

1972_meine_erste_USA-Einreise:

4. März 2026 versus 4. März 1972 es war ein Samstag, genau vor 54 Jahren. An diesem Tag war meine erste Einreise in die USA, ausgehend vom alten Flughafen in Frankfurt am Main und dort ging es gleich in mehrfacher Hinsicht durcheinander.

Das neue „Terminal Mitte“ wurde genau 10 Tage später, am 14. März 1972 eröffnet und wir wurden wegen der Vorbereitungen noch am alten „Terminal Ost“ eingeecheckt. Es war im alten braunen 3 stöckigen Abfertigungsgebäude (mit einem mehrstöckigen, schmalen Turm in der Mitte für die Flugsicherung und Lotsen) – dazu aber weiter unten nach der „holprigen Anreise“.

Eine „holprige“ Anreise!

Anfang der 70iger Jahre konnte man aus Oberösterreich nur entweder per Flug ab Wien oder (in der Nacht) mit dem Zug ab Linz zum Flughafen nach Frankfurt anreisen. In unserem Fall war das mit dem Nachtzug, dem „Ostende-Express“ mit Ankunft in Frankfurt sehr früh am Morgen. Ein Aspekt, der für uns zu einem kleinen Vorteil in der Summe der Probleme wurde.

Man setzte uns also in den einzigen Nacht-Zug in Richtung Frankfurt, in den „Ostende-Express“ und wir reisten im Schlafwagen (mit den Liegen typisch sehr oft oberhalb einer Achse), wo man etwa jede Sekunde entsprechen der damals typischen Schienenlänge durch einen kräftigen Rumppler darauf aufmerksam gemacht wurde, dass man eigentlich ein wenig schlafen wollte.

Wir waren dann auch schon mehrere Stunden vor dem üblichen Beginn für den Check-In der Abfertigungshalle und wollten schon einmal unsere Koffer loswerden. Nachträglich gesehen war das eine sehr gute Entscheidung, denn – der Bedienstete am Schalter machte uns umgehend und sofort klar, dass für uns eine Einreise in die USA ohne Visum faktisch unmöglich ist. Dazu kam noch, unsere Anreise erfolgte am Samstag (außerhalb der normalen Arbeitszeit, um in der Firma Ressourcen zu sparen, die Reisezeit wurde ja ohnehin, wenn auch nicht sehr üppig gesondert vergütet).

Problem 1, das Visum für die Einreise in die USA.

Wir wurden sehr schnell belehrt, dass es (damals) einzig für Bürger aus Canada möglich sei ohne Visum in die USA einzureisen. Wir brachten aber zumindest einmal unser Koffer an.

Ein Supervisor des Lufthansa kümmerte sich sofort und umgehend um uns, er hatte einen guten Bekannten im amerikanischen Konsulat in Frankfurt (das an einem Samstag eigentlich um 12:00 Uhr mittags geschlossen hätte). Er erreichte, dass extra wegen uns jemand länger blieb. Wir machten also schnell die obligaten Verbrecherfotos am Automaten im untersten Geschoß des Gebäudes. Weiter geht es dann **nach** dem Abschnitt „[Visum-Problem – Hintergründe](#)“

Der Begriff „**wir**“ bedeutet hier: ein langjähriger sehr erfahrener Abteilungsleiter im Maschinenbau und ich als junger HTL Elektroniker, der seit dem 1. August 1967 in der Firma war und zu diesem Zeitpunkt, erst seit 4 Jahren und 7 Monaten der einzige Elektronik-Entwickler im Haus war.

