

F E S T S C H R I F T

**75** JAHRE  
**FLUGHAFEN GRAZ**



# 75 JAHRE FLUGHAFEN GRAZ

Veranstaltungen,  
zu denen die Bevölkerung herzlich eingeladen ist:

Freitag, 7. April 1989, 10 Uhr

„Internationales Airportmeeting Graz“  
Themenstellung: „Europäischer Binnenmarkt – Neue Chancen für den Luftverkehr?“  
Forumsdiskussion mit namhaften Vertretern der Luftfahrt und der EG  
Ort: Grazer Congress

Mittwoch, 26. April 1989, 18.30 Uhr

Eröffnung der Fotoausstellung des Kulturamtes der Stadt Graz  
Ort: Ganggalerie des Abfertigungsgebäudes am Flughafen Graz

29. April bis 7. Mai 1989

Sonderausstellung auf der Grazer Frühjahrsmesse unter dem Motto:  
„Die Funktionen eines Flughafens“

Samstag, 20. Mai 1989

Tag der offenen Tür für die Luftfahrt am Flughafen Graz

Sonntag, 25. Juni 1989, 9.30 Uhr

Jubiläumsveranstaltung am Flughafen Graz mit der Nachahmung des historischen Erstfluges  
vom 26. 6. 1914 mit einem Oldtimerflugzeug.

Festansprachen der Repräsentanten der Republik Österreich, des Landes Steiermark sowie  
der Stadt Graz

Mitwirkung der Militärmusikkapelle unter der Leitung von Obstlt. Mag. Rudolf Bodingbauer  
sowie der Musikkapelle der Marktgemeinde Feldkirchen und der Singgemeinschaft Kalsdorf  
11 Uhr Frühschoppenkonzert des ORF mit Herrn Franz Steiner



**75** Jahre Flughafen Graz spiegeln nicht nur die wechselvolle Geschichte der österreichischen Luftfahrt, sondern auch die gesamt Entwicklung des Luftverkehrs in eindrucksvoller Weise wieder.

Waren es im Jahre 1914, dem Geburtsjahr des Flughafens Graz, zwei Leichtflugzeuge in Holzbauweise der Type „Etrich Taube“ mit einem einfachen Propellerantrieb, die erstmals auf dem Flugfeld Thalerhof landeten, so sind es heute modernste Verkehrsflugzeuge mit Strahltriebwerken. Dazwischen liegen die bitteren Jahre des Ersten und Zweiten Weltkrieges, in denen dieser Flugplatz militärischen Zwecken diente, bis schließlich im Jahre 1955, nach Wiedererlangung der österreichischen Lufthoheit, die neugegründete Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. den Wiederaufbau des Flughafens auf diesem traditionsreichen Flugplatzareal in Angriff nahm. Heute verfügt der Flughafen Graz über eine 2760 m lange Präzisionsinstrumentenpiste, die mit einem elektronischen Instrumentenlandesystem, modernsten Befeuerungsanlagen und sonstigen Flugsicherungseinrichtungen ausgerüstet ist, welche selbst bei ungünstigsten Wetterbedingungen, wie die typischen Nebellagen im Grazer Becken, einen regelmäßigen und sicheren Flugverkehr unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft

Austrian Airlines, sowie der Lufthansa und anderer Luftverkehrsunternehmen ermöglicht. Neben den für den sicheren und geordneten Flughafenbetrieb notwendigen Anlagen, die ständig den Erfordernissen der internationalen Luftfahrt angepaßt werden, befinden sich auf dem Flughafen Graz auch Einrichtungen mit Bedeutung für ganz Österreich, wie die Verkehrspilotenschule der Austrian Airlines, eine Kleinflugzeugwerft sowie Einrichtungen des Flugrettungsdienstes des Bundesministeriums für Inneres und der Militärluftfahrt. Die Anzahl der auf dem Flughafen Graz abgefertigten Flugpassagiere stieg von 70 im Jahr 1956 auf über 250.000 im Jahre 1988 und beträgt insgesamt seither mehr als 2,5 Millionen. Mehrere hundert Bedienstete finden auf diesem Flugplatz hochqualifizierte Arbeitsplätze.

Der Flughafen Graz stellt damit eine der bedeutendsten infrastrukturellen Einrichtungen des Bundeslandes Steiermark und der Stadt Graz dar. Er bildet deren unmittelbares Tor zur weiten Welt, welches für die Wirtschaft dieser Region immer größere Bedeutung erlangt und heute nicht mehr wegzudenken ist. Aus Anlaß seines 75-jährigen Jubiläums wünsche ich daher dem Flughafen Graz, seiner Betriebsgesellschaft und allen Mitarbeitern im Interesse der österreichischen Zivilluftfahrt weiterhin viel Glück und Erfolg.

Bundesminister  
Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher



**D**as direkte „Steirische Tor zur Welt“ wird 75 Jahre alt: seit jenem denkwürdigen 26. Juni 1914 und dem ersten Motorflug des Oberleutnant Erich Kahlen hat sich unsere Zivilisation, unsere Welt und mit ihr auch die Luftfahrt in einer Weise verändert, die auch ein Vergleich der „Etrich-Taube“ mit der überschallschnellen „Concorde“, die 1981 hier gelandet ist, aufzeigt.

Gute internationale Flugverbindungen sind heute entscheidend für die Wirtschaft wie für den Individualverkehr. Die imponierenden Zahlen und Steigerungsraten des Flughafens Graz-Thalerhof zeigen dies eindrucksvoll. Auch deswegen ist die Wiedereinführung der Jets mit dem Winterflugplan 1988/89 so erfreulich.

Graz-Thalerhof trennen nur wenige Kilometer vom Kreuzungspunkt zweier großer europäischer Straßentransversalen, der Süd- und der Pyhrnautobahn. Er trägt entscheidend dazu bei, die Nachteile aus unserer verkehrsgeographischen Randlage abzuschwächen. Das hat immense Bedeutung in Hinblick auf den europäischen Wirtschaftsraum und die Verhältnisse eines Marktes, der 320 Millionen Menschen umfaßt.

Das Land Steiermark hat zum Ausbau und zur Ausstattung des Flughafens Graz-Thalerhof stets tatkräftig beigetragen. Er braucht den Vergleich mit großen internationalen Flughäfen nicht zu scheuen. Im Gegenteil.

Deshalb ist dieses 75-Jahr-Jubiläum des Flughafens Graz-Thalerhof ein sehr schöner Anlaß, ein herzhaftes Wort des Dankes an alle jene zu richten, die mit ihrer Initiative und ihrem Engagement dazu beigetragen haben, daß dieses „Steirische Tor zur Welt“ nicht nur einen hohen internationalen Standard hat, sondern den Flugpassagieren, insbesondere unseren Gästen, das unverwechselbare „Steirische Flair“ vermittelt.

Dr. Josef Krainer  
Landeshauptmann von Steiermark



**D**ie rasante Aufwärtsentwicklung der Passagierzahlen und der Frachtgutbeförderung dokumentiert die Bedeutung des Flughafens Graz-Thalerhof aber auch den Wandel der Zivilluftfahrt in den vergangenen Jahrzehnten. Den 2.988 Fluggästen im Jahr 1955 stehen im Vorjahr eine runde Viertelmillion Passagiere gegenüber. Dieser ständig steigenden Bedeutung des Luftverkehrs hat die Flughafen-Betriebsgesellschaft in hervorragender Weise wirksame Maßnahmen, sowohl im Bereich des Passagierkomforts als auch vor allem im Sicherheitsbereich zur Seite gestellt. Die technische Ausstattung reiht den Grazer Flughafen in die Liste der modernsten Flughäfen Europas ein und das ist, vor allem angesichts der nicht besonders günstigen klimatischen Voraussetzungen ein wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung eines leistungsorientierten Flugbetriebes.

Für die Landeshauptstadt ist der Flughafen ein bedeutendes Tor in die Welt. Vor allem für die Weiterentwicklung von Graz als internationale Kongreßstadt, als Wirtschafts- und Wissenschaftszentrum sowie als Kulturstadt, die auf einen ansteigenden Städtetourismus hinweisen kann, ist der Flughafen ein unverzichtbarer Bestandteil unserer auf Europakurs eingestellten Stadt geworden. Deshalb

ist die Stadt Graz auch bemüht mitzuhelfen, das bestehende Netz der Flugverbindungen zu erhalten und neue Destinationen – etwa in den oberitalienischen Raum und in Wirtschaftszentren der BRD – zu erreichen. Erste Erfolge sind zweifellos die Direktverbindung Graz–Zürich mit der Swiss–Air und die Luft-hansa Direktverbindung mit München; auch die Umflottung des Inlandflugverkehrs durch Austrian-Air-Services von der 16-sitzigen Metro auf die 50-sitzige Fokker ist ein Fortschritt. Die Bedienung der Strecke Graz-Frankfurt mit Jets entspricht absolut internationalem Standard. Gemeinsam mit der heimischen Fluglinie Austrian Airlines und anderen Fluggesellschaften soll dafür Sorge getragen werden, daß Graz noch besser in das internationale Flugnetz eingebunden wird. In diesem Geiste des Optimismus wünsche ich allen Beschäftigten und allen Partnern unseres Flughafens für die Zukunft alles Gute!

Alfred Stingl  
Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz



Im Jahre 1914 wurde der Fliegerhorst Thalerhof als militärische Einrichtung gegründet. Dieser Zweckbestimmung entsprechend, ist der heute auf internationalen Standard gebrachte Flughafen Graz-Thalerhof, nach wie vor ein wichtiger Platz für den militärisch notwendigen Flugbetrieb.

Im Lichte der bewährten Zusammenarbeit danke ich den zivilen und militärischen Partnern für die bewiesene Kooperation, die dem zivilen Flugverkehr und der militärisch erforderlichen Luftraumüberwachung dient.

Anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Fliegerhorst und Flughafen Graz-Thalerhof“ wünsche ich den Piloten und allen Personen, die den Flugbetrieb ermöglichen, ein herzliches „Glück ab, gut Land!“.

Divisionär Hubert Albrecht  
Der Militärkommandant  
von Steiermark



Der Flugplatz Graz-Thalerhof hat für die Luftstreitkräfte des österreichischen Bundesheeres eine ganz besondere Bedeutung. – In Erkenntnis der furchtbaren Folgen einer Teilnahme an einem Kriege hat Österreich 1955 seine immerwährende Neutralität erklärt und beschlossen, diese Neutralität mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln aufrecht zu erhalten und zu verteidigen. Die Wahrnehmung der Souveränität, einschließlich die des Luftraumes ist untrennbar mit der Neutralität verbunden. Die Bedeutung des Flughafens für die Militärluftfahrt zuerst als Schul- und bis heute als Einsatzflugplatz wird durch die Stationierung des Überwachungsgeschwaders, der 2. Staffel des Verbandes sowie Teilen der Fliegerwerft 2 und des Fliegerhorstbattalion 2 unterstrichen. Ihr gemeinsamer Auftrag ist in enger Zusammenarbeit die Durchführung der Luftraumüberwachung, die durch die derzeitige Einführung des Luftraumüberwachungszuges SAAB 35 OE DRAGEN wesentlich erleichtert wird. Der SAAB 35 OE DRAGEN ist für die Auftragserfüllung der Fliegertruppe im Rahmen der österreichischen Neutralitätspolitik ein durchaus geeignetes Überschallflugzeug. Der Fliegerhorst Nittner. Graz-Thalerhof besitzt hervorragende und weit über die Landesgrenzen hinaus bekannte Militärpiloten, die von ausgezeichneten Männern des Bodendienstes ergänzt und unterstützt werden. Sie alle zeigen derzeit ihr Können während der Umschulungskurse in Schweden und sind die Garantie für die Wahrung der Luftraumhoheit Österreichs in Zukunft von Graz-Thalerhof aus. Dieses Jubiläum gibt mir die Gelegenheit als Kommandant öffentlich meinen Dank der Flughafenbetriebsgesellschaft des Zivilflugplatzes Graz-Thalerhof auszusprechen für ihre ständige Bereitschaft einer Zusammenarbeit mit den hier stationierten militärischen Dienststellen. Möge das Gemeinsame der Vergangenheit und Heute richtungsweisend für die Zukunft für unser immerwährend neutrales Österreich sein.

“Glück ab, gut Land.“

Obstlt. Handl  
Kommandant des  
Fliegerhorstes Nittner



**I**m Jahre 1914 wurde der Fliegerhorst Thalerhof als militärische Einrichtung gegründet. Dieser Zweckbestimmung entsprechend, ist der heute auf internationalen Standard gebrachte Flughafen Graz-Thalerhof, nach wie vor ein wichtiger Platz für den militärisch notwendigen Flugbetrieb.

Im Lichte der bewährten Zusammenarbeit danke ich den zivilen und militärischen Partnern für die bewiesene Kooperation, die dem zivilen Flugverkehr und der militärisch erforderlichen Luftraumüberwachung dient.

Anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Fliegerhorst und Flughafen Graz-Thalerhof“ wünsche ich den Piloten und allen Personen, die den Flugbetrieb ermöglichen, ein herzliches „Glück ab, gut Land!“.

Divisionär Hubert Albrecht  
Der Militärkommandant  
von Steiermark



**D**er Flugplatz Graz-Thalerhof hat für die Luftstreitkräfte des österreichischen Bundesheeres eine ganz besondere Bedeutung. – In Erkenntnis der furchtbaren Folgen einer Teilnahme an einem Kriege hat Österreich 1955 seine immerwährende Neutralität erklärt und beschlossen, diese Neutralität mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln aufrecht zu erhalten und zu verteidigen. Die Wahrnehmung der Souveränität, einschließlich die des Luftraumes ist untrennbar mit der Neutralität verbunden. Die Bedeutung des Flughafens für die Militärluftfahrt zuerst als Schul- und bis heute als Einsatzflugplatz wird durch die Stationierung des Überwachungsgeschwaders, der 2. Staffel des Verbandes sowie Teilen der Fliegerwerft 2 und des Fliegerhorstbattalion 2 unterstrichen. Ihr gemeinsamer Auftrag ist in enger Zusammenarbeit die Durchführung der Luftraumüberwachung, die durch die derzeitige Einführung des Luftraumüberwachungszuges SAAB 35 OE DRAGEN wesentlich erleichtert wird. Der SAAB 35 OE DRAGEN ist für die Auftragserfüllung der Fliegertruppe im Rahmen der österreichischen Neutralitätspolitik ein durchaus geeignetes Überschallflugzeug. Der Fliegerhorst Nittner. Graz-Thalerhof besitzt hervorragende und weit über die Landesgrenzen hinaus bekannte Militärpiloten, die von ausgezeichneten

Männern des Bodendienstes ergänzt und unterstützt werden. Sie alle zeigen derzeit ihr Können während der Umschulungskurse in Schweden und sind die Garantie für die Wahrung der Luftraumhoheit Österreichs in Zukunft von Graz-Thalerhof aus. Dieses Jubiläum gibt mir die Gelegenheit als Kommandant öffentlich meinen Dank der Flughafenbetriebsgesellschaft des Zivilflugplatzes Graz-Thalerhof auszusprechen für ihre ständige Bereitschaft einer Zusammenarbeit mit den hier stationierten militärischen Dienststellen. Möge das Gemeinsame der Vergangenheit und Heute richtungsweisend für die Zukunft für unser immerwährend neutrales Österreich sein.

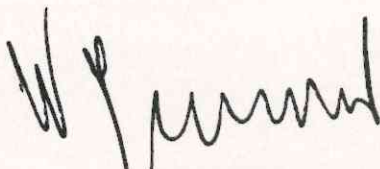
“Glück ab, gut Land.“

Obstlt. Handl  
Kommandant des  
Fliegerhorstes Nittner



**D**as 75-jährige Bestandsjubiläum des Flughafens Graz Thalerhof soll Anlaß weniger zum Rückblick in die Vergangenheit als zum Blick nach vorne, in die Zukunft, sein. Natürlich und das ist auch gut so, muß man sich, angesichts eines solchen Jubiläums das historische Wachsen, dieses für Graz und die gesamte Steiermark so wichtigen Verkehrs- und Wirtschaftsknotenpunktes verdeutlichen, um jene Entscheidungen in einer richtigen und zukunftsgerichten Weise treffen zu können, die ein erfolgreiches Bestehen in den kommenden Jahrzehnten sichern. Im Vorjahr hat das Passagieraufkommen erstmals die Viertelmillionen Grenze überschritten. 33 Jahre zuvor, mit dem Wiederbeginn der Zivilluftfahrt nach dem 2. Weltkrieg waren es genau 2988 Menschen, die vom Grazer Flughafen aus befördert wurden. Doch nicht nur die Passagierzahlen haben sich von Jahr zu Jahr massiv erhöht, auch die technischen Anforderungen, die Sicherheitsbestimmungen und die zunehmende Internationalisierung des Flugverkehrs stellen die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft vor immer neuere und größere Aufgaben. Dazu kommt, daß sich das moderne Flughafenmanagement in verstärktem Maße in den erfolgreichen Bemühungen um eine Ausweitung der Direkt-Destinationen ab Graz zum Ausdruck. Mit den neuen Verbin-

dungen nach Zürich und München, der Wiedereinstellung von Jets auf der Linie Graz Frankfurt, aber auch bei der Verbesserung des Fluggerätes im Inlandsbetrieb zum Ausdruck. Diese Punkte zeigen aber auch die hervorragende Kooperation mit den Fluggesellschaften, denen der Flughafen Graz Thalerhof ein aktiver, fairer und offener Partner ist. Neben den geplanten Investitionen für den Rollweg Nord und die Umgestaltung des Abfertigungsgebäudes wird die Flughafenbetriebsgesellschaft in diesem Sinn auch weiterhin bemüht sein, zusätzliche Direktverbindungen zu den europäischen Verkehrs- und Wirtschaftszentren zu erreichen. Das 75-jährige Bestandsjubiläum des Flughafens ist also kein Grund zum Ausruhen, sondern im Gegensatz ein weiterer Ansporn und eine zusätzliche Verpflichtung, im Interesse der steirischen Bevölkerung, der heimischen Wirtschaft und des Fremdenverkehrs, die Konkurrenzfähigkeit, die Attraktivität und das Leistungsvermögen dieses Tor's der Steiermark zur Welt, weiter zu erhöhen.



Dr. Alfred Edler  
Vorsitzender des Aufsichtsrates  
Bürgermeisterstellvertreter



**D**er Flughafen Graz kann im 75. Jahr seines Bestehens auf eine eindrucksvolle Aufwärtsentwicklung, sowohl in verkehrsmäßiger und damit wirtschaftlicher als auch technischer Hinsicht, zurückblicken. Das im Jahre 1914 aus rein militärischen Gründen errichtete Flugfeld präsentiert sich heute als moderner Flughafen mit internationalem Standard. So sichert der 1983 eingerichtete Präzisionsinstrumentenanflugbetrieb der Kategorie III die Zugehörigkeit zur Elite der Flughäfen. Folgerichtig äußert sich die technologische Spitzenstellung im steten Wachstum des Verkehrsaufkommens, das z.B. bezogen auf die Fluggastzahlen, von 1955 bis 1988 auf das 83fache angestiegen ist.

Als unverzichtbares Element der Infrastruktur und somit der Volkswirtschaft bietet der Flughafen Graz die Chance für neue Märkte und internationale Öffnung. Neben dieser dynamischen Mittlerrolle im Dienste der Wirtschaft genügt der Flughafen Graz auch den berechtigten Wünschen der Bürger nach aktiver Freizeitgestaltung und einer komplikationsfreien, bequemen und dem knappen Zeitbudget angemessenen Form des Reisens. Nationale und internationale Linien- und Chartergesellschaften offerieren heute feste Verbindungen zu bedeutenden Destinationen im In- und Ausland und schaffen somit im Rahmen

des Incoming zusätzliche Kaufkraft. Der Flughafen selbst ist durch Beschäftigtenzahl, Betriebsaufwand und Großbauvorhaben sowie laufende Investitionen mit einem Gesamtumsatzvolumen aller an der Luftfahrt Beteiligten von etwa 1,5 Milliarden Schilling zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor des Landes Steiermark geworden.

Überdies bleibt der Umweltschutz für die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft ein vorrangliches Anliegen. Obwohl die Luftfahrt laut internationaler Untersuchungen nur mit etwa 1,5 Prozent an der gesamten Umweltbelastung beteiligt ist, wird es gerade Aufgabe des Flugplatzhalters sein, im Bereich der Ökologie auch in Zukunft deutliche Akzente zu setzen.

Freilich, solch eine positive Rückschau verpflichtet. Die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft wird mit unverminderter Energie die Aufwärtsentwicklung und in der Folge die Modernisierung fortsetzen und, so darf man wohl hoffen, den kommenden Generationen ein wertvolles Erbe übergeben.



Fritz Eder, Dir.  
Geschäftsführer der Flughafen-  
Graz-Betriebsgesellschaft

# In die Luft

Zu fliegen war wohl schon immer des Menschen Traum. Seit eh und je drängte es ihn aus der Enge seiner Umgebung hinaus in die Welt der Wolken und des Himmels.

Aber es sollte lange währen, bis der uralte Traum Wirklichkeit wurde. 1783 erlebte die französische Metropole Paris das Schauspiel der ersten bemannten Ballonfahrten. Ein Jahr zuvor hatte der in Graz geborene Alois von Beck-Widmanstetten in Wien mit seinen aerostatischen Versuchen den Beginn der Flugtechnik in Österreich gesetzt, und bis um 1800 hatten sich die Grazer an das Spektakel unbemannter Ballonaufstiege gewöhnt.

## Ballonzeit

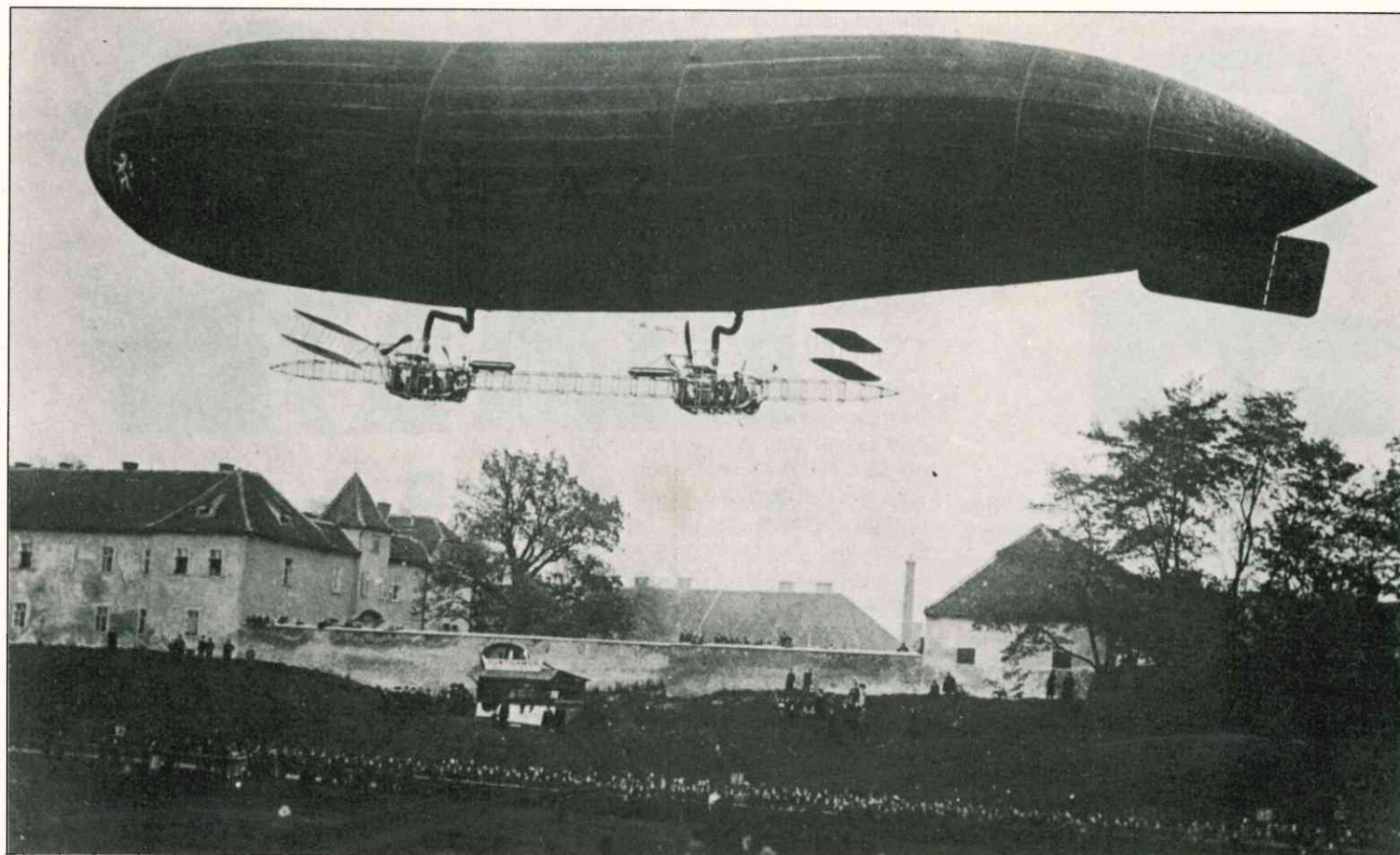
Das 19. Jahrhundert ist als Centenium des Ballons in die Geschichte eingegangen und war geprägt von den Versuchen, den Ballon lenkbar zu machen. Letztlich mündete ein wesentlicher Weg im Starrluftschiff des Grafen Zeppelin.

Luftschiffe waren die neue Attraktion, deren Reizen sich auch die Brüder Renner in Graz nicht entziehen konnten.

Die beiden Artisten konstruierten – vom Vater unterstützt – das erste „freie Lenk-Luftschiff“ der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie. Bei der Herbstmesse des Jahres 1909 zogen sie damit „elegante Schleifen und Achter“ über der steirischen Landeshauptstadt.

## Siegeszug

Inzwischen hatte bereits der rapide Sieges-



zug des Flugzeuges begonnen. Ob Whitehead oder Wright die ersten waren, die mit einem motorbetriebenen Gerät „schwerer als Luft“ flogen; auf jeden Fall der „Aeroplan“ eroberte die Welt.

Im Jahr der Brüder Renner, 1909, überflog Bleriot den Ärmelkanal, ein Flugrekord folgte dem anderen. In der Steiermark bastelte Paul Jaritz an seinen ersten Fliegern herum – und 1910 soll der Klagenfurter Josef Sablatnig, Student der Technischen Hochschule Graz und der Luftfahrtpionier Kärntens, auf dem Thalerhof einen selbstgebaute Doppeldecker erprobt haben.



Das legendäre Luftschiff der „Renner-Baum“ über den Dächern von Graz.

Sogar Alexander Girardi ließ es sich nicht nehmen, ein persönliches Gespräch mit den Konstrukteuren zu führen. (links)



## Exerzierfeld

Der Thalerhof südlich von Graz ist uraltes Siedlungsgebiet. Hier huldigten schon die Römer dem Landleben. Seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts diente die Gegend als Exerzierfeld Manövern und Pferderennen. Pulvermagazine entstanden, Wohn- und

Wachhäuser, Marketenderei, Mannschaftsküche und Magazine.

Kaum hatte sich das erste Motorflugzeug vom Boden erhoben, übernahm das Militär in aller Herren Länder die Führung in der stürmisch voranschreitenden Entwicklung. Aufklärung, Artilleriebeobachtung und Luftkampf, später auch der Bombenabwurf wurden den Aufgaben des Flugzeuges.

### Geburtstag

Auch an Österreich ging diese Entwicklung nicht vorbei. Die K.u.K. Flugmaschinen-Instruktionsabteilung u.ä. wurde gegründet, 1912 überflog Oberleutnant Eduard Nittner auf dem Flug Wiener Neustadt – Graz den Semmering; Flugfelder entstanden an verschiedenen Orten. So auch am Grazer Thalerhof. Dort begannen 1913 die Arbeiten, Hangars wurden gebaut, Rollstreifen planiert... und der erste Kommandant des Flugfeldes Oberleutnant Erich Kahlen notierte:

„Mitte April 1914 trafen per Bahn aus Görz zwei bei Lohner in Lizenz gebaute Etrich-Schulflugzeuge mit Reparaturmaterial und Werkzeug ein. Weitere folgten, Mannschaft und Ausrüstung komplettierten sich.

Am 26. Juni 1914 war es dann so weit. Der erste „Flugzeugapparat“ hob vom neuen Flugfeld Thalerhof ab und markierte somit offiziell den Geburtstag des Grazer Flughafens.

### Kriegszeit 1914 – 1918

An diesem 26. Juni 1914 war der österreichische Thronfolger, Erzherzog Franz Ferdinand, unterwegs nach Sarajewo, wo ihn zwei Tage später die tödlichen Schüsse treffen sollten. Das Attentat wurde zum unmittelbar auslösenden Moment für den Ersten Weltkrieg.



Das erste Flugzeug auf dem Thalerhof: Die „Etrich-Taube“

Der Ausbruch des Weltbrandes traf die K.u.K. Militärluftfahrt ziemlich unvorbereitet. Es gab zuwenig feldverwendungsfähige Geräte, zuwenig ausgebildete Piloten und keine Fliegerabwehr.

Unverzüglich wurden Fliegerkompanien errichtet, jene am Thalerhof trug die Nummer 10. / Sie wurde bald nach Wien-Aspern verlegt. Zurück blieb nur ein Rücklaßkommando.

Ab 1915 sah der Thalerhof die Fliegerersatzkompanie 3, die unter Hauptmann Eugen Steiner-Göttl den Pilotenersatz heranzubilden hatte. Im Juni erfolgte die Aufstellung der Fliegerkompanie 17.

Flugzeuge waren anfangs – für unsere Begriffe – höchst primitive Gebilde aus Holz, Leinen, Spanndrähten etc., die Motoren wenig zuverlässig; Notlandungen, aber auch Abstürze keine Seltenheit.

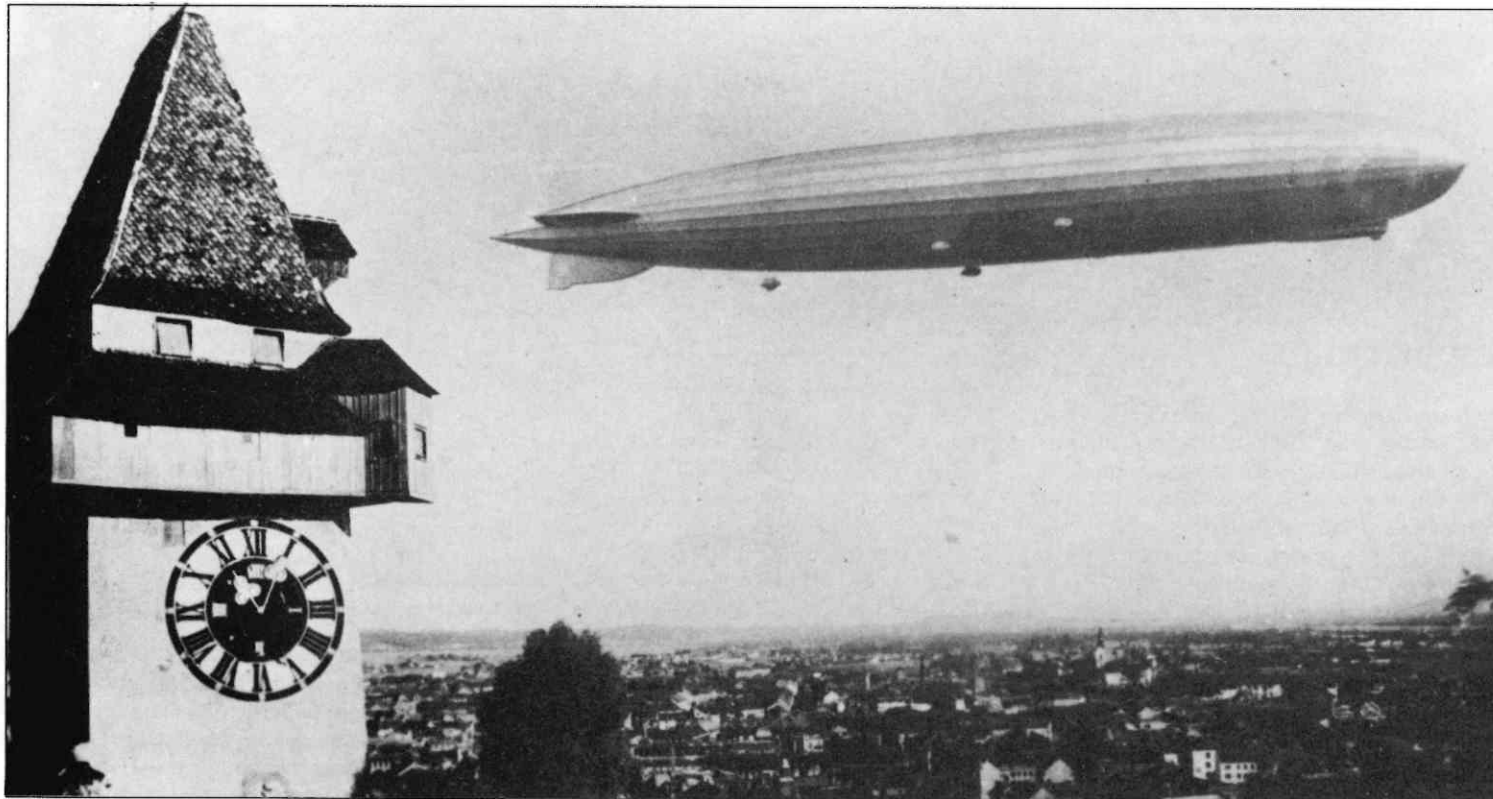
Der Krieg verbesserte die Fluggeräte und steigerte ihre Reichweiten. Damit begann sich je-

doch der Luftkrieg auf das Hinterland auszuweiten. Eine „Luftfahrzeug-Abwehr“ durch Kanonenzüge entlang der Hauptverkehrslinien wurde notwendig, ebenso die Stationierung von Abwehrflugzeugen auf den Heimatflughäfen. Drei solcher Geräte, allerdings ältere Typen, standen am Thalerhof bewaffnet mit je einem Maschinengewehr.

In den letzten Kriegsjahren bestimmte eine rege Bautätigkeit das Bild des Thalerhofs. Flugzeughallen, eine Kraftfahrzeuggarage, Schuppen, eine Mannschaftsbaracke, Kriegsflugzeugdepots usw. entstanden, und an der Ostseite des Flugfeldes lag das Lager für Kriegsgefangene.

1918 verstärkten sich die feindlichen Luftangriffe, die Zahl der Abwehrflugzeuge mußte verstärkt werden. Trotz der sich abzeichnenden Niederlage liefen Ausbildung und Bautätigkeit bis zum November 1918. Dann war mit dem Zusammenbruch der Donaumonarchie auch das Ende der K.u.K. Fliegertruppe gekommen.





Majestätisch zieht das riesige Luftschiff des Grafen Zeppelin über die Grazer Stadt hinweg

# Zwischen- kriegszeit 1918 – 38

Der Krieg war zu Ende. Die Republik Deutsch-Österreich wurde ausgerufen, als Rest, der von der Monarchie übrigblieb.

Die deutsch-österreichische Volkswehr formierte sich. In ihr waren auch ehemalige Kriegsfieger vertreten. Graz-Thalerhof beherbergte die Fliegerhorste 3 und 4, später eine sogenannte Polizeiflugstaffel.

## Vorläufiges Aus

Die Bestimmungen des Friedensvertrages von Saint Germain (September 1919) brachten das Aus für die Militärluftfahrt des neuen krisengeschüttelten Staates. 1920 gingen die Anlagen des Thalerhofs an das Amt der Steiermärkischen Landesregierung über und blieben somit vor der Zerstörung verschont.

Ein militärischer und ziviler Motorflug waren untersagt. Die Luftfahrtbegeisterung war jedoch nicht zu verbieten. Aus der Not eine Tugend machend, wandte man sich der Segelfliegerei zu. 1921 bildete sich eine Gleit- und Segelfliegergruppe im „Verein für Luftfahrt“.

1922 kam der Thalerhof unter die Verwaltung der Republik Österreich, ein Jahr später unter die des Büros für Luftfahrtangelegenheiten im Staatsamt für Verkehr – die Verbote lockerten sich.

Die technisch-administrative Leitung des Thalerhofs oblag den Flugplatzinspektionen der Polizei, hervorgegangen aus der Flugpolizei. Inzwischen hatte in der Alten wie in der

Neuen Welt die Zivilluftfahrt (Passagier- und Luftpostdienst) einen enormen Aufwind erhalten. 1918 wurde die erste kursmäßige internationale Flugverbindung der Welt durch Österreich eröffnet (Wien – Kiew).

Quasi als Beginn des gewerblichen Luftverkehrs rief man 1919 in Den Haag die „International Air Traffic Association“ ins Leben, die Vorläuferorganisation der IATA (International Air Transport Association) unserer Tage. Schließlich ist 1919 das Geburtsjahr der von Hugo Junkers konstruierten Junkers F 13, dem ersten Ganzmetallflugzeug mit geschlossener Passagierkabine, in der 4–5 Personen Platz fanden.

