

In alle Winde – die Geschichte des Villingener Flughafens

von PETER GRABMANN

Worin liegt die Faszination von Flughäfen? Vielleicht in den Widersprüchen, zwischen denen sie existieren: Sie sind, ebenso wie Bahnhöfe, Orte des Ortswechsels. Sie stehen am Beginn oder am Ende einer Reise, in ihnen spiegelt sich das Fernweh ebenso wie die Freude der Wiederkehr. Zwar sprechen wir bis heute von „Gates“, von Toren, so als würden Flughäfen nur einen Übergangspunkt markieren, doch besitzen sie ihren jeweils eigenen *Genius Loci* und sind, gerade in unserer Zeit, ebenso sehr Orte des Aufenthalts wie der Abwesenheit.

Dass auch Villingen einmal einen Verkehrsflugplatz besaß, ist nicht mehr vielen bekannt. Kaum verwunderlich, denn die Glanzzeit dieses aeronautischen Knotenpunktes währte kurz, und als letzte verbliebene Erinnerung trägt eine Pizzeria am ehemaligen Standort bis heute den verirrt klingenden Namen „Flughafen“. Doch dort, wo heute Sportfans ihren Spielern zujubeln, erhoben sich tatsächlich einst Flugzeuge in den Himmel, und von hier mag so manche Reise bis ans andere Ende der Welt geführt haben.



Eine Maschine beim Start vom Villingener Flughafen. Blick von der Vöhrenbacher Straße Richtung Osten. 1928. Alle Fotos: Stadtarchiv Villingen-Schwenningen (2.2 – 7178 bis 7182).

Anrollen: Villingen auf dem Weg ins Luftfahrtzeitalter

Die Geschichte des Villingener Flughafens beginnt um den Jahreswechsel 1924/25. Das deutsche Luftverkehrswesen hatte nach der Zulassung der weltweit ersten Fluggesellschaft für den zivilen Luftverkehr, der *Deutschen Luft-Reederei (DLR)* im Jahre 1919, enorme Fortschritte gemacht. In den frühen 1920er Jahren war die deutsche Luftfahrt von der Konkurrenz zweier *Global Player* geprägt, der *Deutschen Aero Lloyd AG* und der *Junkers Luftverkehr AG*. Diese beiden Gesellschaften betrieben jeweils eine ganze Reihe von Regionalgesellschaften. Wie in anderen Gebieten wurden daher auch in Baden zwei Gesellschaften parallel gegründet: die *Badisch-Pfälzische Luftverkehrs-AG* mit Sitz in Mannheim (Aero Lloyd) und die *Badische Luftverkehr AG* in Karlsruhe (Junkers). Die Stadt Villingen unter Oberbürgermeister Guido Lehmann verhandelte mit beiden Gesellschaften unmittelbar nach deren Gründung über die Berücksichtigung Villingens als Zwischenlandeplatz, wobei sie sich der Unterstützung der Schwarzwälder Handelskammer sicher sein konnte. Als künftiges Flugfeld wurde ein freies Gelände am Friedengrund ausgewählt, das zuvor als Exerzierplatz gedient hatte und der Fluggesellschaft kostenlos zur Verfügung gestellt werden sollte.

Die Einrichtung eines Flughafens war für die Kommunen nicht nur eine Prestigefrage. Man erhoffte sich Wirtschaftswachstum und Steuereinnahmen, vor allem aber wollte man in der Entwicklung des Verkehrswesens nicht auf der Strecke bleiben, wie Lehmann betonte: Bei der „zukünftigen Bedeutung des Flugwesens“ dürfe man den „rechtzeitigen Anschluss nicht verpassen [...], so wenig wie seinerzeit bei Herstellung der Eisenbahnlinien“¹. Die Fluggesellschaften machten sich den regionalen Wettbewerb der Gemeinden wiederum zunutze, um durch ihre Tochtergesellschaften Subventionen und Kapitalgeber zu akquirieren.

Vom *Deutschen Aero Lloyd* kam zunächst eine Absage: Die Entfernungen auf der im Südwesten betriebenen Strecke Frankfurt – Stuttgart – Zürich seien ohnehin schon gering und die Vorteile des Luftverkehrs gegenüber dem Bahnverkehr würden durch weitere Zwischenlandungen verloren gehen. Angeboten wurde allerdings ein Zubringerdienst, wenn die Deckung der hierfür entstehenden Kosten garantiert würde.²

Vielversprechender waren die Verhandlungen mit Karlsruhe. Die *Badische Luftverkehr AG* war im Hinblick auf die Nutzung Villingens als Zwischenstopp auf der Linie Offenburg – Konstanz aufgeschlossen und forderte einen Kapitalzuschuss von 40.000 Reichsmark, wofür ein Aufsichtsratsposten gewährt werden sollte. Im Januar 1925 entsandte sie zwei Vertreter, Stadtrechtsrat Hermann und den technischen Leiter des Badischen Luftverkehrsverbandes, Dr. Krauß, zur Besichtigung des Geländes. Krauß hielt am selben Abend im Villingener Realgymnasium einen Lichtbildvortrag vor Vertretern von Industrie und Handel sowie der städtischen Behörden, in dem er einen Überblick über den Stand des Luftverkehrswesens in Deutschland und Europa bot. Das „Villingener Volksblatt“ berichtete am 13. Januar: „Der anschließende Lichtbildvortrag des Hrn. Syndikus Krauß war äußerst interessant [...]. Überraschend war dabei die Feststellung,

dass Deutschland auch heute, trotz der einschränkenden Bestimmungen des Versailler Schandvertrages [...], in der Luftfahrt führend ist [...]. Die Zukunft wird uns Flugzeuge für 80 bis 100 Passagiere bringen“. Das war freilich Zukunftsmusik bei einer Passagierkapazität von maximal 5 Personen – und auch im Hinblick auf die hohen Ticketpreise war Fliegen noch lange kein Massenphänomen.