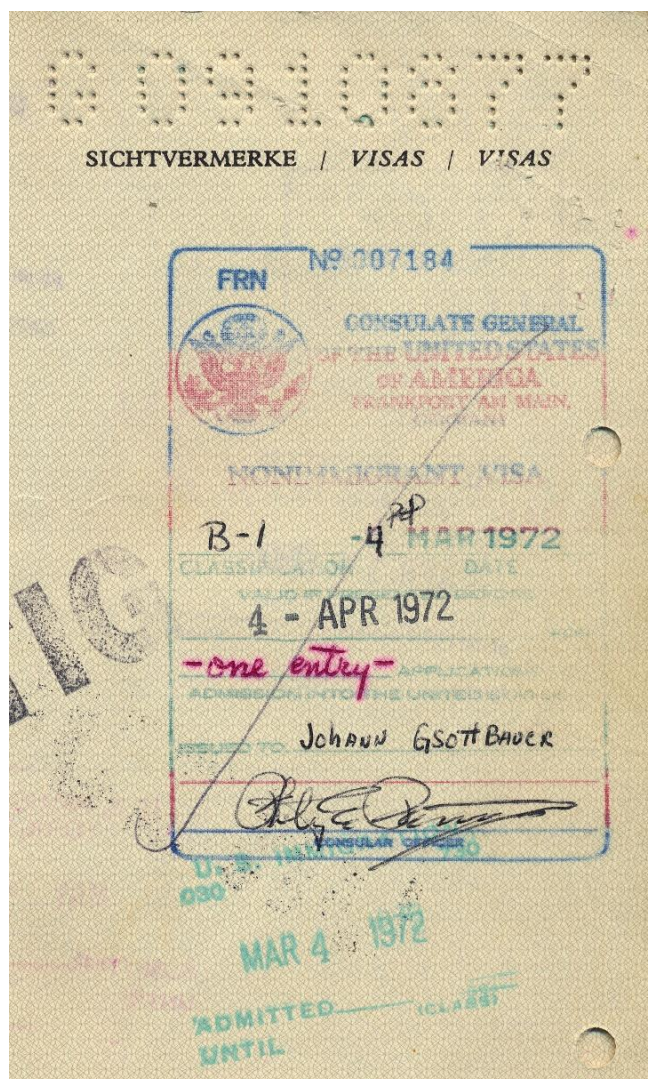
Visum-Problem - Hintergründe

Bis Anfang 1972 musste man für eine Reise in die USA beim Check-In neben einem gültigen Visum auch eine aktuelle Impfung gegen Pocken nachweisen. Die Impf-Auflage wurde anfangs 1972 aufgehoben, aber im Sekretariat unserer Firma wurde das falsch aufgefasst und man war der Meinung, man brauche jetzt kein Visum mehr.

Und so standen mein Kollege und ich am 4. März 1972, es war ein Samstag vormittags ohne Visum im Pass vor dem Check-In die USA (dafür war ich mit einem kräftig geschwollenen Oberarm frisch gegen Pocken geimpft).

Der Impfnachweis für meine-Impfung gegen Pocken aus meiner Kindheit war nicht mehr auffindbar und ich musste eine Nachimpfung in Kauf nehmen.

Mein erstes USA-Visum



Der Bekannte des Supervisors im Konsulat willigte sofort ein und nachdem wir die Fotos hatten gab er uns die Adresse des Konsulates und schärfte uns ein, das Taxi unter keinen Umständen abfahren zu lassen, solange wir das Visum nicht haben.

Der Grund: Das Konsulat liegt so abgelegen, dass wir von dort sonst nie wieder in endlicher Zeit zum Flughafen zurückkommen würden. Das US-amerikanische General-Konsulat liegt zwar in Luftlinie nur etwa 10 km nord-östlich vom Flughafen FRA, aber in einer sehr abgeschiedenen Gegend.

Wir hatten schnell unsere Visa und erreichten den Flughafen auch wieder relativ schnell, ABER leider doch erst etwa eine Stunde nach dem geplanten Abflug!

Das Bild Links zeigt das Ausstellungsdatum in Frankfurt und die Einreise am gleichen Tag in New York.

2. Check in Versuch

Mit einem Visum für die USA, ausgestellt am 4. März 1972 in Frankfurt waren wir dann, fast pünktlich etwa eine Stunde „**NACH**“ dem geplanten Abflug wieder beim Check-In am Flughafen und waren uns sicher, dass unser Flieger längst weg sein muss.

Das war auch so, **aber der Flieger war kam wieder zurück.**

... wir hatten etwas Glück im Unglück!

Damals bediente die Lufthansa die Strecke von Frankfurt nach New York mit ihren ersten beiden „Jumbos“ vom Typ Boeing 747-100 (genau genommen die Version -130).

Dieser Flugzeugtyp, die (damalige) "Königin der Lüfte" war seit dem Erstflug am 9. Februar 1969 in Paine Field in Everett (ca. 25 Meilen nördlich von Seattle) gerade einmal etwa 3 Jahre im kommerziellen Einsatz, bei Lufthansa seit März 1970 erst 2 Jahre vor meiner 1. USA-Reise.

