

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 rosigen 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 vorgesehene 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 treten 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