## Zivilflughafen

Die Aufhebung der Verbote und eine Starthilfe durch Junkers führten 1923 zur Gründung der Österreichischen Luftverkehrs A.G., kurz ÖLAG. Seit 1923 eine Anlage der zivilen Luftfahrt, bildete sich 1924 am Thalerhof der „Steirische Fliegerverein“, und manchmal landeten ÖLAG-Flugzeuge im Rahmen von Sonder-, Rund- und Werbeflügen. 1925 trug die ÖLAG den Interessen der Landeshauptstädte Linz, Klagenfurt, Salzburg, Innsbruck und Graz durch die Installation eines inner-österreichischen Flugnetzes Rechnung.

Für den Thalerhof wurde die Strecke Wien-Graz-Klagenfurt die erste ihn berührende Linienverbindung. Der Standort des Grazer Flughafens war zu dieser Zeit nicht unumstritten. Manchen erschien die Göstinger Au weit günstiger, andere plädierten für den damaligen Grazer Vorort St. Peter, der in „klimatischer und geographischer Beziehung“ besser sei. Alle Bemühungen um eine Verlegung scheiterten – wie so oft – am Geld. Der Thalerhof blieb. 1927, in dem Jahr, als Charles Lindbergh den Atlantik überflog, wurde er Zollflughafen, den bereits mehrere Gesellschaften bedienten:



Die „General Aviation“ war auch in der Frühzeit auf dem Thalerhof schon vertreten. Ein Flugzeug des berühmten Konstrukteurs Hanns Klemm (links oben).

Das Einfahrtstor des damaligen Flugfeldes Thalerhof (links unten).



Zwischenlandung einer Junkers F-13 der Österreichischen Luftverkehrs AG. Die F-13 war das erste, vollkommen aus Stahl gebaute Verkehrsflugzeug. Die ÖLAG flog mehrere Flugzeuge des Typs Junkers F-13 und setzte sie auch auf den Strecken von und nach Graz ein (rechts).



Die ÖLAG beflog gemeinsam mit der italienischen Transadriatica Società Anonima dreimal pro Woche die Linie Wien – Venedig mit Zwischenlandung in Graz. (Auf dem Rückflug wurde Klagenfurt als Zwischenstation angefliegen). Die ÖLAG und die Ungarische Luftverkehrs AG führten den Kurs Budapest – Graz – Klagenfurt, auch konnte man vom Thalerhof Susak (Fiume/Rijeka) erreichen.

1929 erhielt Graz eine ÖLAG-Fliegerschule, in der vorerst noch geheim der Kader für die aufzubauende Fliegertruppe des Bundesheeres der 1. Republik ausgebildet wurde.

Die Sportfliegerei erfreute sich enormer Beliebtheit. Die Grazer Segelflieger genossen ausgezeichneten Ruf. Rundflüge als sportlicher Wettkampf, als eine Art Flugrallye, be-

rührten immer wieder Graz oder nahmen von hier ihren Ausgang. Erwähnt seien in diesem Zusammenhang nur die legendären Alpenflüge.

Der Grazer Flughafen sah viele hochkarätige Fliegerpersönlichkeiten, z.B. Elly Beinhorn, die mit ihrer Weltumrundung Aufsehen erregt hatte. Auch der überaus populäre Ernst Udet war hier und sorgte mit seinen Loopings, Rollen und Turns für Sensationen. Der Flughafen wurde zu einem immer beliebteren Ausflugsziel. Auch zahlreiche Schulkinder kamen, um die gelandeten Maschinen aus der Nähe zu besichtigen.

Nach dem österreichischen Hauptflughafen Wien-Aspern wurden 1930 auch die übrigen Flughäfen in das Funknetz einbezogen. Graz

und Klagenfurt erhielten zudem Peilstationen.

Die Weltwirtschaftskrise bedingte auch in Österreich einen Rückgang des Flugverkehrs. Flugstrecken mußten eingestellt werden. Ab 1934 ging es wieder aufwärts, und zwei Jahre später stand die ÖLAG an vierter Stelle der Fluglinien in Europa. Graz profitierte mit und wurde Zwischenstop. Das Flugzeug wurde ein verlässliches Verkehrsmittel, das der Nacht und dem schlechten Wetter schon besser trotzen konnte. Dazu kamen Fortschritte in der Navigations- und Funktechnik und in der Flugsicherung.

Die Passagierzahlen kletterten in die Höhe. Um den zunehmenden Verkehr bewältigen zu können, und Verkehrsmaschinen nicht zwischen den Militärbauten abfertigen zu

müssen, wurde 1937 mit dem Bau eines Flughafes begonnen. Dieser war noch nicht vollendet, als im März 1938 deutsche Truppen in Österreich einmarschierten und das Land zu einem Teil von Hitlers „Großdeutschem Reich“ machten.



**Auslandsbüros.** Zur Zeit 61 friendly Verkaufsbüros in 37 Ländern *rund um den Erdball*. Von *Amsterdam* bis *Zürich*, von *New York* bis *Tokio*. Prinzip von **Austrian Airlines**:



In wichtigen Zentren der internationalen Linienluftfahrt präsent zu sein. Siehe auch → mehr als 100 *Linien-* und *Charterdestinationen* weltweit.

# Thalerhof 1930–38

Der Wiederaufbau der österreichischen Fliegertruppe wurde unter strengster Geheimhaltung begonnen. In einer zivilen Fliegerschule sollte das Kader für die spätere Luftwaffe herangebildet werden. Obstdt. i. G. Alexander LÖHR fand das Instrument zur Realisierung seiner Projekte in der ÖLAG.

Die Fliegerschule Graz wurde errichtet und Schulmaschinen wurden angekauft, gehörten offiziell der ÖLAG und hatten zivile Kennzeichen. Der erste sogenannte „Jahresfliegerkurs“ 1929/30 lief am 1. August an.

O. Ing. i. R. Toni FERNER teilte uns mit: „Für den 19. IX. 1929 sollte ich, damals Zgf. der Artillerie-Sonderformation (eine getarnte Gruppe von den Alliierten nicht einsehbar) zum beabsichtigten Aufbau einer, wie Gen. LÖHR sagte, Militärfliegerei mithelfen. Ich meldete mich bei dem Leiter der Fliegerschule, Echer v. ECHTAL, welcher mich an den damaligen Hptm. Hämmerle, dem vorgesehenen Werftleiter weiterleitete. Als älteste Charge wurde mir die Aufsicht über die laufend eintreffenden Heeresangehörigen übertragen, die in Zivil mit einigen Fachleuten den damaligen Stamm des Werftpersonals bildeten. In dieser Werft wurden in Lizenz die „UDET-FLAMINGO“ Doppeldecker gebaut, mit denen der Flugbetrieb durchgeführt wurde, nachdem die aus dem Kriege 1914/18 stammende „Brandenburger-Maschinen“ längst ausgedient hatten. Auch zwei Hopfen-Eigenkonstruktionen wurden fertiggestellt. Zur Tarnung trugen alle Maschinen die Aufschrift „ÖLAG-Fliegerschule THALERHOF“.

Mitte 1931 begann die Einschulung auf das einmotorige, zweisitzige Aufklärungsflugzeug FIAT A-120 mit Bewaffnung. 1933 wurde mit der geheimen Aufstellung einer Jagdstaffel begonnen, womit die Enttarnung der Flisch und die Übernahme in das Bundesheer eingeleitet wurde. Es wurde auch mit Versuchen im Schleppflug begonnen und im Mai 1933 wurde der erste internationale Postsegelflug von GRAZ nach Marburg mit einem „Schöckelfalken“ durchgeführt. Im August wurden die ersten fünf Jagdeinsitzer FIAT CR-20 auf dem Thalerhof stationiert. Olt SCHALK wurde von Obst LÖHR zum Kommandanten der Jagdstaffel 1 ernannt. Ab Juli 1934 wurde der Dienst in Uniform versehen. Somit war der Thalerhof Geburtsstätte der Fliegertruppe der Ersten Republik. Der Ausbau zu einem Militärflughafen wurde geplant, wobei sich jedoch die Trennung zwischen Militär- und Zivilluftfahrt äußerst schwierig darstellte. Im Frühjahr 1935 konnte die Tarnung vollends fallengelassen werden und die Lehrabteilung II wurde als Heeres-Luftschutzabteilung deklariert. Mit 1. Juli 1935 erreichte GM LÖHR mit der Aufstellung der Luftstreitkräfte das erste Ziel seiner langjährigen, mühsamen Aufbauarbeit. Die Heeres-Luftschutzabteilung wurde in Fliegerregiment 2 umbenannt. Dieses gliederte sich in ein Jagdgeschwader, ein Schulgeschwader, eine Fliegerwaffenkompanie, die Hafenkompanie Thalerhof und die Hafenkompanie Klagenfurt. An den Luftfahrzeugen wurde nun auch das Hoheitsabzeichen angebracht – ein weißes, auf die Spitze gestelltes Dreieck in einem roten Kreisfeld, das bis heute erhalten blieb. Anfang 1938 hatte GM LÖHR bereits an die 300 Flugzeuge unter seinem Kommando und sah in der weiteren Planung die Aufstellung einer „Seefliegerstaffel, einer Sturzbomberstaffel (Ju 87), einer weiteren Aufklärungsstaffel und die Beschaffung von 42 modernen Jagdflugzeugen He-112 für das Jagdgeschwader I am Thalerhof vor. Dieser überaus erfolgreichen Entwicklung setzte der deutsche Einmarsch im März 1938 ein vorzeitiges Ende.



Postkarten riefen zu einer „Volksspende“ für die Luftfahrt auf.

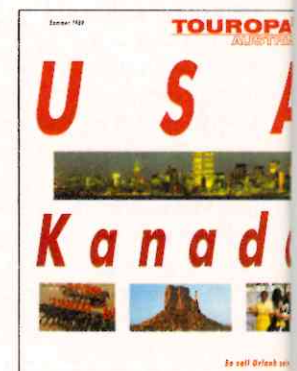
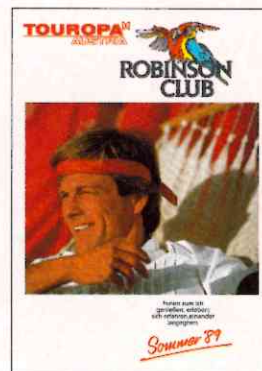
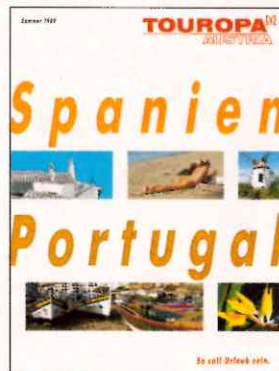
Der Grazer Flughafen in einer Aufnahme, die heute schon wirkliche Vergangenheit zeigt.



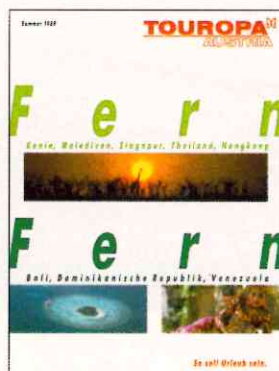
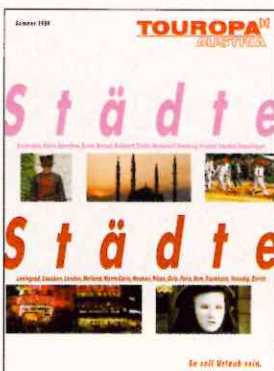
So soll Urlaub sein.

**TOUROPA**  
AUSTR

I h r e U r



I a u b s l e k t ü r e



In Ihrem Reisebüro.

# Düstere Jahre 1938-45

Dem „Anschluß“ an das nationalsozialistische Deutschland folgten dunkle Jahre der Gewaltherrschaft, der Verfolgung und des Hasses, von Tod und Terror, Vernichtung und Krieg. Für den Thalerhof begann der „Anschluß“ am 13. März 1938. Teile eines Großgeschwaders von 260 Maschinen (Geschwader „Ziervogel“) landeten nach einem Propagandaflug über Wien in

Graz-Thalerhof. Die Besetzung nahm das IV. Fallschirmspringerregiment „General Göring“ vor. Zum Empfang hatten sich tausende Menschen eingefunden, unter ihnen in Eintracht der bisherige Militärkommandant und sein NS-Nachfolger.

Am 14. März wurden die Österreichischen Luftstreitkräfte von der Deutschen Luftwaffe übernommen. Kurz darauf ging die ÖLAG in der Deutschen Lufthansa auf, die noch im Sommer eine tägliche Verbindung Graz–Wien ins Leben rief. Auch an eine Verbindung nach München war gedacht.

Der Fliegerhorst erfuhr Erweiterungen durch ein Barackenlager, Bomben- und Munitionsdepots. Der Bau von drei großen Hangars (V,VI,VII) begann. Im Sommer 1938 lief der Sturzkampfbomber-Ausbildungsbetrieb voll an. Der Thalerhof wurde zum Leithorst für die

Plätze Zeltweg und Klagenfurt-Annabichl; ihm unterstanden auch etliche Feld- und Übungsflugplätze. Das hier stationierte I. Sturzkampfgeschwader 76 kam im Juni 1939 im Rahmen der Kriegsvorbereitungen nach Schlesien und nahm am kriegsauslösenden Angriff Deutschlands auf Polen teil. Später ging die „Grazer Gruppe“ im Geschwader „Immelmann“ auf. Der Schulbetrieb verblieb auf dem Thalerhof, der unter anderem zahlreiche Junkers Ju-87 sah, einen Flugzeugtyp, der für die Sturzkampfstaffel der Österreichischen Luftstreitkräfte vorgesehen war. Der Platz diente vielfach der Auffrischung der durch den Kriegseinsatz abgekämpften Verbände.

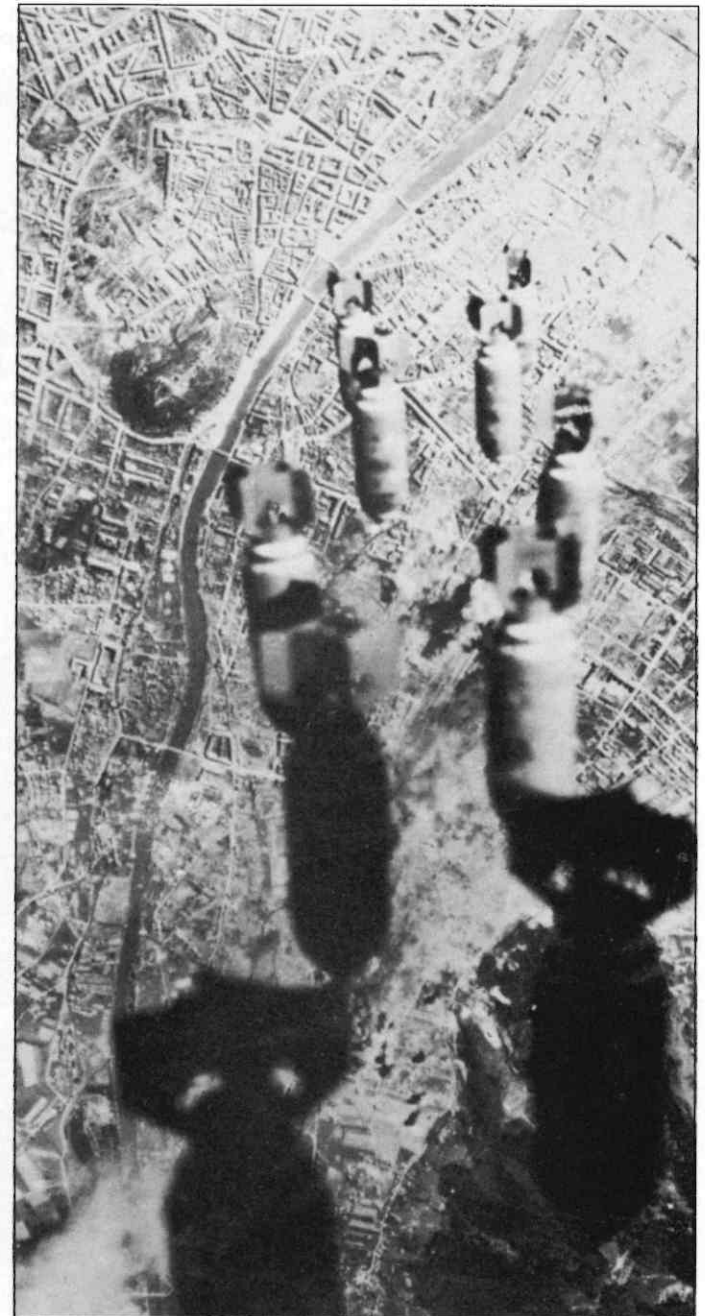
Seit 1942 beschäftigte man sich mit dem Plan, eine befestigte Landebahn zu errichten. Die dafür notwendigen Geländeaufnahmen und Vermessungsarbeiten dauerten bis 1943. Dann verhinderte aber der Baustoffmangel die Realisierung.

1943 wurde die kroatische Fliegerschule auf den Thalerhof verlegt. 1944 begannen die alliierten Bombenangriffe. Jetzt wurde das Flugzeug auch für Graz zur Vernichtungsmaschinerie. Die Stadt und das Land erlebten von Oktober 1944 bis April 1945 den Bombenkrieg in voller Härte. Das „Kuckucks-Signal“ im Rundfunk – das Fliegeralarmzeichen – wurde zur furchterregenden Gewohnheit. Flakbatterien wie am Thalerhof und die Luftraumverteidigung durch Jagdflugzeuge konnte die Überlegenheit der alliierten Verbände kaum beeinträchtigen. Die Front rückte immer näher. Am 9. Mai 1945 erreichten sowjetische Truppen den Grazer Flughafen.

Der furchtbare Krieg war zu Ende.



Die Sturzkampfbomber (Stuka) Ju 87 waren auf dem Thalerhof stationiert



Bomben fallen auf Graz

# Neuer Anfang 1945 – 55

Das Kriegsende bedeutete für den Thalerhof die Stunde Null. Jegliche zivile und militärische Luftfahrt war in dem in Besatzungszonen aufgeteilten Österreich untersagt. Am Grazer Flughafen wehte der „Union Jack“, britische Militärmaschinen starteten und landeten hier. In einem Hangar hatte eine

Fluggesellschaft ihr Atelier aufgeschlagen. Ausländische Passagierflugzeuge blieben aus, sie kamen nur nach Wien, das seit 1946 wieder an das internationale Liniennetz angegliedert war.

## Kleine Schritte

Nichts desto trotz begann mit kleinen, aber stetigen Schritten der Wiederaufbau der Luftfahrt in der Steiermark und in ihrer Hauptstadt. Mit dem Modellflug fing es wieder an. Als 1947 das „Amt für Zivilluftfahrt“ eingerichtet wurde, schlugen viele Herzen höher. Nach und nach gingen die Flughäfen in heimische Verwaltung über. 1949: der Prototyp des ersten turboluftstrahlgetriebenen Verkehrsflug-

zeuges, der De Havilland „Comet“, machte seine Flugerprobung. In Österreich erlaubte der Alliierte Rat den Segelflugsport. Neue Vereine gründeten sich, alte lebten wieder auf, und so manch sorgfältig verwahrter Segelflieger kam aus dem Versteck. Die große Zeit des Grazer Segelflugzeugkonstruktors Ing. Erwin Musger begann. Wie bereits vor 1933 entwickelte sich der Thalerhof zum Mekka der Sportfliegerei in Österreich und zum Flugschulungszentrum.

Allmählich normalisierte sich das „Fliegerleben“. Die Republik Österreich, das Land Steiermark und die Stadt Graz als Gesellschafter des Flughafens konnten Geldmittel für den Ausbau der Anlagen zur Verfügung stellen, Geräte für den Bodendienst wurden angeschafft, das Abfertigungsgebäude renoviert.

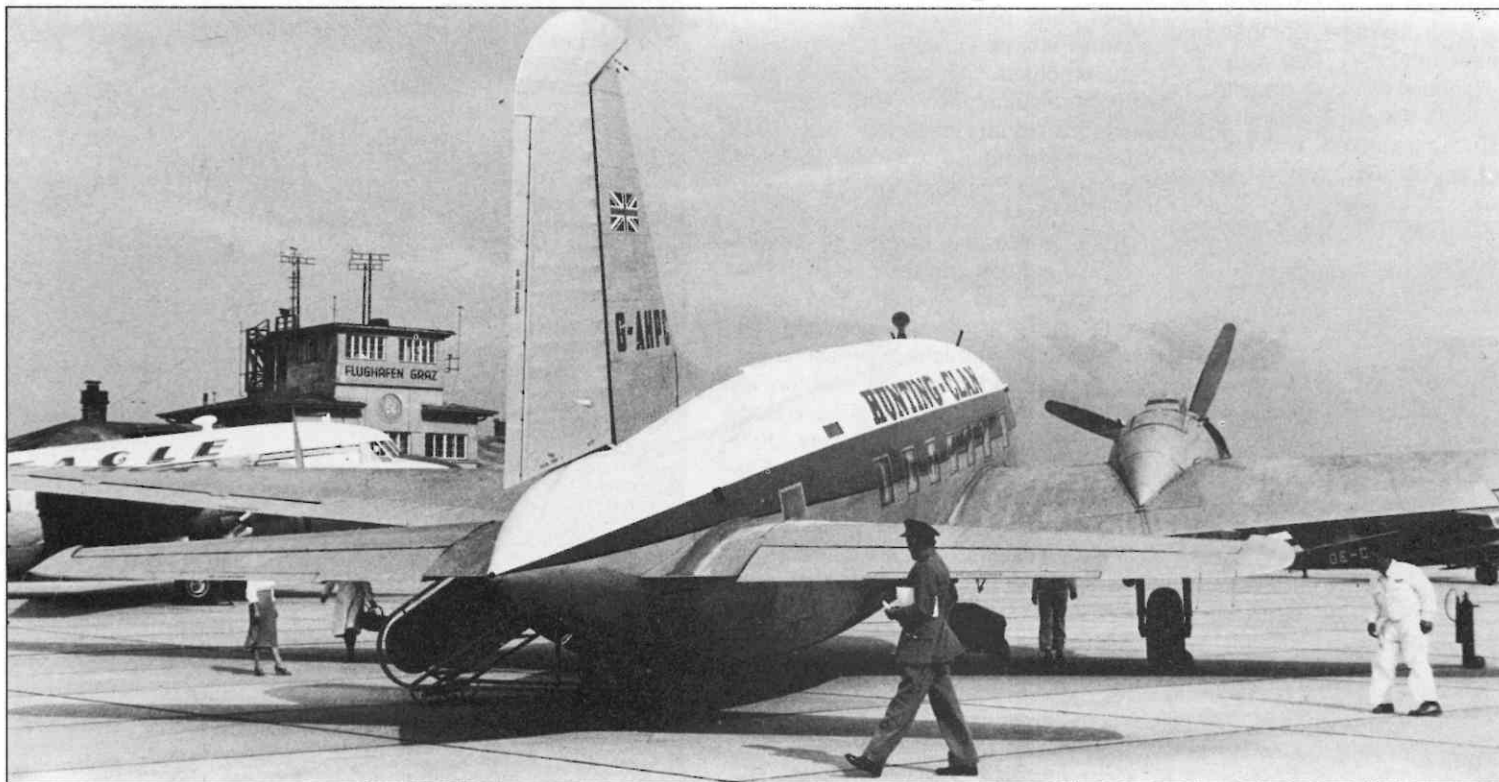
## Internationale Linie

Der 23. Juni 1951 trug sich als ein Festtag in die Annalen des Thalerhofs ein. „An diesem Tag wurde die Stadt Graz nach langen Jahren wiederum in den internationalen Luftverkehr einbezogen“, hieß es in einem Erinnerungsschreiben von Landeshauptmann Josef Krainer. Es war die JAT (Jugoslovenski Aerotransport), die Graz als Destination auserkor. Geflogen wurde Rijeka–Graz und retour.

Ein Jahr später folgte der JAT-Kurs Beograd–Zagreb–Graz–Frankfurt. Übrigens war Graz 1952 der Austragungsort der Weltmeisterschaft im Modellflug.

Die fünfziger Jahre gingen als Ära der großen Kolbenmotorflugzeuge in die Geschichte ein. Viele von ihnen, so auch die Lockheed „Constellation“, ein Schönheitsidol jener Zeit, waren in Graz zu sehen; und natürlich auch die legendäre Douglas DC-3. Sie gilt als das meistgeflogene Passagierflugzeug der Welt. Ihr Prototyp hat bereits 1936 den Erstflug erlebt, und noch heute sind etliche Flugzeuge dieser Type weltweit im Einsatz. Alle Flugzeuge, die den Thalerhof, vornehmlich als Zwischenstopp, anfliegen, standen im Dienste ausländischer Gesellschaften. Maschinen mit österreichischen Hoheitsabzeichen suchte man vergebens.

Dennoch mußte auch der Thalerhof dem steigenden Luftverkehr sowie der enorm fortschreitenden Flugzeugtechnik entsprechen. Als ersten Neubau dieser Art in Österreich erhielt er 1954/1955 eine 1.500 Meter lange Betonpiste mit den entsprechenden Anflugbehebungs- und Flugsicherungsanlagen. Zudem kam es 1954 zur Gründung der Fallschirmspringerschule und der ersten Motorflugschule im Rahmen der österreichischen Rettungsflugwacht. Doch: der endgültige Durchbruch, die endgültige Freiheit in der Luft stand noch aus.



Englische Passagierflugzeuge prägten das Bild auf dem Grazer Thalerhof in der Zeit der Besatzung



Ihr Standort in Österreich

# WFG

Wirtschafts-  
förderungsreferat

Anfragen an:

8010 Graz-Rathaus

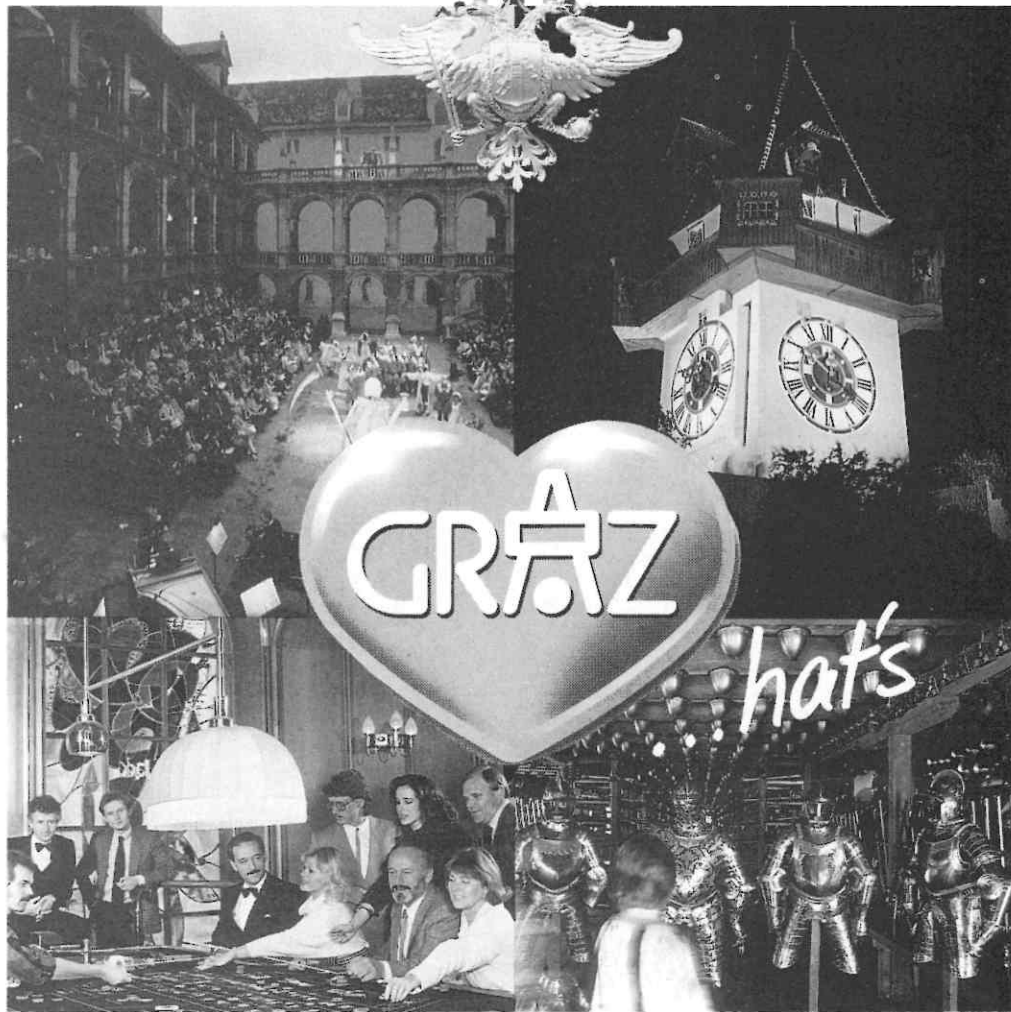
☎ (0 316) 872-33 41

Fordern Sie bitte  
Informationsmaterial an

# Investieren in Graz

Unbürokratisch  
wirtschaftsfreundlich  
unkonventionell

Graz bietet:  
Grundstücksbeistellung  
Industrie- und  
Gewerbeparks  
Behördenservice  
Informationsdienst  
Übersiedlungsbeihilfen  
Baukostenzuschüsse  
Förderung der  
Aufschließungsmaßnahmen



Für Graz, die Landeshauptstadt der »Grünen Mark«, gibt es viele Charakterisierungen aus Geschichte und Gegenwart, die — als Mosaik betrachtet — dem nahekommen, was diese Touristenstadt in ihrer Gesamtheit darstellt: größte und besterhaltene Altstadt Mitteleuropas mit dem größten historischen Waffenarsenal der Welt, Kunst- und Kulturstadt, ehemalige Kaiserresidenz, Casinostadt, Einkaufsstadt, Messestadt, Kongreßstadt...

Graz hat's: Für welche Möglichkeit Sie sich auch entscheiden, wir informieren Sie gerne!

## ♥ K U P O N ♥

JA, ich will mehr über Graz wissen. Senden Sie mir bitte Detailinformationen über

- Theaterwochenende
- Casinowochenende
- Spezialarrangement:  
»Historische Waffen«

Bitte einsenden an:  
Reisebüro des Verkehrsvereines Graz,  
Steiermark-Haus, Herrngasse 16, Postf. 183,  
8010 Graz, Tel. 0316/83 52 41/77 oder 78,  
Telex 3-11785, Telefax 83 79 87





*Graz wird wieder von ausländischen Privatflugzeugen angefliegen*



*Großbaustelle für den neuen Thalerhof*

# Es geht aufwärts 1955 – 69

Am 15. Mai 1955 wurde der Staatsvertrag unterzeichnet, der Österreich die Freiheit brachte. Bis zum 25. Oktober hatten die letzten alliierten Soldaten das Land verlassen, und am 26. Oktober wurde das Bundesverfassungsgesetz über die Neutralität beschlossen. Dem freien Österreich gehörte auch sein Luftraum wieder, den es sich durch das Wehrgesetz zu sichern bereit erklärte. Die Luft war jetzt auch wieder das voll ausschöpfbare Element für Verkehr und Sport. Für letzteren hatte Graz wieder Vorreiterfunktion. Bald nach Einholung der britischen Flagge stand hier die erste Motorflugschule des Landesverbandes Steiermark des Österreichischen Aero Clubs zur Ausbildung zur Verfügung. Dieser Landesverband veranstaltete 1957 einen Großflugtag, zu dem 50.000 Menschen kamen. Die Teilnahme von Bundesheer – Düsentrainern vom Typ De Havilland "Vampire" stand auch symbolhaft für die wiedererlangte Doppelfunktion des Thalerhofs als zivile und militärische Anlage.

## Wiedergeburt

1957 war auch das Jahr, in dem die ÖLAG ihre "Wiedergeburt" fand: Unterstützt von der SAS (Scandinavian Airline System) und der Fred Olsen Flysels Kap (Oslo) entstand durch den Zusammenschluß der beiden „flugzeug-

losen" Gesellschaften „Airaustria" und „Austrian Airways" die "Austrian Airlines-Österreichische Luftverkehrs AG", kurz AUA genannt.

Ein Jahr später, am 31. März 1959, hob erstmals eine AUA-Maschine von der Startbahn des neuen österreichischen Zentralflughafens Wien-Schwechat ab. Graz war noch nicht in das Netz der nationalen Linie eingebunden, doch landeten AUA Maschinen mehrmals hier, nicht nur wegen Nebels in Wien, sondern auch im Rahmen von Journalistenflügen (z. B. 1959).

Trotzdem bestimmten die militärische und allgemeine Luftfahrt den Alltag auf dem Thalerhof, der bald auch wieder in die beliebten Europaflüge eingebunden wurde. Dreimal oblag deren Organisation Grazer Händen. 1958 wurde der Steirische Luftfahrerverband mit der ASKÖ-Fliegerschule gegründet, 1961 folgte die Steirische Motorflugunion und 1965 die Steirische Flugsportunion für Segelflug.

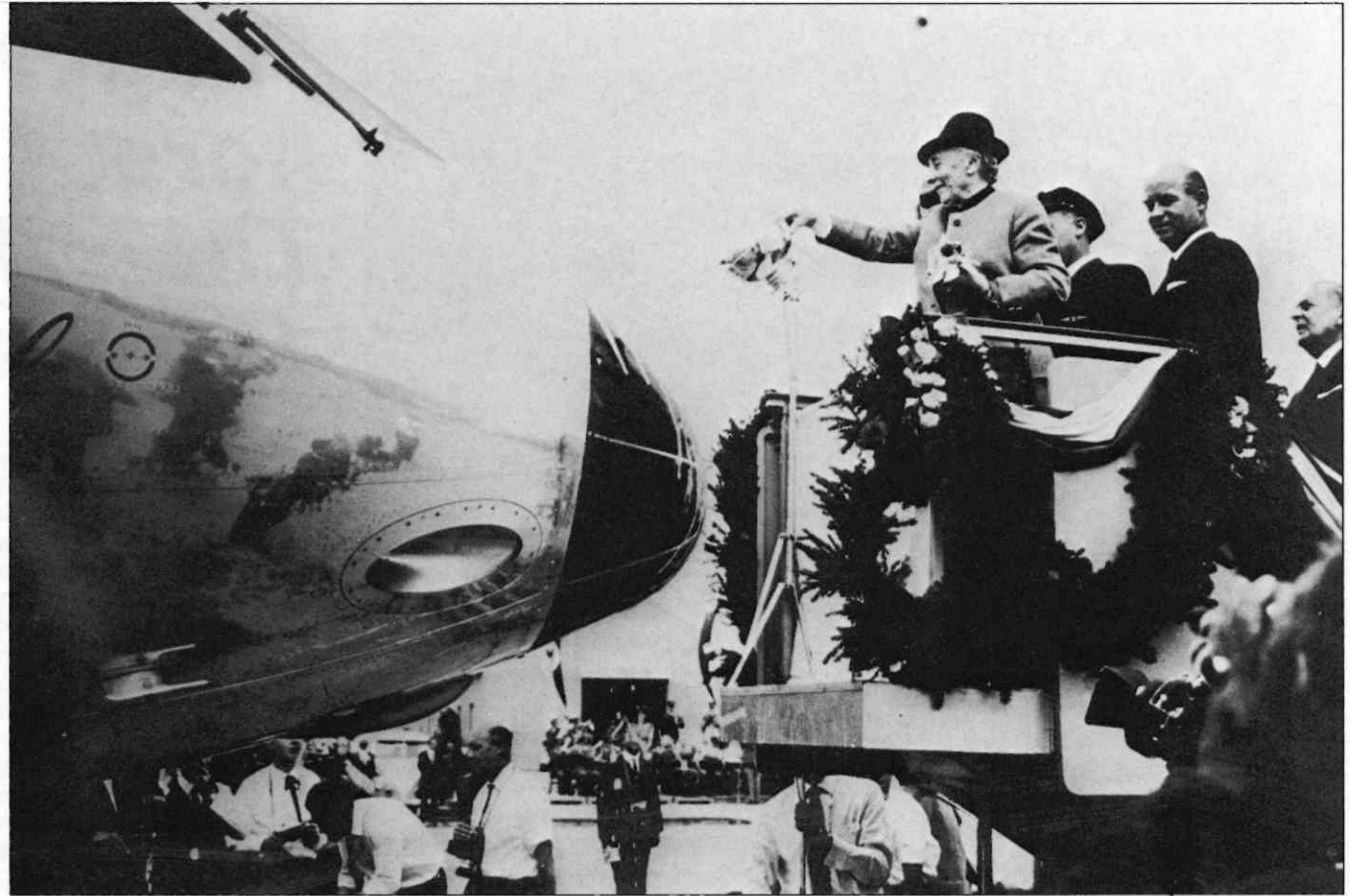
## AUA-Linie

Nachdem bisher einige internationale Dienste nach dem Süden und Südosten über die steirische Landeshauptstadt geführt hatten, wurde Graz 1963 in das Innerösterreichnetz der AUA integriert. Ab 1. Mai dieses Jahres flog eine DC-3 einmal täglich die Strecke Wien–Graz–Klagenfurt und zurück. Der Kurs entwickelte sich relativ gut. Bis Ende 1963 konnten 2.257 von Graz abfliegende Passagiere gezählt werden; 1964 verdoppelte sich die Zahl.

