

Walter Vetter

Die Geschichte des Freiburger Flugplatzes

Ein Beitrag
zur neueren Stadtentwicklung



W 54

Fc8r

6.50

1. Auflage Sonderdruck aus der Zeitschrift „Schau-ins-Land“,
91. Jahreshft des Breisgau-Geschichtsvereins,
Freiburg im Breisgau 1973
2. ergänzte Auflage 1974

Umschlagbild: Werbeplakat für den Freiburger Flugplatz 1932

Waldkircher Verlagsgesellschaft, 7808 Waldkirch

WALTER VETTER

Die Geschichte des Freiburger Flugplatzes

Ein Beitrag
zur neueren Stadtentwicklung

ZUR EINFÜHRUNG

Als ein erfreuliches Zeichen muß es gewertet werden, daß wenige Wochen nach der Erstauflage der Freiburger Flugplatzgeschichte eine ergänzte Fassung vorgelegt werden kann. Dieser Umstand ist um so beachtlicher, als 1968 bereits eine Kurzfassung im „Freiburger Adreßbuch“ und als „Freiburger Stadtheft 16“ erschienen ist. Dankend sei vermerkt, daß Unternehmen der Wirtschaft die Herausgabe der zweiten Auflage förderten; so die Firmen Konz-Reifendienst und LITEF (Litton Technische Werke).

Auf die schwierige Quellenlage bei der Abfassung des Manuskriptes habe ich in der Auflage des Breisgau-Geschichtsvereins hingewiesen und Einzelnachweise geführt. So leid es dem Verfasser tut: Auf Angaben über Wettbewerbsergebnisse und ähnliche Daten mußte aufgrund des Themas und besonders aus Platzgründen weitgehend verzichtet werden. Letztlich sollte auch eine Flugplatzgeschichte und keine Geschichte der Piloten oder des Fluggerätes verfaßt werden. Manchen Personennamen und erwähnenswerte Leistungen wird der Kundige daher vermissen. Möge diese Platzgeschichte dazu anregen, auch die Vereinschroniken zu verfassen und zu veröffentlichen, in denen Mäzene, Piloten und Leistungen den gebührenden Rang erhalten können. Zu nennen wären auch die „Männer der ersten Stunde“, wie F. Morat, ohne die ein Flugbetrieb nach dem zweiten Weltkrieg in Freiburg kaum vorstellbar ist.

Wenn die „Geschichte des Freiburger Flugplatzes“ auch zu einer Versachlichung der Diskussion um den Bestand und die Sanierung des Verkehrslandeplatzes beitragen würde, so wäre über das historische Interesse des Autors hinaus ein wünschenswerter Gegenwartsbezug geschaffen worden.

Walter Vetter

Freiburg im Breisgau,
im Februar 1974

Mancher Leser wird überrascht sein zu erfahren, welche Tradition der Freiburger Flugplatz aufzuweisen hat; ein Verkehrslandeplatz, der für die einen Ruhestörer und Siedlungsreserveland, für die anderen Wirtschaftsfaktor und Erholungsraum ist.

Frühzeit und Erster Weltkrieg

Freiburg und sein Exerzierplatz, der heutige Flugplatz, waren schon in der Gründerzeit der Fliegerei mit dabei und haben die ersten Pioniertaten der „Himmelsstürmer“ miterlebt. Das Fluidum der großen, frühen Flugstützpunkte wie Kiel, Berlin (Johannisthal und Tempelhofer Feld), Potsdam (Bornstedter Feld), Griesheim bei Darmstadt oder Bork in der Mark Brandenburg wehte zwar nicht über dem Freiburger „Exi“, jedoch war es auch mehr als der laue Föhn, der der Fliegerei in Freiburg den nötigen Auftrieb gab. Der Freiburger Flugbetrieb stand ziemlich gleichberechtigt neben gleichartigen Bestrebungen in Frankfurt, Mainz, Trier, Metz, Straßburg, Mülhausen i. E. und Wien. Welche Voraussetzungen waren es nun, die es gestatteten, daß aus dem Exerzierplatz ein Flugplatz wurde? Dazu zunächst eine Darstellung der Geländeentwicklung.

Als man im Jahre 1888 daran ging, in Ergänzung der bisherigen Kasernen in Freiburg die Nord-/Erbgroßherzog-Friedrich-Kasernen zu erbauen, richtete man zugleich nordwestlich des damals neuen Hauptfriedhofes einen Exerzierplatz ein. Er sollte den „in der Hauptstadt Freiburg“ stationierten Regimentern die Möglichkeit der Ausbildung und Übung eröffnen. In den folgenden Jahren war dieser Exerzierplatz stets Zankapfel zwischen den Bedürfnissen der Garnisonsverwaltung und den Möglichkeiten der Stadtverwaltung. Am 9. Juni 1894 trat die Garnisonsverwaltung mit den ersten Erweiterungswünschen auf den Plan. Ein Geländestreifen südwestlich des seinerzeitigen Exerzierplatzes sollte ihr pachtweise überlassen werden. Begründet wurde die Forderung nach einem durch die Breisacher Bahn, dem Hauptfriedhof und dem Exerzierplatz begrenzten Dreieck mit dem Fortfall von Gelände für die Erweiterung des Friedhofes. Es handelte sich um das sog. Hirtenhäuslefeld, das in dem genannten Dreieck lag. Es war im Besitz von dreizehn Privatpersonen, zu denen noch die „Städtische Beurbarungskommission“ und die Eisenbahnverwaltung kamen. Die Beurbarungskommission verpachtete bereits am 17. 6. 1873 Äcker und Wiesen von der Größe von 63 ha, 99 ar (177 badische Morgen und 300 Quadratruten) auf 15 Jahre für 3910 Gulden und 30 Kreuzer an den Militärfiskus. Am 11. 5. 1886 kam der Wasenplatz im Gewinn Rotlaub mit 368 Ruten = 33,12 ar und am 8. 3. 1898 das Hirtenhausgut mit 4 Morgen, 215 Ruten = 163,35 ar dazu. Diese drei Geländestreifen bildeten die Grundlage des Exerzierplatzes.

Der 1894 geäußerte Wunsch auf Überlassung des Hirtenhäuslefeldes konnte erst am 10. 10. 1900 realisiert werden. Die Verhandlungen darüber sollten der Garnisonsverwaltung sechs Jahre lang Kopfschmerzen bereiten.

Zunächst waren die Eigentümer nicht gesonnen, ihre Grundstücke zu verpachten, sondern legten Wert auf einen käuflichen Erwerb. Dazu konnte sich das königliche Kriegsministerium mit Schreiben vom 7. September 1894 jedoch nicht bereitfinden, so daß es einer Intervention des Erbgroßherzogs als Standortältesten bedurfte, um die Stadtverwaltung für einen Ankauf des Geländes zu interessieren, das dann pachtweise an die Garnisonsverwaltung weitergegeben werden sollte. Das seitens der Stadtverwaltung und des Stadtrates mit der Verhandlungsführung beauftragte Tiefbauamt bot den betroffenen Grundstückseigentümern Ersatzgelände in dem Gewann Grafenegerten an, das sich in dem Besitz des Heilig-Geist-Spitals befand. Dieser Geländestreifen lag nordöstlich des Hirtenhäuslefeldes. Auch das Gewann Hedlinger stand als Austauschgelände zur Diskussion. Als die Verhandlungen soweit in Fluß kamen, intervenierte das Garnisonskommando am 25. 1. 1899 jedoch wegen der Größe des Exerzierplatzes, der namentlich für die Übungen des Feldartillerieregimentes Nr. 76 nicht mehr ausreichen würde, da die geplante Errichtung eines neuen Güterbahnhofes und die damit verbundene Bahnanlage den vorgesehenen vergrößerten Exerzierplatz bereits wieder einengen würden.

Zwischenzeitlich brachte die Verhandlung mit den Grundstückseigentümern kein greifbares Ergebnis. Die Fronten verhärteten sich vielmehr. Sprecher der Grundstückseigentümer war Jacob Nelson, der auf einem Verkauf der Grundstücke zu einem seit 1894, dem Beginn der Verhandlungen, stets steigende Preise bestand. Schließlich riß sowohl dem Städtischen Tiefbauamt als auch der Garnisonsverwaltung der Geduldsfaden und man schritt im September 1899 zur Einleitung des Expropriationsverfahrens. Damit sollte nach einem großherzoglich badischen Gesetz vom 26. Juni 1899 die Enteignung der Parzellen gegen Entschädigung bewirkt werden. Nach einem sechsjährigen Hin und Her der Verhandlungen, die seitens des Städtischen Tiefbauamtes durch Stadtbaumeister Max Buhle mit Umsicht geführt wurden, mußte sich die Stadtverwaltung bei der Einreichung der für das Expropriationsverfahren notwendigen Unterlagen am 18. 11. 1899 durch das großherzogliche badische Bezirksamt in Freiburg noch eine Rüge gefallen lassen. Nach Meinung des Bezirksamtes waren die Unterlagen unvollständig und bezüglich der Parzelleneigentümer unübersichtlich eingereicht worden. Dessen ungeachtet kam es zur Einleitung des Enteignungsverfahrens. Außer den betroffenen fünfzehn Grundstückseigentümern nahmen seitens der Stadtverwaltung wieder Stadtbaumeister Max Buhle und seitens des Stadtrates Rechtsanwalt Konstantin Fehrenbach teil. Bei Fehrenbach handelt es sich um den Zentrumsolitiker, der in der Weimarer Republik als Reichskanzler gewirkt hat. Er konnte sich bei den Verhandlungen anlässlich des Enteignungsverfahrens die ersten Sporen verdienen. Jacob Nelson, der Wortführer der dreizehn Grundstückseigentümer – mit Ausnahme der Beurbarungskommission und der Eisenbahnverwaltung – war nunmehr mit einer Verpachtung ihrer Parzellen auf beliebige Zeit zum Preis M 120.– pro Morgen einverstanden. Wollte die Stadt diesem Vorschlag nicht beitreten, so sei gegen den Verkauf der Parzellen zum Preis von M 6000.– pro Morgen nichts mehr ein-

zuwenden. Fehrenbach empfahl, diesem Nelsonschen Vorschlag zuzustimmen. Auch der Militärbeauftragte der Garnisonsverwaltung, Oberst von Wänker und Bürgermeister Dr. Thoma sprachen sich für diese Regelung aus. Die Enteignungskommission tagte unter dem Vorsitz des Großherzoglichen Geheimen Regierungsrathes Muth. Da das „Königliche Kriegsministerium“ einen Kauf des Geländes von Anfang an ablehnte, blieb nur die Wahl, die Parzellen seitens der Stadt anzukaufen und sie pachtweise der Garnisonsverwaltung zu überlassen. Auf dieser Basis kam letztlich auch der Vertrag am 30. März 1900 zustande. Neben den fünfzehn Grundstückseigentümern unterschrieb für die Stadtverwaltung wieder Stadtbaumeister Buhle. Insgesamt war ein Kaufpreis von M 48 323,34 durch die Besitzer erzielt worden. Für die damaligen Verhältnisse eine Summe, um die sich die sechs Jahre langen Verhandlungen gelohnt haben. Stadtrat und Bürgerausschuß stimmten der Vereinbarung letztlich zu, wobei interessant ist, daß der Kaufpreis von der Stadt auf dem Darlehenswege beschafft werden mußte. Am 10. November 1900 wurde der Schlußstrich unter das mühselige Zusammenraufen durch Übergabe des Grundstückes an die Militärverwaltung gezogen.

Die Hoffnung, daß es sich bei dieser Übergabe tatsächlich um einen Schlußstrich für längere Zeit handeln würde, trog allerdings. Ein knappes Jahr später trat die Garnisonsverwaltung erneut an die Stadtverwaltung mit der Bitte heran, einer Vergrößerung des Exerzierplatzes zuzustimmen. Der jetzige Kommandeur der 29. Division und Standortälteste von Freiburg, Generalleutnant von Fallois, war sich offensichtlich darüber im klaren, daß dieses erneute Verlangen bei der Stadt auf keine große Gegenliebe stoßen würde. Sein Vorschlag wurde daher mit diplomatischem Geschick vorgetragen, in dem er eine bei den früheren Verhandlungen bereits ins Spiel gebrachte Drohung wiederholte, daß die Garnisonsverwaltung widrigenfalls den Exerzierplatz nach Gundelfingen verlegen müsse. Der General begründete seine Forderung nicht nur mit dem Umstand, daß der neue Exerzierplatz eine verstümmelte Form aufweisen würde, sondern auch mit der Tatsache, daß die Gleisanlagen des Güterbahnhofes nunmehr gebaut würden und damit eine weitere Einengung des Exerziergeländes erfolgen werde. Fallois versäumte nicht, eingehend die militärischen Notwendigkeiten für eine Vergrößerung des Exerzierplatzes im Sinne einer ordnungsgemäßen Truppenausbildung zu schildern. Die Stadtverwaltung war bereit, einer Vergrößerung in der Weise zuzustimmen, als die auf dem Exerzierplatz gelegenen Schießstände in den Mooswald hinein verlegt werden. Im übrigen war das wieder mit der Verhandlungsführung beauftragte Tiefbauamt in einem Gutachten der Meinung, daß eine Vergrößerung des Exerzierplatzes in den Mooswald hinein den Truppen wenig nützen würde. Eine Untersuchung, die mit Handbohrern durchgeführt wurde, habe „Lehm, nichts als Lehm“ ergeben, wie das Tiefbauamt am 18. Dezember 1901 sarkastisch schreibt. Die Erweiterung in den Mooswald sollte nach Nordwesten in die Gewanne Wolfswinkel und Eselswinkel erfolgen. Dieser Vorschlag und einige Varianten fanden jedoch nicht die Gegenliebe der Militärverwaltung, die mit Nachdruck auf eine zusätzliche Erweiterung über den damaligen Hüttenweg hinaus bestand. Eine am 25. Januar 1902 zwischen den Beauftragten des Infanterieregimentes 113, des Feldartillerieregimentes 76 und des Stabes der 29. Division mit dem Garnisonsbauinspektor Weinlig einerseits und

dem Vertreter der Stadt, wieder Stadtbaumeister Buhle, andererseits, brachte lediglich das Ergebnis, daß die Schießstände unter allen Umständen in den Mooswald zu verlegen sind. Am 28. Mai 1902 meinte dann Generalleutnant von Fallois lakonisch, daß er die Verhandlungen bezüglich der Vergrößerung des Exerzierplatzes als gescheitert ansehe und dem Projekt Gundelfingen aus militärischen Gründen seine Empfehlung andeihen lassen werde. Die Verlegung der Schießstände in den Mooswald ginge dagegen seiner Meinung nach in Ordnung. Offensichtlich war Gundelfingen nur als Schreckschuß gedacht, denn seitens der Garnisonsverwaltung vermutete man, daß die Stadt auch den Übungsplatz der Truppen gerne auf eigener Gemarkung behalten hätte. Diese Rechnung ging jedoch nicht auf. Die Stadtverwaltung selbst erklärte nicht ohne Ironie, daß man gegen ein Üben der Truppen in Gundelfingen absolut nichts einzuwenden habe und man auf den bisherigen Vorschlägen bestehen werde. Unterstrichen wurde die Tatsache, daß es sich nur um einen Schreckschuß gehandelt haben kann, durch ein Schreiben der Garnisonsverwaltung vom 9. Oktober 1902, mit welchem sich diese mit der Exerzierplatzvergrößerung in dem von der Stadt vorgeschlagenen Umfange einverstanden erklärte. Nun trat eine längere Pause in den Verhandlungen ein, die die Beteiligten wohl zu der Erkenntnis gebracht hat, daß es auch aus militärischen Gründen uninteressant sein dürfte, wegen einiger Geländestreifen jahrelang zu feilschen. Erst am 5. Januar 1905 hören wir wieder wegen der Exerzierplatzvergrößerung und zwar in der Weise, als die Großherzogliche Domänenverwaltung um eine Stellungnahme gebeten wird, ob mit der Benützung ihres Anteiles an dem Exerzierplatz auf die Dauer gerechnet werden kann. Die Zusage konnte die Großherzogliche Domänenverwaltung nicht geben, was die Stadtverwaltung in ihrer bisher eingenommenen Stellung bestärkte. Am 30. Oktober 1905 konterte die Stadtverwaltung mit recht, daß man von ihr kein Entgegenkommen in Punkto Exerzierplatzvergrößerung erwarten könne, wenn selbst die Großherzogliche Domänenverwaltung keinen entgegenkommenden Standpunkt einnehmen würde. Dabei war allerdings zu berücksichtigen, daß das Staatsgelände bereits von jeher für die Zwecke des Exerzierplatzes genutzt wurde, so daß es sich hier nur darum handelte, einen bestehenden Zustand zu untermauern. Im Februar 1906 wurde die leidige Frage dann endgültig begraben und lediglich die Verlegung der Schießstände in den Mooswald, in das Gewann „Eselswinkel“, durchgeführt.

Zur Erläuterung sei darauf hingewiesen, daß mit dem „Königlichen Ministerium“ das „Königlich Preussische Kriegsministerium“ in Berlin gemeint war, das für alle deutschen Staaten in militärischen Fragen die Federführung und Entscheidungsgewalt hatte. Diese Regelung war eine Folge der mit den deutschen Fürsten durch Preußen am 25. 11. 1870 vereinbarten Militärkonvention. In diesem Zusammenhang erhielten die landesfürstlichen Regimenter zusätzlich preussische Nummern. In Freiburg lag das 5. Badische Infanterieregiment, das die zusätzliche Nummer 113 erhielt, und das Feldartillerieregiment Nr. 5, mit der preussischen Ergänzungsnummer 76.

Wie in einigen Städten des Reiches war es auch in Freiburg der Exerzierplatz, der geländemäßig die Voraussetzungen für einen ersten schüchternen Flugbetrieb gestattete. Die Freiburger standen diesen Erfordernissen durchaus aufgeschlossen

gegenüber, ein Standpunkt, der bei der jungen fliegerischen Kunst durchaus nicht überall in deutschen Landen anzutreffen war. Die Umgebung schaffte ein günstiges Klima für die Eroberung der Lüfte. Bereits am 2. Juli 1900 flog der erste Zeppelin am Bodensee. Deutschlands Flugzeugführer Nr. 1, August Euler, und Hellmuth Hirth waren mit der Stadt verbunden. Die Flugfelder Darmstadt, Karlsruhe, Baden-Baden, Straßburg und Mülhausen-Habsheim – letzteres verbunden mit der Aviatik AG. in Mülhausen-Burzweiler, die bis 1916 auch in Freiburg einen Betrieb unterhielt, waren bereits vor dem ersten Weltkrieg in Benutzung. Das Land am Oberrhein spielte also auch bei einer jüngsten epochalen Tat eine nicht zu unterschätzende Rolle. Der breiten Öffentlichkeit kam dies am 11. September 1909 zum Bewußtsein, als LZ 3 auf dem Flug zur „Internationalen Luftfahrttausstellung“ in Frankfurt die Stadt überflog. Die Aufgeschlossenheit der Freiburger für die Ereignisse am Himmel riß nicht ab. Hier wurde die Grundlage für die Begeisterung gelegt, die bei den „Oberrheinischen Zuverlässigkeitsflügen“ in den folgenden Jahren die Stadt und ihre Bevölkerung erfaßte. Der „1. Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein“ wurde vom 20. bis zum 28. Mai 1911 durchgeführt. Er führte in 7 Etappen von Baden-Baden über Freiburg, Mülhausen, Straßburg, Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Mainz, Darmstadt nach Frankfurt. Leider war durch den Absturz von Charles Laemmlin am 23. 5. 1911 in Straßburg ein Todesfall eingetreten und es ist bezeichnend für die damalige Haltung, daß durch freiwillige Spenden für den Unterhalt der Witwe und der Waisen gesorgt wurde. Die Vorbereitungen für den ersten Zuverlässigkeitsflug liefen bereits im Sommer 1909 an. Für die örtliche Organisation war der Breisgau-Verein für Luftschiffahrt e. V.“ zuständig, während die Gesamtveranstaltung vom „Kartell südwestdeutscher Luftschiffer-Vereine“ unter dem Prinzen Wilhelm von Sachsen-Weimar und unter Protektion des Prinzen Heinrich von Preußen durchgeführt wurde. Vor diesem Zuverlässigkeitsflug hat es in Freiburg nur gelegentlich einzelne Vorführungen von Luftfahrzeugen, wie die des Bleriot-Eindeckers, gegeben, die von auswärtigen Veranstaltern durchgeführt wurden und die den Breisgau-Verein für Luftschiffahrt unter dem Vorsitz des Generals der Infanterie Gaede nicht befriedigt haben. Zur attraktiven Ausgestaltung der Flugtage hatte der Luftschiffer-Verein Freiburg Vorführungen von Freiballonen, lenkbaren Luftschiffen und Flugmaschinen angekündigt.

Der Start zum ersten Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein sollte am 20. Mai 1911 in Baden-Baden stattfinden. Am selben Tag wurde bereits in Freiburg ein Schaufliegen veranstaltet. Eine herbe Enttäuschung erlebten allerdings die über zehntausend Zuschauer, die am Samstag, dem 20. Mai 1911, das Exerzierplatzgelände besuchten. Infolge schlechten Wetters konnten die Maschinen in Baden-Baden nicht wie vorgesehen starten, so daß die Zuschauer zunächst auf den Nachmittag vertröstet wurden. Der Start der Flugzeuge in Baden-Baden und die zu erwartende Ankunft in Freiburg sollte durch Böllerschüsse vom Schloßberg aus angekündigt werden. Die Böller krachten auch am Nachmittag um 15 Uhr und das Volk strömte in Scharen wieder Richtung Flugplatz. Allerdings stellte sich heraus, daß es nicht die Böller der Luftschiffahrtsvereinigung gewesen sind, sondern daß es sich offensichtlich um einen verspäteten Aprilscherz gehandelt hat. Die Kapelle

des Infanterieregiments Nr. 113 unter Musikdirektor Friedemann trug zwar zur Aufheiterung der Gemüter bei, jedoch war an diesem Tage mit der Ankunft der Flugzeuge nicht mehr zu rechnen. Die Wetterlage gestattete erst am Sonntag, dem 21. Mai 1911, den Start in Baden-Baden, so daß die Maschinen in den frühen Vormittagsstunden auf dem Freiburger Exerzierplatz eintrafen. Die Schau- und Wettflüge gewannen Hirth und Brunhuber, wobei zu beachten ist, daß die Preise sowohl vom Veranstalter, als auch von der zur Ausrichtung ausersehenen Stadtverwaltung und der Bevölkerung gestiftet wurden. Die Ausrichtung dieser Flugtage war mit einer erheblichen finanziellen Belastung aller Städte verbunden, wobei die als Etappenorte vorgesehenen Gemeinden einen größeren Obolus zu entrichten hatten als diejenigen Orte, die lediglich für Zwischenlandungen vorgesehen waren. Es spricht für die Aufgeschlossenheit und finanzielle Leistungsfähigkeit der damaligen Stadtverwaltung, daß sie sich in allen Jahren vor dem ersten Weltkrieg finanziell engagiert hatte, und somit Freiburg um eine sportliche Note bereicherte. Die Flugtage gestalteten sich nicht nur zu einem echten Volksfest. Der Verkehrsverein vielmehr war bestrebt, ganz im Sinne der Fremdenverkehrswerbung, eine „Freiburger Fest-Woche“ während der Flugtage zu organisieren und damit einem Heidelberger Beispiel zu folgen. Zu dieser Fest-Woche gehörten nicht nur zugkräftige Theatervorstellungen, sondern auch ein Konzert im festlich illuminierten Stadtpark. Es muß ein buntes Bild gewesen sein, das der gesellschaftliche Rahmen auf dem Exerzierplatz geboten hat. Umrahmt von den deutschen und badischen Fahnen – preußische Fahnen konnte die Stadtverwaltung keine zur Verfügung stellen – gaben sich Damen in eleganter Toilette und Offiziere im bunten Waffenrock gemischt mit der Freiburger Bevölkerung ein Stelldichein. Am 21. Mai 1911 flogen die Maschinen dann von Freiburg mit einem Zwischenaufenthalt in Müllheim nach Mühlhausen und dann über Straßburg, Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Mainz, Darmstadt nach Frankfurt, wo der Zuverlässigkeitsflug sein Ende fand.

