



Die historische Postkarte (Fotomontage) zeigt das Empfangsgebäude des neuen Landesflughafens

Flugplatz und Luftkurort

100 Jahre Landesflughafen Stuttgart-Böblingen

Tabea Scheible

»Durch der Lüfte ferne Weiten
Mögest du stets glücklich gleiten,
Länder, Städte, Herzen binden,
Deutschlands Fleiß und Ehre künden!
Wie die schönste Stadt in Schwaben,
Sollst den Namen S t u t t g a r t haben.«¹

Mit diesen Worten taufte Emma Lautenschlager, die Ehefrau des amtierenden Stuttgarter Oberbürgermeisters Dr. Karl Lautenschlager, am 29. April 1925 – auf Wunsch der Luftverkehr Württemberg A.G. – das Passagierflugzeug D-562, eine Dornier Merkur. Der Applaus der anwesenden Gemeinderäte von Stuttgart und Böblingen war gewiss groß. Die Zeitungen gratulierten zu jenem glückbringenden Akt, »durch den auch sichtbar zum Ausdruck ge-

bracht wurde, daß Stuttgart nun an den internationalen Flugverkehr angeschlossen ist.«²

Für eine starke Dekade schmückte sich Böblingen mit einem zivilen Landesflughafen, einem Sinnbild für die gegenwärtig gewordene Zukunft und dem wahrgewordenen Traum vom Fliegen, bevor er unter dem Hakenkreuz – erneut – zum Militärstützpunkt wurde. Wie fand der schwäbische »Luftbahnhof« vor genau hundert Jahren in Böblingen seinen ersten Standort und was bedeutete er für die Menschen in der Region?

Die erste zivile Landung

Die tatsächliche »Eröffnung« des amtlichen Luftverkehrs am Landesflughafen Stuttgart-Böblingen war jedoch schon wenige Tage zuvor geschehen. Bereits am Montag,

den 20. April 1925, erreichte die *Frankfurt* Böblingen.³ Nach einer Reisezeit, die auch der künftige Linienflugplan mit 1¼ Stunden veranschlagte, und einer Strecke von etwa 150 Kilometern Luftlinie ließ sich die silbergraue Dornier Komet III, ein Aero Lloyd D-552, auf ihrem Flug von Zürich über Mannheim und Frankfurt nach Hamburg am Horizont über Herrenberg blicken.⁴ Nach einer Schleife über den Flugplatz machte sie schließlich am Flughafen Stuttgart-Böblingen ihre erste Zwischenlandung.⁵ Der Hochdecker mit Platz für mehrere Passagiere und die Besatzung eröffnete damit trotz trüben Himmels mit regenschweren Wolken und einiger Verspätung den amtlichen Reiseverkehr am neuen württembergischen Landesflughafen. Die wartenden, für die Einrichtung des Luftverkehrs verantwortlichen Persönlichkeiten unterhielt bis dahin ein Leichtflugzeug. Die Presse kommentierte für die flugbegeisterte Leserschaft, dass es sich um das »bekannte kleine Daimler-Flugzeug, von Regierungs-Baumeister Direktor Dr. Klemm konstruiert«, gehandelt habe, das mit »schönen Probeflügen über dem Flughafen« für Kurzweil gesorgt habe – eine Beziehung, die mit dem Auf und Ab des Landesflughafens Stuttgart-Böblingen auf vielfältige Weise verwoben ist.