1966 wurde Graz durch die Einführung der Linie Graz–Linz–Frankfurt an das internationale Streckennetz der AUA angegliedert. Geflogen wurde täglich außer Sonntag. Unkenrufe mancher Skeptiker zerstreuten sich durch das für damalige Verhältnisse erfreuliche Passagieraufkommen – 3.659 – im ersten Betriebsjahr



Ausgedehnt – zum Abbruch bereit



Großer Tag für Graz: Paula Grogger tauft eine AUA-Caravelle am 19. Mai 1966 auf den Namen „Steiermark“

Vom Jet-Zeitalter, das bei der AUA 1963 begonnen hatte, erhielt Graz nur kleine Portionen. Am 19. Mai 1966 leiteten Düsengeräusche ein Volksfest ein. Die fünfte von der AUA eingesetzte Sud Aviation SE „Caravelle“ VI-R kam nach Graz, um von der Schriftstellerin Paula Grogger auf den Namen „Steiermark“ getauft zu werden.

## Positive Tendenz

Auch sonst tat sich einiges: 1968 sprang der Österreichische Aero-Club kurzfristig als Ver-

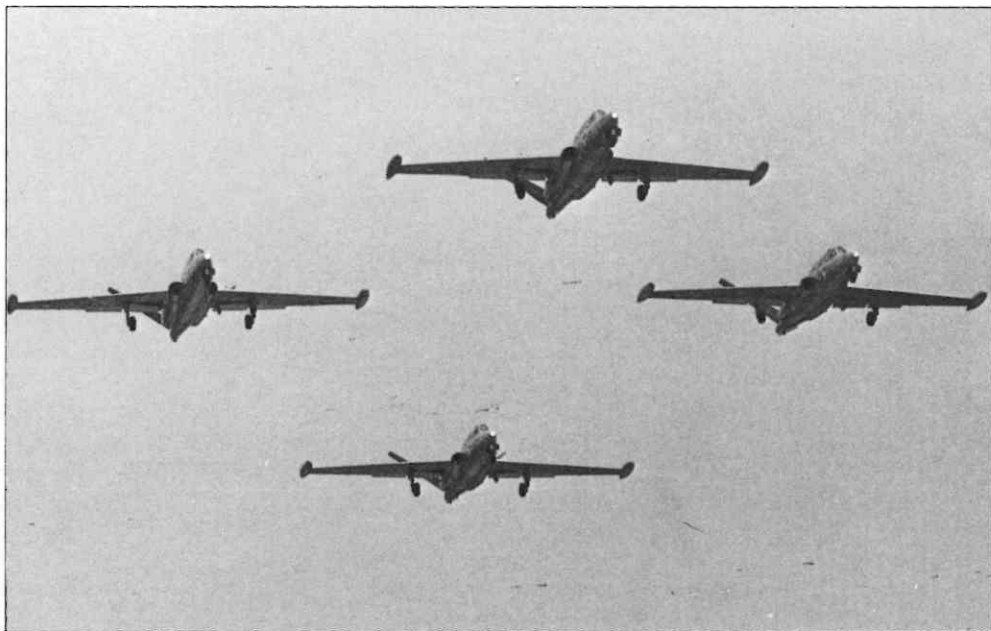
anstalter der IX. Weltmeisterschaften im Fallschirmspringen ein. Diese Meisterschaften in Graz brachten eine Rekordzahl an Teilnehmern sowie eine internationale Zusammenarbeit in freundschaftlicher Harmonie trotz der durch die Tschechenkrise angespannten politischen Lage. Der Linienverkehr meldete weiterhin steigende Tendenz. Die auf dem Kurs Graz–Linz–Frankfurt eingesetzte zweimotorige Hawker Siddely HS 748 genügte nicht mehr. Im Sommer 1968 folgte der Umstieg auf die viermotorige Vickers Viscount 837, die 65 Passagieren und mehr Fracht Platz bot. Nicht vergessen werden darf die

JAT Linie Split–Graz–Split, die 1967 den Betrieb aufnahm.

In den Urlaub fliegen wurde auch für die Steirerinnen und Steirer immer erschwinglicher und beliebter. Die rumänische „Tarom“ brachte im Charter mit der Ilyuschin 18 Urlauber an das Schwarze Meer, die ostdeutsche „Interflug“ kam, um nach Dresden und Ostberlin zu fliegen, während Westberliner Gäste mit der „Laker Airways“ BAC 1-11 in die Steiermark „jetteten“ – und die bulgarische Chartergesellschaft „Bulair“ bediente die Strecke Varna–Linz–Graz–Varna.

Dem gesteigerten Passagier- (1962: 1000, 1965: 21.000, 1968: 37.000) und Frachtaufkommen (1963: 2,5 Tonnen, 1965: 36 Tonnen, 1968: 132 Tonnen) mußte entsprochen werden.





*Eine Formation der Trainingsflugzeuge „Fouga Magister“*



*Die Piloten der ersten Kunstflugstaffel „Silver Birds“*

# Fliegerhorst Thalerhof 1955 – 71

Im Jahre 1955 wurde das Österreichische Bundesheer neu aufgestellt, und durch einen Ministerratsbeschluss vom 21. November 1955 können Zivilflugplätze für die Mitbenützung durch die Luftstreitkräfte herangezogen werden. Damit kam es zur Teilung in einen nördlichen, zivilen Teil, den Verkehrsflughafen Graz und einen südlichen, militärischen Teil, den Fliegerhorst Thalerhof, ab 1967 den Fliegerhorst Nittner, benannt nach Oberleutnant 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 war. Durch die Verlängerung der Startbahn wurden aus Gründen der Flugsicherheit die beiden Hallen im Süden und das Werftgebäude abgetragen. Obwohl die infrastrukturellen Voraussetzungen unzureichend waren, wurde am 1. Mai 1957 die Jagdbomber-Schulstaffel unter dem Kommando von Hauptmann Bleckl auf dem Thalerhof offiziell aufgestellt, nachdem im März 1957 der Düsenflugbetrieb mit drei von insgesamt acht DE HAVILLAND DH 115 „Vampire“ aufgenommen worden war.

Das Düsenzeitalter in der Zweiten Republik hatte begonnen!

Ein reger Ausbildungsbetrieb setzte ein, wobei ab Jänner 1961 mit der Umschulung auf die FOUGA CM-17OR „Magister“, von denen 18 Stück angekauft wurden, begonnen wurde. Anfang 1962 wurde die Fliegerschulkompanie 2 mit der HARVARD T-6 „Texan“ sowie CESSNA L-19 von Hörsching nach Graz verlegt.

1963 wurde die Jagdbomber-Schulstaffel bei gleichzeitiger Umrüstung auf die neue FOUGA „Magister“ der Fliegerschulabteilung Zeltweg unterstellt. Die „Vampire“ wurden an das Jagdbomber-Geschwader in Hörsching



*Westland S-55 „Whirlwind“ der Hubschrauberguppe 1*

abgegeben. 1965 kamen auch Schulflugzeuge des Typs SAAB 91 D „Safir“ nach Graz. Piloten der Jagdbomber-Schulstaffel begannen 1966 mit vier FOUGA „Magister“ den Kunstflug im engen Verband zu trainieren, woraus sich der Kunstflugschwarm „SILVER BIRDS“ entwickelte, der an zahlreichen nationalen und internationalen Flugtagen mit großem Erfolg teilnahm.

Allerdings waren die FOUGA „Magister“ in Österreich unbewaffnet und wurden im wesentlichen zur Pilotenausbildung und zum Pilotentraining verwendet. Damit war die Forderung nach einem geeigneten Luftfahrzeug zur Sicherung des Luftraumes sowie zur Luftunterstützung nach wie vor offen. Die Entscheidung fiel auf die schwedische J 29 F. Insgesamt wurden 30 Stück dieses Typs, bekannt als „Fliegende Tonnen“ angekauft, von denen die ersten am 7. Juli 1961 in Wien/Schwechat eintrafen.

Im Zuge einer Umgliederung wurde im Mai 1968 die 2. Staffel des Jagdbomber Geschwaders mit SAAB J 29 nach Graz verlegt, die FOUGA „Magister“ aber nach Zeltweg.

Damit war der Thalerhof endgültig in die Aufgaben der Luftraumüberwachung einbezogen. Die Ausbildung, Umschulung und Fort-

bildung wurde intensiv vorangetrieben, was sehr hohe Anforderungen an das fliegerische und technische Personal stellte.

Die 2. Technische Kompanie Jagdbomber-Geschwader führte an der J 29 F alle Kontrollen bis einschließlich E-Kontrolle und später auch F- und G-Kontrollen durch. Trotz intensiven Flugbetriebes gelang es der Technik, an zahlreichen Tagen dem Staffelkommandanten einen 100%igen Klarstand zu präsentieren. Wozu diese Staffel fähig war, konnte sie schon im August 1968 bei der „Tschechenkrise“ beweisen, indem sie mit 96 Einsätzen während 24 Stunden eine Spitzenleistung bot.

Doch war es an der Zeit, ein Nachfolgemuster für alle bis dahin beschafften Düsenflugzeuge des Bundesheeres festzulegen, da diese für die 70er Jahre als veraltet anzusehen waren. Das neue Düsenflugzeug mußte somit für die Ausbildung, als Jagdbomber und zur Luftraumüberwachung geeignet sein. Nach einer eingehenden Prüfung fiel die Entscheidung auf die SAAB 105 OE. 40 Stück wurden angekauft und 1970/71 nach Österreich überstellt. Im Zuge dieser Umrüstung auf SAAB 105 Ö wurden alle bisher verwendeten Düsenflugzeuge außer Dienst gestellt. Seither hat sich die SAAB 105 Ö innerhalb ihres Leistungsspektrums bestens bewährt.



Zehn Schulflugzeuge des Typs LT-6G „Texan“ flogen in den Farben unseres Heeres

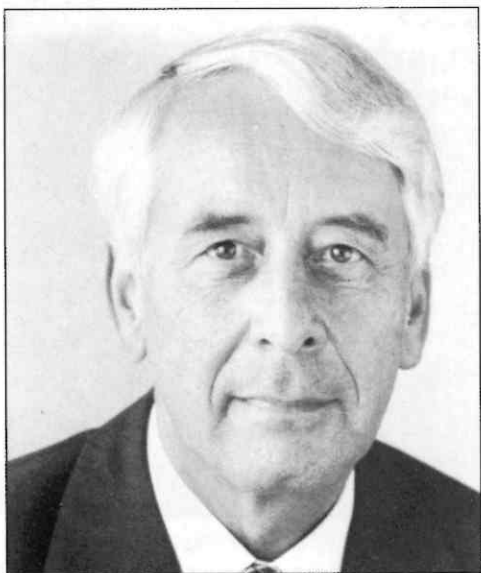


De Havilland „Vampire“ – der erste Militärjet unseres Bundesheeres



30 Saab J-29 „Fliegende Tonne“ waren im Einsatz

# Auf Höhenflug: Die GRAZER MESSE INTERNATIONAL



Es war im Jahr 1906, als der neugegründete Verein „Grazer Herbstmesse“ am 26. 9. die erste Grazer Herbstmesse startete – und es war ebenfalls im Jahr 1906, als Franz Wels, ein gebürtiger Untersteirer, mit einem von Igo Etrich konstruierten Fluggerät erstmals in bisher unerreichte Höhen flog und damit auch in der Steiermark eine ungeheure Luftfahrtbegeisterung ausgelöst hat. Schon drei Jahre später – und kurioserweise war es wieder der 26. 9. – sortierte das

Luftschiff der Brüder Anatol und Alexander Renner für die Sensation der damaligen Grazer Herbstmesse. Den Motor des Luftschiffes hatte übrigens Johann Puch konstruiert – und die Firma Steyr-Daimler-Puch gehört, wie auch andere große Industriebetriebe, zu den treuesten Ausstellern der Grazer Messe International.

Apropos Grazer Messe International: So, wie der Flughafen Graz, ist auch die Messe auf konstantem Höhenflug. 1989 stehen so viele Veranstaltungen auf dem Grazer Messe-Termin kalender, daß das Messteam kaum zum Verschnaufen kommt. Rund um die großen Mehrbranchenmessen (GRAZER FRÜHJAHRSMESSE INTERNATIONAL 29. 4. – 7. 5. 1989 und GRAZER HERBSTMESSE INTERNATIONAL 30. 9. – 8. 10.) ranken sich eine Fülle von Aktivitäten, die von der Fachausstellung „HÄUSLBAUER“ (16. – 19. 2.) einer großen FERIEN-

MESSE (10. – 12. 3.), diversen Modenmessen und anderen Veranstaltungen bis hin zur großen Innovationsmesse TECHNOVA INTERNATIONAL (7. – 9. 6.), der Senior Aktuell (10. – 12. 11.), der Österreichischen Musikermesse (17. – 19. 11.) und zur stimmungsvollen „GESCHENK & HANDWERK – CHRISTKINDL-MARKT (2. – 10. 12.) reichen.

Auf diesen Internationalen Messen präsentieren zahlreiche Klein- und Mittelbetriebe des In- und Auslandes ihre neuesten Produkte und Dienstleistungen. Die Fachbesucher und Interessenten kommen aus allen Wirtschaftsbereichen und nicht zuletzt wählen viele von ihnen das bequeme Flugzeug als Anreise weg.

Im engeren Einzugsgebiet der Grazer Messe leben 2,3 Mill. Menschen, arbeiten 3.233 Industrie-, 7.857 Dienstleistungs-, 1.511 Großgewerbe- und 15.926 Kleingewerbebetriebe. Dazu

kommen noch 161.893 land- und forstwirtschaftliche Betriebe, denen die Grazer Messe International schwerpunktmäßig ebenfalls ein interessantes Angebot bietet. Doch die Ausstrahlungskraft der Grazer Messe International reicht weit über den österreichischen Bereich hinaus bis in den süddeutschen Raum, nach Oberitalien und in den ungarischen und jugoslawischen Raum hinein und durch ständige Werbe- und Öffentlichkeitsarbeit wird sie laufend weiter vergrößert. Denn der „Messeplatz Graz ist zuständig, wenn es um „Kontakte für’s morgen“ geht!

Dr. Alexander Götz  
Präsident der Grazer Messe International



*Vor einer großen versammelten Festgemeinde öffnet der damalige Bautenminister Dr. Karl Weiss symbolisch das erste Mal ein Tor zum neuen Thalerhof.*



## **Höhenflug beginnt 1969 – 84**

Die Flughafenbetriebsgesellschaft reagierte durch den großzügigen Ausbau der Flugsicherungsanlagen und einem Neubau des Flughafengebäudes. Bei Aufrechterhaltung des Flugbetriebes wurde das alte Gebäude durch einen 136 Meter langen, zur Gänze unterkellerten Flughafen, gegliedert in Flugsicherungsturm, Verwaltungstrakt, Abfertigungshalle und Restauranttrakt, abgelöst. Dazu kamen Hangar- und Werftgebäude und nicht zuletzt die Verlängerung der Piste auf 2.000 Meter.

Anfang Mai 1969 wurde der nach den Entwürfen des Architektenbüros Oratsch-Haidvogel-Andree errichtete Komplex seiner Be-

stimmung übergeben. Der Grazer Flughafen erstrahlte in neuem Glanz und Optimismus. Doch ein schweres Jahr folgte.

1970 stand die AUA vor dem Ruin, was sich auf Graz auswirkte. Die Einstellung des gesamten Flugverkehrs drohte, der Inlandsflugdienst wurde aufgehoben. Die Flughafenbetriebsgesellschaft setzte alle Hebel in Bewegung und gemeinsam mit der "neuen" AUA wendete sich das Blatt rasch.

1971 wurde die Linie Graz–Salzburg–Zürich vice versa mit der Austrian Airlines DC-9 aufgenommen. Nach dem Langstreckenverkehr hatte das Düsenflugzeug wie die DC-9 im Mittel- und Kurzstreckenbetrieb die Vorherr-

## Wir freuen uns, daß wir gar nicht so selten Ihre erste Wahl sind.



Natürlich denken Sie als Österreicher bei der Wahl Ihrer Fluggesellschaft zuerst an die Ihres Landes. Warum fliegen trotzdem so viele österreichische Geschäftsleute oft Lufthansa?

Ein Grund ist das internationale Streckennetz der Lufthansa. Nur ganz wenige Airlines bieten annähernd so viele Zielorte in der Welt.

Auch die moderne Flotte und die Zuverlässigkeit spielen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung für Lufthansa.

Nicht zu vergessen ist schließlich der sprichwörtliche Lufthansa-Service.

Ein weiterer Grund dürfte auch unser Klassenkonzept sein: Nur die Lufthansa verfügt innerhalb Europas

über eine 1. Klasse und eine Business-Klasse. Ohne eine 3. Klasse. Denn rund 80% unserer Passagiere an Wochentagen sind Geschäftsreisende.

Wir freuen uns auf Sie an Bord. Auch dann, wenn wir „nur“ Ihre zweite Wahl sind. Denn Ihre nationale Airline und Lufthansa verstehen sich als gute Partner.



**Lufthansa**

schaft erlangt. Die Flugzeuge waren größer und schneller geworden, ihre Reichweite war gestiegen. Das alles machte die Verlängerung der Betonpiste um 500 Meter auf insgesamt 2.500 Meter notwendig.

Damals begann auch die Grundausbildung von Austrian-Airlines-Linien-Piloten in der, dem ASKÖ-Landesverband Steiermark gehörenden, Zivilluftfahrerschule am Thalerhof. 1974 brachte die Austrian-Tagesrandverbindung Graz–Frankfurt–Graz, der Kurs nach Zürich wurde ab diesem Jahr über Wien geführt.

In jedem Bereich schnellten die Zahlen in die Höhe, die der Passagiere von 75.000 1974 auf 87.000 zwei Jahre später. Der Charterverkehr nahm von 1972 bis 1976 um 98% zu, und das Frachtaufkommen war 1975 auf 550 Tonnen angewachsen.

Apropos 1975: Als Zeichen der Verbundenheit zwischen der österreichischen Fluglinie und dem Thalerhof erhielt die erste Austrian Airlines DC-9-51 den Namen Graz. 1977 wurden die Pistenmittel- und Rollhaltebefehuerung, die RVR-Anlage sowie das VASIS-System in Betrieb genommen, und die Passagierzahl hatte die magischen 100.000 erreicht. Das Potential des Flughafens Graz blieb auch der Lufthansa nicht unbekannt. Am 1. November 1978 landete erstmals eine Boeing 737 im Zeichen des Lufthansa-Kranichs am Thalerhof, um von nun an eine Abendverbindung (täglich außer Samstag) zwischen der mitteleuropäischen Flugdrehscheibe Frankfurt und Graz zu ermöglichen. Ein Jahr später wies die Statistik 135.000 Passagiere für Graz aus.

Neben den Liniendiensten flogen an die 20 Gesellschaften Graz im Charterverkehr an, zwei-, drei- und vierstrahlige Jets, aber auch Turbopropmaschinen. Mit ihnen begann (und beginnt) so mancher Urlaub, ob in Griechenland oder in Tunesien, ob am Schwarzen Meer oder auf Mallorca, an der portugiesischen Atlantikküste oder in Jugoslawien. Mit ihnen wurden Städteflüge, etwa nach Moskau, Rom, Kairo, Paris, Budapest, London,

Tel Aviv und Madrid, durchgeführt. Sie brachten Sportfreunde zu Fußballspielen ins Ausland oder Rennwagenfans zum Formel I Grand-Prix in die Steiermark, und last but not least Mitglieder des American Instituts for Musical Studies zu ihren Sommerseminaren nach Graz-Eggenberg. Zudem transportierten große Frachtmaschinen vom Thalerhof Fahrräder in die USA, Stiere nach Amman oder Küken nach Kairo und... und... und...

Ausgehend von den USA hatte der Regionalverkehr (Verkehr der Dritten Ebene) zunehmend Passagieranteile erlangt. Mit kleineren Geräten wurden die großen Zentralf Flughäfen bedient. Österreich erhielt mit dem Sommerflugplan 1980 ein Binnenflugnetz. Die „Austrian Air Services“ (AAS) wurden gegründet. Auf der Strecke Wien–Graz–Klagenfurt kam die sechzehnsitzige AAS Swearingen SA-226TC „Metro II“ zum Einsatz, auf der nur kurz bestehenden Verbindung Graz–Linz–Graz die Cessna 441 „Conquest“ mit acht Sitzen.

Die neuen Kurse verbesserten nicht nur die innerösterreichische Kommunikation, sondern ganz besonders die Anschlüsse an internationale Verbindungen ex Wien, respektive die Erreichbarkeit der Bundesländer für ausländische Passagiere.

1981 wurde die Grazer Start- und Landebahn auf 2.760 Meter verlängert, und die neue Wendepiste vergrößerte den Aktionsradius der vom Thalerhof startenden Maschinen. Am 29. März 1981 landete vor 35.000 Zusehern das Überschall-Verkehrsflugzeug „Concorde“ in Graz. 1982 erweiterte die ÖFAG ihren Werftbetrieb am Thalerhof durch eine Avionicabteilung.

1983 nahmen „Tyrolean-Airways“ die Verbindung Innsbruck–Graz–Innsbruck auf, Austrian setzten verstärkt die MD-81 ein, und als wesentliches Ereignis wurde der Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie IIIa eingeführt, und damit die Sichtminimas unter 200 Meter horizontal und 15 Meter vertikal herabgesetzt. Als florierendes Unternehmen konnte der Grazer Flughafen seinen 70. Geburtstag feiern.

*Wirtschafts-Kapitäne mit Weitblick haben die Ideen der Zukunft an Bord. Sie „fliegen“ auf neue Kunden und gute Präsentation. Sie wollen rechtzeitig abheben und schnell vorankommen. Sie suchen einen sicheren Landeplatz.*

*Sie wählen den richtigen Wirtschaftskurs:*



*Die Grazer Messe International gratuliert dem Flughafen Thalerhof zu seinem 75. Geburtstag!*





# MILITÄRLUFTFAHRT 1914 - 1984 AM FLUGHAFEN GRAZ



**SAMSTAG 15. SEPT.**  
BEI SCHLECHTWETTER  
**SONNTAG 16. SEPTEMBER**

# FLUGTAG 84

GRAZ / THALERHOF

MIT INFORMATIONSSCHAU

FLUGVORFUHRUNGEN { ZIVIL 10<sup>00</sup>-12<sup>00</sup>UHR  
MILITAR 14<sup>00</sup>-16<sup>30</sup>UHR

EINLASS 08<sup>00</sup> UHR · EINTRITT FREI

**W**eit über 100.000 flugbegeisterte Fans pilgerten am 15. September 1984 auf den Flughafen Graz-Thalerhof zum großen Spektakel anlässlich des 70jährigen Bestandes dieses traditionsreichen Flughafens. Mit einiger Verzögerung, denn der Nebel hielt sich nicht genau an den Flugplan, begann die Show in der Luft.

Über 100 Zivil- und Militärflugzeuge zeichneten teilweise atemberaubende Figuren in den Himmel. Als Divisionsflugtag des Österreichischen Bundesheeres ausgelegt, war natürlich die österreichische Luftwaffe mit allem, was Flügel und Rotoren hatte, präsent. Spektakulär der Einsatz einer Luftlandetruppe mit Hubschraubern, bis hin zu den Pilatus PC-6 „Wasserbomben“, einem Hubschrauberballett, Einzelvorführungen der Jets Saab 105 OE und dem damals letzten Auftreten des weltbekannten Kunstflugschwarmes „Karo-As“.

Aber auch der zivile Teil brachte eine Sensation. Erstmals landete das größte Passagierflugzeug der Welt, ein „Jumbo“, auf dem Grazer Thalerhof. Die deutsche Lufthansa flog mit der Boeing 747 ebenso Rundflüge wie unser Nationalcarrier Austrian Airlines, die sich zum Geburtstag mit einer MD-81 als Gratulanten einstellten.

Aber auch die Statik-Show brachte dem Publikum viel. Die US-Airforce zeigte zwei F-15, das Österreichische Luftfahrtmuseum brachte eine „MiG 15“, „Iskra“, „Antonov 2“ und De Havilland „Venom“



Saab 105 OE – Dauergast beim Flugtag 1984



Festakt mit Landeshauptmann Dr. Josef Krainer



Erstlandung eines Jumbos: Die Lufthansa – Boeing 747 in Graz

# Einer für **Alle** - alles in **Einem**

Für alle dringlichen Schäden rufen Sie unser Baufunkservice! Tel. (0316) 33 3 36, Hr. Jeber.



**W**ir sind ein Bauunternehmen mit 60 wertvollen Jahren Bau Erfahrung. **Wohn- und Industriebau, Zu- und Umbauten, Fassaden- und Kaminsanierung** u.v.a. Die Größe des Bauvorhabens ist für uns nicht entscheidend. Aber die Qualität hat Vorrang. Als Generalunternehmer für **Alle**, bieten wir alles in **Einem**.

BAUNTERNEHMEN  
**f w**  
**F. WEBERN**

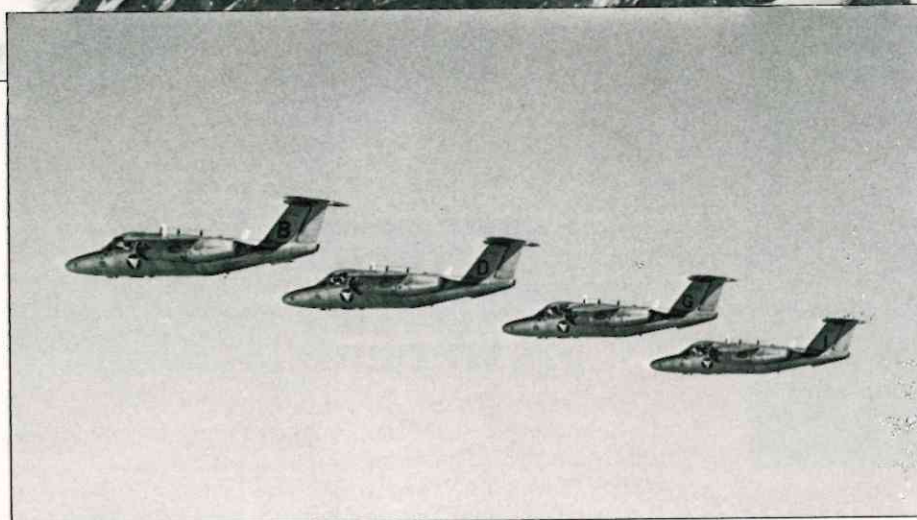
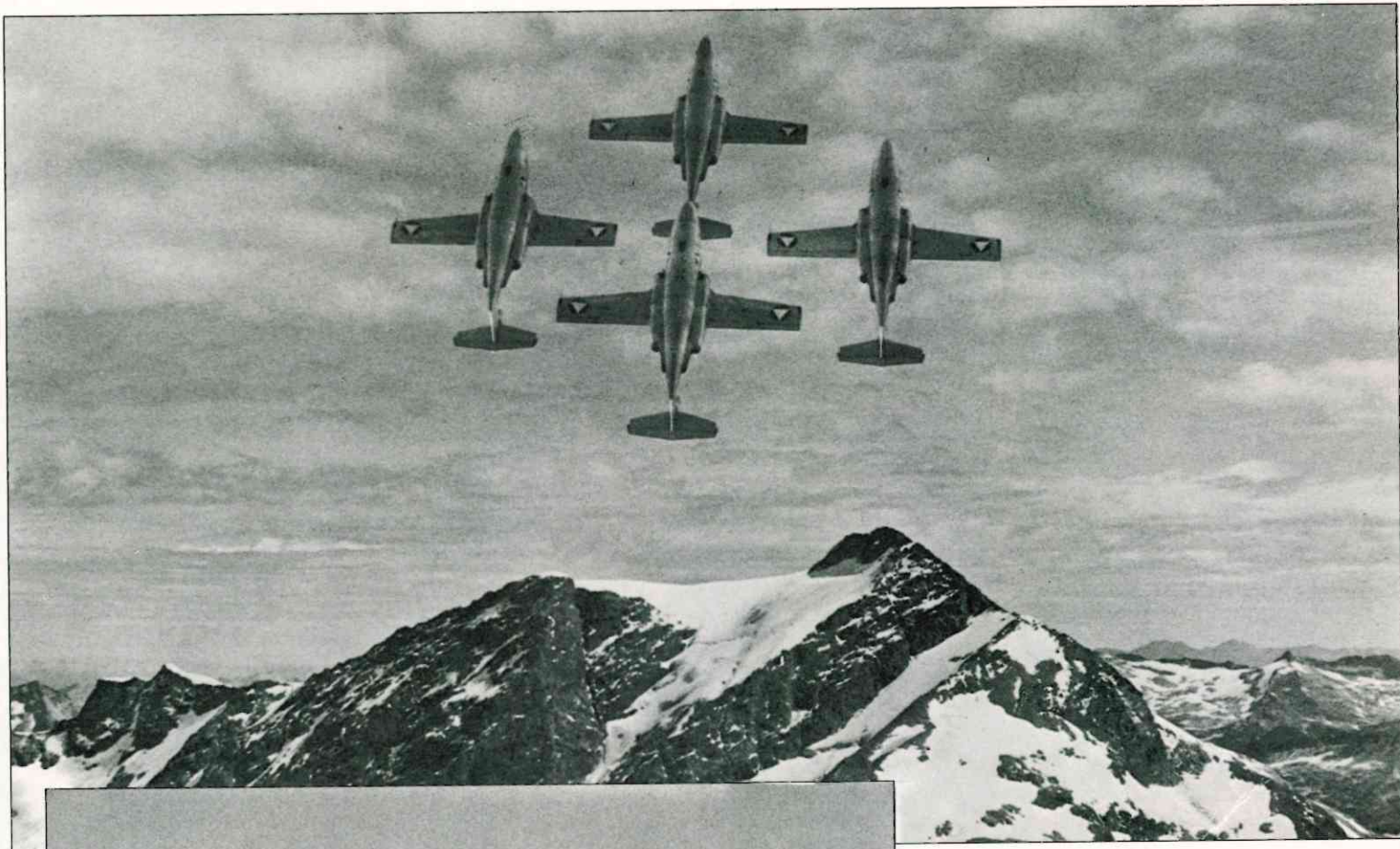
Hochbau, Tiefbau, Bahnoberbau  
8010 Graz, Schillerplatz 4  
Tel. (0316) 82 55 40 / 82 55 46-0

# Von SAAB 105 Ö bis „DRAKEN“

Das Flugzeug SAAB 105 Ö ist ein mehrsitziges, mit zwei Turbinenluftstrahltriebwerken, Type GE J85-17P, ausgerüstetes Schul- und Erdkampfflugzeug in Leichtmetallkonstruktion. Die Umrüstung des Jagdbomber-Geschwaders auf die SAAB 105 Ö begann im Frühjahr 1970 in Hörsching. Das bedeutete, daß die 2. Staffel am Thalerhof für zwei Jahre die Luftraumüberwachung in Österreich sicherstellen mußte.

Am 2. Mai 1972 wurde Hauptmann Peter Handl Kommandant dieser Staffel, die nun auch auf das neue Flugzeugmuster umrüstete. Damit hatte der Jagdeinsitzer Saab J29F, die „Fliegende Tonne“, ausgedient. Die Umschulung auf die Saab 105 Ö lief nun voll an und stellte größte Anforderungen an Piloten und Techniker. Wie sehr die Ausbildung auf Perfektion ausgerichtet war, bewies der 1974 daraus hervorgegangene Kunstflugschwarm „KARO AS“. Für zehn Jahre war dieser Schwarm – weit über die Grenzen Österreichs hinaus – Aushängeschild des Bundesheeres und konnte beachtliche internationale Erfolge verbuchen.

Im Zuge der Umgliederung der Heeresfliegerkräfte wurde das Übungsgeschwaderkommando mit Wirkung vom 15. Oktober 1976 aufgestellt. Zum Geschwaderkommandanten wurde Hauptmann Peter Handl bestellt, unter dem das Kommando am 1. September 1977 von Zeltweg nach Graz-Thalerhof verlegt wurde. Nachdem die Stadt



Gern gesehenes Aushängeschild bis 1984. Der weltbekannte Kunstflug-Schwarm „Karo-As“ (links).

Sichert Österreichs Luftraum: Das Überschallflugzeug Saab J 35 Ö „Draken“ (rechts oben)



Graz dem Überwachungsgeschwader am 10. August 1978 eine Standarte gewidmet hatte, erfolgte am 3. Dezember 1983 eine Partnerschaftsbegründung zwischen der Landeshauptstadt und dem Überwachungsgeschwader. Der nunmehrige Oberstleutnant Peter Handl kann auf eine beachtenswerte Statistik zurückblicken. Sein Geschwader produzierte mit SAAB 105 Ö bei über 70.000 Starts rund 45.000 Flugstunden. Und sicherlich ist es vor allem auf die professionelle und hervorragende Ausbildung und auf die fliegerische Disziplin innerhalb des Verbandes zurückzuführen, daß bis heute kein Pilot des Überwachungsge-

schwaders mit SAAB 105 Ö sein Leben lassen mußte.

Der Grundauftrag des Überwachungsgeschwaders liegt in der Luftraumüberwachung. Somit wurde immer mehr ein geeignetes Luftfahrzeug zur Erfüllung dieses Auftrages gefordert. Dies soll die SAAB 35Ö „Draken“ sein. Mit der Ausbildung auf diesem Doppeldeltaüberschallkampfflugzeug wurde am 1. Oktober 1985 in Schweden mit 3 Piloten begonnen. Am 1. September 1986 kamen weitere drei Piloten nach Ängelholm, von denen einer, Hauptmann Johann Chri-

stian Wolf, bei einem Ausbildungsflug tödlich verunglückte.

Die 1. TIS begann am 16. November 1987, zu der weitere sechs Piloten des Überwachungsgeschwaders entsandt wurden. Ebensoviele Piloten begannen am 16. Juli 1988 im Zuge der 2. TIS mit der Umschulung auf die „Draken“. Am 17. März 1987 setzte die Techniker Ausbildung im schwedischen Tullinge ein, die in Ängelholm bei der Umschulung unserer Piloten auf SAAB 350E im praktischen Betrieb ihre Fortsetzung fand.

Somit wurde der Flugbetrieb in Ängelholm mit österreichischen Luftfahrzeugen, Piloten, Technikern und eigenständiger Ersatzteilversorgung durchgeführt. An dieser Stelle muß erwähnt werden, daß der Ö-Delegation in allen Belangen die Unterstützung durch die schwedische Luftwaffe und die Firma Saab gewiß war.

Der ausgezeichneten und beherzten Arbeit der Ö-Delegation war es schließlich zu verdanken, daß planmäßig am 6. Juni 1988 der Erste „Draken“ mit dem Piloten Hauptmann Walter Fuchs am Flughafen Thalerhof aufsetzte. Fünf weitere SAAB 35Ö fanden an diesem Tag noch am Fliegerhorst ihr neues Zuhause. Bis zu diesem Zeitpunkt waren tiefgreifende Maßnahmen in infrastruktureller Hinsicht am Fliegerhorst zur Herstellung der Aufnahmebereitschaft notwendig. Zur Sicherstellung der Materialverwaltung, Materialbewirtschaftung und Materialerhaltung des Luftraumüberwachungsflugzeuges SAAB 35Ö wurde ein EDV-Anwendungssystem zur Verfügung gestellt, das den besonderen Anforderungen des LRUEF und der geforderten hohen Verfügbarkeit des LFZ gerecht wird. Dieses System wurde sowohl in Schweden bei der Ö-Delegation, als auch in Österreich installiert und brachte eine wesentliche Verbesserung in den Versorgungsabläufen.

Somit waren die Voraussetzungen für die Aufnahme des Flugbetriebes in Österreich mit „Draken“ gegeben. Das Überschallzeitalter hat in Österreich zwar mit Verzögerung eingesetzt, doch verfügt nun das Überwachungsgeschwader am Thalerhof durch die Umrüstung auf die „Draken“, die umfangreichen Baumaßnahmen am Fliegerhorst Nittner sowie die Umstellung auf EDV (MatWi/LRUEF) über jene Voraussetzungen, die es zur Auftrags Erfüllung braucht.

# Thalerhof-Tage

## 1914

Über den ersten offiziellen Tag im Leben des Thalerhofs berichtete eine Tageszeitung folgendes: „Der gestrige Tag (gemeint ist der 26. Juni) 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..... Das Militärflugfeld erhielt durch diesen Erstlingsflug eigentlich erst seine Weihe, und so

darf man den gestrigen Tag sozusagen als den Geburtstag unseres Militärflugfeldes bezeichnen..... Bald nach 5 Uhr nachmittag wurde ein Flugzeug im Süden von Graz gesichtet, das in wunderbar ruhigem Fluge ....daherkam, 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..... Hoffentlich wird uns nun des öfteren das Schauspiel eines solchen Fluges geboten werden.

## 1934

Fliegen war noch ein Luxus. Der Flug von Graz nach Venedig kostete 100 Schilling

(Zum Vergleich: eine Semmel kostete 5 Groschen, ein Kilogramm Brot 32 Groschen, ein Paar Schuhe 18 Schilling).

