



# Herzlich willkommen am Flughafen Stuttgart



Ein Stück Afrika im kalten Stuttgart: Die Ankunft des nigerianischen Staatspräsidenten Olusegun Obasanjo wurde von Trommelklängen und afrikanischen Tänzen begleitet. Wirtschaftsminister Walter Döring holte den hohen Gast direkt am Flughafen ab

Musical-Star Uwe Kröger ist häufig Gast am Flughafen. Er kam für die letzte Vorstellung von „Miss Saigon“ in die Schwabenmetropole



Das somalische Top-Model Waris Dirie holte sich den Afrika-Preis 1999 ab. Bekannt wurde sie durch ihr Buch „Wüstenblume“



Das Stuttgarter Ballett startete zu seiner erfolgreichen Amerika-Tournee



Der britische Star-Geiger Nigel Kennedy hält nichts von strenger Etikette. Bei „Wetten, dass ...?“ begeisterte er das Publikum mit Rimski-Korsakows „Hummelflug“



Lea Rabin, die Witwe des israelischen Regierungschefs Yitzhak Rabin, reiste vom Stuttgarter Flughafen aus weiter nach Heilbronn zu einer Premiere



David Coulthard, der schottische McLaren-Mercedes-Pilot, war für einen Pressetermin zu Gast am Stuttgarter Flughafen



Knoblauch für den Vampir-Chef: Jan Verveer und Michael Pinkerton begrüßen Starregisseur Roman Polanski



Paul McCartney war eigens für die Fernsehshow „Wetten, dass ...?“ in Böblingen angereist

**Liebe Flugblatt-Leser!**

Wenn Sie den Flughafen Stuttgart des Öfters besuchen oder beruflich hier zu tun haben, dann wird es Ihnen nicht entgangen sein: Im Bereich des alten Terminal 3 laufen die Vorbereitungen zum Abriss auf Hochtouren. Nur noch bis Ende April wird das Gebäude aus dem Jahr 1939 von Fluggästen und Airlines genutzt werden. Stellen Sie sich vor: Für 150 000 Passagiere war Terminal 3 geplant worden – damit ist die Fluggastzahl eines Jahres gemeint! 1990, dem Jahr vor der Eröffnung von Terminal 1, waren es bereits 4,3 Millionen in dem mittlerweile viel zu kleinen Gebäude. Im vergangenen Jahr flogen 7,7 Millionen Passagiere von und nach Stuttgart. Niemand konnte sich damals vorstellen, dass Fliegen

einmal zu einem unverzichtbaren Bestandteil des täglichen Lebens werden würde.

Das bestehende Terminal 3 verschwindet in diesem Sommer – der Flughafen Stuttgart investiert in die Zukunft. Das neue Fluggastgebäude wird den Stil des modernen Terminal 1 weiterentwickeln und eine Kapazität von fünf Millionen Passagieren haben. Sang- und klanglos werden wir uns aber nicht von Terminal 3 verabschieden. „Airbase – the last departure“ ist das Motto einer Veranstaltung am 29. April.

Ein Teil der Mieter von Terminal 3 ist in das neue Stuttgart Airport Office (SAO) umgezogen. Die Reisebüros und -veranstalter, die ihre Schalter bisher auf Ebene 3 hatten, werden Sie ab Mai in Terminal 4 finden. Aus Alt mach Neu war die Vorgabe für die zuständige Bauabteilung der Flughafen Stuttgart GmbH. Ein Luftbild auf Seite 6/7 zeigt den aktuellen Entwicklungsstand.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen Ihres Flugblatts!

Volkmar Krämer  
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Unser Titelfoto zeigt Terminal 3 im Jahr 1958.

**Schnappschüsse**

Prominente Gesichter am Stuttgarter Flughafen 2

**Damals**

Das war Terminal 3 4

**Heute**

Es tut sich was am Stuttgarter Flughafen 6

**Partner am Flughafen**

Gandalf Airlines – von Stuttgart nach Bergamo 8

**Flughafen der Welt**

Milano – Orio al Serio International Airport 9

**Blick in die Region**

Von Stuttgart in die Antarktis 10

**Was wird gebaut?**

Der Ausbau des Flughafens 12

**STR Special**

Was ist los am Airport? 13

Rainer Sigg – ein Stern am Flughafenhimmel 17

Porträt: Edith Hunzinger 18

Top-Job: Pilot bei der Hubschrauberstaffel 19

**Landungen**

Flugzeugbesonderheiten zu Gast in STR 21

**Unternehmen im Gespräch**

HUDSON – Beinmode 22

**Reise aktuell**

Stockholm – schwedische Schönheit auf dem Wasser 24

**Welt der Luftfahrt**

Mit dem Hubschrauber zum Geschäftstermin 26

**Wo übernachten die Crews?**

Hotel Copthorne SI 27

**FLUGBLATT**

Erscheint vierteljährlich,  
Auflage 30000 Exemplare

**Herausgeber**

Flughafen Stuttgart GmbH  
PF 2304 61, 70624 Stuttgart  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Telefon 07 11/9 48-37 53, E-Mail:  
presse@airport-stuttgart.de

**Redaktion**

Volkmar Krämer (verantwortlich),  
Antje Gerstenecker

**Beiträge in diesem Heft**

Antje Gerstenecker, Anette  
Kennner, Eva Piontek, Kornelia  
Klaus, Karin Ritapal

**Koordination und Layout**

Kresse & Discher Medienagentur  
77656 Offenburg  
Telefon 07 81/95 50-0  
E-Mail:kontakt@medienagentur.de

**Anzeigenrepräsentanz**

Media Commerce  
77656 Offenburg

Telefon 07 81/9 90 56-60

E-Mail: hbk@mediacommerce.de

**Bildnachweis**

FSG, Hotel Copthorne SI, Gandalf,  
Seiffart, Hudson, Renz, Daimler-  
Chrysler, Delta, HTC, Walldorf,  
Kirschner

**Flugblatt**

ist titelschutz- und waren-  
zeichenrechtlich geschützt. Für  
unverlangt eingesandte Manu-  
skripte und Fotos wird keine

[www.airport-stuttgart.de](http://www.airport-stuttgart.de)

Haftung übernommen. Zitate aus dem Inhalt sind bei Quellenangabe erwünscht, Belege erbeten. Die Angaben in dieser Publikation beruhen auf sorgfältigen Recherchen der Autoren. Herausgeber und Autoren können jedoch keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben in dieser Publikation übernehmen. Für den Inhalt der Anzeigen sind die Inserenten verantwortlich. Alle Rechte vorbehalten. Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2000.



# Sag zum Abschied leise Servus

*Wer kann sich das vorstellen: den Flughafen Stuttgart ohne das Terminal 3? Doch bald ist es soweit, dann endet die mehr als 60-jährige Geschichte des markanten Gebäudes. Zum Abschied einige Erinnerungen*

### Der Baubeginn

Im Frühjahr 1937 ist Baubeginn. Der Architekt: Prof. Ernst Sagebiel, Berlin. Die örtliche Bauleitung wird den Stuttgarter Architekten Bregler und Barthle übertragen. An den Bauarbeiten sind fünf Firmen aus dem Raum Stuttgart mit 400 Arbeitskräften beteiligt.



*Oktober 1948: Das Vorfeld des Flughafens sieht noch wie ein Flickenteppich aus*

### Der Krieg ist vorbei

Das Vorfeld sieht noch wie ein Flickenteppich aus. Aber: Am 3. Oktober 1948 kann die Aufnahme des zivilen Flugverkehrs ab Stuttgart durch die Pan Am gefeiert werden. Mit Beginn der Blockade Berlins entlastet Stuttgart den Rhein-Main-Flughafen durch die Übernahme ziviler Flüge. In der Frankfurter Zeitung „Neue Presse“ vom 20.11.1948 ist unter der Überschrift „Via Echterdingen – Irdischer Umweg für Luftreisende“ zu lesen: „Man braucht



*Zimmerleute beim Richtspruch am 11. Februar 1939*

### Das Richtfest

Zimmerleute beim Richtspruch (Foto oben). Der Krieg verhindert jedoch die Aufnahme des zivilen Luftverkehrs und bringt die Luftwaffe auf den Flughafen.



*Anfang der 70er Jahre: Die Fluggastzahlen steigen. Langsam wird es eng*

sich im prachtvollen, durch kriegerisches Geschehen leicht demolierten Flughafengebäude in Echterdingen nicht um den Grenzpolizisten zu kümmern, der zwar wenig zu tun hat, aber einen achtbaren Löscher mit dem württembergischen Staatswappen besitzt.“ Und: „Wer Leben und Lärm des Rhein-Main-Flughafens kennt, wundert sich in Echterdingen über die himmlische Ruhe. Echterdingen ist Luftkurort für die Manager der Fluggesellschaften. Das einzig Aufregende für den holländischen Flugleiter ist das planmäßige Flugzeug aus Amsterdam.“



1955: der „Straßenbahnwagen“, eine Ansammlung verschiedener Kioske

## Der erste Tower

Aus einem Flugscheinschalter hatte man eine Hütte gebastelt und auf das Dach des Abfertigungsgebäudes gestellt. Dies war der erste, noch von amerikanischen Controllern besetzte Stuttgarter Tower. Bei schönem Wetter traf man sich dort oben zu einem Plausch, denn mehr als sechs Maschinen wöchentlich waren im planmäßigen Verkehr nicht zu erwarten.

## Straßenbahn

Das Bild oben aus dem Jahr 1955 hat echten Seltenheitswert, denn der so genannte Straßenbahnwagen, eine Ansammlung aus Zeitungskiosk, Andenkenladen und Auskunft, in der Mittelachse der Abfertigungshalle, muss ebenso wie die quer zur Verkehrsrichtung stehenden Vitrinen schon bald wieder dem steigenden Fluggaststrom Platz machen. Dieser liegt 1970, je nach Jahreszeit, bei täglich



1955:  
Eine Maschine  
der Pan Am  
rollt zum Start

## Das Boulevard-Café

Eine der letzten Verbesserungen für Terminal 3 (Terminal 1 ist seit dem Vorjahr im Bau) betrifft die Gastronomie: Im Ankunftsbereich wird das Boulevard-Café eingerichtet. Hier können Besucher in Bistro-Atmosphäre verweilen, Abholer haben einen ungehinderten Blick auf die Daten der Anknüpfungstafel.



50er Jahre: Auf der  
Zuschauer-Terrasse  
weht der Duft der  
großen weiten Welt

Der Flughafen wird zum Ausflugs-  
ziel: Das Boulevard-Café in der  
Ankunftsebene und die

Besucherterrasse  
laden zum  
Verweilen ein



## Neues Terminal

Seit dem Vorjahr laufen sämtliche Anknüpfungen über das neue Terminal 1. Daher wird der Ankunftsbereich von Terminal 3 zur Reisebüroebene umgestaltet. Am 14. Juni erlebt der erste Reise- und Touristiktag in allen Terminals einen überwältigenden Besucheransturm.

In wenigen  
Jahren werden  
sich die Terminals  
1 (M.) und 3 (r.)  
äußerlich  
angeglichen  
haben



Zusätzliche Gates schaffen Platz für immer mehr Fluggäste

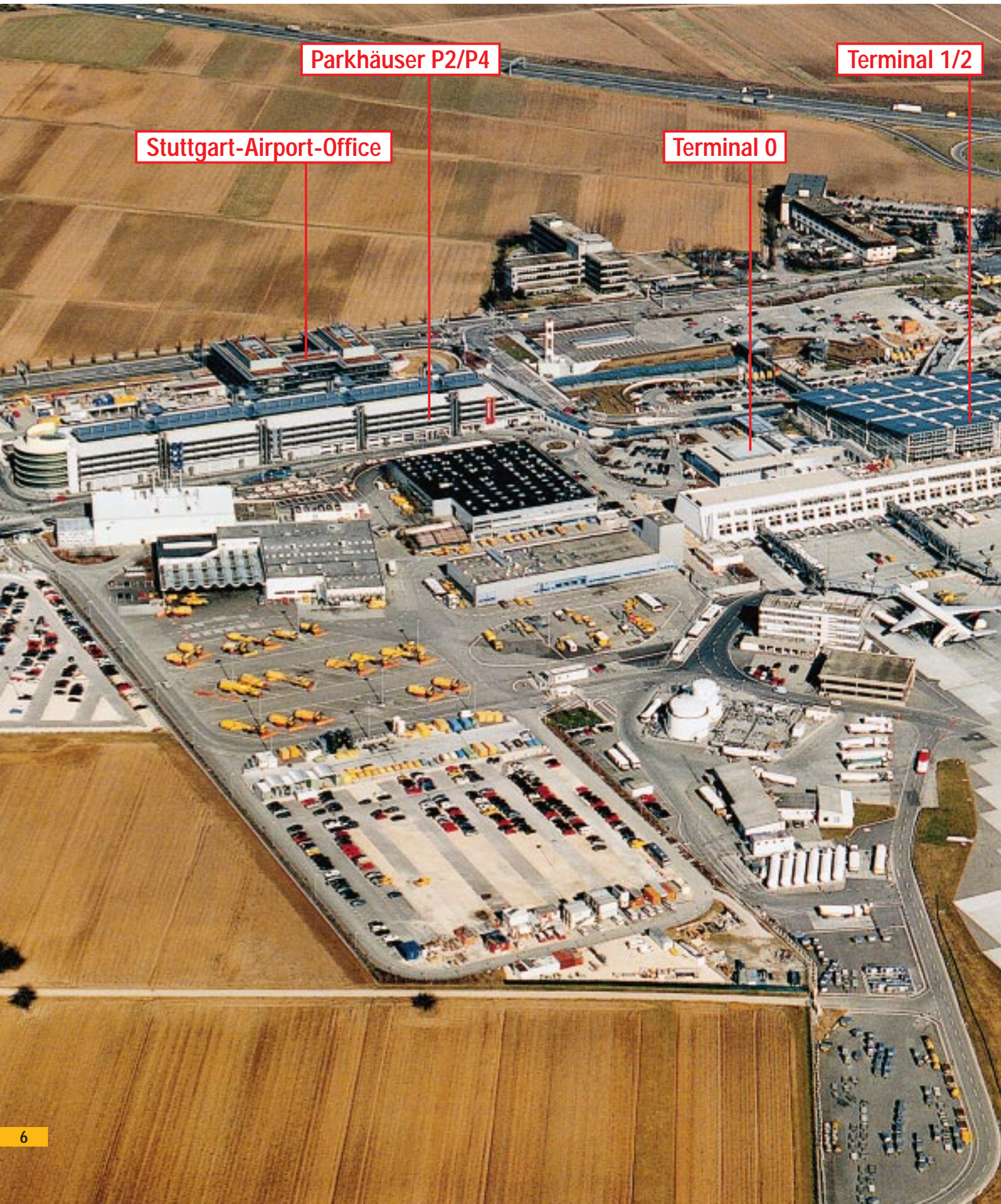




HEUTE

So wird Terminal 4

# Es tut sich was am Stuttgarter Flughafen –



Stuttgart-Airport-Office

Parkhäuser P2/P4

Terminal 0

Terminal 1/2

# - Terminal 4 kommt!



Terminal 3

Terminal 4

DaimlerChrysler-Hangar

Verbindungssteg

*Die Luftaufnahme zeigt den Flughafen Stuttgart im März 2000. Terminal 4 wird am 2. Mai offiziell eröffnet und bietet Platz für weitere zwei Millionen Passagiere jährlich*