Der Traum vom Fliegen

Die Presse schwärmte schon in den Wochen zuvor über die Annehmlichkeiten des neuen Verkehrsmittels: »Und die ganze Flugreise kostet ihm [sic!] nur 35 Mark. Was bietet sie allein für das Auge an Genüssen der landschaftlichen Schönheit! Und welches Hochgefühl ist es, in den Lüften zu schweben und wie auf Adlersflügeln dahinzusegeln, mit einer Stundengeschwindigkeit von 160 Kilometer! Wem's bis Frankfurt nicht genügt oder wer geschäftlich im Norden zu tun hat, der kann weiterfliegen nach Hamburg. In 4½ Stunden ist er dort, einschließend der



Der erleichterte Pilot Harry Rother nach gelungener Zwischenlandung auf dem Landesflughafen Stuttgart-Böblingen am 20. April 1925 inmitten des Empfangskomitees

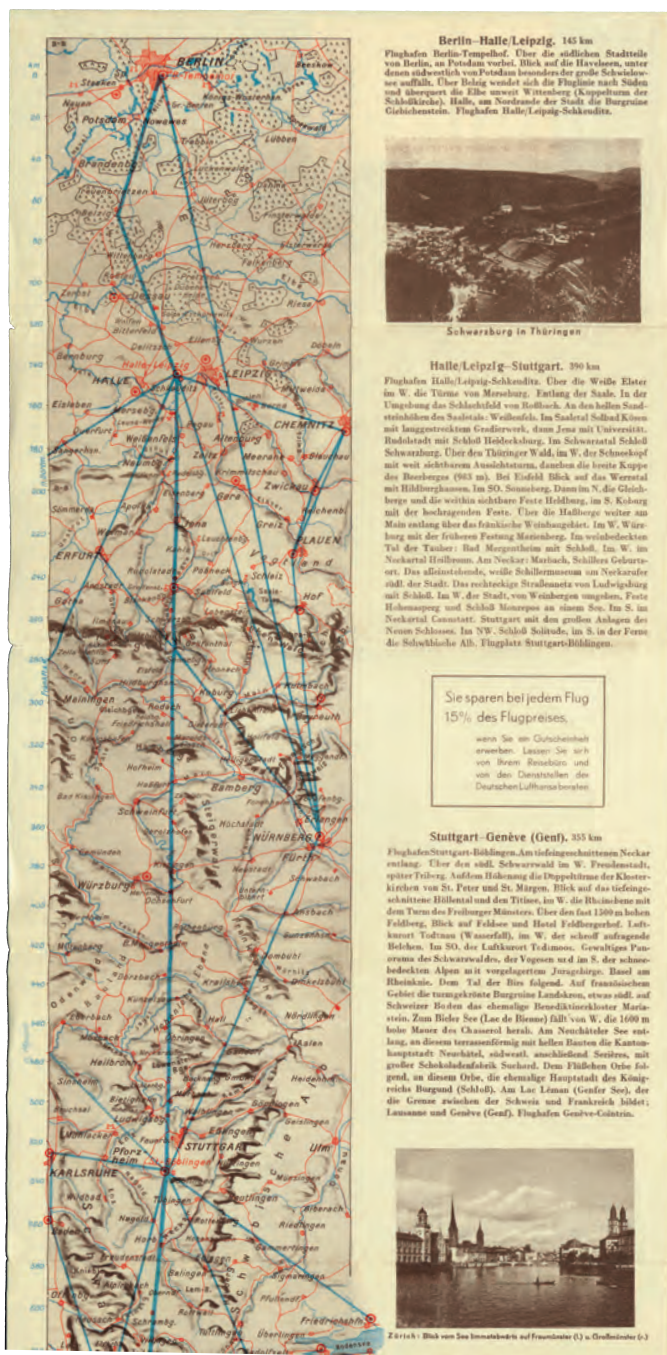
vorgesehenen Zwischenlandungen und Aufenthalte in Dortmund und in Bremen. Genauso lange dauert der Flug auf der Linie Stuttgart-Leipzig-Berlin, die gleichfalls im Flugfahrplan steht, und zwar mit Anschluß nach Kopenhagen.«⁶

Mit den Worten schwingt ein neues Lebensgefühl. Nicht nicht stören lassen sollten sich die werten Fluggäste vom internationalen 12-Stunden-Format anstelle der gewohnten, heimischen 24-Stunden-Reisepläne anderer Verkehrsmittel: »Nachmittags 2 Uhr ist 14 Uhr, abends 7 Uhr ist 19 Uhr. So ist's in Italien und ist's in anderen Ländern im amtlichen Verkehr; wir in Deutschland werden's vielleicht bald auch so haben. Wer fliegt, gewöhnt sich daran so leicht wie ans Fliegen selber.«⁷