Schon im März sollte der Flugverkehr beginnen, doch es gab Probleme: Die Städte Donaueschingen, Neustadt und Furtwangen protestierten gegen die Unterstützung der Schwarzwälder Handelskammer für Villingen, und die badische Regierung erklärte sich nur dann zu Zuschüssen bereit, wenn sich Mannheim und Karlsruhe zu einem gemeinsamen Vorgehen entschließen könnten. Durch die finanzielle Beteiligung Villingens an beiden Gesellschaften konnten die Probleme gelöst werden, und man einigte sich darauf, dass die Linie Mannheim – Baden-Baden – Villingen – Konstanz im Sommerbetrieb ab Mai 1925 von der *Badisch-Pfälzischen Luftverkehrs-AG* (Mannheim) unter Beteiligung Karlsruhes befliegen werden sollte.

Take-Off: Eröffnung und Startschwierigkeiten

Die feierliche Eröffnung der so genannten „Schwarzwaldlinie“ war für den 16. Mai 1925 angesetzt. Doch da die Luftverhältnisse an diesem Tag als flugtechnisch ungünstig eingeschätzt wurden, musste das Eröffnungsfest kurzfristig abgesagt werden. Der Flughafen nahm dennoch, etwas glanzlos, seinen Betrieb auf. Dass die Freigabe womöglich etwas verfrüht erfolgt war, zeigte sich, als die ersten Piloten über Landeschwierigkeiten aufgrund des feuchten Untergrunds und des dichten Baumbestands klagten. So mussten zuerst weitere Bäume gefällt und eine Drainage gelegt werden, bevor das Flugfeld durch einen Inspekteur Ende Mai für flugtauglich befunden wurde. Dennoch kam es in den nächsten Tagen zu Unfällen: Durch Unebenheiten im Boden schlugen zwei Flugzeuge bei Start und Landung mit solcher Heftigkeit auf, dass die Achsen brachen. Die Stadt besserte nach, indem sie den Boden durch Walzung eibebnen ließ.

An Bauten gab es zunächst nur ein kleines Häuschen für Flugleitung und Wachpersonal, das mit seinem Dachpappebelag einen etwas kümmerlichen Eindruck machte. Ein Flugzeugmonteur, der sich ständig vor Ort aufhielt, sollte auch die Flugleitung übernehmen. Doch schnell war klar, dass dieser mit dem ihm anvertrauten Aufgabenbereich überfordert war. Man begab sich unter ehemaligen Weltkriegspiloten auf die Suche nach einem geeigneten Flugleiter und entschied sich für den Villingener E. Knapp. Der Baumeister, der in der Gerberstraße ein Architekturbüro betrieb, brachte als ehemaliger Flugzeugführer nicht nur die nötigen fliegerischen Kenntnisse mit, sondern stürzte sich sogleich in Pläne zur Umgestaltung des Geländes. Im Juli 1925 trat er mit dem Vorschlag an die Stadt heran, an die Stelle des Wachhäuschens ein großes Flughafengebäude zu setzen, in dem ein Warteraum für Passagiere, ein Veranstaltungsraum, Garagen, Werkstätten und eine Wetter- und Funkstation sowie Mitarbeiterwohnungen Platz finden sollten. Das Hauptgebäude flankierend sollten auf beiden Seiten Flugzeug-



Ankunft einer Maschine auf dem Villingener Flughafen. Anlass und Datum der Aufnahme unbekannt.

hallen für je zwei Maschinen entstehen, die unterirdisch durch ein Benzinmagazin verbunden sein sollten. Der Plan war der Stadt aber etwas zu kühn – eine bauliche Erweiterung wollte man erst in Betracht ziehen, wenn der Flughafen von mehr als einer Linie angefliegen würde. So musste Knapp vorerst mit dem kleinen Wachhäuschen vorlieb nehmen, das er sich schließlich auch noch mit dem polizeilichen Flugwächter teilen musste. Räume für Fluggäste gab es nicht – und auch keine Toiletten, wie das badische Bezirksamt kritisch anmerkte.

Fliegen war in den 1920er Jahren ein Luxus für die wohlhabenden Schichten, und so waren es vor allem Geschäftsleute, die das neue Transportmittel nutzten. Ein einstündiger Flug von Villingen nach Konstanz kostete 20 Reichsmark, was nach heutiger Kaufkraft etwa 130 Euro entspricht, die Strecke nach Mannheim gar das Doppelte. Sogar einen Autozubringerdienst gab es, der erst vom Spediteur Maier, später von Markus Späth, dem Besitzer des Hotels „Blume-Post“, durchgeführt wurde.

Die Effizienz und Professionalität heutiger Flughäfen darf man freilich kaum voraussetzen. Die Bürger Villingens waren an die Gepflogenheiten auf einem Flugfeld noch nicht gewöhnt, weshalb sie in den Zeitungen aufgefordert werden mussten, das Gelände während des Betriebs nicht zu betreten. Die Warnungen waren durchaus nicht überzogen: Nur wenige Wochen zuvor war es in Baden-Baden zum Zusammenstoß eines Flugzeuges mit einem Pferdewagen gekommen, als dieser die Startbahn kreuzte. Um Starts und Landungen zu signalisieren, wurde am Warthäuschen ein Wimpel gehisst. Als außerordentlich schlecht erwies sich die telefonische Verbindung zum Flughafen, so dass Gespräche häufig fast unverständlich blieben – wenn der Flugleiter überhaupt

**Badisch-Pfälzische
Luftverkehrs-A.-G. Mannheim**

Flugschein Nr. K 2116

für die Strecke

von *Baden-Baden*

nach *Villingen*

am *29. Juni 1925* um *17* Uhr

Flugpreis *Freifahrt* M.

