

stanz ab 1. 4. 1935 zur Wehr setzte. Da zu diesem Termin die Deutsche Lufthansa als Monopolunternehmen die alleinige Streckenplanung übernommen hatte, war die Entscheidung jedoch nicht mehr zu revidieren. In diesem Zusammenhang verschlechterte sich auch der Anschluß von Stuttgart aus an das übrige Streckennetz. Es war ein schwacher Trost, daß ab 1. 5. 1935 eine zweite Linie nach Stuttgart eingerichtet wurde, die eine Verlängerung nach Dresden und Breslau brachte. Dafür entfiel der Flugbetrieb nach Karlsruhe, sowie von Freiburg nach Konstanz und Zürich. Jetzt zeichneten sich bereits die Folgen des außenpolitischen Kurses der Reichsregierung ab, der nicht nur eine Isolierung gegenüber den Nachbarvölkern im deutschen Südwesten bringen sollte, sondern auch den Freiburger Flugplatz in den folgenden Jahren mehr und mehr zu einem militärischen Objekt machte.

Ausgangspunkt jener Entwicklung waren bereits die Jahre 1933 und 1934, wo durch Einrichtung einer „Nationalen Flugzeugspende“ (1933) und einer „Luftfahrtwerbewoche“ (1934) dem Volke die Notwendigkeit einer verstärkten deutschen Fliegertätigkeit mit dem Slogan „Gebt unserer Jugend Flugzeuge, denn Luftfahrt tut Not!“ eingehämmert wurde. Man warb dafür, auf einem der schönsten deutschen Flughäfen die Jugend in der Fliegerei auszubilden und vergaß dabei nicht zu erwähnen, daß der spätere Reichsmarschall Hermann Göring seine fliegerische Ausbildung auf dem Freiburger Flugplatz erhalten habe. Das Hotel „Römischer Kaiser“ am Martinstor, das am 27. November 1944 dem Luftangriff auf Freiburg zum Opfer fiel, war während des ersten Weltkrieges das Stammquartier der auf dem Freiburger Flugplatz eingesetzten oder zur Ausbildung abkomman-



August 1933: Übergabe der drei Klemm Leichtflugzeuge L 25 aus der „Nationalen Flugzeugspende“. Rechts eine neue Dornier Merkur für den Liniendienst nach Stuttgart.