flughafenkonzert unter der Devise
„Fliegermärsche aus aller Welt“.
Militärmusikkapelle unter der Leitung von
Oberstleutnant Rudolf Bodingbauer.
Moderator Pert Oberhauser.
Ort: Flughafen Graz, Hangar.
- Montag, 25. 6. 1984,
18.00 Uhr
- Eröffnung der Ausstellung
„70 Jahre Flughafen Graz“.
Ort: Stadtmuseum der Stadt Graz, Sackstraße 18.
- Dienstag, 26. 6. 1984,
10.30 Uhr
- Jubiläumsveranstaltung am Flughafen Graz mit
der Nachahmung des historischen Erstfluges am
26. 6. 1914 mit einem Oldtimerflugzeug.
Anschließend „Tag der offenen Tür“
am Zivilflughafen und Fliegerhorst Nittner.
- Divisionsflugtag mit zivilem Programmblock.
Samstag, 15. 9. 1984, 10.30 bis 12.30 Uhr
und von 14 bis 16.30 Uhr
- 100 Militär- und Zivilflugzeuge werden daran teil-
nehmen.
Divisionsflugtag
des Österreichischen Bundesheeres.
(Bei Schlechtwetter am Sonntag, dem 16. 9. 1984.)
Freitag, 14. 9. 1984 Trainingstag.



Ein gemeinsames Jubiläum

„70 Jahre Flughafen Graz“ ist ein guter Grund, einer österreichischen Pionierleistung auf dem Gebiet der Luftfahrt ehrend zu gedenken.

Als am 27. Juni 1914 vom Flughafen Graz-Thalerhof, einem ehemaligen Exerzierplatz der Garnison Graz, Oberleutnant Kahlen mit seinem Flugapparat über Graz auftauchte, erregte dies großes Aufsehen. Im Ersten Weltkrieg verdiente sich die Fliegerersatzkompanie, die in Graz-Thalerhof stationiert war, durch die hohe Anzahl ihrer Einsätze besondere Anerkennung. Nach dem Weltkrieg wurde Thalerhof zum Zivilflughafen umgewandelt und der Steiermärkischen Landesregierung übergeben. Es blieb nur mehr eine flugpolizeiliche Staffel weiterbestehen. Im Juli 1922 übernahm die Republik Österreich den Flugplatz Thalerhof, und im Jahre 1925 wurde der Flugplatz Thalerhof mit der Flugstrecke

Wien–Graz–Klagenfurt in den innerösterreichischen Luftverkehr einbezogen. Im April 1927 wurde die Flugstrecke nach Venedig weitergeführt und die Strecke Graz–Budapest von in- und ausländischen Linien befliegen.

Nach der Besetzung Österreichs durch deutsche Truppen wurde der Flughafen Thalerhof von der deutschen Luftwaffe übernommen. Mit dem Ende der deutschen Luftwaffe wurde der Flugplatz in den Dienst der Besatzungsmacht gestellt. Nach 5jähriger Besatzungszeit wurde Thalerhof auch wieder internationaler Zivilflughafen. Schon im Jahre 1945 hatte die Rettungsflugwacht ihren Betrieb wieder aufgenommen.

Zwei Jahre nach Ende der Besatzungszeit konnte die österreichische Fliegertruppe wieder auf einem der ältesten Militärflugplätze Österreichs ihren Ein-

zug halten, und im Jahre 1957 entschied man sich für Thalerhof als Garnison der ersten österreichischen Düsenstaffel. Der Kunstflugschwarm „Karo AS“ hat seinen Horst ebenfalls in Graz-Thalerhof.

Der Ausbau des Verkehrsflughafens machte eine Trennung von Fliegerhorst und Zivilflughafen notwendig. Die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft und das Überwachungsgeschwader der Kaserne Nittner feiern trotzdem gemeinsam dieses Jubiläum.

Mit meinem aufrichtigen Glückwunsch verbinde ich die Überzeugung, daß am Flughafen Graz für alle Zeiten jener Flieger- und Pioniergeist wachbleibt, welcher ihn von Anbeginn auszeichnete und mehr als einmal auch unüberwindlich erscheinende Schwierigkeiten bewältigen ließ.

Dr. Rudolf Kirchschräger
Bundespräsident



Besten Dank für das Geleistete

70 Jahre Flughafen Graz bedeutet über das Jubiläum hinaus einen Abschnitt in der Entwicklung der Luftfahrt vom rein flugtechnischen Phänomen der ersten Kleinflugzeuge bis zum komplexen System der heutigen Verkehrsluftfahrt mit ihren vielfältigen Funktionen für das wirtschaftliche und soziale Leben. Stand vor 70 Jahren die fliegerische Leistung allein im Mittelpunkt, so wird heute der sichere und wirtschaftliche Flugbetrieb durch die ausgereifte Technik von Flugzeug, Flugsicherung und Flughafen gewährleistet. Weit gespannt ist der Aufgabenbereich eines Flughafens unserer Zeit vom Zusammenspiel in der internationalen Luftfahrt bis zu Fragen des Umweltschutzes, ein damals noch völlig unbekannter Begriff. Wir betrachten daher die moderne Luftfahrt nicht isoliert, sondern als einen unentbehrlichen Bestandteil der gesam-

ten Volkswirtschaft, wobei der Blick für das Ganze nie verlorengehen darf. Die österreichische Bundesregierung bekennt sich in der Regierungserklärung vom 31. Mai 1983 zur „erfolgreichen Vertretung österreichischer Luftverkehrsinteressen“. Österreichs Luftfahrt hat sich, wie aus den Bilanzen und der Verkehrsstatistik auch der Bundesländer-Flughäfen ersichtlich ist, in den letzten Jahren erfolgreich entwickelt. Selbst Krisensituationen am internationalen Luftfahrthimmel wurden gut überstanden. Es ist daher eine vorrangige Aufgabe der Luftverkehrspolitik, diese Verkehrssparte in Würdigung ihrer Bedeutung für die weltweite Kontaktpflege des neutralen Österreich auf wirtschaftlichem, kulturellem und politischem Gebiet gesund und leistungsfähig zu erhalten.

Mit meiner Gratulation zum 70jährigen Jubiläum des Bestandes des Flughafens Graz, der seit kurzem Österreichs zweiter Allwetterflughafen ist, verbinde ich meinen Dank für das bisher Geleistete und meine besten Wünsche für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Flughafenbetriebes zum Nutzen von Bevölkerung und Wirtschaft der Steiermark und darüber hinaus ganz Österreichs.

Karl Lausecker
Bundesminister für Verkehr



Nebeneinander charakteristisch für diesen Flugplatz

Als Bundesminister für Landesverteidigung ist es für mich eine Ehre und zugleich ein Bedürfnis, das 70jährige Bestehen des Flugplatzes Graz-Thalerhof zu würdigen.

Aus einem k. u. k.-Exerzierplatz wurde 1914 unter sehr schwierigen Verhältnissen ein zunächst ausschließlich militärischer Fliegerhorst geschaffen. Wegen seiner wichtigen Lage im Ersten Weltkrieg gewann er rasch große Bedeutung und wurde erheblich erweitert, bis diese Entwicklung durch den Kriegsausgang ein vorläufiges Ende fand. Infolge der Bestimmung des Friedensvertrages von St. Germain mußte von einer Weiterführung des Fliegerhorstes abgesehen und die gesamte Anlage der zivilen Regie-

rung übergeben werden. Damit allerdings wurde der Grundstein für den Verkehrsflughafen Graz-Thalerhof gelegt. Im Rahmen der 1929 gegründeten „Fliegerschule“ hatte er dann den entscheidenden Anteil am Wiederaufbau der österreichischen Luftwaffe, bis es 1936 offiziell wieder einen Fliegerhorst Graz-Thalerhof gab.

Mit Ausnahme der Besatzungszeit besteht seither das für diesen Flugplatz charakteristische Nebeneinander von Verkehrsflughafen und Fliegerhorst. Das herausragendste Ereignis dieses 70jährigen Jubiläums wird der Flugtag '84 der Fliegerdivision am 15. September sein, an dem auch ein von der Flughafenbetriebsgesellschaft veran-

staltetes Schauprogramm stattfinden wird.

Ich wünsche den Organisatoren dieser Veranstaltung ein gutes Gelingen und möchte bei dieser Gelegenheit allen Angehörigen der Fliegerdivision für ihre Leistungen danken.

Dr. Friedhelm Frischenschlager
Bundesminister für Landesverteidigung



Zum Geleit!

Der Flughafen Graz-Thalerhof hat eine sehr bedeutende Funktion im gesamtsteirischen Verkehrskonzept. Nahe der steirischen Landeshauptstadt gelegen, trennen ihn auch nur wenige Kilometer vom Kreuzungspunkt zweier großer europäischer Fernverkehrswege, der Süd- und Pyhrnautobahn. In unserer hochtechnisierten Welt ist dieser Allwetterflughafen eine notwendige und wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung, die Nachteile aus unserer verkehrsgeographischen Randlage zu beseitigen. Graz-Thalerhof bringt unmittelbare Vorteile nicht nur für die steirische Wirtschaft und unseren Fremdenverkehr, sondern auch für den täglichen Passagierdienst.

Für uns Steirer bietet der Flughafen Graz-Thalerhof mit seinen nationalen – und internationalen Linien – und Charterflügen rasche Verbindung zu den großen Entscheidungszentren unseres Kontinents und weiter nach Übersee.

In den 70 Jahren seit dem ersten Motorflug des Oberleutnants Erich Kahlen am 26. Juni 1914 hat dieser steirische Flughafen eine sehr wechselhafte Entwicklung erlebt, die sowohl von der raschen

Entwicklung der Luftfahrt und des Flugverkehrs, aber auch von den großen politischen Umbrüchen unseres Jahrhunderts mitgeprägt wurde.

Der Flughafen Graz-Thalerhof war erst Militär-, dann Zivilflughafen, war nach den beiden großen Weltkriegen zeitweise stillgelegt, wurde von den Besatzungsmächten benutzt und beherbergt heute neben dem Zivilflughafen auch das Österreichische Bundesheer, er besitzt eine Fliegerschule, und bietet dem Flugsport, den Motor- und Segelfliegern und den Fallschirmspringern eine Heimstatt. Die technische Entwicklung demonstriert am besten der Vergleich der Etich-Taube des Erich Kahlen mit der überschallschnellen Concorde, die 1981 am Thalerhof gelandet ist. Fliegen ist auch nicht mehr ausschließlich den Flugbegeisterten vorbehalten, das Flugzeug ist heute ein Massenverkehrsmittel.

Als Miteigentümer der Flughafen-Graz-Betriebsgesellschaft hat das Land Steiermark tatkräftig zum Ausbau und zur Ausstattung mit modernsten Flugsicherungsanlagen beigetragen. Der Flughafen Graz-Thalerhof ist heute ein Allwet-

terflughafen, der den Vergleich mit den großen internationalen Flughäfen nicht zu scheuen braucht.

Das 70-Jahr-Jubiläum des Flughafens Graz-Thalerhof ist zugleich auch ein sehr schöner Anlaß, allen jenen zu danken und ihren großartigen Initiativen und ihrem Engagement zu gedenken, die am Aufbau und Entwicklung des Flughafens wesentlich und bestimmenden Anteil hatten – es sei hier nicht nur Erich Kahlen erwähnt, sondern auch die steirischen Flugpioniere Anatol und Alexander Renner, Ing. Paul Jaritz, Ing. Friedrich Schmiedel, aber auch jener Persönlichkeiten gedacht, die in Theorie und Praxis wesentlich zur Entwicklung des Flugwesens beigetragen haben.

Dr. Josef Krainer
Landeshauptmann von Steiermark



Startmöglichkeit in die Welt

Gemessen an den Ereignissen, die in dieser Zeitspanne stattgefunden haben, erscheinen die letzten 70 Jahre kurz – sowohl in der historischen als vor allem auch in der technischen Entwicklung hat es im übertragenen wie im buchstäblichen Sinn Revolution gegeben. Eine davon spielte sich sicher im Bereich der Luftfahrt ab.

Daß es dem Flughafen Graz gelungen ist, vor allem durch seine großen und erfolgreichen Anstrengungen in den letzten Jahren, mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, ist ein Verdienst, für das die Landeshauptstadt nicht nur als unmittelbar

betroffener Gesellschafter Dank zu sagen hat. Fast noch wichtiger erscheint mir, daß die „Offenheit“, die uns in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens zugehalten wird, auch sicht- und spürbar dokumentiert wird durch die Erreichbarkeit aus und die Startmöglichkeit in die „große weite Welt“. Gerade weil wir hier auf anderen Ebenen des Verkehrs nicht eben begünstigt sind, ist der Flughafen Graz-Thalerhof für die Stadt ein geradezu lebenswichtiger Faktor.

Als Bürgermeister dieser Stadt möchte ich auch auf diesem Wege all jenen, die diese Entwicklung in die Wege geleitet,

getragen und verantwortet haben, den Dank und die Anerkennung der Grazer übermitteln und unsere besten Wünsche für eine erfolgreiche Zukunft!

Dipl.-Ing. Franz Hasiba
Bürgermeister der Landeshauptstadt
Graz



Durch Zusammenarbeit Aufgaben gemeinsam lösen

Der Flugplatz Graz-Thalerhof feiert heuer das 70jährige Bestandsjubiläum. Aus diesem Anlaß entbiete ich als Armeekommandant allen Soldaten und Bediensteten des Flughafens meine Grüße. Der Flugplatz Graz-Thalerhof hat für die Luftstreitkräfte des Österreichischen Bundesheeres eine ganz besondere Bedeutung als Garnison.

Bereits am 1. Mai 1958 erfolgte die Aufstellung der Jagdbomber-Schulstaffel mit drei Düsenflugzeugen vom Typ DH-115 „Vampire“. Diese Funktion als

Schul- und Einsatzflugplatz ist bis heute erhalten geblieben.

Die Zusammenarbeit mit der Flughafenbetriebsgesellschaft war von beiden Seiten vom Bemühen getragen, die verschiedenen Aufgaben gemeinsam zu lösen.

Die Bedeutung des Flughafens für die Militärluftfahrt wird durch die Stationierung der zweiten Staffel des Überwachungsgeschwaders sowie Teilen der Fliegerwerft unterstrichen. Ich übermittle allen zivilen und militärischen Bediensteten

des Flughafens Graz-Thalerhof meine besten Wünsche zum Jubiläum und hoffe auch weiterhin auf eine gedeihliche Zusammenarbeit von Zivil- und Militärluftfahrt.

Ernest Bernadiner, General
Armeekommandant



70 Jahre Militärluftfahrt – 70 Jahre Flughafen Graz

Österreich hat 1955 in Erkenntnis der furchtbaren Folgen einer Teilnahme an einem Kriege – aus freien Stücken seine immerwährende Neutralität erklärt und durch ein Bundesgesetz beschlossen, daß es diese Neutralität mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln aufrechterhalten und verteidigen sowie, daß es in aller Zukunft keinen Militärbündnissen beitreten und auf seinem Staatsgebiet die Errichtung militärischer Stützpunkte fremder Staaten nicht zulassen werde.

Untrennbar verbunden mit der Neutralität ist die Wahrnehmung der Souveränität, einschließlich die des Luftraumes.

Als vor 70 Jahren Oberleutnant Erich von Kahlen mit seinen „Etrich-Tauben“ über dem heutigen Flugplatz Thalerhof seine Kreise zog, ahnte wohl niemand, daß 10 Jahre später der zivile Flugverkehr hinzukommen sollte und daß hier moderne zivile und militärische Jets landen.

Aus der Flugabfertigung in einem Zelt wurde die Flughafenbetriebsgesellschaft mit einem modernen Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude, aus dem Luftfahrzeugabwehrgeschwader des Jahres 1917 wurde das heutige Überwachungsgeschwader.

Als Kommandant des I. Korps beglückwünsche ich die jubilierende Flughafen-

betriebsgesellschaft sowie das Überwachungsgeschwader.

Möge das Gemeinsame der Vergangenheit uns Leitbild für die Zukunft für unser immerwährend neutrales Österreich sein.

„Glück ab, gut Land!“

Alexis Battyan, General
Kommandant des I. Korps



Flugschau als Leistungsbericht

Die österreichische Fliegerdivision hat das Jubiläum des 70jährigen Bestehens des Flugplatzes Graz-Thalerhof zum Anlaß genommen, der österreichischen Bevölkerung einen Leistungsbericht zu geben, wie diese Fliegertruppe ihren Auftrag, den sie im Rahmen der österreichischen Neutralitätspolitik erhalten hat, erfüllt.

Diese Vorstellung läßt sich am besten in Form einer Flugschau verwirklichen, wie wir es bereits in anderen Bundesländern praktiziert haben.

An diesem Flugtag zeigt die Fliegerdivision die Ausbildungsformen und die Einsatzprinzipien aller Einheiten, so daß

dem Zuschauer eine echte Leistungsschau über das Können der Piloten, aber auch das Können der Männer, die dahinter stehen, sei es in der Technik, im Betriebsdienst und in der Verwaltung, geboten wird.

Dieses Jubiläum gibt mit aber auch die Möglichkeit, einmal öffentlich meinen Dank an die Flughafenbetriebsgesellschaft des Zivilflugplatzes Graz-Thalerhof abzustatten für die Bereitschaft der Zusammenarbeit mit dem hier stationierten Überwachungsgeschwader.

Ich hoffe, daß diesem Jubiläum noch viele dieser Art folgen werden und wünsche allen hier in Graz-Thalerhof ansäs-

sigen Institutionen für die weitere Zukunft ein „Glück ab, gut Land!“

Gustav Golja, Divisionär
Kommandant der Fliegerdivision



Heimat hervorragender Militärpiloten

Eng verbunden mit den Anfängen der Luftfahrt ist der Fliegerhorst Nittner, Graz-Thalerhof, der nunmehr bereits 70 Jahre besteht; für die Fliegerei ein beachtliches Alter. Wie schon ab dem Beginn der militärischen Luftfahrt, ist dieser Fliegerhorst auch heute die Heimat hervorragender und international bekannter Militärpiloten, die von ausgezeichneten Männern des Bodendienstes ergänzt werden. Wenn auch durch den notwendig gewordenen und erfolgten Ausbau des zivilen Flughafens das militärische Areal nunmehr schon seit Jah-

ren geteilt ist, und hiedurch erhebliche Ablaufschwierigkeiten für die Heeresfliegerkräfte eingetreten sind, zeichnet sich „der Thalerhof“ durch die völlig reibungslose enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und militärischen Dienststellen besonders aus. Hiefür danke ich der Flughafen-Betriebsgesellschaft und allen ihren Mitarbeitern. Den Offizieren, Unteroffizieren, Chargen, Wehrmännern und Zivilbediensteten des Fliegerhorstes gratuliere ich zum 70jährigen Bestandsjubiläum und wünsche ein herzliches „Glück auf“. Mit mei-

nen Glückwünschen zum gleichzeitig eingetretenen 60. Geburtstag des zivilen Flughafens verbinde ich mein Versprechen, daß die Anliegen der Garnison Thalerhof auch meine Anliegen sind.

Hubert Albrecht, Divisionär
Militärkommandant von Steiermark



Liebe Fliegerkameraden! Liebe Flugsportfreunde!

Seit mehr als 70 Jahren hat das Flughafengelände Graz-Thalerhof einen bedeutsamen Platz in der Entwicklungsgeschichte der österreichischen Militär- und Zivilluftfahrt. Eine große Anzahl von Flugpionieren konnte sich durch außergewöhnliche Leistungen einen ehrenvollen Namen machen und jene Voraussetzungen schaffen, die zum heutigen Stand der heimischen Luftfahrt führten. Viele von ihnen waren Steirer! – Einige davon, Soldaten der österreichischen Fliegertruppe, die den Flugplatz Graz-Thalerhof als ihre eigentliche Geburtsstätte ansehen können.

Wie die gesamte Luftfahrt in der Welt, so entwickelte sich auch die österreichische Fliegerei, geradezu modellhaft, im Konsens mit der Militärluftfahrt und mit besonderer Konzentration in Graz.

Es sind vor allem drei Epochen, die Graz zum Zentrum der österreichischen Luftfahrt werden lassen.



Zum Geleit!

Wenn der Flughafen Graz ein Jubiläum feiert, dann stellt dies auch gleichzeitig einen Markstein für den Flugsport dar. Mit zwei Etrich-Tauben wurde im Jahre 1914 der „Thalerhof“ in Betrieb genommen. Von da an wurde dieser Name zum magischen Symbol fliegerischer Erfüllung für himmelwärts-strebende Menschen in unserem Lande. Die „Rennerbuben“, Ing. Paul Jaritz sowie einige Segelflugpioniere hatten damals in der Steiermark die Flugbegeisterung mächtig angeheizt, und seit 1901 bestand ja auch schon der Österreichische Aeroclub. Bei all den Entwicklungen waren die Steirer stets vorne mit dabei.

Der erste Weltkrieg zerstörte alle Hoffnungen auf die Zivilluftfahrt, aber er brachte eine Vielzahl technischer Erkenntnisse, die nach dem Krieg Verwertung fanden. Da es zunächst Motorflugverbot gab, konstruierte und experimentierte man eifrig auf den Hochschu-

Jeder dieser Abschnitte war ein neuer Anfang, deren Schwierigkeiten von begeisterten Förderern der Luftfahrt und tüchtigen Fliegerkameraden aus dem zivilen und militärischen Bereich gemeistert wurden.

Wir Militärpiloten denken dabei an den Beginn des ersten planmäßigen fliegerischen Ausbildungsbetriebes im Rahmen der k. u. k.-Armee im Jahre 1914 sowie an die Wiederaufnahme der „getarnten“ Ausbildung österreichischer Militärpiloten im Rahmen der Zivilflugschule der Österreichischen Luftverkehrs-AG (ÖLAG) im Jahr 1928. Schließlich gilt unsere besondere Achtung und Wertschätzung jenen Persönlichkeiten der Steiermärkischen Landesregierung und des steiermärkischen Flugsportes, die zu Beginn der dritten Epoche, vor allem in den Jahren 1953/54, den Kampf um die „Freiheit des Fliegens“ unter den Besatzungsmächten führten.

Ihr Bemühen brachte schließlich die Wiederaufnahme des zivilen Flugbetriebes und einer elitären Fallschirmspringerausbildung im Rahmen der zu diesem Zwecke gegründeten „Österreichischen Rettungsflugwacht“ in Graz.

So fliegen ab 1955 bereits wieder österreichische Piloten mit österreichischen Fallschirmspringern an Bord, unter dem internationalen Zeichen des Roten Kreuzes, für einen guten Zweck! Endgültig frei wird unser Luftraum schließlich erst nach Abschluß des Staatsvertrages und ein Jahr später beginnen die Bemühungen, diesen nunmehr freien Luftraum auch für

len im Segelflug und flog bald die ersten Leistungen im Gelände, etwa am Schöckl oder am Thalerhof. Nach Freigabe des Motorfluges kam die große Zeit der internationalen Alpenflüge zu Anfang der Dreißiger-Jahre, die immer Graz als Etappenziel sahen. Der Thalerhof wurde zu einem bedeutenden Ausbildungszentrum für Segel- und Motorflug, er war auch immer Militärflugplatz. Segelflugzeugbau stand auf hoher Stufe, wenn wir an Konstrukteur Mußger denken. Und im übrigen wurde geflogen.

Wieder unterbrach ein fürchterlicher Krieg das zivile Flugeschehen. Nach dem Ende mußte neuerlich um die Lufthöhe gerungen werden. 1949 wurde der Segelflug wieder erlaubt. Ein ganzes Netz von Segelfliegervereinen überspannte die Steiermark, und wieder war es der Thalerhof, wo man offene Türen fand. 1952 wurde dort eine Weltmeisterschaft im Modellfliegen abgehalten, ein Preis für die Bemühungen um Wiederaufnahme in den Weltluftsportverband, der F.A.I. in Paris.

Der Motorflug war bis zum Staatsvertrag verboten. Aber durch das Verständnis der Besatzungsmacht durfte in Graz schon vorher eine Anzahl von Piloten für die Rettungsflugwacht unter der Lufthoheit der Schweiz ausgebildet werden. Im Jahre 1955 besaßen wir daher gleich eine gut ausgestattete Motorfliegerschule, die später durch ASKÖ und UNION per-

die Zukunft zu sichern. Die ersten Schul- und Ausbildungsverbände der Österreichischen Luftstreitkräfte beziehen wieder ihren alten „Heimathorst Thalerhof“ und finden im Jahre 1957 auch wieder den Anschluß an das Düsenzeitalter der modernen Luftfahrt.

Heute liegt auf diesem traditionsreichen Flugplatz Graz-Thalerhof das Überwachungsgeschwader des Fliegerregimentes 2, dem die Überwachung des österreichischen Luftraumes, im Sinne des Neutralitätsgesetzes, als Primärauftrag übertragen wurde.

Wie alle österreichischen Militärpiloten wird auch dieses Geschwader stets bemüht sein, dieser Aufgabe gerecht zu werden und einen ständigen Beitrag zur positiven Weiterentwicklung der gesamten heimischen Luftfahrt zu leisten.

Österreichische Militärpiloten fliegen nach dem Motto „Freier Himmel, freies Land!“ und stimmen in dieser Geisteshaltung sowohl mit den Pionieren der Anfangszeit, wie auch mit allen aktiven Fliegerkameraden und Freunden der Luftfahrt, in Gegenwart und Zukunft überein. Allen Fliegern und Flugsportfreunden entbiete ich ein herzliches „Glück ab, gut Land!“.

Mag. Franz Eitner, Oberst
Kommandant des Fliegerregimentes 2

fektioniert wurde. 1956 fand der erste internationale Flugtag statt, der über 50.000 Besucher anlockte. 1961 wurde von Graz aus der 2. Europaflugtag geleitet, dem noch 5 weitere folgten, die alle Graz berührten und nach dem Südosten ausgerichtet waren. Eine herrliche Werbung für den Flughafen, da meist mehr als hundert Sportflugzeuge aus ganz Europa teilnahmen!

Auch der Fallschirmsport hatte sich am Thalerhof mächtig entfaltet. Ein Weltmeister ist hier, und 1968 gelang eine überaus erfolgreiche Fallschirm-Weltmeisterschaft, der nicht weniger als 7 weitere internationale Großveranstaltungen unter dem Titel „Süd-Ost-Para-Cup“ mit großer Beteiligung folgten.

Trotz des ständig steigenden Verkehrsaufkommens entwickelte sich am Thalerhof ein Flugsportzentrum ersten Ranges, dem von den leitenden Stellen des Flughafens zu allen Zeiten größtes Verständnis und viel Hilfe gewährt wurde. Hiefür sei aufrichtig gedankt!

„Glück ab, gut Land!“

Hofrat Dr. Josef Gaisbacher
Präsident des Steirischen Aeroclubs
Ehrenpräsident der F.A.I.



Einer der effizientesten Flughäfen Europas

Gratulationen zu Jubiläen können manchmal „Pflichtübungen“ werden. Im Falle des Flughafens Graz ist es Austrian Airlines hingegen ein aufrichtiges Bedürfnis, dem steirischen Flughafen, seinen noch lebenden Pionieren, der Geschäftsführung und allen Mitarbeitern herzlichst zu danken. Am Flughafen

DDr. Anton Heschgl
Vorstandsdirektor der Austrian Airlines



70 Jahre Flughafen Graz-Thalerhof

Blättert man in den Chroniken der steirischen Luftfahrtsgeschichte, so macht man die überraschende Entdeckung, daß es eigentlich genau 200 Jahre her ist, als die Grazer zum ersten Mal mit dem Traum vom Fliegen konfrontiert wurden: Ein Engländer ließ nämlich im Jahre 1784 drei große unbemannte Ballons steigen – von Tausenden mit Skepsis, Verwunderung und Staunen beobachtet.

130 Jahre später, am 26. Juni 1914, fand jene Geburtsstunde statt, die wir heuer feiern: Das Flugfeld Thalerhof wurde offiziell eröffnet. Ein österreichischer Pilot zog „in wunderbar ruhigem Fluge“, wie es in der Grazer Tagespost geschrieben wurde, über die Landeshauptstadt dahin. Diesem Erstlingsflug folgten viele, die ebenso eine Sensation darstellten und in die Geschichte „unseres“ Flughafens eingingen.

Heute ist der Flughafen Graz-Thalerhof ein modern ausgerüstetes Tor zur Welt.

Graz-Thalerhof hat Luftfahrt-Enthusiasmus und Können dazu geführt, daß wir ihn als einen der effizientesten Flughäfen Europas bezeichnen können. Die Einführung der Kategorie III A im Dezember 1983 manifestiert augenscheinlich, daß Graz-Thalerhof über bessere Installationen verfügt als viele bedeutend größere Flughäfen unseres Kontinents.

Die fliegerische Begeisterung im Bundesland Steiermark hat dazu eine gesunde Basis ermöglicht. Wir gratulieren zu den auf dieser Grundlage aufgebauten Leistungen.

In allen fliegerischen Belangen hat die Steiermark wichtige Akzente gesetzt: Von Militärluftfahrt über die Allgemeine Luftfahrt mit den Fliegerschulen von ASKÖ und UNION bis zum generellen Verständnis für diese Branche. Nicht ohne Grund wird seit den 70er Jahren die

Ein Flughafen, der sich in unserer hochtechnisierten Zeit unter einem agilen Management ständig weiterentwickelt und auch auf internationaler Ebene durchaus sehen lassen kann. Was vor 70 Jahren als militärische Einrichtung begann, ist heute aus dem Wirtschaftsleben nicht mehr wegzudenken. Steigende Passagierzahlen und ein überaus gutes Frachtaufkommen sind der in Zahlen gegessene Beweis für diese Tatsache.

An dieser Stelle möchte ich jenen danken, die all das durch ihre vorausschauende Planung, durch ihre innovative Kraft und manchmal auch durch kalkulierten Mut zum Risiko ermöglicht haben. Diesen Dank, der damit indirekt dem österreichischen Steuerzahler abgestattet wird, möchte ich pauschal den Gesellschaftern des Flughafens übermitteln: Der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Landeshauptstadt Graz. Mein persönlicher Dank gebührt den Männern, die diese Körperschaften vertreten haben und es noch tun.

Die Zukunft des Flughafens Graz-Thalerhof steht sicher unter einem guten Stern: Dies kann angesichts der vielen Positiva der Vergangenheit und der Gegenwart durchaus prognostiziert werden. Diese Prognose wage ich, weil ich weiß, daß alle verantwortlichen Kräfte an einem Strang ziehen. Und dies äußert sich auch jetzt, anlässlich der Festveranstaltung zum 70-Jahr-Jubiläum. Die große Luftfahrtausstellung im Grazer Stadtmuseum, eine Vortragsreihe und zahlreiche



Grundausbildung jedes Piloten von Austrian Airlines in Graz und Kapfenberg durchgeführt. Weit über 100 Piloten von Austrian Airlines, die dort ausgebildet wurden, haben hier die optimalen Voraussetzungen vorgefunden. Die Verbundenheit der österreichischen Fluggesellschaft mit dem Land Steiermark wird nicht nur dadurch dokumentiert, daß einer ihrer Vorstandsdirektoren aus diesem Bundesland kommt, sondern auch dadurch, daß zwei DC-9 mit den Namen „Graz“ und „Steiermark“ von uns eingesetzt werden.

Dr. Hubert Papousek
Vorstandsdirektor der Austrian Airlines

Rahmenveranstaltungen bis zum internationalen Großflugtag am 15. September bilden ein würdiges Round up zum offiziellen Festakt am 26. Juni. Den Organisatoren dieser Veranstaltungen darf ich hier an dieser Stelle offiziell herzlich danken. Dank gebührt den Bediensteten der Flughafen Graz Betriebsges.m.b.H. und den Offizieren und Soldaten des Fliegerhorstes Nittner sowie den Mitarbeitern des Grazer Stadtmuseums.

Besonderer Dank gebührt dem Direktor des Flughafens Graz-Thalerhof, Herrn Gemeinderat Friedrich Eder und dem Kasernkommandanten, Major Peter Handl. Fliegen ist heute ein nicht mehr wegzudenkender Bestandteil des Alltages. Es war ein langer Weg; oft war er steinig und mühevoll, und dennoch war es ein Weg, der im großen und ganzen frei war von schweren Unfällen. Dies möge auch in Zukunft der Fall sein.

„Glück ab, gut Land!“

Stadtrat Dr. Alfred Edler
Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Graz Betriebsges.m.b.H.



Technischer Fortschritt und Sicherheit

In den 70 Jahren seines Bestehens hat der Flughafen Graz eine Entwicklung sondergleichen gemacht, auf die wir mit Recht stolz sein können.

Aus den Etrich-Tauben, den zweiseitigen Eindeckern des Jahres 1914 mit knapp mehr als 100 Stundenkilometer entwickelten sich Verkehrsmaschinen mit mehr als 1000 Stundenkilometern und hochtechnisierte Kampfflugzeuge der zweiten Generation.

Aus einer Handvoll Passagiere des Jahres 1924 sind weit mehr als 100.000 jährlich geworden. Die Concorde, das schnellste Verkehrsflugzeug der Welt, aber auch die modernsten Militärflug-

zeuge, Jaguar und Harrier, gaben sich am Thalerhof ihr Stelldichein.

Das ursprünglich kurz vor dem 1. Weltkrieg errichtete Militärflugfeld, das heute nach 60 Jahren Zivilluftfahrt primär dem kommerziellen Flugverkehr dient, ist mit seinen hochmodernen Einrichtungen für die Steiermark mit ihrer Landeshauptstadt Graz zum Tor zur weiten Welt geworden.

Unsere nationale Luftlinie, die Austrian Airlines, fliegt von hier aus regelmäßig Frankfurt, Wien und Zürich an; die Deutsche Lufthansa startet sechsmal wöchentlich zur Drehscheibe Frankfurt, und der Kunstflugschwarm Karo As des hier

am Flughafen Graz beheimateten Überwachungsgeschwaders beginnt vom Thalerhof aus seine Flüge nach ganz Europa.

Als bevorzugter Standort für Charterflüge verschiedenster Fluggesellschaften, als Mekka der Flugsportler, als Wiege militärischer und ziviler Pilotenausbildung hat sich der Thalerhof einen hervorragenden Namen gemacht.

Ob für die zivile oder militärische Luftfahrt ist es für uns Auftrag und Verpflichtung zugleich, auch in der Zukunft dafür zu sorgen, daß technischer Fortschritt und militärische Sicherheit am Flughafen Graz eng miteinander verbunden sind.