Die Beförderung erfolgt zu den unselbstig auszugsweise angeführten Beförderungsbedingungen.

Name des Passagiers: *Fr. Schiller*

Ort: *Mannheim* Datum: *29.06.25*

Unterschrift u. Stempel der Ausgabestelle:
Reisebüro H. Hansen
Hamburg-Amerika Linie

für *2* kg Übergepäck wurden

bezahlt

Unterschrift u. Stempel der Ausgabestelle:
Deutscher Aero Lloyd
S.G.

Dieser Abschnitt wird nach Beendigung des Fluges abgenommen.

Flugschein für die Strecke

Baden-Baden – Villingen am 29. Juni 1925.

erreicht werden konnte. Das war nicht unproblematisch, da auf diesem Wege etwa Informationen über die Wetterverhältnisse von der Badischen Landeswetterwarte in Karlsruhe durchgegeben wurden.

Obwohl der Flugbetrieb bereits in vollem Gange war, hatte Villingen noch keine offizielle Zulassung durch das Reichsverkehrsministerium erhalten. Über die Vermittlung des badischen Innenministeriums sollte die Genehmigung nachträglich eingeholt werden. Doch nach einem erneuten Unfall am 2. Juli 1925 weigerte sich der Innenminister, den Zulassungsantrag weiterzuleiten und bat stattdessen um eine Vergrößerung des Flugplatzes. Dem Wunsch wurde entsprochen und bis Anfang Oktober fanden Verbesserungsmaßnahmen statt, die neben einer Erweiterung des Feldes nach Süden endlich auch die Errichtung einer Abortanlage am Flugleiterraum umfassten.

Da der badische Staat seine Subventionen für die Schwarzwaldlinie im Herbst einstellte, musste die erste Flugsaison am 12. Oktober enden, doch es war ja von Anfang an nur ein Sommerbetrieb geplant gewesen. In diesem Zeitraum waren 68 Personen nach Mannheim befördert worden, 65 nach Konstanz, je eine Person nach Frankfurt und nach Dortmund. Am weitesten reiste ein Passagier nach London. Alles in allem zeigten sich die Verantwortlichen trotz einiger Zwischenfälle durchaus zufrieden, und da das badische Innenministerium selbst den verkehrstechnischen Wert der Schwarzwaldlinie gelobt hatte, stand einer Fortführung des Flugverkehrs nichts im Wege.

Höhenflug: Ausbau und Flugtage

1926 firmierte die *Badisch-Pfälzische Luftverkehrs-AG* (Mannheim) in *Badisch-Pfälzische Luft Hansa AG* um. Im selben Jahr schlossen sich die großen Konkurrenten *Deutsche Aero Lloyd AG* und *Junkers Luftverkehr AG* zur *Deutschen Luft Hansa AG* (ab 1934: Lufthansa) zusammen. Für Villingen veränderte sich nicht viel. Seit Mai wurde wieder auf der Schwarzwaldlinie geflogen, und im



Die Flugtage waren stets Publikumsmagneten, die eine Vielzahl von Interessierten anlockten. Hier eine Junkers K 16-Maschine beim Flugtag am 15. August 1926.

Juli wurde endlich – über ein Jahr nach Inbetriebnahme – die offizielle Zulassung durch das Reichsverkehrsministerium erteilt.

Die wichtigste bauliche Veränderung in diesem Jahr war die Eröffnung des „Flughafen-Restaurants“ an der Vöhrenbacher Straße 40, das es Fluggästen und deren Angehörigen ermöglichte, direkt vor Ort zu speisen und zu übernachten. Das Gasthaus, das von Edwin Nosch betrieben wurde und das seine Witwe Agathe nach 1930 fortführte, existiert bis heute.

Als Marketingmaßnahme fanden immer wieder Flugtage statt, die den Flugverkehr auch für Bürger mit geringeren finanziellen Mitteln attraktiv machen sollten. Diese Flugtage lockten stets eine große Zahl von Gästen an. Zu diesem Anlass besuchte am 15. August 1926 der berühmte Weltkriegspilot Ernst Udet die Stadt, der vor dem staunenden Publikum „*Kunstflüge, Rückenflüge, Sturzflüge und Steilkurven*“ vollführte, während seine Kollegin Martha Dröbeljahr aus Leipzig einen spektakulären Fallschirmsprung wagte. Für Kinder gab es einen Wettbewerb, bei dem an Luftballons Postkarten mit Nummern befestigt wurden und der am weitesten geflogene Ballon prämiert wurde. Als Preis winkte ein Rundflug für die Familie. Mit über 10.000 Besuchern wurde der Flugtag zu einem beachtlichen Erfolg.