Der zweite „Deutsche Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein“ fand vom 12. Mai bis zum 22. Mai 1912 statt. Er erhielt seine besondere Note dadurch, daß zwei Luftschiffe, nämlich die „Schwaben“ (LZ 10) und „Zeppelin 12“ (Z III) sich mit Passagier- und Aufklärungsflügen beteiligten. Im Jahr zuvor hatten die Freiburger vergeblich auf das Anlegen eines Luftschiffes auf dem Exerzierplatz gewartet. Umso größer war die Freude, als am 21. Mai 1912 bereits um 5.30 Uhr der „Zeppelin 12“ mit dem Grafen Zeppelin am Steuer über der Stadt kreiste und am Vormittag das Luftschiff „Schwaben“ an dem in Freiburg eingerichteten Ankerplatz festmachte. Gegenüber der Strecke des Vorjahres war für die Flugzeuge eine Erweiterung nach Metz und ein Flug von Freiburg nach Konstanz vorgesehen. Wie bei dem vorangegangenen Zuverlässigkeitsflug gab es auch diesmal sehr viel Bruch, wobei erfreulicherweise aber kein Todesopfer zu beklagen war. Für Kleinholz anfällig hat sich diesmal besonders die Strecke zwischen Straßburg und Metz gezeigt, auf der eine ganze Reihe der Teilnehmer wegen Bruch- und Notlandungen ausscheiden mußte. Die Flieger, die am 20. Mai 1912 in Freiburg eintrafen, erwartete am darauffolgenden Tag eine besonders sportliche und reizvolle Prüfung: es war zum ersten Mal der Schwarzwald in West-Ost-Richtung zu bezwingen, und zwar durch einen Flug nach Konstanz. Dieses Ziel erreichten nur vier der gestarteten

Teilnehmer, nämlich Hellmuth Hirth, Alfred Mahnke, Graf Wolfskeel und Erwin Barends. Als Aufklärungs-Luftschiff nahm der Zeppelin „Viktoria-Luise“ (LZ 11) unter Dr. Hugo Eckener an dem Wettbewerb in Gegenrichtung teil. Freiburg wurde jedoch überflogen. Im übrigen fand ein feuchtfröhlicher Ausklang im Inselhotel in Konstanz mit dem Prinzen Heinrich von Preußen als Gastgeber statt. Das 1966 mit enormen Kosten wieder hergerichtete Inselhotel hat also Tradition nach allen Himmelsrichtungen.

Im Jahre 1912 war der Zuverlässigkeitsflug nicht nur mit dem Start und Landen der Teilnehmer an den einzelnen Etappenorten, sondern – wie in allen anderen Jahren – mit Schauflügen kombiniert. Bei den Berufsfliegern, die diese Schauflüge durchführen mußten, spielten sich teilweise beschämende Szenen ab, die die Sportlichkeit der Flugtage in Frage stellten. Trotz guten Flugwetters lehnten es drei Berufsflieger ab, Schauflüge zu veranstalten, da ihnen der finanzielle Anreiz nicht hoch genug erschien. Die Bevölkerung wartete vergeblich auf das Fliegen der Maschinen und es war einem Militärflieger zu verdanken, daß die Zuschauer wenigstens eine Maschine in der Luft beobachten konnten. Diese Situation hatte jedoch Folgen: Gegen drei Piloten wurde Strafantrag wegen Unzuverlässigkeit bei der „Flieger-Kommission des deutschen Luftfahrerverbandes“ in Berlin gestellt und die für sie vorgesehenen Preise eingespart.

Die Tradition der „Oberrheinischen Zuverlässigkeitsflüge“ wurde durch den ersten Weltkrieg jäh unterbrochen, um später in Form des „Deutschlandfluges“ wieder zu erstehen. Der letzte Zuverlässigkeitsflug, als „Prinz-Heinrich-Preis der Lüfte“ bekannt, wurde vom 10. bis zum 17. Mai 1913 ausgetragen. Auch diesmal war Freiburg wieder mit von der Partie, allerdings nicht als Etappenort. Der Flug ging diesmal von Wiesbaden über Kassel, Koblenz, Karlsruhe nach Straßburg. Von dort aus wurde ein militärischer Erkundungsflug nach Freiburg und zurück über Neu-Breisach nach Straßburg gestartet. Der Erkundungsauftrag sah zwei Starts und zwei Landungen für jede Maschine in Freiburg vor. Diesmal beteiligte sich das Luftschiff „Sachsen“ (LZ 17) unter der Führung von Dr. Eckener an dem Erkundungsauftrag und flog auch über die Stadt. Die ursprünglich vorgesehene Landung fand leider nicht statt. Ein anderes bedeutendes Ereignis brachte das Jahr 1913 für die Fliegerei. Am 11. 9. fliegt Faller von Freiburg oder Mülhausen aus auf den Feldberg und gewinnt damit den Weltrekord für Höhenlandungen. Er benutzte einen in Mülhausen gebauten „Aviatik“-Doppeldecker. Die Zuverlässigkeitsflüge hatten neben der unbedingt sportlichen Note auch ein militärisches Ziel, nämlich die Piloten in der Praxis von Überland- und Zielflügen zu schulen und Materialprüfungen vorzunehmen. Geflogen werden durfte nur auf deutschen Maschinen mit deutschen Motoren, um den französischen Vorsprung auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik aufzuholen.

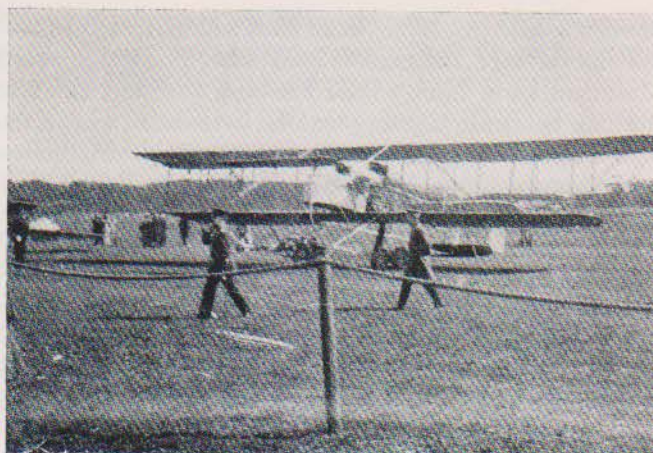
Das Jahr 1913 brachte in Freiburg auch eine dauernde Veränderung auf dem Exerzierplatz in Richtung auf die ständige Etablierung einer Fliegerstation. Schon am 31. 12. 1912 wurde der Grundstein hierfür gelegt. An diesem Tage ging bei der Stadtverwaltung die Zusage auf Errichtung der Fliegerstation auf dem Hirtenhäuslefeld ein, unter der Voraussetzung, daß Einigung mit den beiden stationierten Regimentern (5. Badisches Infanterie-Regiment 113 und 5. Badisches Feldartil-

lerie-Regiment 76) über die Benutzung des Exerzierplatzes erzielt werde. Die am 9. 11. 1912 geführten grundsätzlichen Verhandlungen sahen als Teilnehmer den Oberstleutnant Friedrich von der Unterkunftsabteilung, den Wirklichen Geheimen Kriegsrat Schmidt von der Intendantur des XIV. Armeecorps, Baurat Breisig vom Militärbauamt Freiburg und Oberleutnant Mackenthun von der Lehranstalt für Militärflugwesen (wahrscheinlich in Straßburg). Zur Bedingung wurde seinerzeit gemacht, daß Freiburg die Fliegerkaserne genauso in eigener Regie bauen würde, wie dies Lahr mit der Artillerie-Kaserne getan habe, so daß dem Militärfiskus keine Kosten entstünden. Die Stadt wollte für ihr Entgegenkommen, daß sie die dubiose Fliegerei aufnehmen werde, bei nächster Gelegenheit einen Ausgleich in Form der Verlegung einer vornehmen Kavallerie-Einheit in die Stadt haben! Auch bei der Fliegerstation stand Freiburg in Konkurrenz mit Lahr und Müllheim, so daß die Kavallerie nur zum deklamatorischen Rückzugsgefecht gedient haben dürfte. In der Rekordzeit von 6 Monaten – Mai 1913 bis 31. 10. 1913 – errichtete das städtische Hochbauamt (Vorstand Thoma, Stadtbaumeister Stammnitz) das dreistöckige Mannschaftsgebäude und das zweistöckige Wirtschaftsgebäude mit Offizierszimmern, ferner einen Hofabtritt und einen Pferdestall.

Das Militärbauamt baute die technischen Anlagen und die Hallen auf Kosten des Militärfiskus. Für ihr ganzes Engagement, zu dem auch die unentgeltliche Hergabe des Platzes gehörte, erhielt die Stadt lediglich eine Verzinsung der Baukosten. Zu den technischen Einrichtungen gehörte auch ein Beobachtungsturm mit Blinkfeueranlage. Die Gebäude wurden in Hausteinen mit Biberschwanzdächern erstellt. Die örtliche Bauleitung hatte Dipl.-Ing. Architekt Pfrengle aus Kappel bei Neustadt. Wegen der schnellen Bauzeit war die Anlage bis 1916 Quelle ständigen Ärgernisses. Zunächst kam es auf der Baustelle zu Streit- und Protestaktionen, weil man italienische Bauarbeiter vorgezogen habe, während ihre deutschen Kollegen arbeitslos seien. Außerdem beklagte sich das Militärbauamt über die zu schnelle Bearbeitung durch das städtische Hochbauamt, so daß es mit der Prüfung der Pläne nicht nachkommen würde. Am 2. Mai 1914 mußte sich der Reichstagsabgeordnete Fehrenbach einschalten, da durch unzulässige Mörtelmischungen bei den technischen Bauten schwere Verstöße durch Breisacher Unternehmer vorgekommen seien. Naturgemäß wies die Stadt darauf hin, daß es dazu nicht gekommen wäre, wenn man Freiburger Betriebe mit der Ausführung betraut hätte. Die Freiburger durften dann im Sommer 1914 dafür die Funkerkaserne erbauen. Am 17. 7. 1916 beklagte man sich über die Feuchtigkeit des Mauerwerkes, das Abbröckeln von Farbe und Verputz und über das Nichtfunktionieren des Hofabtrittes. Letztlich stellte sich 1917 heraus, daß die Baukosten von 350 000.– Mark um 100 000.– Mark überschritten wurden. Als teilweise Entschuldigung konnte man wenigstens eine höhere Raumzahl anführen.

Erster und letzter Kommandant der Fliegerstation in Friedenszeiten wurde Hauptmann Barends, der aus Straßburg kam und dem Freiburger Infanterieregiment 113 durch gemeinsame Übungen, u. a. durch eine kombinierte Luftaufklärungsübung 1913 bei Schallstadt, bekannt war. Stationiert war die 3. Kompanie des Fliegerbataillons Nr. 4. Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde die Fliegerstation zunächst als Etappen-Flugplatz benutzt, der später nach Neu-Breisach

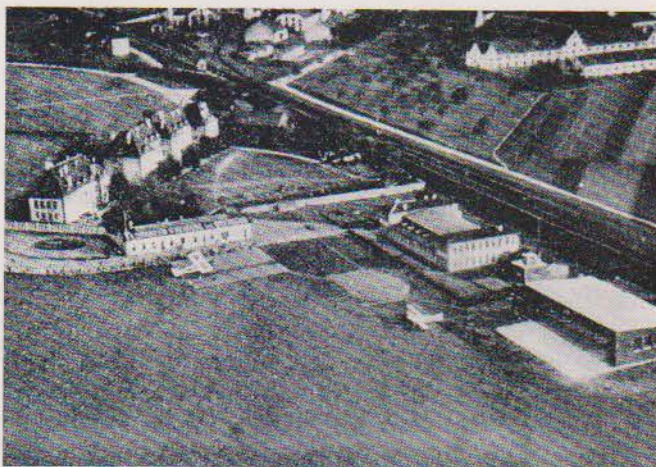
Aviatik-Doppeldecker auf dem
„Exi“ am 21. Mai 1912 beim
„2. Oberrheinischen
Zuverlässigkeitsflug“.



Eröffnung der Fluglinie
Freiburg—Stuttgart mit einer
Junkers F 13 am 3. Juli 1926
auf dem Freiburger Flugplatz.



Flugplatzanlage ca. 1932/34:
Links die Fliegerkaserne, im
Vordergrund das Flughafen-
gebäude, rechts die ehemalige
Torminsche Klavierfabrik,
daneben der Lufthansaturm
und die 1928 erbaute Flugzeug-
halle.



verlegt wurde. An seine Stelle kam eine Armee-Fliegerabteilung, die im Hinblick auf die stärkere Tätigkeit französischer Flugzeuge über Freiburg Ende 1916 nach Müllheim kam. Nun wurde Freiburg Standort der Kampf-Einsitzer-Staffel 4b, die man heute als Jagdfliegerstaffel bezeichnen würde, und die die Flugabwehr auf dem Schloßberg unterstützen konnte. Beide Maßnahmen, Flugabwehrkanonen und Kampfeinsitzer (Jagdflugzeuge), waren erforderlich, um der Aktivität französischer Flugzeuge über Freiburg Einhalt zu gebieten. Die Stadt bekam bereits im ersten Weltkrieg mit Karlsruhe und Mannheim die Wirkungen moderner Luftkriegsführung zu spüren.

Die Flugabwehr bestand aus einer Stabsoffiziersstelle, einer Kommandantur für Flugabwehr mit Funkstation, Scheinwerfern und Fliegerabwehrkanonen. Die Flughauptwache lag ab Dezember 1914 auf der Ludwigshöhe des Schloßberges, nach neuen, mündlichen Berichten von Augenzeugen auf dem „Hinteren Schloßberg“ im Areal des ehemaligen Adlerschlusses der Vaubanschen Befestigungen (1678–81). Die Fliegerstation auf dem Flugplatz wurde von der 3. Kompanie des Fliegerbataillons Nr. 4 belegt. Ihr standen rund 10 Kampfeinsitzer der Typen Fokker, Roland-Haifisch, Albatros D III und D V zur Verfügung. Gegen Ende des Krieges fand eine Umrüstung auf die modernen Jagdflugzeuge „Siemens D V“ statt. Zugleich wurde die Einheit in „Jagdstaffel 84“ umbenannt. Erster Führer war 1916/17 Rittmeister Wulf, 1917/18 Leutnant Dr. Eugen Weber und 1918 Offiziers-Stellvertreter Paul Leim. Ihm verdankt der Verfasser die Angaben über die Belegung des Flugplatzes bezüglich der Kampfeinsitzer. Leim ist Ehrenpräsident des „Breisgauvereins für Luftfahrt“ und lebt heute in Hausach. Zu den „Alten Adler“ jener Jahre zählt auch Leopold Anslinger, der jetzt hochbetagt in Freiburg wohnt. 1913 machte er sein Fluglehrer-Patent bei den Goedecker-Flugzeugwerken in Mainz-Gonsenheim. Noch bis zum zweiten Weltkrieg war Anslinger als Fluglehrer tätig; im Kriege auch als Hauptmann auf dem Freiburger Flugplatz.

Über der Stadt und ihrer Umgebung wurden insgesamt 10 Flugzeuge abgeschossen. Zwei Maschinen gingen allein auf das Konto des Unteroffiziers Böhme, der sie am 25. 9. 1915 zur Landung bei Elzach zwang. Der Luftkrieg fand offensichtlich unter gleich starken Gegnern statt, denn in dieser Zahl sind die Erfolge der Fliegerabwehr auf dem Schloßberg enthalten.

Nach Angaben von Ernst Scheu wurden 1919 die Flugzeuge in Straßburg den Franzosen übergeben. Es scheint sich dabei jedoch nur um einzelne Maschinen, wahrscheinlich die neueren Typen, gehandelt zu haben. Einige Flugzeuge gelangten nach Halberstadt. Von dort aus sollen sie teilweise noch an Freikorpskämpfen teilgenommen haben.

Im Laufe des ersten Weltkrieges wurde in Ergänzung der Fliegerstation mit Schulbetrieb und der Kampfeinsitzerstaffel noch eine weitere, militärische Einrichtung auf dem Flugplatz geschaffen: Die Militärfliegerschule. Kommandeur der Freiburger „Fliegergeschwaderschule“, so lautete die offizielle Bezeichnung, war Oberstleutnant Francke. Er wurde auch beauftragt, eine 550 bis 600 Mann starke Fliegerersatzabteilung mit Werft in Freiburg aufzubauen. Ihre Einrichtung, für den August 1915 vorgesehen, scheiterte nicht nur an der Frontnähe, sondern auch an den räumlichen Unzulänglichkeiten. Weder die Stadtverwaltung noch die Frei-

burger Regimenter waren willens, Gelände und Baulichkeiten zur Verfügung zu stellen. Diese Haltung war für Kriegszeiten um so erstaunlicher! Francke verlegte 1916 seine Einheiten nach Leipzig-Heiterblick.

Der Neubeginn in der Weimarer Zeit

Nach dem Ende des ersten Weltkrieges verwandelte sich der „Exi“ zunächst wieder in Wiesen- und Ackerland und in Sportplätze. Der Friedensvertrag von Versailles, am 28. 6. 1919 unterzeichnet, bringt nicht nur ein Flugverbot für das gesamte Reichsgebiet, sondern auch eine 50 km breite entmilitarisierte Zone am Oberrhein. Diese bleibt auch bestehen, als das Flugverbot für Deutschland im Februar 1922 aufgehoben wird. Mit ihr bleibt auch das Flugverbot am Oberrhein in Kraft.

Die rege Flugtätigkeit im übrigen Reichsgebiet und die daran geknüpften wirtschaftlichen Erwartungen erwecken in Freiburg den Wunsch, den seiner militärischen Einrichtungen entblößten Flugplatz für private Zwecke wieder herzurichten, um den Anschluß an das Luftverkehrsnetz rechtzeitig zu finden.

In seiner Sitzung vom 27. April 1925 beschloß daher der Stadtrat, durch Einebnen von Äckern und Wegen den Platz wieder herzurichten. Pachtverträge mit den Nutzungsberechtigten wurden aufgehoben und der Gedanke, das ganze Gelände für Sportplätze vorzusehen, fallengelassen. Die Initiative ging von dem zuständigen Referenten, Bürgermeister Hölzl aus. Er wurde unterstützt durch den Fluglehrer Haal und den ehemaligen Hauptmann im Richthofen-Geschwader, Karjus. Bereits im Juli 1925 waren diese Arbeiten durch das Städtische Gartenamt unter Gartenbaudirektor Schimpf und private Unternehmer abgewickelt. Für die Arbeiten wandte die Stadtverwaltung seinerzeit 55 000–62 000 Reichsmark auf. Am 10. Oktober 1925 wurde dem Stadtparlament ein weiterer Kreditantrag über 20 000 Reichsmark für die Flugplatzenerweiterung in zwei Projekten vorgelegt. In zwei Teilausbauten sollten einmal 510 000 qm und einmal 260 000 qm Flugplatzgelände durch Ablauf weiterer Pachtverträge und durch Einebnen von Schützengräben und Granattrichtern gewonnen werden. Auch diese Arbeiten wurden recht schnell, und zwar im November 1925, abgewickelt. Neben dem Gartenamt war das Tiefbauamt unter Oberbaurat Butz an diesen Arbeiten beteiligt. Ein Jahr später, im September 1926, verfügte der Flughafen über ein Gelände von 400 000 qm und 300 000 qm Rollfeld. Die Roll-Länge von Ost nach West betrug 900 m, Nordost nach Südwest 500 m und von Südost nach Nordwest 800 m. Die Tankanlage der vormaligen Militärfliegerschule mit einem Fassungsvermögen von 3000 Liter stand ebenfalls zur Verfügung. In der ehemaligen Fliegerkaserne wurde 1927 eine Polizeiflugwache mit Sirene untergebracht, nachdem bereits 1925 eine Unfallstelle durch die Bereitschaftspolizei in der Hugstetter Straße betreut wurde. Alles in allem eine recht erfreuliche und für die damaligen Verhältnisse sogar stattliche Angelegenheit. Auf dem Areal befanden sich nun neben dem Flugplatz noch eine Volksspielwiese, ein Sportplatz und die Schießstände der Bereitschaftspolizei. Was hat nun die Stadtverwaltung bewogen, in wirtschaftlich durchaus nicht rosigem

Zeiten eine derartig bemerkenswerte Investitionstätigkeit für den Flugplatz zu entfalten?

Außerer Anlaß hierfür war vielleicht die Anfrage des Magistrates der Stadt Frankfurt am Main vom 31. Mai 1922 nach den Benutzungsmöglichkeiten des Freiburger Flugplatzes. Die Anfrage einer Wirtschafts-Metropole mit einem entsprechenden Flugplatz hat die Stadtverwaltung sicher nachdenklich gestimmt, daß sie hier eventuell eine Entwicklung verschlafen könnte. Seinerzeit mußte Freiburg antworten, daß nur noch ein Notlandeplatz bestehen würde. Man versäumte allerdings nicht sogleich darauf aufmerksam zu machen, daß man den Platz gern zur Verfügung stellen werde, wenn die Verkehrsfliegerei auf Baden wieder ausgedehnt werden kann. Zunächst bestanden noch die entsprechenden Verbote als Auswirkung des Krieges. Im Jahre 1924 kamen zwei weitere Ereignisse außerhalb der Stadt Freiburg hinzu, die auf eine beschleunigte Entwicklung der Flugplatzfrage einwirkten. Zunächst stellte die Stadt Mannheim den Luftschiffhafen für einen „Baden-Pfälzischen Luftverkehrsverein“ zur Verfügung und nahm die entsprechenden Ausbauten vor. Dies führte zur Gründung der „Mannheim-Luftverkehrs-G.m.b.H.“ Im November 1924 tat die Stadt Baden-Baden einen ähnlichen Schritt mit der Einrichtung des Flughafens in Baden-Oos. Auch in Freiburg bestand schon vor 1924 eine private Einrichtung der Fliegerei, nämlich die Fliegerschule Voss und Haal. In jene Zeit fällt auch die persönliche Intervention des Karlsruher Oberbürgermeisters Dr. Finter bei seinem Freiburger Amtskollegen Dr. Bender wegen eines Anschlusses der Stadt Freiburg an die Karlsruher Luftverkehrsgesellschaft. In diesem Zusammenhang wurde eine ganze Reihe von Gutachten verfaßt, die nicht frei von persönlichen Anschauungen sind, und daher nach unserer Auffassung nicht als wissenschaftliche Gutachten gewertet werden können. Dessen ungeachtet ist es interessant festzustellen, in welchem Maße zwischen den Beteiligten oder vorgesehenen Städten in Baden, vornehmlich jedoch zwischen Karlsruhe und Mannheim, Eifersüchteleien wegen der Beteiligung an den Fluglinien-Projekten auftraten. So sah sich der Freiburger Stadtrat am 17. Februar 1926 veranlaßt, schärfsten Protest gegen Ausschluß der Stadt vom geplanten Luftverkehrsprogramm des Oberrheingebietes zu erheben. Die Karlsruher Landesregierung, und sicher auch Wirtschaftskreise dieses Gebietes, waren nicht daran interessiert, die Belange Freiburgs zu fördern; wahrscheinlich wollte man die Konkurrenz aus der Südwestecke vermeiden. Man brachte gegen das Flugplatzprojekt ähnliche unsachliche Einwendungen hervor, wie zur gleichen Zeit gegen den geplanten Rundfunksender. Auch wies man darauf hin, daß man von Freiburg aus Basel bequem mit dem Auto erreichen und damit Anschluß an das Liniennetz des internationalen Flugverkehrs erhalten könne. Hier traten Einwendungen auf, die auch in jüngster Zeit wieder laut werden. Allerdings verkennt man dabei die besonderen Gegebenheiten und Aspekte des Bedarfsluftverkehrs. Zu dem erwähnten scharfen Protest war die Stadt sachlich und moralisch legitimiert, da sie bereits am 16. Mai 1925 beschlossen hatte, den alten Exerzierplatz nur als Flugplatz, und nicht für sportliche Einrichtungen, zu verwenden.