Fritz Eder, Dir.
Geschäftsführer

Peter Handl, Major
Kommandant des Fliegerhorstes Nittner

Die Vorzeit

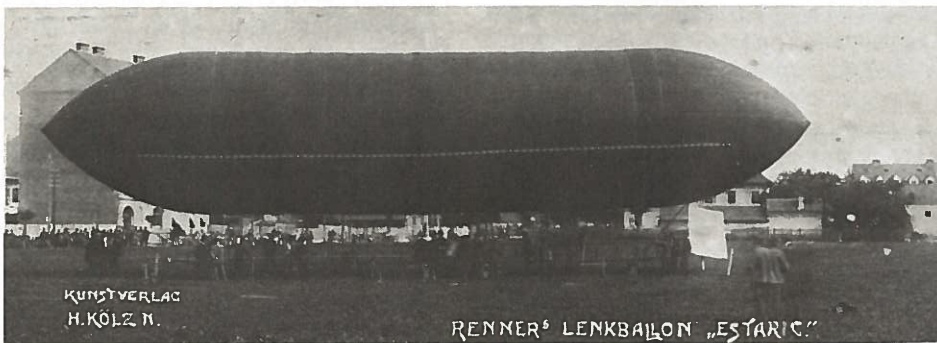
Am 17. Dezember 1903 hob als erster Mensch der Amerikaner *Orville Wright* mit einem Motorflugzeug vom Boden ab. Gab es zwar schon lange Zeit Versuche, sich in die Luft zu erheben, so bedeutete doch dieser Erstflug mit einer Maschine schwerer als Luft die eigentliche Geburtsstunde der Luftfahrt. Dieses Ereignis löste eine ungeheure Welle von Enthusiasmus auf der ganzen Welt aus. Die Luft zu erobern wurde zur Devise – auch in Österreich, wo erstmals 1906 *Franz Wels*, ein Untersteirer, mit einem von *Igo Etrich* konstruierten Gerät flog. „Der Mensch fliegt. Das war der große Eindruck heute und wird vielleicht die flache Selbstverständlichkeit von morgen sein“, stand am 23. Oktober 1909 in der „Neuen Freien Presse“ anlässlich eines internationalen Flugmeetings im niederösterreichischen Aspern zu lesen – und in der Steiermark begann sich jene Luftfahrtbegeisterung zu entwickeln, die das Land und die Hauptstadt Graz zu einer fliegerischen Hochburg machen sollte; jene Luftfahrtbegeisterung, deren Wurzeln bis in das späte 18. Jahrhundert zurückreichen.



Ing. Paul Jaritz stellte zu Ostern 1914 seinen Tiefdecker im Landhaushof aus. (Foto Stadtmuseum Graz)

Hunden und wilden Tieren dar. Das ganze 19. Jahrhundert hindurch zeugen viele Zeitungsberichte von der Beliebtheit solcher Veranstaltungen, und im Jahre 1853 startete der berühmte französische Luftschiffer *Goddard* mit seinem Ballon in Graz.

Bereits damals hatte der 1891 in Pegau-Deutschfeistritz geborene *Ing. Paul Jaritz* durch seine Erfindungen wesentlich zur Weiterentwicklung des Flugwesens beigetragen. Schon 1910 wurde ihm bei einem internationalen Flugtag in Budapest trotz großer Konkurrenz der Preis für Flugzeugkonstruktion zugesprochen. Ab 1912 baute er den ersten Tiefdecker in Gemischtbauweise aus Holz und Stahl und einer damals sensationellen Metallverstellluftschraube. Zu Ostern 1914 stellte *Jaritz* diesen „Flugapparat“ im Hofe des Grazer Landhauses aus.



Sorgten mit ihrem „Lenkballon Estaric“ auf der Grazer Herbstmesse für eine Sensation: die Brüder Alexander und Anatol Renner (Foto Stadtmuseum Graz).

Graz und die Luftfahrtbegeisterung

Damals war es der in Graz geborene *Alois von Beck-Widmanstetter*, dessen aerostatische Versuche den Beginn der Flugtechnik in Österreich darstellten – bereits 1784, also in den Tagen der Brüder *Montgolfier*, deren bemannter Freiballon sich am 21. November 1783 in Paris erstmals von der Erde abhob, erlebte Graz das Spektakel eines allerdings unbemannten Ballonaufstieges. „Mit gnädigster Bewilligung wird Donnerstags den 26. Febr. (1784) der Englische Bereuter Herr Price zu einem angenehmen und unterhaltenden Schauspiel für einen hohen Adel, und ein hochgeschätztes und verehrungswürdiges Publikum Drey Aerostatische Luftballons aufsteigen lassen“, hieß es damals in einer Ankündigung. Das Echo war enorm. Später brachte der Luftschiffer *Enßlen* die Grazer zum Staunen. Er stellte 1791 mit Ballonen sogar eine Jagd zwischen

Die Brüder Renner und Ing. Paul Jaritz

Den Ballonen folgte das Luftschild. Die Brüder *Anatol* und *Alexander Renner*, einer Artistenfamilie entstammend, bauten gemeinsam mit ihrem Vater *Franz* ein Luftschild, dessen Motor übrigens *Johann Puch* konstruierte. Auf der Grazer Herbstmesse des Jahres 1909 sorgten sie damit für eine Sensation. Am 26. September 1909 war es soweit. Vom Trabrennplatz erhob sich das erste Luftschild der österreichisch-ungarischen Monarchie. „Los“ sagte Vater *Renner*, der Propeller begann sich zu drehen, und das Luftschild, genauer *Renners „Estaric-Lenkballon I“*, ging in die Höhe. Allerdings zwang eine Havarie am Seitensteuer die tollkühnen Brüder zu einer Notlandung. Am nächsten Tag folgte der zweite Start: Majestätisch und elegant zog das Luftschild Schleifen und Achter und setzte unter frenetischem Beifall der Zuseher am Boden auf.

Die Errichtung des Flugfeldes Graz-Thalerhof 1913/14

Nachdem die österreichisch-ungarische Heeresverwaltung einer Pilotenausbildung in der Armee zugestimmt hatte, wurde am 19. April 1911 auf dem Flugfeld Wiener Neustadt die „k. u. k. Flugmaschinen-Instruktionsabteilung“ gegründet. Ab dieser Zeit entwickelte sich die planmäßige Heranbildung von Feldpiloten. Wegen der Balkankrise wurden 1912 aus den wenigen vorhandenen kriegsverwendungsfähigen Flugzeugen Feldformationen gebildet und auf noch unausgebauten Flugfeldern „Flugparks“ errichtet. Offensichtlich wurde aus finanziellen Gründen auf schon im Besitze der Krone befindliche Grundstücke zurückgegriffen. Denn Anfang 1913 wurde das bereits 1826 erworbene Gelände des Exerzierplatzes der Garnison Graz bei Thalerhof kommissionell auf seine Verwendbarkeit als Flugplatz überprüft, einige Ackerparzellen dazugekauft und noch im selben Jahr mit dem Ausbau begonnen. Die Errichtung von sechs Flugzeughangars, der Ausbau von bestehenden Gebäuden und die Planierung mehrerer jeweils 100 Meter breiter Rollstreifen wurden zügig in Angriff genommen. Als nächste Ausbaustufe war die Errichtung des Mannschaftsgebäudes, der Werkstätte, zweier Benzindepots und eines Kriegs-

flugzeugdepots geplant. Das Mannschaftsgebäude stellte eine einheitlich geplante „Fliegerkaserne“ dar, wie sie dann bis 1914/15 auf allen österreichischen Flugplätzen gebaut wurden. Noch inmitten dieser regen Bautätigkeit wurde im April 1914 mit der Belegung des Platzes begonnen.

Oberleutnant Feldpilot Erich Kahlen, der 1909 als Infanterie-Offizier zur Luftschifferabteilung gestoßen war und am 11. Juni 1913 die Feldpilotenprüfung abgelegt hatte, war mit der Neuaufrichtung des Flugparks Nr. 10 beauftragt und als erster Flugplatzkommandant des Thalerhof eingesetzt. Über den Beginn des Militärflugbetriebes in Graz-Thalerhof berichtete *Obst a. D. Kahlen* persönlich:



Unterschrift des Inhabers:

Erich Kahlen

„Anfang April 1914 wurde auf dem Flugfeld Thalerhof bei Graz der Flugpark 10 aufgestellt. Aber vorerst war außer einigen halbfertigen Gebäuden, einem Vorkommando und dem leeren Flugfeld nichts da, was zu führen gewesen wäre. Die Flugplatzeinrichtungen sollten damals bereits aus Unterkünften für 60 Mann und aus zwei kleinen gemauerten Hangars für je drei Flugzeuge bestehen, waren aber noch lange nicht fertiggestellt. Das Flugfeld selbst hatte eine Fläche von 100 Joch. Trotz des Flugbetriebes wurde der Platz weiterhin wöchentlich einmal von der Artillerie- oder Kavallerietruppe der Garnison Graz als Exerzierplatz benützt.

Erst Mitte April trafen per Bahn aus Görz zwei bei Lohnern in Lizenz gebaute Etrich-Schulflugzeuge mit Reparaturmaterial und Werkzeug ein. Auch zwei Motorwärter und zwei Apparaturmonteure kamen mit, sodaß zumindest mit dem Zusammenbau der Maschinen begonnen

werden konnte. Kurz darauf kam vom Flugfeld Ujvidek noch ein Etrich-Schulflugzeug mit dem starken Daimlermotor.



Flugapparate vom Typ Etrich-Taube standen am Anfang der fliegerischen Entwicklung auf dem Thalerhof (Foto Bildstelle Thalerhof).

Vom Fliegerarsenal war am 1. Mai 1914 personelle Verstärkung in Thalerhof eingetroffen. Zwei Unteroffiziere, einer davon der Dienstführende Unteroffizier der Einheit, zwei Chargen und 14 Soldaten verstärkten die Besetzung des Flugplatzes. Nach dem Eintreffen der kompletten San-Ausrüstung und von zwei PKW stand dem Beginn des Einfliegens der Apparate mit 20. Mai 1914 nichts mehr im Wege. Da der Flugpark Nr. 10 noch keine Werkstätte besaß, mußten die Maschinen im Falle von Havarien in zerlegtem Zustand per Bahn nach Fischamend gebracht werden. „Nach Kahlens Bericht soll das Auftauchen des ersten „Flugzeugapparates“ über Graz am 26. Juni in der Stadt ziemliches Aufsehen erregt haben. Eine Grazer Tageszeitung berichtete über dieses Ereignis:

* Der erste Flug eines Grazer Militärfliegers. Der gefürchte Tag war wieder ein denkwürdiger in der Geschichte der Grazer Luftfahrt. Er brachte uns den ersten Flug der erst vor kurzem geschaffenen Militärflugstation auf dem Thalerhof, die in aller Stille vor wenigen Tagen ihre ersten Flugzeuge (zwei Etrich-Tauben) zugewiesen erhielt, obwohl die drei der Station zugeteilten Offiziersflieger schon seit mehr als Monatsfrist in Graz weilen. Das Militärflugfeld erhielt durch diesen Erstlingsflug eigentlich erst seine Weihe und so darf man den gefürchten Tag sogar als den Geburtstag unseres Militärflugfeldes bezeichnen, das bisher nur Offiziersflieger auswärtiger Fliegerstationen bei sich als Gäste gesehen hatte. Einer der Offiziersflieger hatte schon am Donnerstag in den Nachmittagsstunden einen Flug unternommen wollen, machte aber nur einen kurzen Flug über dem Flugfelde, da der Wind zu stark war. Die günstige Witterung, die gestern nachmittag hier herrschte, ermöglichte es ihm, sein Vorhaben gestern zur Tat zu machen. Bald nach 5 Uhr nachmittags wurde auch ein Flugzeug im Süden von Graz gesichtet, das in wunderbar ruhigem Fluge von Süden herkam, in einem großen Kreise sich auf eine Höhe von etwa 600 bis 700 Meter hinaufschraubte, nach kurzem Fluge in nördlicher Richtung in weitem Bogen wendete und wieder die Richtung nach dem Thalerhof nahm, wo der Flieger gegen 6 Uhr abends glatt landete.

Nicht unerwähnt sollen an dieser Stelle die Namen der beiden Oberleutnants bleiben, die gemeinsam mit Kahlen als Feldpiloten den Flugbetrieb auf dem Thalerhof begannen, nämlich die Oberleutnants Schindler und Schmoczer. Bereits zwei Tage nach dem großen Ereignis des Erstfluges fielen am 28. Juni 1914 der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und seine Gattin in Sarajewo dem Attentat zum Opfer, das als auslösendes Moment für den Ersten Weltkrieg zu betrachten ist.

Der Kriegsbeginn 1914 traf die k. u. k. Militärluftfahrt relativ unvorbereitet. Die Anzahl der feldverwendungsfähigen Geräte und der ausgebildeten Feldpiloten war zu gering, Flugabwehr gab es überhaupt keine. Auf Grund der drohenden politischen Lage wurde am 21. Juli 1914 die unverzügliche Aufstellung von acht Fliegerkompanien angeordnet, darunter die *Flik. 10* in Thalerhof. Und bereits eine Woche später erhielt Kahlen die Order zum Packen der Koffer und seine *Flik. 10* nach Wien-Aspern zu verlegen. Mit 90 Pferden, 45 Fuhrwerken sowie einem Lkw und einem Pkw, die alle erst aus der Umgebung des Flugplatzes organisiert worden waren, verließ die *Flik. 10* am 4. August 1914 ihre Friedensgarnison. Zurück blieben ein Rücklaßkommando und die drei Etrich-Tauben.

Sie haben einen Freund.

rasch
freundlich
überall



Städtische:
Wer versichert ist
hat einen Freund

Landesdirektion für Steiermark, Gürtelturm 1, 8020 Graz, Tel. 989-0

Der Thalerhof im Ersten Weltkrieg

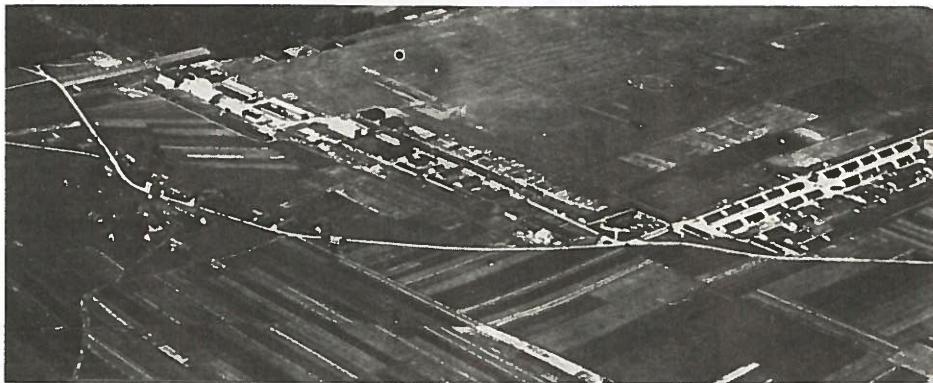
Mobilisierung und Kriegsausbruch unterbrachen die gesamte Ausbildung von Piloten und Beobachtern. Ab Herbst 1914 begann man mit der Aufstellung von *Fliegerersatzkompanien (Flek.)*, die den gesamten Pilotenersatz heranbilden sollten.

Während am Thalerhof die Vorbereitungen für die Aufstellung der *Flek. 3* liefen, wurde an die Ostseite des Flugfeldes angrenzend ein Lager errichtet, in das Internierte und Kriegsgefangene gebracht werden sollten. An der Westseite des Flugfeldes wurde ein *Interniertenfriedhof*, nordwestlich davon der *Soldatenfriedhof* angelegt, die beide erst nach der Übernahme des Flugplatzes durch die Deutsche Luftwaffe im Jahre 1938 aufgelöst werden sollten.

Mit Jahresbeginn 1915 wurde die *Flek. 3* offiziell aufgestellt und mit 1. März von *Hptm Eugen Steiner-Göttl* übernommen. Ab März 1915 wurden sämtliche *Fliegerersatzkompanien* dem neugeschaffenen *Kmdo./Fliegerersatzbataillon I (FIEB)* in Wiener Neustadt unterstellt. Als Folge der Neuorganisationen und Aufstellungen des Jahres 1915 konnte schon am 3. Juni mit der *Flik. 17* eine weitere Einheit in Thalerhof aufgestellt werden. Die Ausbildung in der *Flek. 3* war im Juni soweit fortgeschritten, daß eine neue Fliegerkompanie, mit neuen Flugzeugen ausgerüstet, an die Front gehen konnte. Eine Inspizierung der *Flek. 3* im Spätsommer 1915 erbrachte besondere Anerkennung; mit 1.093 Starts stand sie an der Spitze der Leistungen.

Anfang Mai 1916 ordnete das Kriegsministerium die Errichtung je einer Werft auf allen bestehenden Flugplätzen an, sowie die Errichtung von Bauten im Barackenstil samt transportablen Hangars für sieben weitere Fliegerersatzkompanien. Als sich mit der Verbesserung des Fluggerätes der Luftkrieg auch auf das Hinterland auszuweiten begann, wurde 1915/16 mit dem Aufbau eines *Luftfahrzeug-Abwehr-Dienstes* (LfA.) und eines *Flugwachenetzes* begonnen. Die aktive Abwehr feindlicher Flugzeuge sollte durch *LfA-Kanonenzüge* entlang der Hauptverkehrslinien und durch „*Abwehrflugzeuge*“ von den Heimatflugplätzen aus durchgeführt werden. Ab Ende September 1916 wurden auch auf dem Flugfeld Thalerhof drei derartige Flugzeuge stationiert. Aus Mangel an kriegsverwendungsfähigen „*Apparaten*“ waren dies nur ältere Typen, für die überdies nur je ein Maschinengewehr zur Verfügung stand.

In den Jahren 1916/17 herrschte auf dem Thalerhof rege Bautätigkeit. Drei Flugzeughallen, eine Kraftfahrzeuggarage, mehrere Schuppen und eine Mannschaftsbaracke wurden gebaut und die Arbeiten an einem *Augmentationsmagazin*, an zwei *Kriegsflugzeugdepots* und einer weiteren Baracke aufgenommen.



Thalerhof 1917 von Südosten aus gesehen. Ortschaft Thalerhof mit den damals der Südfront angeordneten Gebäuden. Zum Ostrand Kriegsgefangenenlager. Archiv König.

Im Sommer 1917 wurde auf dem Thalerhof durch die *Flugparkabteilung Wien der FIPk. 2* errichtet. In den beiden Kriegsflugzeugdepots dieses Flugparks sollte die Ausrüstung für acht *Feldfliegerkompanien* und die dazugehörigen Fliegeretappenparks gelagert werden.

Bis Kriegsende wurde auf Grund vermehrter und zum Teil tollkühn vorgetragener feindlicher Einflüge die Zahl der Abwehrflugzeuge ständig erhöht. So lag auf dem Thalerhof im Jahre 1918 das LfA-Geschwader I mit einer Staffel, die zweite Staffel bildeten die Abwehrflugzeuge der *Flek. 12* in Klagenfurt-Annabichl.

Noch im Frühjahr 1918 wurde die Errichtung eines zweistöckigen Mannschaftsgebäudes auf dem Flugfeld und eines Offizierswohngebäudes südwestlich des Flugplatzes in Angriff genommen. Beide Gebäude wurden jedoch nicht mehr fertiggestellt.

Anfang 1918 wurde unter *Hptm. Kahlen* das *Kmdo./Fliegerersatzbataillon III* mit Sitz in Graz gebildet, dem neben dem *FIPk. 2* und der *Flek. 3* in Thalerhof etwa sechs weitere Fliegerersatzkompanien in Udine, Szombathely, Klagenfurt und Villach unterstanden. Die *Flek. 3* führte zu dieser Zeit *Hptm Richard Pasquali*, den *FIPk. 2 Hptm Stefan Orlovsky*.

Die Ausbildung von Piloten und Beobachtern wurde bis zum Abschluß des Waffenstillstandes im November 1918 durchgeführt. Nach siebenjähriger Aufbauarbeit und vier Kriegsjahren kam im November 1918 auch für die k. u. k. Fliegertruppe das Ende.

Vom Volkswehrliegerhorst zum Zivilflughafen

Im November 1918 brach die Habsburgermonarchie zusammen. Österreich wurde zum Kleinstaat. Doch damit war die Fliegerei vorerst in Österreich noch nicht zu Ende. Die mit 15. November 1918 aus Freiwilligen aufgestellte Volkswehrliegertruppe. Kommandant dieser vorwiegend aus ehemaligen Angehörigen der k. u. k. Fliegertruppe zusammengestellten Fliegerformation wurde *Hptm FP. Anton Sieber*.

Bereits vorher war durch Freiwillige das Material für die neue Fliegertruppe ge-

sammelt worden. Am Thalerhof hatte der ehemalige Kmdt. des *FIEB III, Hptm FP. Kahlen*, eine Anzahl von Fliegeroffizieren um sich gesammelt und ebenfalls eine *Fliegerkompanie* formiert. Am 2. Jänner 1919 wurde die Organisation der *deutsch-österreichischen Fliegertruppe* festgesetzt und am Thalerhof die *Fliegerhorste 3 und 4* unter dem jeweiligen Kommando von *Hptm FP. Kahlen* und *Hptm FP. Kastranek* errichtet. Eine straffe Führung war jedoch auf Grund der Nachkriegssituation nicht möglich, auch fehlte es am entscheidenden politischen Willen, um dieser Organisation, wenn auch nur kurzfristig, zu einem Erfolg zu verhelfen.

Im Sommer 1919 wurde von *Obstl. Waltl* und *Hptm i. G. Löhr* vom *Staatsamt für Heerwesen* versucht, durch rechtzeitige Reduzierung der Fliegertruppe und die Bildung einer militärischen Flugpolizei unter dem Kommando von *Hptm FP. Nikitsch* zumindest einen Teil des Kaderns und das notwendigste Gerät zu erhalten. So wurde auch auf dem Thalerhof eine sogenannte *Polizeiflugstaffel* unter dem Kommando von *Hptm FP. Schmoczner* aufgestellt und mit zwei „*Brandenburgern*“ und zwei „*Phönix*“ ausgestattet. Eine Reihe von Fliegerhorsten wurde aufgelöst und die *FIH 3 und 4* aus „*ökonomischen und techn. Gründen*“ unter der Führung *Kahlens* zur „*Fliegerabteilung in Thalerhof bei Graz*“ vereinigt.

Die Bestimmungen des *Friedensvertrages von Saint Germain* vom 10. September 1919 sollten den Bestrebungen zum weiteren Ausbau der Militär- und Zivilluftfahrt schon in der Anfangsphase ein rasches Ende bereiten.

Ende März 1920 kam es zur Übergabe des gesamten Flugfeldes samt Einrichtungen an die steiermärkische Landesregierung, obwohl das Staatsamt für Heerwesen immer wieder betont hatte, daß der Flugplatz für militärische Zwecke reserviert bleiben sollte. Es folgte die Auflösung der Fliegerabteilung und des Stationskommandos. Auch die Flugpolizei sollte trotz eines letzten Rettungsversuches nicht lange bestehen bleiben. *Hptm FP. Schmoczner* gelang es jedoch noch vor der Überprüfung durch eine interalliierte Kommission, insgesamt fünf *Hansa-Brandenburger* CI-Aufklärungsflugzeuge in umliegenden Gehöften zu

verstecken. Drei davon sollten schließlich den Grundstock des im Jahre 1924 gegründeten „*Steirischen Fliegervereins*“ bilden.

Die voreilige Übergabe der Flugplatzanlagen an die steiermärkische Landesregierung im Jahre 1920 hatte zur Folge, daß die Mehrzahl der Hangars und sonstigen Gebäude der Zerstörung entging, wie es im Friedensvertrag von Saint Germain festgelegt war. In Wiener Neustadt etwa mußten sämtliche Anlagen dem Erdboden gleichgemacht werden. Durch die Erfüllung der Bestimmungen des Friedensvertrages war die Militärluftfahrt Österreichs auf jenen Entwicklungsstand zurückgeworfen, auf dem sie sich vor der Gründung der Militär-Aeronautischen Anstalt 1892 befunden hatte. Dennoch war der Geist der Luftfahrtbegeisterten Grazer ungebrochen. Sie waren bereits damals auf dem besten Wege, Graz zum Zentrum der Sportfliegerei in Österreich zu machen. Da Flugverbot für Motorflugzeuge bestand, bemühte sich im Verein für Luftfahrt unter Leitung von *Professor Schenkel* ein Personenkreis an der Grazer Technischen Hochschule besonders um den Segelflug. Ab 1921 gab es schon eine Gleit- und Segelfliegergruppe im *Verein für Luftfahrt*. Forschung und Flugtechnik so-

polizei hervorgegangen waren, durchgeführt.

Die Aufhebung der Verbote und eine Starthilfe durch *Ing. Hugo Junkers*, der

geographischer Beziehung sehr günstigen Flughafens St. Peter bei Graz“. Letztlich scheiterte es am Geld, der Flugplatz Thalerhof blieb bestehen.



Eine Potez 29-2 der „Aeropot“ landete mehrmals in Graz (Foto: Archiv Flughafen Graz).

damals die modernsten Reiseflugzeuge konstruierte und baute, ermöglichten am 14. März 1923 die Gründung der *Österreichischen Luftverkehrs A. G.*, kurz *ÖLAG*. In kurzer Zeit hatte sich die *ÖLAG* internationales Ansehen verschafft. Die Bundesländerhauptstädte Linz, Klagenfurt, Salzburg, Innsbruck und Graz zeigten verstärktes Interesse, in ein innerösterreichisches Flugnetz einbezogen zu werden. Im Rahmen zahlreicher Sonder-, Rund- und Werbeflüge der *ÖLAG*

Seit 1927, dem Jahre, als der Thalerhof zum Zollflughafen erklärt wurde, führten über ihn zahlreiche nationale und internationale Flugstrecken. So die von der *ÖLAG* mit der *Transadriatica Societa Anonima* betriebene Linie Wien–Graz–Venedig, oder die im gemeinsamen Betrieb der *ÖLAG* und der *Ungarischen Luftverkehrs AG* stehende Strecke Budapest–Graz–Klagenfurt. Als weitere Destination kam Susak (Rijeka) hinzu. Nicht nur der Linienflugverkehr von, nach und über Graz, sondern auch die Sportfliegerei erlebte in den späten zwanziger Jahren einen beachtlichen Aufschwung. Die Schöckelflüge des Jahres 1926 wirkten bahnbrechend für den gesamten Segelflugsport in Österreich. In zahlreichen Ausstellungen von Fluggeräten wurde Werbung für den Flugsport gemacht, neben dem Schöckel die Platte und Pretul sowie die Teichalpe als prächtiges Fluggelände entdeckt.

Auch im Fallschirmspringen hatte Graz schon zu der Zeit eine führende Rolle inne, wobei *Major Gratzky* als Ausbilder an erster Stelle zu erwähnen ist. Die militärische Luftfahrt war allerdings noch immer verboten.



Eine F-13 der *ÖLAG* auf dem Thalerhof (Foto Archiv Flughafen Graz).

wie die Ausübung des Segelflugsportes bezeichnete diese Gruppe als ihr Hauptanliegen.

Diente die Luftfahrt auch in Österreich vorerst fast ausschließlich militärischen Zwecken, so gewann sie nach dem 1. Weltkrieg immer mehr Bedeutung als ziviler Verkehrsträger, auch wenn die Passagiere in dieser „*Flug-Steinzeit*“ noch Lederbekleidung und Stulpenhandschuhe anziehen mußten, das Lutschen von Kandiszucker sowie das „*Ohrenstopfen*“ dringend empfohlen wurde – und im Winter das Mitnehmen von Wärmeflaschen ratsam erschien. Bald allerdings wurde das Fliegen komfortabler, die verkehrsmäßige Nutzung begann.

1922 übernahm die Republik Österreich die Flugplätze Aspern, Thalerhof und Anabichl in ihre Verwaltung, nachdem die Interalliierte Kontrollkommission einen Teil der Anlagen freigegeben hatte. Die Verwaltung dieser Flugplätze wurde 1923 dem Büro für Luftfahrtsangelegenheiten im Staatsamt für Verkehr übertragen und deren technische und administrative Leitung von den Flugplatzinspektionen der Polizei, die aus der Flug-

wurde auch der Thalerhof 1924 erstmalig angefliegen.

1924 wurde am Thalerhof der „*Steirische Fliegerverein*“ gegründet und der Leiter der Flugplatzinspektion, *Polizeikommissär Schmoczer*, zu seinem Präsidenten gewählt. Noch im November des gleichen Jahres hatten die Steirer die erste aus dem Weltkrieg stammende und mit einem Fiat-Motor ausgerüstete „*Brandenburger*“ auf den Namen „*Styria*“ getauft. Neben dem Kennzeichen „A-17“ trug die Maschine den steirischen Panther auf dem Seitenleitwerk.

Im Jahre 1925 eröffnete die *ÖLAG* die Binnenflugstrecke Wien–Graz–Klagenfurt. Vielen erschien allerdings damals die Lage des Flugplatzes nicht günstig. Stimmen wurden laut, das Flugfeld näher an die Landeshauptstadt zu verlegen. Die weite Entfernung des Thalerhof von der Stadt würde den Flugplatz bedeutungslos machen. Viel günstiger wäre es, einen neuen im Bereich der Göstinger Au zu errichten, hieß es 1923. Später, bis in die dreißiger Jahre hinein, förderten auch maßgebliche Stellen die Bestrebungen, „*nach Errichtung des in klimatischer und*

ituls
(int. touristik und) Studienreisen

Reisebüro Ges. m. b. H.

Friedrichgasse 6

bei der Gebietskrankenkasse

A-8010 Graz-Austria

☎ 0316/71 5 52, 71 5 53

Telex 031 986

Wir vermitteln und veranstalten: Abenteuer- und Expeditionsreisen, Betriebsausflüge, Campertouren, Segel/Motorjachten, Kongressaufenthalte, Maturareisen, Sport- und Fitnessurlaube, Taucherreisen, Sprachferien im Ausland sowie Studien- und Bildungsreisen

**DER SPEZIALIST
FÜR GRUPPENREISEN**

Eine außergewöhnliche Erfahrung

THOMSON-CSF kann sich nicht – wie der Flughafen Graz – ehren, seit 70 Jahren im Dienste der Luftfahrt tätig zu sein. Jedoch seit über 25 Jahren – d. h., seitdem die Elektronik eine wesentliche Rolle im Flugverkehr spielt – ist THOMSON-CSF stets in der ersten Reihe der Entwickler und Hersteller von Navigationsanlagen, Luftraumüberwachungs- und Kontrollsystemen zu finden. 530 Instrumentenlandesysteme (ILS), über 600 elektronische Navigationssysteme und 516 Radarstationen, die in 80 Ländern verkauft wurden, dürften dies beweisen.

Alle österreichischen Flughäfen – außer Salzburg – sind mit ILS von THOMSON-CSF ausgestattet. Das ILS 381 des Flughafen Graz erfüllt die Bedingungen der Kategorie 3.

Luftfahrt- und Elektronikindustrie entwickeln sich sehr rasch. Permanente Forschungsanstrengungen und umfassende Erfahrung geben THOMSON-CSF die Möglichkeit, Geräte anzubieten, die dem letzten Stand der Technik entsprechen und dem genauen Bedarf der einzelnen Kunden entgegenkommen – wie z. B. das Radarsystem RSM 870, das sowohl von Österreich als auch von der französischen Zivilluftfahrt ausgewählt wurde, oder auch das Instrumentenlandesystem ILS 381 (und bald das MLS „SATRAM“ – derzeit im letzten Entwicklungsstadium).

 **THOMSON-CSF**



Die ÖLAG-Fliegerschule Graz-Thalerhof

In Verhandlungen im Zuge der *Pariser Botschafterkonferenz* vom November 1926 hatte Österreich die gleichen Erleichterungen in den Bestimmungen für die Zivilluftfahrt erhalten wie das Deutsche Reich. Paradoxe Weise bedeuteten diese Erleichterungen gleichzeitig den Startschuß für den Wiederaufbau der Militärluftfahrt in Österreich. Wenn auch die Alliierten zwölf Offizieren das private Erlernen und Ausüben des Flugsportes gestattet, stand es sicher nicht in ihrer Absicht, eine neue österreichische Fliegertruppe aufkommen zu lassen. Daher wurde auch der gesamte Wiederaufbau der eigenen Fliegertruppe unter strengster Geheimhaltung begonnen.

Einer Idee des deutschen Reichswehr-Generals *Hans von Seeckt* folgend, nämlich den Kader für die spätere Luftwaffe mittels einer zivilen Fliegerschule heranzubilden, bereitete *Obstlt i. G. Alexander Löhr* die Wiederaufstellung der Fliegertruppe vor. Das Instrument zur Realisierung seiner Projekte fand Löhr in der ÖLAG. Nach Aufhebung der interalliierten Militärkontrolle konnte nun im Jahre 1928 in Aspern mit Hilfe der ÖLAG und der Flugplatzinspektion der Polizei mit der außerordentlichen Ausbildung von Bundesheerangehörigen zu „Sportfliegern“, Beobachtern und Technikern begonnen werden. Als Fluglehrer dienten die beiden bereits 1924 bei der Schweizer Luftwaffe ausgebildeten ehemaligen Feldpiloten *Hptm Egon Hervay* und *Hptm Erich Zdiarsky*, die ersten Flugschüler waren *Lt Schalk* und *Lt Mahnert*. Im Frühjahr 1929 endlich wurde die Fliegerschule, kurz *Flisch-Graz*, errichtet. Zu ihrem Leiter wurde der ehemalige Feldpilot und Kamerad *Löhrs*, Regierungsrat *Obstlt a. D. Alfred Eccher Edler von Marienburg*, ernannt, der zuvor die Leitung des Innsbrucker Flughafens innegehabt hatte. Mit der Errichtung der *Flisch-Graz*, wo die Voraussetzungen sowohl hinsichtlich Infrastruktur als auch Geheimhaltung wesentlich besser waren, wurde die Ausbildung in Aspern eingestellt.

Die Schulmaschinen kaufte das Bundesministerium für Heerwesen, doch gehörten sie offiziell zum Flugzeugpark der ÖLAG und hatten zivile Kennzeichen. Für die Erhaltung des Fluggerätes der Schule wurde noch 1929 eine Werkstätte errichtet, die von *Hptm Ing. Johann Hämmerle* geleitet wurde. Die Flugschüler rekrutierten sich aus Polizeibeamten, jungen Bundesheeroffizieren und Maturanten, die allesamt als sogenannte „*Maturanten*“ auf Staatskosten zur *Flisch* einberufen und in ein Zivilverhältnis bei der ÖLAG übernommen wurden. Sie wurden gemeinsam als „*Jungflieger*“ in den sogenannten „*Jahresfliegerkursen*“ zusammengefaßt. Der erste Jahresfliegerkurs 1929/30 lief am 1. August an. Ihm gehörten an: *Obstlt Otto Schöbel*, die *Leutnante Harald Steiner*, *Oskar Leonhardt* und *Walter Vogler*, die ÖLAG-



Der Schöckelfalke, eine Eigenentwicklung „AKaflieg“, mit dem cand. Ing. Walter Mühlbacher im Jahre 1933 den 1. Post-Segelflug von Graz nach Marburg durchführte (Foto Schalk).

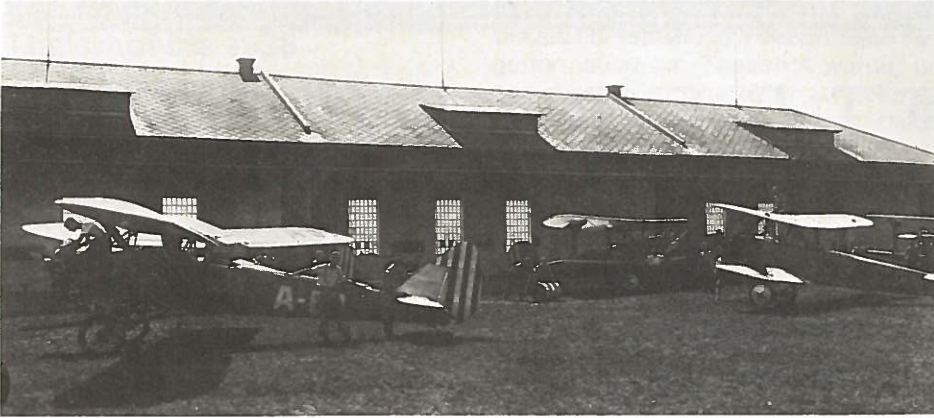
Angestellten *Hubert Laggner*, *Karl Luft*, die Maturanten *Horst Schwab*, *Rudolf Überlackner* und *Alexander Baabe*, ab Oktober *Hptm Neuhüttler* und *Lt Preßlmayer*. Die *Leutnante Hans Schalk* und *Kurt Hübel* sowie die Sicherheitswachbeamten *Anton Fischer*, *Friedrich Schwecherl* und *Ludwig Braun* wurden einem Vervollkommungskurs unterzogen.