Für das folgende Jahr wurde der Ausbau des Villinger Flugnetzes durch Beteiligung an weiteren Fluglinien angestrebt. Die Stadt investierte zu diesem Zweck 500 Reichsmark in die Gründung der Linie Konstanz – Wien, bei der Villingen



Postkarte „Beste Grüsse vom Flugtag, 15. August 1926“.

aber schließlich doch nicht berücksichtigt wurde. Auch eine Zwischenlandung auf der Strecke Freiburg – Stuttgart wurde von der *Deutschen Luft Hansa* und den Ministerien „aus flugtechnischen Gründen“ abgelehnt. Mit der Unterstützung der Städte Rottweil, Tuttlingen, Trossingen und insbesondere Schwenningen, die alle Interesse an einer Zwischenlandung von Fluggästen aus Freiburg und Stuttgart auf der Baar hatten, wehrte sich Oberbürgermeister Lehmann aber dagegen, die Pläne mit „derart billigen Redearthen [...] abzutun“³. Er versprach, sich mit aller Kraft für die neue Linie einzusetzen und stellte für dieses Projekt auch den vielfach nachgefragten Bau einer Flugzeughalle in Aussicht. Es gelang ihm, den Widerstand zu brechen und alle wesentlichen Interessenten hinter sich zu versammeln. Als schließlich die badischen und württembergischen Regierungen Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung signalisierten, schien das Projekt in trockenen Tüchern zu sein.

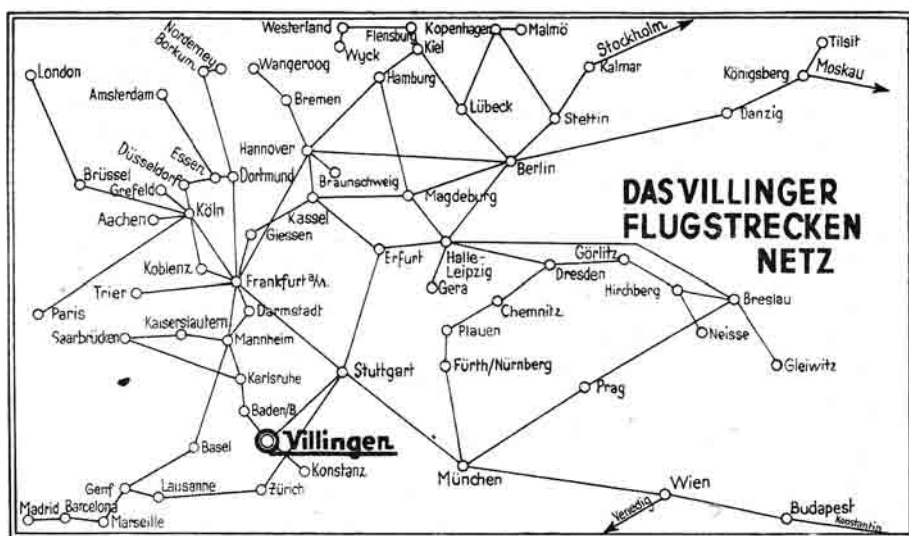
Der Freiburger Gemeinderat lehnte die Einbeziehung Villingens jedoch ab, was nicht nur bei Lehmann für bittere Enttäuschung und großen Unmut sorgte. Die Linie, so die Argumentation des Gemeinderates, werde durch eine Zwischenlandung in Villingen zu stark beeinträchtigt, ohne dass Freiburg davon profitiere. Villingen sollte diese Kränkung nicht vergessen.

Um dennoch Anschluss nach Stuttgart und den Bodenseeraum zu erlangen, konnte die *Badisch-Pfälzische Luft Hansa* (Mannheim) – die Regionalgesellschaft der *Deutschen Luft Hansa* – dafür gewonnen werden, mit Subventionen der Städte und Länder eine neue Fluglinie Stuttgart – Villingen – Konstanz einzu-

richten, die zunächst probeweise im Juli und August 1927 befliegen werden sollte. Als Maschinen waren ursprünglich offene, einmotorige Flugzeuge der Luftverkehrsgesellschaft des Typs LVG C.IV vorgesehen, die als Aufklärungsflugzeuge im Weltkrieg eingesetzt worden waren, doch die *Deutsche Luft Hansa AG* erklärte sich schließlich bereit, bessere Maschinen vom Typ Junkers K 16 zur Verfügung zu stellen.

Mit einem rauschenden Fest wurde am 4. Juli 1927 schließlich die Eröffnung der Linie Villingen – Stuttgart gefeiert. Prominenz aus Nah und Fern, neben Regierungs- und Wirtschaftsvertretern auch seinerzeit bekannte Gesichter wie der „Schnitzer-Sepp“ Joseph Fortwängler aus Triberg, reiste an, um den zweitägigen Feierlichkeiten beizuwohnen. Der ganze Flugplatz war mit Fahnen, Kränzen und Girlanden in den badischen und württembergischen Farben geschmückt. Zu den Klängen der Stadtmusik drehten die Maschinen D-556 (Junkers F 13) mit Pilot Haar für die Schwarzwaldlinie und D-983 (Junkers K 16) mit Pilot Spöhrle für die neue Linie über den Köpfen zahlreicher Zuschauer ihre Runden. In seiner Rede verlieh Oberbürgermeister Lehmann nicht nur der Hoffnung Ausdruck, die neue Linie möge zu einem Zusammenwachsen der Länder Baden und Württemberg führen, sondern ließ sich auch einen Seitenhieb auf den Versailler Vertrag nicht nehmen: Wie das Flugzeug sich „frei in den Äther“ empor schwinde, so möge auch Deutschland wieder „zu völliger Freiheit“ kommen.⁴

Nach einem Essen im Flughafen-Restaurant begaben sich der Oberbürgermeister und seine ausgewählten Gäste in die Innenstadt, wo Paul Revellio eine Führung durch die Altertümersammlung im Alten Rathaus anbot. Höhepunkt



Von Villingen ließen sich alle großen Flughäfen im In- und Ausland erreichen. Streckennetz aus einem Flugplan von 1927.