Nachdem die sachlichen Voraussetzungen geschaffen waren, ergibt sich die Frage, welche Entwicklung der vorgesehene Liniendienst genommen hat. Im Januar 1925

mußte Bürgermeister Dr. Hofner als zuständiger Referent zunächst einen Einspruch des Reiches und des „Badischen Ministeriums des Innern“ in Karlsruhe entgegennehmen, wonach eine Rheintallinie aus außerpolitischen Erwägungen nicht genehmigt werden könne. Dabei wird man den Eindruck nicht los, daß die außenpolitischen Erwägungen von Karlsruher Überlegungen beeinflusst waren. Zur gleichen Zeit äußerte sich auch die Stadt Villingen sehr verbittert über die Nachbarstadt Donaueschingen wegen unfairen Verhaltens der „Badischen Luftverkehrsgesellschaft“, die als Trägerin eines Liniendienstes vorgesehen war.

Ein zweiter Schuß gegen die Freiburger Flugbegeisterung ging einen Monat später los. Im Februar 1925 verbietet das Reichsverkehrsministerium in Berlin die private Fliegerschule Voss & Haal, die im Jesuitenschloß bei Merzhausen untergebracht war. Zugleich wird der weitere Ausbau des Exerzierplatzes untersagt, da das „Alliierte Luftfahrt-Garantie-Komitee“ für die Einhaltung der Beschränkungen in der neutralen Zone entsprechende Vorstellungen erhoben habe. Gestattet wird der Betrieb als Notlandeplatz und für Schönwetterflüge, wie man den damaligen gelegentlichen Luftverkehr nannte. Alle festen Einrichtungen sind nicht gestattet. Die Einhaltung dieser Verbote wird am 13. März 1925 durch eine Kommission der Entente kontrolliert, die auch die drei Flugzeuge der Firma August Fohr, die der Fliegerschule zur Verfügung standen, inspizierte.

Diese Maßnahmen hielten jedoch die ins Rollen gekommene Entwicklung nicht mehr auf. Im April 1925 wird die private „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald G.m.b.H.“ unter Beteiligung der Stadt Freiburg gegründet. Sie domiziliert in der Kaiserstraße 141. In Mannheim entsteht die „Baden-Pfälzische Luftverkehrs-AG.“ mit der eine Einigung über Beteiligungen und Betrieb der Linien nicht erreicht werden konnte. Die Linie Mannheim-Baden-Baden-Freiburg-Basel wird aus politischen Gründen abgelehnt. Die als Ersatz vorgesehene Linie nach München über Baden-Baden und Stuttgart, die vom „Süddeutschen Aero-Lloyds“ betrieben werden soll, scheiterte an der Subventionsfrage. Trotzdem ist es eine Schwester-gesellschaft dieses Unternehmens, die „Baden-Pfälzische-Luftverkehrsgesellschaft“, die ohne Konzession vom 24. 8. bis zum 17. 9. 1925 den Liniendienst Mannheim-Freiburg-Basel aufnimmt. Prompt wird ihr vom „Badischen Ministerium des Innern“ am 7. Oktober 1925 diese Tätigkeit verboten. Nun beweist sich aber die internationale Solidarität der Fliegerei. Die „Balair“ (Basler-Luftverkehrs-A.G.) befliegt die Linie bis zum 31. Oktober weiter, und muß sie dann wegen schlechter Wetterlage einstellen. Sicher stand hier nicht die traditionelle Freundschaft Freiburg-Basel Pate, sondern handfeste wirtschaftliche Überlegungen; immerhin ist dies Ereignis wert, festgehalten zu werden. Das wirtschaftliche Kalkül siegte auch. 41 % der Fluggäste und 31,7 % der Einnahmen in dieser Zeit resultierten aus Freiburg. Die Passagiere, die um 8.00 Uhr in Basel abflogen, waren um 10.30 Uhr in Mannheim. Der Rückflug ging um 16.30 Uhr von Mannheim mit Ankunft in Basel um 19.00 Uhr. Der Aufenthalt in Freiburg und Baden-Baden war auf jeweils 15 Minuten festgelegt. Geflogen wurde mit dem Fokker-Hochdecker D 715 mit 6 Plätzen. Flugleiter in Freiburg war der Fluglehrer Erich Haal. Die Linie wurde mit 1500.- Mark Subvention betrieben, die man für die zunächst nicht zustandengekommene Linie nach Villingen vorgesehen hatte. In die Subvention teilten sich

die beteiligten Gesellschaften und Städte, nachdem das badische Innenministerium am 2. 6. 1925 abermals eine Subvention ablehnte. In dieser Zeit genehmigte die Stadt Freiburg weitere 47 000 Reichsmark für die Instandsetzung des Platzes und die Beteiligung der Stadt an der „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald G.m.b.H.“, nachdem vorher die unentgeltliche Überlassung des Exerzierplatzes als Flugplatz an die genannte Gesellschaft auf fünf Jahre vereinbart wurde. Die Stadt genehmigte auch die Anlage von Baulichkeiten auf dem Flugplatz.

Neben diesen ersten Anfängen eines Liniendienstes waren auch die Freiburger Vereine und private Unternehmen nicht müßig geblieben. Auf die Fliegerschule wurde bereits hingewiesen. Am 14. 6. 1925 veranstaltete der „Breisgau-Verein für Luftfahrt“ ein Schaufliegen, an dem der Pilot der Dietrich-Flugzeugwerke in Kassel, Katzenstein, und der ehemalige Hauptmann des Richthofen-Geschwaders, Karjus, teilnahmen. Karjus verunglückte bei dieser Gelegenheit tödlich. Selbstverständlich fehlte der Freiburger Haal nicht in diesem Aufgebot. Auch die „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald“ wurde im Frühjahr und Sommer 1925 aktiv. In ihrem Besitz befanden sich drei zweiseitzige Dietrich-Flugzeuge. Passagier-Rundflüge fanden im August 1925 mit einer Junkers-Maschine (D 203) statt, während der „Sonderrundflugdienst der Kur- und Badeorte Deutschlands“ unter der Leitung von Major a. D. Ritter von Schlich und dem als Sportler bekannten Piloten Gaim ein modernes Duraluminium-Flugzeug (vom Typ Junkers F 13) zur Verfügung hatte.

Trotz dieser für die damaligen Verhältnisse äußerst stolzen Bilanz ruhten die Arbeiten an dem Ausbau des Liniennetzes nicht. Bereits am 6. Juli 1925 wurde der offizielle Antrag für eine Linie Freiburg–Villingen–Stuttgart an das Reichsverkehrsministerium in Berlin gerichtet. Diesen direkten Weg wählte man, da man nicht mit einer unvoreingenommenen Prüfung in Karlsruhe rechnete. Das Innenministerium in Karlsruhe wurde lediglich durch die „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald G.m.b.H.“ unterrichtet. In dieser Gesellschaft waren der Unternehmer A. Fohr und der Freiburger Bürgermeister Hölzl als zuständiger Referent gleichberechtigte Geschäftsführer. Die Linie sollte in Zusammenarbeit mit der „Süddeutschen Aero-Lloyd A.G.“ betrieben werden. Am 27. 7. 1925 fanden die entsprechenden Verhandlungen in Villingen mit dem dortigen Bürgermeister Lehmann statt, der noch als Aufsichtsratsmitglied der „Baden-Pfälzischen-Luftverkehrs-A.G.“ fungierte. Die Interessen der „Süddeutschen Aero-Lloyd“ in München vertrat dessen Passage-Leiter von Arnim. Wie früher schon einmal dargelegt, scheiterten diese Verhandlungen zunächst. Der Flugbetrieb in Freiburg dagegen entwickelte sich über alle Erwartungen günstig.

Am 3. 7. 1926 wurde die regelmäßige Fluglinie Frankfurt–Stuttgart eröffnet. Die Maschinen flogen in Freiburg um 11.40 Uhr ab und landeten in Stuttgart-Böblingen um 12.50 Uhr. Der Rückflug ging ab Stuttgart 13.10, an Freiburg 14.20. Die Werbung für die Fluglinie nach Stuttgart wurde sehr intensiv und attraktiv betrieben. Die Gegenüberstellung der Flugdauer mit der Eisenbahnfahrt erbrachte eine Differenz von über 3 Stunden Zeitgewinn zugunsten der Fluglinie. Demgegenüber stand lediglich ein um 4,60 DM höherer Flugpreis. Der Flugpreis betrug RM 25.–, während eine Eisenbahnfahrkarte 2. Klasse zu jener Zeit RM

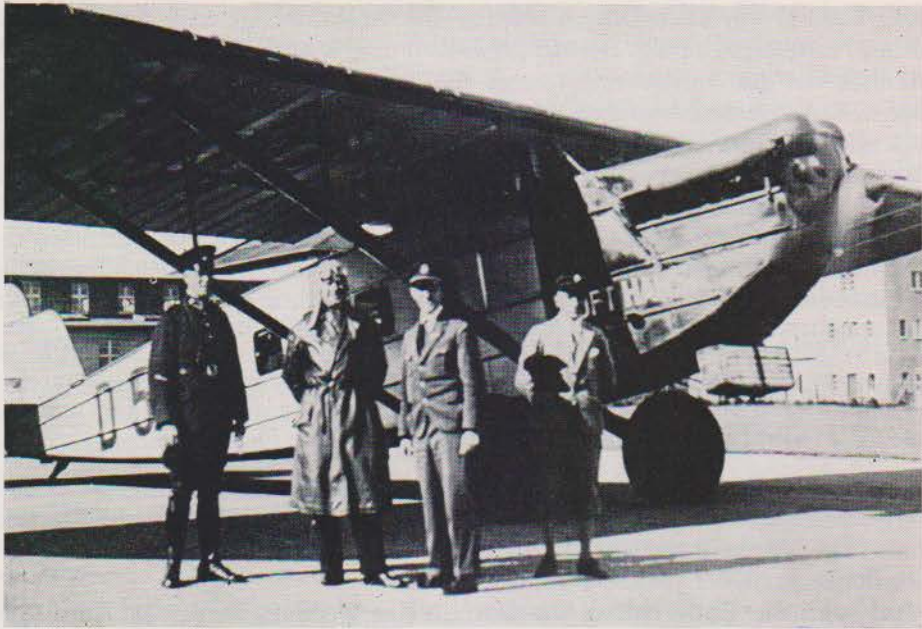
22.40 kostete. Vor allen Dingen wurden die Anschlußflüge nach Erfurt, Halle, Berlin, Nürnberg, Leipzig, Dresden, München und Wien herausgestellt. Selbstverständlich war der Autozubringerdienst von und zum Flugplatz, sowie 10 kg Gepäck in den Preisen inbegriffen. Neben dem Liniendienst wurden tägliche Rundflüge über Freiburg und dem Schwarzwald offeriert, und dabei besonders auf das wundervolle Gebirgspanorama hingewiesen. Auch die sportlichen Flugveranstaltungen fanden in Freiburg weite Beachtung. So fand am 5. und 6. Juli 1926 der „Süddeutschlandflug“ statt, der mit dem Deutschlandflug und den Flugtagen des BVL in den folgenden Jahren zu einer regelmäßig wiederkehrenden Einrichtung wurde. Auch in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg wurde die Tradition fortgesetzt.

1926 waren 45 % des Platzangebotes von Freiburg aus genützt. Bei 84 Flugtagen in der Zeit vom 3. 7.–11. 10. 1926 konnten 93 % der geplanten regelmäßigen Flüge bei 19 320 Flugkilometern durchgeführt werden. In dieser Zeit kam auch die ehemalige militärische Kraftfahrzeughalle zum Areal des Flugplatzes.

Der starken Frequenz wegen mußten im weiteren Verlauf Sablatnik-Maschinen (P III) eingesetzt werden, eine der ersten deutschen Verkehrsflugzeug-Konstruktionen. Die weitere Steigerung des Betriebes ließ den Ruf nach dem neuesten Verkehrsflugzeugtyp, der Junkers F 13, erschallen.

Auf politischer Ebene bahnte sich ebenfalls eine Wendung an. Am 28. April 1926 unterstützte im Karlsruher Landtag Dr. Föhr die Einbeziehung Freiburgs in die mit RM 320 000 vorgesehenen Subventionen für den Luftverkehr und sprach sich für den Anschluß an das oberrheinische Streckennetz aus. Doch die weiteren Monate brachten Enttäuschungen für die in Freiburg am Flugverkehr interessierten Kreise der Bürgerschaft und der Stadtverwaltung. Direktor Angenheister von der „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald“ sprach sich sehr bitter über die unfruchtbare Arbeit und die dilatorische Behandlung der Fluglinienfragen seitens der Karlsruher Ministerien aus und drohte sogar mit einer Liquidation des Unternehmens. Die „Preußen“ in Berlin standen den Freiburger Wünschen wesentlich aufgeschlossener gegenüber. Die deutsche Lufthansa, deren Direktor Erhart Milch – der spätere Generalfeldmarschall und Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium – war, veranlaßte zahlreiche Rechenkunststücke, um die finanziellen Voraussetzungen für einen Liniendienst Berlin–Karlsruhe, Karlsruhe–Freiburg, Freiburg–Stuttgart und evtl. Stuttgart–Freiburg–Basel–Südfrankreich, zu ermöglichen. Auch der zuständige städtische Referent, Bürgermeister Hölzl, war des Feilschens mit Karlsruhe über die Beteiligung an der Oberrheinlinie überdrüssig geworden und entschied sich mit Notiz vom 10. 6. 1926 für eine Linienführung mit Stuttgart. Nachdem im Spätsommer 1926 die Aufhebung der Beschränkung des deutschen Luftfahrzeugbaues sowie die Zurückziehung des „Interalliierten Luftfahrt-Garantie-Komitees“ verfügt wurde, waren die Weichen für einen kontinuierlichen Flugverkehr in Freiburg gestellt.

Nachdem mit der Eröffnung der Stuttgarter Fluglinie ein stolzer Meilenstein gesetzt war, ergibt sich die Frage, welche Voraussetzungen finanzieller Art dieses doch recht gewagte Unternehmen ermöglichte. Auf die negative Haltung der Karlsruher Behörden wurde schon hingewiesen. Trotzdem soll nicht vergessen



Die Lufthansa-Linienmaschine nach Stuttgart 1929, eine Dornier „Merkur“, auf dem Flugfeld. Von links: der Hauptwachtmeister im Luftaufsichtsdienst Reinhard, Pilot Walter Noack, Flugleiter von Loeven und der Bordmechaniker N. Weißböck.

werden, daß sich Innenminister Remmele in einem Brief vom 4. 6. 1926 für einen Anschluß der Stadt an den Luftverkehr aussprach und auch zum ersten Male staatliche Subventionen anklingen ließ, sofern auch ein städtischer Zuschuß pro Flugkilometer gegeben werde. Vielleicht war dieser Brief aber auch nur eine Geste, um noch das Blatt zugunsten einer Linie Freiburg–Karlsruhe wenden zu können. Der Zeitpunkt hierzu war jedoch verpaßt. Am gleichen Tage, als Innenminister Remmele seinen Brief in Karlsruhe schrieb, beschloß der Bürgerausschuß mit überwältigender Mehrheit, den Anschluß Freiburgs an den Weltluftverkehr durch eine Linie Freiburg–Stuttgart, evtl. mit einer Verlängerung nach Basel, zu suchen. Ursache für diesen Beschluß war die bereits erwähnte Absage Karlsruhe an einer effektvollen Unterstützung und am Unvermögen, eine Weiterführung der Karlsruher Linie nach Berlin sicherzustellen. Dieser, von der Stadt Freiburg mit Vorrang betriebene Anschluß an die alte Reichshauptstadt, war jedoch durch die Linienführung über Stuttgart sichergestellt. Von Stuttgart aus waren zwei Anschlußlinien nach Berlin möglich, nämlich über Erfurt und Halle und über Nürnberg/Leipzig. Die von Bürgermeister Hölzl vertretene Stuttgarter Linie wurde letztlich möglich, nachdem sich die Stadt am 14. 6. 1926 dazu verpflichtete, eine Betriebsubvention von RM 1.20 pro Flugkilometer und RM 26 500.– als Betriebskosten zu übernehmen. Das Württembergische Arbeitsministerium in Stuttgart steuerte einen Zuschuß von RM 8000.– bei. Zwei Wochen vorher war noch von einer Ge-

samtsubvention von RM 38 000.– die Rede, von denen das Reich 19 000.–, das Land Baden 11 000.– und das Land Württemberg 8 000.– Reichsmark zahlen sollte. Die Subvention wurde aufgrund eines Kilometerpreises von RM 1.70 der Lufthansa errechnet, die ihre Berechnungsgrundlage dann auf eine Subvention von RM 1.50 pro Flugkilometer ermäßigte. Der am 23. 6. 1926 endgültig ausgehandelte Vertrag zwischen Bürgermeister Hölzl seitens der Stadt und Direktor von Arnim seitens der Lufthansa legte eine Gesamtsubvention von RM 34 500.– fest, die mit



Die als Linienflugzeug eingesetzte Junkers Ju F 24 (1930/32). Rechts im Bilde der Lufthansaturm des Flugplatzes.

RM 18 500.– zu Lasten der Stadt und mit jeweils 8 000.– RM zu Lasten der Länder Baden und Württemberg ging. Am 26. 6. 1926 wird dann allerdings eine städtische Einrichtungs- und Betriebssubvention von RM 33 000.– erwähnt, die wohl über die Betriebssubvention hinausging. Bei der Eröffnung der Linie Freiburg–Stuttgart am 3. 7. 1927 in Freiburg (nicht in Stuttgart) sprachen die Vertreter Freiburgs offensichtlich aus reinem Herzen einen echten Dank an das Entgegenkommen der Berliner und Stuttgarter Stellen aus. Beflogen wurde die Linie von dem modernen Junkers Ganzmetall-Verkehrsflugzeug D 207, Typ F 13. Zu jener Zeit enthielt das Gelände des ehemaligen Exerzierplatzes neben dem Flugplatz auch eine Rad- und Motorradrennbahn im Gebiet des, das Gelände durchschneidenden, Hettlingerweges, sowie Gelegenheiten für Pferderennen und zur Abhaltung circensischer Veranstaltungen. Die zunehmende Flugdichte und auch die wachsende Größe der eingesetzten Maschinen machte in den folgenden Jahren eine Verlegung dieser sportlichen Einrichtungen notwendig.

1928 wurde zunächst ein Wäldchen in diesem Bereich, sowie der Hettlingerweg, eingeebnet und die Verkabelung der bisher oberirdisch verlaufenden Leitungen



Der mächtigste Mann hinter den Kulissen in den letzten Jahren der „Weimarer Republik“, Reichswehrminister General Kurt von Schleicher am 29. 10. 1932 auf dem Freiburger Flugplatz. Links Oberbürgermeister Dr. Bender, rechts im Hintergrund die Bürgermeister Hölzl und Dr. Hofner.



Volksflugtag 1934: Kunstflugweltmeister und Flugzeugkonstrukteur Gerhard Fieseler mit August Euler vor Fieseler's „Tiger“-Kunstflug-Doppel-decker.

vorgenommen. Nachdem am 23. Januar 1928 das badische Innenministerium in Karlsruhe im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium in Berlin die Anlage und den Betrieb eines Verkehrslandeplatzes der „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald G.m.b.H.“ in Freiburg unter gewissen Auflagen genehmigte, war auch die Zeit gekommen, an eine räumliche Sanierung der Flugplatzanlagen zu denken. Für diese Belange war die Stadtverwaltung zuständig, was in dem Genehmigungsbescheid des Innenministeriums auch ausdrücklich vermerkt wurde. Bereits 1927 war eine Flugleitung der „Deutschen Lufthansa“ etabliert worden, die auch für die Abfertigung der Flugpost 9.40 Uhr ab Freiburg Sorge trug. Die Anlieferung von Post und Fracht steigerte sich im Laufe der Jahre bis zu 36 000 kg, was Freiburg in jener Zeit in die Spitzenposition für den Versand von Luftpostgütern brachte. Dieses Verkehrsaufkommen verursachte 1928 die Einrichtung eines Flughafengebäudes mit einem Turm für die Flugleitung. Das Gebäude wurde angrenzend an den Hof der Fliegerkaserne errichtet. Zugleich wurde eine neue Flugzeughalle anschließend an die Tormin'sche Klavierfabrik mit einer Windmeßstation gebaut. Selbst ein Flugbahnsteig war vorhanden, der mit dem Gelände vor der Flugzeughalle eine Bimoid-Decke erhielt. Flughafengebäude, Wirtschaftsgebäude und die kleine Anlage in diesem Bereich wurden mit Kunststein gefaßt. Die Gestaltung überwachte die gleiche Kommission, die auch die Pläne bezüglich der Errichtung der Firma Rhodiaceta in Freiburg 1929 anfertigte. Im Zusammenhang mit diesen baulichen Maßnahmen war eine Regulierung des Grundwassers und der Abwasser notwendig. Zugleich ging man daran, durch eine Teilumzäunung das Flughafengelände von dem für die Sportplätze reservierten Areal abzutrennen.