# Gandalf Airlines – von Stuttgart nach Bergamo

*Der Jet 328-300 von Fairchild-Dornier der Gandalf Airlines bietet Platz für 31 Fluggäste*



*Die drei Besitzer von Gandalf Airlines (v.l.): Dr. Domiziano Boschi, Dr. Luigi Gozzini und Luciano Di Fazio*

Mittwochmorgen in Stuttgart: Es ist bedeckt, kühl und regnerisch. Die Passagiere zum Flug nach Bergamo Orio al Serio steigen in die High Speed Turboprop von Gandalf Airlines. Pünktlich um 8.55 Uhr hebt die Maschine ab. Das Interieur ist stilvoll gehalten, dunkelblaue Ledersitze gehören zum eleganten Design.

Ist die entsprechende Flughöhe erreicht, erhalten die Fluggäste in einer appetitlichen Box italienische Köstlichkeiten. Über den Alpen bietet sich ein wunderschönes Panorama: Schneebedeckte Hänge funkeln in der Sonne. „Ist das der Gotthard, den wir gerade überfliegen?“ Auf der Südseite geht's am Lago Maggiore vorbei. Die Turboprop schwenkt nach Osten Richtung Mailand. Pünktlich um 10.05 Uhr setzt sie in Milano Orio al Serio auf. Strahlender Sonnenschein empfängt die Gäste.

Aktien am „Nuovo Mercato“ erhalten. Die Gesellschaft fliegt verschiedene europäische Ziel an: Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Stuttgart, Barcelona, Foggia, Lyon, Paris und Zürich. Demnächst werden Amsterdam, Brüssel, Budapest, London und Prag in das Streckennetz aufgenommen. Gandalf Airlines

Turboprop 328 von Fairchild-Dornier ein. Der erste zweistrahlige Jet, der 328-300 von Fairchild-Dornier, ist seit November 1999 im Dienst. Drei weitere sollen bis April dieses Jahres folgen. Bis Ende 2000 ist der Kauf von fünf zusätzlichen Maschinen desselben Typs geplant. Der 328-300 Jet ist eine Weiter-

entwicklung des Turboprop-Modells. Design, Abmessungen und Ausstattung der Kabine sind identisch. Insgesamt sind die beiden Flugzeugtypen zu 70 Prozent baugleich, was zu Einsparungen bei Wartung und Betrieb führt. Der Geräuschpegel des 31-sitzigen Jets ist niedriger als beim Turboprop.



*Das stilvolle und elegante Ambiente der Gandalf-Maschinen lassen jeden Flug zum Erlebnis werden*

## Dynamische Italiener

Die private Fluggesellschaft Gandalf Airlines wurde von drei jungen Managern, die zusammen auf knapp 100 Jahre kommen und bereits bei McKinsey leitende Angestellte waren, gegründet: Ing. Luciano Di Fazio, Dr. Luigi Gozzini und Dr. Domiziano Boschi. Gandalf S.p.A. hat von der Borsa Italiana die Börsenzulassung für den Handel ihrer

hat verschiedene Interline- und Codeshare-Abkommen, die es den Kunden ermöglichen mit nur einem Ticket und einer Zwischenlandung weltweit 200 Ziele zu erreichen.

## Gandalf setzt auf Fairchild-Dornier

Die junge Fluggesellschaft, die erst seit 1999 den Flugbetrieb aufgenommen hat, setzt vier High Speed



*Im Cockpit des Jets 328-300 von Fairchild-Dornier im Dienst der Gandalf Airlines*



# Milano Orio al Serio International Airport – Mailands dritter Flughafen



*Willkommen  
im Flughafen  
Orio al Serio*

*Der Flughafen  
bietet einen  
herrlichen Blick  
auf die Alpen*

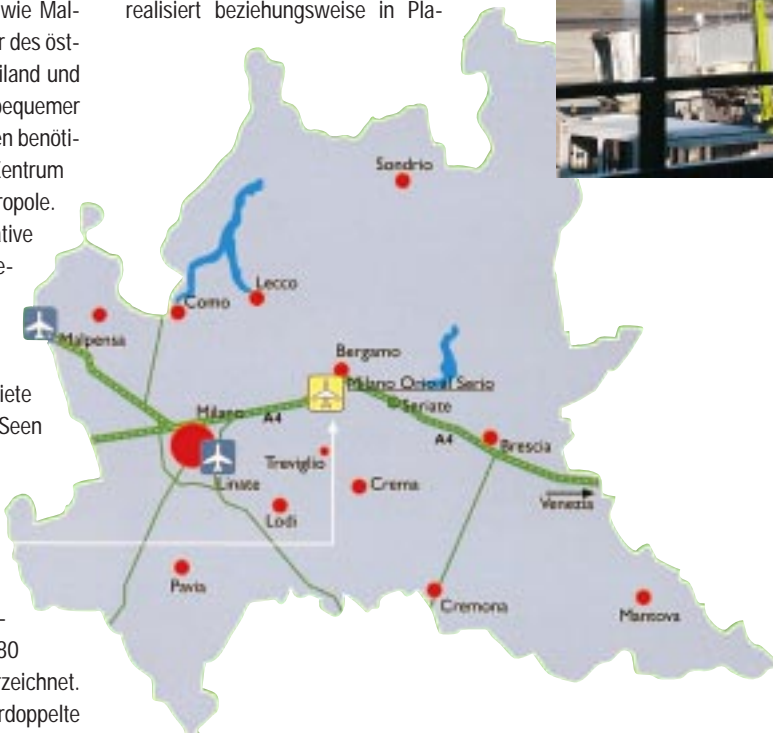


Der Flughafen Orio al Serio liegt bei Bergamo im Herzen der Lombardei. Er ist mit 45 Kilometern etwa gleich weit von Mailand entfernt wie Malpensa und für die Bewohner des östlichen Stadtrandes von Mailand und der östlichen Lombardei bequemer zu erreichen. Vierzig Minuten benötigen die Reisenden bis zum Zentrum der norditalienischen Metropole.

sich die Passagierzahl auf über eine Million. Ausgedehnte Arbeiten zur Anpassung der Infrastruktur sind bereits realisiert beziehungsweise in Pla-

Er wird sowohl als Alternative für Geschäftsreisende gegriepen, als auch als Ausgangsbasis für Touristen, die über das historische Bergamo die Urlaubsgebiete wie die oberitalienischen Seen ansteuern.

Der Aufschwung des Flughafens nahm eine stürmische Entwicklung. 1999 wurde eine Zunahme der Flugbewegungen gegenüber dem Vorjahr um 80 Prozent auf über 30 000 verzeichnet. Im gleichen Zeitraum verdoppelte



nung. Bereits durchgeführt wurden: Verlängerung der Start- und Landebahn von 2807 auf 3024 Meter, Ausbau des Terminals und Bau einer neuen Abflughalle, Verdoppelung des Check-In-Bereiches, Bau einer religiösen Stätte und eines Konferenzraumes. Für Gandalf Airlines wurde eine dunkelblau gehaltene, elegante Lounge eingerichtet, die dem Inneren eines Flugzeugs nachempfunden ist. Der Airport plant noch, ein neues Cargocenter mit einer überdachten Fläche von 30 000 Quadratmetern für Lagerräume und Büros sowie 15 Stellplätze für Flugzeuge zu bauen. Von Orio al Serio können die Reisenden nach Cagliari, Catania, Foggia, Neapel, Olbia, Palermo, Parma, Rom, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Stuttgart, Barcelona, Cap Verde, London, Luxemburg, Lyon, Paris und Zürich gelangen.

*In der Lounge von Gandalf Airlines im Flughafen Orio al Serio in Mailand wird die Wartezeit angenehm verkürzt*



### Vergleich

	Stuttgart	Orio al Serio
Beschäftigte	7000	1400
Passagiere 1999	7,7 Mio./Jahr	1,2 Mio.
Bewegungen	140000	30000
Fläche	400 Hektar	300 Hektar
S/L-Bahnen	3345 Meter	3024 Meter





# Mit dem Fallschirm ins neue Jahrtausend

Abenteuerliche Expeditionen ist man vom Stuttgarter Fallschirm-Weltmeister Klaus Renz inzwischen gewohnt. So sprang er vor sechs Jahren bereits aus 4000 Meter Höhe und minus 53 Grad über dem Nordpol ab und wagte auch sonst spektakuläre Sprünge in aller Welt. Zu seinem neuesten Abenteuer startete Klaus

Renz kurz vor dem Jahrtausendwechsel vom Stuttgarter Flughafen aus nach Santiago de Chile. Mit einem internationalen Team wollte er zur Jahrtausendwende als erster Deutscher über dem Südpol abspringen. Hier einige Auszüge aus seinem Logbuch:

7000 Metern begannen. Jetzt hat jeder seine warme Kleidung herausgeholt. Im Flugzeug, einer zweimotorigen Casa 235 mit Platz für 30 Springer, mussten wir vom Start weg Sauerstoff zu uns nehmen, da wir uns etwa 30 Minuten auf einer Höhe von 7000 Metern bewegen wollten. Natürlich war die Spannung groß – zwar hat jeder von uns schon einmal Höhensprünge absolviert, aber solche Sprünge sind nie ganz ungefährlich. Man muss ständig aufpassen, dass man den Sauerstoff einatmet, dass die Maske nicht verrutscht usw. Der Sprung aus dieser Höhe ermöglicht 110 Sekunden im freien Fall zu verbringen – das ist unheimlich lange, normalerweise sind maximal 60 Sekunden möglich.

die Anden mit ihren schneebedeckten Bergen. So langsam kommt Expeditionsstimmung auf.

## Punta Arenas, 29.12.1999

Ein wunderschöner Sternenhimmel bietet sich mir, es wird schon wieder leicht hell. Bei einem Briefing heute wurde uns mitgeteilt, dass erstens die Sauerstoffflaschen, die wir für den Sprung unbedingt brauchen, nicht in Punta Arenas sind und zweitens das Wetter zu schlecht ist, um heute nach Patriot Hills in der Antarktis aufbrechen zu können. Es ist seit dem Abend nun auch ziemlich sicher, dass wir nicht von Punta Arenas aus zum Südpol fliegen und dort springen werden. So etwas war gerüchteweise schon die letzten Tage durchgedrungen, der Sprung soll nicht direkt am Pol stattfinden. Eine große Enttäuschung für uns.

## Punta Arenas, 30.12.1999

Wir sind jetzt fünf Tage in Punta Arenas und wie's aussieht, werden wir eine weitere Nacht hier verbringen müssen. Das größte Problem: Die russischen Organisatoren der Expedition scheinen finanzielle Probleme zu haben. Sie können den Sprit für die schwere Maschine zum Südpol nicht bezahlen. Viele Diskussionen im Team, die Stimmung ist nicht gerade auf dem Höhepunkt; was wir hier durchmachen, auch

## Santiago de Chile, 22.12.1999

Wir haben hier blendendes Wetter, 25 bis 30 Grad, Sonnenschein ... So langsam trudeln die Expeditionsteilnehmer ein. Heute ist noch „Entspannungsprogramm“ angesagt.

## Rancagua, Chile, 23.12.1999

Wir sind heute Morgen um sechs Uhr nach Rancagua, einer Militärbasis südlich von Santiago, gefahren. Dort haben wir insgesamt vier Trainingssprünge gemacht.

## Santiago de Chile, Heiligabend

Ein spannender Tag! Früh um sieben zur Militärbasis Rancagua, wo nach einigen Probesprüngen die Vorbereitungen für einen Höhensprung aus

## Santiago de Chile, 25.12.1999

Weihnachten: Nicht viel passiert heute, wir hatten einen freien Tag. Das Wetter ist wie jeden Tag; um die 30 Grad warm.

