

konstruktion vorgesehen, die jedoch aufgrund fehlender Eisenzuteilungen nicht gebaut werden konnte. Daraufhin nahm man eine Umplanung in Holzbauweise vor. Nun änderte sich auf einmal wieder die Versorgungslage, so daß 1938 keine Bezugsscheine für die Lieferung von Bau- und Rundholz zu erhalten waren. Folgerichtig plante man dann wieder eine Halle in Eisenkonstruktion und legte die Pläne im Frühsommer 1939 vor. Die Gesamtbaukosten sollten sich auf RM 215 000.– belaufen. Dabei war eine zusätzliche Aufteilung der Halle in Werkstattträume für die „Deutsche Lufthansa“ und für das „NSFK“ sowie in Bauräume für die Segelflieger berücksichtigt. Trotzdem die Halle ohne Zweifel auch militärische Bedeutung haben konnte, wurde ihr Bau bis zum Jahre 1941 nicht genehmigt!

Am deutlichsten kamen die mißlichen Verhältnisse beim Bau des neuen Empfangsgebäudes für die „Lufthansa“ (seinerzeit Aufnahmegebäude genannt) zum Ausdruck. Das alte Empfangsgebäude zwischen der Fliegerkaserne und dem Torminschen Anwesen war ein umgebauter Kraftfahrzeugschuppen, der den Belangen des zunehmenden Passagierverkehrs und den modernen Flugsicherungseinrichtungen nicht mehr Rechnung trug. Außerdem sollte das Gebäude für die Fliegerübungsstelle verwendet werden. 1936 plante daher das städtische Hochbauamt den Neubau eines „Lufthansa-Empfangsgebäudes“ gegenüber der „Hohen Brücke“. Motiviert mit Arbeitsüberlastung, ganz offensichtlich aber um den vor dem ersten Weltkrieg über die Grenzen Freiburgs hinaus als Baukünstler von hohen Graden bekannten Architekten Rudolf Schmid wirtschaftlich zu helfen, schlug das städtische Hochbauamt unter Oberbaudirektor Joseph Schlippe die Übertragung der Planungsarbeiten an Rudolf Schmid vor. Dieser schuf 1937, mit einigen Änderungen im Jahre 1938, einen durchaus ansprechenden Plan, der jedoch nicht die Zustimmung des Luftamtes Stuttgart fand. Wenn auch die Stadt als Bauträgerin auftrat, so war aufgrund der Bezuschussung durch das Reichsluftfahrtministerium ein Einspruchsrecht dieser Stelle gegeben. Das städtische Hochbauamt war daher 1938 gehalten, einen eigenen Vorentwurf des Jahres 1936 in einer schlichteren Form, als es der Schmidtsche Entwurf vorsah, weiter zu entwickeln und in den folgenden Jahren zur Ausführung zu bringen. Im Mai 1939 war der Rohbau (ohne Dach) fertiggestellt, im Oktober 1941 der Innenausbau immer noch nicht beendet. Ursache hierfür war der Mangel an Arbeitskräften.

Interessant ist es für den heutigen Betrachter festzustellen, in welchem starkem Maße das Tauziehen der städtischen und staatlichen Dienststellen sowie der Wehrmacht und der Gendarmerie über den Einsatz der damals vorhandenen Handwerker vonstatten ging. Aufgrund des stets sich erhöhenden und veränderten räumlichen Bedarfes waren laufend Umplanungen während der Errichtung des Gebäudes notwendig. Hin und her ging es um eine Verlängerung des Gebäudes um je eine Achse nach jeder Seite, um einen zweigeschossigen Bau oder um einen solchen mit drei Obergeschossen, um den räumlichen Ausbau eines zunächst als Terrasse vorgesehenen westlichen Gebäudeteiles. Als man dann ein Gebäudeteil – nämlich den Turmaufbau – glücklich fertig hatte, wurde dieser am 5. 6. 1940 ohne viel Federlesens wieder abgesägt, um Platz für ein 2-cm-Flakgeschütz zu schaffen. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß neben den Belangen der „Deutschen Lufthansa“ in der Zeit von 1939 bis 1941 auch die Polizei-Flugbereitschaft, die Radiosondenauf-