Buchungen mußten oft Wochen oder gar Monate zuvor durchgeführt werden. Bei manchen Maschinen wie der Junkers F-13 saß der Pilot im Freien, den Unbilden des Wetters ausgesetzt. Während des Fluges wurde das Lutschen von Kandiszucker sowie das „Ohrenstopfen“ dringend empfohlen, und für die „Jumbos“ der 30er galt: „Auf Grund polizeilicher Verordnung werden die Passagiere gebeten, bei Start und Landung die Plätze einzunehmen und die an jedem Sitz angebrachten Anschnallgurte zu benutzen. Während des Fluges steht es dem Passagier frei, den Sitzplatz zu verlassen und sich nach Maßgabe des Raumes frei in der Kabine zu bewegen. Auf die Lage des Flugzeuges in der Luft hat dies keinen Einfluß. Die Kabinenfenster

können nach Bedarf geöffnet oder geschlossen werden. Gegenstände aus der Kabine zu werfen, ist wegen der damit verbundenen Gefahr verboten.“

## 1954

Fliegen war noch immer ein Luxus. Für manchen Intercontinental-Flug hätte man sich ein ganzes Auto kaufen können. Das Flugzeug hatte den Weg zum Massenverkehrsmittel noch nicht eingeschlagen. Für die überwiegende Mehrheit der Steirer blieb Fliegen ein Traum, in den Urlaub ging es, wenn überhaupt, per Bahn oder Bus.

Apropos Bahn. Der Thalerhof glich damals eher einem Bahnhof als einem Airport, auch wenn 1954 der ruinöse Zustand des Abfertigungsgebäudes und die einem Unkrautacker



Die Luftfahrt erobert Graz. Vision eines Schloßbergflugplatzes 1935



Ein echter „Oldie“ zu Besuch in Graz: Eine Ju 52/3m der Lufthansa

ähnelt verwilderte Piste der jüngsten Vergangenheit angehört. Für die Flieger gab es kaum Landehilfen, häufig wetterbedingte Ausfälle. Vieles wurde händisch durchgeführt, zum Beispiel das Ausfüllen von Tickets.

Meist war es ruhig und beschaulich. Ab und zu ein Zwischenstop einer Linienmaschine, einige Segelflieger. Am Sonntag eroberten die Grazer den Thalerhof. Bei Kaffee und Kuchen saß man im Schanigarten der Gastwirtschaft, genoss die Sonne, freute sich über die besser werdenden Zeiten und war froh, für eine Stunde von den Kindern „a Ruah“ zu haben, denn diese tollten unbekümmert am Vorfeld, das kaum Absperrungen kannte, herum.



Als es noch keinen Tankwagen gab

## 1988

Hier sei für das Jahr 1988 ein beliebiger Tag herausgegriffen. Die Wahl fiel auf den Samstag, 23. Juli. Er steht stellvertretend für viele Tage dieses Jahres. So war die erste Flugbewegung dieses Tages um 6.08 Uhr einer MD-80 von Austrian Airlines vorbehalten. Der Jet kam aus Larnaca. Der letzte Start dieses Tages erfolgte um 23.56 Uhr von Graz. OS 877 – ein Austrian-Linienflug nach Athen. Dazwischen ging es aber rund. So kamen im Linien- und Charterverkehr noch Austrian mit MD-80 und Fokker 50 nach Graz, die Lufthansa mit der Embraer „Brasilia“ für München, die Swissair aus Zürich mit der Saab SF 340, Tyrolean mit der Dash 8, die Lauda-Air verband mit Boeing 737 Graz an diesem Tag mit Rhodos und Kreta und die jugoslawische JAT kam mit einer ATR 42 nach Graz. Dies ist aber nur die kurze Auflistung der Linien- und Charterflüge.

Der erste Start dieses Tages für die allgemeine Luftfahrt war einer viersitzigen Piper Pa 28 der Steirischen Motorflugunion vorbehalten. Das war um 7.57 Uhr. Aber an diesem Tag flog alles, was Flügel hatte. Von der Cessna 150, 172, 182, 207 über die Piper-Modelle Pa 28, von der „Warrior“ bis zur „Arrow“, vom Hubschrauber des Innenministeriums bis zum Motorsegler „Dimona“. Sogar ein Experimental-Flugzeug startete um 17.23 und landete wieder wohlbehalten um 19.04 Uhr.

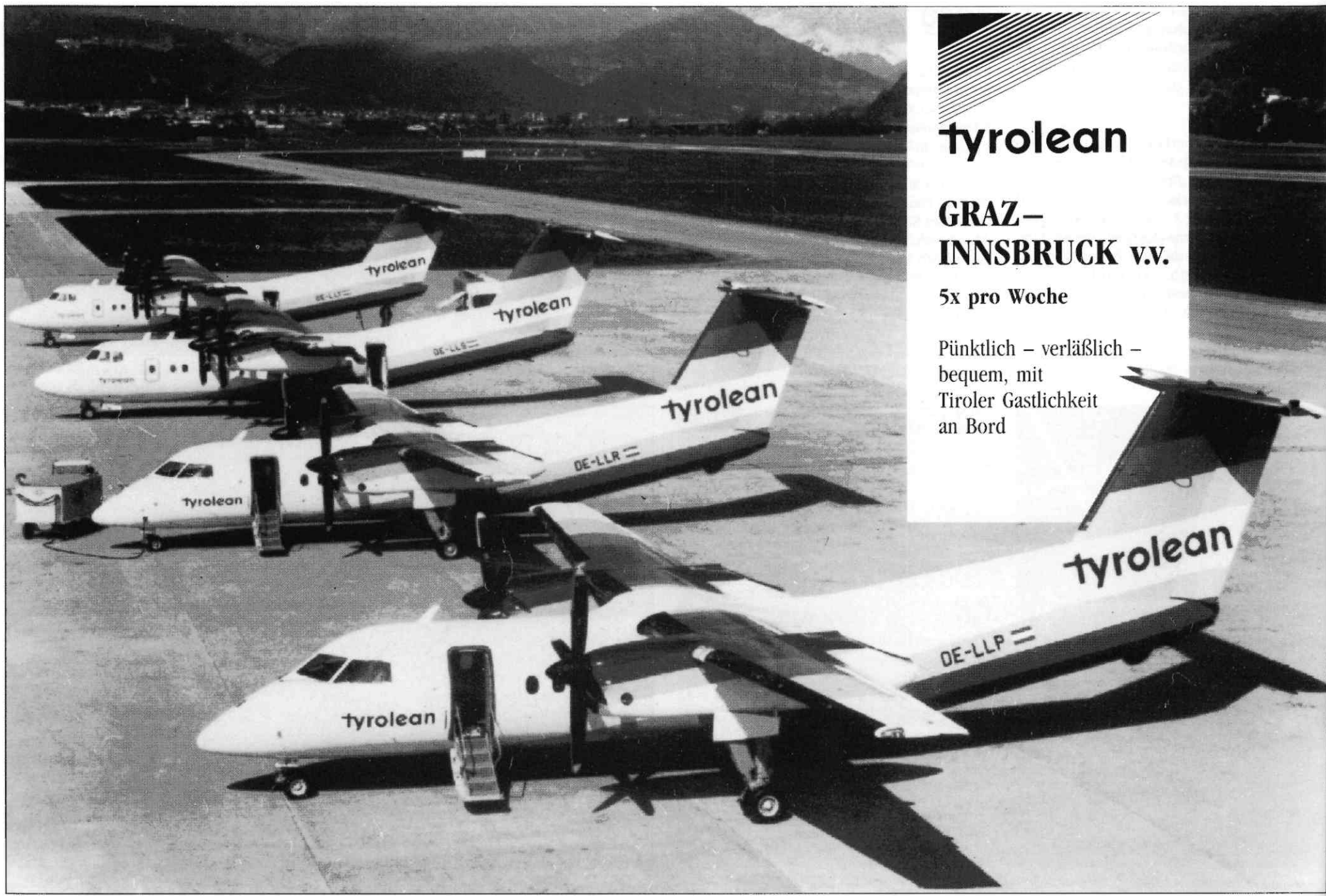
Und so geht dieser 23. Juli 1988 in die Statistik ein. 35 Flugbewegungen im Linien und Charterverkehr, im Bereich der allgemeinen Luftfahrt – nicht mitgezählt die Flüge der Segelflieger.



British Airways brachte den Überschall-Passagierjet „Concorde“ erstmals nach Graz



Eine ständig umlagerte F-15 der US Air Force zum Flugtag 1984



**tyrolean**

**GRAZ –  
INNSBRUCK v.v.**

**5x pro Woche**

Pünktlich – verlässlich –  
bequem, mit  
Tiroler Gastlichkeit  
an Bord



Crossair fliegt für die Swissair Zürich – Graz



DLT bediente für die Lufthansa München – Graz



Austrians Fokker 50 – optimal für den Binnenflug

## In die 90er

Das Jubiläumsjahr 1984 war erfolgreich abgeschlossen, und erfolgreich ging es 1985 weiter. Mit Jahresbeginn übernahm die Austrian-Tochter AAC (Austrian Aircraft Corporation) den Werftbetrieb am Thalerhof, die Fliegerschule wurde von der AUA angekauft und gleichzeitig ein weiterer Teil der Pilotenausbildung nach Graz verlegt (die Eröffnung des renovierten und erweiterten Schulgebäudes fand im April 1987 statt).

Im März 1985 taufte Austrian Airlines ihre neueste MD-81 auf den Namen Graz, und seit Mai 1985 fliegt eine Tyrolean Dash 8 unter dem Wappen der steirischen Landeshauptstadt. Tyrolean ist inzwischen vom Thalerhof nicht mehr wegzudenken, sowohl als Linie nach Innsbruck als auch im Charterverkehr.

Auch neue Flugzeugtypen sah der Thalerhof. So landete am 7. März 1988 erstmals eine Boeing B 767, und zwar in den Farben der israelischen EIAL.

Niki Lauda stieg wieder in die Luftfahrt ein. Seine Flugzeuge starten im Charterverkehr oft von Graz zu den beliebtesten Ferienstränden.

Sommerliche Saisonlinien führten (und führen) nach Athen und Larnaca (beide AUA) sowie nach Tunesien (Tunis Air). Die Palette der Charterdestinationen erweiterte sich auch um "Kulturflüge", z. B. nach Dresden zur wiedereröffneten Semper-

Oper sowie zu „Skiflügen“ nach Tirol und in die französischen Alpen. Daß Sicherheit in Graz groß geschrieben wird zeigte 1985 die Inbetriebnahme eines hochmodernen Röntgengerätes zur Durchleuchtung des Handgepäcks. Die Richtigkeit der Investition in puncto Landesystem erwies sich im Dezember, als wegen Nebels in Wien zahlreiche Maschinen nach Graz umgeleitet wurden (Ähnliches wiederholte sich im Oktober 1987).

Enorm war die Zunahme der Fracht. Sie führte zur Errichtung eines Frachtgebäudes, das am 20. April 1985 seiner Bestimmung übergeben wurde.

Es verfügt neben Lagerräumen über Büros für die Fluggesellschaften, Speditionsfirmen und Zollbehörden, über einen Quarantäneraum für Tiere sowie einen Kühl- und Tresorraum. Im September 1986 folgten das Flugrettungsgebäude mit der Flugeinsatzstelle, das Feuerwehrgebäude samt Nebeneinrichtungen, und bald wurde das Cateringgebäude in Angriff genommen (noch im Bau).

Mit Verspätung (statt im April erst im Mai) startete die Lufthansa-Tochter DLT 1986 die Verbindung München–Graz. Geflogen wurde vorerst dreimal pro Woche mit einer achtzehnsitzigen Jetstream 31. Bald folgten die Frequenzaufstockung und der Einsatz der größeren Embraer. 200.000 Passagiere wurden 1986 in Graz gezählt.

1987 brachte unter anderem einen Air France Jumbo nach Graz (1988 hatte die DC-10 hier Premiere), 219.026 Passagiere, 2 Millionen Kilogramm Fracht, die Duty-Free-Selbstbedienung



Tyrolean mit der Dash 7

und die Installation des Landebetriebs nach der Kategorie III b (150 Meter horizontal, 7 Meter vertikal).

Hoch schlugen die Wellen, als AUA und Lufthansa ab dem Sommerflugplan 1988 Graz–Frankfurt–Graz mit Turbopropmaschinen vom Typ Fokker 50 befliegen. Weniger Sitzplätze, eine längere Flugzeit, Probleme bei Schlechtwetter und Imageverlust lautete die Kritik. Private Unternehmen boten Jet-Flüge nach Frankfurt an, das die AUA auch zu Mittag mit der Fokker bediente. Die Fokker löste auch im Binnenflugverkehr die Metro ab.

Am 27. März nahm die Swissair-Tochter Crossair mit der Saab Fairchild 340 „Cityliner“ (33 Sitze) eine tägliche Nachmittagverbindung Zürich–Graz–Zürich auf. Einmal pro Woche wurde – von privater Seite – die Tagesrandverbindung Salzburg–Graz–Salzburg offeriert, der weltgrößte Flugexpressdienst DHL nahm Graz in sein Netz auf. Dazu kamen 24 Charterflugketten und die AUA-Linie Graz–Saloniki–Graz.

Im Mai wurde das seit April 1987 unter Airst-Führung stehende Flughafenrestaurant als völlig neu gestaltetes „Cockpit“ offiziell eröffnet. Viel wurde seitens der Flughafenbetriebsgesellschaft investiert, natürlich auch in Lärmschutzmaßnahmen.

Die Turbulenzen des Frühlings legten sich wieder, als im Herbst auf der Frankfurt-Strecke die Jets zurückkehrten – und am 29. Dezember 1988 überschritt das Jahres-Passagieraufkommen die Schwelle von 250.000.



# Ein kleiner Umweg ist oft die schnellste Abk.

Die lange Liste der Anschlussmöglichkeiten in den Schweizer Flughäfen wird besonders interessant, wenn man vergeblich nach irgend einem Nonstop-Flug sucht. Denn die Swissair verbindet Städtepaare so raffiniert miteinander, dass der kleine Umweg über die Schweiz oftmals zum kürzesten Weg wird. Von Innsbruck nach New York z.B. kommt man nie schneller und komfortabler als mit der SR via ZRH.

**swissair** 

# Hinter den Kulissen

Der Passagier kommt auf den Flughafen, steigt aus oder in die Maschine und bemerkt nur ganz wenig davon, was rund um ihn vorgeht. Das ist auch gut so – alles Drumherum ist ja die Angelegenheit der Betriebsgesellschaft und aller sonstigen Heizelmnner. Selbst ein Jahrhundertschnee (wie vor drei Jahren in Graz) ist kein Problem, der Kurz-Check jeder Maschine ist selbstverständlich, Exekutive und Zoll arbeiten zurückhaltend (aber unauffällig-wirksam) und auch das Bordmen kommt „Made in Styria“ zum Fluggast. Allesamt leichte Übungen – am Thalerhof...



Safety first – Wartung an der MD-80



Flugzeuge, die man nicht täglich sieht



Bordverpflegung für verwöhnte Passagiere



Immer einsatzbereit – hoffentlich nie für den Ernstfall



Sie garantieren für die Sicherheit im Flugverkehr



Suchtgiftsprhund „Rondo“ der Zollfahndung Graz

# Ein kleiner Umweg ist oft die schnellste Abk.

Die lange Liste der Anschlussmöglichkeiten in den Schweizer Flughäfen wird besonders interessant, wenn man vergeblich nach irgend einem Nonstop-Flug sucht. Denn die Swissair verbindet Städtepaare so raffiniert miteinander, dass der kleine Umweg über die Schweiz oftmals zum kürzesten Weg wird. Von Innsbruck nach New York z.B. kommt man nie schneller und komfortabler als mit der SR via ZRH.

**swissair** 

# Hinter den Kulissen

Der Passagier kommt auf den Flughafen, steigt aus oder in die Maschine und bemerkt nur ganz wenig davon, was rund um ihn vorgeht. Das ist auch gut so – alles Drumherum ist ja die Angelegenheit der Betriebsgesellschaft und aller sonstigen Heizelmännchen. Selbst ein Jahrhundertschnee (wie vor drei Jahren in Graz) ist kein Problem, der Kurz-Check jeder Maschine ist selbstverständlich, Exekutive und Zoll arbeiten zurückhaltend (aber unauffällig-wirksam) und auch das Bordmenü kommt „Made in Styria“ zum Fluggast. Allesamt leichte Übungen – am Thalerhof...



Safety first – Wartung an der MD-80



Flugzeuge, die man nicht täglich sieht



Bordverpflegung für verwöhnte Passagiere



Immer einsatzbereit – hoffentlich nie für den Ernstfall



Sie garantieren für die Sicherheit im Flugverkehr



Suchtgiftpürhund „Rondo“ der Zollfahndung Graz

# Cockpit



Das Cockpit,  
der „neue“ Feinschmeckertreff am Flughafen Graz,  
bietet allen seinen Gästen  
täglich von 6.00 Uhr bis 24.00 Uhr  
eine exzellente Küche und steirische Gastlichkeit.

Täglich gibt es einen  
**Business-Lunch**

und jeden Sonntag von 11.00 Uhr bis 15.00 Uhr ein  
**Brunch-Buffet**  
(Kinder unter 12 Jahren haben freien Eintritt)

Tischreservierungen: Flughafen Graz, Tel.: (0 31 6) 29 14 17  
Parkplätze frei!

Technisches  
Zentrum  
für  
Flugzeuge  
der  
Allgemeinen  
Luftfahrt  
am  
Flughafen  
Graz.



**AUSTRIAN AIRCRAFT CORPORATION**

# Flughafen Graz als Wirt- schafts- faktor

Der Flughafen Graz hat sich im Laufe der Zeit nicht nur zu einem Verkehrsknotenpunkt entwickelt, sondern ist auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor der Steiermark geworden. Besonders wichtig ist der Flughafen – auch in wirtschaftlicher Hinsicht – naturgemäß für die Stadt Graz und ihre Umgebung. So kann die Umweltrentabilität aller an der Luftfahrt beteiligten Unternehmen mit etwa 1,5 Milliarden S angenommen werden.

Der Umsatz der Flughafenbetriebsgesellschaft für das Jahr 1988 beträgt 88,7 Mill. Schillinge.

## Arbeitsplätze

Die Flughafenbetriebsgesellschaft ist mit 60 Mitarbeitern sicher kein Großbetrieb, doch ist die Zahl der Arbeitsplätze stetig ansteigend. Die Beamten von Zoll, Gendarmerie und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, sowie die Angestellten der Airlines und Firmen mitgerechnet, sind am Flughafen Graz aber 250 Menschen beschäftigt. Mit dieser Zahl an Mitarbeitern ist der Flughafen als Betrieb von mittlerer Größe einzustufen.

## Investitionen

Den 250 Beschäftigten des Flughafens steht



*Nicht nur Passagiere – auch Fracht startet von Graz aus in die ganze Welt – unser Bild zeigt eine Lockheed „Hercules“*

eine große Anzahl von Menschen gegenüber, die in Betrieben arbeiten, die Aufträge aus Investitionen der Flughafenbetriebsgesellschaft erhalten. Jährlich werden 25 bis 30 Mill. Schilling für Bautätigkeit und Instandhaltung aufgewendet.

Im Jahr 1989 wird diese Summe sicher übertroffen werden: Das rund 25 Mill. Schilling teure Catering-Gebäude wird im April fertiggestellt. Eine Investition, die nicht nur der Bauwirtschaft zugute kommt, sondern auch eine Chance für heimische Zulieferfirmen bietet, können doch bis zu 1000 Menüs für Passagiere hergestellt werden.

Der Rollweg Nord wird ebenfalls in diesem Jahr gebaut, ebenso ein Werkstattegebäude und ein Ersatzobjekt für den Hangar 7. Auch in die Sicherheit des Flughafens wird investiert: die 15 Jahre alte Radaranlage wird gegen ein neues, sogenanntes „Sekundärradarsystem“, ausgetauscht, und die Befeuerung wird in Zukunft von Mikroprozessoren gesteuert. Für den Um- und Ausbau der Abflughalle wird ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben.

Eine in der Bevölkerung nicht ganz vorurteilslos gesehene Investition ist die Ablöse von Liegenschaften rund um den Flughafen. Sie dient aber der Flugsicherheit und ermöglicht den Besit-

zem dieser Grundstücke, dem Verkehrslärm, den ein Flughafen nun einmal mit sich bringt, zu entfliehen.

## Einnahmen

Die Haupteinnahmequellen des Flughafens bilden die Abfertigungs-, Lande- und Fluggastgebühren. Dazu kommen noch Hangarmieten und Erlöse aus Nebenbetrieben wie Duty-free shop, Zolleigenlager und Trafik. Die wenigsten werden unter den Einnahmen eines Flughafens Einkünfte aus Verpachtung landwirtschaftlicher



Einmal anders – „grunzende Passagiere“ ab Graz

Flächen erwarten. Das Heu der Flughafenwiesen ernährt immerhin 350 Kühe. Auch Erlöse aus der Jagd sind für einen Flughafen eher ungewöhnlich. Rund 350 ha Grund geben der Gesellschaft das Recht, die Eigenjagd zu beanspruchen und diese zu verpachten.

## Passagieraufkommen

Seit dem Wiedererlangen der österreichischen Lufthoheit im Jahre 1955 konnte der Flughafen Graz kräftig zulegen. Zählte man

um 1955 noch vier Flüge in der Woche, waren es 1988 schon 77.

Immer mehr Fluglinien und Charterketten fliegen Graz an, was nicht zuletzt auf den kontinuierlichen Ausbau des Flughafens und die ständige Verbesserung der Sicherheit zurückzuführen ist.

Graz zählt heute durch seine modernsten Einrichtungen (siehe Kapitel Technik) zu den sichersten Flughäfen der Welt. Nicht zuletzt deshalb ist Graz der Ausweichflughafen für Wien, Laibach, Zagreb, München und Klagenfurt.

Welchen Stellenwert der Flughafen Graz hat, läßt sich auch am Anteil des internationalen Linienverkehrs an den Flugbewegungen im Jahr 1988 ablesen. Von insgesamt 8.252 Bewegungen gehen immerhin 3.514 auf das Konto des internationalen Linienverkehrs.

Das bedeutet für diesen Sektor eine Zunahme von 39,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr und beinhaltet auch eine Verbesserung des Stellenwertes des Flughafens Graz.

1986 wurde mit 202.129 Passagieren erstmals die „Schallmauer“ von 200.000 durchbrochen. Was gegenüber 1985 eine Steigerung von über 20 Prozent bedeutete. 1987 lag das Passagieraufkommen bei 219.026, eine weitere Steigerung um 8,4 Prozent.

Für das Jahr 1988 sind gleich zwei Rekorde zu vermelden: erstens der 2,5 millionste Passagier seit 1955 – damals begann man mit der Zählung und zweitens die Überschreitung der 250.000-Marke mit 255.460 Passagieren. Gegenüber 1987 bedeutet das ein Plus von 36.434 Passagieren oder 16,6 Prozent.

Erbracht wird diese Beförderungsleistung nicht nur von Fluggesellschaften, die Graz im Inlands- und grenzüberschreitenden Verkehr bedienen, z.B. die AUA, AAS, Swissair, Lufthansa und Tyrolean, sondern auch von den Chartergesellschaften wie etwa Lauda-Air. 1987 verbuchten die Chartergesellschaften zusammen 86.204 Passagiere, was einen Anstieg von 5.462 gegenüber 1986 bedeutet. 1988 waren es 97.363 Passagiere, die bei Chartergesellschaften buchten.

Der für die steirische Fremdenverkehrswirtschaft interessante Teil am Chartergeschäft ist das sogenannte Incoming, also die ankommenden Passagiere. Mit 33.547 lag der Anteil der ankommenden Fluggäste zwar 1987 um 5.603 höher als 1986, aber niedriger als der Anteil der abfliegenden Passagiere. Ein gesteigertes Incoming ist für den Fremdenverkehr von

großem Interesse, bringt es doch zwei finanziell sehr gut gestellte Gästegruppen in die Stadt: die Kongreß- und Städtetouristen. Vor allem Kongreßveranstalter sind stärker als bisher zu umwerben, da Untersuchungen gezeigt haben, daß Kongreßteilnehmer pro Tag zwischen 1800 und 2000 Schilling ausgeben.

Dem Fluggast soll natürlich schon am Flughafen ein entsprechendes Service geboten werden. Der Duty-free shop mit einer reichen Auswahl an Zigaretten, Spirituosen, Parfums etc. zu günstigen Preisen spricht die Passagiere an. Von 1986 auf 1987 konnte im Duty-free shop der Umsatz um 16 Prozent auf rund acht Millionen Schilling erhöht werden.

Um den Passagieren und Besuchern mehr Komfort auch im kulinarischen Bereich zu bieten, wurde das Flughafenrestaurant zusammen mit dem Pächter Airest umgebaut. Da der Flughafen auch ein beliebtes Ausflugsziel für die Grazer darstellt, ist das Restaurant besonders gefordert. Sind doch die Grazer jene Gäste, die immer wieder kommen sollen.

## Frachtaufkommen

Postsendungen, Tiere und sperrige Güter werden, wenn es schnell gehen soll, mit dem Flugzeug transportiert. Der Flughafen Graz versucht auch in diesem Bereich, seine Leistungen zu verbessern. Seit 1985 wird das Frachtgut in einer 1.000 m<sup>2</sup> großen Halle umgeschlagen. Dort sind auch die Luftverkehrsgesellschaften und Luftfrachtpediteure untergebracht. Die Bemühungen um eine verbesserte Infrastruktur im Frachtbereich schlug sich im erhöhten Frachtaufkommen nieder: 1986 wurden 1,4 Millionen Kilogramm Luftfracht abgefertigt, was gegenüber 1985 eine Steigerung von 10 Prozent bedeutet. 1987 und auch 1988 war ein Frachtaufkommen von 2.013.615 kg zu verzeichnen. Für die im Auslandsverkehr zu verzollenden Waren wurde ein eigenes Zollager eingerichtet. Auch hier zeigen die Zahlen steigende Tendenz.



Im neuen Frachtgebäude ist auch das Zollager eingerichtet. Sicherheits- und Zollkontrolle vor dem Abflug (rechts)





WEIL REISEN BEIM BUCHEN BEGINNT



DAS REISEBÜRO DER NEUEN ART



Steirisches  
Raiffeisen x  
Reisebüro

NEU IST UNSER  
GRAZER STANDORT –  
KAISERFELDASSE 11

UNSERE BERATUNG UND UNSER SERVICE SIND UNVERÄNDERT GUT.

NEU IST UNSERE  
TELEFONNUMMER –  
0316/80 36 – 361/362

Sprache, Text, Daten  
Kommunikationssysteme

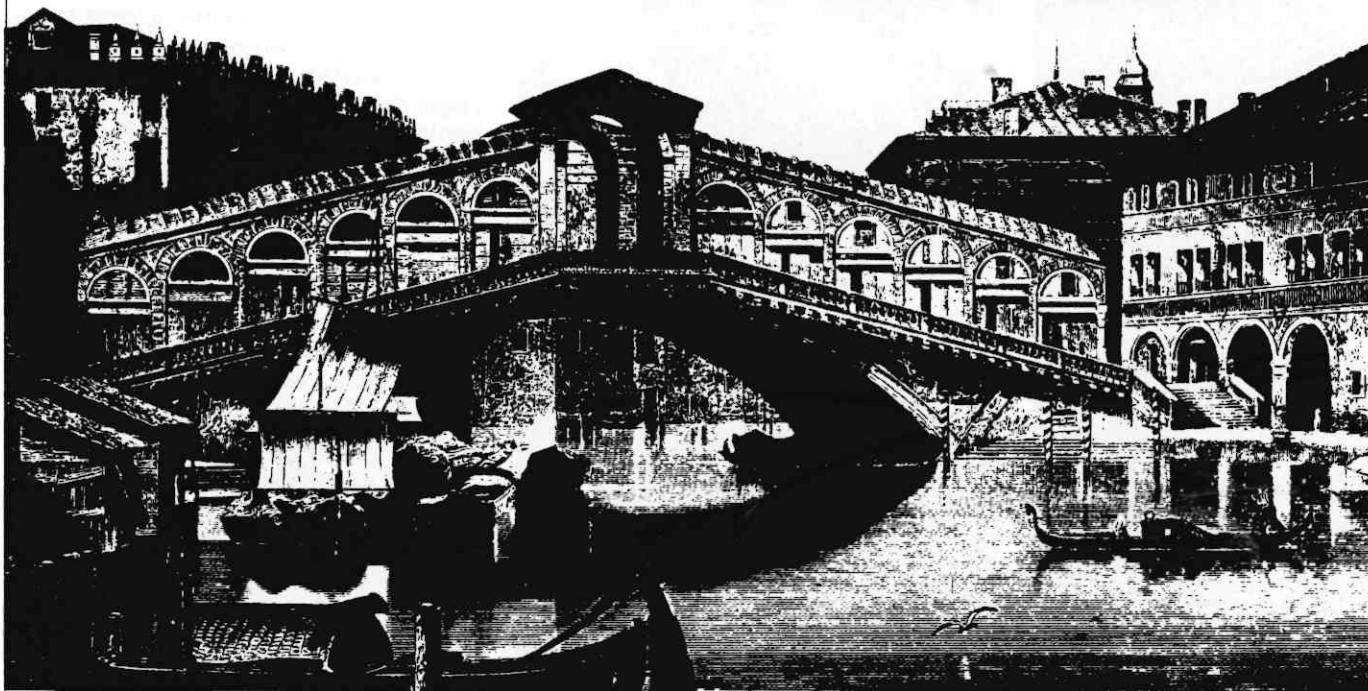


Zum Beispiel:  
Alcatel 5200 BCN  
Das Konzept zur wirkungs-  
vollen Büro-Automation

ALCATEL  
AUSTRIA

Vertriebsdirektion Steiermark  
Tel.(0316) 70 51 51-0

# VOR DEM URLAUB ZU UNS: **S**-REISESERVICE WECHSELSTUBE FLUGHAFEN



Geldwechsel  
(alle Währungen)  
Reiseschecks  
eurocheque und  
Scheckkarte  
Eurocard  
Dauerauftrag  
Urlaubs-Safe  
Informationen

**die steiermärkische** 



Findet auch aus dem Cockpit die Erde schön: Bischof Johann Weber



Der Lollypop-Lieutenant Kojak, alias Telly Savalas, ist Flugprofi



Rockoma Tina Turner kam nach Graz

# Prominenz am Thalerhof

Es ist schon eine nette Liste prominenter Persönlichkeiten, die im Laufe der Jahre auf dem Flughafen Graz-Thalerhof gelandet sind, um in die Murmetropole zu gelangen. So gesehen kann man ganz leger feststellen: Die Welt trifft sich nun einmal in Graz.

Das Jahr 1969 schrieb man, als im Wonnemonat Mai die Queen aus England am Thalerhof landete, mit dem Herzog von Edinburgh, besser bekannt als Prinzgemahl Philipp, und erstmals mit der damals 18jährigen Prinzessin Anne im Gefolge. Das war schon eine festliche Angelegenheit, als der damalige Landeshauptmann Josef Krainer mit Hanns Koren, Alfred Schachner-Blazizek und dem damaligen Graz-Bürgermeister Gustav Scherbaum die Königin begrüßte. Es war auch ein Top-Ereignis für die heimischen Teenager, zeigte doch Prinzessin Anne den Modetrend der Insel vor: Den Minirock. Die steirischen Gastgeber revanchierten sich auf ihre Art: Sie zeigten den hohen Gästen in Piber die Lipizzaner.



Luciano Pavarotti: Wurde vom Grazer Zoll für „amtsbekannt“ erklärt

Viel Spaß findet der Grazer Bischof Johann Weber beim Sitzen in einem Cockpit, auch wenn er kein Hehl daraus macht, daß er dem Himmel nicht unbedingt auf diese Art am nächsten sein müsse.

Schon etwas anders hält es mit dem In-die-Luft-Gehen die wohl berühmteste (und best-bezahlte) Filmglätze, Telly Savalas, den man von seinen Gangsterjagden in Manhattan als den Lollypop-lutschenden Lieutenant Kojak kennt. Gekonnt sah man ihn im Vorjahr aus dem Flugzeug klettern, als er auf Kurztrip zur Abholung von entzückenden Werbegagen vorbeischaute. Der heute 67-jährige, 1,85 große Schauspieler meinte bei seiner Thalerhof-Ankunft bloß, daß das Flugzeug für ihn zum Standardverkehrsmittel geworden sei. Klar, wie käme er sonst zu seiner täglichen Golfstunde, zu seinen 17 Rennpferden, zu seinem täglichen griechischen Rotwein und

zu seinem Filmteam um Mark Russell und Commander Dan Frazer, wenn er dazwischen auch noch für gute 3,5 Dollarmillionen zu Dreharbeiten für eine einzige Ford-Werbekampagne vor die Kamera soll...?

Rockoma Tina Turner hingegen machte beim Anflug zu ihrem Graz-Konzert eine zickenhafte Show am Thalerhof. Partout wollte sie ihrem Lear-Jet erst entsteigen, wenn ein schwarzer BMW auf's Rollfeld vorfährt und direkt neben dem Flugzeug die Dame im Pelz und mit dunkler Brille „übernimmt“. Einzig Konzertmanager Vojo Radkovic durfte bei der „Zeremonie“ dabei sein.

Ganz anders ist da schon Herr Bockelmann aus Kärnten, der „Merci Cherie“-Sängerknabe Udo Jürgens, wie er sich künstlerisch nennt. Er winkt gar freundlich den Flieger-Schauern auf der Thalerhof-Terrasse zu, als wären sie alle alte Bekannte. Auch ein steirisches Schnapsl hat er sich nicht nur einmal im Flughafen-Buffet gegeben, ist er selbiges doch längst gewohnt von seinen Besuchern bei seinem Gastro-Freund Jörg Slavnitsch, einst sogar schon in dessen Tanztempel „Scotch“.



Stets ein fröhlicher Winker am Grazer Thalerhof: Udo (Jürgens) Bockelmann

Genauso wie er aussieht, gibt sich dafür der in Ehren ergraute Bill Ramsey: Er bummelt trollich im und um den Flieger umher, wie ein lieber Bussibär, ohne den die Mimi nie ins Bett geht, wie er selbst musikalisch festhielt.

Harald Juhnke, der per Lufthansa-Boeing zur „Musik ist Trumpf“-Sendung am 16. Oktober 1979 mit Gattin Susanne kam, nahm den Taktstock der angetretenen Musikkapelle Weiz und dirigierte einen Thalerhof-Marsch.

Souverän, wie er die Horatio-Rolle im Hamlet auf der Bühne verkörpert und nur fast so witzig, wie er via TV in der Schwarzwaldklinik „ordiniert“, entstieg Klausjürgen Wussow mit seiner Ida Krottendorf dem Lear-Jet zum Adventsingen 1985.

Ganz im Gegensatz dazu: Maestro Luciano Pavarotti vor seinem Arienabend in der Grazer Oper am 7. Mai 1988. Mit einer Cessna Citation S/II, die ihm für seinen Graz-Trip Generalkonsul Dimitri Pappas geborgt hat und mit Dirigent Leone Magiera im Schlepptau düpierte er sogar den gewissenhaften Grazer Zoll: Pavarotti galt als „amtsbekannt...“



Bummelte wie ein gealterter Bussibär nach Graz: Weißhaar Bill Ramsey



God save the Queen: 1969 beim Empfang am Thalerhof mit Josef Krainer sen.



Griff zum Dirigentenstock der Musikkapelle: Harald Juhnke in Graz



Klausjürgen (Schwarzwald) Wussow: Souverän wie Horatio im Hamlet

# General- ausbau- plan für den Flughafen Graz

Der Generalausbauplan für den Flughafen Graz wurde im Jahr 1983 von der Firma Airplan Ingenieurgesellschaft für Flughafenbau m.b.H. ausgearbeitet. Die in diesem Plan vorgesehenen Ausbaumaßnahmen stützen sich auf die Analyse der örtlichen Gegebenheiten und die aus der Entwicklungsplanung bis über das Jahr 2000 hinaus ermittelten Zuwachsraten.

