

Verflechtung im Oberrheingebiet nicht im Interesse der neuen Reichsregierung läge. Am 1. 1. 1935 nahmen im gesamten Reichsgebiet Luftämter ihre Tätigkeit auf, die für die Streckensubventionen und die Linienführung zuständig wurden. Das für Freiburg maßgebende Luftamt wurde in Stuttgart eingerichtet. Diesbezügliche Funktionen privater Unternehmer, vor allen Dingen aber der Städte und der Länder Baden und Württemberg, entfielen. Die städtische Flughafenverwaltung als solche blieb jedoch bestehen. Die Entwicklung ging parallel mit einem weiteren Ausbau der bestehenden Fluglinien durch Einrichtung eines Herbst-Winter- und Frühjahrsluftverkehrs der „Deutsche Verkehrsflug“. Außer im Sommer wurde jetzt auch im Herbst, im Winter und im Frühjahr die Linie nach Karlsruhe–Mannheim beflogen, und zwar bis zu sechsmal wöchentlich im Jahre 1934. Dann wurde dieser zusätzliche Linienbetrieb eingestellt, so daß nur die Fluglinien Nr. 46 nach Stuttgart und Nr. 49 nach Konstanz bestehen blieben. Diese Strecke erhielt eine zusätzliche Subvention des Reiches und der Deutschen Lufthansa, die mit der Grenz-nähe motiviert wurde. Eingesetzt waren die Flugzeugtypen Junkers F 13, Fokker F II und Fokker F III. Ab Winter 1934 wurden die modernen Ju 160 und Me 20 verwendet. Interessant ist die hohe Frequenz des Winterflugbetriebes für den Liniendienst nach Freiburg, der bei nur 10 % Ausfall täglich betrieben werden konnte. Für diese gute Situation wird die Nähe der Wintersportgebiete als ausschlaggebend angesehen. In anderen Städten war die Frequenz so gering, daß man von dort größere Maschinen abziehen konnte, um die Platznachfrage für Freiburg zu befriedigen.

Bei diesem Stand der Dinge war es verständlich, daß man Freiburg auch in den internationalen Luftverkehr einbeziehen wollte. Vorgesehen waren die internationalen Fluglinien 31 Zürich–Freiburg–Amsterdam, 12 Berlin–Freiburg–Bern, 22 Stuttgart–Freiburg–Barcelona. Im Hinblick auf die dadurch eintretende Verlängerung der Flugzeiten hat das Reichsluftfahrtministerium diese Entwicklung jedoch gebremst. Wie schon erwähnt, dürfte das außenpolitische Desinteresse an einer internationalen Verflechtung für die Ablehnung maßgebend gewesen sein. Die Verlängerung der Linie nach Basel scheiterte im Jahr 1933 an der Ablehnung durch das Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt. Trotzdem fanden die Freiburger Anliegen tatkräftige Unterstützung durch den aus dem Breisgau stammenden Freiherrn Marschall von Biberstein, der seinerzeit Geschäftsführer des Reichsverbandes der deutschen Flughäfen war. Er sah auch eine Reichsstrecke Frankfurt–Freiburg–Zürich vor, die dann im Sommer 1934 in abgewandelter Form kurzfristig Wirklichkeit wurde. Geflogen wurde von Mannheim über Freiburg und Konstanz nach Zürich, und zwar mit der Linienbezeichnung 49. Städtischerseits wurde das Projekt durch Baurat List bearbeitet, während Direktor von Obisch von der Deutschen Lufthansa sich ebenfalls unterstützend einschaltete. Dies war notwendig, da die „Badisch-Pfälzische Luftverkehrs-A.G.“ in Mannheim die expansiven Bestrebungen im Süden Badens mit scheelen Blicken ansah. Die bedeutende Stellung Freiburgs im Luftverkehr dieses Bereiches zeigen die Zahlen der beförderten Fluggäste im Jahre 1933. In Mannheim waren es 3343, in Freiburg 2198, in Karlsruhe 847, in Konstanz 570 und in Baden-Baden 424 Personen. Es war daher verständlich, daß sich die Stadt gegen die Einstellung der Linienführung nach Kon-