Natürlich gab es mit Beginn des Ausbildungsbetriebes große organisatorische Probleme und Mängel. Einer der größten Mängel war bei Flugzeugen und Geräten feststellbar. Deshalb wurde bereits im Oktober 1929 der Eigenbau großer „*Brandenburger-Flugzeuge*“ beschlossen, die übrigens gemäß dem „*Jahrbuch der Luftflotten*“, Jhg. 1928, zu den stabilsten Schulflugzeugen der Welt gezählt werden durften. Ab 1930 sollte dann noch unter der Leitung *Hämmerles* die Lizenzherstellung der *Udet „Flamingo“* im Eigenbau der *Technischen Abteilung* anlaufen. Durch die Häufigkeit von Reparaturarbeiten wurden diese Eigenbauvorhaben aber derart verzögert, daß die erste selbstgebaute „*Brandenburger*“ erst am 1. Dezember 1930 ausgeliefert werden konnte. Trotzdem sollten diese Bemühungen eines eigenständigen Flugzeugbaues innerhalb der, wenn auch nicht offiziellen, Fliegertruppe als historische Leistung ihre Anerkennung finden. Der Flugbetrieb selbst führte natürlich auch schon in jenen Tagen zu Schlagzeilen in der Lokalpresse wie „*Flamingo trudelet über Graz*“, oder „*Großes Kunst- und Schaufliegen über Voitsberg*“, was zu einem „*Anpiff*“ der *Flisch* durch die ÖLAG beitrug und auch *Obst Löhr* zu dieser Zeit nicht gerade gelegen kam. Neben den „*Brandenburgern*“ und „*Flamingos*“ kam im April 1930 ein Schulflugzeug österreichischer Konstruktion, eine „*Hopfner*“ *HS 8-29*, zur *Flisch*. Es sollten noch acht Maschinen dieses Typs angekauft werden. Zur Tarnung trugen alle Maschinen die Aufschrift „*ÖLAG-Fliegerschule Thalerhof*“. Ende Juni 1931 begann die Einschulung auf die ersten zwei italienischen *Fiat A-120*, einmotorige Aufklärungsflugzeuge mit zwei Mann Besatzung und Bewaffnung. Damit war nach elfjähriger Unterbrechung wieder eine kleine, mit kriegsverwendungsfähigen Militärflugzeugen ausgerüstete österreichische Fliegerformation

in Thalerhof stationiert. Aus Sparsamkeits- und auch Geheimhaltungsgründen wurden die Aufklärungsmaschinen außer Dienst gestellt und „*aufs Eis gelegt*“. Sie durften nur mit Genehmigung von *Obst Löhr* bei Assistenzleistungen des Heeres geflogen werden.

Am 10. Mai 1932 konnte nach einjähriger Bauzeit der erste in Stahlkonstruktion errichtete Hangar auf der Südwestseite des Flugfeldes übernommen werden. Die *Fliegerschule Graz* besaß zu diesem Zeitpunkt vierzehn Flugzeuge und hatte bereits so viele Flugzeugführer in ihrem Stand, daß der Ausbildungsbetrieb auch wieder auf Aspern ausgedehnt werden mußte. 1933 begannen in der *Flisch* die Vorbereitungen für die spätere Eingliederung in das Bundesheer. Im Februar wurde auch die Kunstflugausbildung der späteren Heeresflieger aufgenommen. Hier stand als Ausbilder vor allem der spätere *Obst Hans Schalk* zur Verfügung, der wesentlichen Anteil hatte, daß *Graz-Thalerhof* auch zur Wiege des Kunstfluges in Österreich wurde.

An der *Flisch* wurden auch Versuche im Schleppflug durchgeführt, und so kam es Mitte Mai 1933 zu einem bemerkenswerten fliegerischen Ereignis, als der damalige cand. Ing. *Walter Mühlbacher*, Angehöriger der „*Grazer Akademischen Fliegergruppe*“ an der *TH Graz*, den ersten *internationalen Postsegelflug von Graz nach Marburg* durchführte. Ein „*Flamingo*“ gab *Mühlbacher* die nötige Starthilfe in Thalerhof, als er mit seinem „*Schöckelfalke*“ 19 kg Post nach Marburg transportierte, und holte ihn von Marburg im Schlepp nach Graz zurück. Im Spätsommer 1933 wurde unter strengster Geheimhaltung mit der Aufstellung einer Jagdstaffel begonnen. Damit wurde die schrittweise Enttarnung und die Übernahme der Schule in das Bundesheer eingeleitet. Am 18. August trafen die ersten fünf Jagdeinsitzer *Fiat CR-20* aus Italien kommend auf dem Flughafen *Graz-Thalerhof* ein. Kurz nach seiner Rückkehr aus Italien wurde *Obst Schalk* von *Obst Löhr* persönlich zum Kommandanten der am Thalerhof aufgestellten *Jagdstaffel I (JaSta I)* ernannt. Der ebenfalls in Italien ausgebildete *Obst Vogler* wurde Stellvertreter. Ein Flugbetrieb darf vorerst nicht durchgeführt werden.

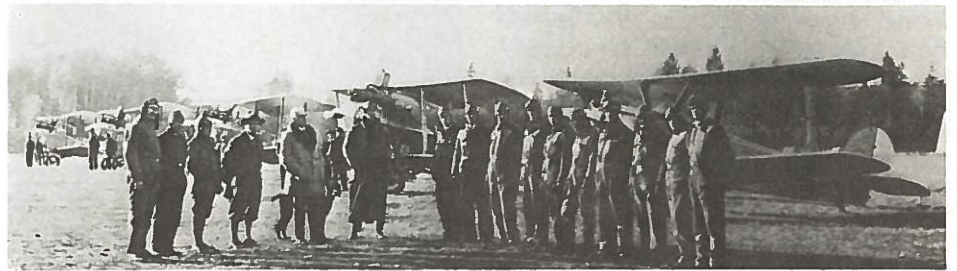


Technischer Dienst bei der ÖLAG-Flisch Graz-Thalerhof. Flugschüler warten Schulmaschinen vom Typ Udet 12a „Flamingo“ (rechts) und Hopfner HS-829 (links). Im Hintergrund einer der kleinen Hangars neben der alten Fliegerkaserne im Süden des Flugplatzes (Foto: Staatsarchiv-Kriegsarchiv, Wien).



Hauptmann Hans Schalk, der spätere Kommandant des Jagdgeschwaders I.

Gegen Ende 1933 begann die schrittweise Enttarnung der geheimen Fliegertruppe, indem zuerst die inoffiziellen Bezeichnungen der Ausbildungsgruppen in den militärischen Schriftverkehr aufgenommen wurden. Ab 1. Juli 1934 versahen die Angehörigen der Lehrabteilungen, die als Sonderformationen der Fliegertruppe aufgestellt worden waren, ihren Dienst in Uniform, womit sie ihren militärischen Charakter offen zeigten. Die Bezeichnung „*Fliegerschule Thalerhof*“ blieb aber noch bis Ende 1934 in Verwendung, obwohl sie seit 1. April durch die Übernahme in die militärische *Lehrabteilung II* in Graz unter dem Kommando von *Obstlt Yllam* aufgelöst war. *Eccher* wurde für seine Verdienste um den Aufbau der Militärluftfahrt ausgezeichnet und zum Oberst ernannt. 1937 sollte er auf eigenes Ersuchen als Vertragsangestellter (Luftsportreferent) in



Eine Aufnahme des 1. Jahresfliegerkurses 1929/30 der ÖLAG-Flisch Graz-Thalerhof. Im Bild Mitte (mit Hund), *Obstlt a. D. Eccher* und Fluglehrern und den ersten Flugschülern. Dahinter die veralteten Brandenburger Schulmaschinen aus dem 1. Weltkrieg (Foto Schalk).

das *Kommando/Luftstreitkräfte (KoLu)* aufgenommen werden. Der Thalerhof war mit der Fliegerschule Graz als getarntem Ausbildungszentrum zur Geburtsstätte der Fliegertruppe der *Ersten Republik* geworden.

*) Anmerkung der Redaktion: Es ist Absicht der Redaktion, in allen Bereichen die Namen der „Männer der jeweils ersten Stunde“ werturteilsfrei und vollständig anzuführen. Sollten dennoch Fehler und Versäumnisse zustandekommen, wird um Nachsicht und Verständnis gebeten.

f w



BAUUNTERNEHMEN

DIPL.ING. FRITZ WEBERN, GRAZ

SCHILLERPLATZ 4

Die Zivilfliegerei auf dem Thalerhof bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939

Bedingt durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise, war auch in Österreich ein Rückgang im Flugverkehr zu verzeichnen, Flugstrecken mußten eingestellt werden.

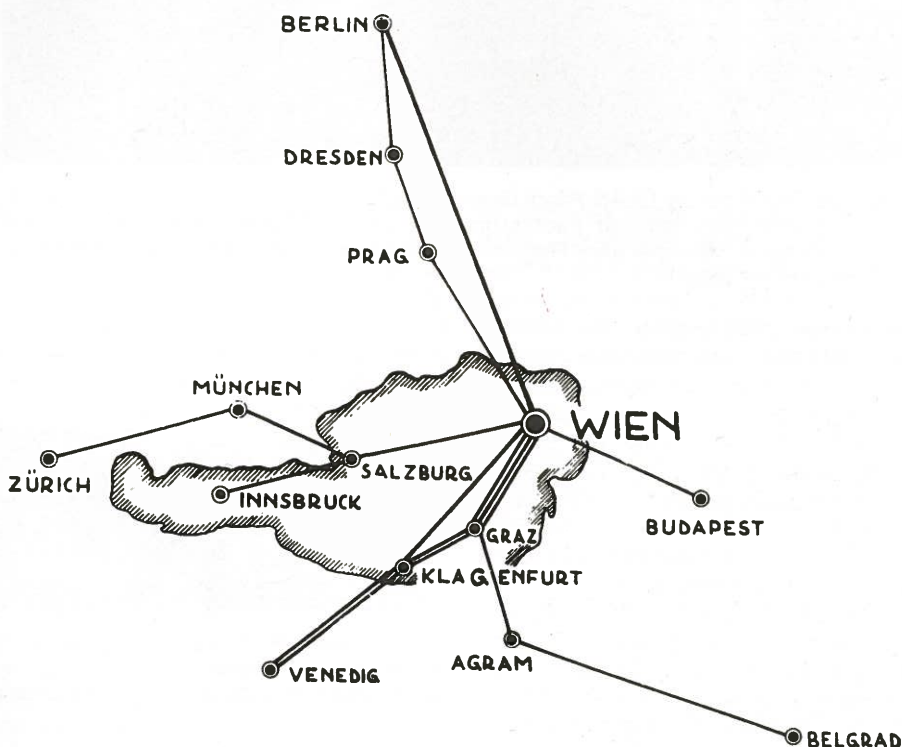
Ab 1930 wurde der Thalerhof in das Flug-Funknetz einbezogen und erhielt auch eine Peilstation.

Nicht von der Krise berührt war die Sportfliegerei in Graz. 1931 rief Dr. Franz Platzer den „Steirischen Fliegerring“ ins Leben. Graz wurde berühmt als Mitveranstalter der *Österreich-Rundflüge* ab 1932 und der *Internationalen Pfingstflüge*.

Ab 1934 ging es im Linienflugverkehr wieder aufwärts, und bis 1936 lag die ÖLAG schließlich im Beförderungsprogramm an vierter Stelle in Europa. Vor ihr lagen lediglich die Deutsche Lufthansa, die holländische KLM und die Air France. Das Streckennetz erreichte 4862 Kilometer und damit seine größte Ausdehnung. Der Erfolg der österreichischen Fluglinie wirkte sich auch für den Thalerhof günstig aus, konnte doch eine neue Sommerverbindung von Wien über Graz, Klagenfurt und Laibach nach Susak aufgenommen werden.

Um den steigenden Passagierverkehr bewältigen zu können und um nicht wie bisher Verkehrsmaschinen zwischen den Militärgebäuden abfertigen zu müssen, wurde 1937 mit dem Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes begonnen. 1939, im Jahre des Kriegsausbruches, konnte es eröffnet werden.

STRECKENNETZ DER ÖSTERREICHISCHEN LUFTVERKEHRS A. G.



Herausgegeben von der Österreichischen Luftverkehrs A.G., Wien I, Weihburggasse 9, Fotos der Luftbildabteilung der Österr. Luftverkehrs A.G.

Flugregeln.

Mensch, willst du in den Lüften segeln,
Hobdann befolge diese Regeln:

Wirst du die Schraube an, so weibe
Weitab mit deines Knies Scheibe.
Der andre acht auf „frei“ und „aus“
Auf Bündung, Druck und auch voraus.

Jünderzen sind nur dann erschmutzt,
Hat man sie vorher nicht gepulvt,
Kump wird man statt zu fliegen humpen,
Hat der Motor des Oles Schnupfen.

Obst du die Steuer möglichst grob,
Hofst steht die Maschine Kopp,
Wer dies durchaus vermeiden will,
Der steure ruhig und mit Gefühl.

Doch wird, wenn schon der Apparat
Kopf über Rad geschlagen hat,
Hovor man Knochen sammeln geht,
Ob- und Benzinhahn abgedreht.

Ein Absturz lässt sich kaum verhindern,
Vielleicht kannst du die Wirkung lindern.
Wünscht früher du schon Erdverbindung,
Kurz nach dem Sturz sich nur Verwindung.

Macht mal die Riste eine Schwerekung
Entgegen der gewollten Lenkung,
So sage nicht in diesem Fall,
Der gute Vogel hab' den Drall.

Wird es dir oben nicht geheuer,
So gib energisch Tiefensteuer,
Bleibt dir der Motor plötzlich stehn,
Kusst du im Gleitflug niederschn.

Hast du dich auf den Wald gesetzt,
Dass sich der Weilerflug nicht lohnt,
So singe, wie der Vogel singt,
Der oben in den Zweigen wohnt.

Ertrinkt der Motor im Benzin,
Mein lieber Freund, dann dressle ihn,
Da es nicht ratsam dori zu landen,
Wo grössere Bäume sind vorhanden.

Das Landen unten, dass ihu wist,
Stets eine heilige Handlung ist,
Doch scheint der Bruch auch unumgänglich,
Die Bündung raus, es ist bedenklich.

Hobdann vernichtest du mit Glanz
Propeller, Fahrgestell und Schwanz,
Auch wirst du mühelos zerbrechen
Den Motor und die Tragelächchen.

Und in dem Kringehackten holze
Erwart' dein Urteil in geknicktem Holze,
Wenn man dir nichts beweisen kann,
Sag', der Motor sei Schuld daran.

Er habe keine Tourenzahl,
Die Dämpfungsläche sei zu schmal,
Die linken Klächen auch verrottant,
Die Kolbenringe festgebrannt.

Dann habe noch zu guterziet
Die Bündung dauernd ausgesetzt...
Allein die eigne schwarze Beze
Sei frei von jeder Schuld und Seple.

Und endlich sammelt man die Moleküle
Von dem zerhörtem Luftgestühle.
Wem's lobet, trägt man sie zur Fabrik -
Das ist das Ende der Musik.

Für sich selbst sprechende scherzhafte Anleitung für normale und besondere Fälle in den Zeiten der Flisch (Foto Obst Schalk).

MEWA 
Textil-Mietservice

MEWA Textil-Mietservice
Habsburg Graz Ges.m.b.H.
8054 Graz-Strabgang,
Kudlichweg 14
Tel. (0316) 29 20 02, 29 22 41,
29 21 43, Telex 31 3 05

- Mietwäsche für Hotels, Spitäler, Industrie, Restaurationsbetriebe usw.
- Berufskleidung im Mietsystem
- Handtuchautomaten
- MEWA-Fußmatten

MEWA
Textil-Mietservice

MEWA Textil-Mietservice
Industrietextilien Ges.m.b.H.
8020 Graz, Zeillergasse 90
Tel. (0316) 62 4 90-0
Telex 32 1 98

Lieferung und Reinigung von

- Baumwoll-Reinigungstüchern (Maschinenputztüchern)
- Putzlappen
- Mieltuchservice

Der Ausbau des Flughafens Thalerhof bis 1938

Wichtigste Punkte des im März 1934 erstellten Planes für den Ausbau der Bodenorganisation der Heeresfliegerkräfte waren der Ausbau von Thalerhof zu einem *Militärflughafen*, der Neubau des Militärflughafens Wels sowie die Wiederaufnahme des Flugbetriebes in Wiener Neustadt. Die Bestrebungen, den Flugplatz Thalerhof unter Militärverwaltung zu bekommen und Militär- und Zivilluftfahrt zu trennen, waren nur schwer realisierbar. Die *Lehrabteilung II* litt vor allem unter akutem Platzmangel und mußte auf Unterkünfte auch außerhalb des Flugplatzbereiches zurückgreifen. Im Werkstättegebäude und in der sogenannten Fliegerkaserne befanden sich Wohnungen von Zivilpersonen. Von den zahlreichen Gebäuden und Baracken auf der Südseite waren nur mehr die gemauerten Objekte übriggeblieben. Die 1913/14 errichtete *Fliegerkaserne* diente als Abfertigungsgebäude, in dem die Zollstelle, die Flughafenleitung, die Flughafeninspektion der Polizei und die Sanitätsstelle untergebracht waren. Die alte Kantine war zur Gastwirtschaft mit Fremdenzimmern umgebaut worden, das neue Mannschaftsgebäude und das Wachhaus dienten als Wohnhäuser. An Flugzeughallen gab es nur noch zwei kleine Hangars am Südrand, den neuen *Flisch-Hangar* und an der Westseite noch zwei hölzerne Hangars der ehemaligen k. u. k. Fliegertruppe. In der Mitte der Westseite ein Beobachtungsturm für die Flugleitung der Fliegerschule. Arzt oder Krankenwagen gab es zu dieser Zeit auf dem Flugplatz nicht. Bei Unglücksfällen mußten die Ärzte in Kalsdorf oder Puntigam verständigt werden.

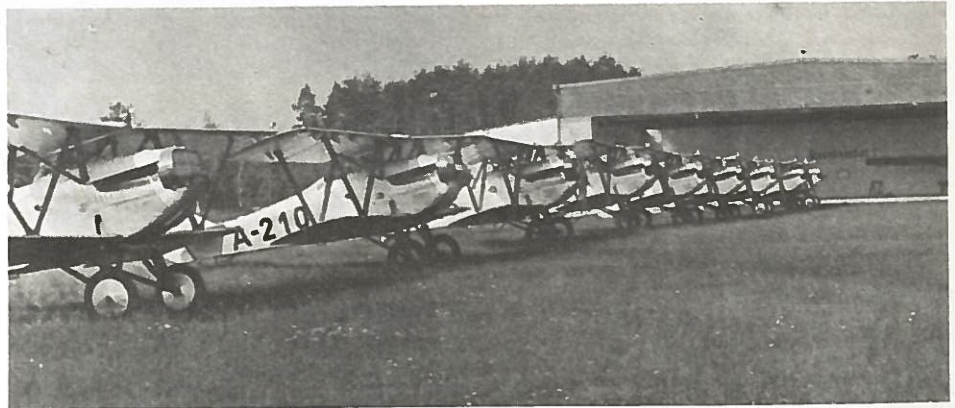
Die Verkehrsverbindungen waren für einen Verkehrsflughafen mehr als nur provinziell. Für die Fluggäste war ein Zubringerdienst eingerichtet worden. Besucher und Bedienstete waren auf den gelegentlich verkehrenden Autobus oder auf die Eisenbahn angewiesen.

Im Frühjahr 1935 konnte endlich die Tar-

nung vollends fallengelassen werden. Die als *Lehrabteilung II* bezeichnete Fliegerformation am Thalerhof wurde, um den defensiven Charakter zu betonen, als *Heeres-Luftschutzabteilung* dekla-



Der „Kontrollturm“ 1930. Im Hintergrund der 1914 angelegte Soldatenfriedhof (Foto: Obst Schalk).



Fiat CR-20 Jagdflugzeuge in Reih und Glied vor dem neuen Flisch-Hangar 1934 (Foto Obst Schalk).

riert. Sie wurde ebenso wie die aus ihr hervorgegangene „*Technische Zeuganstalt Graz*“ dem *Kommando/Luftschutztruppe* in Wien unterstellt.

Im Laufe des ersten Quartals des Jahres 1935 waren weitere 14 *Fiat CR-20* auf dem Luftwege in Graz-Thalerhof eingetroffen. Infolge der verstärkten Flugausbildung kam es in wenigen Monaten zu einer in der Geschichte der Fliegertruppe einmaligen Anhäufung von Unfällen und Notlandungen mit Bruch, zum Glück wohl nur mit einem Schwerverletzten, doch mit zwei total und 14 erheblich beschädigten Maschinen.

Mit 1. Juli 1935 erreichte *Generalmajor Löhr* mit der Aufstellung der *Luftstreitkräfte* das erste Ziel seiner jahrelangen mühsamen Aufbauarbeit. Das *LuzKdo* erhielt die Bezeichnung „*Kommando der Luftstreitkräfte*“, die *Heeresluftschutzabteilung* in Graz wurde in *Fliegerregiment 2* umbenannt. Die *Technische Zeuganstalt Graz* wurde unter dem neuen Leiter, Schiffbau-Ingenieur 1. Kl. d. R. *Wilhelm Czerney* in „*Fliegerwerft*“ umbenannt. Zusätzlich wurde, aus dem Hafentrupp hervorgehend, die „*Hafenkompanie Thalerhof*“ aufgestellt. Das Kommando über das *Fliegerregiment 2* mit dem Sitz in der Grazer Lazarettfeldkaserne erhielt *Obstlt Julius Yllam*, sein Adjutant wurde *Oblt Kurt Hübel*.



Jagdgeschwader unter dem Kommando Hauptmann Schalks über den Wolken (Foto Schalk).

Swissair:

First Class, Business Class, Economy Class in allen Flugzeugen.

Und das weltweit.

Die Swissair bietet vom 25. März 1984 an in allen ihren Flugzeugen nach rund 100 Destinationen in aller Welt eine First Class, eine Business Class und eine Economy Class.

Eine First Class mit exklusivem Komfort und exklusivem Service. Am Boden genauso wie in der Luft. Dafür sorgen in immer mehr Flughäfen die speziellen Abfertigungsschalter und die geschmackvoll eingerichteten First Class-Lounges. Dafür sorgen unter vielem anderen die bequemen Slumberettes in den Erstklass-Abteilen der DC-10 und der B-747, die drei Menüs, aus denen Sie auf jedem Langstreckenflug wählen können und natürlich die Stewardessen und Purser, die Ihnen dazu auch auserlesene Weine nach allen Regeln der Haute Gastronomie servieren.

Die Swissair hat aber auch eine Business Class wie keine andere. Das merken Sie schon vor dem Start am größeren Sitzabstand in allen Flugzeugen. In den DC-10 gibt es zudem nur noch 7 Sitze und in den B-747 nur noch 8 Sitze pro Reihe.

So ist es für das Kabinenpersonal, dessen Anzahl wir speziell für die Business Class vergrößert haben, auf Langstrecken möglich, Ihnen von den zwei Menüs, die Sie zur Auswahl haben, jeden warmen Gang einzeln aufzutragen. Und Sie können in den neuen, breiten Sitzen so entspannt wie zuhause im Fauteuil eines der acht verschiedenen Musikprogramme über angenehm leichte, elektrodynamische Kopfhörer genießen.

Dazu kommen Sie als Business Class-Passagier in den Genuss von bereits bewährten Annehmlichkeiten: Sie können Ihre Reise jederzeit umbuchen oder unterbrechen und auf Langstreckenflügen Ihren Lieblingssitz schon beim Buchen reservieren lassen. Ausserdem finden Sie in immer mehr Flughäfen separate Abfertigungsschalter.

Natürlich hält die Swissair neben all dem noch einige Überraschungen für die Economy Class bereit. Wie es der Name schon sagt, sind das ganz besonders die günstigen Tarife.

Die Economy Class der Swissair ist

aber nicht nur günstig, sondern auch preiswert. Das merken Sie während des Essens am echten Porzellan, dem richtigen Besteck und an den richtigen Gläsern für den Wein. Aber auch daran, dass Sie für Getränke und Kopfhörer nichts bezahlen müssen und während des ganzen Fluges mit der bereits sprichwörtlichen Gastfreundschaft der Swissair nicht bedient, sondern betreut werden.

Die Swissair bietet also konsequent in allen ihren Flugzeugen 3 Klassen an: Eine First Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders luxuriös Swissair fliegen. Eine Business Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders komfortabel Swissair fliegen. Und eine Economy Class für Passagiere, die gerne weltweit besonders günstig Swissair fliegen.

swissair 

Das *FIR 2* gliederte sich damals im wesentlichen in ein *Jagdgeschwader*, ein *Schulgeschwader*, eine *Fliegerwaffenkompanie*, eine *Fliegerparkkompanie*, die *Hafenkompanie Thalerhof* und die *Hafenkompanie Klagenfurt*. Das Jagdgeschwader hatte 2 Jagdstaffeln, die *JaSta Nr. 1* unter *Oblt Schalk*, die *JaSta Nr. 2* unter *Oblt Roman Auernig*. Das Schulgeschwader bestand aus der *SchuSta „A“* unter *Oblt Wilfried Müller* und der *SchuSta „B“*, noch in Aufstellung. Wenige Wochen nach Aufstellung der *JaSta Nr. 2* verließ diese unter *Oblt Müller-Rienzburg* den Thalerhof und erhielt Klagenfurt als ständigen Garnisonsort zugewiesen.

Mit der Aufstellung der Luftstreitkräfte durfte an den Luftfahrzeugen auch erstmalig jenes Hoheitsabzeichen angebracht werden, das schon ein Jahr zuvor vom Angehörigen der Fliegerwerft Thalerhof, *Ing. Paul Rosner*, entworfen worden war und das heute noch von den Luftfahrzeugen der Fliegerkräfte des Österreichischen Bundesheeres geführt

ständig auf dem Platz untergebracht werden.

Anfang 1938 hatte *GM Löhr* auf sieben *Fliegerhorsten* (Umbenennung seit 1936) an die *300 Flugzeuge in 15 Staffeln*, gegliedert in *2 Regimenter* und *5 Geschwader*, sowie *3 Flugstützpunkte* unter seinem Kommando. Obwohl genaue Zahlen nicht vorliegen, kann daran ermesst werden, welchen Anteil davon der Thalerhof zu übernehmen hatte. Auch ohne die weitere Planung miteinzubeziehen, die unter anderem die Aufstellung einer „*Seefliegerstaffel*“, einer mit *Ju 87* auszurüstenden *Sturzbomberstaffel*, einer weiteren *Aufklärungsstaffel* und die Beschaffung von 42 modernen *Jagdflugzeugen He-112* für das *JaGeschw I* in Thalerhof beinhaltet, muß sich zwangsläufig der Vergleich mit der Jetztzeit aufdrängen und der Fliegertruppe unter *Gm Löhr* eine *epochale Dynamik* bescheinigt werden. Der deutsche Einmarsch im März 1938 setzte dieser überaus erfolgreichen Entwicklung ein unvorhergesehenes vorzeitiges Ende.

Der Thalerhof von 1938 bis 1945

Als am 12. März 1938 die 1. Welle der deutschen Truppen um 08.00 Uhr die österreichische Staatsgrenze in breiter Front zu überschreiten begann, hatten bereits Verbände der deutschen Luftwaffe Kurs auf die entlang der Vormarschstraßen gelegenen Flugplätze genommen. Da sich der Einmarsch von Bodentruppen in den Süden Österreichs aus verkehrstechnischen Gründen nicht rasch bewerkstelligen ließ, kam aus militärischen, politischen und auch propagandistischen Gründen der Luftwaffe besondere Bedeutung zu. So wurde auch der Thalerhof als erster Flugplatz im Bereiche des Fliegerregiments 2 von der deutschen Luftwaffe besetzt, aus Wettergründen allerdings erst am 13. März. Ein Teil des von *Obst Vierling* geführten Großverbandes von 260 Maschinen, Geschwader „*Ziervogel*“, landete nach einem gemeinsamen Propagandaflug über Wien auf dem Fliegerhorst Thalerhof. Die Spitze bildete die Maschine des R.L.M. mit dem Stab unter *Obstlt i. G. Kamhuber*. Die Besetzung wurde vom IV. Fallschirmjägerregiment „*General Göring*“ durchgeführt.

Schon einen Tag später wurden die *Österreichischen Luftstreitkräfte* von der deutschen Luftwaffe übernommen. Auch die selbständige Tätigkeit der *ÖLAG* war damit zu Ende, sie wurde in die *Deutsche Lufthansa* integriert.

Mit Wirkung vom 1. April wurde eine *Fliegerhorstkommandantur A* errichtet, die die Bodeneinrichtungen zu übernehmen hatten. Noch im Frühjahr 1938 wurde der Ausbau des *Fliegerhorstes Thalerhof* für die aus Blankensee kommende *Stuka-Gruppe I./168* in Angriff genommen und in wenigen Wochen ein neues Barackenlager in Holzbauweise sowie zahlreiche Bomben- und Munitionsdepots im westlich des Flugfeldes gelegenen Wald errichtet. Hinter den alten Flugzeughallen I–IV wurden die drei großen Hangars V, VI und VII in Angriff genommen.

Der älteste Verband der ehemaligen Luftstreitkräfte, das *JaGeschw I*, wurde bis Anfang Mai aufgelöst und das Personal als Stammpersonal für eine neu aufgestellte Zerstörergruppe in Markersdorf vorgesehen. Nachdem der *Stuka*-Ausbildungsbetrieb bereits voll aufgenommen war, wurde am 1. Juli 1938 *Hptm Röder* aus der *IV. Stuka L. G.* als Nachfolger von *Kdr. Obst. Freiherr von Beaulieu-Marconnay* Horstkommandant. Der Thalerhof wurde „*Leithorst*“ für die Plätze Zeltweg und Annabichl und war darüber hinaus zuständig für die Feld- bzw. Übungsplätze Altenmarkt, Unter-Gralla, Großpetersdorf, Hart, Leibnitz, Laubegg, Gradenfeld und Haslach.

Im Mai 1939 wurde die Gruppe von *Hptm Walter Sigel* übernommen und ab 1. Juni in *I./St. G. 76* umbenannt. Im Rahmen der Kriegsvorbereitungen gegen Polen verlegte sie nach Cottbus in Schlesien. Es war gerade der „*Grazer Gruppe*“ vorbe-



Luftaufnahme Fliegerhorst Thalerhof 1930.

Das Bild zeigt die 1913/14 errichtete alte Fliegerkaserne vorne rechts, links daneben die zur Zeit errichteten kleinen Flugzeughangars, in der linken unteren Ecke die im Weltkrieg errichtete Fliegerwerft, darüber die beiden k. u. k. Holzhangars, in der Bildmitte der Landekreis, an dem durch einen Rauchofen die Windrichtung signalisiert wurde (Foto *Obst Schalk*).

wird – das weiße, auf die Spitze gestellte Dreieck im roten Kreisfeld.

Im Frühjahr 1936 erfolgte durch den Ankauf von zu den Gemeinden Lebern und Thalerhof gehörenden Liegenschaften samt Waldbestand die erste flächenmäßige Vergrößerung des Flugplatzes seit Errichtung im Jahre 1913/14.

Zur selben Zeit wurden das *Kdo/JaGeschw. I* (*Hptm Schalk*), die *JaSta 3* (*Lt Gutmann*), das *Kdo/Schulgeschwader* (*Olt Neundlinger*) und die *SchuSta „B“* (*Olt Auernigg*) aufgestellt.

Im Laufe des zweiten Jahres ihres Bestandes mußte die junge Fliegertruppe den höchsten Blutzoll vor dem Kriege leisten. 1936 verunglückten dreizehn Fliegersoldaten tödlich, davon allein sieben von Einheiten in Thalerhof. Die Serie schwerer Unfälle führte beim Schul- und Jagdgeschwader zum Totalverlust von neun Maschinen. Davon allein in der Zeit vom 17. März bis 28. Juli vier „*Flamingos*“ und zwei *Fiat CR-20*.

1937 übernahm *Mjr Neuhüttler* das *Fliegerhorst-Kommando*. Das Schulgeschwader verlegte auf die neu errichteten Fliegerhorste Zeltweg und Aigen. Dadurch konnte auch das *Kdo/FIR 2* voll-



GM Alexander Löhr, Schöpfer der Luftstreitkräfte der I. Republik und deren erster Kommandant (Foto Bildstelle Zeltweg).

halten gewesen, noch wenige Tage vor Kriegsausbruch die Aufmarschpläne und die Taktik des „Blitzkrieges“ gegen Polen für kurze Zeit ins Wanken zu bringen. Bei einer Übung im geschlossenen Verband im Bereich des *Truppenübungsplatzes Neuhammer* bohrten sich infolge einer unvorhergesehenen Wetterverschlechterung in Bodennähe *13 Ju 87* in den Boden, wobei *26 junge Flieger* ihr Leben ließen. Nach dem Polenfeldzug kehrte die Gruppe für kurze Zeit wieder nach Graz zurück, bevor sie im Verbands des *St.G. 2 „Immelmann“* am Westfeldzug teilnahm und im Juli 1940 endgültig zur *I. Gruppe des St.G. 3* wurde. An ihrer Stelle verlegte die *Stuka-Schule 2* unter *Obstlt Dannenberg von Otrokowitz* nach Graz und blieb bis Dezember 1941 auf dem Thalerhof.

Es würde den Rahmen dieser Festschrift sprengen, sämtliche Details dieser Zeit zu erwähnen. Dies sei ernsteren historischen Werken vorbehalten. Einige Na-

men und Fakten seien jedoch noch kurz erwähnt:

Der Fliegerhorst Thalerhof diente in dieser unruhigen Zeit vielfach der Auffrischung durch den Kriegseinsatz abgekämpfter Verbände, wie z. B. der *II./St.G. 2* im Frühjahr 1941 oder gleich drei Gruppen desselben Verbandes im Frühjahr 1942.

Auch die *I./J.G. 27* mit dem *ObFhr Jochen Marseille* lag kurze Zeit auf dem Thalerhof. 1942 übernahm *Oblt Hans-Ulrich Rudel*, der bereits 1938 und 1941 auf dem Thalerhof gewesen war, die Ergänzungsstaffel. 1943 wurde die 1941 unter *Obstlt Gross* aufgestellte *kroatische Fliegerschule von Agram* nach Graz verlegt.

Am 25. Februar 1944, am 29. März und am 26. Juli war der Thalerhof Ziel alliierter Bombenangriffe. Trotz der Angriffe und der Bauarbeiten herrschte jedoch bis zum Frühjahr 1945 reger Flugbetrieb auf dem Platz.

Seit dem Jahre 1942 beschäftigte sich die damalige *Flughafenbetriebsgesellschaft* mit dem Plan der Errichtung einer befestigten Landebahn. Die dafür notwendigen topographischen Aufnahmen und Vermessungen dauerten bis zum Frühjahr 1943. Kaum begonnen, mußten die Arbeiten wegen Baustoffknappheit eingestellt werden.