Die notwendigen Baumaßnahmen werden in der Reihenfolge der Notwendigkeit ihrer Realisierung in vier Ausbaustufen eingeteilt:

I. Ausbaustufe: (1983 – 1985):  
unter anderem:

- Ergänzung der Flughafenanlagen für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/IIIa
- Errichtung eines neuen Frachtgebäudes samt Infrastruktur
- Neusituierung des Signalfeldes und Windrichtungsanzeigers
- Abbruch des alten Flughafenfeuerwehrges

bäudes und Errichtung eines neuen Gebäudes sowie Ausbau der Abstellflächen in südl. Richtung vor dem neuen Feuerwehrgebäude und Frachtgebäude

- Verlegung der Betriebstankstelle
- Einfriedung des Landekursenderbereiches nördlich des Abfertigungsgebäudes

II. Ausbaustufe: (1986 – 1990)

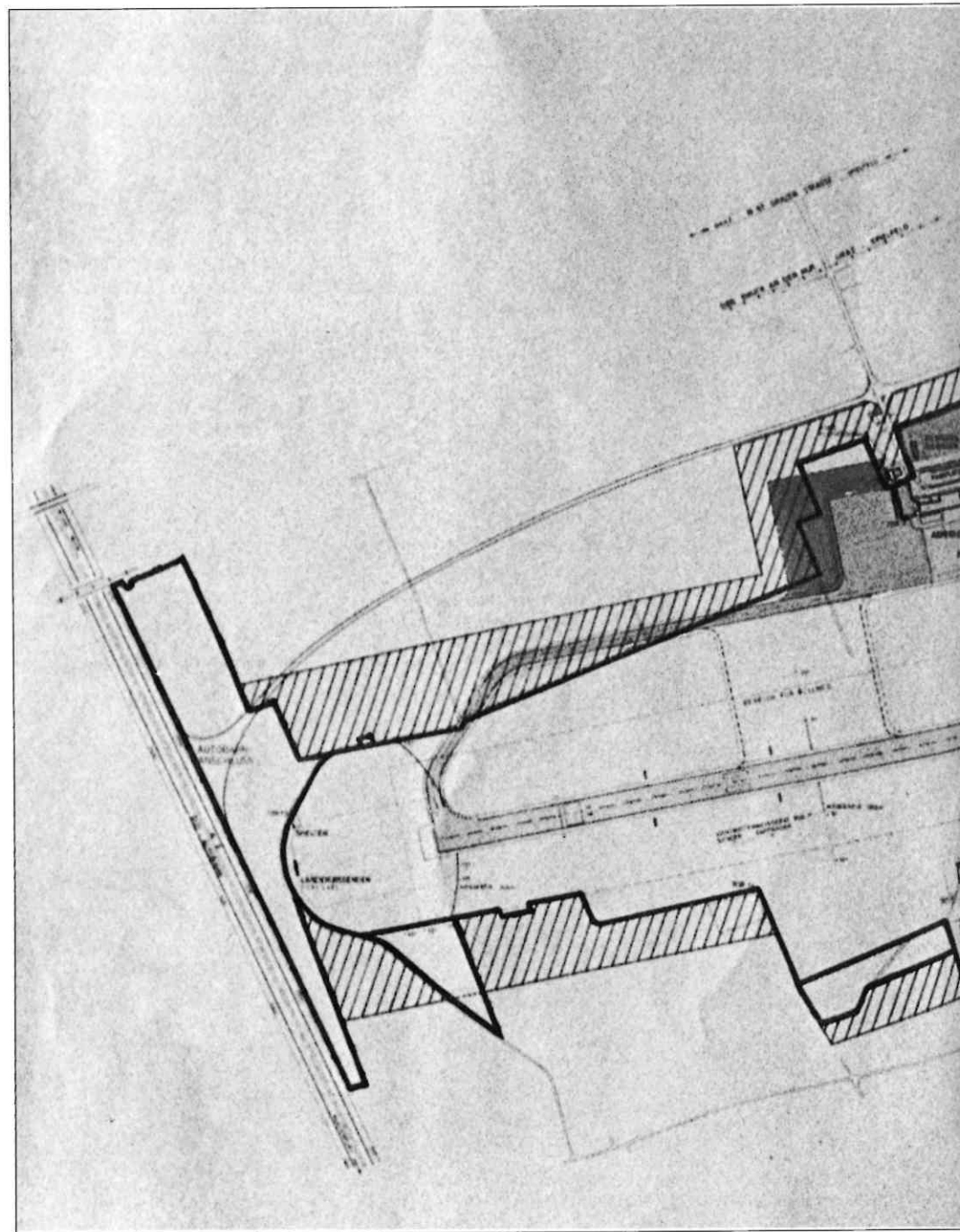
- Errichtung eines befestigten Rollweges zur Schwelle 17 samt Rollwegbefeuerung (Rollweg Nord) Erweiterung der Abstellflächen in südl. Richtung
- Beseitigung der Frachtrampe vor dem Abfertigungsgebäude
- Fertigstellung der Flughafenumzäunung- Herstellung der inneren Flughafenumfahrungsstraße
- Austausch der Landehilfe VASIS gegen das neue PAPI-System
- Beginn des für die Ausbaustufe III und IV notwendigen Grunderwerbes

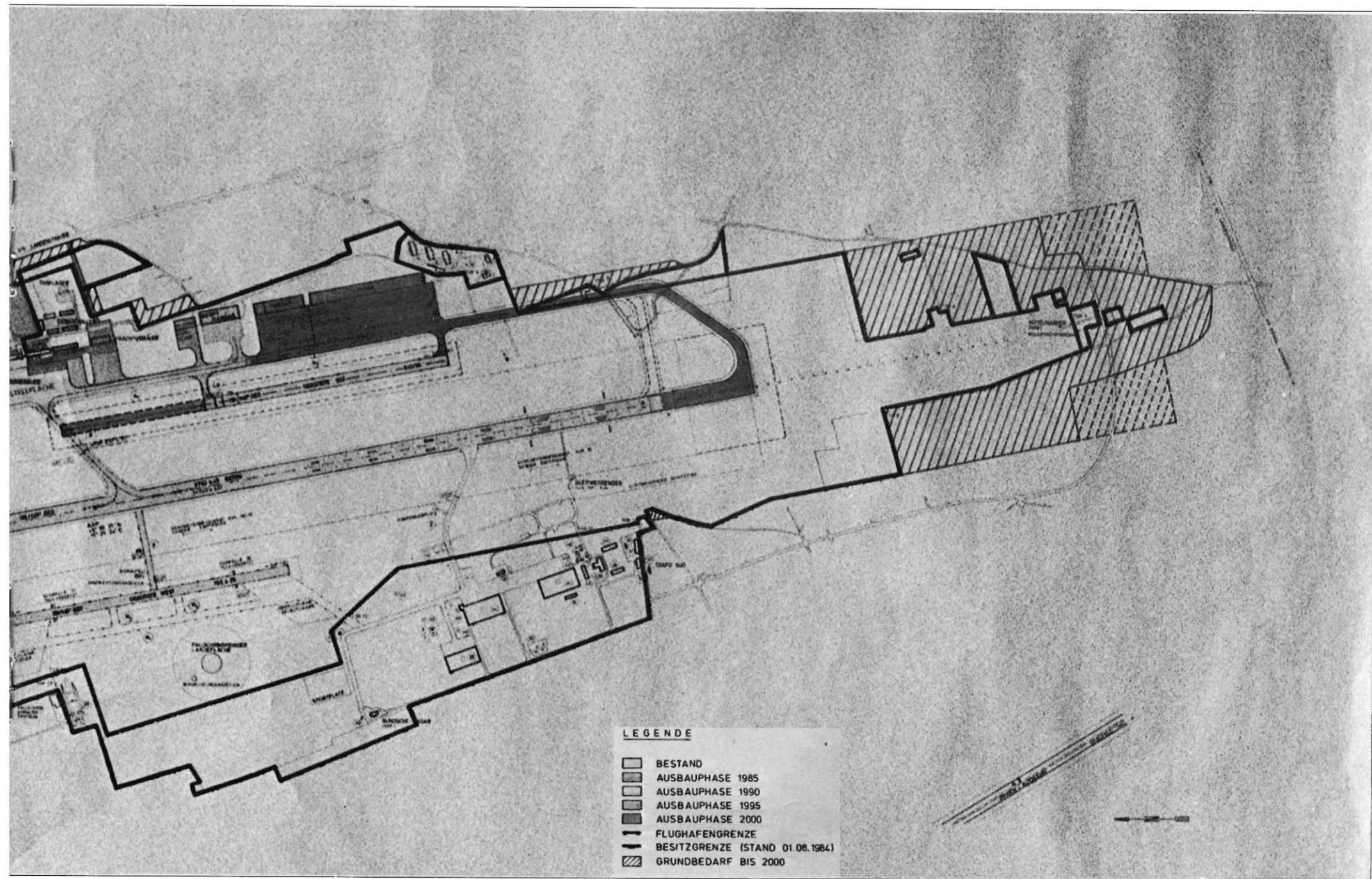
III. Ausbaustufe: (1991 – 1995)

- Revitalisierung und Umbau des Abfertigungsgebäudes. Ausbau der Flughafen-Zufahrtsstraße und der Parkplätze, Bau des Rollweges „C“ samt Rollwegbefeuerung

IV. Ausbaustufe: (1996 – 2000) und darüber

- Errichtung eines befestigten Rollweges zur Schwelle 35 samt Befeuerung
- Verlängerung der Piste auf 3.000 Meter in südl. Richtung
- Errichtung eines Hangars für die Allgemeine Luftfahrt samt Abstellflächen
- Befestigung der Graspiste Ost
- Sanierung der bestehenden Betonpiste zur Erhöhung der Tragfähigkeit
- Erweiterung der Abstellfläche



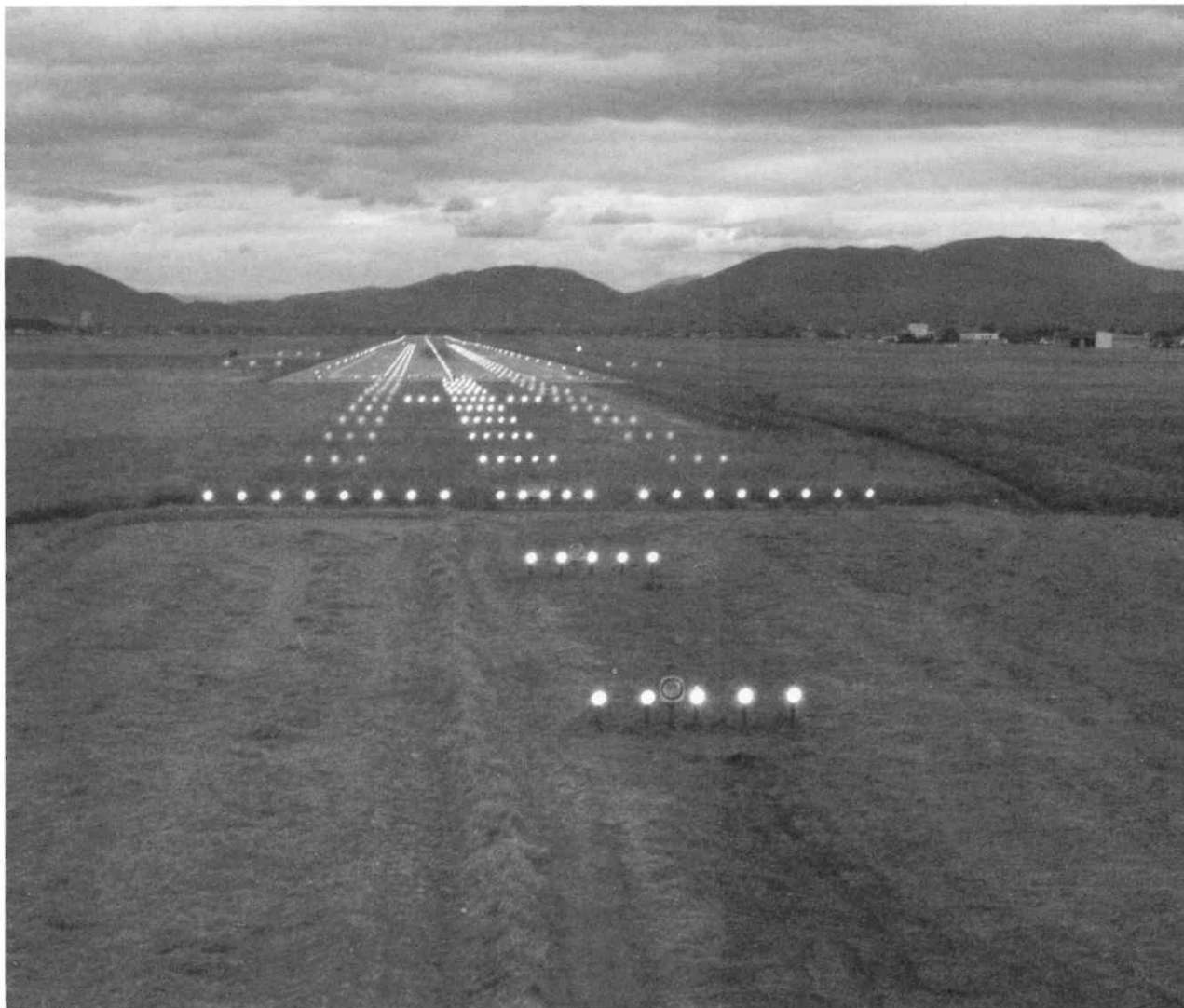


# SIEMENS

## Flughafen Graz-Thalerhof:

Die starke Ausweitung des Luftverkehrs fordert immer größere und schnellere Flugzeuge. Dieser Entwicklung müssen die Anlagen der Flugsicherung und der Abfertigung angepaßt sein. Flugplatzbefeuerungsanlagen, eine wesentliche Komponente der Flugsicherung, sind optische Landehilfen, an die höchste Ansprüche gestellt werden. Siemens hat das technische Know-how und die langjährige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugplatzbefeuerungs- und Installationsanlagen für Flughäfen.

Elektronik und Elektrotechnik  
von Siemens



# Von Graz aus in die ganze Welt...

Heute sind Flugzeuge mit dem rot-weiß-roten Leitwerk, mit dem gelben Kranich auf blauem Grund oder dem Schweizer Kreuz auf dem Grazer Flughafen nicht mehr wegzudenken. Mehrmals tägliche Flugverbindungen in die Metropolen Wien, Frankfurt, München und Zürich erlauben es, ab Graz jeden Punkt der Erde zu erreichen. Pünktlich, sicher und exakt dank modernster Technik auf dem Thalerhof (siehe auch Seite 51) und natürlich dem modernen Fluggerät der Austrian Airlines, Lufthansa und Swissair.

Aber blättern wir einige Jahrzehnte zurück! Der Garzer Flughafen war gerade erst zwölf Jahre alt, als die österreichische Luftverkehrs AG, (kurz ÖLAG – sie ist somit die direkte Vorgängerin der heutigen Austrian Airlines) gerade selbstständig geworden, am 15. September 1926 auf der Strecke Wien–Graz–Klagenfurt erstmals Graz in den Liniendienst miteinbezog. Geflogen wurde mit den Junkers-Flugzeugen F-13 mit den Kennzeichen A-2 und A-3. Kaum später, am 14. Oktober desselben Jahres, wurde Graz international.

Die ÖLAG flog ab Graz nach Budapest. Die zweite internationale Verbindung wurde am 19. April 1927 auf der Strecke Wien–Graz–Klagenfurt–Venedig eröffnet. Aber es ging weiter. Schlag auf Schlag. Der 9. Oktober 1929 verband Wien–Graz–Zagreb–Belgrad mit dem Südosten. Und wenn man sich dann einen Flugplan aus dem Jahr 1931 näher betrachtet, so startete die F-13 um 9 Uhr in Wien, um bis

10.05 in Graz zu landen. Nach nur 15 Minuten Aufenthalt ging es weiter nach Klagenfurt, wo die Junkers-Maschine um 11.05 eintraf. Weiter ging es um 11.20 Uhr in Richtung Venedig, wo der Passagier um 12.50 sein Endziel erreichte. Zurück startete die ÖLAG um 11.30 Uhr des nächsten Tages in Venedig mit den Ankunftszeiten 13.00 Uhr (Klagenfurt), 14.00 Uhr (Graz) und 15.20 Uhr Wien. Der Flugzeugpark der ÖLAG umfaßte die Typen Junkers F-13, G-24, G-31, Ju 52/3m und als Regierungsflugzeug eine Douglas DC-2(!). Die ÖLAG war zu ihrer Zeit die viertgrößte Airline von Europa. Am 31. Dezember 1938 stellte die ÖLAG ihren

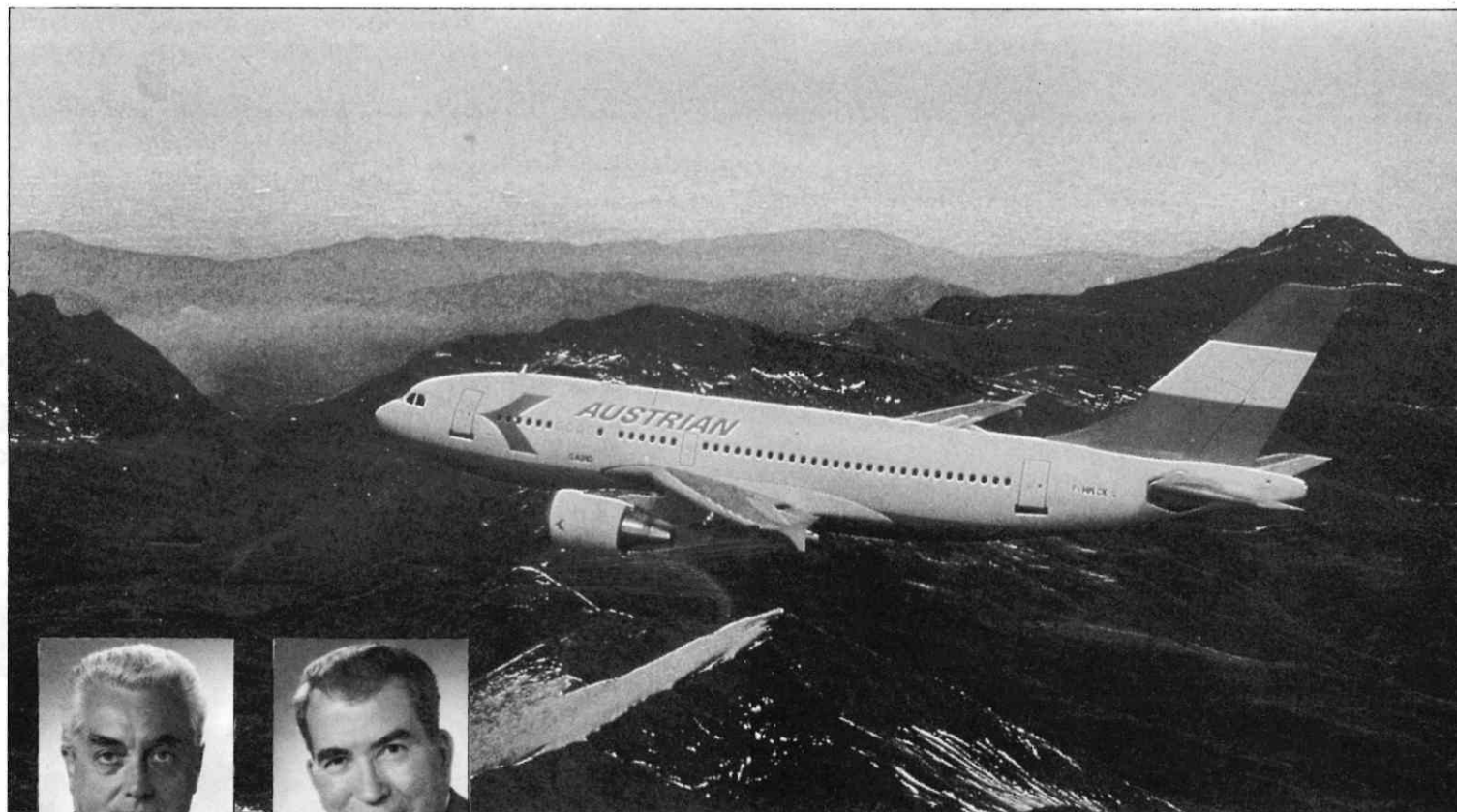
Betrieb ein, wurde mit dem 16. Juni 1939 aus dem Handelsregister gestrichen. Das Vermögen wurde der Deutschen Lufthansa AG übertragen.

Diese Zwangspause endete erst mit der Gründung von Austrian Airlines am 30. September 1957. Der Flugverkehr mit gecharterten Vickers Viscount 779 begann dann auf der Strecke Wien–London am 31. März 1958. Graz mußte bis auf den 1. Mai 1963 warten, als drei DC-3 wieder den Binnenflug mit den Bundesländern aufnahmen. Aber schon nach zwei Jahren wurden die DC-3 von den neuen zweimotorigen

Turboprops HS 748 „Belvedere“ ersetzt.

Mit diesem neuen, größeren und vor allem schnelleren Gerät konnte ein effizienter Binnenflugverkehr aufgebaut werden. Aber trotz guter Passagierzahlen wurde das Defizit im reinen Österreich-Verkehr immer größer. Einschränkungen erfolgten, bis mit dem Winterflugplan 1969/70 für Österreichs Binnenflug das endgültige Aus kam. Mit Indienstellung der damals neuen DC-9/32 war aber Graz über Linz mit Frankfurt und via Salzburg mit Zürich mit dem damals modernsten Fluggerät verbunden.

Aber ohne Binnenflug ging es nicht, und so forderten auf einer Landeshauptleuterkonfe-



Das 1969 eingesetzte Vorstandsduo DDr. Anton Heschgl und Dr. Hubert Papousek brachte Austrian Airlines auf Höhenflug und in die Gewinnzone. Seit 1971 schreibt das Unternehmen ausschließlich positive Bilanzen und nach 30 Jahren gelang erstmals der große Sprung an die Wiener Börse.



## BAUPLANUNGSGESELLSCHAFT M.B.H. MARTIN C. RESTAR INNENARCHITEKT BÖIA

- Bauvorerhebungen
- Funktionsplanungen
- Generalplanungen
- Detail- und Ausführungsplanungen
- Bauleitungen und Abrechnungen
- Einrichtungsplanungen

8010 GRAZ, Elisabethstraße 49  
Strassoldogasse 10  
Tel.: (0316) 36 4 26, 31 5 95  
Telex 312386

1020 Wien, Böcklingstraße 6/16  
Tel.: (0222) 24 32 78

**DACH GIPS INNENAUSBAU**  
**SCHREINER** Ges.m.b.H.

MONTAGEWÄNDE  
GIPS-MINERALFASER  
ALU-AKUSTIKDECKEN

Beratung – Planung – fachgerechte Ausführung

8073 Feldkirchen/Graz, Trattenstraße 38  
Telefon 0 31 6/29 51 56, FS 23 81

8055 Graz, Triesterstraße 414  
Telefon 0 31 6/29 23 98, FS 03 23 81, Telefax: 29 23 98/21

**COPLUS**  
BÜROMÖBEL



A-8073 Feldkirchen b. Graz

von LOS ANGELES bis MOSKAU  
von HELSINKI bis RIAD

Triester Str. 179 ☎ (0316) 296127

*Alpenländisches Rostschutzunternehmen*

**J. CZERNOVSKY & SOHN KG**

SPEZIALWERKSTÄTTE FÜR SANDSTRAHLENTROSTUNG  
UND ROSTSCHUTZANSTRICHE



ÜBERNAHME SÄMTLICHER  
MALER-, ANSTREICHER-, LACKIERER-  
UND TAPEZIERERARBEITEN

FASSADENBESCHICHTUNGEN  
VERFUGUNGEN

BETONVERSIEGELUNGEN  
FÜR INDUSTRIE, NEUBAUTEN  
UND RENOVIERUNGEN

*8045 Graz, Andritzer Reichsstraße 66, Telefon 69-20-12*

renz die Bundesländervertreter die Wieder- einbeziehung der Landeshauptstädte in ein Regionalflugnetz. So entschlossen sich die beteiligten Länder zusammen mit Austrian Airlines zu einer Firmengründung, die mit kleinen Flugzeugen das österreichische Binnenflugnetz bedienen sollte, nämlich von Austrian Air Services, seit 29. Februar 1980 im Handelsregister eingetragen.

Graz war so wieder mit Klagenfurt und Wien im Binnenflug verbunden. Geflogen wurde mit dem 16-sitzigen, zweimotorigen Turbo- prop „Swearingen Meteo II“. Nach Linz ging es mit einer Cessna 441 „Conquest“, aber nicht lange, dann wurde diese Verbindung eingestellt. Verbessert wurde aber die An- bindung an Wien. Lange, für viele viel zu lange, blieben dann die „Metros“ im Einsatz. Auf der Strecke nach Wien gab es durch- wegs lange Wartelisten, bis dann endlich die Entscheidung für das Nachfolgemodell fiel.

Es war die 50-sitzige „Fokker 50“ – ein völlig neu überarbeiteter Nachbau der heute schon fast legendären Fokker F-27. Groß war die Freude, endlich ein, den heutigen Erfordernissen entsprechendes Flugzeug für den Binnenflugdienst zu bekommen. Aber die kalte Dusche folgte auf den Fuß: Die Fokker 50 soll den MD-81-Jet auf der Strecke Graz–Frankfurt ablösen. Als Ent- schädigung wird ein zusätzlicher Mittags- kurs auf Fokker 50 nach Frankfurt eingerich- tet. Aber der Aufschrei, vor allem aus Krei- sen der Wirtschaft, war weit über den Sem- mering hinaus zu hören. Und es kam, wie es kommen mußte:

Wartelisten, verärgerte Passagiere, kleine technische Probleme, wie sie bei jedem neu einzuführenden Flugzeug vorkommen, Wet- terprobleme, die noch hinzukamen, da die Fokker nur CAT-II-tauglich ist. Und so be- kam dieses Flugzeug einen Ruf, den es nicht verdient. Die Fokker 50, derzeit eines der modernsten Turboprop-Flugzeuge dieser

Größenordnung, ist so fortschrittlich, daß die Cockpit-Technologie mit der des Airbus A310-324 ident ist. Ein „Glas-Cockpit“ statt vieler Instrumente, nur noch wenige Bild- schirme, die dem Piloten optimal aufberei- tete Informationen bieten.

Nach einem halben Jahr lenkte man wieder ein. Die Jets kamen zurück, und alles ist wie- der im Lot: Das gewohnte Bild, die MD-81 von Austrian Airlines und die Boeing 737/200 bzw. 300 der Lufthansa. Damit ist auch in Zukunft gewährt, daß bei den extre- men Grazer Nebellagen wieder ein pünktli- cher Betrieb möglich ist, denn MD-81 und Boeing 737/300 können CAT-III fliegen.

Aber die Turboprops bleiben trotzdem gern gesehene Flugzeuge auf dem Grazer Flug- hafen Thalerhof. So geht es mit einer Em- braer „Brasilia“ (einem Flugzeug, das in Bra- silien gebaut wird) täglich nach München in die bayrische Metropole. Die DLT fliegt hier im Auftrag der Lufthansa. Ab Sommerflug- plan 1989 bedient SÜDAVIA diese Destina- tion mit einer Tagesrandverbindung.

Auch das Schweizer Kreuz auf der Seiten- flosse ist seit 1988 täglich in Graz zu sehen. Auf der „friedlichen“ Saab 340 steht aller- dings „Crossair“ auf dem Rumpf, aber auch sie fliegt mit Swissair-Flugnummer im Auf- trag des Schweizer Nationalcarriers Swis- sair täglich nach Zürich – nonstop. 36 Pas- sagiere faßt dieses schwedische zweimotri- ge Turboprop-Flugzeug. Die zwei- und viermotorigen De Havilland Dash 7 und Dash 8-Schulterdecker in den Farben der Tyrolean zählen in Graz ja schon zum ge- wohnten Bild. Sie verbinden die grüne Mark auf wohl Österreichs schönster Flugstrecke, an Glockner und Großvenediger vorbei mit Tirol.

Saisonlinien von Austrian Airlines nach Athen, Larnaca auf Zypern und Saloniki vervollstän- digen das Angebot von Linienflügen ab Graz.



Lufthansa Boeing 737-300 am Vorfeld

# THE WINPOWER

RADARS FOR LAND, SEA AND SKIES ... RADARS FOR LAND, SEA AND SKIES ... RADARS FOR LAND, SEA AND SKIES ...



## AIRCAT. THE BROADEST LINE OF ATC RADARS. AT THOMSON-CSF, THE SKY'S THE LIMIT.

We're the radar specialists. At Thomson-CSF we're especially well-known in the field of air-traffic control.

Over the years, we've supplied well over 50 countries around the globe with more than 600 ATC radars of every type.

Primary and secondary radars for en-route and approach control as well as for ground movements surveillance and precision landing.

And we offer the most complete line of sensors operating in the L, S, X and Ku bands.

Our technology is right up there, too.

Magnetron, klystron and TWT powered transmitters.

New 100 percent solid-state technology we've just introduced.

And leading-edge electronics - such as self-adaptive signal processing and target

tracking at the radar station. For improved reliability.

With the introduction of our monopulse SSR - paving the way for mode S operations - our tracking accuracy has made a quantum leap.

And our remote monitoring and maintenance system means unattended stations can operate unattended round the clock.

Thomson-CSF. We're the radar specialists. From the ground up.



DETECTION, CONTROL AND COMMUNICATIONS SYSTEMS GROUP

DIVISION SYSTEMES DÉFENSE ET CONTRÔLE

40, rue Grange Dame Rose  
92363 Mondon-Les-Forêts Cedex - FRANCE  
Tel.: (1) 40.94.30.00 - Telex: THMEU 270375 F



THE BRAINPOWER. THE WILLPOWER. THE WINPOWER.

Natürlich gibt es auch Wünsche nach anderen Liniendestinationen, die ab Graz zu erreichen sind. Hier steht wohl an erster Stelle eine Flugverbindung in den oberitalienischen Raum - nach Mailand.

Ab Sommerflugplan 1989 fliegt Contact Air Stuttgart-Graz-Stuttgart 4x wöchentlich.



Die erste Crew wird mit Blumen begrüßt



Swissair fliegt mit Crossair SF 340 täglich nach Graz

# Charter- gesell- schaften

besteht die Flotte aus modernen B.737-300 und dem ersten Großraumjet Österreichs, einer B.767-300. Lauda Air bedient ex Graz südliche Urlaubsziele wie Athen, Korfu, Saloniki, Heraklion, Rhodos, Samos, Santorin, Kos und Larnaka.

## Tyrolean Airways

Für die Tyrolean Airways hat sich Graz neben der Bedeutung als Ziel im Linienflugprogramm auch zu einem wichtigen Stützpunkt im Charterflugbetrieb entwickelt. Da die Rei-

seflughöhe der zum Einsatz gelangenden Dash 8 und Dash 7 weit unter jener von Jets liegt, wird jeder Flug damit zu einem ein-drucksvollen Panoramaerlebnis. Die Flüster-turbos der Tyrolean fliegen von Graz nach Skiathos, Mykonos, Paros und Korfu.

## JAT – Jugoslovenski Aerotransport

Die seit dem Jahre 1947 bestehende staatliche jugoslawische Luftverkehrsgesellschaft

hat in der Bedienung von Graz eine lange Tradition. So hatte z.B. die JAT die erste, Graz einbeziehende Flugstrecke (Rijeka – Graz – Rijeka) bedient. In der Folge beflog man auch die Linien Belgrad–Zagreb–Graz–Frankfurt und Graz–Split. In den vergangenen Jahren wurde das Schwergewicht der Operationen auf das Gebiet der Urlaubsflüge verlegt, wobei die Destinationen Dubrovnik und Split hervorstechen.

## Austrian Airlines/Air- transport

Sowohl Austrian Airlines wie auch deren 100-prozentige Tochtergesellschaft Austrian Airtransport engagieren sich stark am Chartermarkt. Die eigens dafür gegründete AAT besitzt zwar keine eigenen Flugzeuge, verwendet für Chartereinsätze aber die aus dem Linienverkehr stammenden Maschinen der Muttergesellschaft. Für Charterflüge ab Graz werden hauptsächlich die bewährten MD-81 eingesetzt, wobei in den Sommermonaten wöchentlich die Touristenzentren wie Mallorca, Saloniki, Heraklion, Athen, Rhodos, Antalya, Kreta und Larnaka angefliegen werden. Mit dem Propjet Fokker 50 wird als neues Ziel ex Graz Catania angeboten. Der brandneue Airbus A310-324 kommt bei Sonderflügen, z.B. nach Kairo, zum Einsatz.

## Lauda-Air

Die vom ehemaligen Formel 1 Weltmeister Niki Lauda ins Leben gerufene Fluggesellschaft nahm 1979 den Betrieb auf. Anfänglich bestand die Flotte aus zwei Fokker F27, welche u.a. für besonders beliebte Rundflüge ex Graz eingesetzt wurden. Im zweiten Anlauf stellte Lauda Air den Betrieb auf Jets um, wobei man zu Beginn noch zwei BAC 1-11 und eine B.737-200 gemietet hatte. Mittlerweile



*Von Graz aus mit dem Charterflugzeug in den sonnigen Süden zu einem erholsamen Urlaub*



**Brunnenbau · Straßen-  
markierungen · Tiefbohrungen**

**Dipl.-Ing. Karl  
Schleich**

**Hoch-Tiefbau  
Ziv.-Ing. für Bauwesen**

---

**8041 Graz  
Telefon 4 10 18 und 4 12 86**

## **PLANUNGSGEMEINSCHAFT**

**airplan g.m.b.h.**

Ingenieurgesellschaft  
für Flughafenbau

7000 Stuttgart 30  
Rüdigerstraße 14 a

**Bilek**

Br. hc. Dipl.-Ing. Paul Bilek  
Zivilingenieur  
für Bauwesen  
8010 Graz  
Krenngasse 9

Projektierung des Rollweges Nord  
und der Vorfelderweiterung



**Statik & Konstruktion**

**DIPL.-ING. GÜNTER KLAUS SCHINDLER**

Zivilingenieur für Bauwesen, Baumeister und allgemein  
beideter gerichtlicher Sachverständiger

A-8047 GRAZ · Berliner Ring 47 · Ruf: (0 31 6) 30 13 22

## Tunis Air

Die mittlerweile mehrheitlich im Staatsbesitz befindliche Fluggesellschaft war 1948 eine Gründung der Air France. Seit mehr als zehn Jahren fliegt die Tunis Air steirische Urlauber nach Nordafrika. Nach dem Einsatz der Caravelle in den ersten Jahren erfolgte eine Umstrukturierung der Flotte auf B.727 und B.737. Diese Typen stellen auch die hauptsächlich nach Graz eingesetzten Maschinen dar. Daneben kam auch vereinzelt der Airbus A300 auf der Saisonlinie von Graz nach Tunis zum Einsatz.

## Hispania

Ehemalige Angestellte der Transeuropa (diese Gesellschaft bediente vor zehn Jahren Palma de Mallorca ex Graz mit der Caravelle) gründeten 1983 diese neue spanische Charterfluggesellschaft. Seit 1987 fliegt sie mit B.737-300 von Graz nach Teneriffa und Las Palmas auf den Kanarischen Inseln.

## LTE International Airways

Die zur deutschen LTU-Gruppe gehörende LTU Süd hatte 1987 als spanischen Ableger die LTE gegründet. Das Fluggerät wird von der Muttergesellschaft beigestellt. Mit der 200-plätzigigen Boeing B.757-200 setzt sie das derzeit größte, in Graz regelmäßig verkehrende Flugzeug ein.

## Interflug

Auf eine lange Erfahrung in der Bedienung von Graz kann auch die ostdeutsche Nationalfluggesellschaft Interflug zurückblicken. Die viermotorige Ilyushin Il-18 wurde auf Frachtchartern und Städteflügen nach Ost-Berlin, Dresden und Leipzig eingesetzt. Diese

Städte werden heute mit den zweistrahligen TU-134 ex Graz angefliegen.

## Royal Air Maroc

Seit 1985 landet die marokkanische nationale RAM am Thalerhof. Seither werden mit B.727 und B.737 saisonale Kurzketten nach Zielen wie Casablanca, Marrakesch, Agadir und Tanger geflogen.

## EL AL Israel Airlines

Fixer Bestandteil im Reiseangebot ex Graz sind die Charterflüge der El Al nach Tel Aviv. In Subchartereinsätzen kamen auch die Tochtergesellschaften Arkia Israeli Airlines und Sun d'Or International Airlines zu Besuch nach Graz. Wurden vor Jahren noch hauptsächlich B.707 und B.737 geflogen, so gelangten in jüngster Zeit vermehrt die modernen B.767 zum Einsatz. In Zukunft wird im Charterverkehr zunehmend die B.757 verwendet.

## Egypt Air

Schon als Fixdestination im Sonderflugprogramm ex Graz kann man das Touristeneldorado Kairo bezeichnen. Natürlich gelangt dabei auch die nationale Fluggesellschaft Ägyptens zum Zug. Neben B. 707 und B.737 kommen dabei größtenteils Airbus A300 nach Graz.

## Torosair

Zu den beliebtesten Destinationen entwickelte sich Istanbul, welches hauptsächlich mit B.727 der neuen Torosair ex Graz bedient wird.



Niki Lauda – gergesehener Pilot mit seinen Boeings auf dem Grazer Airport

**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**

## POSSEHL AIRPORT SERVICE

Fugenschneiden  
Rissefräsen u. -vergießen  
Fugenvergießen  
Fugenabdichtung mit Profilen  
Betonausbesserungen  
Imprägnierungen  
Versiegelungen  
Beschichtungen  
Maschinenverlegte  
Kunststoffbeläge  
Spezielle Anwendungstechniken  
mit Kunststoffen  
Einbau von  
Unterflurbeleuchtungen

Oberflächenbehandlungen  
Bituminöse Katfix-Feinschichten  
Kerosinresistente  
Petrofix-Schutzschichten  
Possehl-Anti-Skid-Beläge  
Demarkieren  
Flugplatz-Markierungen  
Tarnung von Betonoberflächen  
Rillen u. Aufrauhen  
von Startbahnen u. Straßen  
gegen Aquaplaning  
Schleifen u. Fräsen von  
Beton- u. Schwarzdecken



### LIEFER-PROGRAMM

für Imprägnierungen  
Versiegelungen  
Beschichtungen  
Betonausbesserungen  
Verklebungen etc.