Der Traum vom Fliegen hatte die Menschen des frühen 20. Jahrhunderts stark in seinen Bann gezogen. Seit den ersten Entwürfen der Menschheitsgeschichte hatte sich



Der erste Linienflug der Luft Hansa (so bis 1933) führte am 6. April 1926 eine Fokker-Grulich F II von Berlin über Halle, Erfurt und Stuttgart nach Zürich.



Die Luftreisenden erhielten eine Beschreibung der Flugroute mit ihren sehenswerten Wegmarken. 1931 ermahnte die Luft Hansa ihre Piloten: »Auf Streckenflügen ist das Abweichen vom Kurs, etwa um landschaftlich schöne Punkte den Fluggästen zu zeigen, oder das Umkurven solcher Punkte verboten.«

technisch viel getan, immer höher schwingen sich die Flugzeugkonstruktionen in die Luft hinaus, im Bereich des Flugsports trauten die als Helden bewunderten Pilotinnen und Piloten sich und ihren Maschinen immer wagemutigere Manöver und Distanzen zu. Unter ihnen die Sport- und Kunstfliegerinnen Elly Beinhorn und Liesel Bach, der Weltflieger Friedrich Karl Freiherr von Koenig-Warthauss sowie der Ingenieur und Segelflugpionier Wolf Hirth.⁸

Eine Marke mit Reichweite

Die in Böblingen seit 1926 gefertigten Flugzeuge der Firma Leichtflugzeugbau Klemm GmbH hatten nicht nur die Sportfliegerei überaus populär gemacht – zwischen den Weltkriegen lernte eine Vielzahl an Piloten deutschlandweit auf einer »Klemm«. Auf dem spätestens seit Ende 1918 weitgehend stillgelegten ehemaligen militärischen Fluggelände⁹ gründete sich im Mai 1924 die »Erste Württembergische Fliegerschule GmbH Böblingen«, die sich der Ausbildung von Flugschülern annahm.¹⁰

Der neue Landesflughafen bot ideale Startbedingungen für den Luftfahrtpionier Hanns Klemm und sein Unternehmen, das während der nächsten Dekade zum größten Industriebetrieb mit rund 800 Beschäftigten in Böblingen wurde.¹¹ Der ausgebildete Diplom-Bauingenieur Klemm kam, nach Erfahrungen im Flugzeugbau bei dem Luftschiffbau Zeppelin (Abteilung Dornier) in Friedrichshafen und den Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerken bei Ernst Heinkel¹², zunächst als Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus nach Sindelfingen zur Daimler Motorenengesellschaft, bevor er schließlich für die serielle Herstellung eines schwachmotorigen, kraftstoffsparenden und damit kostengünstigen »Volksflugzeugs« in Leichtbauweise ab 1926 eigenständig das Werk in Böblingen aufbaute.¹³

1922 resümiert Klemm in eindrücklicher Weise die Euphorie der Zeit und versucht sich aus unternehmerischer Sicht – erst wenige Jahre nach dem todbringenden Ersten Weltkrieg – an einer visionären Einordnung der Flugzeugindustrie: »Liegen auch zwei der uralten Menschheitsprobleme, der Stein der Weisen und das Perpetuum mobile noch im Bereich der Träume, so scheint das dritte Problem, das des Menschflugs, gelöst. Wir, die wir die ungeahnte Entwicklung des Flugzeugs der letzten zwanzig Jahre in fast kinematographischer Folge vor unseren Augen vorüberhasten sahen, die wir die staunenswerten Leistungen unserer jüngsten Kriegswaffe miterlebten, sehen im Menschenflug kein ungelöstes Problem mehr. [...] Dem kritisch Nachprüfenden, aber auch schon dem kritisch Miterlebenden ist und war es erkennbar, daß die Entwicklung des Flugzeugs während des Krieges auf Seitenwege geraten war, die, für die Kriegsbedürfnisse eingestellt, vielleicht richtig eingeschlagen waren, für die friedliche Verwendung des Flugzeugs aber Abwege bedeuteten. Der Zwang der Kriegserfordernisse, ein immer sich steigender Wettkampf buchstäblich auf Leben und Tod, haben die Entwicklung des Flugzeugs auf Bahnen getrieben, die immer weiter von dem Ziel abführten, das sonst über allem technischen Schaffen steht, das möglicher Ökonomie.«¹⁴

