

daß die alte Rivalität zwischen Baden-Oos, Karlsruhe und Freiburg wieder offen zum Ausbruch kam, wobei Baden-Oos darauf hinwies, daß es bereits zwei Jahre eine Luftschiffhalle in Betrieb hatte, die lediglich aufgrund der Ereignisse des ersten Weltkrieges abgebrochen wurde. Auch Müllheim und Lahr-Dinglingen boten ihre guten Dienste an, wobei Lahr besonders auf seine geräumige Fliegerkaserne aufmerksam machte. Auf einer Fläche von 5 qkm sollten vier Hallen für den Verkehr und für die Werft gebaut werden, wobei auch daran gedacht war, die Werft in Friedrichshafen zu belassen und nur den transozeanischen Luftschiffverkehr von dem neuen Platze aus abzuwickeln. Diese Situation veranlaßte den Oberbürgermeister Dr. Bender und den zuständigen Referenten, Bürgermeister Hölzl, bereits am 25. 10. 1928 dem Generaldirektor Kommerzienrat Colzmann vom Zeppelin-Konzern in Friedrichshafen das Interesse der Stadt Freiburg an der Etablierung des Luftschiffhafens zu bekunden. Am 29. 10. 1928 fuhr Bürgermeister Hölzl zu direkten Verhandlungen nach Friedrichshafen, wo die Oberbürgermeister von Karlsruhe und Baden-Baden ebenfalls anklopften. Auch die Universität Freiburg unterstützte indirekt die Bemühungen der Stadtverwaltung, indem sie am 1. November 1928 Dr. Hugo Eckener und Dr. Ludwig Dürr die Ehrendoktorwürde der Math.-Naturwissenschaftlichen Fakultät verlieh.

In den Jahren 1929 und 1930 folgte naturgemäß der Krieg der Gutachter. Während die Luftschiffer selbst die meteorologischen Verhältnisse in der Freiburger Bucht als besonders günstig bezeichneten, war Prof. Dr. Peppler vom Meteorologischen Institut der Technischen Hochschule Karlsruhe in seinem Gutachten vom 26. 10. 1930 anderer Ansicht. Er meinte, die Reihenfolge müßte Karlsruhe, Baden-Oos und Freiburg lauten, während Frankfurt und Darmstadt – die sich zwischenzeitlich ebenfalls beworben hatten – nicht in Frage kommen könnten. Die Landeswetterwarte Karlsruhe dagegen schloß sich der Ansicht der Luftschiffer an und meinte, Freiburg sei der ideale Standort. Letztlich siegten jedoch die Interessen der Reichsregierung, die von vornherein einen Platz in Berlin für den Weltluftschiffverkehr unterstützt hatte. Die Entscheidung fiel zu Gunsten von Berlin-Staaken. Vielleicht war die Stadt letztlich gar nicht einmal sehr enttäuscht über diesen Ausgang, hätte doch der Luftschiffhafen Kosten von mindestens 8 Millionen RM verursacht.

Wie ist die Begeisterung von Bevölkerung und Presse für das Luftschiffhafen-Projekt, trotz der hohen Kosten, überhaupt zu verstehen? Hier sollten wir einen Blick in die Vergangenheit tun, die zugleich wieder Geschichte des Freiburger Flugplatzes ist. Was für die Engländer ihre Schiffe, waren offensichtlich für die Deutschen ihre Luftschiffe. Es war schon ein Ereignis, als vom 4.–5. 8. 1908 der Zeppelin 4 erstmalig das Oberrheingebiet überflog. Nach einer glatten Landung in Echterdingen am 5. 8. 1908 wurde das Luftschiff durch eine Gewitterboe erfaßt, aus der Verankerung losgerissen und zerstört. Dieses Ereignis kam einer internationalen Katastrophe gleich und führte zur „Nationalspende des Deutschen Volkes“ zur Erbauung weiterer Luftschiffe. Ein ähnliches Gefühl beschlich die Deutschen nur am 7. 5. 1937, als das LZ 129 „Hindenburg“ in Lakehurst in Flammen aufging. An diesen „Nationalen Ereignissen“ nahm Freiburg erstmalig am 11. 9. 1909 teil. An diesem Tage überflog der Zeppelin 3 um 9.20 Uhr die Stadt und wurde mit