In diesen Jahren nahm auch die Flugbegeisterung der deutschen Bevölkerung zu. 1928 wurde die „Deutsche Flugspende“ zur fliegerischen Ausbildung minderbemittelter aber begabter Privatpersonen eingerichtet, an der sich die Stadt jedoch im Hinblick auf ihr starkes finanzielles Flugplatz-Engagement nicht beteiligte. Diesen optisch sehr günstigen Zeitpunkt nahm Bürgermeister Hölzl im November 1928 jedoch wahr, um in Berlin die Unterstützung des Reichskanzlers für die Rheintal-Linie Basel–Freiburg–Stuttgart zu erreichen. Wegen zu geringer Platznachfrage kam diese Linienenerweiterung nicht zum Zuge. Ein schwacher Trost war es, daß 1929/1930 der Flugbetrieb auf der Linie 26 Freiburg – Stuttgart mit an der Spitze im Reichsgebiet lag und während 8 Monate ununterbrochen befliegen wurde. Für 1930 war sogar ein Winterflugverkehr vorgesehen, der jedoch wegen Kürzung der Subventionsmittel seitens des Reiches nicht eingerichtet werden konnte. An dieser Finanzierungsfrage scheiterte auch die Weiterführung der Linie von Stuttgart nach München. Dafür war eine Schwarzwaldlinie ins Gespräch gekommen, die von Frankfurt am Main über Mannheim–Karlsruhe–Baden-Baden und Villingen nach Konstanz führen sollte. In diese Entwicklung schaltete sich die Stadtverwaltung rechtzeitig mit dem Plane ein, die Linie von Freiburg über Villingen nach Konstanz zu betreiben. Diese neue Linie kam vom 1. 6. bis zum 1. 9. 1930 auch tatsächlich zum Tragen. Die „Nordbayrische Verkehrsflug-A.G.“ beflug mit Mes-



Titelblatt zum Herbstflugplan 1934.

serschmitt M 18b - Flugzeugen diese Strecke. Zur gleichen Zeit wurde die Linie 46 von Freiburg nach Stuttgart in der Zeit vom 1. 5. bis 1. 11. 1930 mit Dornier-Merkur-Flugzeugen betrieben. Eine Ausdehnung des Liniennetzes nach Nürnberg und Basel scheiterte auch jetzt wieder an der Subventionsfrage. Neben den bereits genannten Flugzeugtypen wurden ab 1930 auf dem Freiburger Flugplatz Junkers F 24, W 33/34, Focke-Wulf A 17 Möve, Messerschmitt M 20 und Junkers Ju 160 geflogen. Eine Kommission stellt am 22. April 1931 fest, daß der Freiburger Flughafen für alle Typen geeignet sei. Bedeutendere Städte, wie beispielsweise Dresden, konnten mit diesem Prädikat nicht aufwarten. Auch Baden-Baden, das sich früh um einen regelmäßigen Flugdienst gekümmert hat, konnte mit dem Ausbau des Freiburger Flughafens nicht Schritt halten. 1931 erhielt Freiburg mit der Linie 49 Gießen-Freiburg-Konstanz die dritte Flugroute und wurde somit zu einer Drehscheibe im nationalen Flugverkehr. Diese Bedeutung wurde dadurch unterstrichen, daß ab 1. 5. 1935 auch die 1932/33 konzipierte Heinkel He 70 „Blitz“ die Linie nach Stuttgart beflog. Die He 70 war seinerzeit das schnellste und modernste Verkehrsflugzeug und bereits mit Einziehfahrwerk ausgerüstet.

Die einschneidenden Änderungen im „Dritten Reich“

Entscheidende Veränderungen in den Verhältnissen auf dem Freiburger Flugplatz brachte das Jahr 1933. Das „Dritte Reich“ als Trägerin eines verhängnisvollen nationalen Gedankengutes, sah die Fliegerei von einer anderen Warte. An Stelle der sich zumindest in Freiburg als dynamisch erwiesenen städtischen und privaten Initiativen, traten die Direktiven des neugegründeten Reichsluftfahrtministeriums in Berlin und später des Luftkreiskommandos V in München. Zunächst bedeutete die neue Reichsregierung offensichtlich einen Fortschritt für den Gedanken der Fliegerei. Noch am 11. Mai 1932 wurde durch die badische Regierung, vertreten durch Oberregierungsrat Dr. Schüly, eine Streichung der Linie 46 nach Stuttgart verlangt mit der Begründung, daß an dieser Linie ja doch nur eine badische Stadt beteiligt wäre. Ferner stand eine Kürzung der Subventionen von 50 000.- RM auf 30 000.- RM und die Ausschaltung im internationalen Verkehrsnetz nach Genf-Amsterdam-Paris und Wien zur Diskussion. Diese Gefahren für den Bestand des Flugbetriebes am Oberrhein und in Freiburg konnte nur in letzter Minute mit parlamentarischer Unterstützung der NSDAP, der Kommunen, der Handelskammer und der „Baden-Pfälzischen Lufthansa“ abgewehrt werden. Die positiven Aussichten für die Verkehrsfliegerei währten jedoch nur kurze Zeit. Bereits im Jahr 1935 hat die Reichsregierung die geplante internationale Fluglinie Ostende-Saarbrücken-Freiburg-Zürich abgelehnt, da eine derartige internationale Verflechtung im Oberrheingebiet nicht im Interesse der neuen Reichsregierung läge. Am 1. 1. 1935 nahmen im gesamten Reichsgebiet Luftämter ihre Tätigkeit auf, die für die Streckensubventionen und die Linienführung zuständig wurden. Das für Freiburg maßgebende Luftamt wurde in Stuttgart eingerichtet. Diesbezügliche

Funktionen privater Unternehmer, vor allen Dingen aber der Städte und der Länder Baden und Württemberg, entfielen. Die städtische Flughafenverwaltung als solche blieb jedoch bestehen. Die Entwicklung ging parallel mit einem weiteren Ausbau der bestehenden Fluglinien durch Einrichtung eines Herbst-Winter- und Frühjahrsluftverkehrs der „Deutsche Verkehrsflug“. Außer im Sommer wurde jetzt auch im Herbst, im Winter und im Frühjahr die Linie nach Karlsruhe-Mannheim befliegen, und zwar bis zu sechsmal wöchentlich im Jahre 1934. Dann wurde dieser zusätzliche Linienbetrieb eingestellt, so daß nur die Fluglinien Nr. 46 nach Stuttgart und Nr. 49 nach Konstanz bestehen blieben. Diese Strecke erhielt eine zusätzliche Subvention des Reiches und der Deutschen Lufthansa, die mit der Grenz-nähe motiviert wurde. Eingesetzt waren die Flugzeugtypen Junkers F 13, Fokker F II und Fokker F III. Ab Winter 1934 wurden die modernen Ju 160 und Me 20 verwendet. Interessant ist die hohe Frequenz des Winterflugbetriebes für den Liniendienst nach Freiburg, der bei nur 10 % Ausfall täglich betrieben werden konnte. Für diese gute Situation wird die Nähe der Wintersportgebiete als ausschlaggebend angesehen. In anderen Städten war die Frequenz so gering, daß man von dort größere Maschinen abziehen konnte, um die Platznachfrage für Freiburg zu befriedigen.

Bei diesem Stand der Dinge war es verständlich, daß man Freiburg auch in den internationalen Luftverkehr einbeziehen wollte. Vorgesehen waren die internationalen Fluglinien 31 Zürich-Freiburg-Amsterdam, 12 Berlin-Freiburg-Bern, 22 Stuttgart-Freiburg-Barcelona. Im Hinblick auf die dadurch eintretende Verlängerung der Flugzeiten hat das Reichsluftfahrtministerium diese Entwicklung jedoch gebremst. Wie schon erwähnt, dürfte das außenpolitische Desinteresse an einer internationalen Verflechtung für die Ablehnung maßgebend gewesen sein. Die Verlängerung der Linie nach Basel scheiterte im Jahr 1933 an der Ablehnung durch das Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt. Trotzdem fanden die Freiburger Anliegen tatkräftige Unterstützung durch den aus dem Breisgau stammenden Freiherrn Marschall von Biberstein, der seinerzeit Geschäftsführer des Reichsverbandes der deutschen Flughäfen war. Er sah auch eine Reichsstrecke Frankfurt-Freiburg-Zürich vor, die dann im Sommer 1934 in abgewandelter Form kurzfristig Wirklichkeit wurde. Geflogen wurde von Mannheim über Freiburg und Konstanz nach Zürich, und zwar mit der Linienbezeichnung 49. Städtischerseits wurde das Projekt durch Baurat List bearbeitet, während Direktor von Obisch von der Deutschen Lufthansa sich ebenfalls unterstützend einschaltete. Dies war notwendig, da die „Badisch-Pfälzische Luftverkehrs-A.G.“ in Mannheim die expansiven Bestrebungen im Süden Badens mit scheelen Blicken ansah. Die bedeutende Stellung Freiburgs im Luftverkehr dieses Bereiches zeigen die Zahlen der beförderten Fluggäste im Jahre 1933. In Mannheim waren es 3343, in Freiburg 2198, in Karlsruhe 847, in Konstanz 570 und in Baden-Baden 424 Personen. Es war daher verständlich, daß sich die Stadt gegen die Einstellung der Linienführung nach Konstanz ab 1. 4. 1935 zur Wehr setzte. Da zu diesem Termin die Deutsche Lufthansa als Monopolunternehmen die alleinige Streckenplanung übernommen hatte, war die Entscheidung jedoch nicht mehr zu revidieren. In diesem Zusammenhang verschlechterte sich auch der Anschluß von Stuttgart aus an das übrige Streckennetz.

Es war ein schwacher Trost, daß ab 1. 5. 1935 eine zweite Linie nach Stuttgart eingerichtet wurde, die eine Verlängerung nach Dresden und Breslau brachte. Dafür entfiel der Flugbetrieb nach Karlsruhe, sowie von Freiburg nach Konstanz und Zürich. Jetzt zeichneten sich bereits die Folgen des außenpolitischen Kurses der Reichsregierung ab, der nicht nur eine Isolierung gegenüber den Nachbarvölkern im deutschen Südwesten bringen sollte, sondern auch den Freiburger Flugplatz in den folgenden Jahren mehr und mehr zu einem militärischen Objekt machte.

Ausgangspunkt jener Entwicklung waren bereits die Jahre 1933 und 1934, wo durch Einrichtung einer „Nationalen Flugzeugspende“ (1933) und einer „Luftfahrtwerbewoche“ (1934) dem Volke die Notwendigkeit einer verstärkten deutschen Fliegertätigkeit mit dem Slogan „Gebt unserer Jugend Flugzeuge, denn Luftfahrt tut Not!“ eingehämmert wurde. Man warb dafür, auf einem der schönsten deutschen Flughäfen die Jugend in der Fliegerei auszubilden und vergaß dabei nicht zu erwähnen, daß der spätere Reichsmarschall Hermann Göring seine fliegerische Ausbildung auf dem Freiburger Flugplatz erhalten habe. Das Hotel „Römischer Kaiser“ am Martinstor, das am 27. November 1944 dem Luftangriff auf Freiburg zum Opfer fiel, war während des ersten Weltkrieges das Stammquartier der auf dem Freiburger Flugplatz eingesetzten oder zur Ausbildung abkommandierten Flieger. Das ehemalige Gästebuch, aus dem die „Freiburger Zeitung“ am 2. September 1933 bereits Auszüge veröffentlichte, weist eine Reihe bedeutender und prominenter Flieger-Namen auf. Hier sei nur auf Oberleutnant Mackentun hingewiesen, der in der Zeit des ersten Weltkrieges der Feldfliegerabteilung 48 an-



August 1933: Übergabe der drei Klemm-Leichtflugzeuge L 25 aus der „Nationalen Flugzeugspende“. Rechts eine neue Dornier-Merkur für den Liniendienst nach Stuttgart.

gehörte, auf Oberleutnant Albert Dossenbach, der nach 15 Luftsiegen am 3. 7. 1917 in Flandern abgeschossen wurde und auf dem Freiburger Hauptfriedhof unter einem Grabmal von H. Knittel begraben liegt, und auf Bruno Lörzer, der in jenen Jahren Kommandeur des Jagdgeschwaders III war und der wie Dossenbach mit dem „Pour le Merite“ ausgezeichnet wurde. Bruno Lörzer wurde 1933 Präsident des „Deutschen Luftsportverbandes“ und im zweiten Weltkrieg Generaloberst und Chef des II. Fliegerkorps. Auf Hermann Göring wurde bereits hingewiesen, wobei eine neue, private Quelle von dessen Ausbildung in Habsheim/Elsaß wissen will. Sicher gehörte auch der populärste Flieger Deutschlands, der spätere Generaloberst und Reichsluftzeugmeister Ernst Udet jenem Kreise an. Udet lag 1915/16 als Flieger-Unteroffizier in Heiligkreuz bei Colmar und später in Habsheim bei Mülhausen im Elsaß, und zwar als Angehöriger der Feldfliegerabteilung 68. Es ist bedauerlich, daß die Tradition des „Römischen Kaisers“ als Hotel, das seit dem Ende des 18. Jahrhunderts eine Reihe von bedeutenden geschichtlichen Persönlichkeiten beherbergte, nach dem Kriege nicht fortgesetzt wurde.

Es paßte gut in das Konzept der neuen Machthaber, in Freiburg einen Flugplatz für ihre vormilitärischen Pläne anzutreffen, dessen geschichtliche Tradition sich als Vorspann bestens ausnutzen ließ. Die Flugzeugspende 1933 hatte in Freiburg ein erwartet günstiges finanzielles Ergebnis. Insgesamt kamen RM 27 527,56 zusammen, die von Industrie, Handel, Gewerbe und Privatpersonen gespendet wurden. Von dem Spendenaufkommen wurden in Böblingen zwei „Klemm“-Flugzeuge L 25 D und L 25 C VI bestellt, die im August 1933 zur Verfügung standen. Darüber hinaus stiftete die Stadtverwaltung ein „Klemm“-Flugzeug. Mit Genehmigung der „Großspender“ wurden zunächst ausgesuchte SA-Männer als Flugzeugführer ausgebildet. Diese Ausbildung leitete zunächst der Kriegsfieger Anslinger, später Flugmeister Hermann König.

Trägerin der verstärkten luftsportlichen Betätigung waren 1933–1936 der „Deutsche Luftsportverband“ und 1937–1945 das NSFK (Nationalsozialistisches Fliegerkorps). Der Breisgauverein für Luftfahrt mußte sich 1935 auflösen. Mitte der Dreißigerjahre waren auch vielfach interessante in- und ausländische Flugzeugtypen auf dem Flugplatz zu bewundern. Aufsehen erregten das Amphibienflugzeug Sikorsky S 38 eines Engländers, dessen Frau sich in Behandlung der Universitätskliniken befand, und der Hochdecker des „fliegenden Paters“ Schulte († 7. 1. 1974), ebenfalls ein Amphibium.

Der weitere Ausbau des Flugplatzes

Die zunehmende Aktivität auf dem Flugplatz in wirtschaftlicher und sportlicher Hinsicht brachte in Verbindung mit der fortschreitenden technischen Entwicklung auch eine Verbesserung der Einrichtungen des Flugplatzes mit sich. In den Jahren 1933/34 wurde noch ein Antrag der Stadtverwaltung auf Einrichtung einer Peilstation abgelehnt. Am 21. Oktober 1935 jedoch traf die Genehmigung für eine Boden-Peilstation ein, die bereits am 11. 11. 1935 provisorisch und am 2. 1. 1936 endgültig in Betrieb genommen wurde. 1937 wurde die Peilstation technisch aus-

gebaut und ein eigenes Peil-Häuschen errichtet. Die Freiburger Station unterstand der Hauptleitstelle in Stuttgart, das auch Sitz des Luftamtes war. Die Frequenzierung des Platzes, durch die 1935 entstandene und 1936 nach Freiburg gelegte Luftwaffe, machte auch eine Erweiterung des Geländes notwendig. Zunächst mußte eine Einschweb-Peilschneise angelegt werden. In den Jahren 1935 bis 1938 wurde der Platz in Etappen in Richtung Mooswald erheblich erweitert, um 1939 nach entsprechenden Meliorations-Arbeiten im Mooswald durch den Reichsarbeitsdienst und weitere Rodungen seine jetzige Größe zu erreichen. Diese Arbeiten gingen nicht ohne beträchtlichen Widerstand des Forstamtes und des „Reichsnährstandes“ vonstatten. Letztere Institution der nationalsozialistischen Ära war bestrebt, möglichst viel bäuerliches Ackerland zu erhalten. Nachdem diese Einstellung durch die Nähe der herauswachsenden Großstadt im Laufe der Zeit sowieso ad absurdum geführt worden wäre, waren die Auffassungen des Forstamtes schon besser fundiert und auch unseren heutigen Interessen am Landschaftsschutz verpflichtet. Oberforstrat Dr. Schweigler wies auf die beträchtliche Störung des Altersklassenaufbaus im Mooswald hin, und setzte sich mit Herrn Schimpf vom Städtischen Gartenamt und der Naturschutzbehörde für den Erhalt besonders schöner Baumbestände ein. Vor allen Dingen war die Linde am ehemaligen Wachthaus des Scheibenweges monatelanges Streitobjekt. Der Baum wurde als „das Schönste, was in der dortigen Gegend zu finden ist“ in einer Vorlage vom 5. 3. 1935 bezeichnet. Ein knappes Jahr später mußte die Linde auf Weisung des Luftkreiskommandos V in München doch gefällt werden, da diese Behörde eine beträchtliche Gefahr für die Flugsicherung in diesem Baume sah. Die Eingaben der Stadt und der Hinweis alter Weltkriegsflieger, daß sie mit ihren alten Apparaten auch nicht an diesem Baume hängengeblieben seien, und man von modernen Flugzeugen auch bessere Leistungen verlangen könne, fruchteten nichts. Auch die Abholzung des Mooswaldes schritt weiter voran. Allerdings konnte Landeskommissär Schwörer in seiner Genehmigung für den Einschlag vom 11. 1. 1936 doch das Zugeständnis machen, die Arbeiten auf drei Jahre zu verteilen.

Die übrigen Voraussetzungen für die Ausgestaltung des Platzes waren dadurch gegeben, daß man bereits 1934 die Sportplätze des Tennenbacher Feldes schloß. Auch das 1927 erbaute Winterer-Stadion mußte 1939 abgerissen werden. Für die Unterbringung des Personals der neuen vormilitärischen und militärischen Einrichtungen wurde im Mai 1936 mit dem Ausbau der ehemaligen Fliegerkaserne begonnen, die nun wieder von Wohnbauten in Zweckbauten umgestaltet wurde. Im gleichen Jahr gelangte auch eine weitere Flugzeughalle in Holzkonstruktion der Firma Carl Riehl aus Renchen zur Aufstellung. Die Halle war ursprünglich für einen Flugplatz in Kehl gedacht. Nach Auflösung des „Deutschen Luftsportverbandes“ 1936 wurde die Halle durch das „NSFK“ und die Übungsstelle 15 der Luftgaurreserve benutzt. Bereits im Jahre 1937 stellte das „NSFK“ den Antrag auf den Bau einer dritten Flugzeughalle. Trotz der vormilitärischen Bedeutung dieser Parteilgliederung war es innerhalb von vier Jahren nicht möglich, diesem Wunsche des „NSFK“ Rechnung zu tragen. Die Akten geben darüber Auskunft, daß es Schwierigkeiten in der Material- und Rohstoffbeschaffung gewesen sind, die dieses Anliegen der Flieger nicht zur Verwirklichung kommen ließen. Zunächst war eine Eisen-

konstruktion vorgesehen, die jedoch aufgrund fehlender Eisenzuteilungen nicht gebaut werden konnte. Daraufhin nahm man eine Umplanung in Holzbauweise vor. Nun änderte sich auf einmal wieder die Versorgungslage, so daß 1938 keine Bezugsscheine für die Lieferung von Bau- und Rundholz zu erhalten waren. Folgerichtig plante man dann wieder eine Halle in Eisenkonstruktion und legte die Pläne im Frühsommer 1939 vor. Die Gesamtbaukosten sollten sich auf RM 215 000.- belaufen. Dabei war eine zusätzliche Aufteilung der Halle in Werkstattträume für die „Deutsche Lufthansa“ und für das „NSFK“ sowie in Bauräume für die Segelflieger berücksichtigt. Trotzdem die Halle ohne Zweifel auch militärische Bedeutung haben konnte, wurde ihr Bau bis zum Jahre 1941 nicht genehmigt!

Am deutlichsten kamen die mißlichen Verhältnisse beim Bau des neuen Empfangsgebäudes für die „Lufthansa“ (seinerzeit Aufnahmegebäude genannt) zum Ausdruck. Das alte Empfangsgebäude zwischen der Fliegerkaserne und dem Torminschen Anwesen war ein umgebauter Kraftfahrzeugschuppen, der den Belangen des zunehmenden Passagierverkehrs und den modernen Flugsicherungseinrichtungen nicht mehr Rechnung trug. Außerdem sollte das Gebäude für die Fliegerübungsstelle verwendet werden. 1936 plante daher das städtische Hochbauamt den Neubau eines „Lufthansa-Empfangsgebäudes“ gegenüber der „Hohen Brücke“. Motiviert mit Arbeitsüberlastung, ganz offensichtlich aber um den vor dem ersten Weltkrieg über die Grenzen Freiburgs hinaus als Baukünstler von hohen Graden bekannten Architekten Rudolf Schmid wirtschaftlich zu helfen, schlug das städtische Hochbauamt unter Oberbaudirektor Joseph Schlippe die Übertragung der Planungsarbeiten an Rudolf Schmid vor. Dieser schuf 1937, mit einigen Änderungen im Jahre 1938, einen durchaus ansprechenden Plan, der jedoch nicht die Zustimmung des Luftamtes Stuttgart fand. Wenn auch die Stadt als Bauträgerin auftrat, so war aufgrund der Bezuschussung durch das Reichsluftfahrtministerium ein Einspruchsrecht dieser Stelle gegeben. Das städtische Hochbauamt war daher 1938 gehalten, einen eigenen Vorentwurf des Jahres 1936 in einer schlichteren Form, als es der Schmidtsche Entwurf vorsah, weiter zu entwickeln und in den folgenden Jahren zur Ausführung zu bringen. Im Mai 1939 war der Rohbau (ohne Dach) fertiggestellt, im Oktober 1941 der Innenausbau immer noch nicht beendet. Ursache hierfür war der Mangel an Arbeitskräften.