Im Frühjahr 1945 wurde auch der Thalerhof Abprungplatz für Einsätze im Osten, in der letzten Phase frontnaher Einsatzflughafen. Am 9. Mai erreichten die ersten sowjetischen Truppen Graz und den Thalerhof. Damit ging auch dieses Kapitel der Geschichte des Thalerhof zu Ende.

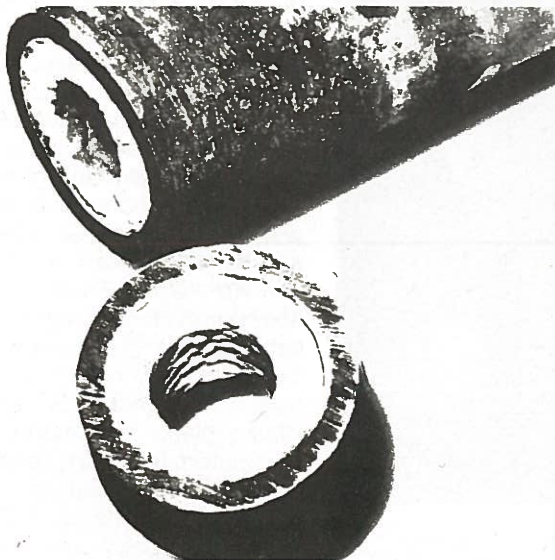


tyrolean

**Linienflüge
Graz–Innsbruck**
Zeitsparend, bequem, pünktlich
4x pro Woche, Montag–Donnerstag

Haben Sie auch hartes Wasser?

Dann haben Sie früher oder später auch mit Kalkschäden zu rechnen.



Vor hartem Wasser und seinen Folgen schützt zuverlässig ein Wasserenthärter von Lindsay. Im Ionen-Austauschverfahren - also ohne Beimischen von Chemikalien - wird kalkhaltiges Wasser umgewandelt in weiches, kalkfreies Wasser; wird selbst fortge-

schrittener Kalkbelag wieder abgebaut.

Lindsay-Wasserenthärter gibt es in 8 Modellgruppen und in 28 Ausführungen. Vom »Mini-Softener« bis zur Wasserenthärter-Großanlage.

Bitte schreiben Sie uns. Eine unverbindliche Fachberatung mit kostenloser Wasser-Analyse durch einen Lindsay-Fachberater wird Ihnen beruhigende Gewißheit bringen.

LINDSAY AUSTRIA GMBH

LINDSAY-Wasserenthärter sind weltweit erprobte Markengeräte mit der berühmten LINDSAY-Langzeit-Garantie für Jahrzehnte.

LINDSAY-Wasserenthärter gibt es in 8 Modellgruppen und in 35 Ausführungen, vom mini-softener bis zum Industriegerät.

LINDSAY-Kontaktadressen in Österreich:

Vertragshändler:

Franz Bauer GmbH · AustriasträÙe 37 · 3107 St. Pölten-Viehhofen · **Telefon 0 27 42/51914**

Karl Kohlendorfer · Sauerbruchstraße 60 · 4600 Wels · **Telefon 0 72 42/62 91 o. 21 50 95**

Michael Mittendrein · Stattegger Straße 149 · 8046 Graz · **Telefon 0316/6 3111**

Andreas Reiter · 6200 Wiesing/Tirol · Nr. 208 b · **Telefon 0 52 44/20 96**

Scheck für eine kostenlose Wasser-Analyse

Wir bitten um eine unverbindliche Fachberatung mit kostenloser Wasser-Analyse durch einen Lindsay-Fachberater

am _____

nach tel. Anmeldung bei Herrn/Frau _____

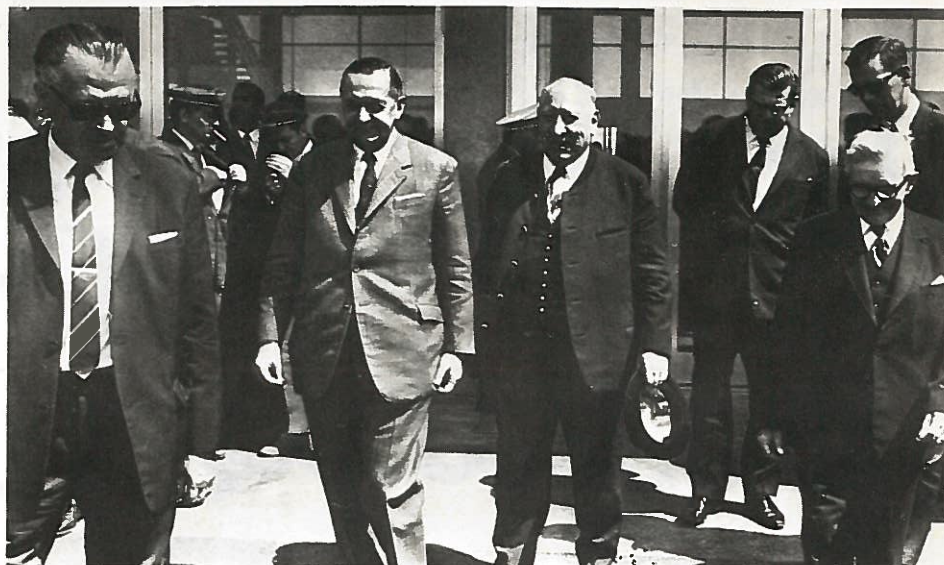
Firma _____

Adresse _____

Telefon _____



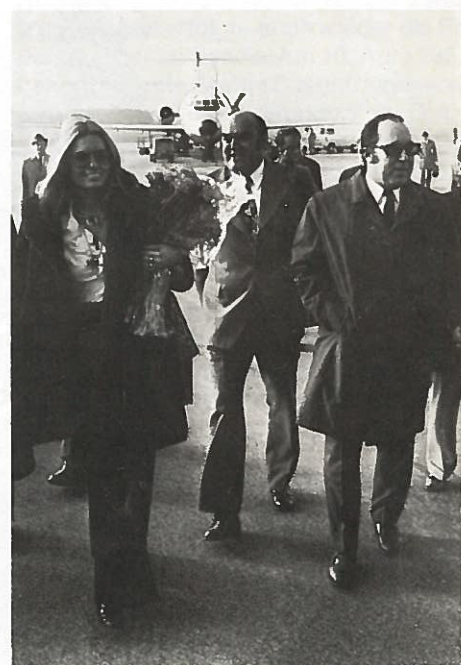
Flughafendirektor Franz Wratschko bei der Eröffnung des neuen Abfertigungsgebäudes im Gespräch mit Bürgermeister Dipl.-Ing. Gustav Scherbaum über die weiteren Ausbaumaßnahmen am Flughafen Graz (Foto Archiv Flughafen Graz).



Eröffnung des neuen Abfertigungsgebäudes. Von links: Bürgermeister Dipl.-Ing. Gustav Scherbaum, Bundesminister für Verkehr, Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß, Landeshauptmann Josef Krainer, Reg.-Rat Dr. Alfons Tropper, Vorsitzender des Aufsichtsrates, Minister a. D. DDr. Udo Illig.



Von links: Hugo Wiener, Cissy Kraner und Heinz Conrads bei Filmaufnahmen in den alten Hangars, in der Nachkriegszeit.



Daliah Lavi auf dem Weg zum Konzert in Graz.



Kranzniederlegung an der Büste von Oberst F. P. Erich Kahlen am 1. November 1983



Staatsbesuch der englischen Königin am 9. Mai 1969, mit Landeshauptmann Josef Krainer bei der Ankunft.

Erst trink ich's aus, mein Reininghaus



Weil es mehr
vom Besten hat
und weil es
länger reift,
zum hellen,
leichten,
eleganten
PILS

**Reininghaus
PILS**

Das edle Pils
aus der Steiermark

1945 – die Stunde Null

Wie 1918/19 wurde auch nach dem Ende des 2. Weltkrieges jegliche zivile und militärische Luftfahrt in Österreich untersagt. Gab es im Krieg nicht weniger als sechs von Graz ausgehende Linien, so sah der Thalerhof nun keine Passagiermaschinen. Der Flugplatz diente lediglich als Basis für alliierte Militärmaschinen. Eine Filmgesellschaft richtete in einem der Hangars ihr Atelier ein.

Doch der Wiederaufbau setzte auch in der Luftfahrt ein. Schrittweise kam es zu Lockerungen. Mit dem Modellflugsport begann es, und 1947 konnte das „Amt für Zivilluftfahrt“ errichtet werden. Ende 1949 erlaubte der Alliierte Rat den Segelflugsport wieder. Wie bereits vor 1938 wurde Graz-Thalerhof auch jetzt wieder zum Mittelpunkt, zum Mekka der Sportfliegerei in Österreich. Die Grundlagen für wohlorganisierte Schulen des Segel- und Motorflugs sowie der Fallschirmspringer wurden gelegt.



BP-Betankungen in den Anfängen (1950).

1951 Graz wieder im Luftverkehr

Die Gesellschafter der Flughafengesellschaft, Republik Österreich, Land Steiermark und Landeshauptstadt Graz, stellen für den Ausbau der Anlagen bedeutende Mittel zur Verfügung. Die ersten Baumaßnahmen waren die Renovierung des Abfertigungsgebäudes und die Anschaffung von Gerätschaften für den Bodendienst.

1951 berührte nach langer Pause eine Flugstrecke wieder Graz. Es war dies die Linie Rijeka–Graz–Rijeka, befliegen von der jugoslawischen Luftfahrtgesellschaft JAT. In diesem Jahr konstituierte sich der steirische Landesverband des Österreichischen Aero Clubs, zu dessen ersten Präsident *Dr. Josef Gaisbacher* gewählt wurde.

1952 brachte dem Grazer Flughafen den JAT-Kurs Beograd–Zagreb–Graz–

Zur Erinnerung

an die feierliche Wiedereröffnung des Flughafens Thalerhof am Samstag, den 23. Juni 1951

An diesem bedeutsamen Tage wurde die Stadt Graz nach langen Jahren wiederum in den internationalen Luftverkehr einbezogen. Es sei hier besonders dem Vorsitzenden der Flughafengesellschaft, Herrn Landesrat Dr. phil. et jur. et rec. pol. Udo Illig und dem Geschäftsführer, Herrn Direktor Donner, gedankt, die sich um die Aktivierung des Flugverkehrs große Verdienste erworben haben.

Immerdar gut Land!

*Maria
Landeshauptmann*

Frankfurt und die bestens organisierte Weltmeisterschaft im Modellflug. Der steigende Luftverkehr sowie die durch und nach dem Krieg sprunghaft entwickelte Flugtechnik ließen die Errichtung einer neuen Landebahn notwendig erscheinen. So erhielt 1954/1955 der Grazer Flughafen eine 1500 m lange Betonpiste – damals der erste Neubau dieser Art in Österreich – mit der dazugehörigen Anflugbefeuerung sowie die Ausgestaltung der Flugsicherungseinrichtungen.

Im Juni 1954 Gründung der Fallschirmspringerschule und der 1. Motorflugschule unter Oberst Löw im Rahmen der österreichischen Rettungsflugwacht.

ter war *Dipl.-Ing. Erich Prenner*. Mit der Aufstellung des Bundesheeres der Zweiten Republik erfolgte auch wieder die Errichtung der Luftwaffe. Am 10. April 1957 bezog die erste Staffel Düsentrainer vom Typ Vampire ihren Standort in Graz-Thalerhof. 1957 fand auch ein großer Flugtag mit geschätzten 50.000 Besuchern statt.

In diesem Jahr wurde auch die Vereinigung der beiden Luftverkehrsgesellschaften „Airaustria“ und „Austrian Airways“ (beide hatten nie ein Flugzeug im Einsatz gehabt) unter Beiziehung der Scandinavian Airline Systems (SAS) sowie der Fred Olsen Flyselskap die eigene nationale Fluggesellschaft, die Austrian



Einholung der englischen Besatzungsfahne 1955.

1955 – Freiheit und Lufthoheit

Der Staatsvertrag des Jahres 1955 brachte Österreich die Freiheit wieder und, aus der Rettungsflugwacht hervorgegangen, stand auch sofort die erste Motorflugschule des Landesverbandes Steiermark des Österreichischen Aero Clubs zur Verfügung. Der erste Schullei-

Airlines – Österreichische Luftverkehrs A.G., gegründet.

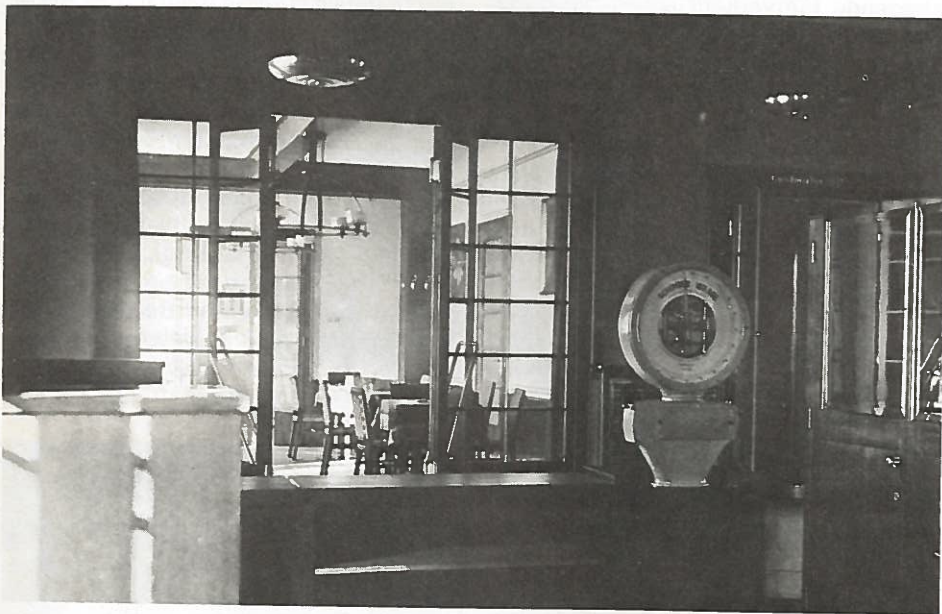
Zahlreiche später namhafte Verkehrs- und Militärflieger, wie *General Karl Mader* und *Kapitän Robert Elias*, haben damals ihren Pilotenschein erworben bzw. wieder erworben, unter ihnen auch Hofrat *Dr. Josef Gaisbacher*.

Ein Jahr später, am 31. März 1958, hob zum ersten Mal ein Verkehrsflugzeug un-

ter den Farben Österreichs von der Startbahn des neuen Zentralflughafens Wien-Schwechat ab. Mit der Gründung der „eigenen“ Linie war die Möglichkeit geboten, ein Flugprogramm zu gestalten, das ein Optimum für die Volkswirtschaft des Heimatlandes herausholte. Graz sah damals noch keine AUA-Maschine im Linienverkehr, obwohl eine solche bereits 1959 am Thalerhof landete, doch war sie nur wegen starken Nebels in Wien nach Graz gekommen. Dafür weitete sich der Sportflug am Thalerhof mit der Gründung des Heeresflugsportklubs „Albatros“ 1959 weiter aus. Im Bereiche der „General Aviation“ trat neben Dr. Gaisbacher, der 1961 die Steirische Motorflugunion und 1965 die Steirische Flugsportunion für Segelflug in Graz als Schul- und Sportzentrum gegründet hatte, insbesondere DDr. Anton Heschgl hervor, der 1958 den Steirischen Luftfahrerverband mit der ASKÖ-Fliegerschule ins Leben gerufen hatte.



Bau der ersten 1500-m-Betonpiste 1955 (Foto Macher).



Der Passagierraum im alten Abfertigungsgebäude mit Blick ins alte Flughafenrestaurant (Foto Hausleitner).

1963 Graz im AUA-Liniennetz

1963 nahm Austrian Airlines den Inlandsflugdienst mit Maschinen vom Typ DC-3 auf, durch den die Landeshauptstädte mit Wien verbunden wurden. Damit schloß sich die letzte Lücke, die durch die Liquidierung der alten ÖLAG 1938 dem österreichischen Luftverkehr geschlagen worden war. Ab 1. Mai 1963 wurde täglich die Strecke Wien–Graz–Klagenfurt und retour befliegen. Das Passagieraufkommen dieser Linie in Graz betrug 1963 2257 Personen. Schon 1964 verdoppelte sich diese Zahl. Aus dem Aufsichtsrat der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft scheideten die Mitglieder Sektionschef Dr. Otto Jettmar, Stadtrat Dr. Karl Scherer und Ministerialrat Dr. Josef Koller aus. Neu in den Aufsichtsrat wurden gewählt: Sektionschef Dr. Karl Halbmayer, Ministerialrat DVW



Flugsicherungstechnik in den Anfängen im alten Abfertigungsgebäude.

Dr. Walter Schneider, Stadtrat Dr. Heinz Pammer und Ministerialrat Dr. Josef Jurkowsch.

1965 gliederte man Graz durch die Eröffnung des AUA-Kurses Graz–Linz–Frankfurt in das internationale Streckennetz ein.

Der Kurs wurde in den ersten beiden Jahren täglich, außer Sonntag, mit dem eigens für den Nahstreckenverkehr angeschafften Fluggerät des Typs Hawker Siddeley 748 bedient. Schon im ersten Betriebsjahr zählte man 3659 Passagiere. Die Skepsis mancher, eine internationale Verbindung von und nach Graz zu führen, hatte sich als unberechtigt erwiesen, denn bereits 1968 konnte mit dem Sitzplatzangebot in der zweimotorigen Maschine nicht mehr das Auslangen gefunden werden, so daß ab Sommer 1968 auf die viermotorige Vickers Viscount, die 65 Passagieren Platz bot, übergegangen wurde. Neben den Kursen von Aus-

trian Airlines hatte die JAT 1967 die Ferienlinie Split–Graz–Split eröffnet. Auch sonst war einiges los: Die Taufe einer AUA-Caravelle auf den Namen „Steiermark“ am 19. Mai 1966 gestaltete sich zu einem regelrechten Volksfest auf dem Thalerhof. Die Weltmeisterschaft im Fallschirmspringen brachte Teilnehmer aus 26 Nationen, und es gab wieder die Europaflüge, eine Flug-Rallye, die mit Graz bis zur Gegenwart herauf eng verbunden ist.

Inzwischen hatte sich auch der Charterverkehr beachtlich entwickelt: Ab 1969 brachte die rumänische Fluggesellschaft Tarom steirische Urlauber nach Constanza, die ostdeutsche Interflug verband Graz mit Dresden und Ostberlin. Die englische Gesellschaft Laker Airways brachte mit der BAC-1-11 Berliner Urlauber in die Steiermark, und die bulgarische Chartergesellschaft Bulair nahm mit einer viermotorigen Iljuschin 18 den Charter-Flugverkehr auf der Strecke Varna–Linz–Graz–Varna auf.

1966 trat *Dir. Karl Donner*, der seit 1936 Geschäftsführer war, in den Ruhestand. Ab 1967 wurde *Dir. Franz Wratschko* zu seinem Nachfolger bestellt.



Abbruch des alten Flughafengebäudes 1968 (Foto Amsüss).



Das alte Abfertigungsgebäude vor dem Abbruch 1969 (Foto Amsüss).

1969 – der neue Flughafen

Das Passagieraufkommen am Thalerhof stieg enorm. Waren es im Jahre 1951 lediglich 1224 Passagiere, so zählte man 1965 schon 21.714 und im Mai 1969 konnte der 50.000. Passagier der AUA in Graz begrüßt werden.

Der Frachtverkehr stieg von 2500 kg im Jahre 1963 auf 100.000 kg 1966 und 132.000 kg im Jahre 1968.

Dieser Frequenzsteigerung trug daher die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. durch einen Ausbau der Flugsicherungsanlagen nach modernsten Gesichtspunkten und einen Neubau des Flughafengebäudes Rechnung.

Anfang Mai 1969 war das nach den Entwürfen des Architektenbüros Oratsch-Haidvogel-Andree errichtete neue moderne Abfertigungsgebäude fertig und konnte seiner Bestimmung übergeben werden.

An der Eröffnung nahmen u. a. Bundesminister für Verkehr *Dr. Karl Weiss*, Landeshauptmann *Josef Krainer* und Bürgermeister *Dipl.-Ing. Gustav Scherbaum* teil. In diesem Jahr sah der Thalerhof

auch einen äußerst prominenten Fluggast. Queen Elizabeth II. landete anlässlich ihres Staatsbesuches in Österreich mit einer Sondermaschine auf dem Grazer Flughafen.

Der seit 1950 wirkende erste Vorsitzende des Aufsichtsrates, Bundesminister a. D. *DDr. Udo Illig*, schied aus dem Aufsichtsrat aus.

Sein Nachfolger wurde der heutige Landesamtspräsident *Dr. Alfons Tropper*.

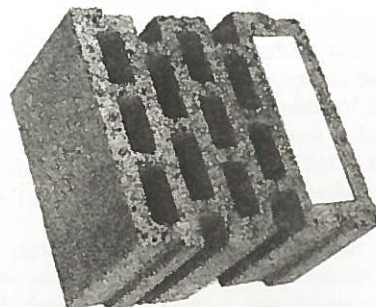
Ebenso schied als Vorsitzender-Stellvertreter Bürgermeister *Dipl.-Ing. Gustav Scherbaum* aus, sein Nachfolger wurde Finanzstadtrat *Dr. Alfred Edler*. Ebenso neu in den Aufsichtsrat kam Landesrat *Hans Bammer*. Optimistisch wurde in die Zukunft geblickt. Es sollten aber schwere Zeiten bevorstehen. Die AUA stand vor dem Ruin. 1970 drohte die Einstellung des gesamten Flugverkehrs. Der Inlandsdienst der AUA mußte am 31. März 1970 liquidiert werden. Den Initiativen der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft war es auch zu danken, daß der Linienverkehr von und nach Graz erhalten werden konnte.

baufirma
SCHINKO
betonwerke



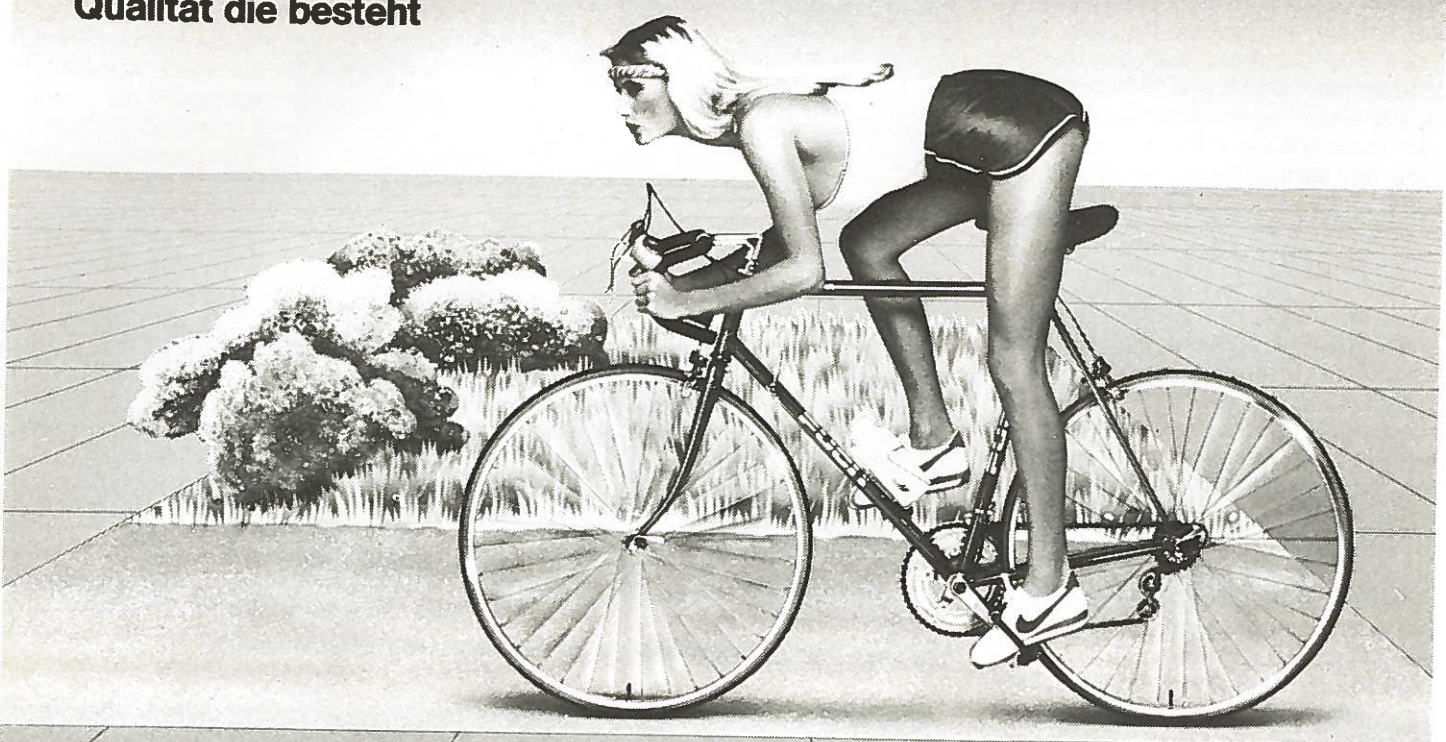
Bauunternehmung • Transporte • Baustoffe

8082 Kirchbach/Steiermark
Tel. 0 31 16/22 38 u. 25 38
Telex 032141



THERMOBLOCK
Energiesparendes Wandbausystem

Qualität die besteht



Puch-Fahrrad um 1900



Steyr-Daimler-Puch AG



Der Beginn des Düsenzeitalters in Österreich

Mit Recht kann behauptet werden, daß das Düsenzeitalter in Österreich auf dem Flughafen *Graz-Thalerhof* eingeleitet worden ist. Denn hier sind die ersten Düsenflugzeuge des im Jahre 1955 neu aufgestellten österreichischen Bundesheeres stationiert worden. Natürlich hat es schon vorher von österreichischen Flugplätzen aus Düsenflugbetrieb durch die deutsche Luftwaffe und auch die Besatzungsmächte gegeben. Aber unter den rot-weiß-roten Farben waren es jene drei von insgesamt acht De Havilland, DH 115, „*Vampire*“, mit den Kennzeichen 5C-YA, 5C-YB und 5C-YC, die ab Ende März 1957 vom Flughafen Graz-Thalerhof aus den Düsenflugbetrieb in Österreich begonnen haben.

Am 7. März 1957 hatten die Hauptleute *Karl Bleckl*, *Arthur Pipan*, der Oberleutnant *Hermann Buchner* und der Stabswachtmeister *Johann Schneider* unter den Fluglehrern *Thornton* und *Wilson* in *Hatfield* in England mit der Einweisung auf Düsenflugzeugen begonnen. Oblt *Buchner* hatte dabei als einziger bereits auf Düsenflugerfahrung, und zwar auf Me 262, zurückblicken können.

Nach Ende der Einweisung hatte Hptm *Pipan*, noch von *Thornton* begleitet, diese drei „*Vampire*“ in einem Non-Stop-Flug von 2 Stunden 16 Minuten von *Hatfield* nach *Wien-Schwechat* geführt.

Am 28. 3. 1957, 14 Uhr 15, war es dann endlich soweit. Hptm *Bleckl* setzt die Rä-

die *Vampire* erstmals einem größeren und staunenden heimischen Publikum sowohl im Fluge als auch am Boden, zur Besichtigung ausgestellt, vorgeführt.

Am 1. Mai 1957 wird unter dem Kommando von Hptm *Bleckl* die JaBo-Schulstaffel auf dem Fliegerhorst Thalerhof aufgestellt:

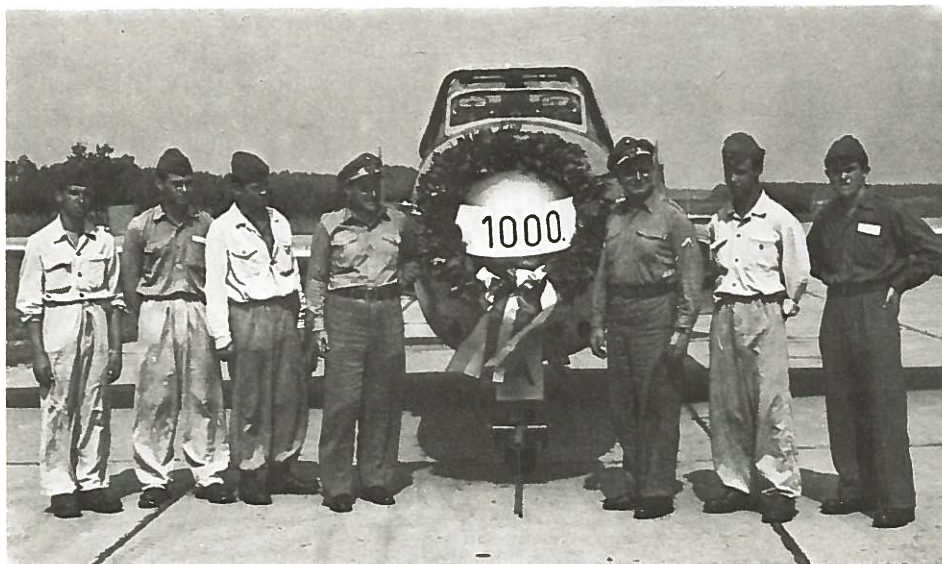
Es setzt eine zunächst zögernde, dann sich stürmisch entwickelnde Ausbildungstätigkeit ein. Zuvor jedoch wird – die Bräuche bei der neuen Fliegertruppe sind noch nicht so streng – jedem, der wissen will, wie es ist, wenn „*ein Engel schiebt*“, dieses Gefühl auch vermittelt. So gelingt es auch dem jetzigen Kommandanten des Fliegerregimentes 2, Oberst Mag. *Franz Eitner*, als jungem

Fliegerhorst Nittner

Fast zwei Jahre nach dem Ende der Besatzungszeit konnte die österreichische Fliegertruppe wieder auf einem der ältesten Militärflugplätze Österreichs ihren Einzug halten. Die Belegung des als Verkehrsflugplatz geltenden Thalerhofs mit Fliegerkräften erfolgte gemäß Ministerratsbeschlusses vom 21. November 1955, demzufolge auch Zivilflugplätze für die Mitbenützung durch die Luftstreitkräfte herangezogen werden können. Es kam zu der bereits vor 1938 geplanten Teilung in einen nördlichen, zivilen Teil, den Verkehrsflughafen Graz, und einen südlichen, militärischen Teil, den Flieger-



Eine Rotte De Havilland DH-115 „Vampire“ im Fluge (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



Bald nach Aufnahme der Ausbildung konnte der 1000te Start auf der „*Vampire*“ gefeiert werden, das Bild zeigt die Majore *Pipan* (li) und *Bleckl* (re) neben dem Jubiläumsflugzeug nach dem 1000sten Start der *Vampire* am 27. 8. 1959 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

der der 5C-YA weich auf die damals erst 1500 m lange Betonpiste des Flughafens Thalerhof! Österreich hatte jetzt seine eigenen Düsenluftfahrzeuge und war von der Entwicklung auf diesem Sektor nicht mehr ausgeschlossen.

Im April 1957 findet am Thalerhof der erste und internationale Flugtag statt. Neben anderen Attraktionen wird auch

Oberleutnant bereits eine Woche nach Aufstellung der Staffel, einen neunminütigen „*Rundflug*“ mit dem Staffellokommandanten zu ergattern.

Noch im selben Jahr erfahren weitere Kaderpiloten die ersten Alleinflüge auf der „*Vampire*“, Hptm *Rupert Thurner*, Oblt *Hoffer-Sulmtal* und Stwm *Franz Micheuz*.

horst Thalerhof bzw. ab 1967 Fliegerhorst Nittner.

Die Unterbringungsmöglichkeiten waren allerdings recht ungünstig, da im Zuge der Verlängerung der Startbahn die 1913/14 erbaute Fliegerkaserne, die beiden Hallen im Süden und das Wertgebäude aus dem Ersten Weltkrieg schon 1954/55 aus Gründen der Flugsicherheit abgetragen worden waren. Erst mit der gänzlichen Übersiedlung der Kraftfahrzeuganstalt in die Grazer Jägerkaserne wurden auch die Hallen erst nach und nach geräumt. Die 1936/37 erbaute Fliegerkaserne war bereits belegt. Nachdem eine provisorische Grenzschutzeinheit die Objekte von den Briten übernommen hatte, war im Jahre 1956 die *Versorgungskompanie 5* als erste Einheit in Thalerhof zur Aufstellung gelangt.

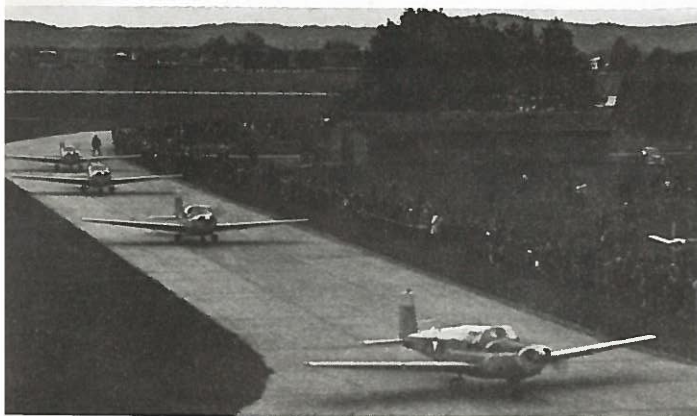
Als mit 1. Mai 1957 die *Jabo-Schulstaffel* auf dem Thalerhof offiziell aufgestellt war (siehe auch: „*Der Beginn des Düsenzeitalters in Österreich*“), lag die Organisation der jungen Fliegertruppe noch in den Kinderschuhen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen waren daher äußerst bescheiden. Der Dienstbetrieb der ersten österreichischen Düsenstaffel wurde – im Vergleich zu den heutigen Verhältnissen – unter primitiven Voraussetzungen durchgeführt. Die Versorgung erfolgte vorerst durch das Feldjägerba-



Major-Arzt Dr. Karl Manowarda, Fliegerarzt am Thalerhof von 1959 bis 1966 (Foto: Bildstelle Thalerhof).



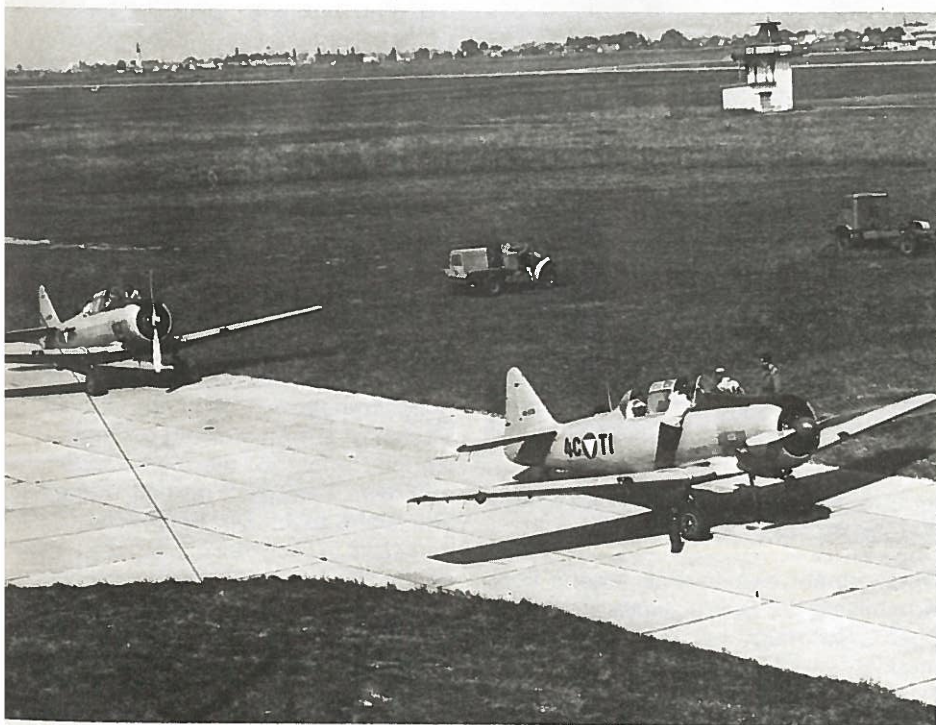
Fougo CM 170 R „Magister“ über Graz (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



Die im Jahre 1965 auf den Thalerhof verlegten Saab 91 D „Safir“ bei einem „Tag der offenen Tür“ im Jahre 1966. Dahinter eine T-6 und einer der beiden 1913/14 errichteten Hangars (Bild: Bildstelle Graz-Thalerhof).