Tendenz steigend!

Rentabel war der Flugbetrieb auf dem neuen Landesflughafen in den Anfangsjahren nicht. Man war weiterhin auf eine Finanzierungsunterstützung sowohl des Reiches als auch der Gemeinde und der Industrie angewiesen. Zu Buche schlugen auch Aufwendungen für den elementaren

Nachrichten- und Sicherungsdienst mit Sende- und Empfangsgeräten, Fernsprechleitungen und den Personalkosten für den Nachrichten- und Wetterdienst.¹⁵

Knapp drei Monate nach Inbetriebnahme des zivilen Luftfahrtbetriebs bilanzierte die württembergische Luftverkehrsstatistik: »Bisher landen im Lufthafen Stuttgart-Böblingen täglich acht Flugzeuge und durchschnittlich fünfzehn Gäste. [...] Die Zahlen der einzelnen Monate zeigen erfreulicherweise eine bedeutende Steigerung.«¹⁶ Zusätzlichen Betrieb versprach man sich durch die Eröffnung einer neuen Linie »durch die Dornier-Wasserflugzeuge zum Bodensee. Bei der großen Liebe, die die Stuttgarter von jeher zum schwäbischen Meer haben und ihrem regen Besuch an seinen Gestaden werden diese Flüge, die in einer Stunde dahin führen, hier besonders begrüßt werden.«¹⁷

1925 zählte der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen insgesamt 4097 Fluggäste, die eine der acht täglichen Verbindungen innerhalb Deutschlands oder in die Schweiz gebucht hatten – Platz fünf unter den deutschen Flughäfen.¹⁸ Eine Dekade später, 1935, hatte sich die Zahl auf



Ingenieur und Tüftler: Firmendirektor Hanns Klemm

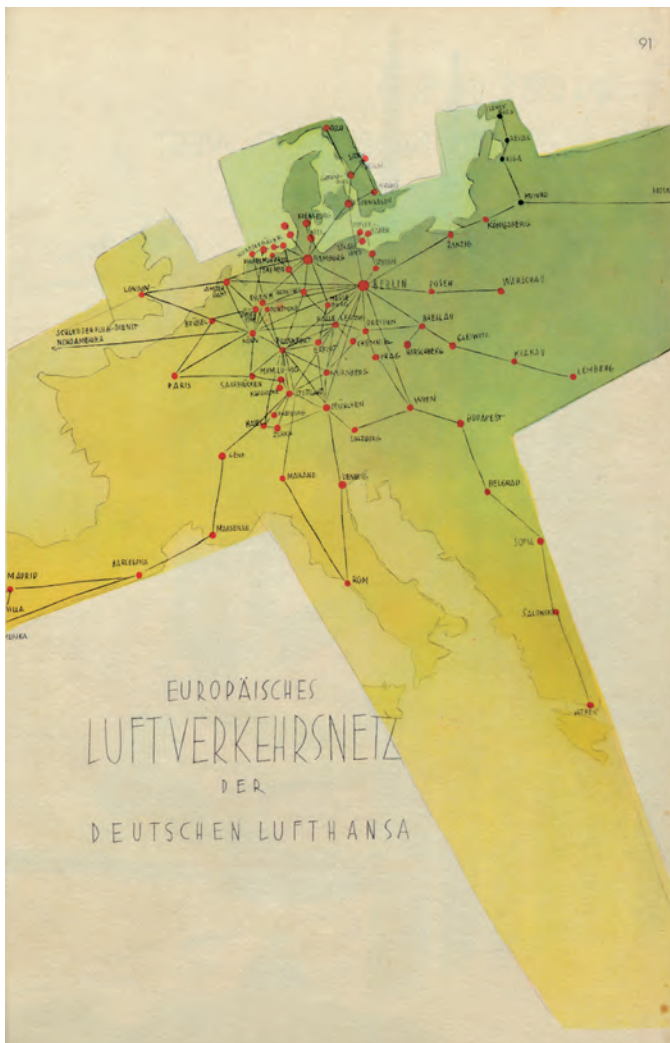
25.832 ungefähr versechsfacht, und erste Kapazitätsgrenzen zeigten sich.¹⁹ Der Flughafen Hamburg zum Vergleich: 1923: 5087 Gäste, 1924: 17.350, 1937: 57.194.²⁰