Interessant ist es für den heutigen Betrachter festzustellen, in welch starkem Maße das Tauziehen der städtischen und staatlichen Dienststellen sowie der Wehrmacht und der Gendarmerie über den Einsatz der damals vorhandenen Handwerker vonstatten ging. Aufgrund des stets sich erhöhenden und veränderten räumlichen Bedarfes waren laufend Umplanungen während der Errichtung des Gebäudes notwendig. Hin und her ging es um eine Verlängerung des Gebäudes um je eine Achse nach jeder Seite, um einen zweigeschossigen Bau oder um einen solchen mit drei Obergeschossen, um den räumlichen Ausbau eines zunächst als Terrasse vorgesehenen westlichen Gebäudeteiles. Als man dann ein Gebäudeteil – nämlich den Turmaufbau – glücklich fertig hatte, wurde dieser am 5. 6. 1940 ohne viel Federlesens wieder abgesägt, um Platz für ein 2-cm-Flageschütz zu schaffen. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß neben den Belangen der „Deutschen Lufthansa“ in der Zeit von 1939 bis 1941 auch die Polizei-Flugbereitschaft, die Radiosondenauf-

stiegstelle, die Wetterwarte, das Luftnachrichtenamt, die Luftaufsicht mit dem Ausbau der Flugsicherungseinrichtungen, eine Bildstelle und eine nicht näher bezeichnete Einrichtung für Luftwaffenoffiziere in dem Gebäude untergebracht werden sollten, und diese Dienststellen durchaus nicht gleichzeitig und einheitlich ihr Raumprogramm bekanntgaben, kann man sich die Schwierigkeiten vorstellen, die sich bezüglich der Fertigstellung des Gebäudes ergeben haben. Während der Bauarbeiten waren die ganzen genannten Einrichtungen in Baracken neben der Baustelle untergebracht. Für die bauliche Konzeption auf dem Flugplatz war das städtische Hochbauamt unter Oberbaudirektor Joseph Schlippe, Stadtarchitekt Bauer und Oberbaurat Werner verantwortlich, während für den Flugplatz als städtische Einrichtung der Fuhrpark/Flughafenverwaltung (Baurat List) zuständig war. Nach den bisherigen Feststellungen wurde im November 1941 der gesamte Flugplatz von der Luftwaffe übernommen, so daß diese ausschließlich zuständig wurde. In der Vergangenheit hatte sich der militärische Flugplatzkommandant stets mit der städtischen Flughafenleitung abzustimmen. Auf Ende 1941 ist auch die Fertigstellung des Empfangsgebäudes anzusetzen.

Der architektonische Teil der Flugplatzanlage vor 1945 soll nicht abgeschlossen werden, ohne die Pläne für die künstlerische Ausgestaltung zu erwähnen. Wohl auf Veranlassung des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Kerber erhielt der begabte Bildhauer Hellmuth A. Hopp den Auftrag, die Freitreppe zum neuen Empfangsgebäude mit zwei Symbolen der Fliegerei zu schmücken. Gedacht war zunächst an zwei Adler-Plastiken. Um dem Künstler für seinen Entwurf eine gedankliche Hilfestellung zu geben, schrieb Oberbaudirektor Schlippe am 24. 10. 1939, daß diese Adler Symbol der Fliegerei sein sollen und daher schlank und schnittig ohne Hoheitszeichen ausfallen mußten. An eine „Mastgars“ sei nicht gedacht. Im November 1939 fiel dann die Entscheidung für zwei „schwebende männliche und weibliche Gestalten“, die Hopp an Stelle von zwei Adlern als Entwurf vorlegte. Die etwas überlebensgroßen, beschwingten Figuren wurden in rotem Maintäler Sandstein durch den Bildhauer Gustav Messerschmid ausgeführt und waren 1941 fertig. Im gleichen Jahr fiel Hopp an der Ostfront.

Der private Flugbetrieb

Die bisherige Darstellung hat schon gezeigt, daß der Flugplatz eigentlich nur während der Zeit der beiden Weltkriege eine rein militärische Einrichtung gewesen ist. Marksteine in der Geschichte des Flugplatzes haben in erster Linie private Einrichtungen und Initiativen in Verbindung mit einer aufgeschlossenen und zu sachlichen und finanziellen Unterstützungen bereiten Stadtverwaltung gesetzt. Die erste Initiative für luftsportliche Betätigung und für eine Fliegerei im Raume Freiburg überhaupt ging 1907 von dem heute noch bestehenden „Breisgauverein für Luftfahrt“ aus. Die Gründung erfolgte am 24. Mai 1907 noch unter der Bezeichnung „Oberrheinischer Verein für Luftschiffahrt, Straßburg, Gruppe Freiburg“. Am 18. 3. 1909 wurde der Vereinsname in „Breisgauverein für Luftschiffahrt Frei-

burg“, und am 29. 3. 1912 in „Breisgauverein für Luftfahrt e. V.“ geändert. Die Generalität war zunächst auf den Posten des Vorsitzers abonniert. General der Infanterie Hans Gaede leitete ab 1907 die Vereinsgeschicke, 1917 folgte General Max Sommer und 1923 Generalleutnant Theodor Mengelbier.

Die ersten Jahre waren gekennzeichnet von der Ballon- und Zeppelin-Luftschiffahrt. Die Begeisterungstürme, die die „Zeppeline“ in den ersten drei Jahrzehnten unseres Jahrhunderts auslösten, übertrugen sich auf die junge Motor- und später Segelfliegerei. So war es auch in Freiburg: Ein Freiballon eröffnete am 26. 5. 1907 die Ära der Fliegerei. Der vom „Breisgauverein für Luftfahrt“ (BVL) gecharterte Ballon unter der Führung von Hauptmann Spangenberg startete am „alten Gaswerk“ an der Ferdinand-Weiß-Straße. Rund 25 Jahre lang wurden hier die Ballonfahrten gestartet und nicht auf dem Exerzierplatz. Bereits 1911 feierte man die 50. Ballonfahrt. Diese erstreckten sich nicht nur auf den Heimatbereich; bis in die Rheinlande, in die Bretagne und an die böhmische Grenze führten die Reisen. Ebenfalls 1911 fuhr ein Freiballon zur „Internationalen Ausstellung“ nach Turin und nahm dort an Höhenflügen teil. Professor Dr. Robert Liefmann, ein anerkannter Rechtswissenschaftler der Universität, organisierte die Fahrten. Er war einige Jahre Vorsitzender des BLV nach dem 1. Weltkrieg und an den „Pfingst-Segelflugtagen“ auf dem Feldberg 1932 maßgebend beteiligt. Als Opfer einer verhängnisvollen Rassenpolitik im „Dritten Reich“ erfüllte sich sein Leben am 21. 3. 1941 im Konzentrationslager Gurs in Südfrankreich.

Der erste Freiballonstart nach dem 1. Weltkrieg sollte 1928 wieder auf dem alten Platz am Gaswerk erfolgen, verbunden mit einer Autoverfolgungsfahrt des ADAC. Geliehen wurde der Ballon vom „Frankfurter Verein für Luftschiffahrt“. Das Glück war dem Veranstalter nicht hold. Durch einen Windstoß blieb der Ballon an einer Telegrafenanleitung hängen und mußte notlanden. Man suchte nun nach einem geeigneteren Platz. Man fand ihn auf dem Gelände Ecke Gutleut- und Schönbergstraße, heute Ecke Karl-Kistner- und Eschholzstraße und mit Kleingärten belegt. Am 28. Juli 1931 fand hier der erste, geglückte Start statt. Auch dieser Aufstieg war mit einer Autoverfolgungsfahrt verknüpft. Für die Unterhaltung sorgte die Sanitätskapelle Freiburg. Eine ähnliche Veranstaltung wurde am 25. 6. 1933 durchgeführt. Einen Freiballon auf den Namen „Freiburg“ gab es aber wohl nur einmal. Er gehörte dem „BVL“ und wurde 1910 von Oberbürgermeister Dr. Otto Winterer getauft.

Auch für die bauliche Entwicklung vom Exerzierplatz zum Flughafen gab der „BVL“ den ersten Anstoß. Anlässlich des „Oberrheinischen Zuverlässigkeitsfluges“ am 20. 5. 1911, dessen örtliche Ausrichtung der „Breisgauverein für Luftfahrt“ übernommen hatte, wurde die erste provisorische Flugzeughalle in Gestalt eines Schuppens errichtet. Im Sommer 1912 folgte die erste feste Halle, da nun der Exerzierplatz immer häufiger für Flugzeuge verwendet wurde. Der erste Flugtag unter der Regie des „BVL“ fand ebenfalls am 20./21. 5. 1911 statt. Dieses Datum wurde damit zum Geburtstag für die Tradition der Freiburger Flugtage, die der BVL bis in unsere Tage fortsetzt. Der Verein hat damit, wie keine andere Institution, der Freiburger Bevölkerung die Idee des Flugsports und des Luftverkehrs nahe gebracht.

Zu den populären Gestalten jener Jahre auf dem „Exi“ zählte der Freiburger Ingenieur Oskar Heim, der mit seinem Flugzeugführerpatent Nr. 21 einen Wright-Doppeldecker flog und damit die früheren Vorführungen des Bleriot-Eindeckers wirkungsvoll ergänzte.

Nachdem das als Folge des ersten Weltkrieges verhängte Flugverbot für Deutschland aufgehoben wurde, regte sich auch der „Breisgauverein für Luftfahrt“ wieder. Im Jahre 1925, als private Unternehmer in Verbindung mit der Stadt Freiburg daran gingen, sich für einen regelmäßigen Flugliniendienst zu interessieren, brachte auch der „BVL“ den Gedanken der Fliegerei der Freiburger Bevölkerung wieder ins Bewußtsein. Am 14. 6. 1925 veranstaltete er auf dem Flugplatz das erste Schaufliegen, an dem auch die drei Flugzeuge der „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald G.m.b.H.“ als Chartermaschinen teilnahmen. Davor hatte es lediglich im Jahre 1924 eine Flugveranstaltung der Frontfliegerorganisation gegeben. Das finanziell unbefriedigende Ergebnis des Flugtages von 1925 (Debetsaldo RM 4000.-) entmutigte den „BVL“ nicht, mahnte ihn jedoch zur Vorsicht bei künftigen Veranstaltungen. Der nächste Flugtag am 17. 7. 1927 sah daher den „BVL“ nur als örtlichen Organisator. Die Trägerschaft hatte der seinerzeit populäre Verein „Hessen-Flieger“ in Darmstadt. Die Flugleitung Freiburg der „Deutschen Lufthansa“ führte im Zusammenhang mit dem Flugtag Rund- und Passagierflüge mit dem in Freiburg stationierten Linienflugzeug durch. Der „BVL“ probierte ein Segelflugzeug (Gleiter Rhön-Rossitten) des Typs „Zögling“ am Schönberg aus.

Neben den Vorführungen der „Hessenflieger“ und der „Lufthansa“ waren Fallschirmabsprünge des ehemaligen Oberleutnants Trübner und seiner Frau aus einem „LVG VI“-Dietrich-Gobiet-Sportflugzeug durchgeführt worden. Für Kunst- und Schauflüge waren eingesetzt: Sportdoppeldecker „Dietrich“, Kassel, mit Hauptmann Felmy, Sportdoppeldecker „Schwalbe“ mit dem Freiburger Fluglehrer Haal, „Klemm-Daimler L 20“, Leichtflugzeug-Eindecker, „Pelikan“-Doppeldecker und die genannte „LVG VI“. Für das Publikum wurde ein ehemaliges Pferdezelt aufgestellt, das man von der Stadtverwaltung leihweise erhielt. Zuvor mußte das Flugfeld wieder in Ordnung gebracht werden, das an den Schafhalter Schaible aus Bergfelden am Neckar als Weideland verpachtet war. Schaible mußte erst aus seiner Heimat herbeizitiert werden, um Gras und Unkraut zu entfernen. Trotz des attraktiven Programms und des Verzichtes der Stadt auf jegliche Gebühren endete auch dieser Flugtag mit einem finanziellen Fiasko.

Am 1. 7. 1928 fand der nächste Freiburger Großflugtag statt, und er war wirklich ein „großer Flugtag“. 10000 Personen, so schätzte die Polizei, waren auf dem Flugplatz versammelt und erfreuten sich eines hervorragenden Programms. Dank der guten Organisation war auch ein einigermaßen akzeptables finanzielles Ergebnis erzielt worden. Der Fehlbetrag betrug lediglich RM 709.- und war darauf zurückzuführen, daß allein RM 600.- an die Polizei für Absperrkosten zu bezahlen waren und im übrigen der Luftakrobat Oskar Dimpfel ein recht stattliches Honorar erhielt. Die Luftakrobatik war in jenen Jahren sehr verbreitet und mit dem Kunstflug nicht zu verwechseln. Dimpfel führte am Flugzeug Trapezkunststücke, Entkleidungsszenen und Tragflächenklettereien aus. Für den Kunst- und Schauflug waren drei Doppeldecker (Schwalbe mit Haal, Dietrich mit Lübers, Flamingo mit



Französische Sportflugzeuge anlässlich des deutsch-französischen Frontkämpfertreffens am 4. Juli 1937.



Leutnant Erwin Fleig (* 9. 12. 1912), Rottensflieger bei Mölders, kam nach 66 Luftsiegen 1942 in russische Gefangenschaft. Er ist einer des knappen Dutzend Ritterkreuzträger der Luftwaffe, die aus Freiburg stammen, hier ihre Ausbildung erhielten oder als Fluglehrer tätig waren. Fleig war von 1937-39 Segelflughauptlehrer und ist seit 1953 wieder Segelfluglehrer.



Offz.-Stellv. Paul Leim (* 30. 12. 1884), letzter Führer der Jagdstaffel 84 auf dem Flugplatz 1918.

Kern) und zwei „Klemm-Daimler“-Leichtflugzeuge (mit Weller und Hanser) eingesetzt. Die jetzt als Linienmaschine stationierte „Dornier-Merkur“ der „Deutschen Lufthansa“ führte wieder Rundflüge durch.

Ein im Jahr 1929 vorgesehener Flugtag mit Ernst Udet kam nicht zustande, da die verlangte Garantiesumme von RM 3000.- durch die Stadt Freiburg nicht gestellt wurde. 1930 führte die „Schindler-Flug“ einen Flugtag in eigener Regie durch, auf den noch zurückzukommen sein wird. Das Jahr 1931 bescherte Freiburg keinen Flugtag. Ein entsprechendes Ersuchen der „Deutschen Flugsportvereinigung“ D. Köster in Gleiwitz mußte von der Stadt Freiburg abgelehnt werden, da Auskünfte nicht auf die Seriosität des Unternehmens schließen ließen. Auch ein Angebot der damals bekannten Fallschirmspringerin Lola Schröter-Vorescou mußte abgelehnt werden, da ein Träger für eine derartige Veranstaltung nicht zu finden war. Den letzten Flugtag einer privaten Sportfliegergemeinschaft vor den politischen Ereignissen des „Dritten Reiches“ hielt der „BVL“ am 24. 7. 1932 ab. Neben vier „Klemm-Leichtflugzeuge“ der „Südwestdeutschen Sportfliegervereinigung“ Gießen nahm der Fallschirmspringer Georg Resch aus Würzburg an der Veranstaltung teil, der zum ersten Male in Freiburg einen Zielfallschirmabsprung durchführte. Erstmalig wurde auch ein Segelflugzeug-Schleppstart mit einem Motorflugzeug vorgeführt, während der Auto-Segelflugzeugschleppstart mit einem Flugzeug-Typ „Professor“ mißlang. Vielleicht war dieses schlechte Omen Anlaß dafür, daß auf dem Freiburger Flugplatz stets der Windenstart oder Motorflugzeugschleppstart mit Priorität betrieben wurde. Die Linienmaschine Freiburg-Stuttgart, jetzt ein „Fokker F II-Eindecker“ mit sechs Sitzplätzen, führte unter Freiherr von Manteuffel Rundflüge durch. Ferner wurde, wie an allen anderen Flugtagen, das Ballonrammen durchgeführt. Etwa 8000 Zuschauer erfreuten sich der Darbietungen, die von der Feuerwehrrkapelle unter der Leitung ihres unvergessenen Dirigenten, Kapellmeister Reiber, musikalisch umrahmt wurden. Die Feuerwehrrkapelle nahm auch die musikalische Gestaltung des Flugtages vom 1. 7. 1928 vor.

Kurz nach diesem Flugtag wetterleuchtete es auch über dem Freiburger Flugplatz. Die Jahre der Eigeninitiative und des Aufschwunges in Zusammenarbeit von Wirtschaft, Sport und Stadtverwaltung gingen dem Ende entgegen. An ihre Stelle trat das staatliche Reglement vormilitärischer und halb-militärischer Parteiorganisationen. Die „Neue Zeit“ kündigte sich mit Dissonanzen am 21. August 1932 an. Die „NSDAP“ veranstaltete an diesem Tage im Anschluß an das traditionelle „ADAC-Schauinslandrennen“ eine parteiliche Flugveranstaltung, die als „SA-Flugtag“ in die Annalen eingehen muß. Es hat nicht an Protesten staatlicher, städtischer und privater Stellen gefehlt, um diesen Flugtag zu verhindern. Nicht zuletzt wollte man durch die von der „NSDAP“ offensichtlich bewußt auf das „Schauinslandrennen“ gelegte Terminierung einen Zusammenhang zwischen „ADAC“ und „NSDAP“-Sportveranstaltungen auch im optischen Blickwinkel der Bevölkerung verhindern. Ferner hat man darauf aufmerksam gemacht, daß erst kürzlich der „BVL“ einen Flugtag abgehalten hat, so daß es für die Parteinstanzen günstiger wäre, den Termin auf das Jahr 1933 zu verlegen. Die „NSDAP“ war zu einer solchen Verschiebung jedoch nicht bereit, zumal sie an anderen Orten noch anschließend Flugveranstaltungen durchführen wolle und überdies die Veranstaltung mit

einer Zielfahrt von 2000 Fahrzeugen von „NSDAP“-Mitgliedern verbunden sei. Um der Gleichheit vor dem Gesetze willen genehmigte man schweren Herzens diesen Flugtag, der der Auftakt für eine Reihe von Unzuträglichkeiten werden sollte. Neben den üblichen Programmnummern solcher Flugtage – wie Schau- und Kunstfliegen, Ballonrammen etc., waren diesmal neu auf dem Programm: Propaganda-Flüge, Luft-Turnier und Luftangriff durch drei Geschwader! Schon diese Programmgestaltung ließ erkennen, wohin die Partei-Machthaber steuerten. Dabei darf man sich unter drei Geschwadern natürlich nur drei „Ketten“ der normalen Flugformationen vorstellen.

Träger der Veranstaltung war der „Nationalsozialistische Flugsportverein Südwestdeutschland e. V., Untergruppe Baden“. Die zur Absperrung und zur Wahrnehmung sonstiger Funktionen auf dem Flugplatz eingesetzten „SA-Leute“ benahmen sich ausgesprochen rüpelhaft. Sie bestanden auf einem Fotografier-Verbot das zwar offiziell für den Flugplatz stets bestanden hat, jedoch bei privaten Veranstaltungen nicht angewandt wurde. Ferner wurden Zivilpersonen, die berechtigt das Flugfeld betraten, in rüder und übler Weise zurückgewiesen. Von der Flugleitung der „Deutschen Lufthansa“ verlangte man die Einholung ihrer Flagge und die Hissung der Hakenkreuz-Fahne. Dieser „Flaggenstreit“ hat weite Kreise gezogen und selbst das Badische Ministerium des Innern in Karlsruhe beschäftigt. Die vernommenen Polizeibeamten und der Flugleiter der „Lufthansa“ schwächten die Vorwürfe jedoch dergestalt ab, daß man die Hakenkreuzfahne freiwillig gehißt habe, da man davon ausgegangen sei, daß der ganze Flugplatz der „NSDAP“ für ihre Veranstaltung übergeben worden sei und zu diesem Flugplatz eben auch der Fahnenmast der „Lufthansa“ gehören würde. Die Freiburger Zeitungen – vornehmlich die sozialdemokratisch orientierte „Volkswacht“ – nahmen mit bitteren Kommentaren – die dem heutigen Leser geradezu prophetisch klingen – zu den Vorkommnissen auf dem Flugplatz Stellung und geißelten besonders die Vorführung von Schein-Luftangriffen in der damals noch entmilitarisierten 50-km-Zone. Des Lobes voll war lediglich das „NSDAP“-Parteiblatt, „Der Alemanne“, der auch die Zuschauermenge sehr optimistisch mit 9000 angab. Die Schätzungen des Polizei-Protokolles sprach von 3000 Besuchern, so daß die erste „NSDAP“-Flugveranstaltung in Freiburg kein Erfolg gewesen ist.

Die parteiamtlichen Organisationen während des „Dritten Reiches“

Wenngleich der traditionsreiche „Breisgauverein für Luftfahrt“ erst 1935 amtlich gelöscht wurde, so bestand für ihn keine Möglichkeit mehr, nach 1932 Flugtage durchzuführen. 1933 wurde die luftsportliche Betätigung im Reichsgebiet vereinheitlicht und als einziger Träger der „Deutsche Luftsportverband“ bestimmt. Sein Leiter war der damalige Oberst Bruno Lörzer, der später Generaloberst und Chef des II. Fliegercorps wurde. Die Institution wurde ganz offensichtlich zur Zusammenfassung und vormilitärischen Schulung aller an der praktischen Luftfahrt

und an der Luftsportausübung interessierter Kreise ins Leben gerufen. Der „Deutsche Luftsportverband“ trat am 26. 8. 1934 in Freiburg erstmals offiziell mit einem Flugtag in Erscheinung, der der neuen Terminologie entsprechend „Volksflugtag“ genannt wurde. Nach einem von Oberbürgermeister Dr. Kerber ausgebrachten kräftigen „Sieg-Heil“ auf Adolf Hitler und Göring rollte neben dem schon geschilderten Programm der Flugtage eine neue Schau ab: eine Luftschutzübung. Prominentester und volkstümlichster Teilnehmer dieser Veranstaltung war Gerhard Fieseler, der im gleichen Jahre in Vincennes den zwischen den beiden Weltkriegen erstmalig und einmalig vergebenen Titel eines Weltmeisters im Kunstflug errang. 1935 machte Fieseler als Konstrukteur des „Fieseler-Storches“ von sich reden. An diesem Flugtag demonstrierten 8 Motorflugzeuge ihre Fähigkeiten vor etwa 8000 Zuschauern. Mit weiteren Veranstaltungen konnte der „Deutsche Luftsportverband“, der in Freiburg durch das ehemalige „BVL“-Vorstandsmitglied Renker vertreten wurde, nicht in Erscheinung treten. Bereits 1936 war die Uhr für diesen Verband abgelaufen. Seine Aufgaben wurden ab 1937 durch das „Nationalsozialistische Fliegerkorps“ (NSFK) übernommen, dessen Korpsführer General Christiansen wurde. Das „NSFK“ Freiburg bildete den Sturm IV/82 innerhalb der Gruppe 16 unter der Leitung von NSFK-Sturmführer Schilling. Das „NSFK“ trat bereits vom 20.–25. 6. 1937 öffentlich in Erscheinung und zwar mit der Ausrichtung des „Deutschlandfluges“, von dem rund 180 Maschinen in jenen Tagen Freiburg anfliegen. Es ging um den Wanderpreis des Reichsministers für Luftfahrt, Hermann Göring. Das NSFK als parteipolitische Organisation übernahm damit eine Tradition, die 1911 als „Oberrheinischer Zuverlässigkeitsflug“ auf mehr oder weniger militärischer Basis entstand, 1913 als „Prinz-Heinrich-Flug“ zur ständigen Einrichtung wurde und im Jahre 1925 als „Süddeutschlandflug“ und als „Deutschlandflug“ auf privater Basis wieder zur Geltung kam. Wenn die Zuverlässigkeitsflüge vor dem ersten Weltkrieg in der Regel militärische Bedeutung hatten, so dienten die entsprechenden Veranstaltungen von 1925 bis etwa 1935 mehr der sportlichen Betätigung und der privatwirtschaftlichen Auswertung des eingesetzten Materials. Der „Deutschlandflug“ 1937 stand ganz im Zeichen der vormilitärischen Bildung eines Gemeinschaftsgeistes und der technischen Zusammenarbeit von Flugzeugführer, Orter und Bodenpersonal. Bei einer gleichartigen Veranstaltung in der Zeit vom 22. 5.–29. 5. 1938 war Freiburg Tank- und Übernachtungshafen für etwa 390 Flugzeuge.