## Punta Arenas, Chile, 27.12.1999

Heute Morgen gegen sieben Uhr aufgestanden, letzte Vorbereitungen getroffen, Rest der Ausrüstung zusammengekratzt. Am Nachmittag mit dem Flugzeug nach Punta Arenas. Zwischendurch konnte man wunderschön auf der westlichen Seite die Insellandschaft vor der chilenischen Küste sehen, im Osten



*Er ist Fallschirm-Weltmeister und ein echter Abenteurer: der Stuttgarter Klaus Renz. An Silvester brach er zum Südpol auf*





*Keine Sitze oder Haltegriffe – die Iljuschin ist nicht gerade eine der bequemsten Maschinen*

zu stehen und ich weiß, ich bin der erste deutsche Fallschirmspringer, der über der Antarktis und auch über der Arktis abgesprungen ist! Es werden Bilder geschossen, gefeiert,

die Stimmung ist entsprechend gut. Danach werden wir mit den Snow-Buggies zu unserem Basiccamp gefahren, wo Zelte aufgebaut sind. Zum Abendessen gibt's Tee, gefrorene Salami und gefrorenes Brot ...

### **Patriot Hills, 2.1.2000**

Es gibt die Möglichkeit, mit den Snow-Buggies zum Südpol zu fahren, aber einen Sprung wird es definitiv nicht geben. Die Dinger machen einen klapprigen Eindruck, sind aus Alu zusammengenietet, haben keine Heizung und sehen auch nicht sonderlich stabil aus. Allein die Anreise dauert schon vier Tage, wenn unterwegs ein Notfall passiert, kann es bis zu zwei Tage dauern, bis wir einen der beiden Punkte erreichen. Heute Nacht habe ich lange wach gelegen und überlegt, was ich machen soll. Nach einem weiteren Briefing ohne klare Aussagen zu den Themen Sicherheit und Notfallplanung steht meine Entscheidung fest: Ich werde unter keinen Umständen meine Gesundheit und mein Leben hier riskieren. Die bisherige Statistik dieser russisch geführten Expedition zeigt: Es geht mehr schief, als nach Plan klappt. Ich gelte eigentlich als sehr

besonnener Mensch und Fallschirmspringer, der seine Grenzen kennt. Für viele meiner Freunde liegen meine Grenzen sehr hoch. Aber es gibt einen Punkt, wo es heißt, Nein zu sagen. Es war eine sehr schwere Entscheidung, aber für mich der richtige Weg. Es gibt sehr, sehr viele gute Fallschirmspringer – aber nur sehr wenige alte Fallschirmspringer ...

### **Punta Arenas, 3.1.2000**

Die Freiheit hat uns wieder! Wir sind heute Morgen um drei Uhr in Patriot Hills abgeflogen – ich hatte Glück und konnte mir unterhalb des Cockpits der Iljuschin in der Beobachtungskapsel Platz machen. Zurück in Punta Arenas haben wir zuerst ein Hotel gesucht und eine superlange, schöne, heiße Dusche genommen ...

### **Punta Arenas, 4.1.2000**

Beim Abheben von Punta Arenas habe ich dann aus dem Fenster zum letzten Mal die große Iljuschin auf dem Flugplatz gesehen, es kam noch einmal die Erinnerung an die letzten Tage hoch. Es war kurz, spannend, emotional, nervenaufreibend, abenteuerlich – lässt sich mit ein paar Worten gar nicht so schnell beschreiben. Mein Vorhaben, über dem Südpol abzuspringen, werde ich nicht aufgeben! Das Abenteuer geht auf jeden Fall weiter ...

Das ausführliche Tagebuch und viele Fotos von Klaus Renz finden Sie im Internet unter:

[www.klaus-renz.de](http://www.klaus-renz.de)

emotional, ist daheim kaum nachzuvollziehen. Wir wollen alle zum Pol und den Sprung machen!

### **Punta Arenas, 31.12.1999**

Wir stehen am Flughafen von Punta Arenas. Wenn das Wetter mitspielt, fliegen wir nach Patriot Hills in die Antarktis. Die Stimmung ist gedrückt, wir wissen definitiv, dass wir den Südpol zum Millenniumswchsel nicht erreichen werden, und das war für viele von uns der Grund für diese Expedition.

Heute haben wir zum ersten Mal die riesige Iljuschin, eine russische Frachtmaschine, gesehen. Bei mir wurden Erinnerungen an meinen Nordpol-Ausflug 1994 wach und so war es dann auch: keine Sitzplätze, keine Gurte, keine Toilette. Die Snow-Buggies verstaute, unser Gepäck übereinander geworfen, darüber ein Gepäcknetz, keine Haltegriffe. Wir nehmen auf den Gepäckbergen Platz, sehr ungemütlich. Ein Höllenlärm, als die Maschine die Turbinen anwirft. Ich habe Ohrstöpsel dabei, das hilft! 18.30 Uhr, die Maschine gibt Vollgas, der Krach ist ohrenbetäubend. Sehr schwerfällig hebt unser voll beladenes Flugzeug von der Startbahn ab. Es ist so laut, dass man sich nicht unterhalten kann. Pünktlich zum europäischen Millennium lassen wir ein paar Sektkorken knallen. Das Spektakel dauert nicht lange – es ist relativ ungemütlich. Um 21.30 Uhr sind die ersten Eisschollen der Antarktis in Sicht. Ein faszinierender Anblick: Eisberge, riesige Eisplatten, blauer Himmel, ein paar Wolken ... Wir kommen der Sache näher! Um 23.00 Uhr setzen wir tatsächlich auf der Eislandebahn von Patriot Hills auf – wow! Unter blauem Himmel, bei

leichtem Wind und etwa zehn Grad minus stehe ich zum ersten Mal in meinem Leben in der Antarktis.

### **Forschungsstation Patriot Hills, Antarktis, 1.1.2000**

Es ist 1 Uhr nachts, die Sonne scheint taghell über uns. Jetzt wird es langsam Zeit, alle Springer bereiten sich auf den lang ersehnten Sprung vor. Die gesamte Kälteschutzkleidung wird angezogen und freudige Aufregung vor dem Sprung macht sich breit. Sollten wir wirklich die ersten Repräsentanten unserer Nationen sein, die mit dem Fallschirm über der Antarktis abspringen? Als die Maschine sich im Steigflug befindet, checken alle Springer gegenseitig ihre Ausrüstung durch. Ready-Set-Go: Um 3.15 Uhr der Absprung aus 3500 Meter Höhe bei minus 36 Grad. Lauter kleine Punkte stürzen sich aus der riesigen Heckklappe der Iljuschin am Himmel. Die unendliche weiße Schneelandschaft der Antarktis verliert sich am Horizont. Die Sonne spiegelt sich auf der Landebahn, die aus purem Eis besteht. Vom Fallschirm aus kann ich einige Bergketten in der Ferne erkennen. Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, an diesem Ort der Erde am Fallschirm zu schweben. Mit einer Helmkamera versuche ich die Faszination dieses Sprunges einzufangen. Nach der Landung fallen wir uns in die Arme. Alle haben den Sprung ohne Probleme überstanden. Es ist wunderschön, hier unten



*Die Spannung steigt! Noch ein letztes Foto mit der Iljuschin vor dem Sprung*



## Erster Spatenstich für die Nord-West-Umfahrung

Der Bau der geplanten Nord-West-Umfahrung von Filderstadt-Bernhausen hat begonnen. Stefan Mappus, MdL, Staatssekretär des baden-württembergischen Ministeriums für Umwelt und Verkehr, Regierungspräsident Dr. Udo Andriof, Dr. Peter Bümlein, Oberbürgermeister von Filderstadt, sowie die beiden Flughafen-Geschäftsführer Georg Fundel und Walter Schoefer gaben den offiziellen Startschuss für die wichtige Umgehungsstraße.

Die zwei Kilometer lange Umgehung kostet insgesamt rund 28 Millionen Mark und soll den stark frequentierten Ortskern von Bernhausen entlasten. Bauherrin ist die Stadt Filderstadt mit finanzieller Beteiligung des Landes, des Bundes und der Flughafen Stuttgart GmbH.

Für den Flughafen ist der Bau der Nord-West-Umfahrung notwendig, um die Flughafensüdseite verkehrsgerecht erschließen zu können. Dort

soll in diesem Jahr mit dem Bau des neuen Luftfrachtzentrums begonnen werden. Flughafen-Geschäftsführer Georg Fundel verspricht sich vom neuen Standort einen kräftigen Schub für die Luftfracht am Flughafen: „Die bisherige Leistung von rund 75000 Tonnen

Umschlag im Jahr entspricht keineswegs dem starken Aufkommen an Luftfracht in der Region Stuttgart und im Land Baden-Württemberg. Die Unternehmen erwarten am Flughafen bessere Infrastruktur- und Wettbewerbsbedingungen für die Luftfracht“, so Geschäftsführer

Georg Fundel. Bis zum Jahr 2010 sollen bis zu 160000 Tonnen Fracht auf der Südseite umgeschlagen werden. Geplant sind dafür moderne Fracht- und Verladeterminals, Büro- und Technikbauten sowie ein eigenes Vorfeld zur Abfertigung von Frachtflugzeugen.



*Mit den ersten Spatenstichen eröffneten (v.l.) Walter Schoefer, Dr. Peter Bümlein, Georg Fundel, Stefan Mappus und Dr. Udo Andriof den Bau der Umgehungsstraße*

## Von Stuttgart nach Söllingen: Eine Brücke zieht um

Stück für Stück wird der Abriss des alten Terminals 3 vorbereitet: Im Januar wurde der überdachte und teilweise verglaste Steg, der das CO<sub>2</sub>-Gebäude mit dem Terminal 3 verbunden hatte, demontiert. Obwohl der Steg am Stuttgarter Airport nicht mehr gebraucht wurde, hat man ihn dennoch nicht einfach

abgerissen, denn der Baden-Airport hatte sein Interesse daran angemeldet. Aus diesem Grund wurde die 16 Tonnen schwere Brücke mit Hilfe von zwei Kränen, kompetenten Arbeitern und viel Fingerspitzengefühl abgebaut und – langsam aber sicher – nach Rheinmünster-Söllingen transportiert.



*Vorsichtig wird die Brücke losgemacht ...*



*... und mit einem speziellen Kran durch die Lüfte bewegt*



*Im März begann der Stahlbau am DaimlerChrysler-Hangar*

## Wartungshalle für Daimler-Chrysler AG wächst

Seit Ende vergangenen Jahres entsteht zwischen dem Wartungshangar der Deutschen Lufthansa AG und der ehemaligen Halle für Kleinflugzeuge auf 7000 Quadratmetern eine neue Flugzeugwartungshalle für die DaimlerChrysler AG. Der Hangar ist mit umfangreichen Anbauten

für Werkstatt- und Lagerräume sowie Einrichtungen für die Fluggastabfertigung versehen. Darüber hinaus sind für die Mitarbeiter von DaimlerChrysler Konferenzräume vorgesehen. Ende Dezember 2000 soll die neue Wartungshalle in Betrieb gehen.



Die Terrassenkonzerte begeistern seit Jahren mit toller Musik



## Terrassenkonzerte erstmals gemeinsam mit SWR4



Die beliebten sommerlichen Blasmusikkonzerte des Flughafens Stuttgart haben ein neues Konzept. Zusammen mit SWR4 präsentiert der Airport an fünf Terminen neun Kapellen. Zum Auftakt der Veranstaltungsreihe sorgt am 1. Mai das SWR4-Blasmusikorchester unter der Leitung von Edi Graf für gute Stimmung auf der Aussichtsterrasse

im Terminal 1. Weiter geht's dann an jedem ersten Sonntag im Monat mit jeweils einer Kapelle aus einer Anrainergemeinde des Flughafens und einer aus dem SWR4-Land. Neben einem deftigen Weißwurstfrühstück gibt es auch noch an jedem Termin einen Rundflug mit dem Luftfahrtunternehmen Rall Air über Stuttgart zu gewinnen.

**Terrassenkonzert-Termine:**

**Montag, 1. Mai**  
SWR4-Blasorchester unter der Leitung von Edi Graf, 11.30–13.30 Uhr

**Sonntag, 4. Juni**  
Musikver. Echterdingen / Hans Kriso u. seine Egerländer Kapelle, 11–13 Uhr

**Sonntag, 2. Juli**  
Musikverein Musberg / Plüderhäuser Musikanten, 11–13 Uhr

**Sonntag, 6. August**  
Musikverein Sielmingen / Nattheimer Blasmusik, 11–13 Uhr

**Sonntag, 3. September**  
Musikverein Bernhausen / André Stoll und seine Schwabenlandmusikanten, 11–13 Uhr

## Was ist los am Airport?

- 19. April 2000 Oster-Gottesdienst**  
Terminal 1, Ebene 5, 12 Uhr
- 29. April 2000 „airbase – the last departure“**  
Partyevent mit Phats & Small, Cosmic Baby, DJ Woody, PF Cuttin und 0711-Sound System, Terminal 3, ab 22 Uhr
- 7. Juni 2000 Pfingst-Gottesdienst**  
Terminal 1, Ebene 5, 12 Uhr
- 20. August 2000 Kinderfest**  
mit vielen Mitmach-Aktionen, Shows und Gewinnspielen, 11–17 Uhr
- 20. September 2000 Erntedank-Gottesdienst**  
Terminal 1, Ebene 5, 12 Uhr
- 29. November 2000 Advent-Gottesdienst**  
Terminal 1, Ebene 5, 12 Uhr
- 20. Dezember 2000 Weihnachts-Gottesdienst**  
Terminal 1, Ebene 5, 12 Uhr



## Unterwegs zu Hause

im Dorint Hotel Fontana Stuttgart:

- 12 Minuten mit der S-Bahn zum Airport und zum Hauptbahnhof
- First-class Wohn- & Tagungskomfort
- 250 stilvolle Zimmer
- 9 Tagungsräume für 5 bis 500 Personen
- Erholung in der Fontana-Therme
- italo-schwäbische Gastronomie

Direkte S-Bahnverbindung zum Flughafen und zur Stadtmittte, jeweils 12 Minuten



**DORINT FONTANA - STUTTGART**  
Vollmoellerstrasse 5 - 70561 Stuttgart  
Tel.: 0711 73041 - Fax: 0711 7304225



## Wie funktioniert eigentlich ein Strahltriebwerk?

Diese Frage wird Besuchern des Flughafens Stuttgart seit neuestem anhand eines originalen Strahltriebwerks mit Leuchtschautafel auf Ebene 5 des Terminals 1 sehr eindrucksvoll beantwortet. Die bewegte Tafel stellt den Flugzeugbegeisterten per Knopfdruck dar, wie ein Triebwerk die nötige Kraft erzeugt, um ein Flugzeug in die Luft heben zu kön-

nen. Die Betreiber des Flugzeugmuseums Albatros, Günther Kloft und Peter Postner, haben dieses Flugzeugbauteil mit einer thermischen Leistung von 48000 Pferdestärken von einem der wenigen europäischen Triebwerksbauer erstanden. Zwei Triebwerke dieses Typs könnten ein Flugzeug von der Größe einer Boeing 757 in die Luft bringen.