Der lange Weg zum Landesflughafen

Mit der Gründung einer Betreibergesellschaft am 14. November 1924, der »Luftverkehr Württemberg AG« (Luwag) – eine solche schlossen die Vorgaben des Versailler Friedensvertrags gegen eine Wiederaufrüstung nicht aus –, war der Grundstein für den Passagierflugverkehr gelegt.²¹ Dass Böblingen 1925 nach der vollständigen Aufhebung der Versailler Bestimmungen jedoch der Standort für den nun zivilen Landesflughafen werden würde, war noch bis unmittelbar vor der Eröffnung ungewiss.²² Zur Debatte stand auch der Cannstatter Exerzierplatz mit der offensichtlichen Nähe zur Landeshauptstadt – allerdings in einer problematischen »nebelgefährlichen Lage«²³. Auch ein moderner Neubau auf den Fildern auf der anderen Seite des Schönbuchs war bereits angedacht – die anberaumten hohen Kosten ließen diesen Plan (zunächst) scheitern.²⁴ Für Böblingen sprach schließlich die bereits bestehende, während des Ersten Weltkriegs auf einen Flugbetrieb ausgelegte Infrastruktur der vormals hier stationierten Flieger-Ersatz-Abteilung 10 (FEA 10) mit ihrem damaligen Personalstand von etwa 2000 Mann.²⁵ Die Lage des neuen Landesflughafens blieb nicht ohne Kritik: Während 1926 die Entfernung der Flughäfen zur jeweiligen Stadtmitte und ihrem dort gelegenen Hauptbahnhof im Durchschnitt 4,2 Kilometer betrug, lag der Flughafen im Schwäbischen ganze 15 Kilometer von seiner Hauptstadt entfernt – und übertraf damit sogar den Londoner Flughafen mit 13 Kilometern bis zur Victoria Station.²⁶

Zwischen Sanatorium und Flugpost nach Südamerika

Der Landesflughafen veränderte das Stadtbild – am Flughafengelände selbst, aber auch innerhalb der wachsenden Ortschaft mit ihren 1925 rund 7300 Einwohnerinnen



Aquarellierte Darstellung des europäischen Luftverkehrsnetz der Deutschen Lufthansa aus dem Jahr 1936



Flugzeug als Frontlader: Mit einem Mercedes-Benz L 1000 Express Kastenwagen brachte die Deutsche Reichspost im Januar 1936 Post und Fracht an das Schnellverkehrsflugzeug He 111 der Firma Heinkel.