Die jährlichen Flugtage erfreuten sich großer Beliebtheit und boten ein Programm für die ganze Familie. Flugblatt zum Villingener Flugtag im August 1927.

und Abschluss wurde ein Festessen mit orchestraler Begleitung im Waldhotel. Nach dem Frühstück am nächsten Morgen hielt Lehmann erneut eine Rede, in der er betonte, dass ihm die engere Vernetzung der Städte Villingen und Schwenningen besonders am Herzen läge – was rückblickend aus der Sicht der Doppelstadt heute durchaus visionär erscheinen mag.

Auf der Schwarzwaldlinie, die inzwischen über Darmstadt bis Frankfurt verlängert worden war, kam neben der

D-556 noch die D-571 zum Einsatz, beides Maschinen vom Typ Junkers F 13. Die Maschinen gehörten zum Besten, was die zivile Luftfahrt in den 1920er Jahren zu bieten hatte. Als erstes Ganzmetall-Passagierflugzeug der Welt galt die 1919 entwickelte Junkers F 13 als besonders robust, erreichte Höchstgeschwindigkeiten von über 200 km/h und bot neben zwei Besatzungsmitgliedern vier Passagieren Platz. Die Innenausstattung war der eines zeitgenössischen Automobils vergleichbar und wies mit gepolsterten Sesseln und einer Heizung einigen Komfort auf. Geflogen werden musste freilich noch auf Sicht, denn Blindfluginstrumente gab es ebenso wenig wie Druckkabinen. Wie aufregend ein Flug im Jahr 1927 gewesen sein muss, lässt sich heute kaum noch ermessen – nicht nur für Besatzung und Passagiere, sondern auch für Beobachter am Boden. „*Endlich leuchtet Maiensonne auf die Riesenvögel, dass sie in ihrem Schein glänzen und schimmern und leuchten*“, schrieb der „Schwarzwälder“ nach der Eröffnung der Flugsaison, „*und endlich geht wieder der Ruf durch Straßen und Gassen: ‚Flieger! Flieger!‘*“.⁵

Am 7. August 1927 fand erneut ein Flugtag statt, dessen Hauptattraktion diesmal der Artist Oskar Dimpfel-Royal war. Er drehte zunächst mit dem Kunstflieger Jährling einige Runden in der Luft, ehe er die Maschine während des Fluges verließ, sich nur mit den Zähnen an einem unter dem Flugzeug angebrachten Trapez festhielt und entkleidete. Die Piloten Haar und Jährling führten außer-

dem das beliebte Ballonrammen vor, bei dem sie mit ihren Maschinen einen aufsteigenden Luftballon zu treffen versuchten. Ein weiterer Höhepunkt, drei Fallschirmabsprünge durch das Ehepaar Triebner, musste nach dem ersten Sprung abgebrochen werden, da starker Regen eingesetzt hatte. Insgesamt strömten an diesem Tag etwa 10.000 Besucher auf den Flughafen. Der ausgefallene Doppelabsprung der Triebners wurde drei Tage später, erneut unter großem Publikumsandrang, wiederholt.

Mit der neuen Fluglinie Stuttgart – Villingen – Konstanz war das Problem der Unterbringung von Maschinen drängend geworden, und so holte die Stadt Angebote für Flugzeugzelte und -hallen ein. Die Firma L. Stromeyer & Co. in Konstanz erhielt für ihr Angebot (Zelt für ein Flugzeug mit eisernem und hölzernem Gestell) schließlich den Zuschlag. Zunächst wurde das Zelt für einen Preis von 15 Mark pro Tag geliehen, mit der Aussicht, es zu einem späteren Zeitpunkt erwerben zu können. Im September ging es schließlich für 2.900 Mark in den Besitz der Stadt über. Ideen zum Bau einer massiven Flugzeughalle, wie sie bereits Architekt Knapp zwei Jahre zuvor angedacht hatte, wurden hingegen nicht weiter verfolgt. Für eine solche Halle lagen schon konkrete Pläne der Firma Karl Kübler aus Stuttgart vor, die Dimensionen von 14 mal 25 Metern und Bereiche für Werkstätten, Aufenthalts- und Schlafräume vorsahen.

Sinkflug: Unfälle und weitere Rückschläge

Während die Schwarzwaldlinie weiter gut lief und sich kontinuierlich steigender Passagierzahlen erfreute, nutzten die Bürger die neue Linie eher zögerlich. Besonders enttäuschend waren die Zahlen für Passagiere aus dem Villingener Umland, wofür das städtische Schultheißenamt in Schwenningen das Fehlen eines Zubringerdienstes und einen Mangel an Reklame verantwortlich machte.

Dem Erfolg des Flugbetriebes standen nicht zuletzt Bedenken der Passagiere entgegen, die ihr Leben ungern den instabil wirkenden Maschinen anvertrauen wollten. Dies galt in besonderem Maße für die auf der Linie Villingen – Stuttgart eingesetzten Maschinen vom Typ Junkers K 16. Spätestens nachdem es in Villingen zu einer Notlandung gekommen war, stand dieser 1921 entwickelte Hochdecker mit einer Flügelspannweite von 12,80 Metern und einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h im Ruf, unzuverlässig und unkomfortabel zu sein. Da er außerdem nur Platz für zwei Passagiere bot, was gegen die Abmachungen der Stadt Villingen mit der *Deutschen Luft Hansa AG* verstieß, beschwerte sich die Stadt am 27. Juli 1927 und forderte den Einsatz größerer Maschinen.