Lufthansa war damals der erste europäische Kunde für die 747-100 und erhielt insgesamt 3 Stück dieser Variante (typisch vorne mit dem Buckel und den 3 Fenstern einer Lounge für die First-Class im Oberdeck).

Für die Strecke nach New York waren damals die im März 1970 ausgelieferten Flugzeuge mit den Kennzeichen D-AYBA und D-ABYB im Pendelbetrieb im Einsatz (die D-ABYB hörte auf den Namen "Hessen" erlangte 2 Jahre nach meiner ersten USA Reise ihre traurige Berühmtheit, als sie am 20. November 1974 beim Start in Nairobi abstürzte).

Der neue Flughafen Frankfurt war damals wie schon gesagt noch vor der Fertigstellung und stand 10 Tage vor der Eröffnung. Zu den sogenannten Sternen, an denen die großen Jumbo-Flieger anlegen konnten wurde man per Bus gebracht.

Heute sind das die Gates B25 bis B28 und B44 bis B48 des Terminals 1. Das Terminal 1 und alle baulichen Verbindungen zu den Gates gab es damals zwar, waren aber in der Endphase der Fertigstellung und Erprobung. Im Jahr 1972 verfügte der Flughafen FRA nur über zwei in Ost-West-Richtung verlaufende parallele Start- und Landebahnen (nicht wie die heutige Vier-Bahnen-Konfiguration) und der damals in sehr kurzer Zeit unvorhergesehen extrem gestiegene Luftverkehr führte zu starken Verzögerungen bei den Ab-Flügen (und am Weg zur Start-Bahn), weil gemäß gängiger Regel ankommende Maschinen den Vorrang hatten.

Probleme mit den Triebwerken

Die ersten Modelle der 747 hatten Probleme mit den Triebwerken (Pratt & Whitney Turbofan JT9D-7F), wenn sie längere Zeit mehr oder weniger im Leerlauf (und somit fehlender Kühlung) auf der Strecke zur Startbahn waren. Es erhitzen sich die Lager zu sehr und es kam zu Ausfällen der Triebwerke.

Genau dieses Problem wie oben beschrieben trat auch bei einem der 4 Triebwerke an unserer 747-100 auf, die schon **ohne uns** auf dem Zubringerweg (Taxiway) unterwegs zur Start-Bahn war.

Das bedeutete: zurück an das Gate und für den Flieger dann weiter in den Hanger zum Tausch des Triebwerkes (Ersatz-Flugzeuge gleicher Größe gab es damals bei nur 3 Flugzeugen dieses Typs bei LH natürlich nicht!). Nach gut 4 Stunden stand der Jumbo mit einem neuem Triebwerk wieder am Gate.

Wir sind endlich, wenn auch viel später im Flugzeug

Beim 2. Versuch waren wir dann auch dabei und wir konnten unsere Reise in die USA doch noch am gleichen Tag starten. Jedenfalls schafften wir es, dass wir (bedingt durch die Zeitverschiebung) noch am gleichen Tag (am 4. März) in den USA einreisten und somit habe ich einen Pass, wo zu sehen ist, dass die Einreise am gleichen Tag erfolgte, an dem das Visum ausgestellt wurde.

Unsere Flugverbindung sollte damals mit LH von Frankfurt nach New York zum „John F. Kennedy International Airport“ (JFK): führen und dann (mit US Airlines) vom LaGuardia Airport (LGA) weiter nach Cleveland zum Hopkins International Airport (CLE).



Links beim Anflug auf New York über Canada und rechts: Damals war es noch absolut kein Problem, sich für einige Minuten in der Piloten-Kanzel für Fotos aufzuhalten. Hinweis: alle hier im Dokument gezeigten Bilder sind in Original-Größe in meinem Beitrag **\$\$\$\$** zu finden.

Unsere Anschlussflug vom LaGuardia Airport (LGA) weiter nach Cleveland wurden automatisch umgebucht und irgendwann, viele Stunden später als ursprünglich geplant standen wir dann (nach dem inner-amerikanischen Anschlussflug) in der Ankunftshalle am Airport von Cleveland und dort holte uns natürlich niemand ab.

Wer wartet schon ewige Zeiten auf total verspätete Ankömmlinge am Flughafen? Die Verständigung war auch mehr als schwierig, Mobiltelefon gab es flächendeckend erst 20 Jahre später.