Instandhaltung von Autobahnen, Straßen und Industrie-Betriebsflächen · Bautenschutz · Baustoffhandel

**POSSEHL**  
Spezialbau Ges. mbH

Possehl Spezialbau Ges.m.b.H.  
9112 Griffen 161  
Telefon 04233/2107-0  
Telex 42-2877  
Telefax 04233/2107-15

Zweigniederlassung  
5071 Wals bei Salzburg  
Postfach 13  
Telefon 0662/85 10 56

Zweigniederlassung  
1232 Wien  
Anton-Freunschlag-G. 51  
Telefon 0222/69 33 31

# Was der Fluggast nicht sieht

Für den Passagier, der auf den Aufruf seines Fluges wartet, ist eigentlich nur das Flugzeug für die Reise von Bedeutung. Aus den Augenwinkeln wird vielleicht noch der Kontrollturm "mitgenommen", ehe man sich vom Lächeln der Flugbegleiterin (vormals Stewardess) gefangen nehmen läßt. Was aber dahinter alles an Vorbereitung, Arbeit und Verantwortung steckt, um einen Jet überhaupt abheben zu lassen, das sollen die nun folgenden Zeilen näher zeigen.

Während sich die ausgeruhte Crew bereits an ihre Flugvorbereitung macht (zu dieser Zeit wird man in der Abflughalle noch kaum einen Passagier sehen), geht es auf dem Vorfeld und auf den Pisten schon hektisch zu. Auf der einen Seite des Flugzeuges steht der Tankwagen, auf der anderen der Catering-Wagen, der die Passagiere mit lukullischen Genüssen verwöhnen soll. Fracht und Gepäck werden verladen. Daß der Jet bzw. die Turboprop-Maschine von der Technik bereits flugklar gegeben ist, ist wohl eine Voraussetzung. Trotzdem bleibt für die für das Vorfeld zuständige Mannschaft des Flughafens noch genug zu tun.

Im Sommer gibt es wegen der Witterung kaum Probleme. Dafür kann es dann im Win-

ter knüppeldick kommen. Eis, Schnee und Nebel können die Verantwortlichen oft schon gehörig ins Schwitzen bringen. Nicht nur, daß alle Abstellflächen, Rollwege sowie die 2760 Meter lange Piste geräumt und von Schnee und Eis befreit sein müssen, auch die zum Start bereiten Flugzeuge erfordern ein Vieles an Mehrarbeit. Die Tragflächen und Leitwerke müssen bei extremen Wetterlagen bis zum Start oft mehrmals enteist werden. Bei einer MD-81 befindet sich das Höhenruder in einer Höhe von acht Metern, eine Höhe, die nur noch mit Spezialfahrzeugen erreicht werden kann.

Mit großer Selbstverständlichkeit sieht man in der Entfernung die Befeuerungslampen der Landebahn brennen. Allein 900 Meter mißt die Anflugbefeuerung am südlichen Ende der Piste. Lichtblitze führen den Piloten zum Beginn der Landebahn. Taghell ist im gleißenden Licht die Aufsetzonenbefeuerung, die auch bei Sichten von nur 150 Metern eine sichere Landung erlaubt; ebenso die Mittellinienbefeuerung und zu guter Letzt noch die grellen roten Leuchten, die das Ende der Bahn unmißverständlich anzeigen.

Die Funk- und Navigationsanlagen, das Radar, all das muß mit Strom versorgt werden, mit Energie, die aus dem Verbundnetz kommt. Sollte es aber zu einem plötzlichen Zusammenbruch der Stromversorgung kommen, dann übernimmt ein immer und rund um die Uhr einsatzbereites Notstromaggregat in 6/10 Sekunden (!) die Energieerzeugung.

Ein Zeitraum, der für den anfliegenden Piloten nicht wahrnehmbar ist. Redundanz, das Sichern durch mehrere Anlagen, ist auch für den CAT III-Betrieb (siehe auch Seite 70) ein unabdingbares Muß.

Wenn ein Autofahrer im Winter mit seinem Gefährt unterwegs ist, so sollte er sich augenblicklich durch das Fahrverhalten den Straßenzuständen anpassen. Nicht so beim Flugzeug. Der Kapitän eines Charterflugzeuges, der aus dem heißen Afrika braungebrannte Urlauber heimjettet, sieht sich am Zielflug-



Optimale Flugwetterberatung auf dem Grazer Thalerhof



Wenn es schneit gibt es Hochbetrieb für die „Piloten“ der Schneeräumgeräte



platz mit ganz anderen Wetterbedingungen, z.B. Nebel und Schnee konfrontiert. Er kann sich nicht, wie etwa unser Autofahrer, an die Limits herantasten, rast doch ein Jet mit weit über 200 Stundenkilometern der Piste entgegen. Hier gibt es dann nur eine Möglichkeit, den Kapitän des anfliegenden Flugzeuges über die Beschaffenheit der Piste zu informieren. Über Funk.

## Winterbetrieb

Alle Flugplätze, die einen Winterbetrieb aufrechterhalten müssen, setzen spezielle Bremskoeffizientenmeßgeräte ein, um die Griffigkeit der Bahn zu messen. Mit 60 Stundenkilometern wird ein Spezialanhänger von einem PKW über die Piste gezogen. Der Widerstand, den ein hydraulisch abgesenktes Rad beim Rollen über den teils bedeckten Beton aufnimmt, wird exakt gemessen. Ein Computer, im Zugwagen montiert, zeigt augenblicklich in einem Diagramm die Werte auf. Außerdem werden in Form von Zahlen die entsprechenden Werte ausgedruckt. Über Funk gehen diese Daten an den Tower, und von hier sofort an den Kapitän weiter.

Gemessen wird dies an mehreren Stellen der Piste und so kann sich die Besatzung des anfliegenden Flugzeuges auf die Gegebenheiten und die momentane Beschaffenheit der Landebahn einstellen und eine problemlose Landung gewährleisten.

## Wetterdienst

Aber nun wieder zurück zu unserem bald abflugbereiten Flugzeug! Während langsam die Passagiere eintreffen und einchecken, sind der Kapitän und Co-Pilot beim Wetterdienst. Hier laufen weltweit über Datenleitungen die Wettermeldungen ein. So ist es für die Crew wichtig zu wissen, welches Wetter auf dem Zielflugplatz zu erwarten ist. Ebenso gibt es

die Wettervorhersagen der Ausweichflughäfen und natürlich das Streckenwetter. Dieses reicht dann von der Möglichkeit zu erwarten der Gewitter bis hin zur Vorwarnung einer Vereisung. Natürlich gilt eine solche Wetterberatung nicht nur für die Piloten von Verkehrsflugzeugen, ebenso hat der Privatpilot die Pflicht, auch wenn er nur im Sichtflug mit einer kleinen zweiseitigen Cessna von Graz nach Fürstenfeld unterwegs ist, den Rat des Meteorologen einzuholen.

Denn einmal in der Luft, ist auch der Privatpilot mit der kleinen Cessna genauso in den Luftverkehr eingebunden wie der Kapitän eines Jumbos. Für den Linienpiloten existieren meist fixe Flugpläne. Nicht so für die „General Aviation“ – die Allgemeine Luftfahrt. Hier fällt vom Rundflug bis zum Geschäftsreiseflug mit dem Privatjet alles in diese Sparte.

## Flugsicherung

Dabei führt kein Weg an der Flugsicherung vorbei. Der verantwortliche Pilot füllt einen Flugplan aus, in dem neben Startort und -zeit auch der Zielflugplatz mit Landezeit, das Flugzeug mit Kennzeichen und Type, die Treibstoffmenge, der Ausweichflugplatz, die Funk- und Navigationsanlage bis hin zum Transponder und die Anzahl der Passagiere vermerkt sind. Bei den Linienflügen ist das meiste davon schon in den Computern gespeichert.

Unser besagter Flugplan geht nun mit der Rohrpost auf den Tower hinauf. Wenn Sie es zu Fuß versuchen wollen, dann ist das letzte Stück nur über eine steile Treppe zu erklimmen. Dann aber ist man in der Glaskuppel mit (so das Wetter stimmt) atemberaubender 360-Grad-Rundumsicht. Und hier zieht der Controller die Fäden. Er ist dafür verantwortlich, daß im Flugplatzbereich der Flugverkehr abgewickelt wird. Alle Flugbewegungen, ja

sogar alle Rollbewegungen auf den Abstellflächen und Rollwegen bedürfen seiner Zustimmung. Er erteilt Start- und Streckenfreigaben, hält Abstand zwischen den Flugzeugen und erlaubt Landungen.

Fast alle diese Flugzeuge werden über Funk geleitet. Aber es gibt auch Flugzeuge, allerdings nur wenige, die kein Funkgerät an Bord haben – oder dieses nicht funktioniert. Dann stehen ihm noch spezielle, stark gebündelte Scheinwerfer zur Verfügung. In den Farben Rot, Grün und Weiss haben sie jeweils eine besondere Bedeutung. Damit visiert er das, in der Platzrunde fliegende Flugzeug an und gibt damit eindeutige Lichtzeichen, die dann z.B. eine Landefreigabe sein können. Natürlich muß jeder Pilot (auch wenn er sie nie braucht) die Bedeutung dieser Lichtzeichen kennen.

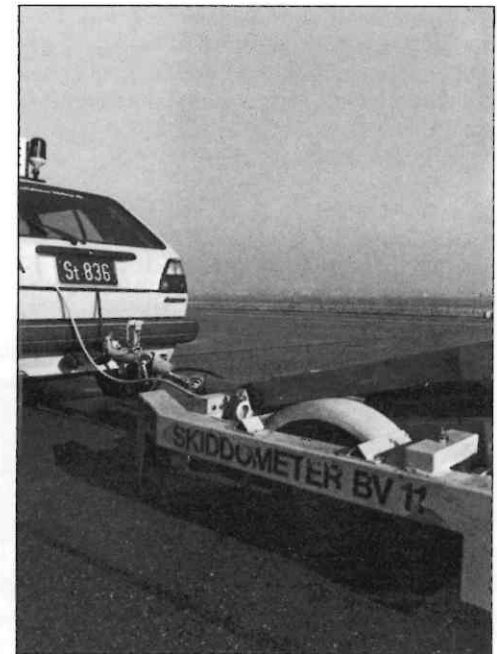
Einen Stock tiefer haben in Graz die Radarcontroller ihren Arbeitsplatz. Mit dem Radarbild ist der Radar-Controller in der Lage, den anfliegenden Flugzeugen Hilfe zu geben, die Verkehrssituation zu erfassen, Flugzeuge zu separieren und bis zur Landepiste herunterzuführen. Derzeit ist in Graz nur ein Rundsicht radar vorhanden, das aber schon in kurzer Zeit durch ein völlig neues Sekundärradar ersetzt wird. Mit der neuen Anlage sind dann die Fluglotsen noch viel besser in der Lage, den Flugverkehr zu regeln. Nicht nur ein verschwommener Punkt, sondern exakte klare kleine Kreise symbolisieren das Flugzeug, daneben eingeblendet die Flug-Kennnummer, Höhe und Geschwindigkeit. Auch dieses Radar dient nicht nur der Linienfliegenerei, sondern ebenso der „General Aviation“.

## Wetterbetrieb

Werden die Linienjets in großen, meist firmeneigenen Werften gewartet, so können Kleinflugzeuge in Graz ebenso „gecheckt“ werden. Die Austrian Aircraft Corporation, eine Toch-

ter der AUA, hat in Graz einen Werftbetrieb eingerichtet, der Reparaturen und Wartungen vom Segelflugzeug bis zum Turboprop zuläßt.

Wohin man sieht, vom Wetterdienst bis zum Controller, von der Werft bis zur Pistenkontrolle durch die Flughafen-Betriebsgesellschaft – Safety first – Sicherheit voraus.



Bremskoeffizientmeßgerät zur Feststellung des Pistenzustandes



# **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  
SPIELFELD und LEIBNITZ



# **SCHENKER**

**Wir wissen immer den richtigen Weg**



*Flugsicherung – verantwortlich für die Sicherheit in der Luftfahrt*



*Notstromaggregat – 24 Stunden im Tag einsatzbereit*

# General Aviation: Luftfahrt für alle

Die tollkühnen Männer waren in ihren fliegenden Kisten Fanatiker, Begeisterte; begeistert von der „Vogelfreiheit“, begeistert an der Technik, an der Geschwindigkeit, am Abenteuer und am sportlichen Wettkampf. Auch die Steiermark kannte bald etliche an der Luftfahrt Besessene.

Schon vor 1914 gab es in Graz den Verein der Luftschiffahrt. Segel- und Gleitflug dominierten gezwungenermaßen nach dem 1. Weltkrieg. Einfachste Hängegleiter wurden am Fehlfeldhof erprobt, und ab dem Jahr 1926 wirk-

ten die Schöckelflüge bahnbrechend für den Segelflugsport in ganz Österreich.

Postflüge führten u.a. nach Marburg und setzten so die Devise „Fliegen verbindet“ in die Tat um. Erste Motorrundflüge wurden veranstaltet, Ingenieur Schmiedel experimentierte erfolgreich mit Raketen, Fallschirmspringer wurden ausgebildet, ein Verein nach dem anderen entstand. Genannt seien nur die „Akaflieg“ und „Wieland-Staufen“ sowie der steirische Fliegerring, die alle dem österreichischen Luftfahrerverband bzw. zum Österreichischen Aeroclub gehörten. An fliegerischem Nachwuchs mangelte es nicht. Er kam nicht nur aus der Technischen Hochschule. Ausstellungen, gezielte Werbung und unzählige Flieger-Highlights wie etwa Alpen- und Pfingstflüge sorgten für ein ständiges Interesse.

## Modellflug

Der zweite Weltkrieg zerstörte viel, und die ersten Jahre nach 1945 strotzten nur so von Flugverboten. Aber ein geradezu „enthusiastischer Eifer“ erfaßte die Freunde der Luftfahrt. Nach dem Modellflug folgte der Segelflugsport, und 1951 wurde der Steirische Landesverband des Österreichischen Aeroclubs gegründet. Zunächst hieß es aber bestehende Vereinigungen in den Aeroclub einzugliedern. „Schließlich fanden aber doch die Flieger der drei Dachverbände ASKÖ, ASVÖ und UNION, zu denen noch die Verbandslosen hinzukamen, zueinander und begannen gemeinsam das Aufbauwerk.“ (Josef Gaisbacher).

„Gebt uns die Luftfahrt wieder!“ wurde vehement gefordert, bis mit dem Staatsvertrag die Fesseln fielen. 1955 wurde der erste Fallschirmspringerklub Österreichs aus der Taufe gehoben, 1957 folgte die Fliegergruppe „Albatros“ des Bundesheeres. Damals sah man

am Thalerhof anlässlich eines Flugtages Sportflugzeuge aus Ost und West. So führten russische Kunstflieger erstmals in Österreich den Segelkunstflug vor. Graz war wieder im Begriff, Flugsport- und Flugschulungszentrum des ganzen Staates zu werden. Europaflüge (der letzte startete 1983 von Graz aus über Ungarn, Rumänien, Jugoslawien und Italien), Austausch des Nachwuchses, Flugrallyes und hochkarätige Sportveranstaltungen wie die Ausrichtung der Weltmeisterschaft im Fallschirmspringen sind nur einige Mosaiksteine, die das Bild des Thalerhofes abrunden sollen.

## General Aviation

Aber die „Luftfahrt für alle“, für den, der nicht vom Flugplan abhängig sein will oder auch kann, bietet noch vieles in Graz. Nicht jeder Linienflug führt auch zum Ziel. Die „General Aviation“ ermöglicht es aber. So erlaubt der größte Privatklub Österreichs, die Steirische Motorflugunion, das Chartern von Flugzeugen. Ist man beim Klub, so fliegt man selbst. Ist man des Fliegens nicht mächtig, wird die Crew gestellt. Die Flotte reicht von der zweiseitigen Cessna 150 bis zur neunsitzigen Piper „Cheyenne IIIa“. Mit diesem Turboprop-Flugzeug, das durch zwei Propellerturbinen an die 500 Kilometer pro Stunde erreicht, können nonstop Entfernungen bis zu 4000 Kilometern überbrückt werden. Aber es geht auch kleiner. Für eine „Sightseeing“-Tour bei schönem Wetter zur Riegersburg reicht eine Piper „Warrior“. Wird aber das Wetter schlecht, so steht eine vollinstrumentierte und schlechtwettertaugliche „Saratoga“ oder „Seneca III“ zur Stelle. All das ist die „General Aviation“.

Dazu gehört auch der Rettungshubschrauber des Innenministeriums. Er wird natürlich im Einsatz bei den Freigaben für Start und Strecke bevorzugt. Retten doch ihre Besatzungen täglich Leben. (Siehe Seite 69).



„General Aviation“ – Geschäftsreiseflugzeug Piper „Cheyenne IIIa“

## Handelskammer: Der Flughafen hat enorme Bedeutung für die Wirtschaft

Der Flughafen Graz-Thalerhof hat für die steirische Wirtschaft angesichts unserer Verkehrsgeographischen Randlage eine enorme Bedeutung für die Verbesserung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen. Mit seinem Präzisionsinstrumentenanflugsystem zählt unser Flughafen mit seiner Klassifikation IIIa/b zu den modernsten Europas, wobei der Ausbau des Rollweges Nord eine notwendige Voraussetzung ist, diese Kapazität voll ausschöpfen zu können.

Seit den Anfängen des Flughafens Graz-Thalerhof als Militärflughafen konnte im Ausbau bis heute entscheidendes geleistet werden, wofür sowohl den Gesellschaftern wie auch der Flughafenleitung der gebührende Dank abzustatten ist. Es ist dem Flughafen gelungen, durch seine erfolgreichen Anstrengungen mit der dynamischen Entwicklung des Flugwesens nicht nur Schritt zu halten, sondern durch weitsichtige Investitionsbereitschaft auch einen Schritt voraus zu sein. Erfreulich ist es auch, daß zum Anlaß des 75. Jubiläums der Flughafen Graz-Thalerhof mit der modernen Primär- und Sekundäranlage sowie dem neuen Catingengebäude weitere Verbesserungen seines Standards erzielen kann. Die Ausschreibung eines internationalen Architektenwettbewerbes für den Umbau des Abfertigungsgebäudes, vor allem zur Verbesserung der An- und Abflugräume trägt der erfreulichen Steigerung des Flugaufkommens Rechnung. Wenn der Flughafen Graz-Thalerhof bis zum Jahr 2000 mit einer Steigerung des Fluggastaufkommens auf rund 500.000 rechnet, beweist sich die zukunftsorientierte Bereitschaft der Flughafenleitung, zeitgerecht die Voraussetzungen für diese Entwicklung zu schaffen.

## Wir sorgen für Ihre Sicherheit!

Türschlösser  
Schließbleche  
Zusatzschlösser  
Sicherheitszylinder  
Sicherheitsbeschläge



Möbelschlösser  
Magnetschlösser  
Vorhangschlösser  
Fahrzeugschlösser  
Alarmanrichtungen

**GRUNDMANN HERZOGENBURG AUSTRIA**

## 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 Ionenaustauschverfahren - also ohne Beimischen von Chemikalien - wird kalkhaltiges Wasser umgewandelt in weiches, kalkfreies Wasser, wird selbst fortgeschrittener 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-schöner bis zum industriegerät.

**LINDSAY-Kontaktadressen in Österreich:**

**Vertragshändler:**

Franz Bauer GmbH - Austriastr. 37 - 3107 St. Pölten-Viehofen - **Telefon 027 42/61914**  
Karl Kohlendorfer - Au bei der Traun 31 - 4623 Gamskirchen bei Wels - **Telefon 072 46/85 85**  
Michael Mitterstein - Stattegger Straße 149 - 8046 Graz - **Telefon 0316/69 23 23**  
Andreas Reiter - 6200 Wiesel/Tirol - Nr. 208 b - **Telefon 052 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 \_\_\_\_\_

# Das klare Konzept für alle Baubereiche.



*Nur ein großes Unternehmen bietet Ihnen im Hoch- und Tiefbau die Sicherheit, die Sie brauchen. Wir verfügen über ein umfassendes technisches Know-how. Denn wir waren und sind an vielen zukunftsweisenden Bauprojekten Österreichs maßgebend beteiligt. Unser eingespieltes Team kümmert sich um jedes Detail. Von der Forststraße bis zur Autobahn, vom Gehweg bis zur Sportstätte, vom Kanal, Kabelarbeiten bis zum Brückenbau. Asphaltierungsarbeiten an Gemeindestraßen sowie Leitschienenmontage und ATLAS – Stahlbausystem-HALLENBAU – Sie vergeben alle Arbeiten an einen Partner.*

**STUAG**  
Bau-Aktiengesellschaft

**Filialdirektion für Steiermark:**  
A-8010 Graz, Gartengasse 17  
Tel. 0316/33 213-0  
Telex 311833  
Telefax 33213/9

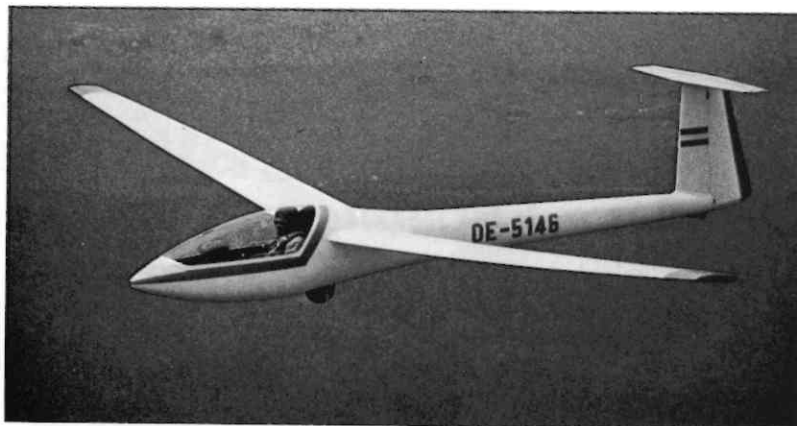
**Zweigniederlassung Leibnitz:**  
A-8430 Leibnitz, Schmiedgasse 21  
Tel. 03452/24 65, 44 66  
Telex 34313

**Bauleitung und Baubüro für Obersteiermark:**  
A-8600 Bruck/Mur, Wiener Straße 27  
Tel. 03862/53 516, 52 938

**Heißasphalt-Großmischanlage Hautzendorf**  
A-8141 Unterpremstätten  
Tel. 0316/29 2090



 Mitglied der Vereinigung Industrieller  
Bauunternehmungen Österreichs



*Segelfliegen – das lautlose Gleiten mit Wind und Thermik kommt dem Traum des Menschen, fliegen zu können, sehr nahe*

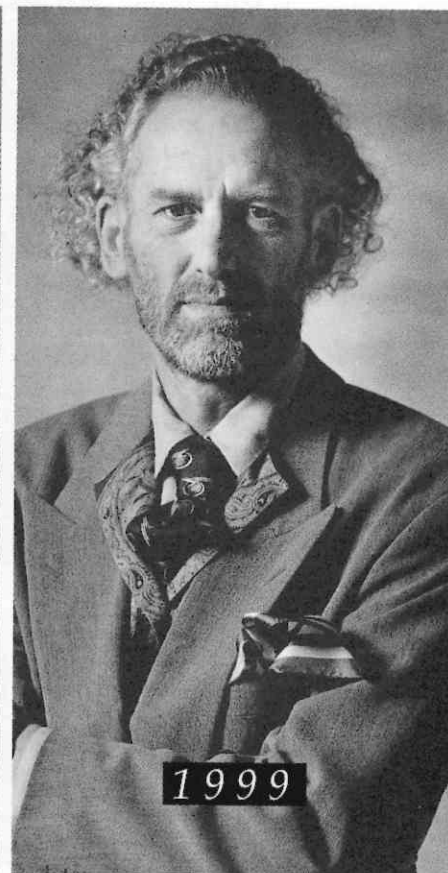


*Die Austrian Aircraft Corporation, eine Tochtergesellschaft der Austrian Airlines ist für die Wartung von Flugzeugen der „General Aviation“ verantwortlich*



*Das unbeschreibliche Gefühl des freien Falles ist mit einem Lehrer im Tandem zum „Schnuppern“ auf dem Thalerhof möglich*

## ÖCI-Festzinsdarlehen.



**Sein Wort gilt 10 Jahre.** Jetzt sind die Zinsen günstig. Sichern Sie sich diesen Vorteil für ganze 10 Jahre. So lange bleibt Ihnen Ihr ÖCI-Berater im Wort. Mit dem Festzinsdarlehen vom Österreichischen Credit-Institut: 10 Jahre garantiert gleichbleibende Rückzahlungsraten bedeuten für Sie mehr Sicherheit bei privaten Investitionen und weniger Verwaltungs- und Kostenaufwand bei gewerblichen Bauvorhaben und in der Hausverwaltung.



Ihre ganz private Bank.

## **IHRE SPEDITION**

 **Gebrüder Weiss**  
hausnah - weltweit

*Graz, Alte Poststraße 376, Tel. 29 42 22*  
*Graz – Flughafen Thalerhof, Tel. 29 42 49*

### **Kunstflug**

Sollte einmal im Kunstflugraum ein Flugzeug am Himmel turnen, Loops, Rollen, Auf- und Abschwünge in den blauen Himmel zeichnen, so fällt auch das in den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt.

Nicht zu vergessen ist auch das lautlose

Gleiten mit dem Segelflugzeug, egal ob gerade ein Schüler mit seinem Lehrer in der Nähe des Platzes übt oder ob eine „Superorchidee“ aus Kunststoff mit Spannweiten, die leicht über 20 Meter reichen können, von einem 500-Kilometer-Streckenflug zurückkommt.

### **Fallschirm**

Auch die Fallschirmspringer bedienen sich der Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt. Geht es doch beim „Relativ-Springen“, wo mehrere Springer zusammen Figuren bilden, manchmal bis 4000 Meter hinauf.

Die „General Aviation“ ist ein nicht mehr

wegzudenkender Faktor, denn das Flugzeug ist ein Verkehrsmittel; sicher und schnell.

# **PANALPINA**



## **5 Kontinente – 1 Spediteur**

**PANALPINA GesmbH**  
**A-8021 Graz, Annenstraße 57**

Telefon (0316) 91 36 00  
Fax (0316) 91 27 02  
Telex Auslandsverkehr 311921  
Telex LKW-Fernverkehr 311778  
Telex Österreichverkehr 311387  
Telegramme panalpinagraz

Flughafen Graz-Thalerhof  
Luftfrachtbüro: A-8073 Feldkirchen  
Telefon (0316) 29 14 33, 29 14 06  
Telex 312195  
Fax (0316) 29 57 84

# **WIENER STÄDTISCHE**



## **Mit der großen Sicherheit der größten österreichischen Versicherung**

# Vom Privatpiloten bis zum Airbus-Kapitän

Rechts an der Zufahrtsstraße zum Flughafen Graz findet sich ein schmuckes, langgestrecktes, neues großes Gebäude. Hier befindet sich seit einiger Zeit die „Pilotenschmiede“ unseres heimischen Carriers, Austrian Airlines. In der Pilotenschule der AUA beginnt so manche Karriere, die auch einmal im Cockpit eines Airbus A310-324 auf der linken Seite, dem Platz des Kapitäns, einen vorläufigen Höhepunkt findet. Vorläufig deshalb, denn eine Piloten-Karriere endet niemals. Stetes Lernen und immerwährendes Training sind erforderlich, um den immens hohen Standard, der in der zivilen Fliegerei verlangt wird, zu halten. Verantwortung über viele Menschen und Werte, die in Milliardenhöhe liegen, verlangen einer Cockpit-Besatzung viel ab.

Der Traumberuf des Flugkapitäns beginnt nach der Matura und dem abgeleisteten Präsenzdienst. Nach einer Bewerbung folgt der erste Test in Wien. Hier ist Allgemeinbildung großgeschrieben. Von Deutsch über Physik und Mathematik bis zu Englisch und Geogra-

phie reicht der Bogen. Ist diese Hürde gemeistert, erwartet den Kandidaten ein ärztlicher Test auf „Herz und Nieren“...

Eine Hürde, die leider für viele schon das Ende eines Traumes bedeutet. Ist das aber geschafft, dann geht es ab nach Zürich. Dieser erste Zürich-Test verlangt in Bezug auf Koordination alles ab. Mehrere Dinge sind auf einmal unter einen „Hut“ zu bringen. Hebel müssen bedient werden, um Instrumente zu bestimmten Anzeigen zu bewegen, und als Draufgabe sind dazu noch Kopfrechnungen zu machen. Ist auch diese Hürde geschafft, dann geht es noch einmal in die Schweiz. Hier erwarten den Kandidaten in einem Einfach-Simulator fünf Test-„Flüge“. Die Auswertung der beiden Zürich-Tests obliegt der Swissair, und sie gibt die Empfehlung bzw. das Ergebnis an Austrian Airlines weiter.

Sollte dann der Brief kommen, in der AUA-Fliegerschule „anzutreten“, dann ist man nach beinhardter Ausbildung und pausenlosem Lernen schon so gut wie sicher in einem AUA-Cockpit. Diese Selektierungen sind nämlich so streng, so optimal ausgelegt, daß nur ein winziger Prozentsatz während der Ausbildung noch ausscheidet.

Die ersten vier Wochen in der AUA-Pilotenschule finden im Lehrsaal statt. Innerhalb von vier Wochen wird das „Allgemeine Funk-sprechzeugnis“ (AFZ) erworben. Beste Englischkenntnisse sind Voraussetzung, denn in der Fliegerei gilt weltweit, egal ob in der Sowjetunion, in Österreich, in Chile oder Thailand, nur eine internationale Sprache – Englisch.

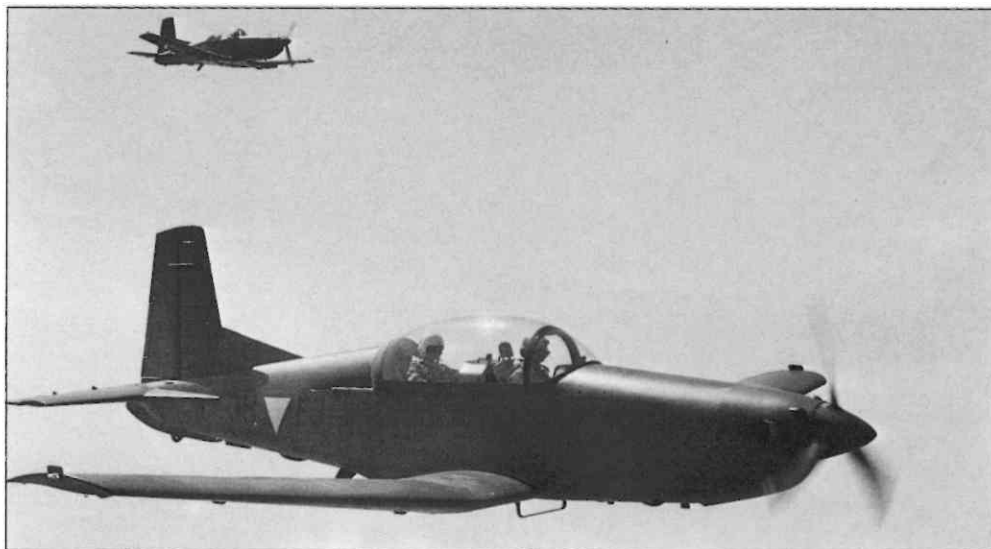
## Der erste Vertrag

Hier erhält der angehende Pilot auch seinen ersten Ausbildungsvertrag. Er verdient zwar noch nichts, aber bis auf einen kleinen, später



Hier kann eine Kapitäns-Laufbahn beginnen. – AUA-Schulung in Graz





Die Ausbildung der Militärpiloten wird teilweise auf der Schweizer Pilatus PC-7 durchgeführt

rückzahlbaren Betrag kostet auch die Ausbildung nichts. Aufkommen muß der Flugschüler nur für das Quartier (es sind in der Fliegerschule Appartements mit ein und zwei Betten) und für die Verpflegung. (Auch hier steht für Selbstversorger eine Küche zur Verfügung – ansonsten springt die AUA-Tochter „Airest“ mit einem Menü jederzeit ein!)

Dann wird es aber ernst. Es geht zum ersten Mal mit einem Flugzeug in die Luft. Auf dem Standard-Schulflugzeug der westlichen Welt – einer Cessna 150/152. In rund acht Wochen wird mit etwa 35 bis 37 Flugstunden der Privatpilotschein erworben. Erst mit dem Fluglehrer, später dann allein. Dabei werden die Grundbegriffe des Fliegens, Startens und Landens bis zum Exzeß geübt. Gefahrensituationen gilt es zu beherrschen – sie werden mit einer kunstflug-tauglichen Maschine geübt. Erste Streckenflüge nach Sicht, also bei

schönem Wetter, werden geübt. Im Anschluß daran ist eine staatliche Prüfung angesetzt. Dann besitzt der Schüler den Privatpilotschein.

## Auf Strecke

Bis jetzt sind zwölf Wochen vergangen und in weiteren 10 bis 12 Wochen wird das Erlernete in die Praxis umgesetzt. In einer Flugzeit von rund 70 Stunden wird Österreich mit all seinen Bundesländern und das nahe Ausland „erobert“. Weitere 15 Stunden fliegt der AUA-Schüler dann schon auf einem komplexeren Flugzeug, einer Cessna 210.

Das Einziehfahrwerk und der Verstellpropeller sind schon eine Vorstufe auf die spätere Schulung auf einer zweimotorigen Cessna 310 für den Instrumentenflug. 120 Flugstun-

# OB URLAUBS- ODER GESCHÄFTSREISE ... REISEBÜRO KIENREICH

8010 Graz, Sackstraße 6  
Telefon 82 45 71

... ein Reisebüro der KUONI-Organisation

Wir beraten Sie gerne in allen Reisefragen!



## Spezialreinigungsanstalt

# BLITZ-BLANK

Büros, Fabriken Banken, Aufräumarbeiten,  
Fenster- und Fassadenreinigung, Hausmeisterarbeiten

Annemarie Schwarzl, 46-36-88/46-24-60  
Graz, Kollwitzg. 4  
Johann Schwarzl, 03842/42-7 15  
Graz, Annenstr. 10 91-72-11/91-53-07

## BÜROMASCHINEN

# Erwin Stross

Inh. Komm.-Rat Erwin Stross  
8020 Graz, Prankergasse 43  
Tel. (0 31 6) 91 30 39 und 91 30 40



### Fachwerkstätte für Reparaturen von

- Elektronischen
- Schreib-
- Rechen-
- Buchungs- und
- Fakturier-
- maschinen,
- Diktiergeräten,
- Telefonanruf-
- beantwortern,
- Telefonzusatz-
- geräten,
- Registrierkassen,
- Kopiergeräten,
- Telefaxgeräten

den war nun der „Schüler“ schon in der Luft. Jetzt beginnt die IFR-Schulung, der Instrumentenflug, die „Hochschule“ des Fliegens. Jetzt erhält der Schüler seinen zweiten Ausbildungsvertrag, als technischer Angestellter eingestuft – mit einem Gehalt. (Davon wird jetzt allerdings ein kleiner Teil schon für die Rückzahlung der Ausbildung abgezogen.)

Und wieder beginnt die Berufspilotenausbildung (CPL) mit Instrumentenflugberechtigung (IFR) auf der Schulbank: Rund zwei Monate (300 Stunden) Theorie mit laufenden Zwischentests. Die Praxis beginnt dann in einem Simulator (er steht auch in der Grazer AUA-Fliegerschule) und dauert rund zehn Wochen, mit etwa 40 „Flugstunden“. Der Verfahrenstrainer ist ident jenem im Cockpit des nun zu fliegenden Schulflugzeuges, einer Cessna 310. In weiteren zehn Wochen und rund 40 echten Flugstunden sind es insgesamt 29 Übungen am Trainer, 29 mit dem Flugzeug bei einer Übungsdauer von rund eineinhalb Stunden.

Etwa 200 echte Flugstunden stehen nun schon zu Buche, und nach der Prüfung besitzt der „Schüler“ den Berufspilotenschein mit Instrumentenflugberechtigung. Es folgen noch das Streckentraining, die Instrumentenflugverfahren und das Zusammenarbeiten einer Zwei-Mann-Crew (Kapitän und Co-Pilot). Sie werden in rund vier bis sechs Wochen mit etwa zehn Flugstunden vertieft.

## Basisausbildung

Damit endet nach rund 14 bis 15 Monaten die Basisausbildung in Graz, und es erfolgt die Übergabe an die Linie. Dann geht es wieder für sechs Wochen zur Theorie auf die Schulbank für den Co-Pilotenkurs Nummer 1, danach acht Wochen nach Zürich auf den Jet-Trainer und dann zur Abwechslung für den zweiten Co-Piloten-Kurs wieder sechs

Wochen Schule. Dann neun Wochen lang Schulung, teils im Simulator und im echten Einsatzflugzeug (Airbus, MD 81/87, Fokker 50). Danach steht der Weg ins Cockpit offen...

210 Piloten sind seit 1973 diesen Weg gegangen. Für heuer rechnet man mit 50 (!) neuen Piloten. Wer also im März 1989 mit der Ausbildung in der AUA-Fliegerschule am Grazer Thalerhof beginnt, hat berechnete Chancen, im Februar 1991 als Co-Pilot „auszumustern“, ausgelernt aber hat er nie...

Graz bietet aber nicht nur eine „Lehrwerkstätte“ für Linienpiloten. Was immer man in Graz auf diesem Sektor lernen möchte, ist möglich.

## Privatpilotenschein

Der größte private Klub Österreichs, die Steirische Motorflug-Union mit 16 (!) Flugzeugen von der Cessna 150 bis zum neun-sitzigen 2-motorigen Turboprop-Flaggschiff „Cheyenne IIIa“, läßt keinen Wunsch offen. Vom Funkerzeugnis über den Privatpilotenschein bis zur Instrumentenflugberechtigung und den Berufspilotenschein reicht die Palette. Und da sich die wenigsten ein eigenes Flugzeug leisten können, chartert man es beim Klub. Von zwei bis neun Sitzen, für den kurzen Rundflug, aber auch für den Ausflug ans Mittelmeer oder die vom Flugplan unabhängige Geschäftsreise.