Dass die Sicherheitslage nicht zwangsläufig von den verwendeten Flugzeugen abhing, zeigte ein Zwischenfall am 30. Juli. Die Maschine D-984 „Ameise“ vom Typ Sablatnig P III, die von Böblingen aus nach Villingen gestartet war, geriet unmittelbar nach dem Abflug in Schwierigkeiten und musste auf einem Feld notlanden. Die drei Passagiere blieben unverletzt und wurden von Pilot Spöhrle mit der D-741, einer Maschine vom Typ Fokker F.II, abgeholt. Bei der Landung in Villingen geriet der Pilot jedoch in einen noch nicht eingeebneten Graben,



Die von Pilot Spöhrle geflogene D-983 „Kissingen“ vom Typ Junkers K 16 nach der Landung.
Datum der Aufnahme unbekannt.

wobei zunächst das rechte Fahrwerk zu Bruch ging, bevor das Flugzeug zur Seite kippte und mit der linken Tragfläche und dem Propeller auf dem Boden aufschlug. Pilot und Passagiere konnten sich durch einen beherzten Sprung unverletzt retten. Auf die Trümmer der Maschine blickend, kommentierte einer der Fluggäste, ein Berliner, nur trocken: „Junge, Junge, das hat aber mal schnell gegangen“⁶. Vom Schock ließen sie sich nicht lange aufhalten, denn zwei der Passagiere wollten weiter nach Konstanz. Das Flugzeug der Schwarzwaldlinie, das sie dorthin bringen sollte, war aber so überfüllt, dass nur noch ein Gast, „eingekleimt in fürchterlicher Enge“, Platz fand. Der Flugbetrieb wurde durch solche Zwischenfälle nicht lange gestört. Noch am selben Nachmittag traf Pilot Tischner mit seiner Fokker D-75 aus München ein, und alles lief weiter nach Plan. Dem Vertrauen der Passagiere aber waren solche Meldungen nicht zuträglich.

So fiel die Bilanz für die ersten zwei Monate denn auch recht ernüchternd aus, wenngleich der Wechsel von der Junkers K 16 auf Fokker-Maschinen für einen leichten Aufschwung gesorgt hatte. Im Gesamten lag die Auslastung der Linie Villingen – Stuttgart bei gerade einmal 38 %. Das mittelprächtige Ergebnis ließ die Geldgeber an der Rentabilität zweifeln, und prompt stellte das württembergische Wirtschaftsministerium seine finanzielle Förderung der Linie Villingen – Stuttgart ein. Die Gelder seien knapp, und ein nennenswertes Verkehrsbedürfnis ließe sich nicht nachweisen. Zugleich ließ die *Deutsche Luft Hansa AG* mitteilen, dass man gegebenenfalls im nächsten Jahr wieder Kleinmaschinen vom Typ Junkers K 16 einsetzen werde, da alle größeren Maschinen für rentablere Linien benötigt würden. Dazu kam es nicht, da diese Linie, die mit so viel Enth-

siasmus eröffnet worden war, im Januar 1928 offiziell eingestellt werden musste. Der Start ins neue Jahr stand also unter keinem guten Stern.

Im Frühjahr 1928 wurde mit drei Meter hohen, weiß gestrichenen Buchstaben der Name „Villingen“ in den Boden eingelassen, um ankommenden Flugzeugen die Orientierung und Landung zu erleichtern, außerdem wurde ein abgesperrter Wartebereich für Besucher eingerichtet. Bei der Eröffnungsfeier waren erneut unzählige Schaulustige vor Ort, die die Ankunft des ersten Flugzeuges, der D-556 (Junkers F 13) aus Baden-Baden, mit Begeisterung feierten: *„Gespannt richteten sich die Blicke Hunderter gegen Nordwesten und bald durcheilte der Ruf die Reihen: ‚Er kommt! Er kommt!‘ Und richtig: Hoch über aller Erden schwere schwebte der Riesenvogel heran, majestätisch im Anflug“*.⁷ Bemängelt wurde von Besuchern und Presse lediglich das Fehlen elektrischer Beleuchtung auf dem Flughafen sowie im Restaurant.

Auch in diesem Jahr 1928 ließen sich Störungen nicht vermeiden. Erste Problemquelle war die aus rot-weiß gestrichenen Steinen gesetzte Umgrenzung des Flugfeldes: Nachdem eine Maschine beim Landen an einen der Steine stieß und leicht beschädigt wurde, entsandte die *Deutsche Luft Hansa AG* einen Kontrollinspekteur, der die Grenzmarkierung beanstandete und eine Alternative aus Holz vorschlug. Im Juli mussten zudem erneut Unebenheiten im Boden ausgebessert werden, da die warmen Temperaturen zur Austrocknung der ehemaligen Ackerfurchen geführt und Niveauunterschiede von bis zu 10 cm Höhe verursacht hatten.



Flugzelt und Wachhäuschen, als Provisorien geplant, blieben ein Dauerzustand. Die Besucher konnten sich dem Flugfeld bis zur Absperrung nähern. Foto von 1928.

Als folgenschwer sollte sich ein Unfall am 7. August 1928 erweisen, bei dem die Maschine D-600 (Junkers F 13) beim Ausrollen auf der Vöhrenbacher Straße ins Schleudern geriet. Aufgrund der wiederholten Zwischenfälle sahen sich das Reichsverkehrsministerium und das badische Innenministerium gezwungen, Villingen zu ermahnen: „*Mit allem Nachdruck*“ müsse „*auf eine Verbesserung der Verhältnisse hingewirkt*“⁸ werden. Die glatte und harte Straße, die das Flugfeld durchschnitt, müsse entweder verlegt oder der Platz nach Norden hin bedeutend erweitert werden. Die Stadt gelobte Besserung, sah nach den ersten Kostenvorschlägen aber ein, dass größere Umbauten kurzfristig nicht umzusetzen waren.