(Siehe dazu weiter auch die Info: „[Anfänge der Mobilfunk-Telefonie](#)“).

Vor Ort auf der Baustelle bei ALCOA in Cleveland waren schon zwei Monteure (Maschinenbau und Elektrik) unserer Firma (der GFM in Steyr, für die ich in Summe 49 Jahre und 4 Monate als Elektronik-Entwickler gearbeitet habe) und ein Mitarbeiter unserer damaligen Vertretung in den USA.

Mein Begleiter, der damals hinsichtlich Rang bei weitem höher gestandene Entwickler der Maschine, ein hervorragender Maschinenbau-Techniker aber chaotischer Logistiker wusste nur, dass wir abgeholt werden.

Das war der Kick-Start meiner „Vorbereitungs-Strategien“ für Reisen (wie weiter oben schon genannt), die ich bis heute behalten habe.

Nachdem wir einige Zeit so in der Ankunftshalle herum gestanden hatten wurde eine Dame auf uns aufmerksam und erkundigte sich, worauf wir warten. Nach dem sie unsere Namen wusste fand sie am „Message-Board“ eine Nachricht die besagte, wir sollten am Hertz-Schalter einen bereits für uns reservierten Leihwagen nehmen und dann in ein Motel in der Pearl Road 42 fahren.

Meine erste Autofahrt in den USA



Hier im Bild neben dem Motel, in dem wir wohnten.

Mein höherrangiger Begleiter hatte keinen Führerschein mit sich, also war ich an der Reihe und ich meine heute noch behaupten zu dürfen, ich habe hier in wenigen Stunden mehr englisch gelernt als in meiner gesamten Zeit in der Hauptschule und dann in der HTL zusammen.

Bei Hertz bekamen wir dann relativ schnell einen **Ford LTD**, einen Benzin-Vernichter mit einem 8 Zylinder Motor und 7 Liter Hubraum, mit 360 SAE-PS (ca. 310 DIN-PS), 5,5 Meter Länge und ca. 2 Tonnen Leergewicht.

Wir erreichten das Motel in der Pearl-Road in relativ kurzer Zeit! Dafür war das frühere „über Kopf“ Leitsystem sehr Hilfreich, das sehr übersichtlich zeigte, welche andere (größere) Straßen man über diese Strecke erreicht

und dann, wo man dafür abbiegen muss. Es reichte zu wissen, nahe welcher Hauptstraße das eigentliche Ziel liegt. Meine letzteren Zielsuchen im USA-Straßen-Netz in 2016 mit dem NAVI waren dann deutlich komplizierter.

Dieser Aufenthalt in Cleveland dauerte damals gut 6 Wochen, Zeit genug, jeden Sonntag einen längeren Ausflug zu machen.

Erster Besuch bei den Niagara Fällen



Gleich am 12. März 1972 ging es über den Grenz-Übergang FORT ERIE zur kanadischen Seite der Niagara Fälle.

Hinsichtlich der Distanz von ca. 350 km und Fahrzeit von 3 Stunden und 20 Minuten pro Strecke dachten wir uns damals weiter nichts.



Die Niagara Fälle habe ich dann bei weiteren Reisen in die USA noch mehrmals besucht

Nach vielen Erlebnissen und gut 6 Wochen Aufenthalt ging es zurück in die Heimat, aber zuvor noch auf einen 1 Tages-Ausflug nach New-York.

Ergänzender Hinweis: US Präsident war damals der Republikaner Richard Nixon. Um einer wahrscheinlichen Amtsenthebung zuvorzukommen, trat Nixon aufgrund der Watergate-Affäre im August 1974 zurück.

Und was darf sich heute ein (republikanischer) US-Präsident alles leisten, ohne ernsthaft zur Rechenschaft gezogen zu werden?

Mein erster Besuch in New York City



Bei unserem damaligen Flug-Paket war auch ein Helikopter- Flug nach New York City inkludiert.

