

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.“ beflog mit Messerschmitt 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.

#### 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