Die Fliegergruppe Graz, ein kleiner Verein, bildet auch Motorflugzeug-Führer aus. Wer es aber etwas ruhiger haben will, der kann bei der Steirischen Flugsport-Union oder auch beim ASKÖ auf der Westseite des Thalerhofes das lautlose Gleiten mit dem Segelflugzeug erlernen. Sollte jemand die Absicht haben, wohl mit dem Flugzeug zu starten, nicht aber zu



Instrumentenflug-Training im Union-Simulator

landen, sondern mit einem Fallschirm aussteigen zu wollen, der Erste Österreichische Fallschirmspringer-Klub macht auch das möglich. Zum Schnuppern sogar als Tandem mit Lehrer...

Und wer gar keinen Flugplatz brauchen möchte, auch mit dem Hubschrauber umgehen zu können, kann man in Graz lernen.

## Bundesheerschulung

Nicht zu vergessen, die Flieger unseres Bundesheeres. Sie schulen zwar meist in Zeltweg (Grundschulung auf Saab Safir und Pilatus PC-7), die Saab 1050E in Linz und den Draken in Schweden, aber den letzten Schliff bekommen viele Bundesheer-Piloten dann doch wieder in Graz.



Die neue „Pilotenschmiede“ der AUA, die Verkehrsfliegerschule auf dem Thalerhof

# Das Luftfahrt- museum

Der Grazer Flughafen ist historischer Boden, flughistorischer Boden. Hier wurde Luftfahrtgeschichte mitgeschrieben.

Was Wunder, wenn sich in der Fliegerhochburg Graz 1979 ein gemeinnütziger Verein konstituierte, um das „Österreichische Luftfahrtmuseum“ aufzubauen. Das Ziel dieses nicht alltäglichen Unternehmens ist, die Luftfahrtgeschichte, insbesondere die österreichische, umfassend, exakt und objektiv zu dokumentieren. Wenn vielfach

auch als „Luftschloß“ abgetan, ging es, unterstützt durch den Flughafen aufwärts.

## Musger-Segelflugzeug

1983 konnte mit der Musger Mg 19 ein erstes Fluggerät erworben werden (dieses Segelflugzeug des Grazer Konstrukteurs Ing. Erwin Musger hängt inzwischen in der Abfertigungshalle des Flughafens), 1984 brachte nicht nur das 70-jährige Bestandsjubiläum des Thalerhof, sondern auch den

ersten Durchbruch des Museums: Die Schweiz schenkte dem Verein eine De Havilland „Venom“. Geschenkfreudig erwies sich auch die Volksrepublik Polen, die gleich drei Raritäten zur Verfügung stellte, den Jettrainer „Iskra“, eine LIM 2, das ist der polnische Lizenzbau der legendären MIG 5 (in Ostösterreich während der Besatzungszeit stationiert) und eine Antonov An2, der größte einmotorige Doppeldecker der Welt.

Weitere Exponate folgten: eine Saab J-29 „Fliegende Tonne“, eine Jakowlew Jak-11, Segelflieger wie der Schulgleiter SG 38 (ein Grunau Baby IIb), schließlich eine Cessna C-150, der Rohbau des Kurzstreckenflugzeuges Metro II usw. Mit einem Freigelände, einer großen Halle und einer international anerkannten Sammlung kann sich das Museum nach zehn Jahren Aufbauarbeit anlässlich des Thalerhof-Jubiläums 1989 präsentieren.

## Klemm L 20

Eine ganz besondere Rarität stellt ein Geschenk aus Niederösterreich dar: ein legendäres Flugzeug des Konstrukteurs Klemm. Eine L 20. Viele Rekorde wurden auf Klemm-Flugzeugen aufgestellt. Die Klemm L 20 muß allerdings erst komplett restauriert werden, denn vorhanden sind derzeit nur die Tragflächen, das Rumpfunterteil mit dem Fahrwerk, sowie das Seiten- und Höhenruder. Nachzubauen ist noch der Rumpf, eine Arbeit, die nach vorhandenen Plänen gemacht wird. Dann kann die Klemm L 20, dieser Star einer Flugzeuggeneration, ein echter Anziehungspunkt für das Österreichische Luftfahrtmuseum werden.

Aber nicht nur ganze Flugzeuge, sondern auch Einzelteile werden in diesem Museum



Das Österreichische Luftfahrtmuseum bekam von der Volksrepublik Polen die legendäre „MiG-15“ zum Geschenk



Wartet auf Restaurierung: Klemm L 20



Geschenk aus der Schweiz: „Venom“



Geschenk aus Polen: Antonov AN 2



Leihgabe des Bundesheeres: Jak 11

gezeigt. Instrumente, Modelle, historische Fotografien, Pläne, alte Tickets bis hin zum Gepäcksabschnitt aus der Zeit, als noch die AUA-Vorgängerin ÖLAG Graz in ihrem Linienplan hatte.

## Motorensammlung

Für den an Motoren Interessierten bietet das Schnittmodell eines Daimler-Benz DB 605 einen echten „Leckerbissen“. Dieser V-12-Zylinder-Motor war das Triebwerk in der Messerschmitt Me 110. Faszinierend die Technik! Eine Turbo-Aufladung und vier Ventile pro Zylinder waren schon damals üblicher Standard. 40 Jahre lag das Wrack dieser Me 110 in den Fluten des Neusiedlersees, bis es geborgen wurde. Anlässlich einer burgenländischen Landesausstellung auf Burg Schlaining wurden die Me-110-Teile gezeigt. Heute sind sie Dauerleihgaben an das Österreichische Luftfahrtmuseum.

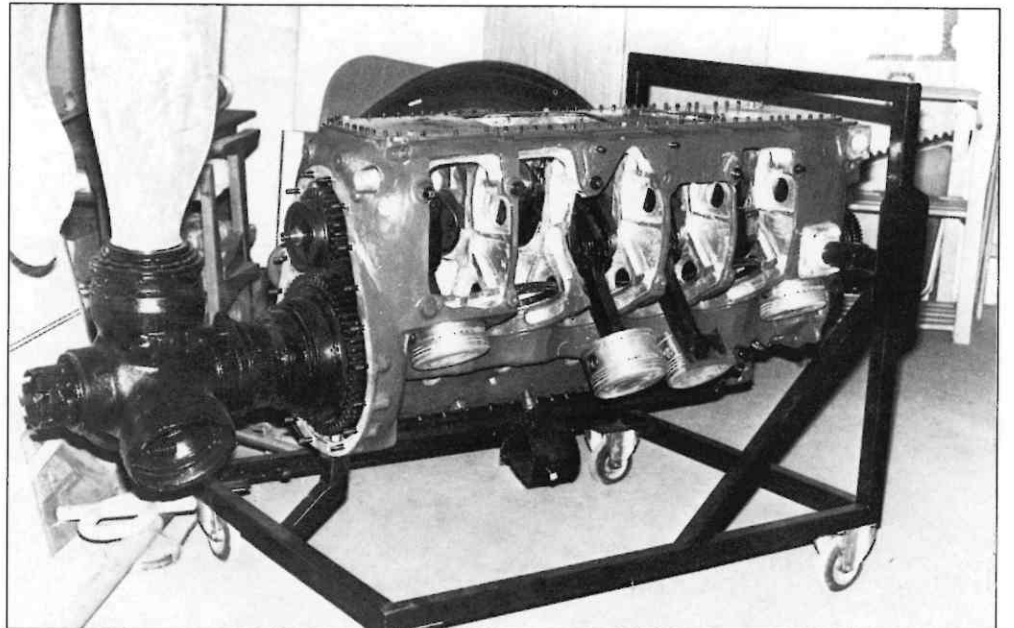
## Strahltriebwerk

Einen „Technik-Schritt“ weiter ist eines der ersten in Serie gebauten Strahltriebwerke: ein Jet-Triebwerk der ersten Generation mit Radialverdichter. Das Museum besitzt den Schweizer Lizenznachbau des De Havilland „Ghost“-Triebwerkes, rund 1000 Kilogramm schwer, bei einer Leistung von rund 2200 Kilopond Schub.

Vervollständigt wird diese Sammlung am Beispiel einer Bremsanlage des Airbus A-300, Reifen einer Boeing 727 oder MD-80, einer kompletten DC-9-Bordküche, Cockpitscheiben bis hin zu Schnittmodellen von Tragflächen. So wird hier lebende Geschichte, Technik und Information geboten.



Auch dieses Segelflugzeug des Grazer Konstrukteurs Erwin Musger ist im Museumsbesitz: Mg 23



Dieser Zwölfzylindermotor DB-605 (hier als Schnittmodell) war in einer Messerschmitt Me 110 eingebaut

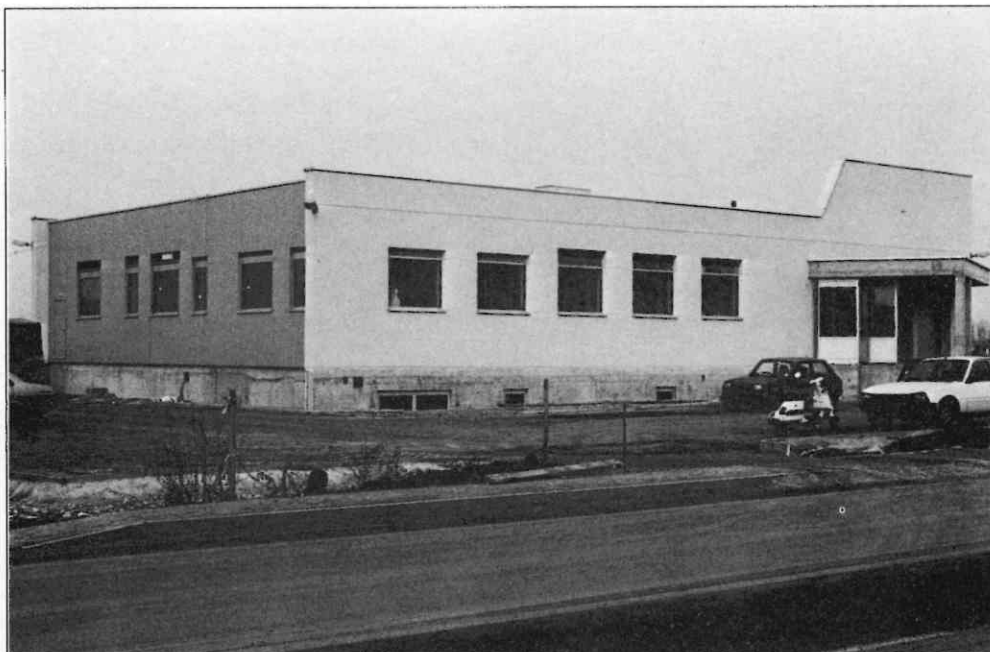
# Airest: Für „flie- gende“ Gourmets

Seit Airest-Graz, die neue Form der Gastronomie auf dem Grazer Thalerhof. Und mit dieser neuen Bewirtungsgesellschaft zog auch jene Küche in Graz ein, aus der die feinen Dinge stammen, die man so sehr schätzt, wenn man sich in die Lüfte begibt und einfach in Ruhe etwas essen will.

Diese Airest ist eine direkte Tochter-Unternehmung im Austrian-Airlines-Großkonzern, deren oberste Chefs die Branchen-Insider Dr. Erich Sokol und Dir. Emmerich König sind.

Jener Teil der Grazer Airest-Produktion, der täglich bis zu 800mal, in sommerlichen Spitzenzeiten sogar in tausendfacher Ausfertigung als sogenanntes Catering in die Flugzeuge geht, ist gesamtösterreichischer Standard. Die Räume für die Zubereitung sind allerdings in Graz schon recht knapp geworden. Kein Wunder, bei diesen ständig steigenden Passagierzahlen!

Konsequenz daraus: die Airest baut zusammen mit der Flughafen-Betriebsgesellschaft ein komplett neues Cateringgebäude, das im Frühjahr des Jubiläumsjahres 1989 betriebsfertig sein soll.



Das neue Catering-Gebäude wird im April 1989 in Betrieb genommen

Dieser Airest-Bereich ist für den Konsumenten weitgehend uneinsehbar. Nicht aber das neugestaltete „Cockpit“, das Flughafen-Cafe und das dazugehörige Restaurant, das sich aber in der Qualität der dort gebotenen kulinarischen Feinheiten so gut wie überhaupt nicht unterscheidet von den „VIP-Menüs“, die man im Sondergasträum für ganz hohe Gäste zu kredenzen pflegt.

Hauptverantwortlich für diese, auf Flugplätzen selten gesehene gastronomische Qualität zeichnen Restaurantchef Johann Hofer und seine charmante „rechte Hand“, Michaela Furlan. Auch das muß in diesem Zusammenhang einmal lobend gesagt sein.

Flughafen-Restaurant – das hat zumeist einen schalen Beigeschmack bei Menschen, die viel reisen. Hier am Thalerhof ist es aber ohne Übertreibung etwas anderes.

Oder haben Sie schon jemals auf einem Flughafen einen kompletten Sonntags-Brunch für weniger als 200 Schilling geboten bekommen?

Ehe wir nun zu den Feinheiten des Restaurants kommen, noch ein Wort zur riesigen Terrasse: Im Sommer ein absoluter Hit, bei dem eine gigantische Eiskarte und selbstgemachte Mehlspeisen zu den beliebtesten Spezialitäten zählen. Einziger „Fehler“: Das wissen halt schon sehr viele Grazer...

Wenn nun mitunter böse Zungen zum Thema Airest behaupten, es sei die einzige „Hühnerfarm“, in der die Hendlin fliegen lernen, so sei damit ein für allemal aufgeräumt.

Als Beispiel für praktizierte Airest-Essen sei hier ein normales Wochentagsmenü heraus-

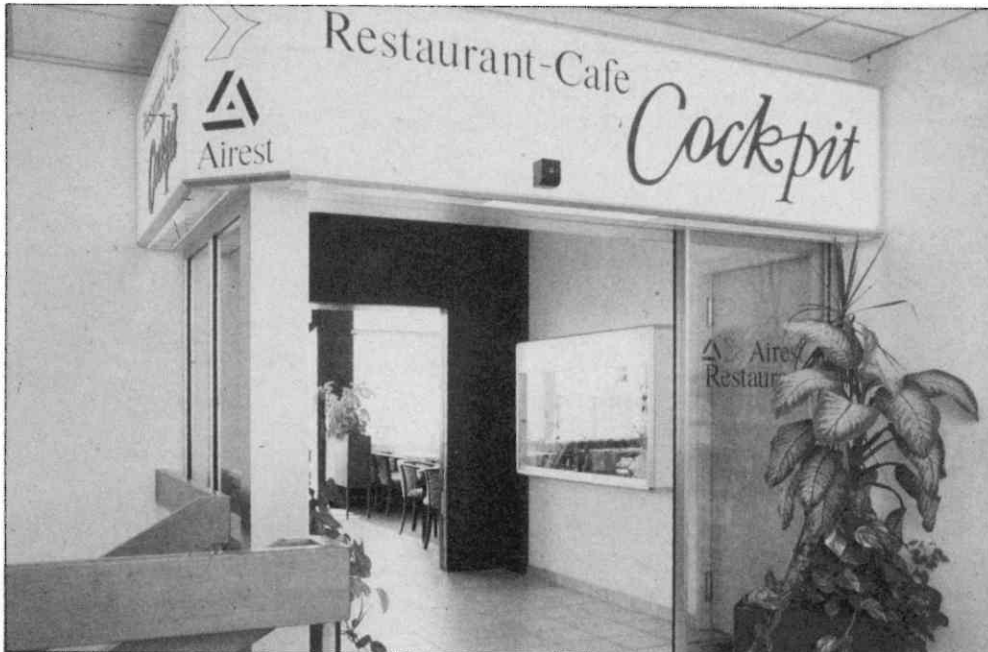


Catering „Made in Styria“ für alle Fluggesellschaften

gegriffen aus dem riesigen Menü-Programm, das sich so liest:

Variation von der Gänsestopfleber  
Spinatschaumsuppe mit Brot-Croutons  
oder Nockerl vom Wildkaninchen auf  
Pfefferlingrahm  
Kalbskotelette mit Niere, frischen Kräutern,  
Safran-Risotto, Gemüseragout oder  
Seezungenfilets auf Estragonbutter mit Vi-  
chy-Karotten, tournierten Kartoffeln  
Erdnußparfait mit assortierten Früchten.  
Preis: 230 Schilling

Für dieses Gesamtangebot steht den Flug-  
gästen und auch allen Gourmets, die nicht  
fliegen, täglich von 5.30 Uhr bis 23.00 Uhr  
das Airest-Service auf 95 Plätzen des Cafe-  
Restaurants und 156 Terrassen-Plätzen zur  
Verfügung.



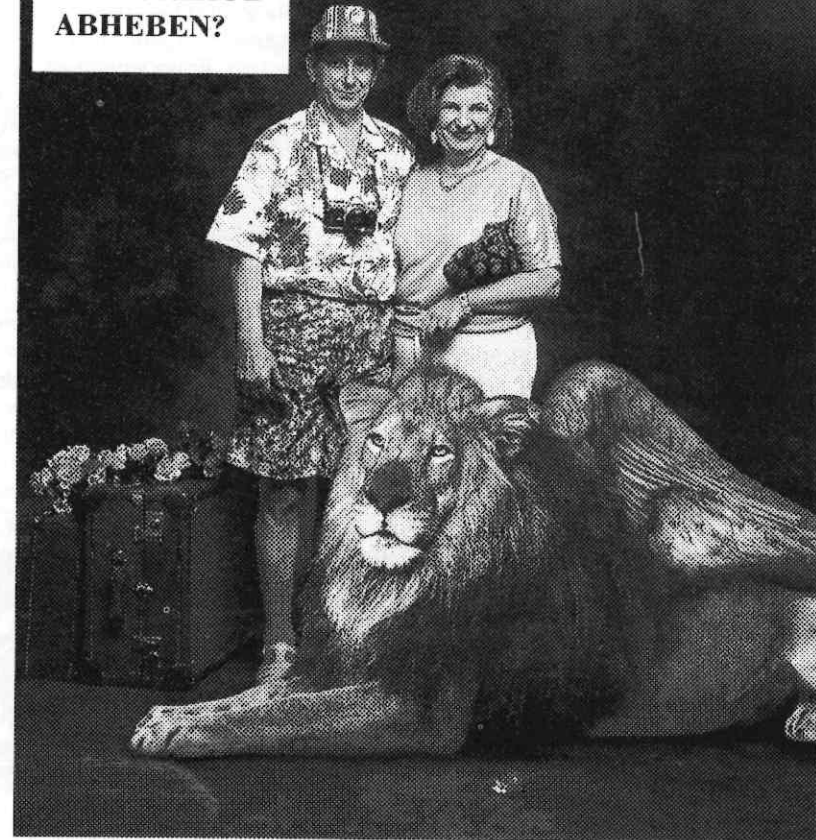
Neu und elegant ausgestattet: Airest „Cockpit“

Sollten aber die Abendmaschinen Verspätungen haben oder zur Sommerzeit Charter früher abfliegen, so richtet sich die Airest-Crew nach den Flugzeiten. Ganz individuell.

Was schlußendlich auch nicht selbstverständlich ist bei Airest-Restaurants: In Graz gibt es wohlsortierte steirische Weine.

Na dann Prost, Mahlzeit!

**WER LÄSST  
SIE OHNE  
SORGEN IN  
DEN URLAUB  
ABHEBEN?**



**Der Schutz des Löwen. Auf allen Reisen.**

**Erste Allgemeine Versicherungs-AG**

Landesdirektion Steiermark  
Conrad v. Hötzendorfstraße 8  
8011 Graz, Telefon 0316/70 19 11



**Ihr Löwenanteil  
Sicherheit.**

# Freunde des Flug- hafens Graz

Der Ende 1986 mit der Unterstützung der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft ins Leben gerufene Verein führt den offiziellen Namen „Spotter Association Graz-Freunde des Flughafens Graz“. Diese Bezeichnung wurde gewählt, um neben der regionalen Verbreitung auch den internationalen Kontakten des Vereines Rechnung zu tragen. Spotter ist ein

Fachterminus für Flug-/Flugzeug- bzw. Flughafen-Fan.

Eine Hundertschaft von Mitgliedern erstreckt sich über das gesamte Bundesgebiet, und auch im Ausland gibt es Fans des Flughafens Graz. Zu den obersten Vereinszielen gehört die Verbreitung und Verstärkung der Bedeutung des Grazer Flughafens für die Wirtschaft, den steirischen Fremdenverkehr und den Tourismus im allgemeinen. Ferner will der Verein ein Medium und Sammelpunkt für alle an der Luftfahrt interessierten Personen sein. Mit besonderer Bedachtnahme auf die lokalen Verhältnisse liegt die Konzentration der Vereinstätigkeiten auf dem zivilen Sektor des Geschehens am Flughafen Graz-Thalerhof.

Über weitere Aktionen oder Beitritt informiert sie gerne:

Spotter Association Graz – Freunde des Flughafens  
8054 Graz  
Trappengasse 24

# Luftfahrt – Flug – hafen und Umwelt

Jeder Verkehr – ob auf Straße, Schiene oder in der Luft – schafft neben seinen vielen Vorteilen auch Belastungen der Umwelt, die freilich im Interesse aller Akteure auf ein unvermeidbares Minimum reduziert werden müssen.

Im wesentlichen gibt es vier Problemberei-

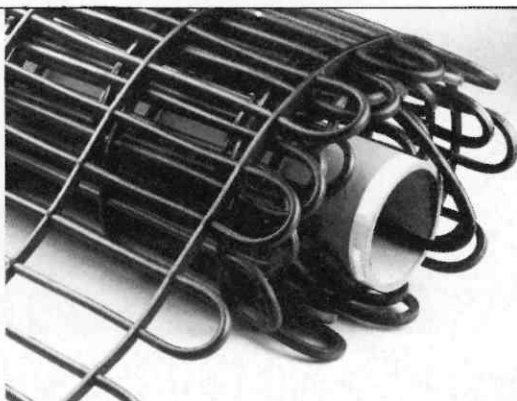
che, in denen der Luftverkehr und Umweltschutz kollidieren: die Lärmemission von Flugzeugen, die Abgasemission von Flugzeugen, der Energieverbrauch, der Landverbrauch der Flughäfen.

Obwohl nur ein vergleichsweise geringer Teil der Bevölkerung vom Fluglärm betroffen ist, schärft diese lokale Belästigung das Umweltbewußtsein der gesamten Bevölkerung. Die ständig steigende Nachfrage erklärt das stete Wachstum des Luftverkehrs und als Folge die Eskalation der Lärmproblematik, besonders im Bereich der Flughäfen.

Der Fluglärm stellt kein neues Phänomen dar, aber er fand bei Bebauungs- und Raumordnungsplänen nur unzureichende Berücksichtigung. Zugleich und mangels planerischer Weitsicht führte das Wachstum der Metropolen und das Zusammenwachsen von Siedlungsräumen zu teilweise dichter, den Intentionen der Flughafenbetreiber zuwiderlaufenden Wohnsiedlungen im Bereich der Flughafenrandgebiete.

## ALLE ELEKTRO- INSTALLATIONEN ELEKTRISCHE FUSSBODENHEIZUNG

- Ausgereiftes System – Zukunftssicher – ÖVE-geprüft
- Mildes, angenehmes und behagliches Raumklima
- Niedrige Anschaffungs- und Betriebskosten
- Optimale, freizügige Raumnutzung – langlebig!
- Geräusch-, staub-, und geruchlos
- Maßgeschneiderte Wärme mit elektronischen Regelgeräten
- Mehr Komfort bei wenig Energie!



## ELEKTRO NEON ELGER

8020 Graz, Lagergasse 52  
Tel. 0316/91 18 18, Telex 31/24 06 Fax 91 16 88 15

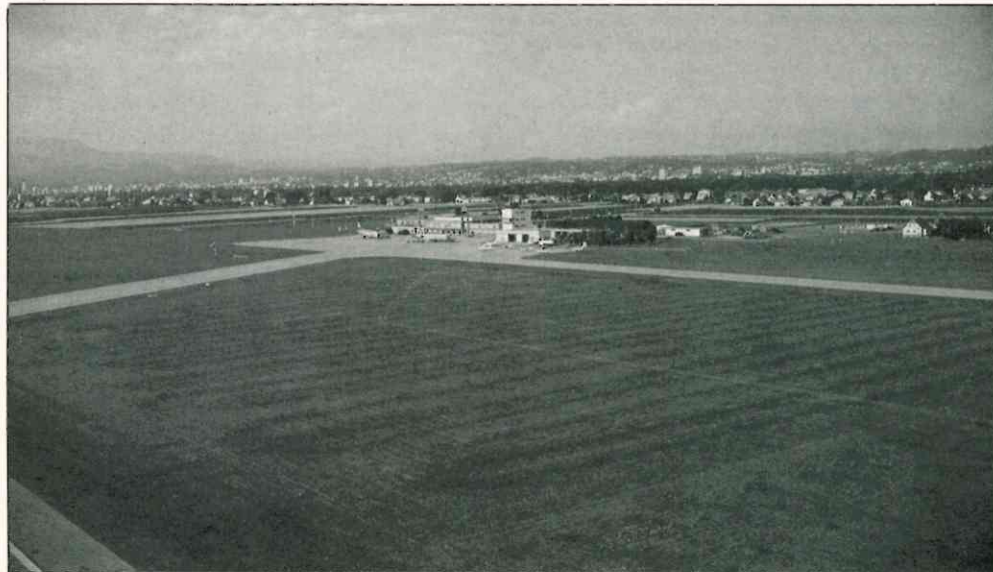


Lärmüberwachungsanlage des Landes Steiermark

Offenbar war somit eine Konfliktsituation geradezu programmiert: einerseits die marktwirtschaftliche Nachfrage nach einem adäquaten Luftverkehrsangebot, andererseits das Verlangen nach Ruhe und reiner Luft.

Immerhin, die Luftfahrt war nicht untätig. Gerade auf dem Gebiete der Geräuschreduzierung sind in den letzten Jahren große Fortschritte erzielt worden. Die Triebwerke, insbesondere der Graz anfliegenden Fluggeräte wie MD-81 bzw. 737-300, sind um ein Vielfaches leiser als jene der Strahlflugzeuge der ersten Generation.

Weniger im Vordergrund, jedoch stets aktuell, stellt sich die Frage nach der Belastung durch Flugzeugabgase, besonders in Flughafennähe. Die emittierten Schadstoffe bestehen aus unverbrannten Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden sowie Kohlenmonoxid, repräsentieren aber mit nur 0,04% einen verschwindend kleinen Anteil an den Abgasen. Den weitaus größten Teil der Emissionen eines Strahltriebwerkes bilden dagegen normale Bestandteile der Atmosphäre



Das gesamte Flughafenareal umfaßt 350 ha

wie Wasserdampf, Stickstoff und Kohlendioxid.

Die mit der Verschärfung der Grenzwerte ausgelöste Diskussion und begleitende Forschung mündete nach Jahren in der Erkenntnis, daß der Beitrag der Luftfahrt zur Luftverschmutzung – im Vergleich zu anderen Emittenten – unbedeutend ist. Internationale Untersuchungen (z.B. in Stuttgart, Zürich, Berlin) bestätigen eine wesentlich geringere Belastung der Luft in Flughafennähe als beispielsweise in stadtnahen Wohngebieten. Mit einer weiteren Absenkung der Stickoxidemission ist zu rechnen.

Die technologische Innovation, unterstützt von einer dynamischen Flottenpolitik, reduzierte den Kraftstoffverbrauch um ca. 40 Prozent. Das Standardflugzeug der 60-er Jahre, die Boeing 727-100, verbrauchte noch pro angebotenerm Passagierkilometer um 60 Prozent mehr Energie. Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastungen beschränken sich nicht nur auf das Fluggerät, sondern auch auf die Bodeneinrichtungen:

So entsprechen 99 Prozent aller am Flughafen Graz eingesetzten Flugzeugtypen den ICAO-Lärmbestimmungen. Planungstechnisch und flugbetrieblich wurden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um die Fluglärmentwicklung in der Umgebung des Flughafens Graz auf ein Minimum zu reduzieren. Deshalb sind geräuschmindernde An- und Abflugverfahren selbstverständlich vorgeschrieben, die von den Piloten auch eingehalten werden.

Neben einer optimalen Technologie sichert ein zügiger Verkehrsfluß, für den allerdings die baulichen und technischen Voraussetzungen gegeben sein müssen, eine Minimierung der Schadstoffe. In diesem Sinn stellt der Ausbau des Rollweges Nord (Schnellabrollweg ohne Umkehrschub) eine unverzichtbare Strategie zur Reduzierung der Umweltbelastungen dar.

Gleichzeitig soll durch die Schaffung einer bürgernahen Informationsstelle für Beschwerden über Fluglärm am Flughafen Graz die Möglichkeit eingeräumt werden, auf Anfragen der Bevölkerung direkt und sofort zu reagieren sowie aufklärend zu wirken.

Laufende Fluggeräuschmessungen, die mit Hilfe einer Lärmüberwachungsanlage des Landes Steiermark unter Aufsicht von Oberbaurat Dipl.-Ing. Norbert Perner von der Fachabteilung Ia durchgeführt werden, kontrollieren die Geräuschemission in der Flughafen- und Anrainerzone und dokumentieren eine signifikante Verminderung der Lärm- und Schadstoffbelastung bei Verwendung von Flugzeugtypen der neuesten Generation. Die Militärluftfahrt allerdings, die den Flughafen Graz teilweise mitbenützt, unterliegt nicht den Zivilluftfahrtbestimmungen.

Das gesamte Flughafenareal umfaßt etwa 350 ha und ist zum überwiegenden Teil zur Grasnutzung an die umliegenden Bauern verpachtet. Grasflächen dienen aber nicht nur der Landschaftsverschönerung, sondern auch der Luftfahrt, da die Grasnarbe erosionsmindernd wirkt. Keine Frage: der berechtigte Umweltschutz wird von der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft mit allen Mitteln vorangetrieben. Gute Fortschritte wurden bereits erzielt und weitere sind mit Sicherheit zu erwarten.



Laufende Fluglärmmessungen



# Oliva

Gartenbau Oliva  
8073 Feldkirchen  
Tel. 0316/29-10-95

Blumenhaus Oliva  
8010 Graz  
Radetzkybrücke  
Tel. 0316/82-27-22

Blumen für jeden Anlaß  
Rascher Zustelldienst-  
**FLEUROD-DIENST**

*Wir sind zwar die Experten, wenn es um  
Krankenversicherung geht*

*zu unserem umfangreichen Vorsorgeplan zählen aber auch*

- ✦ *Lebensversicherungen*
- ✦ *Pensionsvorsorge*
- ✦ *Haushaltversicherungen*
- ✦ *Unfallversicherungen*
- ✦ *Rechtsschutzversicherungen und viele andere !*

*Landesdirektion für Steiermark,  
8010 Graz, Wielandgasse 2,  
Tel.: 0316/70 03 80, 70 03 89*

*Wir kümmern uns um den Menschen.*  
**MERKUR**  
VERSICHERUNGEN

IN IHRE CAFÉ-KONDI TOREI  
BEI DER OPER

*Zafisa*

GRAZ, GIRARDIGASSE 6-8, TELEFON 82 41 82  
GEÖFFNET: MONTAG BIS SAMSTAG VON 7 BIS 19 UHR

Unsere Erzeugnisse erhalten Sie im Duty-Free-Shop Graz.



Reisen ist  
himmlisch.

**GRUBER®**  
reisen statt verreisen.

A-8010 GRAZ, Radetzkystraße 19	Tel. 0 31 6 / 77 5 64
A-8020 GRAZ, Hans-Resel-Gasse 3	Tel. 0 31 6 / 91 25 75
A-8020 GRAZ, Annenpassage	Tel. 0 31 6 / 91 64 80
A-8330 FELDBACH, Schillerstraße 2	Tel. 0 31 52 / 35 25
A-8430 LEIBNITZ, Hauptplatz 15	Tel. 0 34 52 / 33 43
A-8940 LIEZEN, Hauptplatz 14	Tel. 0 36 12 / 23 9 39

# Tel. 1777 und die Hilfe kommt...

aus der Luft. Und das schon seit 1973, als man einen Hubschrauber des Bundesministeriums für Inneres fix in Graz stationierte. Die Bereitstellung von Luftfahrzeugen zur Aufrechterhaltung der „Ordnung, Ruhe und Sicherheit“ datiert allerdings schon aus dem Jahr 1966. Damals wurden mit einer „Piper“ vorwiegend Verkehrsüberwachungsflüge durchgeführt. Aber erst der „Staatsvertrag“ des Bundes mit dem Land Steiermark im Jahr 1985 fixierte den flächendeckenden Einsatz mittels Hubschrauber und Notarzt für schnelle und optimale Rettungseinsätze.

Innerhalb einer nur 14 monatigen Bauzeit wurde 1986 das Flugrettungsgebäude mit geheiztem Hangar der Bestimmung übergeben. Seit dieser Zeit ist auch der Notarzt, den übrigens das Land Steiermark stellt, fix am Thalerhof während der Einsatzdauer stationiert. Und das ist von sieben Uhr Früh bis zur Abenddämmerung. Kommt nun ein Einsatzbefehl, so ist der Helikopter innerhalb von zwei bis drei Minuten mit dem Notarzt (vom Landes- oder Unfallkrankenhaus), dem Flugsanitäter, und eventuell dem Roten Kreuz, dem Flugretter (der vom Bundesministerium für Inneres gestellt wird) in der Luft. Mit rund 200 Kilometern pro Stunde steuert der Pilot die fliegende Intensivstation, in der alle lebensrettenden Geräte an Bord sind, den „Ecureuil“-Hubschrauber, dem Unfallort entgegen.

Obwohl der Einsatzbereich die Süd-, Ost- und Weststeiermark bis hin zur Mur und Mürz und in der Obersteiermark auch noch den Hochschwab bis Mariazell und sogar noch das südliche Burgenland umfaßt, ist trotzdem in meist nur 15 Minuten der Unfallort erreicht, sodaß sofort eine gezielte ärztliche Not- und Erstversorgung, die oft lebensrettend ist, beginnen kann. Auch technisch ist diese fliegende Intensivstation auf dem letzten Stand. Rund 650 PS leistet die Turbine, und mit einer Höchstflugdauer von rund drei Stunden können zwei bis drei Einsätze geflogen werden, bevor wieder getankt werden muß. Die Funkausrüstung ist so ausgelegt, daß sie den Funk mit der Flugsicherung, Polizei, Gendarmerie, dem Zoll, dem Roten Kreuz, der Feuerwehr, Bergrettung und den Katastrophenfunk des Landes umfaßt. Lebensrettend kann in manchen Fällen noch sein, daß es für den Notfall-Mediziner möglich ist, während des Fluges über Funk die anzufliegende Klinik voranzuinformieren und über den Zustand des Unfall-

opfers gezielte Informationen weiterzugeben. So können Spezialisten bereits Vorbereitungen treffen und notwendige Geräte bereitstellen, bevor sie den Patienten überhaupt das erste Mal sehen.

Geflogen wurden im Jahr 1988 insgesamt 1208 Einsätze, wobei 840 allein der Rettung von Unfall-Opfern dienten. Aber nicht nur die Bergung von Verletzten, auch sogenannte Sekundärtransporte werden von der Flugeinsatzstelle geflogen – wenn es gilt, Patienten von einem Bezirkskrankenhaus in eine Spezialklinik zu verlegen.

Jeder kann einen Hubschrauber für einen Rettungseinsatz anfordern, und wenn dann bei der Telefonnummer 1777 die Klingel schrillt, stehen vier Piloten in Graz auf dem Thalerhof bereit, mit zwei Hubschraubern Leben zu retten.



Die Flotte der  
Flugeinsatz-  
stelle

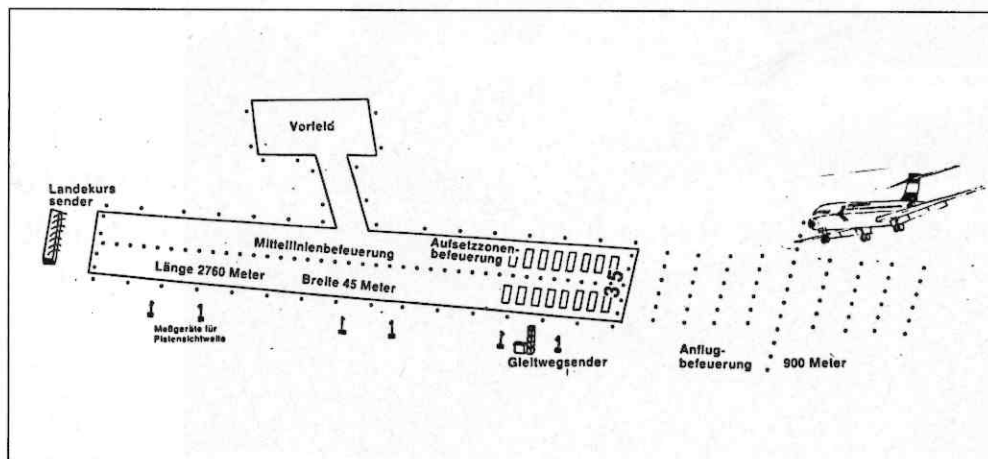
Notarzt-Hub-  
schrauber  
„Ecureuil“  
(links)

# Und so finden sie immer herunter...

Wenn man die Hand nicht vor den Augen sieht, die Spatzen zu Fuß gehen und auf dem Grazer Thalerhof trotzdem die Jets landen, dann hat die Technik der Natur ein Schnippchen geschlagen. Es hat dem Flughafen zwar im Jahr 1983 runde 70 Millionen Schilling gekostet, aber die Ausfälle wegen Nebels konnte man ab diesem Datum an einer Hand abzählen.