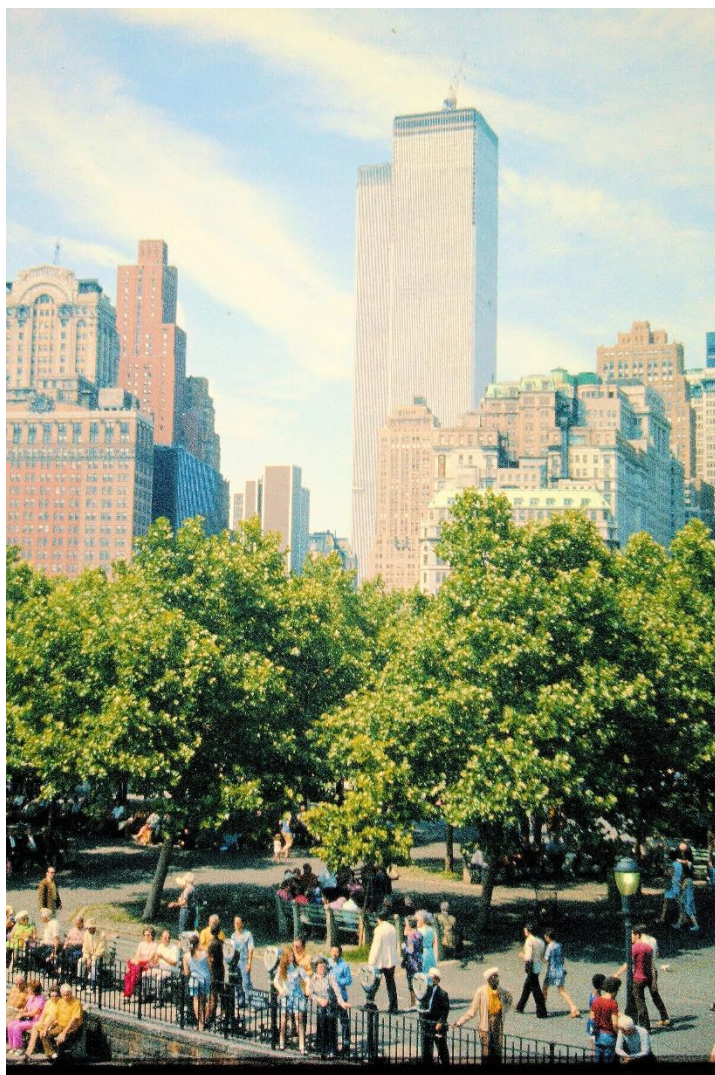
Der Anflug in Richtung Manhattan war ein unvergessliches Erlebnis.

Damals standen noch die beiden Türme des World Trade Centers und ich dachte damals in keiner Weise daran, dass sich dazu in späteren Jahren (im März 2001) noch ein weiteres unvergessliches Ereignis ergeben wird.

Anflug auf Manhattan



Das World Trade Center noch in der Bau-Phase



Gleich bei meiner ersten Reise in die USA entwickelte sich eine Art der speziellen Beziehung zum ehemaligen World Trade Center in New York.

Der Südturm (WTC 2) des ursprünglichen World Trade Centers in New York war ein 415 Meter hoher Wolkenkratzer (hier im Bild rechts, wo ganz oben noch ein Baukran zu sehen ist). Dieser Turm wurde 1973 offiziell eröffnet und als Teil der Twin Towers war er ein Wahrzeichen Manhattans.

Am 10.03.2001 hatte ich eine Reise nach Chicago mit Rückreise am 16. März ab New York. Am 15. März gönnte ich mir (wie schon früher auch und dann auch noch in späteren Jahren) anlässlich meines Geburtstages etwas.

Es war eine Übernachtung im **Marriott Marquis am Broadway** (nahe dem Time-Square). Am 15. März 2001 abends war ich dann auch noch mit Kollegen unserer amerikanischen Niederlassung im „Windows on the World“ es war das ein Restaurant auf der 107. Etage des 110-stöckigen Nordturms des World Trade Centers. Bei den Anschlägen vom 11. September 2001 wurde das Restaurant mit den beiden Türmen zerstört.

Als ich damals 180 Tage später im Büro in Steyr die Bilder vom Terror-Anschlag sah war das **für mich, ein unbeschreiblicher Schreck**, den man nie wieder vergessen kann.

