



Eine Junkers F 13 (2 Mann Besatzung, 4 Passagiere) der ÖLAG Linie Wien – Graz – Klagenfurt am Thalerhof.

HOCH HINAUS: „GUT LAND!“ AM THALERHOF

Graz hat natürlich auch eine Luftfahrtgeschichte: 220 Jahre bemannte Luftfahrt über Graz und fast 100 Jahre Flugplatz Thalerhof. Was haben eine römische Villa, ein Holzknecht, der Landwirt Christof Thaller und Königin Elisabeth II. mit der Grazer Luftfahrt zu tun?

1784 ließ der Engländer Price unbemannte Ballone von der Grazer Burgbastei aus aufsteigen. Die erste bemannte Ballonfahrt in Graz führte Ballonpionier Entless 1790 vor. Im 19. Jh. gab es etliche solche Vorführungen in Graz. 1853 startete Eugene Godard in Graz mit seinem Gasballon. Ein rauchender Holzknecht zerstörte den Aerostat. Die Grazer spendeten darauf einen neuen Ballon, der „La Ville de Graz“ getauft wurde. 1906 wird von einer Ballonlandung in der Mur berichtet. 1909 stiegen die jungen Artisten Alexander und Anatol Renner (die „Rennerbuben“) mit ihrem Luftschrift Estaric erstmals auf. Als Antrieb diente ein Puchmotor. Die Steuerung

erfolgte durch den Wind und durch Kletterübungen im Gestänge unter dem Luftschrift. Ältere Grazer können sich im Kindervagengeschäft Renner (Sauraugasse 4) an den 1982 verstorbenen Anatol Renner erinnern. Mehrfach, so 1929 und 1931, gab es Zeppelin-Luftschriften über Graz zu sehen. Viele, meist retuschierte, Fotos zeugen davon. Nur wenige Fotos aber gab es vom Luftschrift aus auf Graz. Erst nach 1900 wurde in Österreich-Ungarn von dem einst auch militärisch genutzten Gasballon auf motorbetriebene Flieger mit Tragflächen umgestellt. Als Sportgerät ist der Heißluftballon auch noch heute über Graz zu bewundern.

FELDKIRCHENS THALERHOF

Vorweg: Der Flughafen Graz (-Thalerhof) liegt im kommunalpolitischen Ausland, in der Marktgemeinde Feldkirchen (KG Lebern). Der südlichste Teil der Rollbahn und der Fliegerhorst Nittner gehören zur Marktgemeinde Kalsdorf. Mit der Landung einer über den Semmering aus Wiener Neustadt kommenden „Etrich Taube“, pilotiert von Oberleutnant Eduard Nittner (1855-1914), begann 1912 für Graz das Zeitalter der Flugzeuge. Nach Nittner



Historisches aus Graz
von Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky

wurde 1967 der Fliegerhorst des Österreichischen Bundesheeres umbenannt. In der Frühzeit gab es Flugzeuglandungen, wo dafür Platz war. So beispielsweise auf der Reininghauswiese, in der Göstinger Au oder in den 30er Jahren in St. Peter hinter der Mechanikerwerkstätte des Hans Ramor. Die Geschichte unseres „Grazer Flugplatzes“ beginnt mit einer in ihrer Größe eindrucksvollen römischen Villa. Diese liegt nun unter dem Südende der Rollbahn begraben. Im Jahr 2000 wurde das kleine und damals schon recht desolate Renaissanceschloss Thal(Der)hof, der Namenspatron war Christoph Thaller (16. Jh.), wegen seiner Lage im Flugplatzbereich abgetragen. 1913 entstanden auf dem Exerzierplatz und Kavallerieübungsgelände der Garnison Graz zwischen dem Klein-Schachen-

Wald und der Ortschaft Abtissendorf die ersten Bauten für ein militärisch genutztes Flugfeld. Im Mai 1914 wurde mit Maschinen des Typus Etrich-Taube der Flugbetrieb der neuen k. u. k. -Fliegertruppe aufgenommen. Wenige Monate später brach der I. Weltkrieg aus und am Thalerhof wurden Feldpiloten ausgebildet. 1918 endete der militärische Flugbetrieb. Unter internationaler Aufsicht wurden am Thalerhof Fluggerät und Flugplatzeinrichtung zerstört. Die Österreichische Luftverkehrs AG (ÖLAG) nahm 1925 die Zivillinie Wien (Aspern) – Graz (Thalerhof) – Klagenfurt (Annabichl) in Betrieb. Dann gab es auch wieder, zuerst geheim, eine militärische Luftfahrt.