Betankung zweier „Vampires“ auf dem desolaten Vorfeld einer der beiden ehemaligen Fleisch-Hangars, die von der Jabo SST im Jahre 1957 bezogen worden waren. Die Flugzeuge mußten über provisorisch verlegte englische PSP-Roste zur Startbahn gezogen werden (Bild: Bildstelle Graz-Thalerhof).



Zwei Harvard T-6 „Texan“ auf dem Thalerhof 1961. Dahinter drei Schleppwinden der diversen Grazer Segelfliegervereine (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



Oblt. Eduard Nittner (Mitte), der am 3. Mai 1912 mit einer Etrich-Taube den Semmering überflog und bei Graz landete. Nach ihm wurde 1967 der Fliegerhorst Thalerhof in Fliegerhorst Nittner umbenannt. Links von ihm Oblt. Carl Banfield, rechts Oblt. Blaschke, vor einem Lohner-Pfeilflieger (Foto: Heeresgeschichtliches Museum, Wien).

taillon 17. Als Unterkunft diente eine der 1938 errichteten baufälligen Luftwaffenbaracken.

Die bei der *JaboSST* geleistete Aufbauarbeit sollte die Voraussetzung für die Aufstellung des *Jabo-Geschwaders* werden. Ab Jänner 1961 begannen schwedische Instruktoren in Graz mit der Vorausbildung zukünftiger *Jabo-Piloten*. Die Auswahl und Ausbildung der Piloten, die bereits auf den *Fouga CM-170 R „Magi-*

ster“ der *Fliegerschulabteilung Zeltweg* vorgeschult waren, dauerte bis zum März. Anfang 1962 verlegte die *Fliegerschulkompanie 2* von Hörsching nach Graz und ließ nun auch die Bevölkerung der Flugplatzumgebung an dem bekannt satten Kolbenmotorgeräusch der *Harvard T-6* teilhaben. Anfang 1963 wurde die *JaboSST*, bei gleichzeitiger Umrüstung auf die neue *Fouga „Magister“*, der *Fliegerschulabteilung* in Zeltweg unter-

stellt. Die gutbewährten „*Vampire*“ wurden an das *Jabo-Geschwader* in Hörsching abgegeben. 1965 kamen auch die heute noch bei der Fliegerschule in Zeltweg verwendeten *Saab 91 D „Safir“*, die als Nachfolgemuster für eine Reihe veralteter Schulflugzeuge im Vorjahr beschafft worden waren, nach Graz.

Als Anfang 1966 aus der *FISabt* zwei Geschwader des neu aufgestellten *FIR 2* mit den Standorten Zeltweg und Graz gebildet werden sollten, wurden die Einheiten in Graz umbenannt. Die noch mit *T-6 „Texan“* ausgerüstete *FISKP 2* unter *Hptm Micheuz* wurde zur *2. Staffel/Schulgeschwader I* (Kommando in Zeltweg, *Obstlt Semmelrock*), die *JaboSST* unter *Mjr Pipan* zur *1. Staffel* des noch aufzustellenden *Schulgeschwaders II*. Aus den Technikern der *JaboSST* wurde unter *Hptm Erich Stelzer* die *teKp/II/FIR2* aufgestellt. Zu der 1966 geplanten Aufstellung eines *Schul-Gesch II* sollte es jedoch nicht mehr kommen.

1968 wurde die *2. Schul-Geschw I* infolge des Ausscheidens der *N.A.LT-6 „Texan“* aufgelöst und die *1./Schul-Geschw. II* nach Zeltweg verlegt. Damit war die Flugzeugführerausbildung wieder in Zeltweg zusammengelegt worden. Der Name eines Mannes muß hier noch besondere Erwähnung finden, der neben seiner truppenärztlichen Verwendung in der Zeit von Ende 1959 bis Sommer 1966 durch sein hohes Maß an Verfügbarkeit als Fliegerarzt auf dem Fliegerhorst Thalerhof, sein kameradschaftliches Verhalten und seine außergewöhnliche luftsportliche Aktivität einen besonderen Ruf erringen konnte: *Dr. med. Karl Manowarda*. Selbst Kampfpilot im 2. Weltkrieg, gehörte er zu den Männern, die den Luftsport nach dem Kriege mit kompromißloser Zielstrebigkeit wieder ankurbelten, wobei MANOWARDA seine Seele in erster Linie dem Fallschirmspringen verschrieben hatte.

1968 wurde die *2. Schul-Geschw I* infolge des Ausscheidens der *N.A.LT-6 „Texan“* aufgelöst und die *1./Schul-Geschw. II* nach Zeltweg verlegt. Damit war die Flugzeugführerausbildung wieder in Zeltweg zusammengelegt worden.

Auf Grund des Traditionserlasses des BMLV wurde der Militärflugplatz Thalerhof nach *Oblt Eduard Nittner*, einem der ersten Militärpiloten Österreich-Ungarns, der am 3. Mai 1912 mit einer *Etrich-Taube* von *Wr. Neustadt* aus den Semmering überflogen hatte und bei Graz gelandet, benannt.

leistungsstark ortsverbunden unabhängig

2300 mal in Österreich. Immer in Ihrer Nähe – und die Menschen, die ihre Geldgeschäfte abwickeln, sind persönlich für Sie da. Sozusagen von Nachbar zu Nachbar. Darauf können Sie sich immer verlassen. Wir bieten Ihnen alle Bankleistungen vom Sparbuch bis zum internationalen Geldtransfer. Aber auch in puncto Unternehmensberatung, Leasing oder Reisedienst, sowie in vielen anderen Fragen sind wir für Sie da. Unser Leistungsumfang und unser persönlicher Service sind zwei Vorteile, mit denen Sie „rechnen“ können.

Raiffeisen. Die Bank

mit dem persönlichen Service.



MARKTGEMEINDE FELDKIRCHEN BEI GRAZ

EW 4.307, Plz. 8073, Tel. (0 316) 29 11 35, mit den Ortschaften Lebern, Abtissendorf u. Wagnitz, 2 Ärzte, Gendarmerieposten, Raiffeisenkasse, Sparkasse, Gewerbebetriebe, Kegelbahn, Pensionen, Gasthöfe u. Privatquartiere mit gepflegten Fremdenzimmern, Reit- u. Spazierwege in den Murauen, WIR-Radwanderweg, Tennisplätze, Sportanlage, Kindergärten, Volks- u. Hauptschule, Musikschule, Gemeindebücherei, Zweigstelle der Volkshochschule, Marktmusikkapelle, Gesangsvereine, Feldkirchner Passionsspiele, Sportvereine.



Eine über 100jährige Erfahrung und 100%ige Sicherheit sind kennzeichnend für die P.S.K. Diese Vorteile eines großen Unternehmens – verbunden mit modernster Abwicklung und kundenfreundlichem Service – bieten wir Ihnen in 2300 Postämtern in Österreich.

Besuchen Sie uns. Wir helfen Ihnen gerne bei der Lösung Ihrer Geldprobleme.



Flughafen Graz im Aufwind

Austrian Airlines startete unter ihren neuen Vorstandsdirektoren *DDR. Anton Heschgl* und *Dr. Hubert Papousek* einen Höhenflug. Analog dazu kam der Aufwind für den Grazer Flughafen. Mit dem Slogan „Ihr Vertrauen ist unser Erfolg“ ging es aufwärts. 1971 wurde der grenzüberschreitende Flugverkehr ausgebaut und die Linie Graz–Salzburg–Zürich durch Austrian Airlines mit ihrem neuen Fluggerät, der McDonnell-Douglas-9, installiert (ab 1974 über Wien).

1973 begann der Bau der notwendig gewordenen Verlängerung der Betonpiste um 500 Meter nach Süden auf insgesamt 2500 Meter. Die Präzisionsanflugbefeuerung mit Anflugblitz sowie die Graspiste „Weßt“ wurden errichtet. Seit 1973 erhalten auch in der dem ASKÖ-Landesverband Steiermark gehörenden Schule am Thalerhof die Piloten die Grundausbildung der Austrian Airlines. Damit befindet sich die größte Ausbildungsstätte für die Grundausbildung von Linienpiloten in Österreich auf dem Grazer Flughafen.

1974 brachte den täglichen Austrian-Non-Stop-Flug Graz–Frankfurt–Graz.

1974 trat *Dir. Franz Wratschko* in den Ruhestand. Als Nachfolger wurde der seit 1967 ernannte Betriebsleiter *Fritz Eder* zum Geschäftsführer bestellt. Neuer Betriebsleiter wurde der ehemalige stellvertretende Werftleiter, Anton Glieder.

Der Ausbau der Betonpiste, der seit 1967 abgeschlossen war, brachte überdurchschnittliche Zuwachsraten an Passagie-



Europaflugrallye am Flughafen Graz (Foto Amsüss).

ren: Zwischen 1974 und 1976 stieg die Zahl von 75.000 auf 87.000. Von 1972 bis 1976 nahm der Charterverkehr um 98 Prozent zu. Ende 1975 schied Sektionschef *Dipl.-Ing. Josef Krzisch* aus dem Aufsichtsrat. An seine Stelle trat Sektionschef *Dipl.-Ing. Georg Weichselbauer* in den Aufsichtsrat. 1977 kam es zur Inbetriebnahme der Pistenmittel- und Rollhaltebefeuerung, der RVR-Anlage und des VASIS-Systems. Erstmals wurde in diesem Jahr die 100.000-Passagier-Grenze erreicht.

Die AUA-Tagesrandverbindung Graz–Frankfurt–Graz erwies sich als derart günstig, daß sich die Lufthansa entschloß, eine Abendverbindung zwischen Frankfurt und Graz zu installieren.

Am 1. November 1978 landete der Lufthansa Boeing 737 „City Jet“ im Linienverkehr auf dem Flughafen Graz. 1979

betrug das Passagieraufkommen über 135.000 Personen.

In dieser Zeit flogen pro Jahr rund 20 Linien- und Chartergesellschaften Graz an, und zwar mit Maschinen wie der dreistrahligen Boeing 727, der vierstrahligen Boeing 707 und DC-8 oder dem Großraumflugzeug Airbus A 300.

Der Charterbetrieb ex Graz hatte einen Höhepunkt erreicht. Seit damals reichen die Destinationen weit in den Mittelmeerraum hinein, und Charterflüge aus den USA sind keine Besonderheit mehr. Vor allem gibt es saisonale Flugverbindungen nach Athen, Korfu, Rhodos, Tunis, an die bulgarische Schwarzmeerküste, nach Mallorca, Teneriffa, Portugal, Ostberlin, Dresden, Dubrovnik und Split.

Weiters wurden Städteflüge u. a. nach Moskau, Rom, Kairo, Paris, Budapest, London, Tel Aviv und Madrid angeboten.

DAS STEIERMÄRKISCHE LANDESREISEBÜRO

das offizielle Reisebüro des Landes Steiermark bietet Ihnen seine umfassenden Dienste an:

- Alle Linienflüge
- IT-Flüge
- Flugpauschalreisen
- Städteflüge
- Kreuzfahrten
- Weltweite Reisen
- Alle Hotelvermittlungen
- Gesellschaftsreisen mit Flug, Bus, Bahn und Schiff
- Pauschalaufenthalte im In- und Ausland

Besonders aktuell:

- Urlaubsaufenthalte in der Steiermark, im übrigen Österreich und in Südtirol.
- Flugpauschalreisen in wärmere Zonen.
- Alle Eisenbahnfahrkarten, Schlaf- und Liegewagen, Platzkarten, Gruppenreisen, alle Fährverbindungen, Seniorenkarten etc., etc. . . .

Kommen Sie immer bei allen Reiseangelegenheiten zum Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark mit seinen Abteilungen:

Bahn	Leiter: Herr Dieter Tiefenbacher	Nebenstelle 24
Flug/Schiff	Leiter: Frau Christine Krpoun	Nebenstelle 16
Touristik	Leiter: Frau Ancica Katzianer	Nebenstelle 17
Kassen	Leiter: Herr Paul Kettler	Nebenstelle 28

STEIERMÄRKISCHES LANDESREISEBÜRO

8011 Graz, Hauptplatz 14, Telefon 76-4-56 Serie, Telex 03-1113
Filiale Bad Aussee, Hauptstraße 48, 8990 Bad Aussee

öfag

Technisches Zentrum für alle Flugzeuge



aerotechnik

Flughafen Graz, A-8073 Graz-Feldkirchen, Telefon 0316/26190, Telex 32369

Flugtypen der Allgemeinen Luftfahrt.



Der Kunstflugschwarm „Silver Birds“

Bereits im Jahre 1966 begann die damals in *Graz-Thalerhof* stationierte *JaBo-Schulstaffel* mit vier Schulflugzeugen der Type *Fouga CM 170 „Magister“*, Kunstflug im engen Verband zu trainieren. Die Piloten dieses ersten Anlaufes eines österreichischen Kunstflugschwarmes im Bundesheer der Zweiten Republik waren die Offiziersstellvertreter *Guggenberger* und *Wegenstein* sowie Oberwachtmeister *Herold*, heute alle Flugkapitäne bei den *Austrian Airlines*, und Oberwachtmeister *Strimitzer*, der seit dem Jahr 1978 der *Karo AS* angehört. Diese vier Flugzeugführer brachten es aufgrund ihrer Ambitionen schon am 20. Mai 1966 zu ihrem ersten öffentlichen Auftritt anlässlich der Taufe der *AUA-Caravelle* mit dem Namen „*Steiermark*“ am Flughafen *Graz-Thalerhof*. Es folgten noch einige Vorführungen in diesem Jahr, die ein so positives Echo fanden, daß beschlossen wurde, auch im nächsten Jahr weiterzumachen. Und für 1967 wurde auch schon ein Name gefunden: „*Silver Birds*“ sollten sie von nun an heißen. Allerdings mußte die personelle Besetzung umfangreich geändert werden. Es flogen ab diesem Zeitpunkt die Oberwachtmeister *Schönherr*, *Strimitzer*, *Fröschl* und *Kofler*, alles Fluglehrer der *JaBo-Schulstaffel*. Das Programm



Die Silver Birds 1967. V. l. n. r.: OWM Dietmar Schönherr, OWM Hubert Strimitzer, OWM Hans Fröschl, OWM Egbert Kofler (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

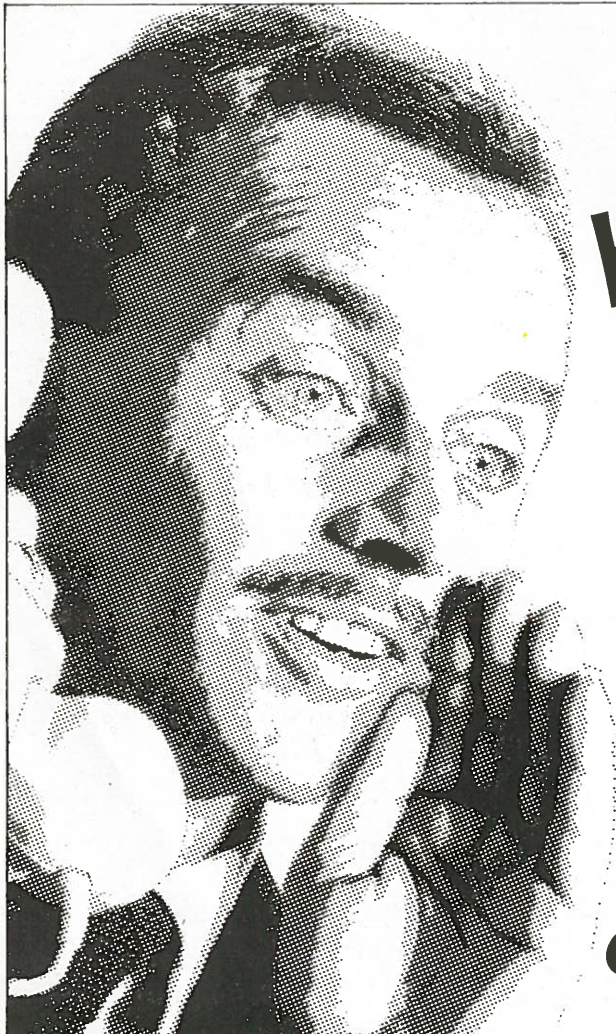
mit Loopings und Rollen in verschiedenen Formationen sowie einem „*bomb burst*“ mit anschließendem „*cross over*“ fand bei Fachleuten ebenso wie beim Publikum großes Interesse und Anerkennung.

In den Jahren 1967 und 1968 nahmen die „*Silver Birds*“ an 25 nationalen und internationalen Flugtagen innerhalb Österreichs teil, darunter der internationale Großflugtag in Wien-Aspern sowie Flug-

tage in Wels, Kapfenberg, am Wörthersee und selbstverständlich am Thalerhof. Abschluß und Höhepunkt dieser Serie stellte die Vorführung anlässlich der Schlußfeier der Fallschirmspringer-Weltmeisterschaft am Thalerhof dar.

Nach erfolgter Verlegung der *JaBo-Schulstaffel* nach Zeltweg begann 1972 die Umrüstung auf SAAB 105ö.

Im Jahre 1975 begannen neuerlich Fluglehrer der nun Düsenschulstaffel be-



bemärkenswert auf Draht

„Die schafft direkte
Verbindungen“

die steiermärkische 

Die bemerkenswerte Sparkasse

nannten Einheit mit Verbandkunstflugvorführungen. Das neue Team bestand aus Offiziersstellvertreter *Dietmar Schönherr* als Leader, Ostv *Hubert Stritzler* flog Left Wing, Ostv *Hans Fröschl* Right Wing und Vizeleutnant *Wilhelm Ehrbar* Slot. Das überaus präzise geflogene Programm begeisterte in diesem Jahr die Besucher des *Grand Prix am Österreichring* und die Zuschauer beim Bundesheerflugtag im niederösterreichischen Langenlebar; insgesamt weit mehr als 100.000 Zuseher wohnten diesen Veranstaltungen bei.

Daß 1976 die *Silver Birds* zum internationalen Großflugtag in Greenham-Common in England entsandt wurden, kann als folgerichtige Konsequenz der im Vorjahr gezeigten Leistungen gesehen werden. Die Darbietungen des österreichischen Viererteams fanden dort größte internationale Beachtung und Anerkennung. Allerdings war 1976 auch die letzte Saison der „*Silver Birds*“. Beim Bundesheerflugtag in Zeltweg durften sie ihr spektakuläres Programm zum letzten Mal zeigen.

Die Militärluftfahrttechnik am Fliegerhorst Thalerhof in der Zweiten Republik

Strukturelle Entwicklung:

Der Grundstein für die heutige Militärluftfahrttechnik am *Fliegerhorst Thalerhof* wurde 1957 gelegt, als in der damaligen JaBo-Schulstaffel der Flugbetrieb mit 3 *Vampire DH 115* (De Havilland) aufgenommen wurde.

Unter schwierigsten Verhältnissen und vielen Improvisationen wurde von den Technikern, die in der JaBo-Schulstaffel integriert waren, der Wartungsbetrieb organisiert und aufgebaut. An ihrer Spitze standen Hptm Ing. *Almer* als Technischer Offizier, die Prüfmeister Ostv *Schließsteiner* für Flugwerk, Ostv *Stumvoll* für Triebwerk sowie der Oberwerkmeister Ostv *Kiss* und VB *Grassl*, zuständig für FunkyBordgeräte. Als Wartungsräumlichkeit diente die heute längst schon abgetragene Halle 2.



Die *Silver Birds* im Viererverband, „Reihe links“ (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

Trotz dieser für heutige Vorstellungen nicht mehr denkbaren Ausgangssituation wurde neben den täglichen Checks, den Behebungen zahlreicher Defekte auch 6 Wochenkontrollen, 150 Stundenwartungen sowie Triebwerkswechsel durchgeführt. Zum Start mußte die *Vampire* über provisorisch angelegte und mit

Metallrosten befestigte Zurollwege geschleppt werden.

In der Folge ergab sich in der Fliegertechnik folgender Verlauf:

1959 erhielt die JaBo-Schulstaffel als Verbindungsflugzeug eine *Cessna-L 19* mit dem Kennzeichen 3A-BM, die ebenfalls technisch betreut und bis zur



Reinigungsarbeiten an den Triebwerksbrennkammern der *Vampire* 1962 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

Gewinnen Sie einen Flug zum Grand Prix von Monaco. Niki Lauda erwartet Sie.



**Diesel ist eine Philosophie.
Benzin eine andere. Der neue 190 D
hat die Vorteile von beiden.**

Der neue Mercedes 190 Diesel.
Jetzt Probefahren
bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz Landesvertretung für Steiermark und südliches Burgenland



Konrad Wittwar Ges.m.b.H.

8051 Graz, Schippingstraße 8, Tel. (0 31 6) 61 6 70

8712 Niklasdorf b. Leoben, An der Bundesstr., Tel. (0 38 42) 81 3 23, 81 8 46

IN IHRE CAFÉ-KONDITIONEIREI BEI DER OPER

Zafita

GRAZ, GIRARDIGASSE 6-8, TELEFON 74 1 82
GEÖFFNET: MONTAG BIS SAMSTAG VON 7 BIS 19 UHR

Unsere Erzeugnisse erhalten Sie im Duty-Free-Shop Graz. Auf den internationalen Abflügen der AUA und LH werden Sie mit erlesener Zafita-Konfiserie verwöhnt.



Sofortige und exakte Informationen über wichtige Unternehmensdaten sind im heutigen Flughafenbetrieb unerlässlich. Computerunterstützt laufen im Flughafen Graz die Finanzbuchhaltung, Anlagenbuchhaltung und die statistischen Daten für die Marketingaktivitäten. Diese statistischen Werte informieren über alle Details des Passagieraufkommens, der Fracht- und Postdaten im Soll/Ist-Vergleich - getrennt nach Fluglinien, Gesellschaften etc.



**GLAS
SAJKO**

BAU- U. PORTALGLASEREI
PROFILIT - ISOLIERGLAS - GLASBAUSTEINE
GLASSCHLEIFEREI SPIEGEL- BILDERRAHMEN

8073 FELDKIRCHEN WASSERWERKSTR. 6

☎ 0316/296126

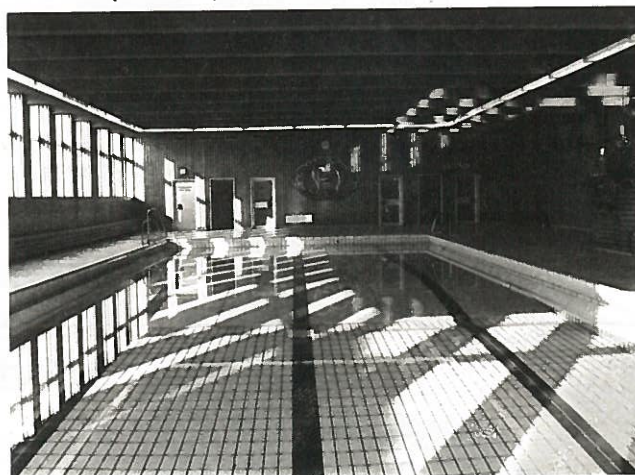
AEG

Aus Erfahrung gut

**HALLENBAD
KALSDORF**

mit Sauna, Solarium und Buffet

Telefon (0 31 35) 20 67

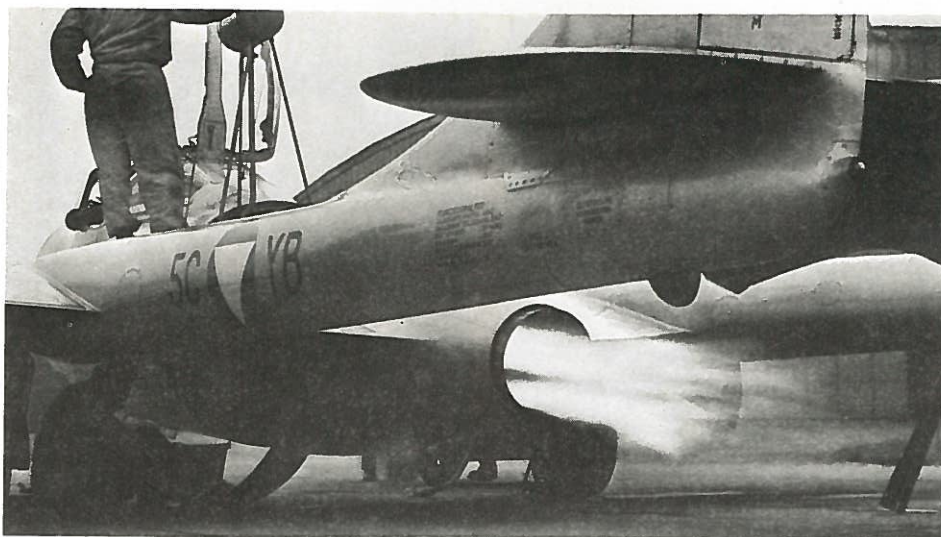


Badebetrieb:
Dienstag bis Freitag 16-22 Uhr
Samstag 14-22 Uhr
Sonn- und Feiertag 10-18 Uhr

Sauna- und Solariumbetrieb:
Mittwoch für Frauen, Dienstag und Donnerstag für Männer,
jeweils ab 15 Uhr. Samstag, Sonntag und Feiertag für Männer
und Frauen zu den Badezeiten.

Montag geschlossen!

Wassertemperatur: 29 Grad



Triebwerkskonservierungsarbeiten an der Vampire 1958 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

100-Stunden-Kontrolle gewartet wurde. 1961 erfolgte für einen Teil der Techniker der JaBo-Schulstaffel die Einschulung auf das Flugzeugmuster *Saab J 29F* in Schweden. 1963 wurde die Fliegerschulkompanie 2 aus Hörsching nach Graz verlegt und mit ihr die Flugzeuge *NA-LT-6G* (Texan) sowie *Cessna L 19*. Neben den Checks wurden an diesen Flugzeugen 50 und 100 Stundenkontrollen durchgeführt. Die Verantwortlichen im Wartungsbereich waren vor allem Wachtmeister *Schuster* und Wachtmeister *Schmidt*. Noch im selben Jahr verlegten die *Vampire* nach *Hörsching*, und am *Thalerhof* wurden an Stelle dessen *Fouga Magister CM 170* stationiert. Die Wartung an der *Fouga Magister* wurde bis einschließlich der 100-Stunden-Wartung durchgezogen.

1966 erfolgte unter *Olt Stelzer*, bisher als Technischer Offizier am *Thalerhof* ab 1964 tätig, die Aufstellung der Technischen Kompanie/Schulgeschwader II durch Zusammenfassung der Wartungsteile beider Staffeln. Kurz danach wurde *Lt Kreuzer* mit der Führung der 2. Technischen Kompanie/Schulgeschwader beauftragt. *Olt Stelzer* wurde Komman-

dant der 1. Technischen Kompanie/Schulgeschwader in *Zeltweg*. 1968 kam es abermals zur Umgliederung. Die 2. Staffel des *Jabo-Geschwaders* in *Hörsching* verlegte mit *Saab J 29F* nach *Graz* und die *Fouga Magister* verlegten



Triebwerkswäsche an der Flight line an einer SAAB 105 Ö 1980 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

nach *Zeltweg*. Aus der Technischen Kompanie/Schulgeschwader II wurde die 2. Technische Kompanie *JaBo-Geschwader* unter dem Kommandanten *Olt Kreuzer*. An der *Saab J 29F* wurden alle Kontrollen bis einschließlich E-Kontrolle und später auch die F- und G-Kontrolle durchgeführt. An mehreren Flugtagen gelang es der Technik trotz intensivem Flugbetrieb, einen 100%igen Staffellostand herauszuarbeiten.

Im Zuge der Umrüstung von *Saab J 29F* auf *Saab 105 Ö* wurden 1971 die ersten *Saab 105 Ö* am *Thalerhof* stationiert und die Wartung von der 2. Technischen Kompanie nach kurzer Einschulung des Technischen Personals durch Techniker aus *Hörsching* der Wartungsbetrieb voll aufgenommen. In der ersten Phase beschränkte sich die technische Betreuung nur bis zur D-Kontrolle.

1972 erfolgte bei der 2. Technischen Kompanie ein Kommandantenwechsel, *Olt Thalhammer* wurde Kompaniekommandant und *Olt Kreuzer* nach *Zeltweg* zur *Fliegerwerft 2* beordert.



Flächenwechsel an einer SAAB J 29F 1969 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

Die große Umgliederung der Fliegertruppe 1976 ergab bei der Technik folgende Situation:

Aus der 2. Technischen Kompanie/*JaBo* Geschwader rekrutierte sich die 2. Abteilung Flugtechnik/*Fliegerwerft 2* unter dem Leiter *ORev Ing. Schwaiger*, bisher als Prüffingenieur am *Fliegerhorst Thalerhof* tätig, und einem Wartungszug, welcher in die 2. Staffel/*Überwachungsgeschwader* eingegliedert wurde, sowie einer technischen Gruppe unter *Lt Wanderer* im Fachstab des *Überwachungsgeschwaders*.

Dem Wartungszug wurden primär die Aufgaben der Arbeiten an der *Flight Line* zugeordnet, der 2. Abteilung Flugtechnik die höheren Kontrollen sowie Basisinstandsetzungen übertragen. 1981 wurde erstmalig auch am *Fliegerhorst Thalerhof* eine H-Kontrolle (Überholung) an einer *Saab 105 Ö* mit dem Kennzeichen *yell J* durchgeführt.

Komm und schau!

- Sonderausstellung:
- Gesundheits- und Lebenshilfen
- Gastronomie- und Fremdenverkehrsinformationszentrum
- Schöne Steiermark – Bauen auf dem Land
- bit – Büroinformationstechnologie
- Antiquitätenmesse
- Neu: Fertighausdorf

99. Grazer Messe

29. Sept. – 7. Okt. '84

Kontakte,
die sich bezahlt machen

30. September –
● Erntedankfest und Trachtenumzug

4. Oktober –
● Tag der Landesverteidigung

Die Technik ist es, die Luftfahrzeuge in der Luft hält!

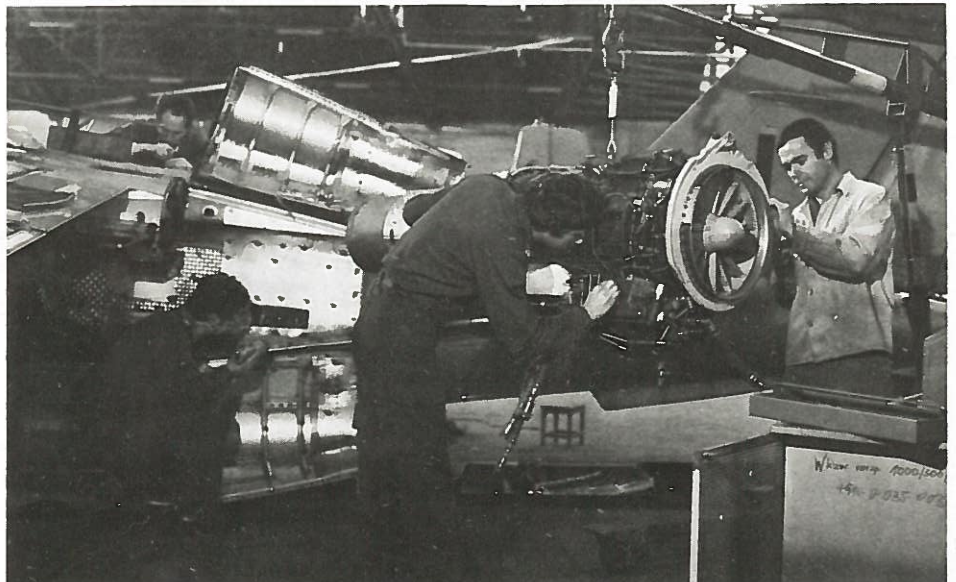
Das spezielle Sicherheitsbedürfnis in der Luftfahrt erfordert eine sehr sorgfältige Auswahl von Personal und Material. Schon in den Anfängen der Fliegerei beschäftigten sich Flugenthusiasten, welche großteils Erfahrung auf dem Gebiet der industriellen Fertigung oder über zeitgemäße betriebliche Ablaufverfahren hatten, mit den bei der Herstellung und beim Betrieb von Aeroplanen speziell auftretenden Sicherheitsaspekten. Sowohl die Hersteller als auch die Betriebe, welche Luftfahrzeuge und Luftfahrtgeräte betreiben, müssen sich an die ständig steigenden Anforderungen auf Grund der sich sehr rasch entwickelnden Technologie im Luftfahrtbereich ständig anpassen. Dieser Anpassungsvorgang erfordert vom Luftfahrtpersonal seine ständige Weiterbildung.

Dies spiegelt sich auch in den diversen Rechtsnormen wieder. Für die Materialerhaltung, das sind Wartung, Instandsetzung, Versorgung etc., sind in der Luftfahrt nur Werkstoffe und Geräte zu verwenden, welche den Luftfahrtnormen, die äußerst streng ausgelegt sind, entsprechen. So muß ein Luftfahrzeugwart über fundierte Kenntnisse in einem metallverarbeitenden oder einem elektronischen Beruf verfügen. In der Folge sind

Spezialkurse zu absolvieren, welche in Verbindung mit der praktischen Ausbildung einen gediegenen Wissensstand sowie praktische Fähigkeiten vermitteln. Dies führt zu einem maximalen Stand an Betriebssicherheit, läßt aber andererseits die Kosten für den Betrieb sehr stark ansteigen. Gravierend wurde dieser Umstand, als die herkömmlichen, durch Kolbenmotor getriebenen Unterschallflugzeuge durch düsengetriebene

Flugzeuge, welche mit stark verbesserter Struktur und aerodynamischer Auslegung den Überschallflug zulassen, abgelöst wurden.

Die Entwicklung der verwendeten Düsenflugzeuge in Österreich: In Österreich hat diese Ablösung mit der Einführung der ersten Düsenflugzeuge im März 1957 begonnen, wobei jedoch zu bemerken ist, daß der Überschallknall bis heute von keinem österreichischen Luft-



Triebwerkswechsel an einer SAAB 105 Ö 1981 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



Fachdienstleiter Karl Puschauer und Controller Fritz Wegerer vor dem Radarschirm.



Blick in den Kontrollraum im Tower.



Blick zum Abfertigungsgebäude und Vorfeld mit AUA DC 9 und LH Boeing 737.



Ein Kapitän bei der Flugwetterberatung mit Wetterberater AR Heribert Kerschbaumer.



Dienstgruppenleiter Hans Koroschetz bei seiner Arbeit als Flugwetter-Berater.



Die 4 Betriebsleiter-Stellvertreter. Von links: Roderich Fischer, Karl Stadner, Heinrich Schmidt und Johann Ofner.



Vier Boeing 737 am Flughafen Graz.

