

möglich, nachdem sich die Stadt am 14. 6. 1926 dazu verpflichtete, eine Betriebs- subvention 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 Gesamtsubvention von RM 38 000.– die Rede, von denen das Reich 19 000.–, das Land Baden 11 000.– und das Land Württemberg 8000.– Reichsmark zahlen sollte.



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

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 RM 18 500.– zu Lasten der Stadt und mit jeweils 8000.– 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 zirkensischer Veranstaltungen. Die zunehmende Flugdichte und auch die wachsende Größe der