Der wöchentliche Deutsche Luftpostdienst
EUROPA – SÜDAMERIKA

Bringt IHRE Post in 4–5 Tagen nach:
Brasilien, Uruguay, Argentinien
 Unmittelbare Anschlüsse nach: Paraguay, Bolivien, Chile.
Postschlüsse: In Deutschland: je nach Auflieferungsort **jeden** Freitag oder Sonnabend. — Fragen Sie Ihr Postamt am Ort nach dem Postschluss und den Luftpostgebühren.
Postgebühren:
 Gehaltlose Anstands-Freigebühren:
 Briefe bis 20 g ... 25 Rpf.; Jede weiteren 20 g ... 15 Rpf.
 Karten ... 15 Rpf.
 Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapiere je 50 g ... 5 Rpf.
 (Warenproben: Mindestsatz ... 10 Rpf.)
 (Geschäftspapiere: Mindestsatz ... 25 Rpf.)
Luftpostauslage:
 für Briefe — je 5 g — Postkarten, für andere Briefsendungen je 25 g:
 Nach Brasilien ... RM 1.35
 Nach Argentinien ... RM 1.50
 Ab November wird der Luftverkehr wöchentlich in beiden Richtungen unter Benützung der Katapultschiffe „WESTFALEN“ und „SCHWABENLAND“ durch Fluggesetze der DEUTSCHEN LUFTHANSA ausgesetzt. Fluggesetze der Syndikate Condor-Linien, übernehmend die Weiterbeförderung auf dem südamerikanischen Kontinent. Wuchsbeginn der Luftschiffreisen im Südamerikadienst im Frühjahr 1935. — Änderungen vorbehalten.
Vermerke auf den Briefen:
 MIT LUFTPOST PAR AVION (Kostenlos bei allen Postämtern)
 MIT DEUTSCHER LUFTHANSA (Kostenlos bei allen Lufthansa Dienststellen)

Anzeige aus dem Winterflugplan 1935 der Deutschen Lufthansa

und Einwohnern.²⁷ Nicht nur die Reisenden, die über den Luftweg Böblingen erreichten, sorgten für Umtrieb und Umsatz in der Stadt. Neben den vielen Arbeitskräften, die beim Flugwesen ihr tägliches Auskommen fanden, wurde der Flughafen und seine Umgebung auch für Ortsansässige zur Attraktion: Ein besonderes Highlight waren die Großfluggtage. Die neu eröffnete, groß angelegte Dachterrasse auf dem 1928 neu gebauten, repräsentativen Empfangsgebäude des Flughafens sollte 600 Menschen eine Aussicht bieten – in alle Himmelsrichtungen, sowohl auf das Rollfeld als auch auf die Stadt. Die Dimension wird im Vergleich zur Gegenwart deutlich: 100 Jahre später, 2025, fasst die Besucherterrasse des heutigen, deutlich größer