Abschluß der Flugveranstaltungen vor dem zweiten Weltkrieg war der „Zielstrecken-Wettbewerb für Segelflugzeuge“ von Freiburg nach Stettin im Juni und Juli 1939. Der Wettbewerb nahm am 17. und 18. Juni 1939 in Freiburg seinen Auftakt. Träger der Veranstaltung war auch hier das „NSFK“, Gruppe 16, Standarte 82. Die örtliche Ausrichtung hatte der „Freiburger Sturm 4“ unter Truppführer Schmidt. Für die 120 Teilnehmer wurde ein „Bunter Abend“ im Saalbau Wiehre an der Brombergstraße mit einem weltanschaulichen und bodenständigen Programm veranstaltet. Der offizielle Empfang für den Korpsführer und General der Flieger Friedrich Christiansen und 10 Herren seines Stabes fand nach einer Begrüßung auf dem Flugplatz im Rathaus statt. Interessant ist dabei, daß nicht Kreisleiter Dr. Fritsch, sondern Oberbürgermeister Dr. Kerber den ver-

hinderten Gauleiter Robert Wagner vertreten hat. Umrahmt wurde die offizielle Begrüßung von dem aus 36 Mann bestehenden „NSFK-Stabmusikzug“. Bei dem Abendessen auf dem „Jägerhäusle“ ist als Glosse zu vermerken, daß RM 111.60 als Bewirtungsmehrkosten entstanden, die zunächst Rätsel aufgaben. Es stellte sich dann heraus, daß ein „NSFK“-Unterführer der Auffassung war, daß ein feudales Abendessen nicht nur der Parteiprominenz, sondern auch seinen Absperrmannschaften zustehen würde. Er lud sich und seine Leute folglich selber ein. Die Stadt war nicht bereit, den relativ geringen Betrag von RM 111.60 zu übernehmen und verhandelte noch bis zum Januar 1940 mit dem „NSFK“ wegen der Übernahme dieser Mehrkosten. Der Betrag wurde dann doch zu Lasten der Stadtkasse abgebucht, nachdem Truppführer Richard Schmidt mit Schreiben vom 24. 1. 1940 erklärte, daß der Betrag nach dem „Endsieg“ sicher bezahlt werden würde. Auch sonst erwies sich die Stadtverwaltung in der Unterstützung parteilicher Institutionen nicht großzügig. So hat sie einige Jahre früher den Wunsch des damaligen Rektors der Universität, Professor Dr. Mangold, seine flugbegeisterten Studenten bei der Anschaffung von Uniformen finanziell zu unterstützen, abgelehnt.

Freiburg und die „Deutschlandflüge“

Wie schon erwähnt, sind die „Deutschlandflüge“ kein Ergebnis der vormilitärischen Planungen des „Dritten Reiches“. Sie wurden bereits 1925 ins Leben gerufen, fußend auf der Tradition des „Lanz-Preises“ und des „Prinz-Heinrich-Preises“ der Lüfte aus der Vorkriegszeit. Diese Veranstaltungen aus der Zeit der „Weimarer Republik“ gilt es zu würdigen. Die ersten Ansatzpunkte für die Fortsetzung der Tradition der „Zuverlässigkeitsflüge“ finden sich im Oktober 1925. Der „Baden-Pfälzische Luftfahrtverein e. V.“ in Mannheim schrieb für den Juni 1926 einen „Süddeutschlandflug“ aus (Südwestflug), der die Strecke Mannheim-Karlsruhe-Baden-Baden-Freiburg-Villingen-Konstanz-Stuttgart-Pforzheim-Bad Mergentheim-Würzburg-Frankfurt und Darmstadt berühren sollte. Später wurde eine Erweiterung nach Kempten-München-Augsburg und Nürnberg vorgenommen, wobei auch Teilstrecken, je nach den Gegebenheiten der vorhandenen Flugzeugtypen, geflogen werden konnten. Die Veranstaltung wurde noch als „Flugrennen“ bezeichnet, wobei bei der Bewertung deutsche Motorentypen den Vorrang erhalten sollten, was die Benützung ausländischer Fabrikate nicht ausschloß. Auch hier erkennt man den wirtschaftlichen Grundgedanken, der schon in den Jahren 1911 bis 1914 die „Zuverlässigkeitsflüge“ bzw. die „Prinz-Heinrich-Flüge“ bestimmte. Die örtliche Ausrichtung lag in den bewährten Händen des „BVL“; die Stadt leistete einen Zuschuß von RM 1500.- und eine Spende von RM 500.- unter der Voraussetzung, daß die Maschinen, die Karlsruhe anfliegen, auch in Freiburg landen würden. Auch hier kam die zumindest auf flugtechnischem Gebiet bestehende starke Rivalität zwischen den Städten Karlsruhe und Freiburg zum Durchbruch. Am 5. 6. 1926 landeten ca. 25 Flugzeuge von Villingen kommend in Freiburg, während die restlichen Maschinen am 6. 6. 1926 Freiburg als Wendemarke umfliegen muß-

ten. Trotzdem für die Veranstaltung 1926 die beteiligten Städte erhebliche Zuschüsse zahlen mußten, und auch die Länder Baden und Württemberg finanziell engagiert waren, sowie die organisatorischen und technischen Erwartungen des „Süddeutschlandfluges“ erfüllt wurden, ließen weitere Veranstaltungen für den Flugplatz Freiburg auf sich warten. Erst 1933 war wieder vorgesehen, den „Deutschlandflug“ über Freiburg zu führen. Dieses Vorhaben wurde jedoch nicht wahrgemacht, so daß erst vom 31. 5.–1. 6. 1935 Freiburg wieder in den „Deutschlandflug“ einbezogen wurde. Der Flugplatz war Zwangslande- und Übernachtungsplatz für etwa 154 Maschinen. Interessant ist bei dieser Gelegenheit einmal



Deutschlandflug 31. 5. — 1. 6. 1935. Verschiedene Flugzeugtypen geben sich ein Stelldichein, so Ar 66 und Ar 69, Klemm 25 und 32 B.

ein Blick auf die beteiligten Gruppen zu werfen. Von 39 Fliegergruppen aus dem gesamten Reichsgebiet belegte die Gruppe Karlsruhe den 22. und die Gruppe Mannheim den 26. Platz. Die zwei Maschinen aus Freiburg konnte der Verfasser nicht plazierte finden. Für die starke fliegerische Aktivität im Lande Baden an sich kein überzeugendes Ergebnis. Auch an diesem „Deutschlandflug“ engagierte sich die Stadt finanziell, ließ dafür einen im gleichen Jahr geplanten „Werbeflugtag“ jedoch ausfallen. Für die gute organisatorische Leistung beim „Deutschlandflug“ 1935 bekam die Flughafenverwaltung unter Baurat List die „Bronze-Bernstein-Plakette“ als Bodenorganisations-Preis. Die sich von 1937 bis 1939 anschließenden Veranstaltungen wurden bereits genannt.

Die Firma Schindler-Flug

Außer den genannten Einrichtungen des Linienfluges, der Tätigkeit des rührigen „BVL“ und den sonstigen flugsportlichen Veranstaltungen beherbergte der Freiburger Flugplatz zur Zeit der „Weimarer-Republik“ jedoch kurzfristig eine besondere Attraktion: den „Schindler-Flug“. Es handelt sich hierbei um ein Unternehmen, das „neuezeitliche Flugkunst“ betrieb, wie aus dem Briefkopf mit einigem Selbstbewußtsein hervorgeht. Die Firma widmete sich der damals sehr populären „Luftakrobatik“, einer Art Zirkuskunst der Luft, die mit Schindler ihren Höhepunkt und zugleich ihr Ende erreichte. Bei diesem Unternehmen fungierte Fritz Schindler als Luftakrobat und technischer Leiter, seine Braut, Fräulein Schumann, als Fallschirmspringerin, der St. Galler Kaufmann Billwiller als kaufmännischer Leiter, während der Böblinger Seeger die Finanzleitung in Händen hatte. Man sieht, ein internationales Unternehmen, dessen Ruf auch dadurch unterstrichen wurde, daß es zu internationalen Flugtagen eingeladen wurde, und sich auch an den Wintersportveranstaltungen in St. Moritz beteiligte. Der „Schindler-Flug“ war ursprünglich in Stuttgart-Böblingen ansässig. Dort kam es offensichtlich zu finanziellen und sachlichen Differenzen mit der Flugleitung; auch wurde die Überbelegung des Platzes Böblingen für die Verlegung nach Freiburg genannt. Jedenfalls beeilte sich die Stadt unter der Federführung des in Flugplatzfragen altbewährten Bürgermeisters Hölzl, das interessante Unternehmen an Freiburg zu binden. Am 8. 11. 1929 kam zwischen der Firma Schindler und der Stadtverwaltung eine Mietvereinbarung für die Benutzung des Platzes, der Hallen und der sonstigen Einrichtungen zustande. Die Firma mußte einen umfassenden Versicherungsschutz der Luft-Kollektiv- und Betriebshaftpflicht, sowie eine Kautions stellen. Diese Auflagen wurden prompt erfüllt und auch in der Folgezeit haben sich die Böblinger Unkenrufe über die mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens nicht bewahrheitet. Außer der Luftakrobatik wollte die Firma Schindler in Freiburg Schau-, Reklame- und Rundflüge durchführen sowie versuchen, einen regelmäßigen Flugbetrieb zum Feldberg einzurichten. Mit Ausnahme des Flugbetriebes auf den Feldberg sind diese Ziele auch weitgehend erreicht worden. Von Freiburg aus hat der „Schindler-Flug“ eine Reihe von Flugtagen im damaligen Reichsgebiet organisiert und durchgeführt, die das lebhafteste Interesse von Stadtverwaltung und Presse an einem Engagement dieses bedeutenden internationalen Unternehmens als Wirtschaftsfaktor in Freiburg rechtfertigten. Das Unternehmen stationierte folgende Maschinen auf dem Platz: Dreisitzer Cirrus L 27, 85 PS; Siemens L 26, 75 PS; Salmson L 25 A, 40 PS; Daimler-Klemm L 20, 20 PS. Die Übersiedlung des Unternehmens nach Freiburg am 23. 12. 1929 war mit einer netten Geste verbunden: Für den Oberbürgermeister wurde ein Wimpel mit einer Grußbotschaft abgeworfen, der in der Wilhelmstraße 48 landete, während die Grußbotschaft mit einem Postsack für die damalige „Freiburger-Zeitung“ in der Rosastraße 21 niedergering. Damals bombardierte man Freiburg mit „freundlichen Grüßen“ aus der Luft, während man heute nicht einmal einen Ball für ein Fußballspiel auf einem Sportplatz abwerfen darf. Einen persönlichen Höhepunkt erlebte Fritz Schindler am 21. 4. 1930 bei einem Jubiläums-Flugtag in Berlin-Tempelhof anlässlich seines

10jährigen Berufsjubiläums als Luftakrobat. Vorher hatte der „Schindler-Flug“ am 30. 3. 1930 einen Flugtag auf dem Freiburger Flugplatz abgehalten, an dem die vier Maschinen des Unternehmens und Frl. Schumann als Fallschirmspringerin beteiligt waren. Neben Kunst- und Geschicklichkeitsflügen wurde Ballonrammen, Luftakrobatik und Höhenschätzen durchgeführt; ferner wurden Fesselballons abgeschossen. Da am gleichen Tage die Kirchenweihe von St. Konrad stattfand, wurde der Festversammlung ein Blumengruß aus der Luft kredenzt. Dieses hoffnungsvolle Unternehmen fand jedoch ein jähes und erschütterndes Ende. Am 18. 9. 1930 versuchte Schindler in Stuttgart-Böblingen mit einer Stahlleiter von einer fliegenden Maschine in ein anderes Flugzeug umzusteigen. Die Leiter verfang sich in den Seitenrudern der beiden Flugzeuge, so daß die Maschinen abstürzten. Unter den vier Toten befand sich auch Fritz Schindler. Sein tragisches Ende löste in Freiburg aus wirtschaftlichen und menschlichen Gründen tiefes Bedauern aus. Schindler hatte auch begonnen, in Freiburg eine Jungfliegergruppe aufzubauen. Auch beteiligte er sich am Ausschuß für Leibesübungen und Jugendpflege. Schindlers Tod brachte am 31. 10. 1930 nicht nur die Auflösung seines Unternehmens, sondern auch in der Folgezeit ein generelles Verbot von Luftakrobatik im Reichsgebiet. Durch den mit der „Schindler-Flug“ per 15. 12. 1929 in Kraft getretenen Vertrag sind wir auch über die Rechtsgrundlagen zur Flugplatzbenutzung unterrichtet. Es handelt sich dabei um eine Ortspolizeiliche Vorschrift vom 12. 5. 1925 über die Begrenzung und Begehung des Flugplatzes, und um eine Benutzungsvorschrift aus dem Jahr 1928 der Flughafenverwaltung über die „Ordnung für den Verkehrslandeplatz Freiburg“, der Rechte und Pflichten der Flieger, der Benutzer, der veranstaltenden Organisationen etc. regelte und die behördliche Zuständigkeiten einschließlich der Hilfseinrichtungen festlegte und umriß.

Das Projekt des Weltluftschiffhafens Freiburg

Die Jahre 1928 bis 1930 waren aber auch von einem anderen, weltbedeutenden Ereignis gekennzeichnet: Freiburg sollte Weltluftschiffhafen werden. Diese Nachricht, von Dr. Hugo Eckener im Oktober 1928 anlässlich der Amerikafahrt von „LZ 127“ lanciert, schlug in Freiburg wie eine Bombe ein. Dr. Eckener brachte bei einem Zeitungsinterview zum Ausdruck, daß die meteorologischen Verhältnisse in dem Gebiet der südlichen Oberrheinebene ideal für einen zentralen Luftschiffhafen im Weltflugverkehr seien. Er nannte besonders die Gebiete zwischen Freiburg und Basel, schloß jedoch auch einen etwas nördlicher liegenden Platz nicht aus. Seit Beginn der Verkehrsfliegerei sei die vorzügliche „aeropolitische Lage des Oberrheingebietes bekannt, und damit für eine transozeanische Aeronautik bestens geeignet“. Es gab kaum eine Stadt in Baden, die sich aufgrund der alarmierenden Meldung nicht Chancen ausrechnete, Weltluftschiffhafen zu werden. Lediglich Mannheim und Heidelberg waren zurückhaltend. Selbst kleine Gemeinden wie Efringen-Kirchen und Eimeldingen bewarben sich um den Luftschiffhafen mit dem Hinweis auf

Luftschiff LZ 3 überfliegt am
11. September 1909 die Stadt.



Die bisher letzte Luftschiff-
Anwesenheit: Blimp „Europa“
im August 1973 auf dem
Freiburger Flugplatz.



Erste Zeppelin-Landung auf
dem Freiburger Exerzierplatz:
Das Luftschiff LZ 10
„Schwaben“ beim Landeanflug
am 21. Mai 1912.



ihre Geländereserven und ihre günstige Lage zu Basel. Selbstverständlich war es, daß die alte Rivalität zwischen Baden-Oos, Karlsruhe und Freiburg wieder offen zum Ausbruch kam, wobei Baden-Oos darauf hinwies, daß es bereits zwei Jahre eine Luftschiffhalle in Betrieb hatte, die lediglich aufgrund der Ereignisse des ersten Weltkrieges abgebrochen wurde. Auch Müllheim und Lahr-Dinglingen boten ihre guten Dienste an, wobei Lahr besonders auf seine geräumige Fliegerkaserne aufmerksam machte. Auf einer Fläche von 5 qkm sollten vier Hallen für den Verkehr und für die Werft gebaut werden, wobei auch daran gedacht war, die Werft in Friedrichshafen zu belassen und nur den transozeanischen Luftschiffverkehr von dem neuen Platze aus abzuwickeln. Diese Situation veranlaßte den Oberbürgermeister Dr. Bender und den zuständigen Referenten, Bürgermeister Hölzl, bereits am 25. 10. 1928 dem Generaldirektor Kommerzienrat Colzmann vom Zeppelin-Konzern in Friedrichshafen das Interesse der Stadt Freiburg an der Etablierung des Luftschiffhafens zu bekunden. Am 29. 10. 1928 fuhr Bürgermeister Hölzl zu direkten Verhandlungen nach Friedrichshafen, wo die Oberbürgermeister von Karlsruhe und Baden-Baden ebenfalls anklopften. Auch die Universität Freiburg unterstützte indirekt die Bemühungen der Stadtverwaltung, indem sie am 1. November 1928 Dr. Hugo Eckener und Dr. Ludwig Dürr die Ehrendoktorwürde der Math.-Naturwissenschaftlichen Fakultät verlieh.

In den Jahren 1929 und 1930 folgte naturgemäß der Krieg der Gutachter. Während die Luftschiffer selbst die meteorologischen Verhältnisse in der Freiburger Bucht als besonders günstig bezeichneten, war Prof. Dr. Peppler vom Meteorologischen Institut der Technischen Hochschule Karlsruhe in seinem Gutachten vom 26. 10. 1930 anderer Ansicht. Er meinte, die Reihenfolge müßte Karlsruhe, Baden-Oos und Freiburg lauten, während Frankfurt und Darmstadt – die sich zwischenzeitlich ebenfalls beworben hatten – nicht in Frage kommen könnten. Die Landeswetterwarte Karlsruhe dagegen schloß sich der Ansicht der Luftschiffer an und meinte, Freiburg sei der ideale Standort. Letztlich siegten jedoch die Interessen der Reichsregierung, die von vornherein einen Platz in Berlin für den Weltluftschiffverkehr unterstützt hatte. Die Entscheidung fiel zu Gunsten von Berlin-Staaken. Vielleicht war die Stadt letztlich gar nicht einmal sehr enttäuscht über diesen Ausgang, hätte doch der Luftschiffhafen Kosten von mindestens 8 Millionen RM verursacht.

Wie ist die Begeisterung von Bevölkerung und Presse für das Luftschiffhafen-Projekt, trotz der hohen Kosten, überhaupt zu verstehen? Hier sollten wir einen Blick in die Vergangenheit tun, die zugleich wieder Geschichte des Freiburger Flugplatzes ist. Was für die Engländer ihre Schiffe, waren offensichtlich für die Deutschen ihre Luftschiffe. Es war schon ein Ereignis, als vom 4.–5. 8. 1908 der Zeppelin 4 erstmalig das Oberrheingebiet überflog. Nach einer glatten Landung in Echterdingen am 5. 8. 1908 wurde das Luftschiff durch eine Gewitterboe erfaßt, aus der Verankerung losgerissen und zerstört. Dieses Ereignis kam einer internationalen Katastrophe gleich und führte zur „Nationalspende des Deutschen Volkes“ zur Erbauung weiterer Luftschiffe. Ein ähnliches Gefühl beschlich die Deutschen nur am 7. 5. 1937, als das LZ 129 „Hindenburg“ in Lakehurst in Flammen aufging. An diesen „Nationalen Ereignissen“ nahm Freiburg erstmalig am 11. 9. 1909

teil. An diesem Tage überflog der Zeppelin 3 um 9.20 Uhr die Stadt und wurde mit begeisterten Hurra-Rufen begrüßt. In Verbindung mit den bereits geschilderten Zuverlässigkeitsflügen überquerten bis 1914 eine Reihe von Luftschiffen die Stadt und landeten auch in einzelnen Fällen. Auch diese Entwicklung wurde durch den ersten Weltkrieg unterbrochen. Man empfand es daher als ein Ereignis von epochaler Bedeutung, als am 20. 9. 1928 das erste Luftschiff nach dem Kriege über Freiburg flog. Es handelte sich um LZ 127 „Graf Zeppelin“, das die Stadt um 10.20 Uhr überquerte. Es war das 117. Luftschiff in der deutschen Geschichte. Zehn Nummern fehlen dazwischen; es handelt sich um Konstruktionen, die durch die Ereignisse des ersten Weltkrieges nicht fertig wurden. Die Freiburger Tageszeitungen ergingen sich in „prosaischen Ergüssen“. So schrieb die „Freiburger Zeitung“ am 21. 9. 1928 „Der Zeppelin kommt! Ein Zauberwort, das die Herzen ergriff“. Die „Freiburger Tagespost“ meinte ebenfalls am 21. 9. 1928: „Gott segne Dich, Gott führe Dich, Gott schütze Dich! Nach dem Dunkel der Nacht hoffe ich auf die Sonne des Morgens!“ Im Gegensatz zu diesem enthusiastischen Freudentaumel steht der Brief einer Schülerin der „Hilda-Schule“ an den Oberbürgermeister, die sich bitter darüber beklagte, daß ihre Klasse den Zeppelin nicht ansehen durfte, sondern bei geschlossenen Fenstern dem Unterricht folgen mußte. Als dann vom 15. 8. bis zum 4. 9. 1929 das gleiche LZ 127 seinen 20tägigen Weltflug erfolgreich durchführte und in Friedrichshafen landete, bekamen nicht nur die Kinder schulfrei, sondern die städtischen Gebäude und die Straßenbahnen wurden beflaggt. Der schulfreie Tag sollte dazu benutzt werden, „Besinnung über die Weltgeltung der Deutschen Arbeit anzustellen“. Der „Graf Zeppelin“ erschien dann am 27. 8. 1930 wieder über Freiburg. Dabei wurde mißstimmig vermerkt, daß der Zeppelin in der Folgezeit zwar in Mannheim und in Karlsruhe, nicht jedoch in Freiburg landete. Auch nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933 versuchte die Partei, die Popularität der Luftschiffe für ihre Zwecke auszunutzen. Nicht nur die Parteiorganisationen, sondern der Oberbürgermeister Dr. Kerber persönlich bemühten sich darum, einen Zeppelin nach Freiburg zu bekommen. Durch das starke Engagement der Luftschiffe für die „Saar-“ und „Südamerikaflüge“ konnte dem Wunsche jedoch erst am 27. 9. 1934 entsprochen werden. Auch dieses Mal flog LZ 127 „Graf Zeppelin“ über die Stadt, während am 5. 6. 1936 um 13.15 Uhr der stolze „Zeppelin-Neubau“ LZ 129 „Hindenburg“ Freiburg überflog.

Freiburgs Flugplatz-Dependancen

In manchen Kapiteln über den Freiburger Flugplatz war die Konkurrenz mit benachbarten badischen Städten zu erwähnen. Welche Ausstrahlungen gingen nun vom Freiburger Flugplatz aus in die Umgebung der Stadt? Zunächst waren es die Segelflieger, die in ihren ersten Anfängen mit dem Fluggelände noch nichts anfangen konnten. Die Segelflieger waren bis zur Mitte der 30er Jahre Gleitflieger, die sich nur kurzfristig in eine beschränkte Höhe erhoben. Dazu brauchten sie Hangwind und Aufwind, deren Verhältnisse in der Freiburger Bucht günstig waren und

sind, und zu deren Ausnutzung man Berghänge benötigte. Der „Breisgauverein für Luftfahrt“ benutzte daher 1931 für seine „Gleiter“ ein Gelände in St. Märgen und auf dem Kandel, 1932 in Weilersbach bei Oberried und auf dem Feldberg. Auch in den folgenden Jahren wurde Gelände außerhalb der Stadtgemarkung benutzt, so am Bohlhof (Ferienlager) und bei Gersbach (A+B-Flüge). Erst der Einsatz einer im Selbstbau auf einem 12-Zylinder Horch hergestellten Winde und die Benutzung eines vereinseigenen „Klemm-Leichtflugzeug“ 1935 machten die Berghänge überflüssig, so daß in den folgenden Jahren und Jahrzehnten echter Segelflugausbetrieb unter Ausnutzung der in der Breisgauer Buch besonders günstigen Verhältnisse bezüglich Thermik und Leewellen betrieben werden konnte. Vom Jahre 1936 an datiert also das kameradschaftliche Zusammenwirken von Motor- und Segelfliegern, die auch für die Folgezeit aus optischen und organisatorischen Gründen erhalten bleiben sollte.