*Das Strahltriebwerk mit seiner Leuchtschautafel fasziniert auch die kleinen Besucher des Flughafens Stuttgart*



*Reiseveranstalter und Reisebüroexpedienten konnten sich während der Präsentation selbst ein Urteil über die Boeing 717-200 machen*

## Olympic Airways stellt die neue Boeing 717 vor

Als erste Luftfahrtgesellschaft in Europa hat Olympic Airways die neue Boeing 717-200 in den Flugplan aufgenommen. Olympic Airways und der Flughafen Stuttgart stellten sie gemeinsam vor. Die Teilnehmer der Präsentation – ein Kreis von Reiseveranstaltern und Reisebüroexpedienten – konnten sich von den Vorzügen der Kleinsten aus der Boeing-Familie vor Ort überzeugen: Vor allem die Beinfreiheit und die geschmackvolle Einrichtung wurden von den Teilnehmern positiv bewertet. Die Boeing 717 hat eine

Sitzplatzkapazität von 105 Plätzen und ist die Ruhigste ihrer Klasse mit sparsamem Kerosinverbrauch und weit unter dem Durchschnitt liegendem CO-Ausstoß.



Ab 26. März 2000 fliegt die Boeing 717 täglich von Stuttgart nach Thessaloniki und Athen.

## Flughafenführungen: Der Blick hinter die Kulissen des Airports ist so beliebt wie noch nie

Noch nie nahmen so viele Besucher an den Führungen über den Stuttgarter Flughafen teil. Insgesamt warfen im vergangenen Jahr 18 405 Teilnehmer im Rahmen von 645 Führungen einen Blick hinter die Kulissen des Airports. Im Vergleich zum Jahr 1998 bedeutet das einen Anstieg um fast 10 Prozent beziehungsweise um 1750 Teilnehmer. Die Führungen geben in den andert-halb bis zwei Stunden einen Einblick in den Aufbau und Ablauf am Flughafen: Die Teilnehmer besichtigen die Terminals, passieren die Bordkarten- und Sicherheitskontrollen zum Gatebereich, machen mit dem Flughafenbus eine Rundfahrt über das Vorfeld, besuchen die Feuerwache mit ihren Spezial-Fahrzeugen und die „Katakomben“ des Airports – den Gepäckbereich.

Anmeldungen zu den Führungen werden werktags zwischen 10 und 12 Uhr unter der Telefonnummer 07 11/9 48 23 26 angenommen.

Es empfiehlt sich allerdings, sich frühzeitig anzumelden, da die Führungen meist lange im Voraus ausgebucht sind.

*Welchen Weg nimmt eigentlich das Gepäck, wenn es aus dem Flugzeug kommt? Flughafenführer Frank Dizinger zeigt's*





## Wie funktioniert eigentlich ein Strahltriebwerk?

Diese Frage wird Besuchern des Flughafens Stuttgart seit neuestem anhand eines originalen Strahltriebwerks mit Leuchtschautafel auf Ebene 5 des Terminals 1 sehr eindrucksvoll beantwortet. Die bewegte Tafel stellt den Flugzeugbegeisterten per Knopfdruck dar, wie ein Triebwerk die nötige Kraft erzeugt, um ein Flugzeug in die Luft heben zu kön-

nen. Die Betreiber des Flugzeugmuseums Albatros, Günther Kloft und Peter Postner, haben dieses Flugzeugbauteil mit einer thermischen Leistung von 48000 Pferdestärken von einem der wenigen europäischen Triebwerksbauer erstanden. Zwei Triebwerke dieses Typs könnten ein Flugzeug von der Größe einer Boeing 757 in die Luft bringen.



*Das Strahltriebwerk mit seiner Leuchtschautafel fasziniert auch die kleinen Besucher des Flughafens Stuttgart*



*Reiseveranstalter und Reisebüroexpedienten konnten sich während der Präsentation selbst ein Urteil über die Boeing 717-200 machen*

## Olympic Airways stellt die neue Boeing 717 vor

Als erste Luftfahrtgesellschaft in Europa hat Olympic Airways die neue Boeing 717-200 in den Flugplan aufgenommen. Olympic Airways und der Flughafen Stuttgart stellten sie gemeinsam vor. Die Teilnehmer der Präsentation – ein Kreis von Reiseveranstaltern und Reisebüroexpedienten – konnten sich von den Vorzügen der Kleinsten aus der Boeing-Familie vor Ort überzeugen: Vor allem die Beinfreiheit und die geschmackvolle Einrichtung wurden von den Teilnehmern positiv bewertet. Die Boeing 717 hat eine

Sitzplatzkapazität von 105 Plätzen und ist die Ruhigste ihrer Klasse mit sparsamem Kerosinverbrauch und weit unter dem Durchschnitt liegendem CO-Ausstoß.



Ab 26. März 2000 fliegt die Boeing 717 täglich von Stuttgart nach Thessaloniki und Athen.

## Flughafenführungen: Der Blick hinter die Kulissen des Airports ist so beliebt wie noch nie

Noch nie nahmen so viele Besucher an den Führungen über den Stuttgarter Flughafen teil. Insgesamt warfen im vergangenen Jahr 18 405 Teilnehmer im Rahmen von 645 Führungen einen Blick hinter die Kulissen des Airports. Im Vergleich zum Jahr 1998 bedeutet das einen Anstieg um fast 10 Prozent beziehungsweise um 1750 Teilnehmer. Die Führungen geben in den anderthalb bis zwei Stunden einen Einblick in den Aufbau und Ablauf am Flughafen: Die Teilnehmer besichtigen die Terminals, passieren die Bordkarten- und Sicherheitskontrollen zum Gatebereich, machen mit dem Flughafenbus eine Rundfahrt über das Vorfeld, besuchen die Feuerwache mit ihren Spezial-Fahrzeugen und die „Katakomben“ des Airports – den Gepäckbereich.

Anmeldungen zu den Führungen werden werktags zwischen 10 und 12 Uhr unter der Telefonnummer 07 11/9 48 23 26 angenommen.

Es empfiehlt sich allerdings, sich frühzeitig anzumelden, da die Führungen meist lange im Voraus ausgebucht sind.

*Welchen Weg nimmt eigentlich das Gepäck, wenn es aus dem Flugzeug kommt? Flughafenführer Frank Dizinger zeigt's*





## Das Feuerwehr-Ehrenzeichen in Silber für Manfred Rehm

Mit 18 Jahren war Manfred Rehm schon beim Spielmannszug der Freiwilligen Feuerwehr Westerheim aktiv und seitdem hat ihn die Begeisterung für den Feuerschutz nicht mehr losgelassen. Jetzt wurde ihm das Feuerwehr-Ehrenzeichen in Silber für 25 Jahre aktiven Feuerwehrdienst verliehen.

Nachdem er 1980 bei der Flughafenfeuerwehr Stuttgart einstieg, machte er die Ausbildung zum Berufsfirewehrmann, Rettungsanwärter und Brandmeister und ist mittlerweile Oberbrandmeister und stellvertretender Schriftführer der Feuerwehr am Airport. Außerdem hält Rehm seit 1985 als Jagdbeauftragter den Bestand der Hasen am Flughafen Stuttgart im Auge.



*Geschäftsführer Walter Schoefer (l.) übergibt Manfred Rehm das Feuerwehr-Ehrenzeichen*

## Falk Werner ist der neue AOC-Vorsitzende



*Interessenvertretung und Koordination der Airlines: kein leichter Job. Aber Falk Werner, der neue AOC-Vorsitzende, sieht der Aufgabe freudig entgegen*

Falk Werner, Stationsleiter von Hapag Lloyd, ist neuer AOC-Vorsitzender. Er ist in dieser Funktion für die Interessenvertretung und Koordination der Airlines am Flughafen Stuttgart zuständig. Sein Stellvertreter ist der Stationsleiter der Iberia Manuel Ferré-Hecker. Falk Werner war be-

reits 1973 für zwei Jahre am Stuttgarter Flughafen für Hapag Lloyd tätig, arbeitete dann jedoch für die Fluggesellschaft in Mombasa, Hannover, Hamburg, München, Frankfurt und Düsseldorf. Seit 1997 ist der gebürtige Schwäbisch Gmünder wieder zurück in heimischen Gefilden.

## Heinz Schwarz verabschiedet

Genau 44 Jahre war Heinz Schwarz insgesamt beim Zoll. Und davon war er allein 16 Jahre am Airport. Jetzt verabschiedete sich der Vorsteher des Zollamts Flughafen in den Ruhestand. Er kann auf eine bewegte Zeit zurückblicken: „Die Arbeit hier war sehr abwechslungsreich, diese Vielfalt gibt es sonst an keinem Zollamt“, meint Schwarz. Trotzdem freut er sich darauf, jetzt mehr Zeit für seine zahlreichen Hobbys zu haben. „Ich reise sehr gern und werde zuerst einmal nach Florida und nach Italien reisen, dann bin ich auch noch Sängervorstand von

meinem Verein in Nürtingen, male Ölbilder und beschäftige mich mit innerer Medizin“, zählt er auf. Langeweile wird bei all diesen Aktivitäten sicher nicht aufkommen. Ähnlich wird es wohl auch seinem Nachfolger, Zollamtsrat Harry Siegmund, gehen. Nach zwölf Jahren in der Oberfinanzdirektion Stuttgart wartet auf ihn jetzt eine neue Herausforderung. „Ich freue mich auf meine neue Aufgabe“, meint er. „Vor allem die Personalführung in dieser großen Dienststelle mit über 200 Personen ist sehr reizvoll.“

*Heinz Schwarz umringt von seinem Nachfolger Harry Siegmund (l.), Hauptzollamtsvorsteher Volker Künzle und seinem Vertreter Konrad Schmid (r.)*





# Ein Stern am Flughafenhimmel

*Rainer Sigg (l.)  
 ist mit ganzem  
 Herzen dabei*

Als Rainer Sigg im Februar 1996 am Stuttgarter Flughafen landete, um seine Kochlöffel im Flughafenrestaurant „top air“ zu schwingen, hatte ihn dessen außergewöhnliche Lage gereizt. Seine Erfahrungen, die er im Laufe der Jahre gesammelt hat, und seine Ideen bei einem Restaurant in diesem beeindruckenden Rahmen umzusetzen – das sah er als einmalige Chance. Er hat sie genutzt, und zwar erfolgreich.

Das „top air“ ist mit seinem Stern im tonangebenden Restaurantführer „Guide Michelin“ das beste Flughafenrestaurant Deutschlands, und dieser Spitzenplatz wird seit vier Jahren von Küchenchef und Restaurantmanager Sigg verteidigt.

Aber nicht nur kulinarische Kreationen liegen in Siggs Hand: Als Restaurantmanager trifft er auch alle wichtigen Entscheidungen vom Einkauf bis zum Personal, er koordiniert, teilt ein und gibt die Richtung an. Seine Vorstellungen werden von einer eingespielten Küchen- und Servicecrew umgesetzt. „Meine Brigade muss viel aushalten können, vor allem wenn's hoch hergeht. Da muss jeder Handgriff sitzen,“ weiß Sigg. Der Küchenchef ist stolz auf seine elf Köche und sechs Servicekräfte: „Jeder Erfolg fällt auf das ganze Team zurück.“

Und von diesem fordert er vollen Einsatz – der Tagesablauf lässt auch nichts anderes zu: Schon um 9.30 Uhr beginnen die Vorbereitungen für den Tag – schälen, putzen, Fleisch

zuschneiden, um 11.45 Uhr kommen schon die ersten Gäste. Bis 14.30 Uhr gibt es warme Küche und danach beginnen schon die Vorbereitungen für die Reservierungen am Abend – und der geht nicht vor 22.30 Uhr zu Ende. Da versteht man auch, wenn Sigg wiederholt erklärt: „Kochen ist nicht nur Beruf. Man muss mit dem Herzen dabei sein und den Beruf zum Hobby machen. Privatleben und Persönlichkeit können nicht vom Beruf getrennt werden.“

Für den 30-Jährigen findet Kochen nicht nur in der Küche statt: „Ich genieße es, auf Märkte zu gehen, mir Inspirationen zu holen, das jahres-



zeitabhängige Angebot aufzunehmen und daraus Ideen zu entwickeln.“ Der Koch beschäftigt sich ausgiebig mit seiner Arbeit, versucht sie stets weiterzuentwickeln und Neues zu schaffen. Dabei helfen ihm seine Kreativität, Disziplin und Erfahrungen.