dimensionierten Flughafens Stuttgart(-Echterdingen) ebenfalls 600 Menschen.²⁸

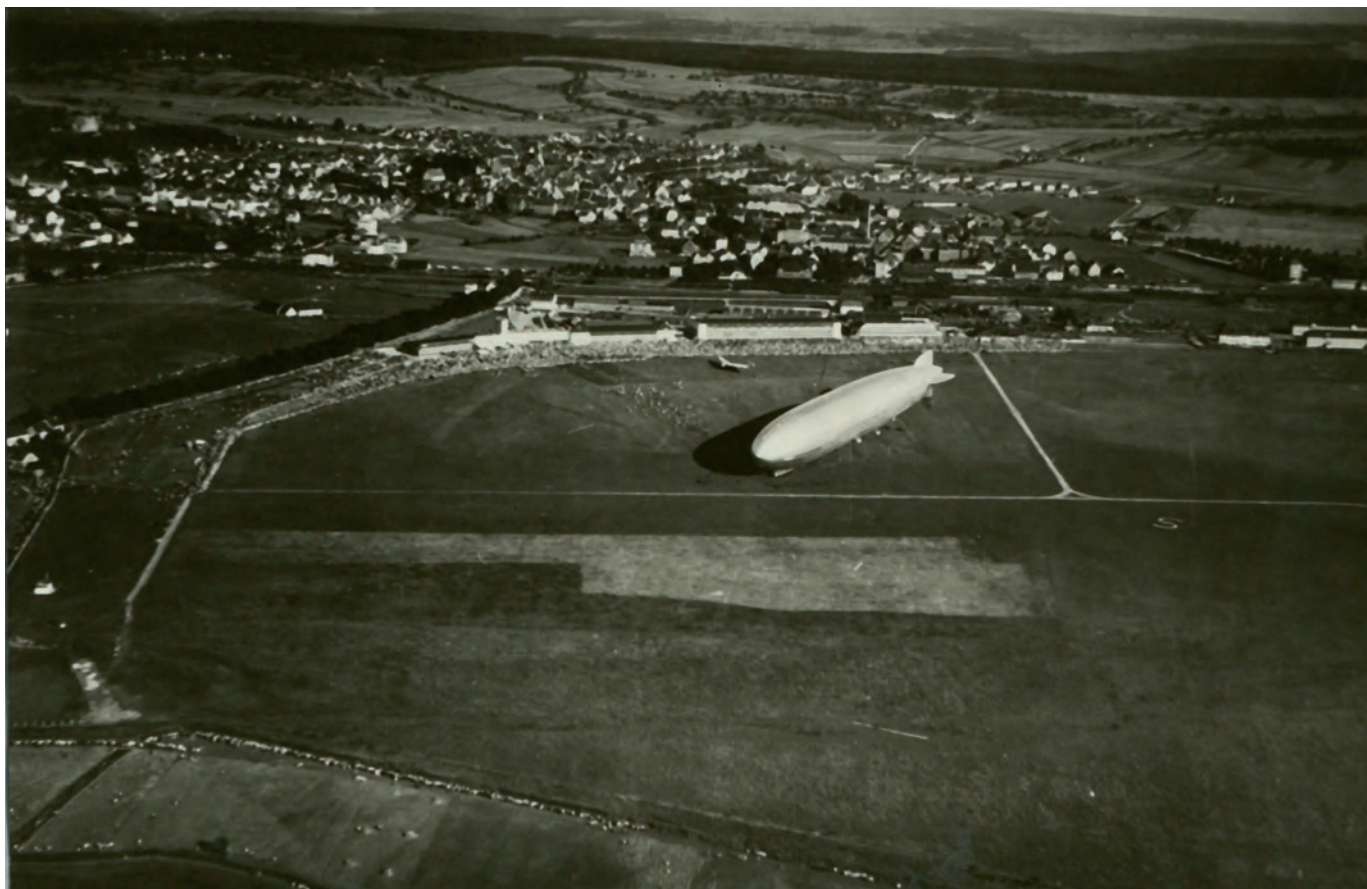
1934 richtete die Lufthansa den ersten transatlantischen Luftpostdienst der Welt zwischen Deutschland und Südamerika ein – was eine immense Beschleunigung gegenüber dem Schiffstransport bedeutete. Ein Zwischenstopp auf Schiffen im Atlantik war notwendig: Der Weg führte von Stuttgart-Böblingen über Sevilla, die Kanaren (Las Palmas), das damalige britische Protektorat British Gambia (Bathurst, heute Banjul) und die Zwischenlandung auf der *Westfalen* mitten im Atlantik nach Brasilien (Natal).²⁹ Der Stolz der schwäbischen Stadt am Rande des Schönbuschs auf »ihren« Flughafen zeigte sich nicht zuletzt auf



Mit dem Flugbetrieb stieg auch die Zahl der benötigten Arbeitskräfte in der Luft und am Boden. Ab 1935 entstand in der Böblinger Achalmstraße die sogenannte »Lufthansa-Siedlung« aus 16 giebelständigen Einfamilienhäuser für Bedienstete der Fluggesellschaft.



Else Kopp-Wagner arbeitete 1926 als erste weibliche technische Angestellte bei der Luft Hansa auf dem Flughafen Stuttgart-Böblingen



Es war eine Sensation, als das Luftschiff »Graf Zeppelin« in Böblingen landete.

sämtlichen Briefen, die für das Ausland abgefertigt wurden: Der Poststempel wies Böblingen nun nicht nur wegen seines seit 1901 die Kurgäste heilenden Sanatoriums Schönbuch als Kurort aus. Als identitätsprägend schrieb man sich auch den »Internationalen Flugplatz« auf die Fahnen beziehungsweise die Post.