SPIEGELBILD DER GESCHICHTE

Von 1914 bis 1917 befand sich ein großes Barackenlager zur Internierung von als russenfreundlich eingestuften Bewohnern der Kronländer Galizien und Bukowina am Thalerhof. Krankheiten forderten hohe Verluste an Menschenleben. Mehr als 1.700 Personen starben. Außer den Ukrainern waren im Barackenlager auch Flüchtlinge und Kriegsgefangene untergebracht. Eine andere Funktion der Luftfahrt lernten die Grazer ab 1941 und insbesondere in den Jahren 1944 und 1945 fürchten: Flugzeuge und deren Bomben. Mit 54 Luftangriffen wurden Tod und Zerstörung nach Graz getragen. Parallel zum in der Zeit des Nationalsozialismus sehr akti-



ven militärischen Teil des Thalerhofes (Deckname „Fußball“) gab es auch eine den Umständen angepasste Zivilluftfahrt. Alte Luftthansaxte sprechen von einer leicht geneigten Graspiste als Landebahn.

1945, nach drei Monaten Rote Armee, herrschten 10 Jahre lang britische Luftheer und Flugplatzdominanz. In einigen Hangars wurden alliierte Fahrzeuge abgestellt, auch ein Filmstudio arbeitete am Thalerhof. Ab 1951 gab es wieder eine vorerst bescheidene internationale Luftfahrt. Die jugoslawische Airline JAT flog Graz an und hatte ihr Stadtbüro in der Landhausgasse 7. 1957 gab es in Graz schon neun Vereine für Flugsport. Im selben Jahr wechselte der militärische Teil des Thalerhofes vom Heer (u. a. KFZ-Anstalt) zu den Luftstreitkräften. Der zivile Flughafen entwickelte sich gut. Die AUA flog ab 1963 Wien – Graz – Klagenfurt, und drei Jahre später konnte man über Linz nach Frankfurt fliegen. 1969 wurde wenige Tage vor dem Besuch von Königin Elisabeth II. von England eine neue Halle eröffnet. 1994 erfolgte ein Neubau und im Dezember 2005 war die jüngste Neubauphase mit der gegenwärtigen Abflughalle abgeschlossen. Der Anstieg an Luftfracht und an Passagieren ist beachtlich. 1955 waren es 3.000 Fluggäste, 1980 schon 145.000, im Jahr 2000 750.000 und nun sind es rund 1.000.000. Nicht ohne Stolz verweist die Flughafenbetriebsgesellschaft, eine Tochter der Holding Graz, nun auf 60 Destinationen

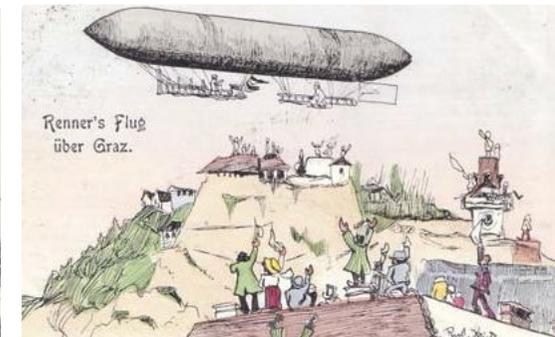
(Landeorte), davon 18 mit Linienflügen. 1979 wurde das Österreichische Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof gegründet. Seit einigen Jahren sind die einschlägigen Exponate in einer Halle und auf dem Freigelände Thalerhofstraße 52 (Ecke Friedrich-Schmiedl-Gasse) zu besichtigen oder gar zu bewundern (www.luftfahrtmuseum.at). Auch auf die Sportfliegerei und die Pilotenausbildung am Thalerhof sei hingewiesen.

INTERNATIONAL AIRPORT ST. PETER?

Mit der Wiederaufnahme der zivilen Luftfahrt in der I. Republik kam es in Graz zu einer Diskussion, ob nicht ein stadtnäherer und nebelärmerer Flugplatz den Thalerhof ablösen sollte. Die Projekte Göstinger Au und Hart (Klusemanngründe) in der Gemeinde Straßgang waren bald unaktuell. Einzig St. Peter blieb als Standort bis 1928 im Gespräch. Der ambitionierte Bürgermeister von St. Peter, Ferdinand Haugeneder, und der Wiener Architekt Hans Payer betrieben die Planung für einen Flugplatz südlich der Kreuzung St. Peter Hauptstraße und Petrifelderstraße. Einerseits hatte ihr Entwurf gewisse Ähnlichkeit mit dem Berliner Flugplatz Tempelhof, andererseits gab es aber den Plan eines nur 12 m breiten „Aufnahmegebäudes“. 73 Prozent der 52 betroffenen Anrainer stimmten dafür. Die Brauerei Reininghaus und die Vacuum Oil Company wollten das Projekt fördern. Wie wir alle wissen, scheiterte zum Glück für St. Peter das Projekt. Als „Trostpreis“ erhielt St. Peter 1928 den Großsender und war damit sicher besser bedient. Am Ende soll der alte österreichische Fliegergruß „Gut Land!“ stehen. ■



Bis 1969 fand der Flughafen Thalerhof mit einem recht bescheidenen Abfertigungsgebäude inklusive Verwaltung und Tower sein Auslangen.



1909 gab es schon wenige Tage nach dem spektakulären Start des Luftschriftes der „Rennerbuben“ eine aktuelle Karikatur als Ansichtskarte (Verlag Kohn, Wien).