In Freiburg zu Hause ist auch eine „Akademische Fliegergruppe“ (Akaflieg), die zwar nicht die wissenschaftliche und technische Bedeutung der gleichnamigen Gruppen in Darmstadt und Stuttgart erreicht hat, sich jedoch rühlig dem Segelflugsport widmet. 1932 nahm sie mit ca. 20 Mitgliedern am Pfingsttreffen der Segelflieger auf dem Feldberg teil. In den folgenden Jahren benutzte sie mit einigen anderen Fliegern aus Freiburg auch ein Fluggelände in Heitersheim im Kreise Müllheim.

Daß auch das „Dritte Reich“ den Segelflug für seine Belange einspannen würde, war vorauszusehen. Einmal im Zusammenhang mit dem „Deutschen Luftsportverband“, und ein ander Mal wieder unter der Federführung der „Hitlerjugend“, wurde das bereits genannte Gelände in Weilersbach bei Oberried von Ende 1934 bis Mitte 1935 für einen „Gleit-Lehrgang“ benutzt. Die notwendigen technischen



NSFK-Corpsführer General Christiansen beim Zielstrecken-Wettbewerb am 17./18. 6. 1939. Rechts Generalmajor (ab 1. 10. 1939 Generalleutnant) Ernst Richter (Freiburg), links NSFK-Standartenführer Harig (Donaueschingen).



Hanna Reitsch (rechts) und Christel Cranz (links vorne) auf dem Flugplatz beim Zielstrecken-Wettbewerb des NSFK für Segelflieger 17.—18. 6. 1939.

und geländemäßigen Arbeiten wurden vom Flughafen Freiburg aus durchgeführt. In den gleichen Jahren verwendet auch die „Gebiets-Fliegerschule“ der „HJ“ dieses Gelände, nachdem auch Berghänge am Schönberg bei Ebringen und das Gelände am Baldenwegerhof für den Segelflug durch diese Organisation genutzt wurden. Die im Frühjahr 1934 von Bruchsal nach Freiburg verlegte „HJ-Gebiets-Fliegerschule“ für Baden war zunächst in der Schwimmbadstraße 8 und ab 1. 4. 1935 im Wirtschaftsgebäude der ehemaligen Fliegerkaserne in der Heidenhofstraße 21 mit dem „DLV“ einquartiert. 1935 sollte auch eine „Flugertüchtigung“ für den „BDM“ eingeführt werden. Die Unterbringung sollte im Peterhof erfolgen, während das Übungsgelände der „HJ“ am Schönberg auf Ebringer Gemarkung mit verwendet werden konnte. Die Flieger-HJ benutzte zu Beginn des Krieges bis 1941 für ihre Gleit-Lehrgänge auch ein Gelände bei Unterglöttental. 1936 begann die Luftfahrt-Abteilung des Institutes für Leibesübungen der Universität mit der Segelflugschulung. Segelflughauptlehrer war von 1937–1939 Erwin Fleig, der als Jagdflieger im zweiten Weltkrieg das Ritterkreuz erhielt und seit 1953 wieder als Segelfluglehrer tätig ist. Von Freiburg aus befliegen wurden auch die „Winterflugtage“ auf dem Titisee in Verbindung mit Motorrad- und Autowettfahrten. Daher bürgerte sich der Name „Eisrennen“ ein. Die Freiburger Linienmaschine der Lufthansa, eine Junkers F 13, nahm 1932 daran teil, 1934 auch Ernst Udet mit seinem „Flamingo“-Doppeldecker.

Die fliegerische Tätigkeit auf den „Außengeländen“ endeten 1936, als alle Sparten und Organisationen auf dem Freiburger Flugplatz zusammengefaßt wurden. Lediglich zu Beginn des zweiten Weltkrieges und etwa bis 1942 wurde beim Baldenwegerhof in Wittental auf dem Gewann „Großmatte“ ein Ausweichplatz angelegt. 1956 wurde er noch einmal kurzfristig für ein Flugzeug zur Schädlingsbekämpfung benutzt. Heute sind dort landwirtschaftliche Pflanzungen und Oberleitungen vorhanden, so daß kaum jemand auf die Idee kommen würde, daß dort noch vor über dreißig Jahren Arado-Doppeldecker der Typen Ar 66 oder Ar 68 landeten; sowie Henschel-Aufklärer des Typs Hs 126, Jagdflugzeuge Me 109 und sogar gelegentlich Ju 52 Transportflugzeuge den Platz benutzten. Ein weiterer bei Forchheim am Kaiserstuhl geplanter Hilfsflugplatz wurde durch den Verlauf des Krieges überflüssig.

In den Jahren zwischen den beiden Kriegen ist für den Freiburger Raum eine bedeutende segelfliegerische Sportveranstaltung zu nennen. Es ist das bereits erwähnte „Pfingsttreffen der Segelflieger“ 1932 auf dem Feldberg. Es handelte sich bei dem „Ersten badischen Segelflugwettbewerb“ um die erste derartige Veranstaltung im Land Baden, die das Ziel verfolgte, den Feldberg aufgrund seiner besonders günstigen meteorologischen Bedingungen zu einem ähnlichen Segelflugzentrum auszubauen, wie die Rhön. Die Initiative ging vom „Badisch-Pfälzischen-Segelfliegerverband“ aus, während die örtliche Organisation durch den „BVL“ – Prof. Dr. Robert Liefmann – durchgeführt wurde. Aus Freiburg beteiligten sich der „BVL“ und die „Akademische Fliegergruppe“, die ihre neue Schulmaschine „Zögling“ vorführte. Insgesamt waren 11 Maschinen auf dem Feldberg. In der Folgezeit wurde jedoch der Feldberg von den Segelfliegern nicht mehr benutzt und er erlitt damit das gleiche Schicksal, wie die Ansätze auf dem Kandel und auf dem Schau-

insland. Immerhin setzte der Feldberg 1913 mit dem Höhenweltrekordflug des Fliegers Faller und mit dem „Pfingsttreffen der Segelflieger“ 1932 zwei Marksteine in der Geschichte der Fliegerei.

Der Flugplatz und die Luftwaffe

Nach der Bedeutung des Freiburger Flugplatzes für Wirtschaft und Sport ist es interessant festzustellen, in welchem Maße der Flugplatz für die Vorbereitung und Durchführung des zweiten Weltkrieges benutzt wurde. Die neue deutsche Luftwaffe wurde durch Erlass des „Führers“ vom 26. 2. 1935 offiziell gebildet und bereits am 1. 3. 1935 der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit der Wiederherstellung der Wehrhoheit im Rheinland wurde Freiburg am 7. 3. 1936 Garnisonsstadt. In jene Zeit fällt auch der Aufbau einer Luftwaffe auf dem Flugplatz, und zwar in Form der „Übungsstelle für die Luftgaureserve 15“. Diese per 1. 4. 1935, noch in Verbindung mit dem „Deutschen Luftsportverband“, eingerichtete Übungsstelle wurde im November 1935 von einer privaten Einrichtung in eine etatisierte staatliche Übungsstelle umgewandelt, die ab 1. 4. 1936 die Fliegerkaserne mit dem Wirtschaftsgebäude als offiziellen Sitz übernahm. Diese neue Entwicklung wurde durch den Besuch von drei Staffeln des neu aufgestellten und mit He 51-Doppeldeckern ausgerüsteten Jagdgeschwaders „Richthofen“ demonstriert.

Im Jahre 1935 war die Übungsstelle der Luftgaureserve 15 noch in der Funkerkaserne an der Elsässerstraße, im Wirtschaftsgebäude der Fliegerkaserne und in einem Teil des Torminschen Anwesens untergebracht. Im April 1936 wurde die Übungsstelle 15 offizielle Einrichtung der neugegründeten Luftwaffe und übernahm die Fliegerkaserne, während die Funkerkaserne aufgegeben wurde. Hauptmann Wehinger wurde erster Flugplatzkommandant. Er hatte sich jedoch mit der zivilen Flughafenverwaltung und der Flugleitung abzustimmen. Lediglich die Luftaufsicht zwischen Breisach und Villingen, sowie zwischen Wolfach und Waldshut, wurde der Luftwaffe unterstellt. Erst im Herbst 1941, wahrscheinlich zum 1. 11. 1941, übernahm die Luftwaffe den Platz in eigene Regie; er wurde zum Fliegerhorst. Bemühungen von Bürgermeister Dr. Hofner als zuständigem Dezernenten, bereits 1936 den Platz in größerem Umfange von der Luftwaffe genutzt zu wissen, wurden mit dem Hinweis auf die Reichweite französischer Geschütze – 1936! – abgelehnt. Die Befürchtungen sollten sich 1940 erfüllen, als Freiburg kurzfristig von einem französischen Eisenbahngeschütz beschossen wurde.

Im Turm neben der Flugzeughalle domizierte 1936 der „Deutsche Luftsportverband“ (DLV), der am 19. April 1937 vom „Nationalsozialistischen Fliegerkorps“ (NSFK) abgelöst wurde. Dieser paramilitärische Verband widmete sich ebenfalls der Pilotenausbildung und wurde im alten Bahnelektrizitätswerk untergebracht. Die „Lufthansa“ benutzte den nordwestlichen Teil des Torminschen Anwesens. Im Turm der Lufthansahalle wurde die Luftaufsicht mit Funkbetrieb, Flughafenleiter und Wetterdienst (Dr. Lossnitzer) untergebracht. Erst mit der Fertigstellung des „Lufthansa-Empfangsgebäudes“ an der „Hohen Brücke“ 1941 wur-

den alle technischen und organisatorischen Leitungsstellen vereint. Sie blieben dann allerdings der Luftwaffe vorbehalten.

Der Ausbau der Übungsstelle zur Pilotenvollschulung für die Scheine A und B, zum Training und zur Umschulung, vollzog sich im Herbst 1937. Der jetzt von Major Bärenfänger geleiteten Schule gehörten so berühmte Offiziere wie Prinz zu Sayn-Wittgenstein als Fluglehrer an. Der Platz bot ein buntes Bild an Flugzeugtypen. Zum festen Bestand scheinen folgende Typen gehört zu haben: Klemm L 20, Arado-Doppeldecker Ar 65 oder Ar 66 und Ar 68, eine Focke-Wulf Fw 44, eine Junkers W 34 und Gotha Go 145. Andere Maschinen wie Bücker 131 „Jungmann“, Focke-Wulf Fw 56 „Stößer“ und Fw 58 „Weihe“, Heinkel-Kadett und Klemm 32 B XIV, waren oftmals nur kurzfristig im Wechsel mit anderen Flugplätzen, wie Landsberg, Crailsheim und Ingolstadt, stationiert. Für die Blindflugschule der Luftwaffe in Erding war Freiburg Zielplatz. Die Flüge wurden mit der Ju 52 durchgeführt. Der gleiche Typ beflog in den letzten Jahren vor dem zweiten Weltkrieg auch die Linie Freiburg–Stuttgart. In Anbetracht der sich ankündigenden Kriegereignisse wurde die Schule im August 1939 verlegt, wahrscheinlich nach Kaufbeuren.

Zur Überwachung der Grenze nach Frankreich und zur Schweiz wurde 1938/39 eine Polizeifliegerstaffel ins Leben gerufen. Zunächst scheinen zwei armierte Arado Ar 68 eingesetzt gewesen zu sein. Diese wurden jedoch bald durch zwei Schlachtflugzeuge Henschel Hs 123 abgelöst. Auch ihr Dienst endete mit Kriegsbeginn.

Die Angaben über die Platzbelegung von 1936 bis 1945 leiden unter der Tatsache, daß weder das Bundesarchiv noch das Militärgeschichtliche Forschungsamt über Unterlagen über den Flugplatz verfügen. Die Akten wurden bei der Verlegung der Einheiten mitgenommen und bei Kriegsende offensichtlich verbrannt. Der Verfasser war daher genötigt, widersprüchliche Zeugenaussagen zu filtern. Diese Unsicherheit kommt auch bei der Schilderung der Vorgänge bei Kriegsbeginn zum Ausdruck. Anhaltspunkte liefert das sich im Freiburger Stadtarchiv befindende Raumprogramm für das neue „Lufthansa-Empfangsgebäude“.

In ihm sollten 1939/40 untergebracht werden: Lufthansa, Luftaufsicht, Polizei-Flugbereitschaft, Radiosondenaufstiegsstelle, Wetterwarte, Flugsicherung, Luftnachrichtenamt, Bildstelle und eine nicht näher bezeichnete Einrichtung für Luftwaffenoffiziere. Nach Zeugenaussagen soll es sich um eine Abhörstelle gehandelt haben. Die „ungeklärte Stelle“ legt in Verbindung mit dem Luftnachrichtenamt und der Bildstelle den Schluß nahe, daß von Freiburg aus spezielle Erkundungsflüge durchgeführt wurden. Beobachter des Platzgeschehens jener Jahre nennen in diesem Zusammenhang die Fliegertechnische Schule München und die Luftnachrichtenstelle A7/VII Memmingen. Nicht sicher ist, ob dazu eine speziell eingerichtete Ju 86 verwendet wurde. Mit Sicherheit war ein Aufklärungsflugzeug Do 17, später ein Potez-Aufklärer und eine Ju 88, stationiert. Die Echolotflüge 1939 wurden von einer He 111 durchgeführt. Sie endeten mit dem Absturz der Maschine in den Mooswald.

Zu Beginn des Westfeldzuges war eine Staffel Me 109-Jagdflugzeuge auf dem Platz stationiert. Da die technischen Einrichtungen einen Nachtflugbetrieb nicht gestatteten, wurden die Maschinen abends nach Böblingen verlegt, um am frühen

Morgen wieder in Freiburg zu landen. Zu ihren Aufgaben gehörte auch der Jagdschutz für die Sturzkampfflugzeuge Ju 87 anlässlich ihres Einsatzes gegen die Maginotlinie. Unterschiedlich äußerten sich Zeugen darüber, ob die Ju 87 zeitweise auch vom Freiburger Flugplatz aus eingesetzt wurden. Der Begleitschutz oblag auch Me 110-Zerstörern, die von hier aus starteten.

Nach Beendigung des Krieges mit Frankreich gaben sich französische Beuteflugzeuge auf dem Platz ein Stelldichein. Das umfangreichste Beutegut bildete eine Staffel Morane-Jagdflugzeuge. Auch im weiteren Verlauf des Krieges sah man in Freiburg fast alle Baumuster der Luftwaffe, da der Platz für Zwischenlandungen, Wartungen und Reparaturen rege benutzt wurde. Unter den Maschinen, die den Fliegerhorst für Zwischenlandungen benutzten, gehörten auch die FW 200 „Condor“ des Großadmirals Dönitz und des Generalfeldmarschalls Keitel.

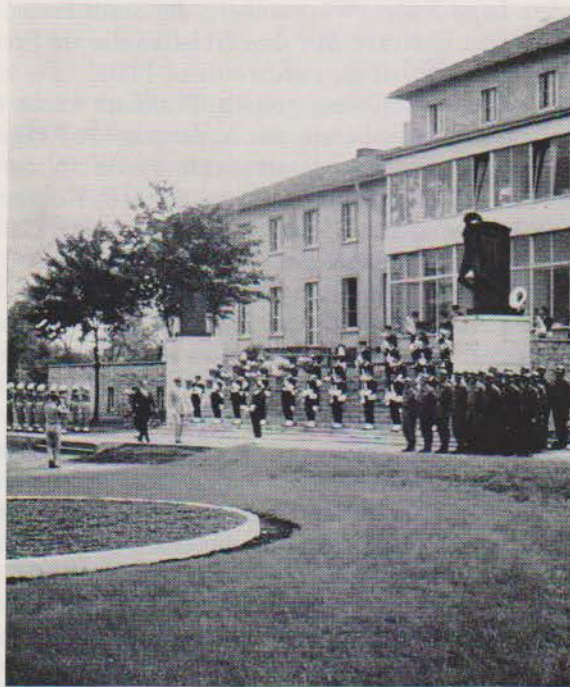
Der Flugplatz hatte während des zweiten Weltkrieges auch eine Stammbelegung. Ende 1941 wurde eine Fallschirmjäger-Kampfbeobachterschule (Fallschirmjäger-Absetzerschule) eingerichtet, die bis zum Herbst 1944 bestand. Ihr Kommandeur war Major, später Oberstleutnant, Willerding. Ausgerüstet war die Schule mit Maschinen des Typs He 111, die besonders eingerichtet wurden. Die Flugzeuge wurden auch für Schleppschulungen am Lastensegler DFS 230 verwendet. Später wurden der Schule Transportflugzeuge des Typs Ju 52 zugeteilt, und zwar bis zur Staffelstärke (9 + 1 Maschine). Als Verbindungsflugzeuge wurden andere Typen benutzt, darunter zwei „Fieseler Störche“. Die Verlegung etwa im November 1944 soll nach Laupheim erfolgt sein.

Als der Westen mit Beginn der alliierten Invasion in der Normandie am 6. Juli 1944 wieder Kriegsschauplatz wurde, war gegen Jahresende 1944 der Freiburger Flugplatz wieder Einsatzhafen für die Me 109. Allerdings waren es nur noch einzelne Maschinen, die zur Erdkampfunterstützung eingesetzt werden konnten. Bis zum Februar 1945 blieb der Platz von der Luftwaffe belegt. Dem Fliegerhorstkommandanten stand eine Horstkompanie und technisches Personal für Instandsetzungen zur Verfügung, die sog. „Werftkompanie“. Durch zurückgehende Einheiten hatte die Horstkompanie 1944/45 zeitweise eine Stärke bis zu 300 Mann, während die Normalbelegung unter 100 Mann lag. In jenen Monaten war Oberst Härle Fliegerhorstkommandant. Zum Ausheben von Stellungen und zur Einebnung von Bombentrichtern, der Platz wurde ab 27. 11. 1944 mehrfach angegriffen, wurden Italiener herangezogen. Etwa 7 Flakstellungen waren am Platzrand ausgehoben worden, bestückt mit 2-cm-Flak. Mindestens die Flakstellung am Mooswaldrand hatte eine 2-cm-Vierlingsflak als Bestand. Die restlichen Angehörigen der Horst- und Werftkompanie wurden im Februar/März 1945 in ein Waldlager bei Hüfingen abgezogen. Für den Freiburger Flugplatz war der Krieg damit zu Ende.

Die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg

Am 21. April 1945 wurde Freiburg von französischen Truppen besetzt. Der Flugplatz wurde von der französischen Besatzungsmacht, der „Force Francaise en Allemagne (FFA)“, übernommen. Zunächst benutzte jedoch die amerikanische Luftwaffe mit Piper-Verbindungsflugzeugen den Platz für kurze Zeit. Die Amerikaner legten auch die jetzt noch verwandte Stahlrost-Startbahn und änderten dabei die Richtung der Startbahn von $220^{\circ}/040^{\circ}$ auf $345^{\circ}/165^{\circ}$. Sie verläuft nunmehr vom Hauptfriedhof zum Mooswald und nicht mehr von dem Platz der heutigen Segelflughalle zum Bahndamm am Weidweg.

Den Amerikanern folgte nach einigen Wochen die franz. Luftwaffe, und zwar das 33. Aufklärungsgeschwader mit zwei von drei Gruppen. Eine Gruppe war mit über 20 Maschinen des Typs Mustang P-51, die andere mit ebenfalls über 20 Flugzeugen des Typs Lockheed Lightning P-38 ausgerüstet. Diese Einheit wurde 1950 nach Cognac verlegt. Bis 1966 wurde dann eine nichtfliegende Einheit, die 253. Luftnachrichtenkompanie, stationiert, die auch Rekruten ausbildete. Für sportliche Zwecke stand und steht ein Segelflugzeug zur Verfügung. Hinzu kam bis 1965 die französische Segelfliegerschule mit zahlreichen Flugzeugen. Für Nachschub – und Kurierdienste war und ist der Platz in Benutzung. Von den Nahaufklärern Piper L 4 und LL 17, sowie den „Fieseler Storch“-Nachbauten der Firma Saulnier



Truppenparade am 25. 5. 1968 vor dem ehem. Lufthansa-Empfangsgebäude an der „Hohen Brücke“, erbaut 1939–41 vom Städt. Hochbauamt. Die Skulpturen, „Fliegende Menschen“, stammen von Hellmuth A. Hopp.

in Metallbauweise und der Max Holste M. H. 1521 Broussard bis zu den Transportmaschinen „Noratlas“, Brequet 941, Transall und DC 3 (der Kanadier) sah man einen bunten Katalog unterschiedlicher Flugzeugtypen.

Im September 1966 zogen französische Heeresflieger, die Galdiv. 3 (Groupe d' Aviation légère de la 3^e Division), auf dem Flugplatz ein. Mit ihnen kamen Hubschrauber der Typen Alouette II und III, sowie H 19 (S 55) Sikorsky. Letztere wurden zu Beginn des Jahres 1972 durch die neuere franz.-brit. Konstruktion SA 330 Puma ersetzt. Zweck des Verbandes ist es, die Weiterbildung und taktische Ausbildung der Piloten zu betreiben. Hubschrauber verursachen eine größere Lärmbelästigung und ihr „Lärmpegel“ wird oftmals den harmlosen Sport- und Reiseflugzeugen angelastet. Die französischen Dienststellen sind jedoch mit Erfolg bemüht, den Lärm bei An- und Abflügen so gering wie möglich zu halten. Übungsflüge über Wohngebieten werden nicht unternommen.

Eine sympathische Einrichtung der „Base Aérienne“ (Base Chaudessolle) ist ohne Zweifel der seit 1967 alljährlich stattfindende „Tag der offenen Tür“, der jeweils im Juni ein beliebtes Besichtigungs- und Vorführprogramm bietet. Ihn bestreiten nicht nur die örtlichen Heeresflieger, sondern auch andere französische und teilweise auch deutsche Militäreinheiten und die Gendarmerie.

Obwohl der Flugplatz auch heute noch etwa zur Hälfte von den französischen Stationierungstruppen belegt wird, so wurden die Weichen für einen kommerziellen Luftverkehr schon frühzeitig gestellt. Am 1. Januar 1965 trat der Benutzungsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Freiburg und den französischen Militärbehörden in Kraft. Mit ihm erhielten die am Freiburger Luftverkehr interessierten Kreise offiziell die nordwestliche Platzhälfte zur Ausübung des Motor- und Segelfluges zur Verfügung gestellt. Praktisch haben die Bemühungen um eine Bedarfsluftverkehrslinie bereits am 6. August 1963 begonnen, als Oberbürgermeister Dr. Eugen Keidel eine derartige Linie nach Stuttgart eröffnete. Am 16. Juli 1965 kam die Eröffnung einer Bedarfslinie nach Konstanz. Beide Linien mußten nach kurzer Zeit mangels Interesse eingestellt werden. Geflogen wurde von ortsansässigen Piloten mit Sportmaschinen.