Die Tragödie am 11.09.2001: An diesem Tag wurde der Südturm nach dem Nordturm getroffen. Um 9:03 Uhr flog United-Airlines-Flug 175 in den Südturm dieser stürzte um 9:59 Uhr als erstes der beiden Gebäude nach 56 Minuten ein. Der Bau des Nord-Turmes (WTC 1) begann im August 1968, und mit dem Süd-Turm (WTC 2) wurde 1969 begonnen. Im Dezember 1970 zogen die ersten Mieter in den Nordturm ein. Der Süd-Turm beherbergte die

Aussichtsplattform „Top of the World Trade Center Observatories“ im 107. Stock sowie einen Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach.

Und gleich wieder in die USA im Juni 1972

Meine Reise im März bis nach Mitte April 1972 war nur der Anfang meiner USA Erfahrungen. Noch im Juni des gleichen Jahres (am 16.06.1972) habe ich ein unbeschränktes Visum für die USA erhalten.



Neben anderen Reisezielen in Griechenland, der Türkei (für einen Tages-Ausflug) und England sammelten sich bis Ablauf der Gültigkeit für diesen Reisepass (am 17.1.1986) 7 weitere Einreisen in die USA es waren das:

17.06.1972	Boston und andere Städte,
22.03.1973	Boston und andere Städte,
07.09.1979	Boston, Dunkirk und andere Städte,
13.01.1980	Boston, Dunkirk und andere Städte,
14.04.1980	Boston, Dunkirk und andere Städte,
07.05.1984	New York und andere Städte,
01.09.1986	Boston, Chicago und andere Städte,

Das war der Anfang meiner USA Erfahrungen. Bis 2016 bin ich insgesamt 33 Mal in den USA eingereist, für Besuche von meist 2 Wochen bis auch 2 Monate, in Summe 84 Wochen. In dieser Zeit habe ich 34 Städte gesehen (manche davon wie Charlotte, Washington, Pittsburgh und New York 12 bis 15 Mal) – siehe dazu [die Liste aller meiner USA Reisen](#) auf der letzten Seite.

Meine letzte (dienstliche) USA-Rückreise war am **3. Dezember 2016** aus New York, 27 Tage vor Antritt meiner Pension.

Damals wollte der Eigentümer der GFM in Steyr, dass ich vor Antritt meiner Pension nochmals alle die Firmen besuchte, zu denen ich einen guten Kontakt hatte. Und am letzten Tag durfte ich auf Kosten der Firma New York nochmals in vollen Zügen einschließlich Übernachtung im [New York Marriott Marquis](#), 1535 Broadway, New York City, NY, 10036, genießen.

Bei dieser Angelegenheit, eine persönliche Anmerkungen

Ich bin immer wieder fasziniert, wenn gewisse Zeitgenossen über bestimmte Länder oder Städte „fabulieren“ die sie (laut deren Text) offensichtlich nie selbst besucht haben, aber auf Basis (vermutlich) dubioser Beschreibungen meinen, beurteilen zu können.

Ich war in meiner Dienstzeit ja nicht nur 1 Jahr und gut 7 Monate in den USA wie oben beschrieben, sondern Anfangs der 70iger Jahre auch etwa 10 Monate in der früheren UDSSR. Meine „russischen Impressionen“ dazu in Textform mit einigen Bildern folgen vor dem Jahresende 2026.

Das ist aber lange nicht ALLES!

Ich war auch je rund 6 Monate in China und Indien und fast ein weitere Jahr an Erfahrung sammelte ich im Ausland verteilt: auf Süd-Amerika, Süd-Afrika, Taiwan, Japan, in vielen Länder des ehemaligen Ostblocks, sowie fast in allen Länder Europas einschließlich Großbritannien und Irland. Urlaubsbedingt kommen noch knapp 2 Jahre Griechenland hinzu.

Ich getraue mich zu behaupten, dass mein Horizont etwas weiter reicht, als über den Rand eines Pizza-Tellers.

Anfänge der Mobilfunk-Telefonie

Das erste Mobiltelefon der Welt, das **Motorola DynaTAC 8000X**, wurde am 3. April 1973 von Martin Cooper (Motorola) mit einem ersten Anruf in New York vorgestellt. Es wog bis über 1 kg, war 33 cm lang, kostete fast 4000 Dollar, es kam dann erst nach zehnjähriger Entwicklung im Jahr 1983 auf den Markt.

