

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 zustandgekommene 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 zweiseitige 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. 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.