WIRtschaft FÜR ALLE WIRtschaft FÜR ALLE WIRtschaft

WIRtschaft FÜR ALLE WIRtschaft



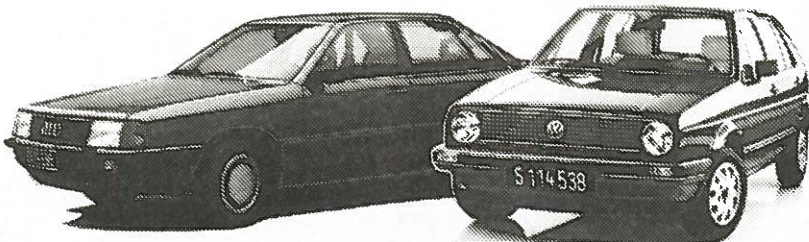
WIRtschaft FÜR ALLE WIRtschaft

UNTERNEHMEN *statt* unterlassen

WIRtschaft FÜR ALLE WIRtschaft FÜR ALLE WIRtschaft

Wir haben stets das richtige Angebot für Sie!

- * VW- und Audi-Neuwagen.
- * Erstklassige Prüfhaken-Gebrauchtwagen.
- * Umfassender Kundendienst mit zuverlässiger Qualitätsarbeit.
- * Unsere Karosserie-Fachwerkstätte arbeitet mit Glasurit-Spezial-Produkten. Für technologische Meisterleistungen!



Porsche Leibnitz

8430 Leibnitz, Südbahnstraße 27
Tel. 03452/23 89

fahrzeug erzeugt worden ist. Der Aufbau der neuen Luftstreitkräfte war 1955 unmittelbar nach dem Abschluß des Staatsvertrages mit den dadurch bedingten Einschränkungen begonnen worden. Der Beginn war sehr bescheiden. Die Erstausrüstung bestand teilweise aus Geschenken oder aus recht günstig erworbenen gebrauchten Flugzeugen verschiedenster Typen. In diesen Jahren konnte wirklich noch nicht von einer zeitgemäßen und einsetzbaren Luftwaffe gesprochen werden.

Um eine brauchbare Luftwaffe aufzubauen, mußte in erster Linie ein Schulflugzeug beschafft werden, das in seinen Eigenschaften mit einem zeitgemäßen Einsatzflugzeug vergleichbar war. Noch im Jahr 1956 fiel die Entscheidung zum Ankauf von drei Vampire T11 aus England. Am 27. März 1957 wurden die ersten Düsenerschulflugzeuge vom Typ *De Havilland DH115 Vampire T11* nach Österreich überflogen. Diese Maschinen waren die Grundausrüstung der in Graz-Thalerhof aufgestellten Jagdbomber-Schulstaffel. Der Bestand an Vampire T11 wurde durch zwei weitere Maschinen ergänzt, und zusätzlich wurden drei Vampire T55 angeschafft, so daß sich ein Gesamtstand von acht Vampire T11/T55 ergab.

Durch die stürmische Entwicklung in der österreichischen Düsenfliegerei war die Notwendigkeit der Beschaffung neuer Flugzeugmuster gegeben. Der Bedarf wurde 1959 mit achtzehn Fouga CM170R Magister abgedeckt.

Dieses Luftfahrzeugmuster war in Österreich unbewaffnet und wurde zur Pilotenausbildung sowie zum Pilotentraining verwendet.

Die Forderung, den österreichischen Luftraum sowie die Luftunterstützung zu sichern, war hiermit aber noch immer nicht zufriedenstellend erfüllt.

Nachdem die Beschaffung von 30 Fiat G-91 aus politischen Erwägungen nicht realisiert werden konnte, entschied man sich zum Ankauf der *Saab J 29F*, der „*Fliegenden Tonnen*“. Am 7.7.1961 trafen die ersten *Saab J-29F* in Wien-Schwechat ein. Insgesamt wurden 30 Stück dieses Typs beschafft.

Die *Saab J 29F* war als Jagdbomber einsetzbar und diente auch zur Sicherung des österreichischen Luftraumes. Gedacht war dieses Flugzeug als Vorläufer zu einem modernen Luftraumüberwachungsflugzeug. Die *J 29F* waren grundüberholte Flugzeuge, die sehr kostengünstig erworben worden sind.

Um die Nachfolgemuster festzulegen, wurde auf Grund eines Forderungskataloges erforscht, welche Flugzeuge den Anforderungen entsprachen. Da für die siebziger Jahre alle bisher angeschafften Düsenflugzeuge als veraltet anzusehen waren, mußte das neu zu beschaffende auch als Ersatz für diese herangezogen werden können. Das neue Düsenflugzeug mußte also für die Ausbildung, als Jagdbomber und zur Luftraumüberwachung verwendbar sein. Aus den zur

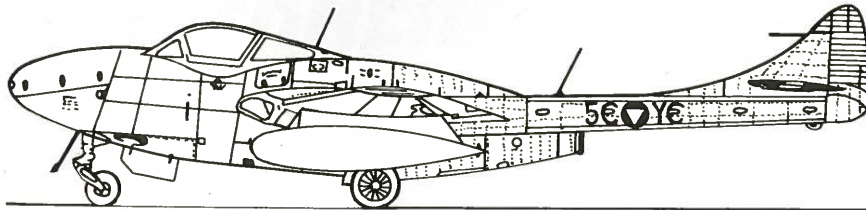
BOHR

Diethard Bohr, österreichische Generalvertretung für Schleifmittel der Firma Feldmühle AG.
Werk Wesseling

Auswahl stehenden Flugzeugen wurde auch aus Gründen der zu erwartenden Kosten die *Saab 105 Ö* ausgewählt. Nach dem Eintreffen der *Saab 105 Ö* in Österreich in den Jahren 1970/1971 wurden im Laufe von zwei Jahren alle bisher verwendeten Düsenflugzeuge außer Dienst gestellt. Seither hat die S 105 Ö alle Aufgaben einer modernen Luftwaffe zu erfüllen.

Typenbeschreibungen der in Österreich verwendeten Düsenflugzeuge:

De Havilland Vampire DH115
Technische Daten:



1950 die erste *DH115* in Farnborough vorgestellt. Sie konnte dort jedoch nicht im Fluge gezeigt werden. Am 15.9.1950 erfolgte schließlich der Erstflug.

Fouga 170 CM Magister

Technische Daten:
Ursprungsland: Frankreich
Zweisitziges Düsenflugzeug
Ganzmetallbauweise
Länge 10,29 m
Spannweite 11,30 m
Abflugmasse 3170 kg
Höchstgeschwindigkeit 710 km/h
Dienstgipfelhöhe 13.570 m
Steigzeit auf 9150m 13 min
Triebwerke: Turboméca Marboré VI
Stand Schub 2x480 kp

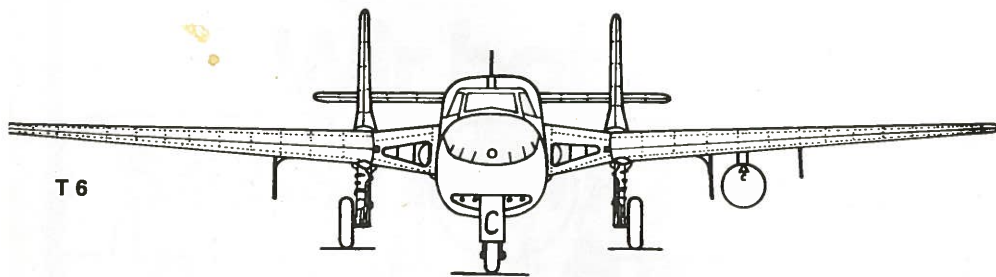
flug mußte man sich jedoch bis zum 27. Juni 1952 gedulden. Nachdem der *Magister* alle Erwartungen erfüllte, wurde im Juni 1953 ein Auftrag zum Bau von 10 Vorserienmaschinen erteilt. Die Qualität der *Magister* zeigte sich auch durch die Tatsache, daß die Kunstflugteams der französischen (*Patrouille de France*), der belgischen (*Diablos Rouges/Rode Duivles*) und der österreichischen (*Silver Birds*) Luftstreitkräfte, die Maschine wegen ihrer hervorragenden Flugeigenschaften verwendeten.

Die Saab J 29F „Tonne“

Technische Daten:
Ursprungsland: Schweden
Ganzmetallbauweise
Länge 10,20 m
Spannweite 11 m
Abflugmasse 6900 kg
Höchstgeschwindigkeit 1050 km/h
(Mach 0,93)
Dienstgipfelhöhe 15.000 m
Steigzeit auf 13.000 m in 8,5 min
Triebwerk: Svenska Flygmotor, RM 2B
(Lizenz De Havilland Ghost)
Stand Schub 1x2950 kp mit Nachbrenner
Bewaffnung: 4 Stk. 2-cm-Maschinenkanonen

Die Entwicklungsgeschichte:

Ab 1945 wurden Projektstudien eines Jägers durchgeführt, mit dem 1000 km/h erzielt werden sollten. 1946 wurde der Entwurf zum Abschluß gebracht und drei Prototypen in Auftrag gegeben. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit den automatischen Klappen erfolgte am 1. September der Erstflug in der Dauer von 30 min. Die beiden ersten Prototypen waren unbewaffnet, die dritte trug vier 20-mm-Maschinenkanonen. Zu dieser Zeit hatten die USA die F86 „*Sabre*“ und



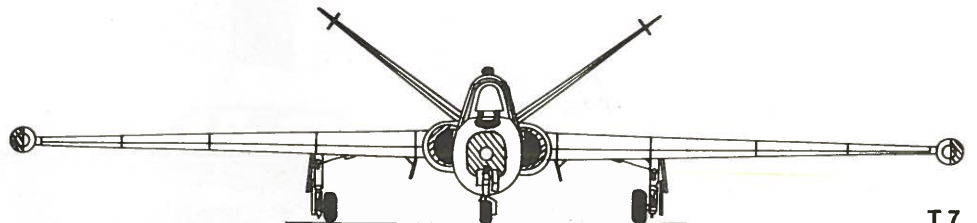
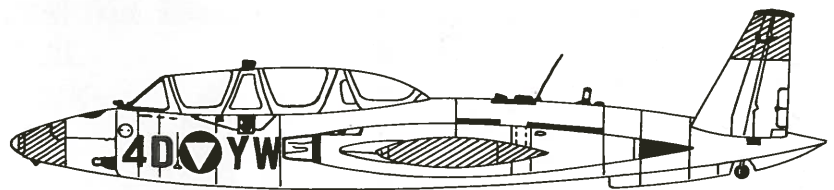
T 6

Zweisitziges Düsenflugzeug
Gemischtbauweise (Rumpfbügel aus Holz, Rumpf und Tragflächen aus Metall)
Länge 10,50 m
Spannweite 11,58 m
Flugmasse 5370 kg
Höchstgeschwindigkeit 845 km/h
Dienstgipfelhöhe 12.200 m in 16min 18sec
Schleudersitze Martin Baker
Triebwerke *De Havilland Goblin 3*
Vier Maschinenkanonen als Bewaffnung

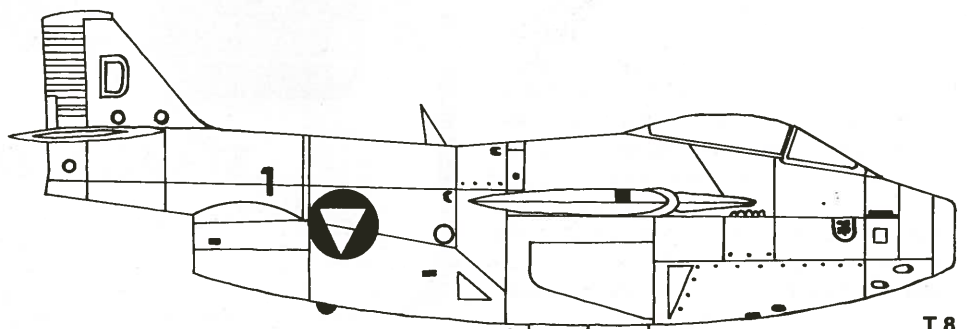
Anfang der fünfziger Jahre wurde der *Fouga CM170 Magister* nach Auftrag durch die französischen Luftstreitkräfte entwickelt. 1951 erfolgte dann der Bau der ersten drei Prototypen. Mit dem Erst-

Ein Rückblick in die Entstehung dieses Flugzeuges:

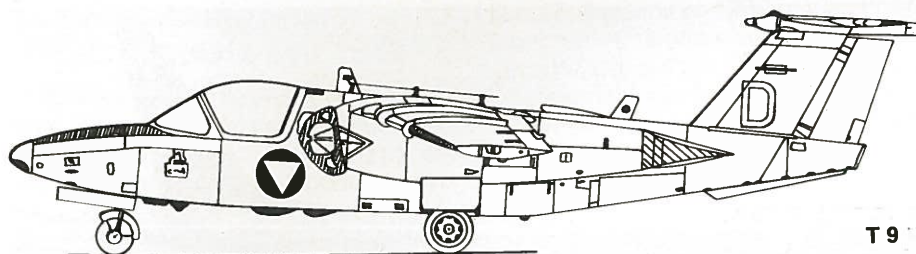
Im Jahr 1942 begann nach Ausschreibung durch das englische Luftfahrtministerium der Bau eines einsitzigen strahlgetriebenen Versuchsflugzeuges mit der Bezeichnung *De Havilland DH100*. Der Erstflug erfolgte schließlich am 26. Sept. 1943 in Hatfield. Obwohl die *Vampire* bereits vom Anfang an eine äußerst gelungene Konstruktion war, wie sich später auch ausreichend zeigte, begann De Havilland 1946 mit der Konstruktion eines Nur-Flügelflugzeuges, der *DH108*, mit gepfeilter Tragfläche. Diese Konstruktion sollte das Fliegen an der Schallmauer ermöglichen. Das Bemühen, die Schallgeschwindigkeit zu überschreiten, kostete allerdings 1946 Geoffrey de Havilland jr. beim Absturz des Prototyps der *DH108* das Leben. Über verschiedene Weiterentwicklungen wurde im Jahr



T 7



T 8



T 9

Ein Rückblick in die Entwicklung dieses Flugzeuges:

Zu Beginn der sechziger Jahre entwickelte die Firma Saab einen zweisitzigen Anfangstrainer, der auch als Erdkampfflugzeug verwendet werden konnte. Diese Entwicklung ging auf eine Privatinitiative der Fa. Saab zurück. Am 29. Juni 1963 flog der erste von zwei Prototypen. Anfang 1964 erhielt SAAB den Auftrag von 130 Serienflugzeugen mit der Bezeichnung SK60A. Später kamen noch 20 Flugzeuge dazu. Die SK 60A hatte zwei Turboméca Aubisque als Triebwerke. Es folgten die Weiterentwicklungen B und C, welche sich im Prinzip nur an den Flächenstationen und der damit verbundenen möglichen Zuladung unterschieden. Gravierende Änderungen waren an der Zelle notwendig, als 1966/1967 zwei bewährte, stärkere Triebwerke der Type GE J85 eingebaut wurden. Die nun vorliegende Version mit der Bezeichnung 105XT war für den Export bestimmt. Von diesem Luftfahrzeug wurden 40 Stück gebaut, welche mit einer geänderten Avionik die Bezeichnung 105 Ö erhielten und nach Österreich geliefert wurden.

die Sowjetunion die MIG15 verfügbar. Ausgerüstet war die Saab J 29F zuerst mit einem Strahltriebwerk der Type De Havilland Ghost dgt 3 mit 2270 kp Standschub. Die Saab J 29F war der erste in Großserie erzeugte europäische Düsenjäger mit Pfeilflügel. Gebaut wurden ca. 900 Stk. 1954 wurde für das Triebwerk ein Nachbrenner entwickelt, wodurch der Standschub auf 2950 kp erhöht werden konnte.

werken, Type General Electric J85-17B, ausgerüstetes Schul- und Erdkampfflugzeug in Leichtmetallkonstruktion.

Technische Daten:
 Ursprungsland: Schweden
 Ganzmetallbauweise
 Länge 10,5 m
 Spannweite 9,5 m
 Abflugmasse 6479 kg
 Höchstgeschwindigkeit 945 km/h (Mach 0,86)
 Dienstgipfelhöhe 13.000 m
 Triebwerke: General Electric J85-17B
 Standschub: 2x1293kp (12.685N)

Die Saab 105 Ö

Das Flugzeug Saab 105 Ö ist ein mehrsitziges, mit zwei Turbinenluftstrahltrieb-

Wasser – Wald – Wiesen – Sport – Spaß – Erholung und gutes Essen
 gemütlich – gastlich – und zum Greifen nah

Unterpremstätten

Die Marktgemeinde Unterpremstätten ist nur einen Sprung von Graz entfernt. Über die Pyhrn- oder Südautobahn, mit dem Bus oder mit der Bahn, Station Premstätten – Tobelbad, aber auch über den Flughafen Thalerhof leicht zu erreichen.

Unterpremstätten mit dem Schwarzl-Freizeitzentrum ist ein Naherholungs-ort für die Grazer und ein verkehrsgünstiger Ort für Gäste von überall – und immer zum Greifen nah. Eine gemütliche Gemeinde zum Baden und Faulenzen, zum Wandern, zum Radeln und einladend zum Einkehren.

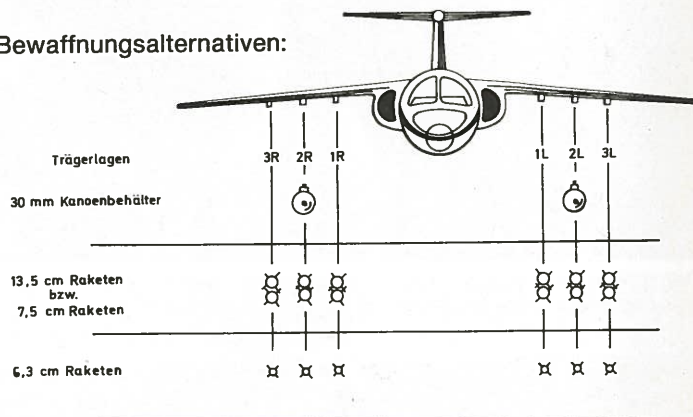
Gemütlich im Sommer beim: Schwimmen, Wasserskifahren, FKK, Surfen, Wandern, Tennisspielen, Fußballspielen, Radeln.

Gemütlich im Winter beim: Eislaufen, Langlaufen, Wandern, Feiern, Ausstellen und Sporteln in der Mehrzweckhalle.

Gemütlich in unseren Gasthöfen bei: guter Küche und steirischer Gastlichkeit.

Als unmittelbarer Anrainer des Flughafens und daher mit dem Geschehen stets sehr verbunden, gratuliert die Marktgemeinde Unterpremstätten recht herzlich zum 70jährigen Bestandsjubiläum des Flughafens Thalerhof und wünscht für die Zukunft weiterhin viel Erfolg.

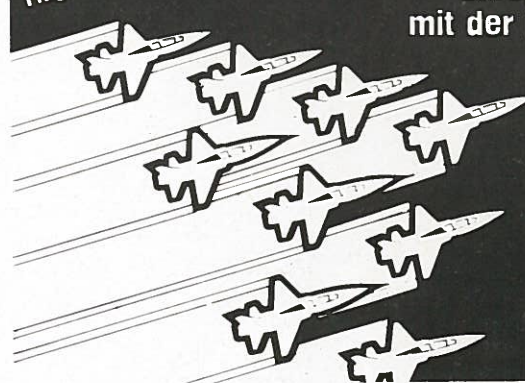
Bewaffungsalternativen:



Waffenalternativen

T 10

Das besondere Flugmodellbau-Fachgeschäft



modellbau schweighofer

Europas größtes Flugmodellbau-Fachgeschäft mit der Riesenauswahl und den kleinen Preisen!

350 m² VERKAUFSHALLE
 mehr als 300 verschiedene Baukästen
 mehr als 100 verschiedene Modellmotoren
 mehr als 50 versch. Fernsteuersysteme
 IMPORT — EXPORT — VERSAND

modellbau schweighofer
 8530 Deutschlandsberg
 Hauptplatz 9
 Tel. (0 34 62) 25 41 19



DC 8-Super bringt amerikanische Musiker (AIMS) nach Graz.



Der millionste Fluggast (1983). Ganz rechts Distriktleiter Gerhard Heschl, ganz links Stationsleiter Werner Schoiswohl.



15 Jahre Flugeinsatzstelle Graz des Bundesministeriums für Inneres, Durchführung von Rettungsflügen und Verkehrsbeobachtung.

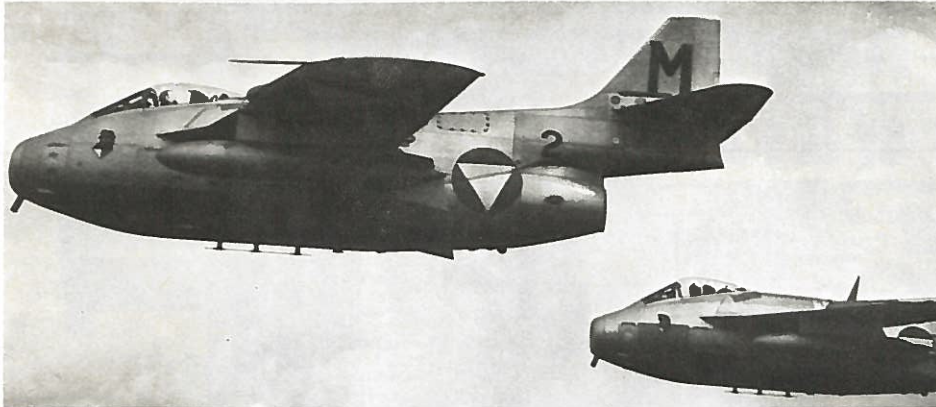


Frecce Tricolori auf dem Flughafen Graz.

Die Entwicklung zum Einsatzflugplatz seit 1968

Am 2. Mai 1968 wurde der *Thalerhof* endgültig in die Aufgaben der Luftraumüberwachung einbezogen. Als Vorhut der zweiten Staffel des Jagdbomberge-

schwaders Am 17. September 1968 gab es im Verlauf einer Notlandeübung erstmals „*Bruch*“, der jedoch glimpflich verlief. Oberleutnant *Hoffman* († 9. Jänner 1973) mußte eine Bauchlandung durchführen, weil das Fahrwerk nicht ausgefahren war.



Schwedischer Jagdeinsitzer SJ 29F, Fliegende Tonne, hier in Aufklärungsversion (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



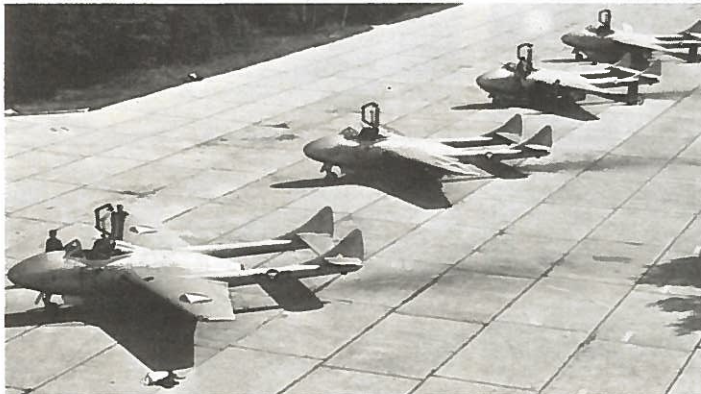
J 29F der 2. Staffel JaBo-Geschwader Graz (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

schwaders aus Hörsching verlegte der Leutnant *Peter Handl* mit der ersten „*Fliegenden Tonne*“, der *Saab J 29F*, von Linz nach Graz. Zug um Zug trafen alle Teile der 2. Staffel in *Graz* ein.

Unter dem Kommando von Staffelkommandant Oberleutnant *Josef Bernecker* entwickelten sich zielstrebig fliegerische Aktivitäten aller Art, die den Flugplatz und damit auch seine Betreuer und Benutzer aus dem bisherigen „*Dornröschenschlaf*“ rüttelten. Die intensiv einsetzende fliegerische Ausbildung, Umschulung und Fortbildung stellte hohe



Formationsflug eines J 29F-Schwarmes (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



DH 115, Vampire am Thalerhof (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

Anforderungen an die technischen Einrichtungen und an das technische Personal. 12 J 29F, 1 Vampire DH115 sowie eine Cessna L19 standen als Fluggeräte zur Verfügung.

Ein ständiger Strom von Berufsgruppen und Schulen zum Fliegerhorst setzte ein, um das „*neue*“ Gerät zu sehen und um über die Aufgaben der Fliegerkräfte informiert zu werden. Während der krisenhaften Entwicklung in der Tschechoslowakei im August 1968 konnte sich die erst vor kurzem hierher verlegte Staffel ganz besonders profilieren.

Mit 96 Einsätzen in durchschnittlich 12 km Höhe während 24 Stunden wurde eine Spitzenleistung gesetzt.

Im Juni 1969, als wieder einmal anlässlich eines Schulbesuches eine „*Fliegende Tonne*“ vorgeführt wurde, kam es zu einem tragischen Unfall. Oberleutnant *Heinz Kizlink* streifte mit der von ihm geflogenen J 29F am Hallenvorfeld einen Baum, überschlug sich mehrfach und stürzte in den Schachenwald. Für den Piloten kam jede Hilfe zu spät.

Ausbildung und Disziplin wurden daraufhin so drastisch gestrafft, daß in den darauf folgenden 15 Jahren, nämlich bis heute, 1984, kein weiterer Flugunfall mit tödlichem Ausgang geschehen ist. Am 15. September 1969 wurde Oberleutnant *Hoffmann* zum Nachfolger des Staffelkommandanten Olt *Bernecker*, der zur



Ausgebrannte J 29F nach Bauchlandung (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

Generalstabsausbildung nach Wien versetzt worden war, bestellt.

Im Frühjahr 1970 begann die Umrüstung des Jagdbombergeschwaders auf den schwedischen Typ *Saab 105 Ö*. Nachdem die Umrüstung vorerst in Hörsching begonnen wurde, übernahm die 2. Staffel am Thalerhof die Überwachung des österreichischen Luftraumes zur Gänze. Für die Dauer von zwei Jahren wurde Österreichs Hoheit zur Luft aus dem Grazer Becken heraus gesichert. Mit nur sechs Flugzeugführern wurde diese Aufgabe, obwohl sie oft an die Leistungsgrenze von Piloten und Technikern heranging, mit Schwung und Elan durchgeführt.

Nur Fliegen ist schöner: ASCONA CD

OPELAKTUELL

**ER SETZT ELEGANZ, DYNAMIK UND
LEISTUNG IN EIN NEUES VERHÄLTNIS.**

Typisch OPEL



OPEL bietet Ihnen das reichhaltigste Personenwagen-Programm Europas!
Den ASCONA erhalten Sie beispielsweise 2- oder 4türlich mit Stufenheck, 5türlich mit Schrägheck in den Ausstattungsvarianten Standard, Luxus, Berlina, SR oder CD, mit wirtschaftlichen Motoren 44 kW (60 PS), 51 kW (70 PS), 66 kW (90 PS), 85 kW (115 PS) oder 1,6 Liter Diesel 40 kW (54 PS)
bereits ab S 127.350,- inkl. 32% MwSt.

Zur Probefahrt sind Sie herzlich eingeladen
bei den steirischen OPEL-Händlern



Autozentrale **SALIS & BRAUNSTEIN**, Graz

Autohaus **RUDT**, Graz

Autohaus **BINDER**, Kapfenberg, Leoben, Hönigsberg

Autohaus **STENGG**, Hartberg, Rohrbach

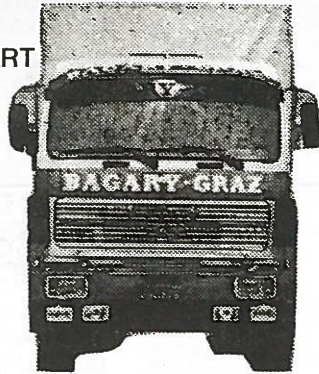
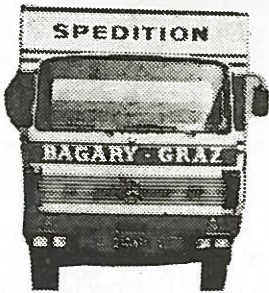
Autohaus **PFLEGER**, Liezen, Schladming

Autohaus **MICHALITSCH**, Murau

Autohaus **BIDMON**, Knittelfeld

und bei allen anerkannten OPEL-Dienststellen!

SPEDITION – TRANSPORTE OHG

BAGARYMÖBELTRANSPORTE
ÜBERSIEDLUNGEN
TRANSPORTE JEDER ART

IHR PARTNER IN ÖSTERREICH

VON 1–38 TONNEN

SPEDITION – TRANSPORTE OHG

BAGARY

A-8020 GRAZ, GEORGIGASSE 26

Tel. (0 316) 51 3 61

FS 31067

**SEIT 48 JAHREN ZUFRIEDENE KUNDEN
BAGARY SPEDITION – TRANSPORTE OHG**

Die Firma BAGARY SPEDITION – TRANSPORTE OHG bemüht sich erfolgreich, seit dem Jahre 1925 – damals noch mit Pferdefuhrwerk, heute mit modernsten Transportgeräten – ihren Kunden in allen österreichischen Bundesländern bei sämtlichen Transportproblemen die bestmögliche Lösung anzubieten.

Das Stammhaus in Graz-Eggenberg, Georgigasse 26, in dem sich Büro, Verwaltung, Lager, Werkstätte und Garagen befinden, bietet 24 Arbeitnehmern eine sichere und verantwortungsvolle Arbeitsstätte.

Wir verfrachten von Graz aus täglich in alle Bundesländer und können mit unserem Fuhrpark, der sich von 1 bis 24 Tonnen Nutzlast, Kranfahrzeugen, Kippfahrzeugen, Möbeltransportern, Thermoplane- und Thermokofferfahrzeugen, Sattelaufliegern und Tiefbettsattelfahrzeugen erstreckt, allen Kundenwünschen gerecht werden. Unsere geschulten Fachkräfte bringen mit Möbeltransportern die Einrichtungsgegenstände unserer Kunden mit Sorgfalt in ihre mit Mühe erworbenen Häuser und Wohnungen.

Unsere Transportgüter erstrecken sich von Schüttmaterialien, Qualitätsbaustoffen österreichischer Produktionsstätten, Lebensmitteln, Gemüse, Obst, Blumen, Haushalts- und Elektrogeräten über Musikinstrumente, wertvolle Kunstgegenstände, Stilmöbel bis zu hochempfindlichen Computeranlagen und Röntgenapparaten. Mit diesem Einblick in unsere Leistungen und in unser Unternehmen, das bis heute eine Einzelfirma geblieben ist, hoffen wir, Ihnen, werter Leser, in nächster Zeit in bewährter Weise dienen zu dürfen.



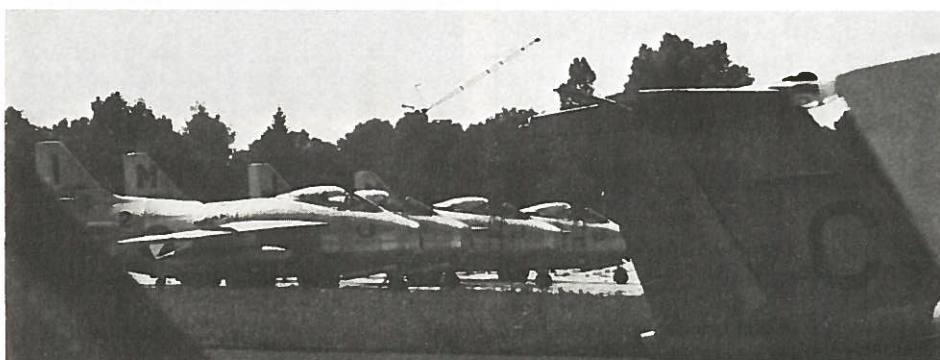
SAAB 105 Ö bei Sonnenaufgang (Foto Remling).

Der 1971 beginnende letzte Umschulungskurs auf *Saab J 29F* (Schüler Olt *Brückner* und Olt *Witeschnik*) brachte nach Abschluß der Ausbildung spürbare Erleichterungen beim Personaleinsatz. Die zusätzliche Versetzung eines Flugzeugführers, der die S 105 Ö-Ausbildung bereits hinter sich hatte, Olt *Thalhammers*, von Linz nach Graz löste personelle Probleme zur Gänze.

Am 2. Mai 1972 wurde Hauptmann Peter *Handl* zum Kommandanten der 2. Staffel

THE LAST REAL FIGHTERS

Bildstelle Graz-Thalerhof.



J29 F und SAAB 105 Ö bei der 2. Staffel im Einsatz (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

bestellt. Sein Vorgänger, Hptm *Hoffmann*, übernahm die Agenden des stellvertretenden Geschwaderkommandanten in Linz-Hörsching. Mitte Mai begann auch in Graz die Umrüstung auf das neue Muster *Saab 105 Ö*. Ein Großteil der neuen Flugzeuge wurde von Piloten dieser Staffel selbst aus Mittelschweden nach Graz überflogen.

Im Juni 1972 wurde die *Grazer Hausstaffel* dazu ausersehen, Österreichs Farben erstmals auf einem *Nato-Flugtag* in Belgien zu vertreten. Die von Hptm *Thalhammer* kunstvoll in den belgischen Himmel gezeichneten Figuren leiteten die



Besuch der Luftkriegsschule Upsala mit 12 SK60, der vereinfachten Version unserer SAAB 105 Ö am Thalerhof am 13. 6. 1973 (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).



SCHENKER

Weltmarke der Spedition

36x in Österreich
350x in aller Welt

Wir lösen für Sie jedes Transportproblem

Rufen Sie uns einfach an

Zweigniederlassung GRAZ
8010 Graz, C.-v.-Hötzendorf-Str. 116

Telefon (0 316) 41 5 64*

Telex 03 1277

Telekopierer (0 316) 41 2 78

mit

Flughafenbüro THALERHOF
8073 Feldkirchen bei Graz

Telefon (0 316) 29 12 85

Telex 03 2585

und steirischen Außenstellen in
BRUCK/MUR, SPIELFELD und LEIBNITZ



SCHENKER

Wir wissen immer den richtigen Weg

Geburtsstunde von „Karo As“ ein. Das gezielte Erliegen von Kunstflugprogrammen mit 4 Maschinen begann. In harter Arbeit wurden im Rahmen der vorgegebenen Aufgaben dieser Einsatzstaffel mit allen Piloten Programme auf Programme geflogen.

Am 6. Juli 1972 wurde der langverwendete Jagdeinsitzer J 29F auf einem Österreichrundflug verabschiedet.

Der letzte Flug wurde am 21. Juli zwischen Graz und Linz von Hauptmann Haas absolviert. Nun galt es, die Umschulung auf die 105 Ö zu forcieren, das gesamte Leistungsspektrum dieses Flugzeuges zu erfliegen.

1973 mußte bei einer Trudelübung mit der RA21 das Flugzeug verlassen werden, weil es sich nicht mehr stabilisieren ließ. Die Piloten Hptm Wagner und Hptm Rottinger stiegen mit dem Schleudersitz problemlos aus. Beide blieben unverletzt. Am 21. Juni 1973 stattete die Schwedisch-königliche Luftkriegsschule der 2. Staffel einen Besuch ab. Die Absolventen des letzten Ausbildungsjahres, die sich auf einem Europarundflug befanden, trafen in Graz mit 12 SK60 und einer Herkules ein. Die Offiziere der Staffel luden die Gäste zu einem Mittagessen im Schloßbergrestaurant ein und betätigten sich als Fremdenführer. Unter anderem wurde auch das Zeughaus besichtigt.