Seine Philosophie ist im Prinzip einfach, macht aber einen Großteil des Erfolges aus. „Man muss wahnsinnigen Respekt vor dem Produkt haben, denn das Produkt entscheidet über die Qualität des Ergebnisses“, davon ist der Küchenchef überzeugt. Somit ist es selbstverständlich, dass er rund um die Uhr frische Ware anbietet. Und als Basis dafür braucht Sigg Vertrauen zu seinen Händlern, das er durch persönliche Kontakte aufbauen und erhalten muss. Kein Aufwand wird gescheut, um seine Gäste mehr als zufrieden zu stellen. „Und wenn die zufrieden sind, ist mir das Erfolg genug“, gibt sich der Küchenchef bescheiden. Aber natürlich bleibt er bei offensichtlichem Zuspruch seitens der Gäste nicht kühl: „Das Schönste ist für mich, wenn ein Gast sich mal überwindet, aufsteht und vor Begeisterung applaudiert.“



*Küchenchef Rainer Sigg und seine Küchenbrigade garantieren kulinarische Sternstunden*



**Bus-Charter**  
**Airline-Service**  
**Taxi-Service**  
**VIP-CAR-Service**  
**Kurier-Dienste**

**HOFMANN**  
*...fährt exklusiv*

*Herzlichen Glückwunsch!*

Flughafen  
 Terminal 1 / Ankunft  
 Fon: 07 11/79 63 56  
 Fax: 07 11/7 97 95 83  
 Internet: [www.hofmann-bus-und-taxi.de](http://www.hofmann-bus-und-taxi.de)  
 E-mail: [Info@www.hofmann-bus-und-taxi.de](mailto:Info@www.hofmann-bus-und-taxi.de)

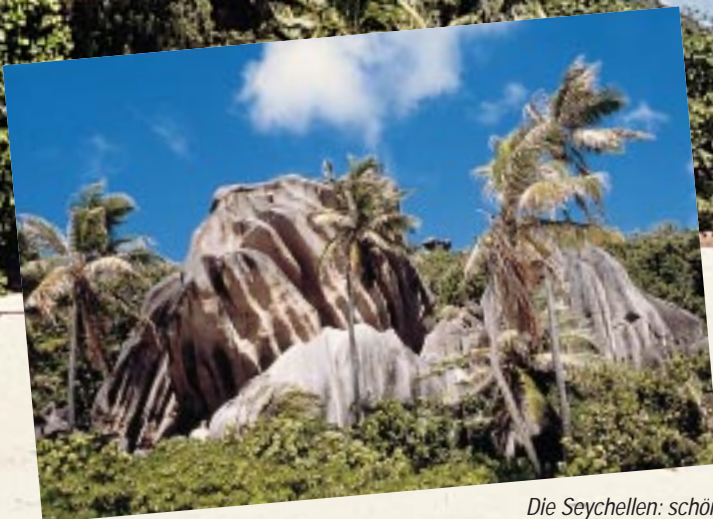


# Was lockt eine junge Frau von den Seychellen nach Stuttgart? Die Liebe!



## Edith Hunzinger

Geboren und aufgewachsen ist sie auf Mahé, der Hauptinsel des Archipels im Indischen Ozean. Von 1978 bis 1986 arbeitete Edith Hunzinger am Flughafen Stuttgart. Jetzt leitet sie das Fremdenverkehrsamt ihres Landes in Deutschland und ist Präsidentin der Vereinigung aller in Deutschland ansässigen Fremdenverkehrsämter. Informationen über die Seychellen gibt es unter Telefon 069/292064, Fax 069/296230, E-Mail SeyInfo@aol.com.



*Die Seychellen: schön wie das Paradies. Mehr als 100 Inseln bilden das Land auf der anderen Seite der Erdkugel*

„Meine Karriere begann mit einer Reise nach Echterdingen“, erzählt Edith Hunzinger. Vor 24 Jahren kam die temperamentvolle Schönheit von den Seychellen ins Schwabenland.

## Heimliche Vorbereitungen

Schon früh war klar, dass sie die große weite Welt erobern wollte. Sie lernte einen jungen Mann aus Echterdingen kennen und beschloss, für drei Monate nach Deutschland zu fliegen und ihn zu besuchen. „Mein Vater war total dagegen. So habe ich die Reisevorbereitungen heimlich getroffen und ihn schließlich vor vollendete Tatsachen gestellt“, sagt sie grinsend. Zuerst reiste sie

kreuz und quer durch Europa, belegte einen Sprachkurs und beschloss, vorerst in Deutschland zu bleiben. Der Vater weigerte sich jedoch, ihren Aufenthalt weiter zu finanzieren. So nahm Edith Hunzinger 1978 einen Job bei Kaufhof an. Der Hausdetektiv war es, der sie auf die Idee brachte, sich beim Flughafen zu bewerben. Er sagte zu ihr: „Ein Mädchen wie Sie gehört doch nicht hierher, Sie gehören zum Flughafen!“ Gesagt, getan! Edith ging zur nächsten Telefonzelle und rief die Personalabteilung des Stuttgarter Flughafens an. „Ich sprach mit Herrn Lechler und fragte ihn, ob jemand gesucht wird. Er sagte, ich soll meine Bewerbung schicken, doch ich sagte, dass ich

lieber gleich persönlich vorbeikommen würde“, erinnert sie sich. Ihre Hartnäckigkeit machte sich bezahlt! Kurze Zeit später begann sie eine Ausbildung in der Passagierabfertigung.

„Für mich ging mit diesem Job ein Traum in Erfüllung, ich hatte mir immer gewünscht, an einem Flughafen zu arbeiten“, meint sie. „Damals war der Flughafen noch viel kleiner, und alles war sehr viel persönlicher. Ich glaube, ich war damals die einzige Exotin am Airport“. Sie blieb dem Stuttgarter Flughafen acht Jahre lang treu: „Die Zeit war sehr schön, aber manchmal auch nicht einfach. Auf jeden Fall habe ich sehr viel gelernt.“ Später arbeitete Edith Hunzinger für die Firma Swatch und erfuhr dann, dass für das Fremdenverkehrsamt der Seychellen in Deutschland jemand gesucht wird. „Ich wusste, das ist mein Job! Vor allem freute ich mich, für meine Heimat arbeiten zu können.“

## Mit der Karriere ging's steil bergauf

Inzwischen ist Edith Hunzinger nicht nur für das Fremdenverkehrsamt ihrer Heimat in Deutschland, Österreich und der Schweiz zuständig, sondern ist auch die Präsidentin des Corps Touristique, der Vereinigung aller in Deutschland ansässigen Fremdenverkehrsämter. In dieser Funktion eröffnete sie zusammen mit Wirtschaftsminister Walter Döring die diesjährige CMT. „Ich freue mich sehr, auf diese Art etwas für die Seychellen tun zu können. Ich kann durch diesen Beruf oft in meine Heimat fliegen und meine Familie sehen“, sagt sie.

## Jetzt ist auch der Papa stolz

Übrigens hat sich inzwischen auch die Ansicht ihres Vaters geändert. Er ist unsagbar stolz auf seine erfolgreiche Tochter, auch wenn sie im kalten Deutschland lebt!



# Fliegende Polizisten, die Leben retten

„Einen anderen Beruf kann ich mir gar nicht vorstellen. Ich gehe in dieser Arbeit vollkommen auf“, erzählt Wolfgang Felber, Polizeihauptkommissar und Ausbildungspilot bei der Hubschrauberstaffel am Stuttgarter Flughafen. Ursprünglich wollte er Jet-Pilot bei der Bundeswehr werden, was leider nicht klappte. 1976 wechselte er zur Polizei und gehört seit 1982 zur Hubschrauberstaffel am Stuttgarter Flughafen.

„Mein Job ist sehr abwechslungsreich und macht mir unheimlich viel Spaß. Allerdings blutet mir schon ein bisschen das Herz, wenn ich aus der Ferne einen Jet der Bundeswehr sehe“, sagt er. Angesprochen, was für ihn der Kick an seiner Arbeit sei, überlegt er: „Kicks gibt es viele, einer ist die Serviceleistung, die man mit einem Polizeihubschrauber bei der Bevölkerung leisten kann. Aber auch der Einsatz neuester Technologie wie Nachtsichtgeräte und Wärmebildkameras ist sehr interessant.“

Felber ist auch für die Ausbildung und Schulung der Kollegen im fliegerischen Bereich zuständig. Die neuen Kollegen müssen auf den Systemen der drei verschiedenen Hubschraubertypen der Staffel geschult werden. Zudem muss jeder Pilot jährlich seinen Flugschein durch einen Checkflug erneuern, der von Felber für das Luftfahrtbundesamt abgenommen wird.

## Faszinierende Nachtflüge

Seit fünf Jahren beschäftigt er sich intensiv mit den Nachtsichtgeräten. Diese militärische Entwicklung hat sich inzwischen auch auf die zivile Polizeifliegerei ausgeweitet. „Durch die neuen technischen Hilfsmittel können wir inzwischen Suchaktionen auch bei Nacht durchführen, was vorher gar nicht möglich war“, erklärt Felber, der die Kollegen auch in diese technischen Neuerungen einweist. „Die Nachteinsätze sind faszinierend, aber auch sehr anstrengend. Die Leute müssen erst einmal trainieren, wie man mit diesen Geräten umgeht und lernen, wie sich die Umgebung mit dieser neuen Sichtweise



Wolfgang Felber ist Hauptkommissar und Ausbildungspilot bei der Hubschrauberstaffel der Polizei am Stuttgarter Flughafen

darstellt. Dafür werden sie in fünfwöchigen Kursen geschult.“

Im Durchschnitt werden die Polizeihubschrauber täglich für zwei Suchaktionen angefordert. „Man fiebert bei so einer Suchaktion mit den Menschen mit. Stellt sich vor, dass jemand verletzt und hilflos irgendwo liegt und Hilfe braucht. Man sorgt sich mit den Angehörigen, gerade wenn ein Kind vermisst wird. Selbst wenn unser Einsatz nicht erfolgreich verläuft, lassen wir uns von den Kollegen informieren, wie der Fall ausgegangen ist“, sagt Felber.

Die Arbeit beginnt für ihn gegen 7.30 Uhr. Gegen 16 Uhr ist seine Schicht zu Ende. Trotzdem wird er oft auch für Nachteinsätze aus dem Bett geholt. Die Einsatzgebiete sind weit gefächert. Etwa zehn Prozent sind so genannte Streifenflüge und Verkehrsüberwachungsflüge im gesamten Bereich von Baden-Württemberg. Dazu kommen etwa Umweltschutzflüge mit dem Wirtschaftskontrolldienst, Gewässerüberwachungsflüge für die Wasserschutzpolizei, Suchflüge und Transportflüge für Polizeigruppen zum Einsatzort.

## Abenteuerliches auf Streifenflügen

Auf Streifenflügen erlebt man dabei so manches. „Es ist schon unglaublich, wie sich manche Auto- und

Motorradfahrer verhalten“, erzählt Felber. Wenn ein Fahrer besonders auffällt, dokumentiert der Pilot das Fahrverhalten und informiert die Kollegen am Boden. Dabei kann es schon einmal zu wilden Verfolgungsjagden kommen. „Einen Motorradfahrer, der durch extrem schnelles und rowdyhaftes Fahren auffiel, haben wir vom Flughafen bis nach Ludwigsburg verfolgt, bis die Kollegen ihn endlich stoppen konnten.“ Einsichtig war der Missetäter jedoch nicht, er hätte schließlich einen wichtigen Termin in Heilbronn gehabt.

## Auch bei Verkehrsunfällen im Einsatz

Auch bei Verkehrsunfällen kommen die Polizeihubschrauber zum Einsatz. Oft müssen Luftbilder gemacht werden, um den Unfallhergang zu dokumentieren. Nachts kann der Polizeihubschrauber helfen, indem er die Unfallstelle oder den Einsatzort ausleuchtet. Wenn der Hubschrauber als erster Helfer zur Stelle ist, wird versucht, eine Landemöglichkeit zu finden, um erste Hilfe zu leisten. Die Eindrücke bei diesen Einsätzen gehen oft auch den erfahrenen Piloten an die Nieren.

Als Wolfgang Felber und sein Kollege einmal bei stürmischem Wetter am Bodensee unterwegs waren, sahen sie ein gekentertes Segelboot. Ein Mann klammerte sich am Boot fest,

der andere trieb ab. Das Ufer war zu weit entfernt und ein Rettungsboot war nicht in Sicht. So entschlossen sie sich, mit der Kufe des Hubschraubers einzutauchen und den Schwimmer in den Hubschrauber zu ziehen. Ein gefährlicher Einsatz. Ist einem in so einem Moment das Risiko bewusst? „Wir können das Risiko sehr gut einschätzen, dafür sind wir auch ausgebildet. Aber in so einem Moment verbindet man professionelles Fliegen mit der Notwendigkeit, dem Menschen zu helfen“, meint Felber. Seinen bisher dramatischsten Einsatz hatte er zu Beginn seiner Karriere. Ein Kleinflieger hatte sich im dichten Nebel verirrt und wollte am Stuttgarter Kreuz auf der Autobahn notlanden. „Wir wollten ihn suchen und zurück zum Flughafen lotsen“, erklärt Felber. „Die Sicht war so schlecht, dass wir uns über Vaihingen von Antenne zu Antenne getastet haben, bis wir ihn endlich in Sichtweite hatten. Ganz langsam brachten wir ihn dann zurück zum Flughafen. Als er sicher gelandet war, fiel mir ein riesiger Stein vom Herzen.“

Viele Einsätze der Hubschrauberstaffel retten Menschenleben. Bedankt sich der eine oder andere danach? „Nein, eigentlich nicht. Aber das ist auch gar nicht wichtig“, meint er bescheiden. „Die größte Belohnung sind die glücklichen Gesichter der Geretteten oder der Angehörigen.“



Die Flugzeuge der Tyrolean: Seit März geht es in Kooperation mit der Lufthansa nach Graz in die Steiermark

## Neues Flugziel: seit dem Frühjahr nach Graz

Tyrolean bietet in Kooperation mit Lufthansa seit dem 27. März einen gemeinsamen Flug von Stuttgart ins österreichische Graz an. Die schnelle Verbindung zielt vor allem auf Geschäftsreisende aus Baden-

Württemberg ab. In der Umgebung von Graz werden zum Beispiel für DaimlerChrysler Fahrzeuge wie der Jeep Grand Cherokee oder die Mercedes-M-Klasse produziert. Der Flug mit einem 50-sitzigen

Canadair-Jet wird von Montag bis Freitag angeboten. Der Jet verlässt Graz um 14.25 Uhr und landet um 15.30 Uhr in Stuttgart. Zurück geht es um 16.05 Uhr mit Ankunft in Österreich um 17.05 Uhr.