Mobiltelefone (in Österreich Handys) im modernen Sinne (digitale GSM-Mobiltelefone) gibt es in Österreich seit dem Start des digitalen Mobilfunknetzes im Jahr **1993**. Bereits seit 1990 gab es das D-Netz als Übergangslösung. Die Ära der Mobiltelefonie begann jedoch schon mit Autotelefonen in den 1970er Jahren. Das erste offizielle Autotelefonnetz in Österreich, das B-Netz, ging im Jahr 1974 in Betrieb. Es handelte sich um ein analoges Funknetz, das Telefonieren vom Auto aus ermöglichte, wobei die Geräte oft sehr schwer waren und das Netz musste manuell angewählt werden.

Alle meine USA Reisen

Datum	Ort
04.03.1972	Cleveland
17.06.1972	Boston
22.03.1973	Boston
07.09.1979	Boston
07.09.1979	Dunkirk
13.01.1980	Boston
14.01.1980	Dunkirk
14.04.1980	Boston
17.04.1983	Dunkirk
18.04.1983	Chesapeake
07.05.1984	New York
01.09.1986	Boston
02.09.1986	Chicago
05.04.1987	New York
06.04.1987	Norfolk
07.04.1987	Philadelphia
08.04.1987	Albany
11.04.1987	New York
07.09.1988	Chicago
13.09.1988	New York
18.04.1989	Pittsburgh
22.04.1989	Albany
23.04.1989	San Luis, Colorado
25.04.1989	Santa Fee
26.04.1989	Albuquerque
27.04.1989	New York
01.02.1991	New York
02.02.1991	Pittsburgh
03.02.1991	Latrobe
17.09.1991	New York

Datum	Ort
18.09.1991	Charlotte
19.09.1991	Norfolk
23.09.1991	Pittsburgh
24.09.1991	Dunkirk
02.12.1991	Pittsburgh
03.12.1991	Latrobe
04.12.1991	Philadelphia
01.10.1992	Pittsburgh
05.03.1997	Chicago
10.03.2001	Chicago
19.01.2005	Boston
20.01.2005	Syrakus
21.01.2005	Portland
22.01.2005	New York
23.01.2005	Albany
10.07.2006	Pittsburgh
11.07.2006	Latrobe
11.07.2006	McRocks
12.07.2006	RMI
13.07.2006	Pittsburgh
13.07.2006	Buffalo
14.07.2006	Boston
27.08.2006	Buffalo
29.08.2006	Dunkirk
30.08.2006	Buffalo
30.08.2006	Charlotte
31.08.2006	St. Louis
20.08.2007	Charlotte
23.08.2007	Philadelphia
24.08.2007	Norfolk

Datum	Ort
25.08.2007	Chesapeake
28.08.2007	St. Louis
29.08.2007	Paragould
02.12.2007	Pittsburgh
04.12.2007	Latrobe
04.12.2007	Charlotte
23.01.2008	Buffalo
24.01.2008	Dunkirk
25.03.2008	Chicago
25.03.2008	Memphis
26.03.2008	Paragould
27.03.2008	Memphis
28.03.2008	Chicago
14.07.2008	Charlotte
16.07.2008	Paragould
17.07.2008	Memphis
02.03.2009	Pittsburgh
03.03.2009	Latrobe
04.03.2009	Pittsburgh
04.03.2009	Charlotte
06.03.2009	Charlotte
14.07.2009	Philadelphia
15.07.2009	Albany
17.07.2009	Chicago
18.07.2011	Philadelphia
18.07.2011	Reading PA
19.07.2011	Charlotte
29.07.2012	Charlotte
30.07.2012	Monroe
31.07.2012	Charlotte

Datum	Ort
04.04.2013	Miami
15.04.2013	Orlando
02.11.2014	Pittsburgh
04.11.2014	Charlotte
05.11.2014	Norfolk
05.11.2014	Chesapeake
06.11.2014	Charlotte
09.04.2015	Miami
15.04.2015	St. Thomas
19.04.2015	Miami
01.06.2015	New York
03.06.2015	Pittsburgh
04.06.2015	New York
30.05.2016	Norfolk
30.05.2016	Chesapeake
01.06.2016	Charlotte
28.11.2016	Charlotte
29.11.2016	Pittsburgh
30.11.2016	Philadelphia
01.12.2016	Dunkirk
02.12.2016	Buffalo
03.12.2016	New York

Hinweis: alle meine 33 Anreisen in die USA (ab dem 04.03.1972) sind **GELB** hinterlegt.
 1972_meine_erste_USA-Einreise