„Karo As“ – Schwarm mit ausgefahrenem Fahrwerk (Foto Remling).

1974 wurde der in der Grazer Staffel gewachsene Kunstflugschwarm „Karo As“ benannt. Als Vorbild für die Namensgebung wurde die „Karo-As-Staffel“ genommen, die von 1935 bis 1938 österreichweit mit der Type CR32, einem Doppeldecker von Fiat, der Bevölkerung ihr Können präsentierte.

In diesem Jahr wurde auch die Rollwegbefehrerung, um die lange gekämpft worden war, in Betrieb genommen. Eine neue 800.000-Liter-Unterflurtankanlage konnte ebenfalls ihrer Bestimmung übergeben werden.

Im Sommer 1975, im Rahmen des Süd-Ost-Paracup, waren die Spitzen der steirischen Öffentlichkeit und Politik am Fliegerhorst zu Gast.

Bei Eintopf und Bier wurde die erstmalig offiziell präsentierte Leistung von „Karo As“ diskutiert.



Karo-As-Piloten bei der Flugvorbesprechung, v. l. n. r.: Hptm Müller, Mjr Thalhammer, Mjr Haas, Mjr Szolar (Foto Remling).

Im Hinblick auf die 1976 zu erwartende Umgliederung der Fliegerkräfte wurde vom Kasernkommandanten Hptm *Handl* der Ausbau des Südanbaues der Halle VII vorangetrieben. Dank der Unterstützung durch die Bundesgebäudeverwaltung, an ihrer Spitze Hofrat *Berger*, konnten die Instandsetzungsarbeiten an diesem Objekt mit Truppenkräften durchgeführt werden. Dadurch wurde der *Thalerhof* aufnahmebereit für das neu aufzustellende Kommando des Überwachungsgeschwaders. Als die Umgliederung am 15. Oktober 1976 in Kraft trat, traf die Bediensteten des Fliegerhorstes eine herbe Enttäuschung. Das neue Geschwaderkommando wurde in *Zeltweg* aufgestellt. Hauptmann *Peter Handl* wurde zum Geschwaderkommandanten bestellt, Hauptmann *Wagner* zum Kommandanten der 2. Staffel. Die Düsensschulstaffel des in *Zeltweg* bis dahin gelegenen Schulgeschwaders wurde als 1. Staffel unter dem Kommando von Hauptmann *Joham* in den neuen Verband übernommen. Die neu geschaffenen Räume am Thalerhof standen vorerst leer. Intensive Bemühungen aller Kommandanten, eine Kommandoverlegung von *Zeltweg* nach *Graz* zu bewirken, führten im Juni 1977 zu einer positiven Entscheidung durch



S 105 Ö mit 3-cm-Kanone, Bofors (Foto Remling).

den damaligen Armeekommandanten General *Emil Spanocchi* für die Verlegung. Die nachstehende Presseausendung vom 17. August 1977 spricht für sich:

Kommando Überwachungsgeschwader verlegt von Zeltweg nach Graz-Thalerhof.



Präsentation der Kolonnenformation durch Karo As, im Vordergrund der Britische Bomber AVRO Vulkan (Foto Remling).

Das „Kommando Überwachungsgeschwader gibt seine Verlegung von Zeltweg nach Graz-Thalerhof mit Wirkung vom 01 09 77 bekannt“.

gebürtiger Steirer und ehemaliger Landespolitiker, weiß sehr wohl über die Anliegen der Südoststeirischen Gemeinden Bescheid.



Winterbetrieb mit S 105 Ö (Foto Remling).

Dieser Tag ist für den Thalerhof ein Meilenstein in der Geschichte der Zweiten Republik. Zum ersten Mal wird hier im Süden Österreichs ein Geschwaderkommando, noch dazu das des präsumptiven Abfanggeschwaders, installiert. Verteidigungsminister *Otto Rösch*, als

Dies hat er dadurch dokumentiert, daß er ein klares Ja zu den Bestrebungen des Kommandanten des Überwachungsgeschwaders, Hptm *Peter Handl*, gab, als dieser die Forderung zur Verlegung des Kommandos mit seinem Stabszug nach *Graz* erhob. Die Verlegung des Geschwaders nach *Graz* bedeutet ein klares Bekenntnis zur Bereitschaft, diese Süd-Ost-Ecke Österreichs mit allen nur möglichen Mitteln verteidigen zu wollen. *Graz - Graz-Thalerhof* - schon immer Angelpunkt österreichischer militärischer Aktivitäten zur Luft, ist wieder einmal in das Zentrum der Landesverteidigung gerückt. Das zukünftige Abfanggeschwader hat ein würdiges Zuhause unter wohlwollender Patronanz aller Gemeinden gefunden.



Karo As in Greenham, GB, eine Beech 18, BJ 1940, im Start (Foto Remling).



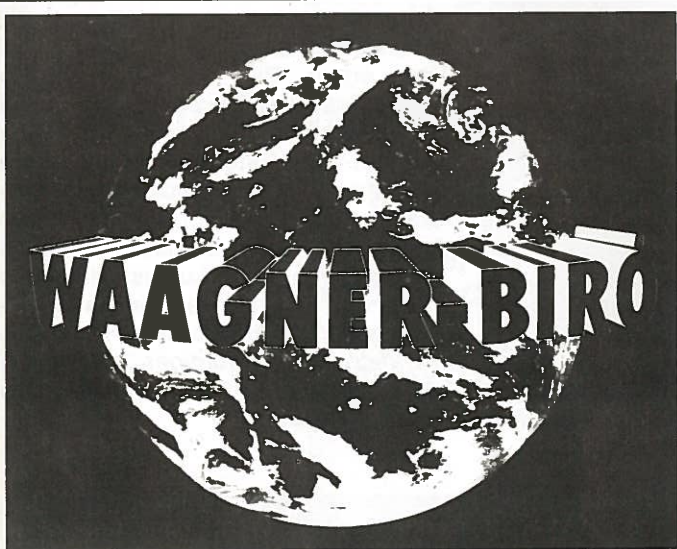
Fiat G91 R der italienischen Kunstflugstaffel, im Hintergrund Karo As in Box-Formation (Foto Remling).

Wir sichern Ihre Versorgung



**HEIZÖLE
ROTH**

GRAZ 0316 **42212** GNAS 03151 **733**



**Weltweite Erfahrung
im Bau von Anlagen nach Maß**

Unser Unternehmen besteht seit fast 130 Jahren und zählt mit seinen 3200 Mitarbeitern zu den größten Investitionsgüterproduzenten Österreichs. Wir liefern und montieren in mehr als 90 Staaten der Welt.

Unser Erzeugungsprogramm:
Wärme- und Energietechnik
Stahlbau und Maschinenbau
Anlagenbau und Umwelttechnik
Montage

WAAGNER-BIRO

Zentrale: 1220 Wien, Stadlauer Straße 54. Werk Graz: 8020 Graz, Waagner-Biro-Straße 98

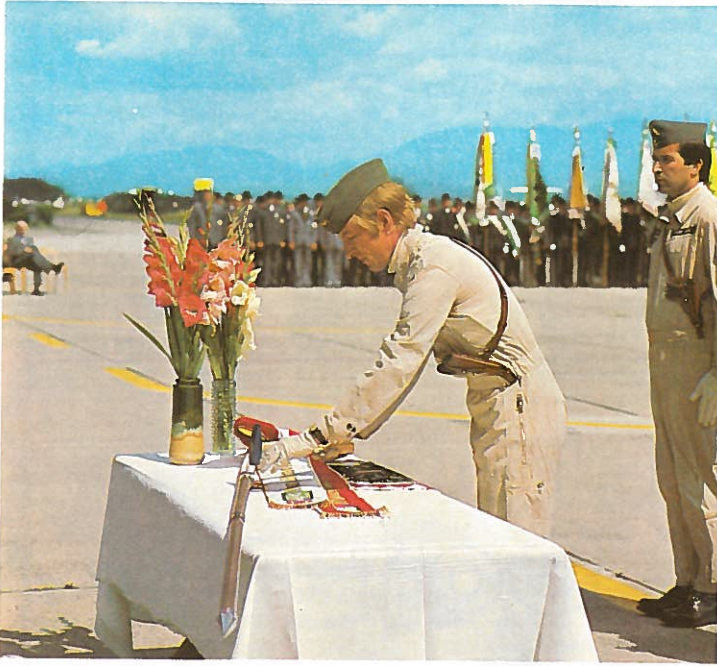


**Karl Bene u. Co
Fabriken für Bürobedarf
Breitenfurter Straße 114
A-1125 Wien, Tel. 84 15 27 Serie**

- Erstklassige Qualität
- 50 Jahre Erfahrung



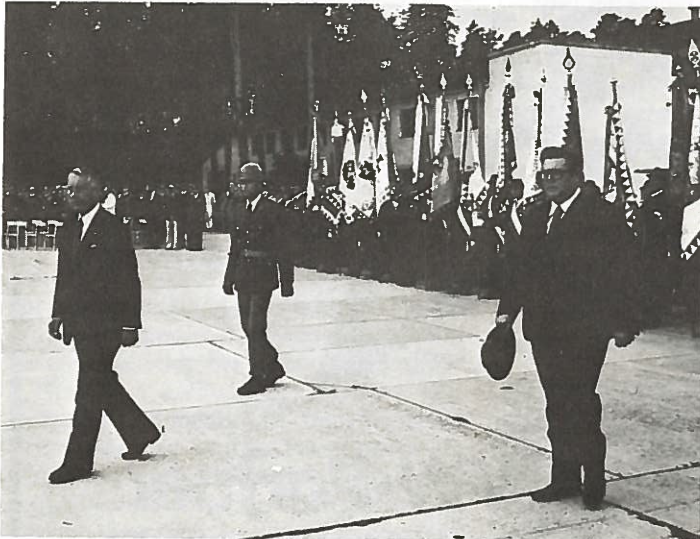
Briefordner, Mappen, Schnellhefter, Registraturen, Ringbücher, Telefonverzeichnisse, Briefkörbe, Kraftlocher, Unterschriftsbücher, Pultordner, Sichthüllen und Sichttaschen aus PVC und PP, eigene Produktion von Briefordnermechaniken, Sonderanfertigungen.



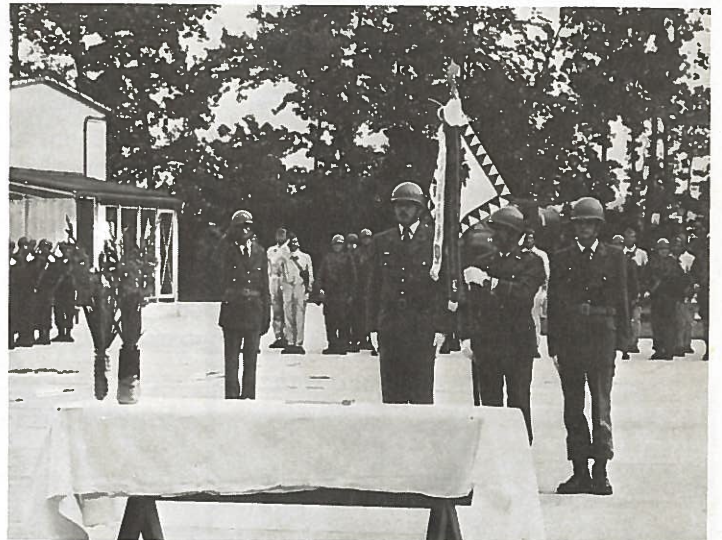
Hptm Wagner beim symbolischen Benageln der Standarte (Foto Remling).



Standartengruppe des Überwachungsgeschwaders Oblt Sommeregger, Vzlt Ehrbar, Lt Ziggerhofer (Foto Remling).



Standartenübergabe am 10. 8. 1978, v. l. n. r.: Dr. Götz, Mjr Haas, Landesamtspräsident Tropper (Foto Remling).



Standartengruppe vor angetretenem Geschwader (Foto Remling).



Bürgermeister Dr. Götz mit Karo-As-Piloten, v. r. n. l.: Hptm Müller, Hptm Handl, Hptm Thalhammer, Hptm Haas, Vzlt Strimitzer, Hptm Szolar.



Die Ehrengäste: Vizebürgermeister Hasiba, Landesrat Bammer, Hptm Handl, Bürgermeister Dr. Götz, Obst Golja, Landesamtspräsident Dr. Tropper, Obst Kirsch (Foto Remling).



Das Überwachungsgeschwader bringt mit Freude seinen Dank darüber zum Ausdruck, daß Land und Stadt sowie alle angrenzenden Gemeinden sich für die Errichtung des Kommando Überwachungsgeschwader am Thalerhof verwendet haben.

Zielstrebig wurde nun auf die lückenlose Erfüllung des neu formulierten Auftrages an das Überwachungsgeschwader hingearbeitet, durch ein hohes Maß an Einsatzbereitschaft Österreichs Lufthoheit zu sichern. Hauptaugenmerk wurde dabei in der Aus- und Fortbildung auf Luftraumüberwachung, Luftkampf und Erdkampfunterstützung gelegt.

Fliegerischer Einsatz bis zur Leistungsgrenze von Piloten und Gerät sollten ein problemloses Umsteigen auf jeden Abfangjäger der westlichen Hemisphäre ermöglichen.

Das Ergebnis dieser Bemühungen wurde unserer Bevölkerung auf den Flugtagen in Innsbruck und am Thalerhof transparent gemacht und durch den 2. Platz bei der Militärweltmeisterschaft in Greenham Common, England, den *Karo As* erringen konnte, bestätigt.

Die Landeshauptstadt *Graz* unter Bürgermeister *DDr. Alexander Götz* stiftete dem Überwachungsgeschwader in Anerkennung seiner Leistungen eine Standarte. Der feierliche Akt der Standartenüberreichung fand am 10. August 1978 im Beisein von Repräsentanten des Verteidigungsministeriums, der Landesregierung, der Stadt *Graz* sowie unzähliger Vertreter des öffentlichen Lebens am Fliegerhorst statt.

Die in der Zwischenzeit in Angriff genommenen Ausbauten des Flughafens *Graz* brachten durch die nach Süden zu verlängernde Startbahn eine Zweiteilung der Kaserne *Nittner* mit sich. Die daraus resultierenden Probleme, wie eine acht Kilometer lange Umfahrung von den Unterkünften zu den Arbeitsstätten, bedingte eine Forcierung des Ausbaues im Westen. Der bis zu diesem Zeitpunkt noch immer mit Kriegsschäden behaftete Nordanbau der Halle VII konnte instandgesetzt werden. Dadurch war es möglich, das Kasernkommando vom Ostteil in den Westen zu verlegen. Die freigewordenen Räume wurden einvernehmlich mit dem damaligen Militärkommandanten, Oberst dG *Alexius Battyan*, dem Landwehrstammregiment 52, Oberst *Fischer*, zu Lagerzwecken zur Verfügung gestellt. Die Grundwehriener der 2. Staffel konnten ebenfalls im Westteil untergebracht werden.

Lediglich der Kommandant der Fliegerhorstkompanie, Hptm *Grehs* und der Leiter der 2. Abteilung Flugtechnik/Fliegerwerft 2, Ing. *Schwaiger*, mußten vorerst

VW-Privat-Leasing

Starangebot

Das große Fahrerlebnis

Der neue Golf

1.350,-

pro Monat
(incl. MwSt.)

**Eigenleistung 35.000,-
Laufzeit 60 Monate**

Bei Ihrem VW-Partner

Porsche Leibnitz

8430 Leibnitz, Südbahnstraße 27

Tel. 03452/23 89

VW-Privat-Leasing



Das Triebwerk der S 105 Generalelectric J 85-21 (Foto Remling).

weiterhin mit den Problemen der Umfahrung und der Dienstaufsicht fertig werden. Die regelmäßig beantragten und mehrmals in Aussicht gestellten Unterkunftsbauten im Westteil wurden zugunsten anderer Projekte immer wieder zurückgestellt. Am 10. Juni 1979 wurde dem Überwachungsgeschwader und damit dem gesamten Thalerhof neuerlich eine Auszeichnung zuteil. Der *österreichische Kameradschaftsbund*, die Ortsgruppe *Graz St. Peter*, stiftete anlässlich ihres 80jährigen Bestandsjubiläums ein Fahnenband zur Geschwaderstandarte. Damit übernahm der jubelnde Ortsverband die Patronanz über dieses Geschwaders. In den Festansprachen wurde vor allem auf die kameradschaft-

liche Verbundenheit mit den Fliegerkräften hingewiesen.

Ab dem Jahr 1980 wurden dem Thalerhof und seinen Bediensteten eine ganze Reihe neuer Aufgaben zugeordnet. Das Überwachungsgeschwader übernahm die Grundausbildung auf Düsen-



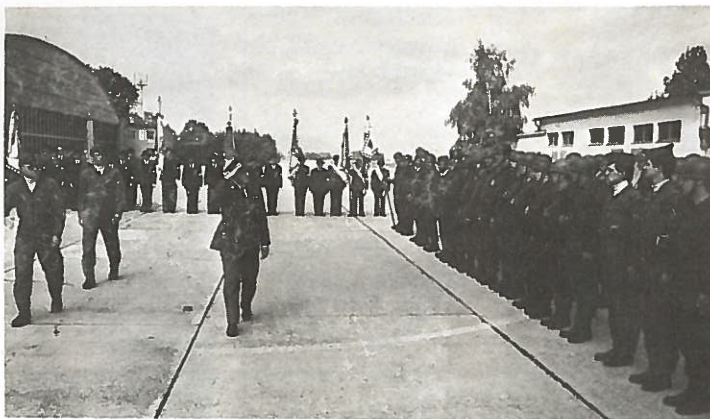
Dir. Wipfler von der Bundesländerversicherung bei der Überreichung des Ehrenpreises für 10 Jahre unfallfreien Fliegens (Foto Bildstelle Graz-Thalerhof).

flugzeugen, in Theorie und Praxis, und hatte ab diesem Zeitpunkt auch die Grundausbildung seiner Wehrmänner selbst durchzuführen. Wieder einmal hat die *Wiege* österreichischer Militärluftfahrt bereitwillig ein höchstes Maß an Verantwortung übernommen. Der Thalerhof mit seinem Kader war Träger der Düsenausbildung für die gesamte Fliegerdivision geworden.

Durch die Umwandlung des Ausbildungsbataillons in Hörsching in ein Fliegerabwehrbataillon wurde es zusätzlich notwendig, zweimal jährlich je 120 Mann für alle Teile des Fliegerhorstes und der 1. Staffel in Zeltweg auszubilden. Der bisherige Kommandant der 2. Staffel Hptm *Wagner*, wurde ins Kommando Fliegerregiment 2, Zeltweg, versetzt – seinen verantwortungsvollen Aufgabenbereich übernahm Hptm *Sommeregger*. Im Frühjahr 1981 gab es einen weiteren erwähnenswerten Festakt. Der Direktor der Landesorganisation der Bundesländerversicherung, Dir. *Wipfler*, überreichte dem Geschwaderkommandanten, Major *Handl*, für seinen Verband einen Anerkennungspreis.

Das Überwachungsgeschwader mit seinen Piloten war mit mehreren tausend Flugstunden über *10 Jahre unfallfrei* geflogen. Vor angetretenen Mannschaften wurde die geglückte Kombination hoher fliegerischer Leistungen und maximaler Sicherheit gewürdigt.

Am 25. September 1981 fand anlässlich eines weiteren Besuches des Kameradschaftsbundes, Ortsgruppe *St. Peter*, am Fliegerhorst das zeremonielle Einschla-



Der KDT FIR 2, Obst *Pipan*, beim Abschreiten der Front (Foto Graz-Thalerhof).

gen eines Fahnnagels statt. Bei dieser Feier waren auch die Kameradschaftsverbände *Liebenau*, *Innere Stadt*, *St. Leonhard*, *Gries* und *Jakomini* anwesend.

In einer zündenden Ansprache würdigte der damalige Kommandant des Fliegerregimentes 2, Oberst *Arthur Pipan*, die Leistungen seiner Fliegerteile am Thalerhof sowie die Zusammenarbeit und Verbundenheit mit dem ÖKB.

Die anschließende Einweisung in die Aufgaben des Überwachungsgeschwaders und die Besichtigung von Flugzeugen und Gerät erweckte großes Interesse. 1982 wurde mit der Sanierung der Hallenvorfelder und der Hallendächer begonnen. Der Militärkommandant von Steiermark, Divisionär *Hubert Albrecht*, besichtigte mehrmals die Fliegertruppe, um die Bemühungen des Kasernkom-

mandanten, endlich die durch die Fertigstellung der Startbahnverlängerung und Flughafeneinzäunung unumgänglich notwendig gewordenen Mannschaftsunterkunftsbauten errichten zu lassen, durch ein Maximum an Information voll unterstützen zu können. Der Neubau des Sanitätsgebäudes und des Objektes für die Gebäudeverwaltung mit Baubeginn 1983, konnte bei der Armee durchgesetzt werden. Der erste Schritt zur Bereinigung der Umfassungssituation war damit getan. Der absolute Höhepunkt des Jahres 1982 war jedoch die „Begründung der Partnerschaft der Landeshauptstadt Graz mit dem Überwachungsgeschwader“.

Es ist dies bereits die zwölfte Partnerschaft, die ein steirischer Verband eingegangen ist. Der militärische Festakt fand auf dem Freiheitsplatz in der Grazer In-



Der ÖKB Graz-St. Peter stiftete einen Standartennagel, v. l. n. r.: Hr. Haubenhofer, Mjr Handl, Offstv Reinbrecht (Foto Bildstelle Graz-Thalerhof).



KAFFEEMASCHINEN
KAFFEEMÜHLEN

GLÄSERSPÜLER
EISWÜRFELERZEUGER
SAHNEAUTOMATEN

G **GASTROPAR**
THERESIA E. PAAR

8045 GRAZ-ANDRITZ, GRAZER STRASSE 54
TELEFON (0 31 6) 65 2 10 · TELEX 03/32298

IHRE SPEDITION

Gebrüder Weiss 

GESELLSCHAFT M.B.H.
INTERNATIONALE SPEDITION

Graz, Bahnhofgürtel 46, Tel. 91 21 50
Graz, Alte Poststraße 376, Tel. 29 15 51

*Natürliches Hören hat einen
neuen Namen*

Fonett
Die »Hör-Linse«
in
Originalgröße 1:1



EXKLUSIV BEI

Neuroth Hörhilfen

8020 Graz, Südtiroler Platz 12, Tel.: 0 316/91 20 11
8010 Graz, Neutorgasse 28, Tel.: 0 316/70 52 12
8750 Judenburg, Burggasse 1-3, Ärztehaus
1061 Wien, Mariahilfer Straße 1d, Tel.: 0 222/56 77 05

Eine unverbindliche, praktische Erprobung überzeugt auch Sie!
Verrechnung aller Kassenzuschüsse.

GES.M.B.H. **GÜNTHER
BRUXMEIER**
Reparaturbleche · Karosserie-Nachbauteile

8020 Graz, Wetzelsdorfer Str. 8, ☎ 0316/51192, 52515

Bauunternehmung

TAGGER

Hochbau – Tiefbau – Straßenbau

Asphaltierungen – Gußasphalt – Pflasterungen

8055 Graz, Mitterstraße 135 Tel. 29 30 40

8010 Graz, Elisabethstr. 20 Tel. 34 66 72

**Zweigniederlassung: 8312 Ottendorf 116 b. Gleisdorf
Tel. 0 31 14/25 03**

**Heißmischanlage: 8311 Markt Hartmannsdorf
Tel. 0 31 14/22 69**



nenstadt im Beisein des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Graz, *Dipl.-Ing. DDR. Alexander Götz*, und des in Vertretung des Bundesministers für Landesverteidigung erschienenen Kommandanten der Fliegerdivision, *Divr Gustav Golja*, statt. Darüber hinaus nahmen an der Feier zahlreiche Vertreter des Landes Steiermark, des Konsularischen Korps der Landeshauptstadt Graz und der Exekutive teil.

In seiner Begrüßungsansprache betonte Bürgermeister *Dipl.-Ing. DDR. Alexander Götz* die traditionelle Verbundenheit der Stadt Graz mit seinen Hausregimentern und gab seiner Freude Ausdruck, daß mit der aktuellen Partnerschaftsbegründung der Kontakt gefestigt und intensiviert wurde, der schon im Jahre 1978 durch die Stiftung einer Standarte begonnen wurde.

Sichtbares Zeichen der Partnerschaftsbegründung war außer dem Austausch der Partnerschaftsurkunden die Stiftung eines Ehrensinalhorns. Anschließend überreichte der Kommandant des Überwachungsgeschwaders, *Mjr Peter Handl*, dem Bürgermeister das Ehrengeschenk des Überwachungsgeschwaders, ein Geschwaderwappen in Silber mit entsprechender Widmung.



Besuch des Stadtsenates Graz beim Überwachungsgeschwader. *Mjr Handl* erklärt *BGM Hasiba* und den Vize-BGM *Stingl* und *Turek* das ÜS MG, im Hintergrund links *GR Spielberger*, rechts *GR Heuberger*, ganz rechts *GR Stoiser* (Foto: Bildstelle Graz-Thalerhof).

Auch *Mjr Handl* hob in seiner Ansprache die Verbundenheit seines Geschwaders mit der steirischen Landeshauptstadt hervor, dankte für die Auszeichnung, die dem Geschwader und den das Geschwader unterstützenden Einheiten an diesem Tag zuteil wurde und gelobte abschließend, das Feldzeichen gemäß dem Leitspruch des Überwachungsgeschwaders – „Für Freiheit und Frieden“ – in Ehren hochzuhalten. Der Kommandant der Fliegerdivision, *Divr Gustav Golja*, würdigte in seiner Ansprache die Leistungen des Überwachungsgeschwaders insgesamt, im speziellen die der Flugzeugführer und der Techniker, und hob auch die Erfolge des zum Überwachungsgeschwader gehörenden Kunstflugschwarmes *Karo As* besonders hervor. Des Weiteren betonte er die *Notwendigkeit der Beschaffung von Abfangjägern* für das Überwachungsgeschwader, damit der bestehende Auftrag auch tatsächlich erfüllt werden kann, und wünschte abschließend den neuen Partnern viel Glück.

Die 1982 begonnenen Sanierungsmaßnahmen an Dächern und Bewegungsflächen wurden im Frühjahr 1983 fortgesetzt.

Der vierte Umschulungskurs auf *Saab 105* in Graz begann nach Beendigung des Theorieteiles mit den ersten Flügen. Im Rahmen der großen Mai-Übung des Fliegerregiments 2 wurden 33 Reserveoffiziere und Unteroffiziere auf ihre Mobilmachungsaufgaben vorbereitet.

Am 1. Juli fand im Sinne der Partnerschaft zwischen der Stadt Graz und dem ÜbwGeschw der erste Truppenbesuch am Fliegerhorst statt.

Der Kommandant des ÜbwGeschw, *Mjr Peter Handl*, konnte den Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz, *Dipl.-Ing. Franz Hasiba*, die Vizebürgermeister *Alfred Stingl*, *Ing. Klaus Turek* und *Erich Edegger* sowie den nahezu vollzähligen Stadtsenat, zahlreiche Gemeinderäte und Bezirksvorsteher, insgesamt mehr als 60 Persönlichkeiten des politischen und öffentlichen Lebens, begrüßen. In einem kurzen Vortrag stellte der Geschwaderkommandant seinen Gästen die Aufgaben des ÜbwGeschw im Rahmen der Luftraumverteidigung und im Bereich der Unterstützung des Heeres dar und gab anschließend einen Überblick über Dislozierung, Ausrüstung und Stärke seines Verbandes. Diesen Ausführungen folgte eine Einweisung durch Flugzeugführer der 2. Staffel am Flugzeug *Saab 105 Ö*. Auch der Kunstflugschwarm „*Karo As*“ konnte den Besuchern präsentiert werden, da zur Vorbereitung für eine Veranstaltung im Ausland ein Trainingsprogramm geflogen werden mußte.

Abschließend wurde den Gästen ein kleiner Imbiß in Form von Eintopf aus der Feldküche und – da die Dienstzeit inzwischen vorüber war – Bier geboten. Bei dieser Gelegenheit bedankte sich *Mjr Handl* nochmals bei seinen Gästen für ihr Erscheinen und brachte die Absicht zum Ausdruck, durch weitere Aktivitäten das Naheverhältnis seines Verbandes mit der Stadt Graz zu intensivieren. Bürgermeister *Dipl.-Ing. Franz Hasiba* erwiderte, daß auch ihm und seinen Begleitern sehr daran gelegen sei, den Kontakt mit dem Grazer „*Hausgeschwader*“ zu intensivieren, und sprach in diesem Sinne eine Einladung nach Graz für den Herbst aus.

Im August wurden die Grundsteine für das Sanitätsgebäude und das Gebäude der Gebäudeverwaltung gelegt. In die-



Stadtsenat Graz am Thalerhof (Bildstelle Graz-Thalerhof).

sem Zusammenhang wurde neuerlich auf die Notwendigkeit der Errichtung von Mannschaftsunterkünften im Westteil der Kaserne hingewiesen. Der Militärkommandant für Steiermark, *Divr Albrecht*, erwirkte die Zusage des Herrn *Bundesministers für Landesverteidigung, Friedhelm Frischenschlager*, in diesem Zusammenhang dem Fliegerhorst am 24. November 1983 einen Informationsbesuch abzustatten. Der Kommandant der Fliegerdivision, *Divr Golja*, sicherte anlässlich der Besichtigung des ÜbwGeschw seine volle Unterstützung bei einer Entscheidung für die Neubauten zu.

Am 24. November war es dann soweit. Erstmals in der Zweiten Republik besuchte ein Verteidigungsminister offiziell den Fliegerhorst. Im Zuge eines Vortrages im Geschwaderlehrraum wies *Mjr Handl* mit Nachdruck auf die Problematik hin, die infolge der Zerteilung der Kaserne durch die Startbahnverlängerung entstanden ist.

Die Kosten für Umfahrung, Personaleinsatz und Adaptierungen der aus den zwanziger Jahren stammenden Bauten im Ostteil, wurden dabei für das Jahr 1983 mit S 4,23 Millionen beziffert. Der Forderung des Geschwaderkommandanten nach Errichtung der Ersatzbauten wurde von seiten des Herrn *Bundesministers* zugestimmt und die Prüfung eines möglichen Baubeginnes 1984 zugesagt.

Der Herr *Bundesminister* ließ es sich nicht nehmen, im Beisein des Militärkommandanten und des Kommandanten der Fliegerdivision Objekt für Objekt vom Keller bis zum Dachboden zu besichtigen. Mit den Einheitskommandanten wurden die Schwierigkeiten der Dienstaufsicht und der Dienstabläufe in der zweigeteilten Kaserne eingehend erörtert. Mit der Versicherung, raschest für Abhilfe zu sorgen, endete der Ministerbesuch nach knapp zwei Stunden.

Das Jubiläumsjahr dieses einstigen k. u. k. Militärflugfeldes, 1984, scheint einen Wendepunkt in der Militärluftfahrt für den Flughafen Graz zu bringen.

Ernsthafte Bemühungen der Bundesregierung, ein geeignetes Gerät zur Wahrung der österr. Lufthoheit zu beschaffen, rücken die Stationierung eines Abfangjägers in Graz in greifbare Nähe.

Ob es letztendlich *Mirage*, *Draken* oder *Northrop F5* sein werden, ist von nebensächlicher Bedeutung.

Der Thalerhof mit dem Überwachungsgeschwader ist für jeden Abfangjäger zur Aufnahme bereit.

Das erste Überschalljagdflugzeug wird vom Flughafen Graz aus unseren Luftraum schützen.

Der Kunstflugschwarm Karo AS

Die Einstellung der Menschheit zu den Dingen, die sie bewegen, folgt bekanntermaßen einer Wellenlinie. Zustimmung und Ablehnung ein- und derselben Sache folgen einander in unregelmäßigen Berg- und Talabständen. So verdankt auch der Kunstflugschwarm *Karo As* seine Entstehung im Jahre 1975 auf dem Flughafen Graz-Thalerhof nicht zuletzt der günstigen Konstellation dieser Wellenlinie in einer Bergphase. Zwar lag der Aufstellung des Kunstflugschwarms *Karo As* kein besonderer Befehl zu Grunde, doch die allgemeine Haltung des Armeekommandos zu einem in verstärktem Maße öffentlichkeitswirksamen Hervortreten konnte als stillschweigende Übereinstimmung mit den Intentionen am Thalerhof verstanden werden. Träger dieser Idee war eine Gruppe ambitionierter Einsatzpiloten der zu dieser Zeit am Thalerhof stationierten 2. Staffel des Jagdbombergeschwaders.

Einen Nebenauftrag des damaligen Armeekommandanten, Generalmajor *Emil Spanocchi*, der österreichischen Bevölkerung die Existenz der Heeresfliegerkräfte stärker ins Bewußtsein zu rufen, wurde von den Piloten dadurch Rechnung getragen, daß sie einen Teil des Kunstflugtrainings im Verband in Bodennähe verlegten.

Ein Kunstflugprogramm, das in Bodennähe geflogen wird, unterscheidet sich in vielfacher Hinsicht von einem solchen in größerer Höhe, ganz besonders aber dadurch, daß die untere Begrenzung des Übungsraumes ein absolutes Limit nach unten darstellt. Trotzdem bedurfte es keines zusätzlichen Aufwandes an Flugstunden, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Den einen Teil des Flugprogrammes, das von den Einsatzpiloten zur Aufrechterhaltung ihres Ausbildungsstandes regelmäßig durchgeführt werden muß, stellt das Kunstflugtraining im Verband dar. Und eben dieses Training wurde in die Form eines Vorführprogrammes zusammengefaßt und in Bodennähe verlegt, anstatt es, wie sonst üblich, in großer Höhe durchzuführen. Aus dem Hauptflugbuch der militärischen Flugleitung am Thalerhof sind vor dem ersten offiziellen Auftreten des Kunstflugschwarmes *Karo As*, welches am 12. Juli 1975 anlässlich des *Südost-Paracup* erfolgte, nur acht Trainingsflüge zu entnehmen. Auf diese Feststellung kann hier einfach nicht verzichtet werden, wirft sie doch das rechte Licht auf den hohen Ausbildungsstand der Einsatzpiloten der österreichischen Luftstreitkräfte, die trotz des geringen Aufwandes keinen internationalen Vergleich zu scheuen brauchen.

Neben diesen günstigen äußeren Bedingungen waren sicher auch die persönlichen und personellen Voraussetzungen für die Entstehung dieses Aushängeschildes des österreichischen Bundesheeres verantwortlich. Erste Aktivitäten

hinsichtlich der Entstehung des Kunstflugschwarmes setzte der damalige Kommandant der 2. Staffel des JaBo-Geschwaders, Hauptmann *Peter Handl*, im Jahre 1975. Die ersten Flugzeugführer, die als *Karo As* das Können österreichischer Militärpiloten öffentlich unter Beweis stellten, waren die Hauptleute *Robert Haas* als Leader und *Gerhard Thalhammer* als Slot sowie die Oberleutnante *Erich Fian* als Right Wing und *Andreas Müller* als Left Wing. Das erste Auftreten bei der Abschlußfeier des *Südost-Paracup* 1975 fand ein äußerst positives Echo und kann als Ausgangspunkt für die nun folgende Entwicklung gesehen werden. Selbstverständlich kam es wegen dienstlich erforderlicher

Veränderungen auf dem Personalsektor auch zu Umbesetzungen innerhalb des Kunstflugschwarmes. So wurde Oberleutnant *Fian* durch Oberleutnant *Klaus Naskau* und in weiterer Folge dieser durch Hauptmann *Dieter Slozar* ersetzt. 1978 stieß auch Vizeleutnant *Hubert Stritzler* zum Kunstflugschwarm. Nun gab es für längere Zeit keine Veränderungen, bis 1982 Hauptmann *Müller* das *Karo As* verließ. Die „*Thalerhofer*“ haben sich seit jeher durch besondere fliegerische Ambitionen und durch einen fliegerischen Einsatzwillen, der seinesgleichen sucht, hervorgehoben und sich damit schon vor dem offiziellen Start des *Karo As* in „*Insiderkreisen*“ einen ausgezeichneten Namen geschaffen.