Allen Provisorien und Problemen zum Trotz wurde der Flughafen von den Passagieren zufriedenstellend angenommen, was sich darin spiegelte, dass er im Hinblick auf die Nutzungsfrequenz inzwischen im Mittelfeld aller deutschen Flughäfen lag: Von 79 Standorten befand sich Villingen auf Rang 36, hinter Karlsruhe und Baden-Baden, aber noch vor Freiburg und Konstanz. Der größte der sechs badischen Flughäfen war Mannheim.

Bruchlandung: Misserfolg und Einstellung

Vor Beginn der Saison 1929 kündigte der Flugleiter Ferdinand von Loefen, der 1927 auf den Architekten Knapp gefolgt war. Als Grund nannte er Differenzen mit Wachtmeister Thom sowie „*Schwierigkeiten*“, die ihm „*von verschiedener Seite*“ bereitet worden wären. Da die Auswahl der Mitarbeiter Sache der *Deutschen Luft Hansa AG* war, beorderte diese den ehemaligen Seeflugleiter in Danzig-Westlich Neufähr, Lutz Gräfe, nach Villingen. Beflogen wurde die Schwarzwaldlinie seit dem Vorjahr von den Piloten Falke und Witt mit den bewährten Junkers-Maschinen vom Typ F 13.

Am Himmel des badischen Flugwesens zogen in diesem Jahr dunkle Wolken auf, denn gleich von mehreren Seiten mussten radikale finanzielle Einschnitte hingenommen werden. Gekürzt wurde nicht nur der Reichsetat für die *Deutsche Luft Hansa AG* von 22,5 auf 10 Millionen Reichsmark, sondern auch die Reichsbeihilfe für die innerdeutschen Strecken von 1,5 Millionen auf 500.000 Mark. Diese Beihilfe sollte ohnehin das letzte Mal gegeben werden, so dass sich für die Folgejahre eine schwierige Finanzlage abzeichnete. Dem dadurch erforderlich gewordenen Anstieg der Subventionsleistungen von Ländern und Kommunen wurde durch Reduktion der Flugzeiten entgegengewirkt, weshalb die Saison 1929 erst am 21. Mai und damit drei Wochen später als in den Vorjahren begann.

Es war bereits abzusehen, dass nicht alle innerdeutschen Linien nach dem Jahr 1930 weiterbestehen würden, doch für die Schwarzwaldlinie war man wegen deren guter Nutzungsfrequenz optimistisch. Sie stand inzwischen an zweiter Stelle bei den regionalen Linien, wobei allerdings gerade das Passagieraufkommen in Villingen noch Luft nach oben ließ. Die *Deutsche Luft Hansa AG* forderte daher intensivere Werbung durch die größere Verteilung von Flugplänen. Ein weiteres ungelöstes Problem waren die fortbestehenden Sicherheitsmängel insbesondere in Bezug auf die Überquerung der Vöhrenbacher Straße. Da sich



Die Flugpläne enthielten Ankunfts- und Abflugzeiten und ein Streckennetz sowie Hinweise zu Gasthäusern und Zubringerdiensten. Flugplan für das Jahr 1928.

Villingen die vom Reichsverkehrsministerium geforderte Vergrößerung des Geländes nicht leisten konnte, ließ der Reichsminister bei der badischen Regierung anfragen, „*ob nicht aus Sicherheitsgründen das Anfliegen des Platzes im planmäßigen Luftverkehr zu untersagen*“⁹ sei. Auf diesen deutlichen Schuss vor den Bug reagierte Villingen erneut mit dem Versprechen, die Mängel zu beseitigen, wies aber darauf hin,

dass dies aufgrund der hohen Kosten nur etappenweise geschehen könnte.

Allmählich hatte der Freiburger Flughafen an Bedeutung gewonnen und drängte auf größere Berücksichtigung im innerbadischen Verkehr. Im November trat die Stadt mit der Anregung an die *Deutsche Luft Hansa AG* heran, die Schwarzwaldlinie künftig über Freiburg zu führen, was vom Villingener Gemeinderat mit der Begründung abgelehnt wurde, dass sich die Flugzeiten dadurch um fast eine Stunde verlängern würden. Ob darüber hinaus auch die Verärgerung über das Veto Freiburgs im Jahr 1927 eine Rolle spielte, muss offen bleiben.

Welche Streitigkeiten es auch immer zwischen den Städten gegeben hatte, sie konnten 1930 beigelegt werden, als sich Villingen und Freiburg in einer von der *Nordbayerischen Verkehrsflug AG* betriebenen Linie nach Konstanz zusammenschlossen. Nun wurde von Villingen aus wieder auf zwei Strecken geflogen, in die man in Anbetracht der heiklen Finanzlage große Hoffnungen setzte. In den drei Monaten des Betriebs der Linie Freiburg – Villingen – Konstanz erwiesen sich das Gelände und die Windverhältnisse am Villingener Flughafen jedoch erneut als besondere flugtechnische Herausforderung. Die Maschine D-1567, eine Messerschmitt M.18 mit einer Passagierkapazität von vier Personen, war mit ihrer Maximalleistung von 125 PS bei voller Beladung nicht imstande, die Baar zu überfliegen. Sie startete daher von Villingen nur mit drei Passagieren. Dennoch entging sie am 29. Juli 1930 nur knapp einem Unfall: Bei Südwestwind von 60 bis

70 km/h wurde die Maschine so stark heruntergedrückt, dass sie im Stadtwald abzustürzen drohte und sich nur mit Mühe und Not retten konnte. Am Nachmittag desselben Tages musste einem Passagier wegen der ungünstigen Windverhältnisse der Mitflug verwehrt und mit nur zwei Fluggästen gestartet werden.

