

scheiden 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 feuchtfrohlicher 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 wörtlichen Sinne.

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 eines „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