Einen neuen Anlauf unternahm man am 1. September 1972 mit einem „Bedarfs-luftverkehr mit festen Abflugzeiten“. Die Bremer Chartergesellschaft „Luftmerkur“ eröffnete an diesem Tage den Linienbetrieb nach Frankfurt mit einem Prominentenflug, an dem auch Oberbürgermeister Dr. Keidel und Flughafendirektor Arnst teilnahmen. In den ersten Wochen wurde eine 14sitzige und viermotorige De Havilland D. H. 114 eingesetzt. Am 18. 9. 1972 wurde die Strecke über Stuttgart gelegt und eine achtsitzige, zweimotorige „Britten Norman“ benutzt. Von Montag bis Freitag war der Abflug in Freiburg morgens, die Rückkehr gegen Abend. Über das Wochenende bestand die Möglichkeit des Direktfluges nach Hamburg. Bei den Flugzeiten ist zu berücksichtigen, daß der Freiburger Flugplatz offiziell als Verkehrslandeplatz mit Gewichtsbeschränkung genehmigt, jedoch nur ein Sichtflugbetrieb (VFR) möglich ist. Ende Oktober 1972 mußte auch dieses Vorhaben mangels Rentabilität aufgegeben werden. Der Gedanke festigt sich, daß ein einigermaßen rentierlicher Flugbetrieb nur auf einer Strecke Zürich-Freiburg-Frankfurt möglich erscheint. Wenn der Flughafen Blotzheim (Basel/Mulhouse) weiter ausge-



Eine Brequet 941 der frz. Luftwaffe kurz vor der Landung am 25. 6. 1972. Im Hintergrund private Sportmaschinen und zwei Transportflugzeuge vom Typ „Transall“. Der gelegentliche Besuch dieser Großraumflugzeuge ersetzt die Stationierung der Ju 52 von 1936—1944 und der „Noratlas“ der Franzosen in den ersten Nachkriegsjahren.

baut und die Zufahrt von Freiburg aus wesentlich verbessert ist, wird ein linienmäßiger Bedarfsluftverkehr von Freiburg aus ohnehin illusorisch.

Bis dahin sollte der Freiburger Verkehrslandeplatz weiter ausgebaut werden, wobei man bei einer Verlängerung nach Nordwesten im Osten und Süden bzw. Südwesten immer noch Gelände für andere Zwecke bereitstellen kann. Freiburg liegt an zwei Entwicklungsachsen für Wirtschaft, Handel und Gewerbe. Ein relativ gut ausgebauter Platz ist heutzutage eine unbestreitbare Notwendigkeit. Die Belange des Sportes und der allgemeine Freizeitwert dürfen ebenfalls nicht unterschätzt werden. Schon im Jahre 1934 bezeichnete ein Gutachten die Lage des Platzes, also die Stadtnähe, als ideal. Heute ist das Zeitproblem noch mehr in den Vordergrund gerückt, so daß die Aussage von 1934 besonders aktuell ist. Der Umstand, daß die Einfugschneisen des Nato-Flugplatzes Bremgarten die Verlegung des Freiburger Verkehrslandeplatzes in noch zumutbare Entfernung unmöglichen machen, kommt dem Bestand des Platzes entgegen. Dann haben vielleicht auch Stadtplaner und „lärmgeschädigte“ Bewohner den Wert des Platzes erkannt. Von den Hubschraubern einmal abgesehen, ist die Lärmbelästigung durch die für den Freiburger Flugplatz in Betracht kommenden Maschinen geringer als die durch Mopeds und Rasenmäher. Auch schreitet die technische Entwicklung bezüglich Sicherheit und Lärmdämpfung stetig voran.

Auch die Statistik belegt die Notwendigkeit und die Beliebtheit des Flugfeldes. Betrug Starts und Landungen 1964 nur 8700, so stiegen diese Flugbewegungen

1965 bereits auf 19 500, ohne Segelflugzeuge und französische Militärmaschinen. Die 1966 erreichte Zahl von 29 463 Flugbewegungen, einschließlich 4584 Segelflugbewegungen, jedoch ohne Militärflugbetrieb, scheint die Durchschnittskapazität zu sein. Zwischen 29 000 und 30 000 bewegten sich Starts und Landungen bis 1972. Dabei ist jedoch auffallend, daß sich der Geschäftsflugbetrieb um 40 % erhöhte. Der Auslandsflugbetrieb hat sich mehr als verfünffacht. Er stieg von 278 Flugbewegungen bei 387 Personen 1966 auf 1224 Flugbewegungen und 1400 Personen im Jahre 1971. Einer Stadt, die auf Wirtschaftskraft und Auslandsbeziehungen Wert legt und auf sie besonders angewiesen ist, sollten diese Aspekte zu denken geben.

Der Neubeginn der Vereine

Ein Flugbetrieb auf privater Basis konnte bereits 1951/52 auf dem angestammten Flugplatz wieder aufgenommen werden. Es war der Initiative des „BVL“ und des „Institutes für Segelflugforschung“ zu verdanken, daß mit dem damaligen französischen Flugplatzkommandanten ein Gentleman-Agreement getroffen werden konnte, das den Mitgliedern der genannten Vereinigungen ein Betreten des Flugplatzes unter gewissen Voraussetzungen und den Betrieb von Segelflugzeugen gestattete. Auch 1963 war es der französische Flugplatzkommandant, der die offizielle Benutzung der nordwestlichen Flugplatzhälfte gestattete, indem er erklärte, daß der ausgearbeitete aber noch nicht unterschriebene Benutzungsvertrag als existent und gültig anzusehen sei. Diese beiden Fälle beweisen, welch verständnisvolle und harmonische Zusammenarbeit mit französischen Dienststellen möglich war, nachdem die ersten Nachkriegsjahre mit ihren Unzuträglichkeiten überwunden waren.

Als Bedarfsluftverkehr in bescheidenem Rahmen wurde durch Freiburger Geschäftsleute zunächst die „Freiburger Flugbetriebs-GmbH“ ins Leben gerufen. Zu den ersten Maschinen gehörte eine Piper PA 22 (Tri Pacer) und ein Doppeldecker „Tiger-Moth“. Diese Maschine stürzte am 30. 3. 1958 zwischen dem Gaswerk und der Kläranlage im Industriegebiet ab. Seit Kriegsende ereigneten sich darüber hinaus im unmittelbaren Flugplatzbereich zwei weitere, gravierende Unfälle: Am 15. 9. 1970 stürzte ein auswärtiger Flugschüler mit einer Cessna über dem Platz ab und am 30. 9. 1970 stießen ein französischer Hubschrauber und eine Freiburger Cessna 150 in der Luft zusammen. Der Hubschrauber konnte bei der Markuskirche in Freiburg-West notlanden, während das Sportflugzeug einen Personenwagen in der Heidenhofstraße streifte und schließlich an einem Baum in der Elsässer Straße hängenblieb. Bei aller Dramatik des Geschehens in einem Wohngebiet eine Situation, die durch das Können der Piloten gemeistert wurde; es gab „nur“ Verletzte. Dagegen ist der Flugschüler des Unfalls vom 15. 9. 70, der aus Karlsruhe kommend, Freiburg anflug, im Krankenhaus verstorben. Die übrigen Betriebsunfälle halten sich im „normalen“ Rahmen; die Unfälle bei den französischen Truppen sind hier nicht erfaßt.

In den ersten Jahren des Neubeginns war das „Institut für Segelflugforschung“ maßgebend an dem Wiederaufbau beteiligt. Der „Breisgauverein für Luftfahrt“, der 1950 unter dem Vorsitz von Hermann Bohny wieder gegründet wurde und zunächst nur einen Modellflugclub betreiben konnte, war nach Aufhebung des Verbotes der Segelfliegerei 1951 sofort wieder aktiv geworden. Im Zuge der neu gewonnenen fliegerischen Aktivität wurde von 1952 bis 1954 im alten Bahnelektrizitätswerk zunächst eine Werkstatt eingerichtet, die dann in eine Baracke auf dem gleichen Gelände verlegt wurde. Seit 1956 domiziliert der „BVL“ direkt auf dem Flugplatz und zwar auf dem nordwestlichen Teil des Fluggeländes am Scheibenberg, jetzt Hermann-Mitsch-Straße, wo eine eigene Segelflugzeughalle und ein eigenes Werkstattgebäude entstanden. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich die beiden Gebäude – Wohnhaus und Flugzeughalle – des „Instituts für Segelflugforschung“, das heute leider nur noch ein kümmerliches Dasein fristet, bis 1963 jedoch neben Forschungsarbeiten auch Segelflugausbildung in bedeutendem Rahmen betrieb. Weiter östlich etablierte sich seit 1964 der offizielle Teil des Flugplatzes mit Flugleitung, Restaurant, den technischen Anlagen und den drei privaten Motorflugzeughallen. 1965 wurde die Motorflugzeugschule Harter eingerichtet, ein sehr aktives Unternehmen, das 1967 schon über fünf Flugzeuge verfügte. Die Flugschule Harter setzt damit die Tradition der privaten Flugzeugführerschule Voss u. Haal der 20er Jahre und der staatlichen Einrichtungen von 1935 bis 1939 fort. Der „BVL“ hat der verstärkten fliegerischen Aktivität auch organisatorisch Rechnung getragen, indem er unter seiner Präsidialschaft Vereine für Motorflug, Segelflug und einen Fallschirmspringerclub einrichtete. Die Fallschirmspringer benutzten das ehemalige Peilhäuschen, das 1952 und 1967 hergerichtet wurde. Auch die „Akaflieg“ – die Akademische Fliegergruppe – ist wieder auf dem Flugplatz mit einem aktiven Sportbetrieb vorhanden. Sie verfügt über 4 Segelflugzeuge, während der „BVL“ 10 Segelflugzeuge und 16 Motorflugzeuge, einschließlich der privaten Maschinen, zur Verfügung hat. Im übrigen benutzten die Fliegergruppen Emmendingen und Kinzigtal lebhaft das Freiburger Fluggelände.

Es sollen noch die Veranstaltungen aufgezeichnet werden, die seit Kriegsende in offiziellem Rahmen auf luftsportlichem Gebiet stattgefunden haben. Hier ist zunächst das 1952 vom „Institut für Segelflugforschung“ eingerichtete Trainingslager zur Segelflug-Weltmeisterschaft zu nennen. Bei der anschließenden Weltmeisterschaft in Spanien belegte der Leiter des Institutes, Dr. E. Frowein, den 2. und Hanna Reitsch den 3. Platz in der Doppelsitzer-Klasse.

Der 13. September 1953 war der Auftakt für die vom „BVL“ nach dem Kriege veranstalteten Flugtage. An ihm starteten der Schweizer Kunstflugmeister Ruesch und der Deutsche Segelflugmeister Albert Falderbaum, letzterer auf einem Segelflugzeug des Typs „Lo 100“. Ferner wurde das vom Erlös einer Blutspendeaktion der Mitglieder angeschaffte erste vereinseigene Flugzeug, eine „Doppelraab“, vorgestellt und getauft. Das zweite Segelflugzeug war eine „K 2“, die am 14. Januar 1955 im Paulussaal getauft wurde. An dieser Veranstaltung nahmen sowohl Regierungspräsident Dichtel als auch Oberbürgermeister Dr. Hoffmann teil. Am nächsten Flugtag, durchgeführt am 30. 5. 1954, sah man erstmals einen Hubschrauber (der Persilwerke) vom Typ „Sikorsky“ S 51 G, während man den Schweizer

Kunstflieger Sallaz auf einer „Bücker-Jungmeister“ bewundern konnte. Auch am 12. Juni 1955 fand ein Flugtag statt. Aus Anlaß seines 50jährigen Bestehens veranstaltete der „BVL“ am 19. 5. 1957 einen Großflugtag. Hier begegneten wir wieder Albert Falderbaum mit der Vorführung einer „RW 3“ und im Kunstflug auf einer „Lo 100“. Im übrigen waren französische Düsenjäger und die „Burda-Stafel“, die eigentlich nur eine Kette ist, zu sehen. Zu Beginn der Veranstaltung wurde der Freiballon „Augusta VI“ aufgelassen. Auf die anderen Programmnummern, wie Fallschirmabsprünge, Ballonrammen, Schlepp- und Modellflugzeugvorführungen, die für alle Flugtage fester Bestandteil sind, soll nur allgemein hingewiesen werden. Diese Programmfolge beherrschte im Wesentlichen auch den Flugtag vom 17. Mai 1959. Eine Besonderheit war hier die erstmalige Vorführung einer „DO 27“ der Heeresfliegerstaffel Geb. 8, Oberschleisheim und der Aufstieg des Freiballons „D-Rheinland-Pfalz“ unter Ballonführer Theo Schlüter aus Neustadt a. W.

Der Kunstflug auf einem Segelflugzeug „Lo 100“ wurde dieses Mal von Max Beck von der „BWL V“-Segelflugschule Hornberg ausgeführt. Die Programmfolge sagte die in Freiburg wohnende weltbekannte Langstreckenfliegerin Elly Beinhorn-Rosemeyer an. In Verbindung mit den „Deutschen Segelflugmeisterschaften“ 1962, die vom 26. 5.–9. 6. 1962 in Freiburg abgehalten wurden, fand am 11. 6. 1962 ein weiterer Großflugtag statt, dessen Programm weitgehend dem des Jahres 1959 glich. Es folgte dann eine vierjährige Pause, bis am 29. Mai 1966 der vorläufig letzte Flugtag durchgeführt wurde. Auf ihm wurde der „Fieseler-Storch“ vorgeführt, der seit 1962 in Freiburg ein neues Nest fand. Unter der kundigen Führung von Karl Eckert begeistert er nicht nur an Flugtagen die Freiburger. Der „Storch“ ist mit Recht zur populärsten Maschine auf unserem Flugplatz geworden. Sie wurde 1943 gebaut für die schwedische Luftwaffe und kam auf dem Umwege über Österreich 1962 nach Deutschland zurück. An dem Flugtag 1966 wurden von den Franzosen gleich zwei Hubschrauber vorgeführt: von der Luftwaffe eine „Sikorsky“, vom Heer eine „Alouette“. Beim Fallschirmsprung war die Prominenz vertreten: Giorgio Lardinelli aus Pisa mit seinem Tulpenfallschirm und der Waldshuter Werner Wollensack mit einem Drachenfallschirm.

Flugtage wurden seither in Freiburg nicht mehr abgehalten. Bestimmt sind einengende Sicherheitsvorschriften mit dafür verantwortlich, denn sie beeinträchtigen die Attraktivität derartiger Veranstaltungen.

Dagegen werden die „Deutschlandflüge“ und der „Südwestdeutsche Rundflug“ nach wie vor veranstaltet und Freiburg zeitweise mit einbezogen. Für den „Süd-deutschlandflug“ war Freiburg 1966 Etappenort, für den „Südwestdeutschen Rundflug“ am 31. 5. 1969. Zwischenstation machte auch der „Deutschlandflug“ am 18. 6. 1969 für die Gruppe I mit 50 Maschinen. Anlässlich der 850-Jahrfeier der Stadt Freiburg wählte der „Südwestdeutsche Rundflug“ den Platz am 11. 7. 1970 zu seinem Zielort.

Die Veranstaltungen der Segelflieger gipfeln in sportlichen Höhenflügen über dem Schwarzwald und über den Vogesen bis zu Höhen über 9000 m und in all-jährlichen „Segelflugwochen“. Von Freiburg ausgegangen ist eine fliegerische Spezialität: Das Ausnutzen von Leewellen für den Segelflug! Freiburger Segelflieger vollbrachten beachtliche Leistungen im Rahmen von Höhen- und Ziel-

streckenflügen. Eine besondere Note tragen die Zielstreckenflüge zu den Partnerstädten Innsbruck und Besançon.

Ein breites Publikum finden auch die „Freiburger Segelflugwochen“ der „Akademischen Fliegergruppe“, die seit dem 11. April 1970 alljährlich abgehalten werden.

Besondere Aktivität entwickelt der „Breisgauverein für Fallschirmsport“, der mit seinen „Zielspringen“ um den „Breisgau-Lokal“ zu internationalem Ansehen gelangte. Die „Internationalen Fallschirm-Zielspringen“ fanden bisher am 6. 7. 1968, vom 5.–6. 7. 1969, vom 3.–5. 7. 1970, vom 4.–5. 9. 1971 und vom 3.–3. 9. 1972 statt.

Auch für Veranstaltungen der Bundeswehr wird der Platz gelegentlich benutzt. So am 8. 7. 1967 für eine Waffenschau des Reservistenverbandes, am 25. 9. 1969 für eine Ausstellung der Bundeswehr mit dem Titel „Unser Heer“ und für Geräteausstellungen anlässlich des französischen „Tages der offenen Tür“. Ein Volks- und Kinderfest zum 850jährigen Stadtjubiläum wurde vom 7.–14. 6. 1970 ebenfalls auf dem Flugplatz abgehalten. Dazu kam am 13. 6. 1970 der Aufstieg des Freiballons „Graf Zeppelin“. Ein echtes Luftschiff bekamen die Freiburger im September 1967 zu Gesicht. Mehrere Tage war der „Reklame-Zeppelin“ der Firma Schwab von Freiburg aus für Rund- und Reklameflüge eingesetzt. Das Luftschiff war während des zweiten Weltkrieges Ubootjäger der US-Marine. Es wurde bald nach dem Freiburger Aufenthalt nach Japan verkauft und ging dort bei einem Unglück zu Grunde. Der bisher letzte Luftschiff-Besuch erfolgte vom 21. bis zum 28. August 1973. Die „Europa“, das „Luftschiff des guten Willens“, wurde von der Freiburger Reifenfirma Konz für Rundflüge gechartert und „übernachtete“ an einem transportablen Ankermast. Erbaut wurde die „Europa“ 1972 in den USA von dem Gummikonzern „Goodyear“. Das rege Interesse der Bevölkerung an diesem Ereignis unterstrich die Beliebtheit der „Einrichtung Flugplatz“.

Als freundschaftliches Bindeglied hat sich der Flugplatz auch in der jüngsten Geschichte bewährt. So war er Besuchsziel des amerikanischen Luftwaffenattachés, Colonel Simpson und seines Stellvertreters, Oberstleutnant Dunlop, am 5. 11. 1969. Fliegerkameraden aus Besançon waren am 8./9. 3. 1969, aus Padua vom 7.–14. 9. 1969 zu Gast; wie überhaupt Flieger aus diesen beiden Freiburger Partnerstädten und aus Innsbruck häufig den Flugplatz anfliegen. Ist die Fliegerei an sich schon völkerverbindend, so wird dieses Element durch derartige, direkte Kontakte noch unterstrichen. In Freiburg begann diese Entwicklung am 4. Juli 1937, als anlässlich des deutsch-französischen Frontkämpfertreffens in Freiburg zahlreiche französische Sportflugzeuge sich auf dem Platz einfanden.

Die internationale Fliegerfreundschaft über Freiburgs Partnerstädte hinaus pflegt auch der 1965 speziell für Motorflieger gegründete Motorfliegerclub. Er nennt sich seit 1969 „Aero-Club Freiburg e. V.“ und konzentriert sich besonders auf Langstrecken-Rallyes, die 1969 nach Tunesien, 1970 nach Rhodos und 1971 nach Ibiza führten.

1972, das Jahr des 61jährigen Bestehens des Flugfeldes, bestätigt die wachsende Beliebtheit und Notwendigkeit des Flugplatzes. Der bescheidene Anfangsbestand an Flugzeugen in den 50er Jahren hat sich per 1. 10. 1972 auf 43 ständig statio-

nierte Maschinen erhöht. Über die Zusammensetzung an Typen gibt eine Tabelle Aufschluß. 18 Flugzeuge gehören alleine der Flugschule Harter, die ein bundesweites Interesse findet und jetzt auch die Vertretung der französischen Flugzeugfirma Robin in Dijon betreibt. Vielleicht entwickelt sich nunmehr auch in Freiburg eine echte gewerbliche Nutzung des Platzes, wie dies bei den Flugplätzen von Baden-Baden und Donaueschingen-Villingen schon seit langem der Fall ist. Diese Entwicklung bedingte auch 1969 die Errichtung einer 4. Flugzeughalle durch den „Breisgauverein für Luftfahrt“, der 1972 eine fünfte Halle folgte, diesmal mit Werkstatt und von der Flugschule Harter erstellt. Diese Investitionen sind um so beachtlicher, als die Baugenehmigungen mit dem Recht des jederzeitigen Widerrufs erteilt wurden, da Bestand und Umfang des Platzes immer noch in der Diskussion sind.

Ob eine Schließung oder Verlegung des Freiburger Flugplatzes nach der hier dargelegten Entwicklung eine sinnvolle Lösung darstellen würde, wird man bezweifeln müssen.



Ein interessantes Treffen: Eine landende Cessna 172 des BVL begegnet einer startenden „Transall“ (25. 5. 1972).

Bestand an Privatflugzeugen am 1. Oktober 1972

Typ	Stückzahl	Halter
Cessna Turbo Super Skylane TP 206	1	Flugschule Harter
Cessna FR 172 F	1	Flugschule Harter
Cessna F 172 H	3	Flugschule Harter
Cessna FA 150 L	2	Flugschule Harter
Cessna F 150	5	Flugschule Harter
Piper PA 28-180 „Cherokee“	1	Flugschule Harter
Piper PA 28-140 „Cherokee“	1	Flugschule Harter
Piper PA 18-150 „Super Cub“	2	Flugschule Harter
Bölkow Bo 209 „Monsun“	1	Flugschule Harter
Robin DR 400/160	1	Flugschule Harter
Cessna FR 172 F	1	BV f. Motorflug
Cessna F 172 H	1	BV f. Motorflug
Robin DR 360 „Major“	1	Aero Club Freiburg
Piper PA 28-140 „Cherokee“	1	Leisinger
Piper PA 28 „Arrow“	1	Leisinger
Piper PA 28 „Cherokee“	1	Nutto
Bölkow Bo 209 „Monsun“	1	Dr. Lang
Bölkow Bo 209 „Monsun“	1	Maertin
Navion N 145 „Range Master“	1	Hütter
Piper Pa 24 „Comanche“	1	E. Eckert
Fi 156 „Fieseler Storch“, dt. Originalbau	1	K. Eckert
Fi 156 „Fieseler Stoch“, Nachbau Morane-Saulnier	1	A. Meier
Dornier Do 27	1	A. Meier
Jodel CE 50	1	Bührer
Jodel D 120	1	Wiedensohler
Cardan „Horizont“	1	Bastian
Morane MS 885	1	Pavicic
Stark „Turbulent“	1	Frank
Piper PA 28 „Cherokee“ 235	1	Systembau
Robin DR 400 „Remorquer“	1	Dr. Poser
Jodel SA 14	1	Büttner
Money M 20	1	Dr. Schiller
Pützer „Elster“ B	1	Riekert
Piper PA 22 „Tri-Pacer“	1	Schmid
Jodel CE 50	1	Steffe