Kategorie III, kurz „CAT three“ im Fliegerjargon genannt, macht es möglich, bei Horizontalsichten, die zwischen 150 bis 200 und einer Vertikalsicht von nur sechs Metern liegen, sicher zu landen. Eine Voraussetzung dafür sind die technischen Einrichtungen am Boden. Graz hat sie, in Österreich haben sie noch Wien und Linz. Die zweite Voraussetzung: Die Flugzeuge müssen entsprechende Einrichtungen an Bord haben. Und zu guter Letzt – die Piloten müssen die Berechtigung und das Können besitzen, um bei schlechten Wetterminimas zu landen.

Die nach Graz fliegenden Linienjets unseres heimischen Carriers Austrian Airlines (MD 81/87) sowie die nach Graz kommende Lufthansa (B 737/300) setzen Flugzeuge ein, die technisch das Modernste sind, das derzeit gebaut wird.



## Piste 35

Auf dem Flughafen Graz wurde vor allem auf dem technischen Sektor die Befuerung (Lichtanlage) diesen strengen Normen angepaßt. Für Piste 35, das sind alle Anflüge aus dem Süden, gibt es eine Präzisionsanflugbefuerung mit Blitzfeuern in einer Länge von 900 Metern. Den Beginn der Piste zeigen 17 grüne Unterflurfeuer an.

Die Zone auf der Landebahn, auf der das Flugzeug aufsetzen soll, ist mit weißen Unterflurfeuern taghell beleuchtet. Auch die Mittellinie der 45 Meter breiten Betonbahn ist mit versenkten Scheinwerfern, über die man auch rollen kann, markiert. Zuerst weiße Lichter, 900 Meter vor dem nördlichen Ende wechseln die Farben zwischen weiß und rot, und die restlichen 300 Meter der Mittellinienbefuerung leuchten dann nur noch rot und zeigen dem Piloten das nahe Ende der Piste an.

Die „Schwelle“ ist dann quer mit roten Lampen abgesichert. Aber das Herzstück dieser technischen Anlage, um bei schlechter Sicht oder dichtem Nebel überhaupt die Piste zu finden, sind zwei Sendeanlagen am Boden: Gleitweg und Landekursender. Sie senden elektromagnetische Wellen aus, die im Flugzeug empfangen werden. Der Landekursender steht am nördlichen Pistenende (nahe der Südbahn) und gibt dem Piloten die genaue Richtung an. Der Gleitwegsender steht etwa 300 Meter seitlich nach dem Pistenbeginn. Sein Leitstrahl zeigt dem Piloten den Gleitwinkel an, um zum Aufsetzpunkt zu kommen. Zwischen der Bordelektronik und den Flughafensystemen findet während der Landephase ein intensiver Dialog statt.

## Entscheidungshöhe

Die Navigationssysteme des Jets holen sich vom Landekurs- und vom Gleitwegsender

des Thalerhofs jene Informationen, die für ein exaktes, automatisches Ansteuern des Aufsetzpunktes nötig sind. Die Crew überwacht dies alles. Das Flugzeug befindet sich bereits sechs Meter über der Piste. Diese sogenannte „Entscheidungshöhe“ ist für den Piloten die letzte Möglichkeit, sollte er die Landebahn noch nicht sehen, mittels eines Knopfdrucks automatisch das Durchstartmanöver einzuleiten.

Sieht der Kapitän aber die beleuchtete Piste, so läuft der Landeanflug automatisch ab, der Jet setzt auf und rollt aus. Weitere Erfordernisse für die Erlangung von CAT III waren noch Meßgeräte zur Feststellung der Pistensichtweite. Der Thalerhof hat drei davon. Automatisch werden die Werte direkt in den Tower übertragen. Der Controller kann so augenblicklich die aktuellen Daten dem Kapitän des fliegenden Jets übermitteln.

## Modernste Jets

Automatische Landungen erfordern modernste Fluggeräte, eine geschulte Cockpit-Besatzung und modernste Geräte am Boden. AUA (MD 81/MD 87) und Lufthansa (Boeing 737/300) setzen das moderne Fluggerät ein, der Thalerhof bietet die entsprechenden Bodenhilfen, zum Vorteil für alle.





# Rund um den Flughafen

Verkehrsflughäfen haben die Eigenschaft, nicht in den Orten zu liegen, nach denen sie benannt sind. Wie der Flughafen Wien zum niederösterreichischen Schwechat gehört, so ist der Grazer Thalerhof – wenn auch nur acht Kilometer vom Zentrum entfernt – nicht zur steirischen Landeshauptstadt zu rechnen,

sondern zum politischen Bezirk Graz-Umgebung und hier wiederum zu den Marktgemeinden Feldkirchen und Kalsdorf.

Feldkirchen liegt am Übergang der großen Stadt zum flachen Land. Obwohl Graz mit seiner Stadtlandschaft über die Stadtgrenze ausufert, konnte sich Feldkirchen sein Eigenleben bewahren. Die Geschichte des aufstrebenden Marktes reicht weit zurück. Römer lebten hier, und Feldkirchen kann für sich in Anspruch nehmen, mit der 1046 genannten Kirche der älteste Pfarrort des Grazer Feldes zu sein. Auch lieferten sich hier 1809 die Österreicher und Franzosen ein erbittertes Gefecht.

Heute ist Feldkirchen mit 4300 Einwohnern,

und seinem neuen Marktplatz die Flughafen-gemeinde schlechthin. Nicht nur der Flugverkehr bestimmt den Ort, sondern auch die Südautobahn Wien-Klagenfurt, die Feldkirchen durchschneidet und dort auf die nach Jugoslawien führende Pyhrnautobahn stößt.

Ebenfalls nach Südosteuropa führt die Südautobahn, an der auch die Marktgemeinde Kalsdorf liegt. Kalsdorf, ein Ort mit 4200 Einwohnern hat noch viel von seinem bäuerlich-dörflichen Charakter bewahrt, auch wenn dort seit 1893 Industriegeschichte geschrieben wird. Damals wurde die Draht- und Drahtstiftfabrik Finze von Knittelfeld nach Kalsdorf verlegt, um bald zur Lapp-Finze-Eisenwarenfabrik AG zu werden.

Sowohl in Kalsdorf als auch in Feldkirchen wird der Freizeit hoher Stellenwert eingeräumt, wie überhaupt die Region um den Flughafen einen wichtigen Naherholungsraum darstellt. An vorderster Stelle sei das Schwarzl-Freizeitzentrum mit seinen Badesseen genannt.

In landschaftlich angenehmer Lage, zwischen dem alten Wallfahrtsort Fernitz im Osten, dem historisch trächtigen Wildon im Süden und dem Schloß Premstätten im Westen ist das Gebiet um den Flughafen auch für den Kultur- und Kunstinteressierten einen Besuch wert, wobei sich die Gastronomie ebenfalls sehen lassen kann. So verdient es die Gegend um den Grazer Thalerhof, entdeckt zu werden.



Blick auf das Flughafenareal mit den angrenzenden Marktgemeinden Kalsdorf und Feldkirchen

# WILFLING



**HOCH- UND TIEFBAU, WASSERLEITUNGS-  
INSTALLATIONSUNTERNEHMEN  
SOWIE BAUSTOFFHANDEL  
GESELLSCHAFT M.B.H. & CO. KG**

**A-8010 Graz, Peinlichg. 13, Tel. 0316/65 3 70-0, Telex 3316286 wilfbau, Fax 65 3 70-32**

**A-8261 Sinabelkirchen**  
Engelsdorf 11  
Tel. 0 31 18/288, 495

**A-2103 Langenzersdorf**  
Korneuburger Straße 175  
Tel. 0 22 44/48 20  
Telex 3222394 wilfbau

**A-8564 Krottendorf**  
Gaisfeld 37

**A-8605 Kapfenberg**  
Joh.-Böhm-Str. 61

# STRABAG

**BAU-GESELLSCHAFT M.B.H.  
8055 GRAZ, Puchstraße 176**

**Telefon 0316/29 41 26-0, Fernschreiber 31-1027, Telefax 0316/29 41 26-10  
Filiale : 8443 Gleinstätten, Tel. 0 34 57/23 08**

**Betriebsstätten:**

8401 Kalsorf bei Graz  
Tel. 0 31 35/31 39  
Großmisanlage ASTRA BAU Kalsdorf

8644 Mürzhofen, Tel. 0 38 64/24 13, 26 77  
8984 Kainisch, Steir. Salzkammergut,  
Tel. 0 61 54/212

**STRASSEN-, BRÜCKEN-, HOCH-, TIEF-, INDUSTRIE- und  
KRAFTWERKSBAU**

**Fachmännische Beratung – kostenlose Anbotlegung**

# Rückkehr der Jets

Mit Beginn des Sommerflugplanes 1988 bedienen Austrian und Lufthansa die Strecke Graz–Frankfurt–Graz nicht mehr wie bisher mit Jets, sondern setzen Turbo-Propeller-Flugzeuge des Typs Fokker 50 ein. Gegen diese eigenwillige Entscheidung protestierten das Land Steiermark, die Stadt Graz sowie die steirische Wirtschaft.

Die konzertierte Aktion der Betroffenen war offenbar der Einsicht aller involvierten Fluggesellschaften förderlich: Am 30. Oktober 1988 kehrten die Jets von Austrian und Lufthansa wieder nach Graz zurück. So positiv

sich die Umrüstung im Inlandsflugverkehr von der 17sitzigen Metro auf die 50sitzige Fokker 50 auswirkte, so negativ äußerte sich der Umstieg auf die Turboprop Maschinen auf der Strecke Graz – Frankfurt.

Verschobene Starts, Defekte, Verspätungen, überbuchte Maschinen und verärgerte Fluggäste waren die Folge. In klarer Erkenntnis der Sachlage forderte daher die Öffentlichkeit wieder den Einsatz der Jets, zumal der seit dem Jahr 1983 eingerichtete Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie IIIa/b selbst bei extremer Nebellage den Flugbetrieb sichert und noch Landungen bei Sichtweiten bis zu 150 Meter horizontal und sechs Meter vertikal ermöglicht.

Immerhin äußert sich die technologische Spitzenstellung in der ICAO-Definition als Ausweichflughafen für Wien, München, Zagreb, Klagenfurt u.a. und garantiert damit die Zugehörigkeit zur Elite der Flughäfen.

# Ein Jubiläum

Der 2,5-millionste Fluggast seit der Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs im Jahre 1955 traf am 5. Oktober 1988 am Flughafen Graz ein. Christine Kemetmüller, die aus Florida kommend via Wien mit einer Fokker 50 der AAS landete, zeigte sich überrascht und erfreut zugleich über die zahlreichen Geschenke, darunter auch eine Flugreise nach Zypern.

Die exakte statistische Erfassung der Passagiere geht auf das Jahr 1955 zurück. Damals existierten wöchentlich vier Verbindungen von und nach Graz und 2988 Passagiere sowie 24.958 kg Fracht wurden abgefertigt.

Eine ständig steigende Nachfrage am Flughafen Graz führte zu einem steten, bedarfsorientierten Wachstum sowohl im Linien- als auch im Charterverkehr. So verzeichnete man 1988 bereits 77 wöchentliche Verbindungen und 20 Fluggesellschaften in Graz. Die Passagierzahlen kletterten auf beachtliche 255.460 pro Jahr, was einer Steigerung von 17 Prozent gegenüber 1987 entspricht.

Mit etwa 300.000 jährlichen Fluggästen wird in einigen Jahren die Kapazitätsgrenze des Abfertigungsgebäudes erreicht sein und, laut Masterplan, eine Umgestaltung dieses Bereiches erforderlich machen. Zu diesem Zweck schreibt die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft für das Jahr 1989 einen Architektenwettbewerb aus.



Rückkehr der Jets: Begrüßung durch Landeshauptmann Dr. Josef Krainer



2,5 millionster Passagier: Begrüßung durch AR-Vorsitzenden Dr. Alfred Edler

# Flughafen Graz Betriebs- gesell- schaft

Die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft gehört – wie auch alle anderen Flughafenbetriebsgesellschaften in Österreich – dem Typus der öffentlichen Betriebe in privatrechtlicher Form an, d.h. mehrere öffentliche Kör-

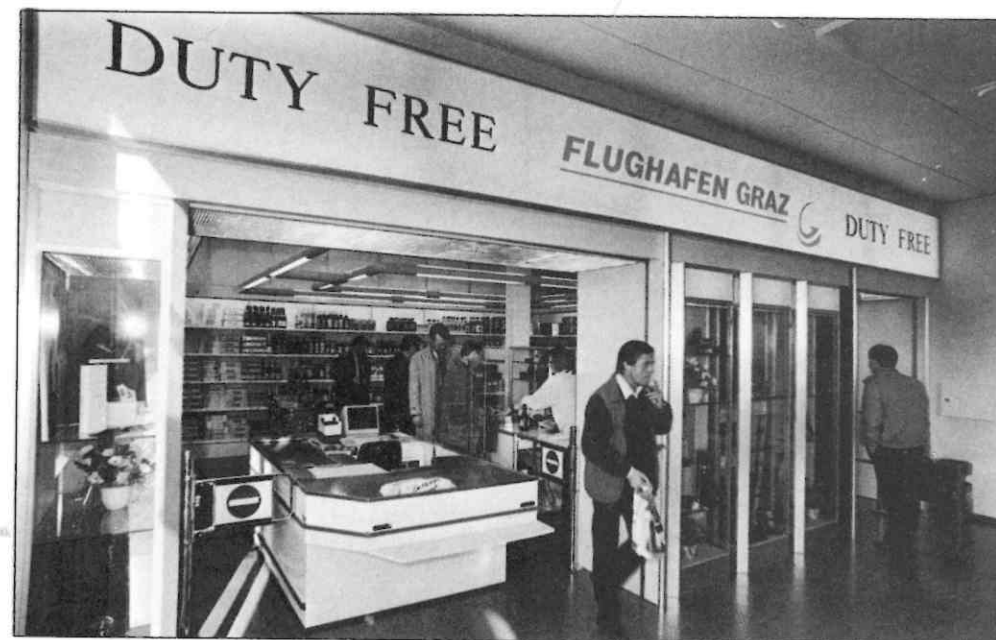
perschaften sind an der Unternehmung beteiligt: 50 Prozent Bund, 25 Prozent Land und 25 Prozent Stadt Graz. Durch die Wahl der Rechtsform unterliegt die Gesellschaft dem Ges.m.b.H. Gesetz. Oberstes Ziel für die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft muß sein, die ihr in den Satzungen aufgetragenen flughafenspezifischen Aufgaben bedarfsgerecht und kostendeckend zu erfüllen.

Für die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft existiert ein Organisations- und Kompetenzplan, der die Aufgabengebiete und Befugnisse der einzelnen Abteilungen umfaßt. Der Geschäftsführung unterstehen direkt die Abteilungen:

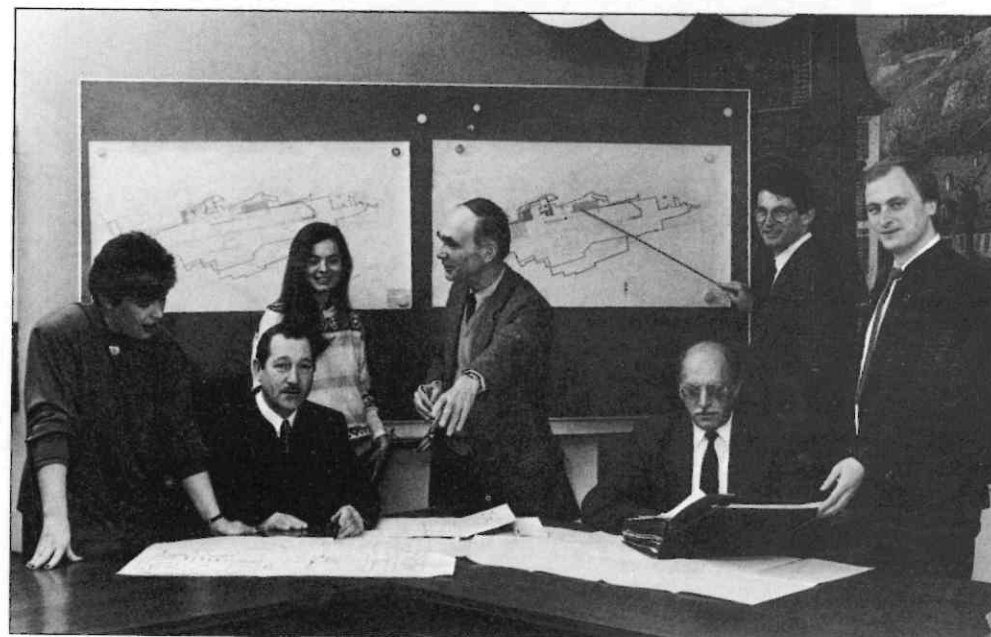
- Betriebs- und Flugplatzbetriebsleitung
- Marketing
- Kaufmännische Verwaltung
- Bautechnische Angelegenheiten
- Personalwesen
- Duty-free-shop
- Zollager



Arbeitsgespräch mit Geschäftsführer Fritz Eder



Zollfreier günstiger Einkauf im Duty-free-shop

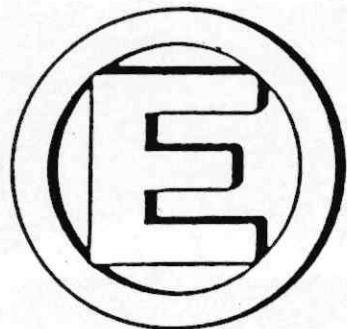


Der Geschäftsführer mit seinen engsten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern



Ihr Partner in Versicherungsfragen

# Sicher und klar die Elementar Versicherung



Mit den Instrumentarien der Zukunft die Gegenwart bewältigen, ist eine Anforderung, die nicht zuletzt auch in der Parkraumbewirtschaftung ihre Bedeutung hat.

Denn nicht das Anbieten freier Parkplatzkapazitäten ist heute das allein Entscheidende, sondern wie perfekt und komfortabel diese verfügbar gemacht werden können.

Die Herausforderung hat APCOA – der Welt größter Parkgaragenbetreiber – schon vor Jahren angenommen und adaptiert laufend sein Angebot an die Ansprüche, die ein flexibler, mobiler und anspruchsvoller Kundenkreis heute an das Parken stellt.

Basierend auf einem dicht geknüpften Garagennetz im gesamten Bundesgebiet und unterstützt von der Qualität und Effizienz einer in die Zukunft gerichteten Technik kann APCOA in zunehmendem Maße zielgruppenspezifische Problemlösungen anbieten.

So befahren heute Zehntausende Autofahrer täglich einen der über 30.000 APCOA-Parkplätze in Österreich und leisten damit einen nicht unbedeutenden Beitrag zur Entlastung des ruhenden Verkehrs in Österreichs Ballungszentren.

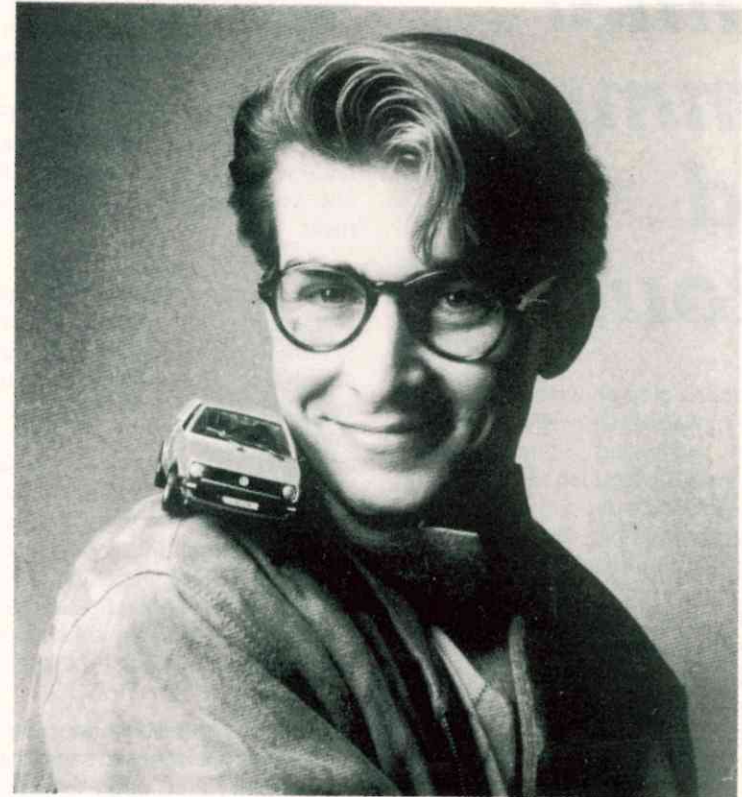


APCOA-Autoparkgaragen Ges.m.b.H.  
Favoritenstraße 36  
1040 Wien, Tel. 0 222/505 15 15

50 × in Österreich

# Der herrlich leichte Biergenuß

1/3 weniger Kalorien  
1/3 weniger Alkohol



BEISPIEL DIE *DRIVE*-TOPKASKO, MIT DER SIE VOLLKASKOSCHUTZ GENIEßEN UND DAHEI NUR DIE HALBE PRÄMIE BEZAHLEN.

WIR MACHEN FÜR SIE DIE GESAMTE SCHADENSABWICKLUNG UND KÜMMERN UNS UM IHRE ANSPRÜCHE. SIE GENIEßEN IN JEDER VW/AUDI-WERKSTÄTTE DIE BARGELDLOSE *DRIVE*-KASKODIENSTLEISTUNG.

JEDER VW/AUDI-BETRIEB HÄLT DAS *DRIVE*-DIENLEISTUNGSPAKET FÜR SIE BEREIT. ODER SIE REDEN DIREKT MIT UNS. WIR FREUEN UNS AUF IHRE ANFRAGE UND SCHICKEN IHNEN GERNE INFORMATIONEN:

**DRIVE IST LEASING.** LEASING IST FAHREN ZUM MONATSTARIF. OHNE ZWEIFEL DIE ZEITGEMÄSSESTE FORM DER AUTOFINANZIERUNG. SIE KÖNNEN DABEI AUF DIE SICHERHEIT UND ERFAHRUNG VERTRAUEN, DIE SIE VON VW UND AUDI GEWOHNT SIND. ALS MARKTFÜHRER MIT ÜBER 20 JAHREN ERFAHRUNG WISSEN WIR, WOVON WIR REDEN.

**DRIVE IST VERSICHERUNG.** IHRE VERSICHERUNG RUND UMS AUTO. DA KÖNNEN WIR IHNEN EINIGES ZEIGEN, MIT DEM WIR ALS SPEZIALIST FÜR KFZ-VERSICHERUNGEN UNSCHLAGBAR SIND. ZUM

 **Porsche Leibnitz** 

8430 Leibnitz, Südbahn-Straße  
Tel.: 034 52 / 23 89

# Einmal Himmel – und retour

Die Destinationen sind so weit klar, und der Tower hat sein „Roger!“ längst gegeben. Dem angestrebten Höhenflug steht demnach nichts mehr im Weg. Und ich muß es gestehen: Immer, wenn ich mit dem Flugzeug irgendwohin unterwegs bin, überkommt mich dasselbe, schwer (oder gar nicht) beschreibbare Gefühl. Ein Gefühl von Freiheit und Beklommenheit zugleich – so divergent diese beiden Begriffe auch sein mögen. Frei fühle ich mich, frei im Flug. Und ängstlich ohne die (scheinbare) Sicherheit des Bodens „unter den Füßen“.

„Droben, wo die Sternlein stehn, wollen wir spazieren gehn“. So oder zumindest ähnlich heißt es im Text zum populären „Fliegermarsch“. Nun, diese Zeilen sind wirklich nicht übertrieben geistvoll. Zudem würde man sich bei einem Marsch erwarten, daß jemand marschiert und nicht spaziert... Aber da die launigen Worte ja an eine Maid gerichtet sind, ist der Wechsel von militärischem Marsch zu amourösem Spaziergang irgendwie verständlich.

Freilich, da bleibt noch immer die Frage, wo – ? „Droben“? Die Milchstraße als Paradiesplatz oder als eine Art Prater zum Promenieren? Da könnte allenfalls die Milch, ihrerseits (und besonders, wenn es sich um die Milch der frommen Denkart handelt!), am Ende noch zum Sauerwerden tendieren. Schwamm drüber.

Warum jetzt wieder „Schwamm“, wird man eventuell fragen? Wer schwimmt in der Milch der Milchstraße, während er vom Spazierengehen faselt und in Wahrheit dem Marschrhythmus frönt? Schwamm?! „Einer flog übers Kuckucksnest“, lautet der Filmtitel. Von schwimmen ist hier nicht die Rede. Im Gegenteil – wo es einem gegebenenfalls die Sprache verschlägt, ist von Rede keine Rede mehr.

Doch, Achtung, ich fürchte, mich zwischen Marschstrophen, Filmtiteln und anderen Katastrophen zu verheddern. Und um der katastrophalen Falle zu entgehen, muß ich – verzweigten Gedanken frönend – zum „Kleinen Prinzen“ kommen. Denn, wie man weiß, kaum irgendwo anders in der – zugegeben in diesem Bereich raren – Literatur paart sich so viel Poesie mit dem technischen Ausgangsmaterial, kaum irgendwo anders läßt ein funktionierender (oder eben gerade nicht funktionierender) „Vogel“ so viel Spielraum für Träume, Empfindungen, Humanität und Humanismus wie bei Antoine de Saint-Exupéry.

Was uns (auch und besonders heute) der Flieger, Dichter, Zeichner zu sagen hat, macht ergriffen, weil es uns begreifen lehrt, worum es in der Welt, zwischen Himmel und Erde, in der Seele und überhaupt geht.

„Wen ich berühre, den gebe ich der Erde zurück, aus der er hervorgegangen ist“, sagte sie (die Schlange, Anm.). „Aber du bist rein, du kommst von einem Stern...“

Es soll meine Sache nicht sein, den (sanften?) Tod, den die Schlange möglicherweise symbolisiert, hier herauszulesen; oder überhaupt in Saint-Exupéry's Werk etwas hineinzuinterpretieren. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß der „kleine Prinz“ im „Kleinen Prinzen“ einen flugtechnischen Vorteil verbuchen kann: Er kommt von einem Mini-Planeten. Anders wir, die wir erdgebunden (und angeblich auch erdverbunden) sind. Wir sind gegen ihn

so furchtbar schwerfällig und krustenabhängig, so fatal der Physik unterworfen. Er, der liebenswerte, kleine „Außerirdische“, der kein zynisch-geistreicher „Alf“ ist, eher schon ein wissender Ärosoph, er also, der Prinz, fällt mir ein, bevor ich das tue, was mir auch in Bussen und Eisenbahn-Abteilen, in Personenwagen (außer ich lenke sie gerade selber!) und sonst in Fahrbarem unterläuft, wenn Bewegung Sicherheit suggeriert – bevor ich nämlich einschlafe.

Da kann es passieren, daß mich der freundliche Kerl auf seinen Planeten lädt. Von wegen Takt des „Fliegermarsches“ – davon spür' ich dann weit weniger. Und auch das Spazierengehen mit den Sternschnuppen zählt da nicht.

Unten, wenn ich hin und wieder die Augen öffne, zieht sich das Band eines Flusses dahin; oder ich sehe nachts die Lichter großer

Städte; dann wieder die weiten Flächen dunkler Wälder; unwirklich alles – nicht nur weil es klein wirkt wie eine Modelleisenbahnanlage. Oben sind die Gedanken, je höher sie in den Äther steigen, umso durchscheinender werden sie, eben – ätherisch.

Und die Sternschnuppen aus dem „Fliegermarsch“ sind mir endlich – schnuppe. So weit kann das nun einmal gehen!



„Roger“ – ein Wort, das eher in einen Fliegerfilm gehört

# Der Aufsichts- rat und die General- versamm- lung

## Mitglieder des Aufsichtsrates der Flughafen-Betriebsgesellschaft

Vorsitzender des Aufsichtsrates Bürgermeisterstellvertreter Senator h. c. Dr. Alfred Edler

1. Vorsitzender Stellvertreter Prof. Dr. Karl Halbmayr, Sektionschef i.R.

2. Vorsitzender Stellvertreter Landesamtspräsident Senator hc. WHR. Prof. Dr. Alfons Tropper

Sektionschef Dr. Armin Hermann, Bundesministerium für Inneres

Hofrat Dipl.-Ing. Otto Talsky Baudirektor i.R.

Ministerialrat Dr. Nikolaus Ditfurth, Bundesministerium für Finanzen

Landesschulinspektor GR. Hofrat Hubert Heuberger

Landesrat a.D. Hans Bammer

Vom Betriebsrat entsandt: Anton Fuchs, Betriebsratsobmann

Johann Walter, Betriebsratsobmannstellvertreter

Karl Herz, Mitglied des Betriebsrates  
Elisabeth Kotschar, Mitglied des Betriebsrates

Gesellschaftervertreter: Für die Landeshauptstadt Graz: Bürgermeisterstellvertreter Dr. Alfred Edler

Für die Republik Österreich: Oberrat Dr. Alexander Mazurkiwicz, Bundesministerium für Finanzen

Für das Land Steiermark Vertreten durch die Steiermärkische Landesholding: Dr. Leopold Gartler, Dr. Kurt Flecker

Das Bundesministerium f. ö. W. u. Verkehr kann zu den Sitzungen der Generalversammlung und des Aufsichtsrates einen Staatskommissär entsenden.

## IMPRESSUM:

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H., 8073 Feldkirchen

Für den Inhalt verantwortlich: Mag. Ilse Perko-Steyrer, Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.

Beiträge: Hptm. Gerhard Bruxmaier, Erich Cagran, Dr. Gerhard Dienes, Wolff Kieberl, Franz Leitgeb, Manfred Pamer, Mag. Ilse Perko-Steyrer

Layout, Koordination, Gestaltung: Wolff Kieberl

Gestaltung Umschlagseite: Atelier Wicher und Kienreich, Foto: Manfred Pamer

Anzeigenteil: Franz Wiener, Fa. Werberuf, Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.

Fotos: Amsüss, Bildstelle Graz-Thalerhof, Engel, Fotoarchiv Austrian Airlines, Fotoarchiv Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H.,

Fotoarchiv Stadtmuseum, Fotoarchiv Union, Hauer, Herget, Kramer, ORF-Fotodienst,

Österreichisches Luftfahrtmuseum, Pamer, Remling, Sommer, Steffen, Stroschneider,

Stuhlhofer, Utri, Weiss, Wolf, Prof. Zopp

Druck: Andritzer Druck- und Werbezentrum, Lindengasse 17, 8045 Graz

Erscheinungsort: Feldkirchen

*Umschlagseite vorne:*

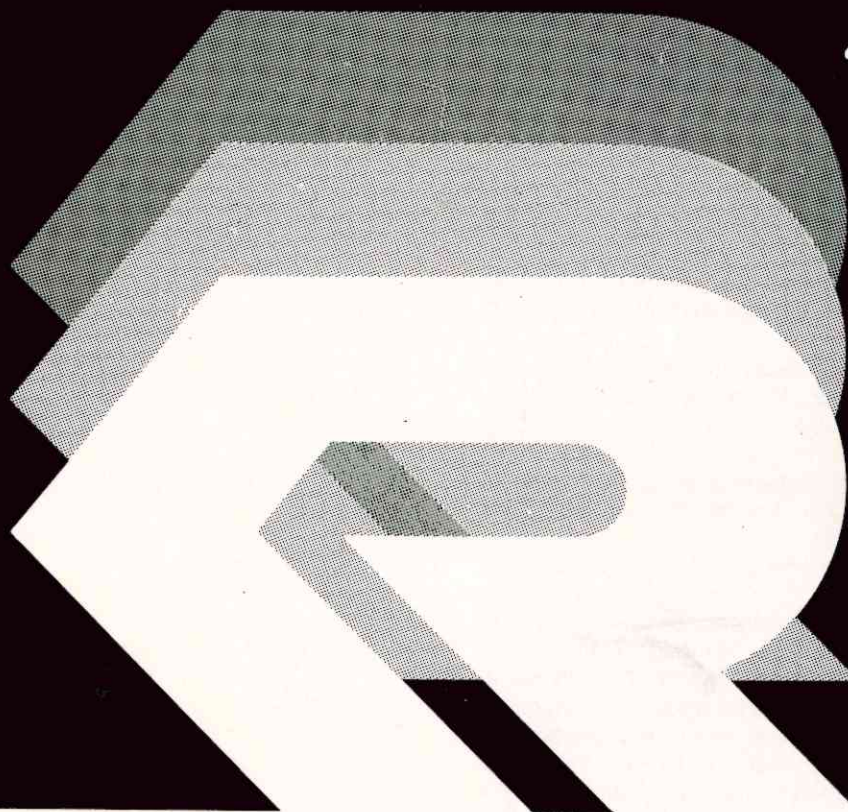
*Ein Präzisionsanflug der Kategorie III am Flughafen Graz.*

*Dieser technisch hohe Standard ermöglicht noch Landungen bei Sichtweiten bis zu 150 m horizontal und 6 m vertikal.*

*Umschlagseite hinten:*

*Eine „Etrich-Taube“ wird zum Start gebracht.*

Qualität  
hat  
ein  
Zeichen



*Sport*

**rosenbauer**

Rosenbauer International  
Gesellschaft m.b.H.  
4020 Linz  
Landstraße 12  
Tel. (0732) 277453

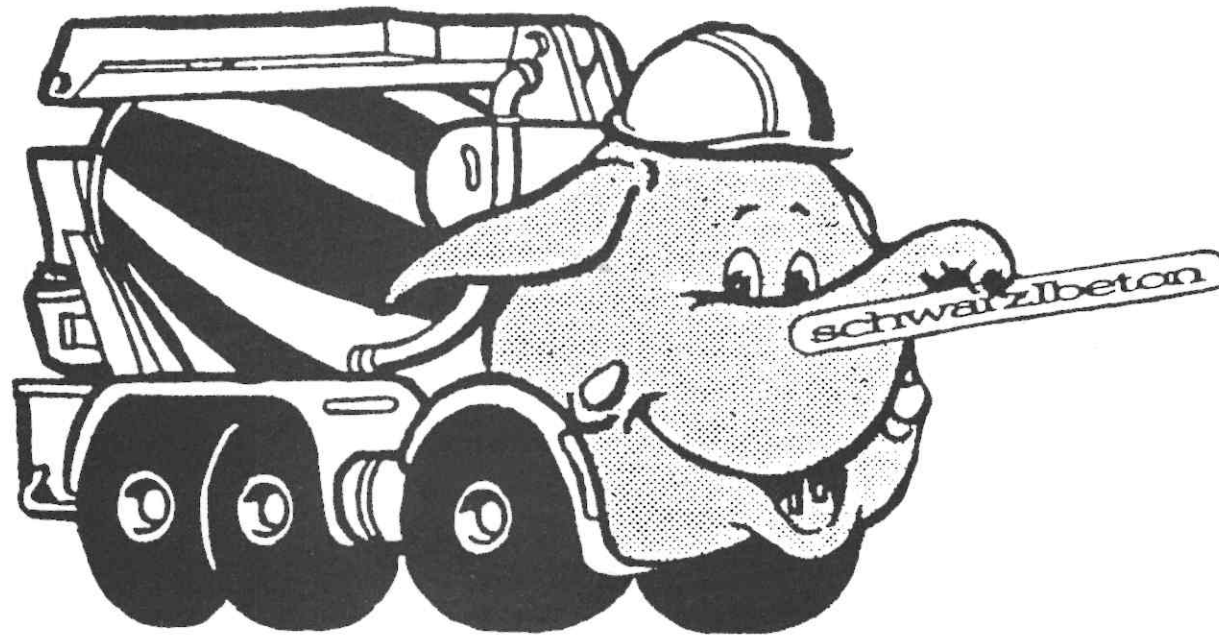
**rosenbauer**

Rosenbauer International  
Gesellschaft m.b.H.  
Technisch sanitärer Großhandel  
4060 Leonding, Paschingerstr. 90  
Tel. (0732) 52471

**rosenbauer**

Rosenbauer International  
Gesellschaft m.b.H.  
Feuerwehrgeräte  
4060 Leonding  
Paschingerstr. 90  
Tel. (0732) 52471

# Der Betonexpres



Für alle Erdarbeiten,  
Transportbeton,  
Sand- und  
Schotterlieferungen

**schwarzl**

Unterpremstätten  
Tel. 03135/2072-0

Gleisdorf  
Tel. 03112/4120

**75** JAHRE  
**FLUGHAFEN GRAZ**

SYMPATHISCH UND SICHER

BETRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H.  
A-8073 FELDKIRCHEN/GRAZ  
TEL.: (0316) 29 15 41-0