## Keine Probleme: sicherer Start ins Jahr 2000

Der Flughafen Stuttgart ist sicher und problemlos ins neue Jahrtausend gestartet. Sofort nach dem Datumswechsel wurden alle Y2k-relevanten Anlagen und Systeme hochgefahren und überprüft. Nach gut anderthalb Stunden waren alle Tests erfolgreich abgeschlossen und die anwesenden Spezialisten entkorkten etwas verspätet den Millenniums-Sekt.

Fünfzig Mitarbeiter waren in der Nacht zusätzlich am Airport im Einsatz und überwachten die Koordination und Steuerung der Systeme in einem eigens eingerichteten Y2k-Lenkungszentrum. Projekt-Koordinator Volker Hübner war mit dem

Ergebnis der anderthalbjährigen Vorbereitungen zufrieden: „Das Team hat hervorragende Arbeit geleistet und für einen guten Start ins neue Jahrtausend viel getan. Ich bin froh und erleichtert, dass alles so reibungslos ablief.“ Um exakt 2.32 Uhr setzte er den letzten Haken auf seine Checkliste.

Seit Mitte 1998 hatte sich die Projektgruppe „Y2k“ mit der umfangreichen Überprüfung, Umstellung und Erneuerung Y2k-rele-

vanter Anlagen, Systeme und Komponenten befasst. Insgesamt rund fünf Millionen Mark wurden in das Projekt investiert.



Volker Hübner mit Oskar Sauer von der Flughafenpolizei und den Geschäftsführern Walter Schoefer und Georg Fundel (v.l.)

## Neu ab Stuttgart

### Rheintalflug

Vom 20. Juli bis 21. August finden die Bregenzer Festspiele statt. Die österreichische Airline Rheintalflug, Mitglied im Team Lufthansa, bietet Klassikfreunden dazu ein spezielles Wochenendpackage an. Telefonische Informationen erhalten Sie unter 0 18 03/48 80 00 (zum Regionaltarif).

### Hapag Lloyd

Vier Maschinen von Hapag Lloyd sind zukünftig am Stuttgarter Flughafen stationiert. Drei Flugzeuge vom Typ Boeing 737-800 und ein Airbus A 310 fliegen alle wichtigen Urlaubsziele im Mittelmeerraum an.

### Crossair

Zweimal täglich fliegt Crossair von Stuttgart nach Basel und bietet damit einen Anschluss an ihr Eurocross-Hub.

### Canada 3000

Canada 3000 stockt das Sitzplatzangebot nach Toronto auf und setzt jetzt statt einer Boeing 757 mit 226 Plätzen einen Airbus A 330 mit 340 Plätzen ein. Die Strecke Calgary/Vancouver wird nicht mehr geflogen.

### Britannia

Einen zweiten Flug in die Dominikanische Republik führt Britannia ein. Künftig wird neben der Verbindung nach Puerto Plata auch alle 14 Tage ein Flug nach Punta Cana durchgeführt. Condor behält die Flüge nach Punta Cana und Puerto Plata bei.



**Douglas DC3**

**Technische Daten**

Spannweite	28,90 m
Länge	19,60 m
Höhe	5,10 m
Max. Startgewicht	12 t
Sitzplätze	30



Die betagte DC3 der Atlantic Airlines war auf einem Frachtflug zu Gast in Stuttgart.  
 Die Sonderbemalung „Royal Airforce“ erhielt die Maschine zum fünfzigsten Jahrestag des „D-Day“

**Boeing 757-300**

**Technische Daten**

Spannweite	38 m
Länge	54,40 m
Höhe	13,60 m
Max. Startgewicht	123 t
Sitzplätze	265



Die nagelneue 757-300 der israelischen Arkia zeigt sich regelmäßig samstags in Stuttgart

**Alenia ATR 42-300**

**Technische Daten**

Spannweite	24,60 m
Länge	22,70 m
Höhe	7,60 m
Max. Startgewicht	16 t
Sitzplätze	50



Der in Nürnberg beheimatete Filder Air Service brachte die Mannschaft des Fußballclubs Hansa Rostock für ein Spiel gegen den SSV Ulm nach Stuttgart

**Dornier 328-100**

**Technische Daten**

Spannweite	21,00 m
Länge	21,20 m
Höhe	7,25 m
Max. Startgewicht	14 t
Sitzplätze	32



Die junge expandierende italienische Fluggesellschaft Gandalf Airlines verfügt inzwischen über acht Dornier 328-100. In Stuttgart ist das Flugzeug werktäglich zweimal zu sehen



In regelmäßiger Folge stellt „Flugblatt“ Firmen und Unternehmen aus Baden-Württemberg vor, die für den Erhalt des Wirtschaftsstandortes von Bedeutung sind, und für die der Flughafen Stuttgart ein wichtiger Standortfaktor ist.

# HUDSON: Beinmode – ein tückischer und reizvoller Markt



Soft-Power, Light & Dark oder Expedition – unter diesen und anderen klangvollen Trendthemen werden die neuen Frühjahr/Sommer-Kollektionen der Marke HUDSON vertrieben. Und die gibt es reichlich: ob grob Gestricktes oder Feines, Strümpfe für Beruf oder Freizeit, ob für Damen, Herren oder Kinder. Seit über 50 Jahren macht HUDSON Beinmode. In Leinfelden-Echterdingen und Horb kümmern sich seit 1997 mittlerweile 344 Mitarbeiter um die Entwicklung neuer Produkte, Marketing, Vertrieb und Export modischer Beinbekleidung. Im mittleren Preissegment angesiedelt, wird die Strumpfmode von HUDSON aus-

schließlich im Fachhandel vertrieben. In der Bundesrepublik beliefern die Leinfelden-Echterdingen mehr als 7000 Fachgeschäfte. HUDSON gehört seit über 20 Jahren als Teilkonzern zur Kunert AG in Immenstadt, die im heiß umkämpften Markt der Beinbekleidung für den Fachhandel über zehn Prozent Marktanteil hält.

## Anfänge am Hudson River

Die Geschichte von HUDSON hat ihren Ursprung sowohl in den USA als auch in Deutschland. Die Geschwister Louise und Louis Seifart waren im Nachkriegsdeutschland aus dem in der Ostzone gelegenen Thüringen nach Stuttgart geflohen und gründeten dort 1949 die „Tauscher – HUDSON – Strumpffabrik GmbH“. Das Kapital erhielten sie von ihrem in den Vereinigten Staaten lebenden Bruder Fritz Seifart. Dieser war in den 20er Jahren ausgewandert und produzierte mit großem Erfolg in seiner Fabrik, der HUDSON Hosiery Company, Strümpfe am Hudson River im Staat New Jersey. Seifart wählte den Namen des Flusses als Markennamen für die in seiner Fabrik produzierten

Strümpfe und gehörte damals schon zu den umsatzstärksten Strumpferstellern in den USA.

Sein Neffe Horst Weißhuhn, der die Geschäfte später übernahm, profilierte sich schon früh als textiler Markenartikler. Mit der Marke HUDSON für die Zielgruppe „junge, dynamische Frau“ ging der Weg schon in den 50er Jahren steil nach oben. Bereits im Jahre 1953 begann die Firma mit der Produktion der damals heiß begehrten nahtlosen Strümpfe. Die Produktion musste dafür von den bisherigen Flachstrick-Maschinen

## Ulrich Kühfuss, Werbeleiter HUDSON International GmbH:

„Als Sitz des europaweit agierenden Unternehmens HUDSON ist der Standort in Leinfelden-Echterdingen optimal mit seiner Anbindung an die A8 und seiner unmittelbaren Nachbarschaft zum Flughafen. Der Flughafen Stuttgart bietet sehr gute Verbindungen zu allen europäischen Metropolen.“

auf Rundstrick-Maschinen umgestellt werden. Um nicht auf einem Bein allein zu stehen, stieg HUDSON 1963 in die Strickstrumpf-Produktion ein. Dieser Produktbereich wurde kontinuierlich ausgebaut und

*Eine Ausfahrt vor dem Flughafen liegt seit 1997 das HUDSON-Domizil*





So wurde in den 50er Jahren produziert: Blick in den Cottonsaal (Strickerei)

umfasst mittlerweile Produkte für Damen, Herren und Kinder – also für die ganze Familie.

## Starke Verpackungen

Innovationen in Fertigung, bei Produkten und Verpackung kennzeichnen das Unternehmen HUDSON. Als das erfolgreichste Artikelprogramm der Firmengeschichte hat sich die schachtelverpackte LillyPut-Familie entwickelt. Statt der üblichen flachen Hülle gibt es seit nunmehr 25 Jahren die kleine handliche Box. Von LillyPut wurden bisher weit über 250 Millionen

das Bein“ will das Unternehmen seine neue Produktlinie verstanden wissen, quasi die Verpackung als Programm.

## Den Trends immer auf der Spur

Neue Trends in der internationalen Mode aufzuspüren ist das Geschäft der Produktmanager und Designer bei HUDSON. Ist wie in diesem Jahr wieder mehr Farbe angesagt, so werden im Vorfeld die Kollektionen mit entsprechend breitem Farbspektrum ausgestattet. Die Produktion übernimmt eine konzerneigene Gesellschaft, die über mehrere Produktionsstätten in Deutschland, Europa und Nordafrika verfügt. Steht ein Produkt vor seiner Markteinführung,

wird es vorher von einem Kreis von Endverbraucherinnen auf Passform, Tragekomfort und Haltbarkeit getestet. Erst wenn die Artikel diesen Test bestanden haben, kommen sie auf den Markt. Vertrieben werden die Produkte über einen eigenen Außendienst in Deutschland und Europa, der das gesamte Bundesgebiet bereist und die Neuheiten beim Fachhandel vorstellt.

## Zukunft im europäischen Markt

In Zukunft möchte HUDSON vor allem die Schiene Export stärken. „Im europäischen Strumpfmarkt steckt noch einiges Potenzial“, so HUDSON-Werbeleiter Ulrich Kühfuss. Es gelte vor allem, sich dem europäischen

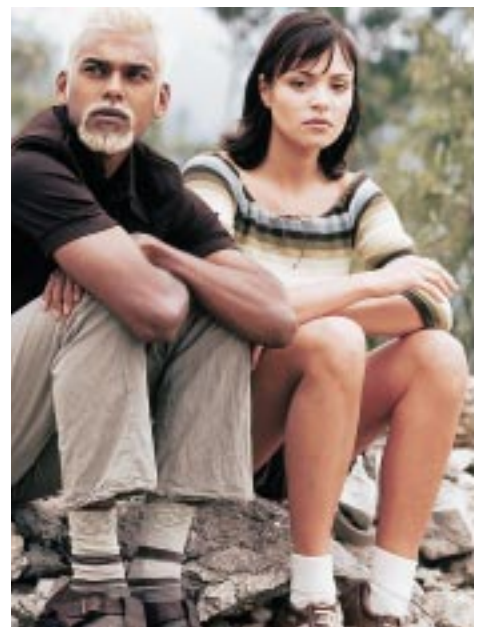
Mit der Verpackungsinnovation „Lipstick“ macht Hudson im neuen Jahrtausend Furore



## HUDSON International GmbH, Leinfelden-Echterdingen

Tätigkeit:	Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Strümpfen, Socken, Strumpfhosen, Oberbekleidung und sonstigen Textilien
Vertriebsweg:	Textiler Fachhandel
Mitarbeiter:	344
Umsatz:	141 Millionen Mark
Export:	Österreich, Schweiz, Benelux, Frankreich, Spanien

Stück verkauft. Ganz neu auf dem Markt ist seit Anfang 2000 Lipstick, eine weitere Verpackungsinnovation: Damen-Feinstrumpfhosen in aktuellen Farben werden werbewirksam in einer wieder verschließbaren Box in Lippenstiftform verpackt. Als „zartes Make-up für



HUDSON macht Beinmode für Damen, Herren und Kinder



Königliches Opernhaus im Schnee



Die Goldene Halle des Rathauses



Der Stortorget-Platz in der Altstadt

# Stockholm – eine schwedische Schönheit auf dem Wasser



Genießen Sie den atemberaubenden Blick auf die Altstadt von Stockholm vom 106 Meter hohen Turm des Stadshus

Die schwedische Hauptstadt Stockholm ist eine Stadt im Wasser: Auf 14 Inseln gebaut, wird sie beherrscht von vielen Brücken. Wunderschön zwischen dem Mälarsee und der Ostsee gelegen, steckt Stockholms Altstadt wie ein Korken zwischen süßem und salzigem Wasser.

In den engen Gassen können Sie nicht nur die mittelalterlichen Ursprünge Stockholms erkennen, sondern auch auf Entdeckungsreise in Antiquitätenläden, Boutiquen und Cafés gehen. Weil Schweden seit langem keinen Krieg mehr gesehen hat, blieb viel Altes erhalten. Die Antiquitäten werden zu günstigen Preisen verkauft. Gute Einkaufsmöglichkeiten finden Sie in den Straßen Odengatan, Roslagsgatan, im ganzen Altstadtbezirk Gamla Stan und im Kaufhaus Åhlens, dem größten in ganz Schweden.