ARBEITSPROGRAMM

Fugenschneiden
Rissefräsen und -vergießen
Fugenvergießen
Fugenabdichtung mit Profilen

Kantenreparaturen,
Betonausbesserungen,
Imprägnierungen,
Versiegelungen und
Beschichtungen mit
Reaktionsharz-Produkten

Spezielle Anwendungstechniken
mit Kunststoffen

Einbau von
Unterflurbeleuchtungen

Oberflächenbehandlungen

Kaltasphalt-Feinschichten
KATFIX

Spurrinnenverfüllung in
Asphalt- und Betondecken

Treibstoffresistente Raubbeläge

POSSEHL-ANTI-SKID-Beläge

Demarkieren
Flugplatz-Markierungen

Rillen gegen Aquaplaning

Schleifen / Fräsen und
Aufrauen von Beton- und
Asphaltdecken



LIEFER- PROGRAMM

für Imprägnierungen
Versiegelungen
Beschichtungen
Betonausbesserungen
Verklebungen etc.

- Instandsetzung von Flugplätzen, Autobahnen, Straßen und Industrie-Betriebsflächen
- Bohren und Sägen im Hochbau mit Diamantwerkzeugen – erschütterungsfrei und umweltfreundlich
- Ausführung sämtlicher Baumeisterarbeiten im Hoch-, Tief- und Straßenbau

SPEZIALBAU Ges.m.b.H.

Possehl Spezialbau Ges.m.b.H., A-9112 Griffen 161 – Kärnten, Telefon 0 42 33/21 07,
Telex 422 877 • 1232 Wien, Ketzergasse 77, Telefon 0 222/67 02 36 • 5071 Salzburg-Wals,
Telefon 0 662/40 2 08



Genauigkeit beim Start . . .



. . . und im Fluge (Fotos Ziggerhofer).



Das Erlebnis „Fliegen“: „Karo As“ im Looping (Foto: Ziggerhofer/Stuhlhofer).



Das „Reservebanker!“. „Karo As“ im Training (Foto Stuhlhofer).



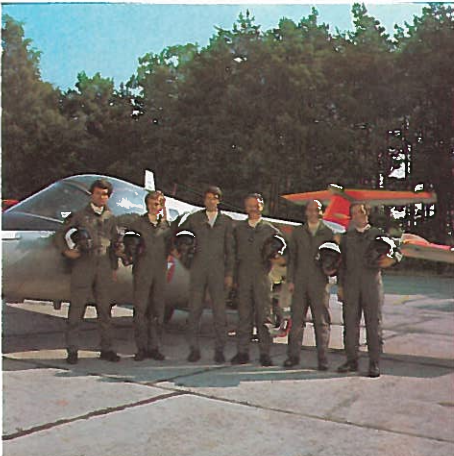
Internationale Freundschaft – Hunter der „Patrouille Swiss“ Sion 1982 (Foto Wurzer).



Pfeil mit Nr. 1 im Rückenflug (Foto Stuhlhofer).



Bundesminister Dr. Frischenschlager am Fliegerhorst.



Flugzeugführer des Kunstflugschwarmes „Karo As“ des Jahres 1983 (Miliflugleitung).



Der Minister in der Militärflygleitung mit Mjr Handl und Mjr Haas.



Feldzeichentrupp/Überwachungsgeschw. am Freiheitsplatz (Bildstelle Graz/Th).



Signalhornübernahme durch den Geschwaderkommandanten (Bildstelle Graz/Th).



Flugzeugführer des Geschwaders bei der Partnerschaftsfeier (Bildstelle Graz/Th).

Natürlich fehlte es beim Start von *Karo As* nicht an Vorbildern, seien es nationale wie der in der Ersten Republik von 1935 bis 1938 fliegende Verband, welcher sich auch *Karo As* nannte und auf Fiat CR 32 flog, oder internationale wie die zahlreichen bekannten Großverbände der Gegenwart.

Nach einer mehr als 70jährigen Geschichte der „*Fluggeräte schwerer als Luft*“ bedurfte es keiner weiteren Erfindungen von Kunstflugfiguren. Dennoch mußte erst ein vorführreifes, auf die Möglichkeiten des zur Verfügung stehenden Fluggerätes abgestimmtes und den eingeschränkten Trainingsmöglichkeiten entsprechendes Programm von den beteiligten Flugzeugführern in Gemeinschaftsarbeit entwickelt und erprobt werden. Damit mußten manche, wahrscheinlich sehr publikumswirksame Passagen verworfen werden, weil teilweise der Trainingsaufwand hierfür zu groß oder zum anderen die Sicherheit nicht in höchstmöglichem Maße gewährleistet gewesen wäre. In den zehn Flugsaisons zwischen 1975 und 1984 wurde das Programm natürlich ständig weiterentwickelt, einige Programm Besonderheiten wie der Startaufschwung und die Fahrwerksrolle sind aber vom Anfang an geblieben.

Relativ bald erreichte der Verband eine Kompaktheit und Präzision, die ihm Anerkennung verschafften. Und es wurde von den *Karo-As-Piloten* mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, daß sich auch renommierte Vertreter weitaus größerer Luftwaffen in Teilbereichen am österreichischen Kunstflugschwarm zu orientieren begannen.

Heute kann der Kunstflugschwarm des Überwachungsgeschwaders auf mehr als 150 Vorführungen zurückblicken, davon mehr als 50 außerhalb von Österreich. Den ersten tatsächlich durchschlagenden Erfolg verzeichnete das *Karo As* Anfang Oktober 1976 beim Flugtag in Innsbruck. Ihr erstes Meisterstück aber lieferten die österreichischen Piloten im Juni 1977. Damals gelang es ihnen, bei ihrer ersten Teilnahme am *Air Tattoo 77* im britischen Greenham-Common den zweiten Platz in der Shell Trophy zu erringen. Und das gegen eine Konkurrenz von 39 Teilnehmern aus 15 Nationen. In der Folge wurde die im zweijährigen Rhythmus durchgeführte Veranstaltung immer größer, die Teilnehmer immer zahlreicher, so daß sie als größte Luftfahrtveranstaltung ihrer Art in Europa, wahrscheinlich aber auf der ganzen Welt, angesehen werden darf. Doch das *Karo As* errang auch 1979 wieder den 2. Platz und 1981 den 3. Platz.

Aber nicht nur Greenham sah die Leistungen des österreichischen Kunstflugschwarmes, es wurden auch Vorführungen in England und Schottland geflogen. Weitere Stationen stellten Auftritte in Frankreich dar, ebenso wie zahlreiche Vorführungen in der Bundesrepublik Deutschland, in Italien, der Schweiz und Belgien.

Mit den internationalen Erfolgen steigerte sich natürlich auch der Bekanntheitsgrad des *Karo As* im Inland ganz wesentlich. Es gab zahllose Einladungen zur Teilnahme an Flugtagen und anderen Großveranstaltungen, denen aber in letzter Zeit aus terminlichen und finanziellen Gründen nur noch sehr selten nachgekommen werden konnte.

Die Wertschätzung, die der Kunstflugschwarm in seiner Heimat genießt, dokumentiert sich durch die Verleihung des Wieland-Preises am 7. Oktober 1982, denn dieser Preis stellt die höchste Auszeichnung dar, die der österreichische Luftfahrerverband vergeben kann.

Auch ein Musikstück wurde dem *Karo As* gewidmet: Im Jahre 1980 komponierte der Kapellmeister der Musik des Landeshandwörterkommandos Steiermark, *Eduard Csescinovitz*, den „*Karo-As-Marsch*“, dessen Partitur am 26. September 1980 in feierlicher Form dem Verbandsführer Major Robert *Haas* übergeben wurde.

Gegenwärtig ist die internationale Nachfrage nach *Karo As* so groß, daß der Verband zwischen den Monaten April und Oktober jedes Jahres nur noch Einladungen nachkommen könnte und dabei kaum noch heimatischen Boden berühren müßte. Da dies jedoch nicht dem Hauptzweck der Flugzeuge und Piloten entspricht, wird der Einsatz auf wenige große Anlässe beschränkt.

25 Jahre Albatros

Mit der Aufstellung der Jagdbomberstaffel im Frühjahr 1957 begann in der Zweiten Republik am Thalerhof wieder das Soldatenleben der Fliegertruppe. Das bald aufkommende rege Interesse der Soldaten an einer flugsportlichen Betätigung wurden dem damaligen Kommandanten Hauptmann *Bleckl* vorgetragen, welcher anlässlich einer Inspizierung der Jabo-Schulstaffel durch den Befehlshaber der Luftstreitkräfte, Generalmajor *Lube*, und Oberst Dipl.-Ing. *Mühlbacher* die Zustimmung zur Aufnahme des Segelfluggetriebes erreichen konnte. Damit war in Thalerhof das Ei für den Aufbau des Flugsportes im Bereiche des Bundesheeres gelegt. Das Ziel war u. a. in einer sinnvollen Freizeitgestaltung der hier stationierten Soldaten einerseits, andererseits in der Erweiterung der flugtheoretischen Kenntnisse und Anhebung des Verantwortungsbewußtseins andererseits zu suchen. Durch den zivilen Charakter ergibt sich weiters die Möglichkeit, an der geistigen Landesverteidigung mit großem Multiplikationsfaktor zu arbeiten.

Das praktische „lautlose Fliegen“ begann nach Beschaffung und der Instandsetzung eines Schulgleiters (SG38) unter dem damaligen technischen Offizier Major *Almer* am 7. September 1959. Dem Schulgleiter folgten bald eine „*Mg 19a*“, ein „*Grunau-Baby IIb*“ sowie eine kunst-

flugtaugliche „*Lo100*“. Eine Doppeltrommelseilwinde vervollständigte die Gerätebasis. Im Jahre 1960 wurde unter militärischer Obhut ein Fluglehrer-Schulungskurs durchgeführt, welcher wiederum die personelle Grundlage für jede weitere Ausbildungstätigkeit schaffte.

In diesem Zeitraum bestand bei der Flugsportgruppe „*Albatros*“ auch eine Sektion „*Fallschirmspringen*“. Diese Gruppe bildete mit ihren späteren Weltmeistern, Vizeleutnant *Deutsch* und Vizeleutnant *König*, einen wesentlichen personellen Kern bei der Aufstellung der Militär-Fallschirmspringer. Die weiteren Jahre waren durch eine wechselvolle Vereinsgeschichte gekennzeichnet. Nachdem Obstlt *Almer* den Aufbau bis 1965 leitete, übernahm danach Obstlt *Pipan* die Führung des Vereines. Von 1969 bis 1970 war Obstlt *Eitner* und von 1970 bis Jänner 1972 Hptm *Kreuzer* für die Geschicke des Vereines verantwortlich. Seit 1972 leitet der nunmehrige AR *Reisinger* als Obmann und Ausbildungsleiter die Heeresflugsportgruppe „*Albatros*“ mit großem Erfolg. Unter seiner Führung ist die Beschaffung von neuem, zum Teil vereinseigenem Fluggerät, gelungen, so daß wir heute bei zwei Motorflugzeugen, einem Motorsegler und vier Segelflugzeugen angelangt sind. Die Entwicklung vom Schulgleiter zum „*Twin-Astir*“ zeigt auch die rasante technische Entwicklung des



gesamten Flugsportes sehr augenscheinlich. Als jährliche Höhepunkte wurden jeweils im Frühjahr in Timmersdorf/Leoben ein Segelflug-Leistungslager sowie im Herbst am Thalerhof ein Ziellandewettbewerb mit dem Oldtimer „*Grunau-Baby IIb*“ durchgeführt. Eine Jubiläumsveranstaltung besonderer Art wurde anlässlich

100 Jahre PSK,

50 Jahre Postsegelflug,

25 Jahre HFSG-Albatros, 1983

durchgeführt. Unter aktiver Beteiligung des Piloten des 1. Postsegelfluges 1933 auf dem Co-Pilotensitz, dem Segelfluggenieger Herrn Generalmajor i. R. Prof. Dipl.-Ing. *Mühlbacher*, startete am 14. Mai 1983 unser Kassier, G. K. *Hüttl*, mit dem „*Twin-Astir*“ von Thalerhof zum 50jährigen Jubiläum des Postsegelfluges nach Marburg.

Als Ausblick gelten die Erreichung eines höheren theoretischen und praktischen Ausbildungsstandes sowie die Erringung des einen oder anderen internationalen Leistungsabzeichens.



AUA und Lufthansa am Flughafen.



Die Flughafen-Feuerwehr.



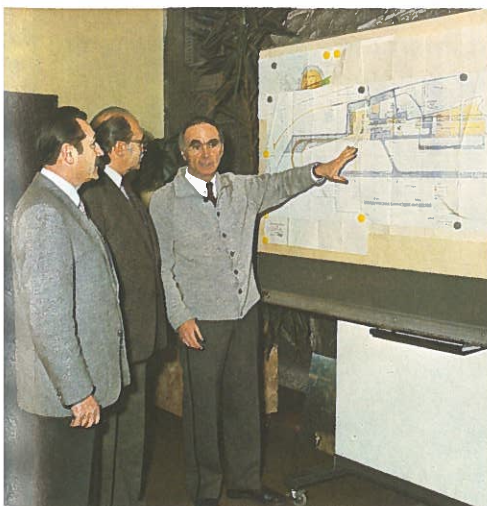
Erstlandung der Concorde in Graz-Thalerhof am 29. 3. 1981.



Gewerbsmäßige Luftfahrt auf dem Flughafen.



Ein italienischer Rettungshubschrauber bringt einen Verletzten nach Graz (1984).



Von links: Betriebsleiter Anton Glieder, Reg.-Rat Ing. Boris Hubmayer und Geschäftsführer Fritz Eder.



Beitrag des Flughafens zum Grazer Faschingsumzug 1980.

Mitglieder des Aufsichtsrates zwischen 1950 – 1983

Bürgermeisterstellvertreter *Dr. Hans Amschl*, Stadt Graz
Landesrat a. D. *Hans Bammer*, Land Steiermark
Stadtrat *Dr. Alfred Edler*, Vorsitzenderstellvertreter, Stadt Graz
Sektionschef *Dipl.-Ing. Erich Föhner*, BM f. Handel u. Wiederaufbau
Hofrat *Dr. Josef Gaisbacher*, Land Steiermark
Sektionschef *Dr. Karl Halbmayer*, Vertreter der Aufsichtsbehörde BM f. Verkehr
Stadtrat *Gustav Hainz*, Stadt Graz
Ministerialrat *Dr. Armin Hermann*, BM f. Inneres
Landeshauptmannstellvertreter *Norbert Horvatek*, Land Steiermark
Ministerialrat *Dr. Otto Hezina*, BM f. Verkehr u. Elektrizitätswirtschaft
Bundesminister *DDDr. Udo Illig*, Vorsitzender, Land Steiermark
Sektionschef *Dr. Otto Jettmar*, Vertreter d. Aufsichtsbehörde BM f. Verkehr und Elektrizitätswirtschaft
Ministerialrat *Dr. Josef Jurkowitsch*, Bundesministerium f. Inneres
Sektionschef *Dipl.-Ing. Rudolf Kloss*, BM f. Handel u. Wiederaufbau
Ministerialrat *Dr. Josef Koller*, BM f. Finanzen
Landeshauptmann *Josef Krainer*, Land Steiermark
Sektionschef *Dipl.-Ing. Josef Krzisch*, BM f. Bauten u. Technik
Oberst *Linhart*, Bundesministerium für Inneres
1. Landeshauptmannstellvertreter *Fritz Matzner*, Land Steiermark
Stadtrat *Dr. Heinz Pammer*, Stadt Graz
Dr. Kurt Plank, BM f. Verkehr u. verstaatlichte Betriebe
Nationalrat *Fritz Polcar*, BM f. Handel u. Wiederaufbau
Ministerialrat *Dr. Josef Sabacky*, BM f. Finanzen
Bürgermeister *Dr. Eduard Speck*, Vorsitzenderstellvertreter, Stadt Graz
Bürgermeister *Dipl.-Ing. Gustav Scherbaum*, Vorsitzenderstellvertreter, Stadt Graz
Stadtrat *Dr. Karl Scherer*, Stadt Graz
Stadtrat *Hans Schmid*, Stadt Graz
Ministerialrat Dvw. *Dr. Walter Schneider*, BM f. Finanzen
Landesamtspräsident *Dr. Alfons Tropper*, Vorsitzender, Land Steiermark
Ministerialrat *Dr. Tuma*, BM f. Finanzen
Sektionschef *Dipl.-Ing. Georg Weichselbaumer*, BM f. Bauten u. Technik
Ministerialrat *Dr. Alfred Weihs*, BM f. Inneres
Staatssekretär a. D. *Franz Winterer*, BM f. Verkehr u. verstaatlichte Betriebe
Bundesministerium für Verkehr, Aufsichtsbehörde für Flughäfen:
Ministerialrat *Dr. Rudolf Walch*, seit 1960
Bundesamt für Zivilluftfahrt:
Präsident *Dipl.-Ing. Johann Rausch*.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. besteht derzeit aus folgenden Mitgliedern:
Stadtrat *Dr. Alfred Edler*, Vorsitzender des Aufsichtsrates
Sektionschef *Mag. Dr. Karl Halbmayer*, 1. Vorsitzenderstellvertreter
Landesamtspräsident
Hofrat *Dr. Alfons Tropper*, 2. Vorsitzenderstellvertreter
Oberrat *Dr. Nikolaus Dithfurth*, Bundesministerium f. Finanzen
Ministerialrat, Baudirektor
Dipl.-Ing. Otto Talsky, Bundesministerium f. Bauten u. Technik
Ministerialrat *Dr. Armin Hermann*, Bundesministerium f. Inneres
Landesrat a. D. *Hans Bammer*,

Land Steiermark
Stadtrat *Dr. Heinz Pammer*, Landeshauptstadt Graz
Vertreter der Aufsichtsbehörde des Bundesministeriums f. Verkehr
Sektionschef *Mag. Dr. Karl Halbmayer*

Vom Betriebsrat entsandt:
Anton Fuchs, Betriebsratsobmann
Johann Walter, Obmannstellvertreter
Elisabeth Kotschar, Mitglied
Karl Herz, Mitglied

Geschäftsführer der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.:
1936 bis 1966 Dir. *Karl Donner*
1967 bis 1974 Dir. *Franz Wratschko*
1975 Dir. *Fritz Eder*

PANALPINA Graz



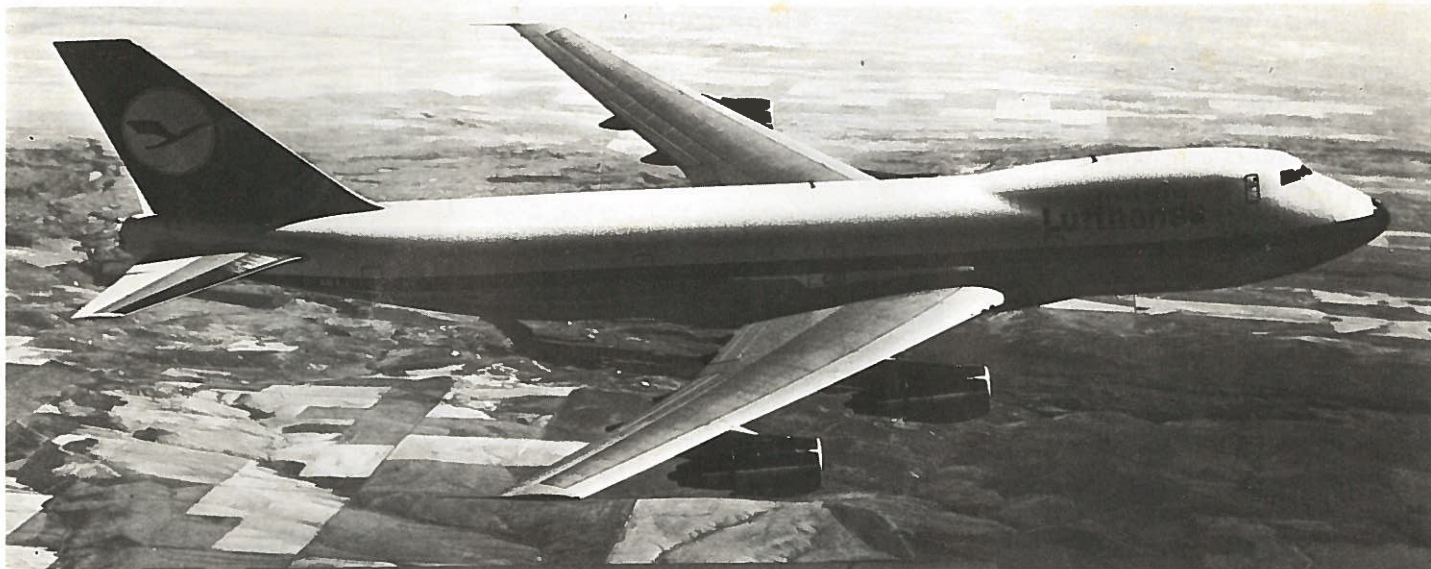
5 Kontinente — 1 Spediteur

Annenstraße 57
Postfach 1018
A-8021 Graz
Telefon (0316) 913600
Telex Auslandsverkehr 031921
Telex LKW-Fernverkehr 031778
Telex Österreichverkehr 031387
Telegramme panalpinagraz
Flughafen Graz-Thalerhof
Luftrachtbüro: A-8073 Feldkirchen
Telefon (0316) 291433, 291406
Telex 032195

Ein dichtes Netz von Verkehren verbindet Österreich mit den Häusern der PANALPINA-Organisation in allen 5 Kontinenten.

Damit können wir Ihnen die optimale Lösung all Ihrer Transportprobleme anbieten.

Nationale und internationale
Bahn- und Lkw-Sammelverkehre
Lkw-Dienste
Bahnverkehr
Verschiffungen
Verzollungen
Luftracht
Air-Charter
Containerverkehr
Kombiverkehre
Projekte
Lagerung und Warenverteilung
Rollfuhr
Internationale Messen



Lufthansa Boeing 747 SL. Jumbo Jets sind Großraum-Passagierflugzeuge mit großer Reichweite und mit zum Teil zusätzlicher Frachtkapazität im hinteren Hauptdeck. Erstlandung in Graz zum Großflugtag am 15. September 1984.



Ende des Staatsbesuches in der Steiermark des jugoslawischen Staatspräsidenten Mika Spiljak.



Stationsleiter Bernhard Pfestorf, Lufthansa am Flughafen Graz (Foto donauland fotoland).



Vor dem Abflug von links: DDr. Anton Heschgl, Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek, LR Fritz Matzner, im Hintergrund Dir. Karl Donner (1966).



Check-in am Flughafen Graz (Foto Philipp).



Frachtverladung in eine DC 8.

Kasernkommandanten

Obstlt Rudolf Scheifinger
1957–1960

Obstlt Ernest Steinacher
1960–1962

Mjr Kurt Hagen
1962–1963

Obst Franz Sartori
1963–1964



Mjr Arthur Pipan
1964–1968



Mjr Franz Micheuz
1968–1976



Hptm Hans-Jörg Grehs
1976–1977



Mjr Peter Handl
seit November 1977

Staffelkommandanten

Mjr Karl Bleckl
1957–1961

Mjr Arthur Pipan
1961–1968



Olt Josef Bernecker
1968–1971



Hptm Leopold Hoffmann
1971–1972

Hptm Peter Handl
1972–1976



Hptm Hermann Wagner
1976–1980



Hptm Hermann Sommeregger
seit 1980

Technische Kommandanten

Mjr Josef Almer
1957–1962



Hptm Erich Stelzer
1963–1966



Olt Wolfgang Kreuzer
1966–1972



Hptm Gerhard Thalhammer
1972–1976



ASekr, Ing. Fritz Schwaiger
seit 1976

Die achtziger Jahre – 7 Jahrzehnte im Dienste der steirischen Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und des Flugsports.

Noch in diesem Jahrzehnt wird am Flughafen Graz die Passagierzahl von 200.000 in einem Jahr erreicht werden. Durch diese rasche Steigerung des Passagier- und Frachtaufkommens und den Einsatz von immer größeren Jet-Flugzeugen wird man auch in Zukunft die entsprechenden Schritte für einen weiteren Ausbau tun müssen. Durch den Ausbau der Start- und Landepiste auf 2500 m und der entsprechenden elektronischen Ausrüstungen konnte der Aktionsradius der vom Flughafen Graz startenden Maschinen wesentlich erweitert werden.

Außer den täglichen Verbindungen mit Austrian Airlines, Graz–Frankfurt–Graz und Graz–Wien–Zürich retour, sowie sechsmal wöchentlich Lufthansa, Frankfurt–Graz–Frankfurt, fliegen im Charterverkehr den Flughafen Graz jährlich bis zu 15 internationale Chartergesellschaften an.

Den langjährigen Initiativen der Stmk. Landesregierung Rechnung tragend, wurde ab 1. April 1980 nach längerer Unterbrechung der Binnenflugverkehr auf den Strecken Wien–Graz–Klagenfurt, Wien–Linz–Salzburg und Graz–Linz durch die Inlandsfluggesellschaft „Austrian Air Services“ aufgenommen. Jetzt sind die AAS-Inlandsverbindungen Wien–Graz–Klagenfurt und Wien–Linz–Salzburg ein nicht mehr wegzudenkender Faktor.

schluß an das österreichische Binnenflugnetz anstreben. Hat in den letzten Jahren der Outgoing-Verkehr eine explosionsartige Entwicklung genommen, so wäre es nun wünschenswert, den Incoming-Verkehr zu forcieren.

Dies würde vor allem dem Fremdenverkehr dienen, aber auch dem neuen Kongreßzentrum Graz weitere Impulse ermöglichen. Weiters ist der Jungpilotenausbildung am Flughafen Graz besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Ein Modell, die vorhandenen Flugplätze für Zubringerdienste für den Flughafen Graz einzubedingen, wäre zu realisieren. Ein Autobahnanschluß zur schnelleren Anbindung für den Flughafen Graz würde vor allem den in der Ost- und Weststeiermark wohnenden Fluggästen Erleichterung bringen.

Die Statistik weist auch einen steilen Aufwärtstrend in der Frachtabfertigung am Flughafen Graz aus, und es sind daher für diesen Transportzweig besondere Aktivitäten und entsprechende Werbemaßnahmen zu setzen. Das Jahr 1981 trug die Fertigstellung der 260-m-Stoppfläche und Wendeplatte im Norden in die Annalen des Flughafens ein, und am 29. März 1981 gab es wieder einmal ein richtiges Volksfest am Thalerhof. Erstmals in Österreich landete das Überschallflugzeug BAC/Aerospatiale Concorde vor 35.000 Zusehern. Unter den Ehrengästen sah man u. a. auch Landeshauptmann Dr. Josef Krainer.

Seit 1. März 1983 gibt es auch 6mal wöchentlich einen Probeflugbetrieb Innsbruck–Graz–Innsbruck. Seit 27. März 1984 wurde dieser auf 4mal wöchentlich

mit den Umsätzen der dort ausübenden Luftverkehrsgesellschaften, Speditionen, Firmen, Vereinen etc. von rund 1/2 Milliarde Schilling ein nicht mehr wegzudenkender Wirtschaftsfaktor.

Auch die „Allgemeine Luftfahrt“ mit ihren Schulbetrieben und dem gewerbsmäßigen Verkehr hat mit rund 36.000 Bewegungen pro Jahr Anteil an der Belegung des Flughafens Graz.

In den abgelaufenen sieben Dezenien leistete der Flughafen Graz mit seinen dort jetzt rund 200 Beschäftigten einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze und liefert so einen Beitrag zur Belegung der steirischen Wirtschaft.

Investitionsprogramm am Flughafen für die Jahre 1981–1986

Die Gesellschafter der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H., Republik Österreich, Land Steiermark und Landeshauptstadt Graz, haben für diesen Zeitraum ein Investitionsprogramm in der Höhe von 144 Millionen Schilling genehmigt.

Die Ausweitung des Flugverkehrs unter Einsatz einer neuen Flugzeuggeneration zwingt die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. zu weiteren Investitionen, wie etwa die Einführung des Kategorie-II/III a-Betriebes mit allen ihren Zusatzeinrichtungen, die Schaffung neuer Einrichtungen für den Luftfrachtumschlag und den Bau eines Feuerwehrgebäudes.

Aus Gründen der Sicherheit müssen auch Hindernisse im Anflugsektor ausgeräumt werden. Damit wird auch das Fluglärmproblem einer teilweisen Lösung zugeführt.

Alle diese vorhin erwähnten Investitionen bringen nicht nur noch mehr Sicherheit für den Flugverkehr, sondern auch infrastrukturelle Maßnahmen, die von einem internationalen Regionalflughafen in der Größenordnung von Graz verlangt werden.

Bei der 110. Aufsichtsratssitzung am 19. Jänner 1984 wurde der bis dahin wirkende Vorsitzende des Aufsichtsrates, Landesamtspräsident *Dr. Alfons Tropper*, von dem bisherigen Vorsitzenden-Stellvertreter, Stadtrat *Dr. Alfred Edler*, abgelöst. Zum 1. Stellvertreter wurde Sektionschef *Dr. Karl Halbmayer* und zum 2. Stellvertreter Landesamtspräsident *Dr. Alfons Tropper* gewählt.

Als Nachfolger für die in den Ruhestand getretenen Mitglieder des Aufsichtsrates, Ministerialrat *DVW Dr. Walter Schneider* und Sektionschef i. R. *Dipl.-Ing. Georg Weichselbaumer*, wurden Oberrat *Dr. Nikolaus Ditfurth* und Ministerialrat Baudirektor *Dipl.-Ing. Otto Talsky* in den Aufsichtsrat entsandt.



Heute noch werden die Interessen der AAS von zwei Steirern wahrgenommen: Landesrat a. D. Hans Bammer als Aufsichtsratsvorsitzender, der Landesamtspräsident *Dr. Alfons Tropper* ablöste, und Vorstandsdirektor *DDr. Anton Heschgl* (gemeinsam mit Vorstandsdirektor *Dr. Hubert Papousek*) als Geschäftsführer.

Als Fluggerät wird die 16sitzige Turbo-propmaschine Metro II eingesetzt.

Durch diese zusätzlichen Bewegungen täglich wird die Anschlußsituation von Graz an das internationale Fluglinien-Netz wesentlich verbessert.

Darüber hinaus sind durch die ARGE-Alpen-Adria Gespräche mit den jugoslawischen und italienischen Gebietskörperschaften im Gange, die einen An-

reduziert. In der Frachtabfertigung weist die Statistik einen weiteren Aufwärtstrend auf, und es sind daher für diesen Transportzweig besondere Aktivitäten, wie der Bau eines Luftfrachtgebäudes, vorgesehen. Der Baubeginn erfolgte im Sommer 1983, die Fertigstellung ist für Anfang 1985 geplant.

Da Schlechtwetterlagen zeitweise den Flughafen Graz beeinflussen, wurde noch im Jahre 1983 der Präzisionsinstrumentenanflugbetrieb der Kat. III a eingeführt. Dadurch wurden die Sichtminimas unter 200 m horizontal und 150 m vertikal herabgesetzt.

Auch die Öfag hat 1982 ihren Werftbetrieb am Flughafen Graz durch die Errichtung einer Avionikabteilung erweitert. Gesamt gesehen, ist der Flughafen Graz

**Rosenbauer
Flughafenlöschfahrzeuge
sorgen für die Sicherheit
auf allen Flughäfen der Welt**



wie z.B. hier am Flughafen in GRAZ

*Flughafenlöschfahrzeug FLF Buffalo
auf ÖAF 26 440 Chassis,
440 PS TURBO,
Allradantrieb und einer Tank-
kapazität von 10.000 Liter*

**WELTWEIT BEKANNT –
WELTWEIT BEWÄHRT**

A-8020 GRAZ
KARLAUER GÜRTEL 7
TEL. (0316) 911602 3
TELEX 03-1391

rosenbauer

FABRIK
FÜR
FEUERWEHR-
GERÄTE



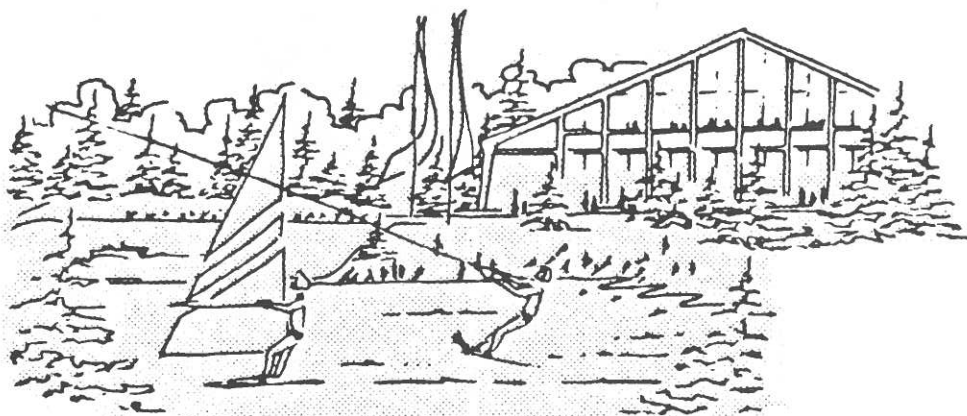
karl schwarzl

Ges. m. b. H.

BAUUNTERNEHMUNG

Transportbeton, Liefermörtel, Sand- und Kiesindustrie, Transporte
8141 Unterpremstätten, Tel. 0 31 35 / 20 72-0, FS 03-1243 SKI

Ob Straße, Brücke oder Haus,
du kommst nicht ohne **schwarzl** aus!



8141 UNTERPREMSTÄTTEN · THALERHOFSTR. 86 · POSTFACH 8 ·

TEL. (03135) 3577 · FS 031243 SKI

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H., 8073 Feldkirchen, und Kommando/Überwachungsgeschwader/Fliegerregiment 2, 8401 Kalsdorf.

Für den Inhalt verantwortlich: Betriebsleiter Anton Glieder, Feldkirchen, und Major Peter Handl, Kalsdorf.

Beiträge: Dr. Gerhard Dienes, Dir. Fritz Eder, Mjr Peter Handl, Hptm Manfred Neurohr, AS Erwin Pietsch, AS Friedrich Schwaiger, Mjr Gerhard Thalhammer, Ostv Franz Ulz, Hptm Bernhard Wanderer.

Koordination, Layout und Grafik: medianservice werbung maria steinmann gmbh.

Anzeigenteil: Mjr Gerhard Thalhammer, ÜbwGeschw, Roderich Fischer, Flughafenbetriebsgesellschaft.

Umschlagfotos: Archiv Flughafen Betriebs-Ges.m.b.H., Bildstelle Thalerhof, Herbert Weishaupt.

Herstellung: Leykam Universitätsbuchdruckerei Ges.m.b.H., 8054 Graz, Ankerstraße 4.

Erscheinungsort: Kalsdorf.