Auch bei den Privatpiloten, die das Sportfliegen zunehmend als Freizeitbeschäftigung entdeckten und ebenfalls den Villingener Flughafen frequentierten, blieben Unfälle nicht aus. Am 11. August 1930 musste Pilot Breitenberger aus Mannheim mit seiner D-1121 vom Typ RK 2 („Pelikan“, Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke GmbH) im Stadtwald notlanden, wobei sich das Flugzeug überschlug und schwer beschädigt wurde. Breitenberger entkam zwar unverletzt, hatte aber kein Geld, um die Maschine wegzuschaffen und bat die Stadt um Hilfe. Sie ließ das Flugzeug demontieren und behielt die noch brauchbaren Einzelteile als Pfand, bis die entstehenden Aufwendungen beglichen wurden.

Das Jahr 1930 sollte das letzte Betriebsjahr des Villingener Flughafens als Verkehrslandeplatz bleiben. Die Mehrkosten nach Einstellung der Reichssubventionen waren untragbar geworden, so dass der Villingener Gemeinderat im Jahr 1931 den von der *Deutschen Luft Hansa AG* geforderten Zuschuss für die Schwarzwaldlinie nicht mehr bewilligte. Die Strecke Freiburg – Villingen – Konstanz musste ebenfalls eingestellt werden, weil sowohl Villingen als auch Konstanz keine Mittel mehr zur Verfügung stellten. Das offizielle Ende kam im Mai 1931, als das badische Innenministerium dem Flughafen die Betriebsgenehmigung entzog, da die seit Jahren angemahnten Veränderungsarbeiten ausgeblieben waren.



Foto vom Deutschlandflug 1937. Im Hintergrund das Flughafen-Restaurant. Die Nationalsozialisten versuchten, die ungebrochene Flugbegeisterung der Bevölkerung für ihre Zwecke zu instrumentalisieren.

Rückblickend betrachtet war es eine Kombination von mindestens drei Faktoren, die die kurze Karriere des Villingener Flughafens beendete: Es sind die ungünstigen flugtechnischen Verhältnisse und die zu hohen Betriebskosten nach Einstellung der Reichssubventionen sowie das zwar gute, aber letztlich doch zu geringe Passagieraufkommen. Die drei Faktoren bedingten und verstärkten einander und ließen Villingen im Wettbewerb um den deutschen Luftverkehr keine Chance.

Der Flugplatz wurde für Notlandungen und Sportflüge weiter genutzt und erlebte in den späten 1930er Jahren eine letzte Blüte als Start- und Landepunkt bei den Deutschlandflügen. Wie einst die Flugtage zogen diese beliebten Wettbewerbe unzählige Schaulustige an. Doch die Maschinen trugen bereits das Zeichen einer neuen Epoche: ein schwarzes Hakenkreuz auf rotweißem Grund. Der Flugplatz hatte seine Unschuld, die sich einst in einer naiven Freude über „*Riesenvögel*“ und „*Wolkenschiffe*“ geäußert hatte und die Villingener kurz von einer grenzenlosen Verbindung mit der weiten Welt träumen ließ, verloren.

Danksagung

Herzlichen Dank an Ute Schulze vom Stadtarchiv Villingen-Schwenningen für ihre geduldige Hilfe bei der Recherche sowie an Hans-Jürgen Götz für die Übergabe des Gästebuchs vom Flugtag 1937 an die Stadtverwaltung.

Autor

PETER GRAßMANN

geboren 1987 in Heilbronn, studierte in Heidelberg Europäische und Ostasiatische Kunstgeschichte und arbeitet seit 2013 für die Städtischen Museen Villingen-Schwenningen als wissenschaftlicher Mitarbeiter mit dem Schwerpunkt Kulturvermittlung. Seine privaten Interessen liegen unter anderem im Bereich der Nautik, Aeronautik und Reisegeschichte.
peter.grassmann@villingen-schwenningen.de

Anmerkungen

- 1 *Villingener Volksblatt* vom 13.1.1925.
- 2 ALBERT FISCHER: Luftverkehr zwischen Markt und Macht (1919–1937). Lufthansa, Verkehrsflug und der Kampf ums Monopol.

Beihefte der Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (Band 167). Stuttgart 2003 (ab Seite 51).

- 3 Brief von Oberbürgermeister Lehmann an die Schwarzwälder Handelskammer vom 20.12.1926. Stadtarchiv (Bestand 2.2, 7181).
- 4 *Villingener Volksblatt* vom 5.7.1927.
- 5 *Der Schwarzwälder* vom 3.5.1927.
- 6 *Der Schwarzwälder* vom 1.8.1927.
- 7 *Der Schwarzwälder* vom 2.5.1928.
- 8 Brief des badischen Innenministeriums an das Bezirksamt Villingen vom 10.9.1928. Stadtarchiv (Bestand 2.2, 7181).
- 9 Brief des Reichsverkehrsministeriums an den badischen Innenminister vom 29.3.1929. Stadtarchiv (Bestand 2.2, 7181).