Wer sich mehr für eine kulturelle Sightseeing-Tour interessiert, sollte auf keinen Fall das königliche Schloss verpassen – hat es doch

immerhin acht Zimmer mehr als der Buckingham Palast in London!

Außerdem kann man in Stockholm die längste Kunstgalerie der Welt bewundern: die U-Bahn. Jede Haltestelle ist ein Kunstwerk für sich – und wenn Sie die Eintrittskarte gelöst haben, dürfen Sie auch noch 110 Kilometer fahren. Wenn Sie mehr entdecken möchten, gibt es weitere 70 Museen und 99 Kunstgalerien.

## Einladende Parks und viel Wasser

Stockholm besteht nur etwa zu einem Drittel aus Asphalt. Den Rest bilden Wasser und Parks. Vielleicht ist das ja der Grund, warum so viele Stockholm-Führer diese Stadt als eine der schönsten der Welt bezeichnen. Selbst die Friedhöfe sind hier sehenswert. Immerhin haben die Vereinten Nationen einen davon in

ihrer Liste der Orte aufgenommen, die für die Menschen von unschätzbarem Wert sind.

Unser Tipp: Eine Stadtrundfahrt im Bus bringt Ihnen den schnellen Überblick. Die mehrsprachige

Insgesamt 24 000 Inseln gibt es rund um Stockholm



Die wunderschöne Umgebung lädt zu einer kleinen Spritztour mit dem Segelboot ein

## Infos zu Schweden

Zahlungsmittel	Krone (SEK)
Beste Reisezeit	jede Jahreszeit hat ihre besonderen Reize
Zeitzone	plus 1 Stunde
Sommerzeit	Ende März bis Ende Oktober
Typischer Feiertag	Mittsommerabend am 24.6.
Typisches Gericht	Smörgasbord (Fisch, Käse, Knäckebröt, Kartoffeln)
Typisches Produkt	Glas und Kristall
Infos im Internet	<a href="http://www.stockholmreise.de">www.stockholmreise.de</a>

## Ein Krimi für den Flug

Christiane Ziegler-Bölke vom „Treffpunkt Buch“ im Stuttgarter Flughafen empfiehlt den neuen Roman von Henning Mankell. „Mittsommermord“, erschienen im Zsolnay Verlag, ist ein mitreißender neuer Wallander-Krimi: temporeich, spannend und klug. Das Buch kostet 45 Mark.



Im Kajak auf Entdeckungstour

Tour startet an der Kungliga Operan. Es gibt mindestens zwei Fahrten am Tag.

**Flugverbindungen:** SAS-Flughansa, Abflug täglich außer Samstag 16.35 Uhr, Ankunft in Stockholm 19.05 Uhr. Rückflug täglich außer Samstag um 19.45 Uhr, Ankunft in Stuttgart 22 Uhr.



Stockholm ist eine der wenigen Städte Europas, in denen luftige Stadtrundfahrten im Heißluftballon möglich sind



## Neu: von Stuttgart nach Katowice

Im Südosten Schlesiens liegt eine Stadt, die, wie kaum eine andere, den Aufstieg Polens hin zu einem ernst zu nehmenden Beitrittskandidaten zur Europäischen Union symbolisiert: Katowice, auch Kattowitz genannt.

### Eine aufstrebende Wirtschaft

Die Industriestadt hat etwa 350000 Einwohner und ist wegen seiner Industrie von großer wirtschaftlicher



Die farbenprächtigen Trachten begegnen Ihnen überall

Bedeutung für Polen. Hier ist eines der bedeutendsten Zentren der Schwerindustrie, des Steinkohlebergbaus, der Maschinen- und Elektroindustrie.

Aber die moderne Stadt hat noch mehr zu bieten. Denn in Polen, dem Land von Fryderyk Chopin, Roman Polanski und farbenprächtigen Folkloretänzen, wird das kulturelle Leben von jeher groß geschrieben.

### Farbenprächige Folkloretänze

Eine Kulturhauptstadt liegt keine 50 Kilometer entfernt von Katowice: Krakau. Das mittelalterliche Stadtbild und viele Kulturschätze von europäischem Rang laden zu einem Abstecher ein.

Besuchen Sie doch die Trachtenpuppen-Triennale in Krakau. Diese äußerst interessante und gleichzeitig auch seltene Veranstaltung findet im September statt.

Das im August stattfindende Festival „Musik im alten Krakau“ bietet in den herrlichen Kirchenräumen, im Königsschloss auf der Wawel-Höhe, in der Aula der ehrwürdigen



Das Denkmal der schlesischen Aufständischen in Katowice

Jagiellonen-Universität oder in den Tuchhallen auf dem Krakauer Marktplatz klassische und moderne Musik in ihrem ganzen Reichtum.

**Flugverbindungen:** LOT, Abflug montags, mittwochs und freitags jeweils um 17.45 Uhr, Ankunft in Katowice 19.45 Uhr.

Rückflug montags, mittwochs und freitags jeweils um 14.45 Uhr, Ankunft in Stuttgart 17 Uhr.





Mit dem Hubschrauber zum Job: Das ist nicht nur schnell, man hat auch eine gigantische Aussicht

## Mit dem Hubschrauber zum Geschäftstermin

Seit vergangenem Jahr besteht am Stuttgarter Flughafen wieder die Möglichkeit, einen Hubschrauber für gewerbliche Einsätze kurzfristig anzumieten. Die Firma HTC Helikopter Charter GmbH eröffnete ein Büro im neuen GAT-Gebäude und stationierte einen Hubschrauber vom Typ Bell 206 Jet Ranger am Airport. Bei Bedarf werden weitere Maschinen aus

der Flotte des HTC eingesetzt. Die Hubschrauber können vor allem für Geschäftsreise-, Fracht-, Film- und Fotoflüge angemietet werden. Dafür stehen speziell stabilisierte optische Kamera-Systeme zur Verfügung. „Der neue General Aviation Bereich am Stuttgarter Flughafen unterstützt den Trend, die allgemeine Luftfahrt auch im mittelständischen

Bereich stärker zu nutzen“, so Volker Grasberger, Gründer und Geschäftsführer der HTC.

Nach Donaueschingen, Mannheim und Oedheim ist der Stuttgarter Flughafen der vierte Standort der Firma HTC. Kai Naujokat, Geschäftsführer der HTC, erklärt: „Der starke Bedarf, der im Wirtschaftsraum Stuttgart besteht, konnte bisher nicht vom

Stuttgarter Flughafen aus gedeckt werden, da dort keine entsprechende Infrastruktur vorhanden war. Mit der Privatisierung des GAT-Bereiches wurde erst die Möglichkeit geschaffen, ab Stuttgart effektiv zu operieren.“

Die Firma HTC ist unter der Rufnummer 0711/7944777 zu erreichen.

## Neuer Airbus für die DaimlerChrysler Aviation

Der ungeduldig erwartete neue Airbus A 319 der DaimlerChrysler Aviation GmbH (DCA) hat Anfang des Jahres seinen Betrieb aufgenommen. Er ersetzt den bisher geleasten A 320 und übernimmt mit vier bis fünf Flügen pro Woche den Werksverkehr zwischen Stuttgart und Detroit.

Auf Grund des vergrößerten Tankvolumens ist kein Zwischenstopp in Island mehr nötig, so dass sich die Flugzeit um gut zwei Stunden auf durchschnittlich neun Stunden reduziert. Der neue Airbus hat 48 Sitzplätze.

DCA verfügt zusätzlich über vier Business-Flugzeuge, zwei vom Typ

Learjet 60 und zwei Challenger 604. Sie werden für den internen Bedarf und zur gewerblichen Nutzung durch Dritte eingesetzt.

Das gesamte Flugzeug-Chartergeschäft von DaimlerChrysler wird von den 115 DCA-Mitarbeitern organisiert. Dazu gehört die Nutzung und Vermarktung der eigenen und bei

Bedarf auch das Chartern externer Flugzeuge.

### Einzug Ende 2000

Ende 2000 wird DaimlerChrysler Aviation voraussichtlich den neuen, von der Flughafen Stuttgart GmbH gebauten Hangar mit Büro und Wartungsräumen beziehen.



Der neue Airbus A 319, umrahmt von zwei Challenger 604 aus der DCA-Flotte



### Polizeihubschrauber Bell 412

Die Flotte der Polizei-Hubschrauberstaffel am Stuttgarter Flughafen wird komplett erneuert. Seit Anfang des Jahres verstärkt ein Hubschrauber vom Typ Bell 412 die Flotte. Die Maschine wurde für zweieinhalb Jahre geleast und wird vor allem für Einsätze des Spezialeinsatzkommandos (SEK) aus Göppingen eingesetzt. Sie verfügt über acht Sitzplätze und zwei Triebwerke mit jeweils 900 PS. Ihre Reisegeschwindigkeit beträgt zirka 220 km/h, die Reich-

weite etwa zweieinhalb Stunden. Die Bell 412 ist viel leiser als die älteren Hubschraubermodelle, da sie statt eines 2-Blatt-Rotors über einen 4-Blatt-Rotor verfügt. „Im Laufe der nächsten Jahre sollen alle Hubschrauber gegen neue Modelle ausgetauscht werden, da die zur Verfügung stehenden doch etwas in die Jahre gekommen sind“, sagt Rolf Gröner, Polizeihauptkommissar bei der Staffel. Der älteste ist immerhin fast 26 Jahre alt.



Neu in der Polizei-Hubschrauberstaffel: der Hubschrauber vom Typ Bell 412

### Bordmenüs für Arme – die Idee ist einen Award wert



Wer hat sich nicht schon einmal gefragt, was mit den nicht verbrauchten Bordmenüs passiert? Susan Powell, Flugbegleiterin bei Delta Air Lines, wurde jetzt mit einem Festakt in London mit dem OAG Outstanding Service Award für ihre Vorschläge zum Recycling von Essensresten geehrt. Auf ihre Initiative hin gibt es jetzt in 25 amerikanischen Städten Zentren, in denen die großen Mengen an nicht verbrauchten Bordmenüs an Bedürftige ausgegeben werden.

Ausgezeichnet für eine tolle Idee: Susan Powell, Flugbegleiterin bei Delta Air Lines (l.), hier mit Leslie O'Donnell, Supervisor Inflight Services

### Wo übernachten die Crews?

Viele Crewmitglieder der Airlines, die den Stuttgarter Flughafen anfliegen, müssen in Stuttgart übernachten. Flugblatt stellt Hotels vor, in denen die Crews ein „home from home“ finden.

### Alles unter einem Dach: Hotel Copthorne SI



Mitten im STELLA Erlebnis-Center liegt das Vier-Sterne-Hotel „Copthorne SI“ mit Spielbank, Themenrestaurants und Fitnessclub

Wenn die Crews von FlyFti, Tarom, Alitalia und Maersk Air in Stuttgart übernachten, erwartet sie ein abwechslungsreicher Aufenthalt im nur wenige Minuten vom Flughafen entfernten Vier-Sterne-Hotel „Copthorne“. Das Hotel verfügt über 454 Zimmer der Standard- und Classic-Kategorie und befindet sich mitten im STELLA Erlebnis-Center. Neben zwei Musicals, Disney's „Die Schöne und das Biest“ und „Tanz der Vampire“ erwarten die Crew-Mitglieder die Spielbank Stuttgart, ein MaxX-Filmpalast sowie verschiedene Shops.



Herzlich willkommen! Die moderne Rezeption des Hotels „Copthorne SI“ lädt zu einem entspannenden Aufenthalt ein

Schlemmen und ausgehen können sie in neunzehn verschiedenen Themenrestaurants und -bars. Zum Entspannen gibt es einen Gesundheits- und Fitnessclub, eine exklusiv gestaltete, 6000 Quadratmeter große Saunalandschaft und ein Schönheitsinstitut.

„Bei uns finden die Crews alles unter einem Dach. Ruhe und Entspannung, Show, Sport und Action. Das ist einmalig in Deutschland“, erklärt Carsten Colmorgen, Verkaufs- und Marketingdirektor des Hotels. Eingechekkt werden die Crews an einem separaten Schalter. Für alle, die früh raus müssen, steht ab fünf Uhr das Early Bird Frühstück bereit. Auch Ausflüge in die Stadt sind kein Problem. Direkt hinter dem STELLA Erlebnis-Center befindet sich eine S-Bahn-Haltestelle.



# Man nehme einen Stern...

...über 70 Fluggesellschaften und über 100 Ziele weltweit...

Mit dem Restaurant „top air“ besitzt der Flughafen Stuttgart das einzige Sternerestaurant an Deutschlands Flughäfen. Was noch zu unserem Erfolgsrezept gehört sind neue Terminals, beste Verkehrs-Anbindungen und Hunger auf Neues. Flughafen Stuttgart macht Appetit.

Gute Anbindung

Kurze Wege

Guten Flug

Flughafen  Stuttgart



# Botho Walldorf hat sich der Geschichte auf Schienen verschrieben

Seinem Interesse an Kulturgeschichte und der Hohenzollerischen Landesbahn hat man es zu verdanken, dass wichtige Zeugnisse der Geschichte nicht vergessen werden: Botho Walldorf, seit 1982 Operator in der Datenverarbeitung am Flughafen Stuttgart, hat sich einem nicht alltäglichen Hobby verschrieben: Seit seiner Jugend trägt er Fotografien und Dokumente zur Geschichtsaufbereitung zusammen. Mittlerweile umfasst das Privatarchiv des Amateurfotografen eine Vielzahl von Bildern, darunter seltene Aufnahmen von Lok- und Waggonarten, Alltagsarbeit oder sanitären Anlagen, die man heute kaum noch findet.

## Bereits als Kind von den Dampflokfasziniert

Angefangen hat das alles vor nunmehr 45 Jahren – da war er gerade mal 10 Jahre alt. Seine erste Kamera, sinniert der heute 55-Jährige, war eine Dacora Dignette, Kamerawerk Reutlingen. Ein Standardmodell für viele seiner Altersgenossen in den frühen sechziger Jahren. Viele seiner Kameras stellt er als nicht funktionsfähige Exponate aus.

Ein Nachbar hatte dem Schüler Walldorf damals Zutritt zu der Bahnbetriebsstätte Gammertingen verschafft. Der Junge war fasziniert von den alten Dampflokomotiven und den Männern, die sie reparierten. „Begegnungen wie diese entscheiden meist über den Weg, den man im Leben einschlägt“, meint Walldorf und hat in seinem Fall Recht: In den 60er Jahren fing er während der Schulzeit an, den Betrieb der Hohenzollerischen Landesbahn fotografisch zu dokumentieren. Ab 1970 wurden die Dampflokomotiven in Hohenzollern betrieblich nicht mehr genutzt – sie verschwanden von den Schienen. Bereits im darauf folgenden Jahr begann der Museumsbetrieb.

*Botho Walldorfs Hobby ist mal mehr, mal weniger schnell und dampft. Heute ist die Hohenzollerische Landesbahn noch im Museums- und Planbetrieb zu bewundern*

*Einsteigen bitte! Begeben Sie sich mit Botho Walldorf auf ein Stück Bahngeschichte*



## Seltene Aufnahmen von der Bahn

Als bekannt wurde, dass Walldorf seltene Aufnahmen der Landesbahn zusammengetragen hat, kamen auch schon Presse und Fernsehen auf ihn zu, um für Berichte über die Bahn zu recherchieren. So war der Landesbahnkenner zweimal in der Sendung „Eisenbahromantik“ zu Gast. Doch dabei sollte es nicht bleiben: Freilichtmuseen auf der Suche nach Exponaten zu bestimmten Themen und nach entsprechenden Kontakten wenden sich ebenso

an den engagierten Hobbyhistoriker wie Geschichtswissenschaftler oder Studenten der Architekturgeschichte.

Denn mit den Jahren kamen zu den Bildern über die Bahn auch Dokumentationen über Dörfer im Hohenzollerischen. Mittlerweile sind daraus 12 Bildbände entstanden. Walldorf: „Reich wird man damit nicht, aber dass die Bücher und die Presstexte später mal zur vergleichenden Geschichtsschreibung herangezogen werden, erfüllt mich mit großer Freude.“

## Schon viele Ausstellungen ausgerichtet

Neben so viel Geschichtsbearbeitung findet er aber auch noch Zeit, seine „Zeitzeugnisse“ zu präsentieren: Mehr als ein Dutzend Ausstellungen hat er bis heute mit seinen Werken ausgerichtet. Auch am Airport Stuttgart im Terminal 1 zeigte Walldorf schon Großfotografien im Rahmen des Finnland-Festivals 1994. „Das

hat sich angeboten, weil ich mal ein Jahr da oben gelebt habe“, erklärt er. In diesem Zusammenhang lernte der Amateurhistoriker den damaligen Geschäftsführer Schreiner persönlich kennen, mit dem er im letzten Jahr das 100-jährige Jubiläum der Landesbahn feierte.

## Mit der Arbeit will er noch nicht so schnell aufhören

Besonders wichtig sind für ihn die Dispositiven, die in mehreren Archiven, zum Beispiel im Stadtarchiv Sigmaringen, für ihn angelegt worden sind. Walldorf: „Das zeigt mir, dass meine Arbeit auch von hauptberuflichen Historikern als wichtig angesehen und anerkannt wird.“ Und mit dieser Arbeit wird er auch nicht so schnell aufhören: „Man ist ja nie am Ende. Geschichte ist immer im Fluß.“ Durch seine Zusammenarbeit mit den Archiven fing Walldorf an, über sein eigenes Leben hinaus zu denken. Wichtig ist ihm dabei, dass das von unserer Generation Geschaffene „unter anderen Fragestellungen ganz sicher wieder angesehen und einen Beitrag zur vergleichenden Geschichtswissenschaft leisten wird.“



### Nach 30 Jahren: „Die Jungen sollen weitermachen“

Fehlen werden sie ihm schon, die engen Beziehungen zwischen den Kollegen, die bei der Feuerwehr unverzichtbar sind. „Einigkeit ist ein entscheidender Grundsatz der Feuerwehr, um sich im Notfall für den anderen einsetzen zu können“, erklärt Karl Göhring, der nach fast 30 Jahren die Flughafenfeuerwehr Stuttgart verließ. „Jetzt sollen die Jungen weitermachen“, meint er.

Von 1961 an war der Oberbrandmeister bei der Feuerwehr gewesen: zunächst nur bei der Freiwilligen Feuerwehr in seinem Heimatort Oststelsheim, vom 1. April 1970 auch bei der Berufsfeuerwehr am Flughafen. Neben seinem Job am Airport ist er



Karl Göhring

bei der Freiwilligen Feuerwehr geblieben, war zehn Jahre lang Kommandant. 1987 wurde Göhring mit dem Feuerwehr-Ehrenzeichen in Silber für 25 Jahre aktiven Feuerwehrdienst ausgezeichnet.

Gern erinnert er sich an die Zeit am Flughafen. Der Oberbrandmeister erlebte nicht nur den Auf- und Ausbau des Flughafens mit, sondern auch der Feuerwache. Natürlich hatte seine Arbeit am Airport außergewöhnliche Erlebnisse zu bieten. So zum Beispiel der schwierige Einsatz, als der damalige A-Bau (heute Terminal 3) in Zusammenarbeit mit der Wache wegen eines Kabelbrandes im Verteiler evakuiert

werden musste. An eine Episode denkt Göhring gerne zurück: Als der Jumbo „Baden-Württemberg“ am Stuttgarter Flughafen getauft werden sollte, erwartete man einen Massenauflauf, der auf das Vorfeld stürmen würde. „Um die Menschenmasse zurückzuhalten, sollten wir die Menschen mit Schläuchen anspritzen“, erinnert sich Göhring. Der Ansturm blieb aber glücklicherweise aus.

Auch wenn Karl Göhring mit seinem großen Garten, seinem Schäferhund und seinen sieben Enkelkindern genug Beschäftigung hat, wird er hin und wieder am Flughafen und bei der Feuerwache vorbeischauen.

### Mehr Zeit für Hobbys

Nach 38 Jahren verabschiedet sich der Oberfeuerwehrmann Heinz Decker vom Flughafen Stuttgart. 1962 landete er bei der Flughafenfeuerwehr, wo ihm anfangs auch seine Ausbildung zum Karosseriefaschnern zugute kam: Die Feuerwehr führte nämlich zu dieser Zeit Blecharbeiten an Fahrzeugen noch selbst aus.

Aufgewachsen in der damaligen „Lufthansa-Siedlung“ (sein Vater war bei der Deutschen Lufthansa beschäftigt), sprachen ihn immer wieder Bekannte an: „Warum gehst du nicht auch zum Flughafen?“ Als die Flughafenfeuerwehr dann Arbeitskräfte suchte, bewarb er sich:

„Die Feuerwehr hatte für mich einen besonderen Reiz. Ich denke, jeder Mann hat irgendwann einmal davon geträumt, zur Feuerwehr zu gehen.“ Als Decker am Flughafen anfang, waren lediglich acht Feuerwehrmänner am Flughafen im Einsatz (mittlerweile sind es 71). „Wir waren wie eine Familie und wir hatten einen tollen Chef, der fast wie ein Vater zu uns war“, schwärmt er.

An die alte Zeit und die damaligen Aufgaben der Feuerwehr erinnert sich Decker gern: In den 60er Jahren landeten einige Flugzeugtypen, wie zum Beispiel die Caravelle, noch mit Bremsfallschirmen. „Die Feuerwehr war damals dafür zuständig, die Fallschirme so schnell wie möglich von der Start- und Landebahn zu holen, sie wieder zusammenzufalten und den Fluggesellschaften zurückzugeben“, erzählt er.

Nach seinem Abschied vom Flughafen hat Decker jetzt mehr Zeit, sich seinen Hobbys zu widmen. Er genießt Kurzreisen an den Bodensee und nach Oberstdorf oder fährt zum Wandern auf die Schwäbische Alb. Und besonders gern kümmert er sich um seinen schönen Garten und seinen Haushalt.



Heinz Decker

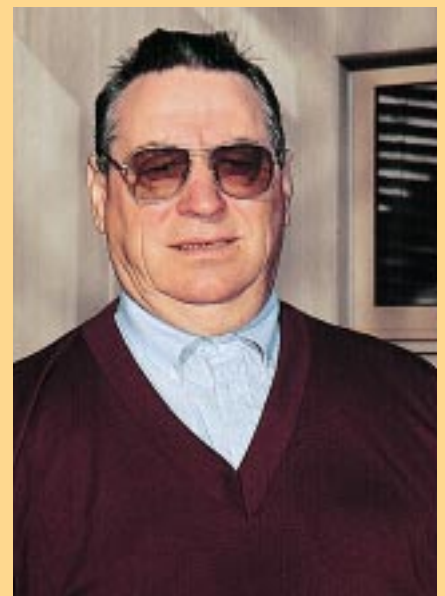
### Den Ruhestand genießen

29 Jahre war Wilhelm Abt am Flughafen Stuttgart beschäftigt: In der Abteilung Bodenverkehrsdienst packte er die ersten Jahre als Vorfelddarbeiter kräftig mit an, später wechselte er zum Buseinsatz. „Die Arbeit als Busfahrer hat mir sehr gut gefallen. Vor allem weil man nicht immer mit den gleichen Menschen zu tun hatte, sondern die unterschiedlichsten Passagiere beförderte“, erzählt Abt, der am 31. Dezember 1999 in den Ruhestand verabschiedet wurde. Ab und an kamen auch während der Fahrt Passagiere mit Fragen rund um den Flughafenbetrieb auf den Busfahrer zu, die er gern beantwortete.

Bekannte Persönlichkeiten in seinem Bus mitzunehmen, war für Abt schon beinahe Normalität. Besonders in Erinnerung geblieben ist ihm jedoch Bundeskanzler Kurt-Georg Kiesinger, den er während einer Flughafenführung über das Vorfeld fuhr.

In den Ruhestand geht Abt gern und freut sich schon darauf, jetzt öfter

Wandern zu gehen und in und an seinem Haus zu arbeiten. Sein größtes Hobby sind aber seine vier Enkelkin-



Wilhelm Abt

der, denn: „Wenn die da sind, ist immer was los.“ Aber auch wenn der Busfahrer seinen Ruhestand genießen wird, den Kontakt zum Airport kann er nicht ganz abbrechen: „Ich schau schon mal wieder vorbei – spätestens beim nächsten Fest am Flughafen.“

# Glückwunsch!

## 50. Geburtstag

Rainer Schmidtgen	VD 1-21	am 27.01.2000
Helmut Steckroth	VD 2-21	am 30.01.2000
Rainer Hälsig	VD 1-24	am 07.03.2000
Peter Fäser	VD 1-24	am 09.03.2000
Josef Barth	VD 1-24	am 12.03.2000
Rudolf Schwind	VD 1-22	am 12.03.2000

## 60. Geburtstag

Jean Manuel	VD 1-24	am 27.01.2000
Georg Scheiba	TA 5-2	am 13.02.2000
Kurt-Hermann Maisak	TS 1-2	am 23.02.2000
Walter Horrner	VD 1-23	am 12.03.2000
Jürgen Piorkowski	VD 1-23	am 17.03.2000
Hans-Adolf Schweizer	TA 5-1	am 21.03.2000

## Pensionäre

Wilhelm Paul	65 Jahre	am 04.01.2000
Karl Kächler	65 Jahre	am 09.01.2000
Fritz Hertfelder	65 Jahre	am 17.02.2000
Hermann Wunsch	65 Jahre	am 13.03.2000
Katrin Dikel	65 Jahre	am 21.03.2000
Georg Gstätter	65 Jahre	am 31.03.2000
Felipe Gomez-Garcia	70 Jahre	am 01.01.2000
Manfred Hörmann	70 Jahre	am 05.01.2000
Maximilian Sterr	70 Jahre	am 15.02.2000
Günther Macht	70 Jahre	am 26.02.2000
Günter Fahnce	70 Jahre	am 17.03.2000
Ernst Sindt	70 Jahre	am 21.03.2000
Nicomedes Sanz-Ovejero	75 Jahre	am 16.03.2000

## 25 Jahre im öffentlichen Dienst

Helmut Dörr	VD 2-10	am 01.01.2000
Mechthild Csabay	CB 1	am 15.01.2000
Kurt Neu	ZR 1	am 16.01.2000
Werner Gabler	VL 1-1	am 01.02.2000
Siegfried Blauss	TA 5-2	am 01.02.2000
Werner Bechstädt	VL 2-1	am 12.02.2000
Horst Straub	ID 1	am 01.03.2000
Wolfgang Mertz	VD 4	am 01.03.2000



Werner Bechstädt



Mechthild Csabay



Werner Gabler



Horst Straub



Kurt Neu



# Impressionen vom Jahresempfang



1/2000

# FLUGBLATT

Das Stuttgarter Flughafen-Magazin

## Damals

Die letzten Tage  
von Terminal 3

## Heute

So wächst der  
Flughafen

## Partner

Gandalf Airlines

## Abenteuer

Von Stuttgart in  
die Antarktis

## Stockholm

Venedig im  
hohen Norden