Alles hat ein Ende – doch was bleibt?

Die steigenden Fluggastzahlen und die zunehmende Wirtschaftlichkeit des Landesflughafens ermöglichten Zukunftsvisionen in größeren, profitableren Dimensionen. Das befeuerte schon 1933 die alte Diskussion um den Standort.³⁰ Die Reichsleitung entschied sich für den Neubau des Flughafens »Stuttgart Süd« auf den Fildern. Für Böblingen war dies eine fatale Entscheidung, die man mit allen Registern der Einflussnahme aufzuhalten versuchte. Doch weder der Vergleich mit einer betriebswirtschaftlich günstigeren Erweiterung auf dem Böblinger Flugfeld noch die explodierenden Baukosten für Stuttgart Süd (von den geplanten rund 3 Millionen Reichsmark auf 17,5 Millionen Reichsmark zusätzlich zum Landkauf von 5 Millionen) änderten unter den Bedingungen der nationalsozialistisch gleichgeschalteten Länder den Kurs des Reichsluftfahrtministeriums.³¹ Im Herbst 1939 wurde der zivile Landesflughafen offiziell nach Stuttgart-Echterdingen verlegt.³² Am Flugplatz in Böblingen war seit 1936 die

weitere Erschließung des Geländes in Gange, um ab 1938 erneut als Militärstandort für die Aufrüstung und Modernisierung der Waffentechnik zu dienen, als nationalsozialistischer Fliegerhorst.³³

100 Jahre nach der Eröffnung des zivilen Landesflughafens in Stuttgart-Böblingen und seiner Verlegung eine gute Dekade später auf die Filderebene stellt sich – wie oft bei Jubiläen – die Frage nach dem Charakter der Erinnerung: Das Kapitel des Flugwesens in Böblingen ist präsent wie kaum ein anderes zeitgeschichtliches Thema in der ehemaligen württembergischen Oberamtsstadt. Es stieß über lange Jahre ein im 20. Jahrhundert verortetes histo-



Poststempel warben für den Internationalen Flugplatz.



risches Bewusstsein an, inspirierte zu technischem Fortschrittsgeist, profilierte den Raum als Wirtschaftsstandort und stiftete Identität.

Wie blicken wir heute auf jene Phase des Landesflughafens Stuttgart-Böblingen – eingebettet in die militärische Nutzung des Standortes, aufgebaut seit 1915 während des Ersten Weltkriegs und fortgeführt als Garnisonsstandort im Zweiten Weltkrieg? Wie greifen wir sie als Leistung der zivilen Luftfahrt heraus und stellen sie zugleich als Teil einer langen Entwicklung der Flughafengeschichte dar? Einen Weg kann man vor Ort erfahren: Anlässlich des Jubiläums veranstaltet der Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen am 14. September 2025 gemeinsam mit lokalen Vereinen, Unternehmen und Initiativen ein Stadtteilstfest auf dem Flugfeld. Von 11 bis 18 Uhr gibt es an diesem Sonntag neben der Möglichkeit zum Austausch und Verweilen Attraktionen in der Luft und am Boden: Gezeigt wird u.a. die zweisitzige Klemm L25 (Baujahr 1934), die im Besitz der Stadt ist und von der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm e. V. liebevoll gepflegt und flugbereit gehalten wird. Das Stadtarchiv Böblingen bietet Einblicke in die Geschichte des ersten württembergischen Landesflughafens mit Vortrag und Filmpräsentationen sowie einer kleinen Ausstellung zu Leben und Wirken des Flugzeugvisionärs Hanns Klemm.

Die Sonderausgabe der Lokalzeitung *Böblinger Bote* feierte im April 1938 den Wandel: Böblingen zählte in der Folgezeit sowohl auf die militarisierte Fluganlage Fliegerhorst als auch die Hindenburg- und Ludendorff-Panzerkasernen am Schönbuchrand.

Über die Autorin

Tabea Scheible leitet seit 2020 das Stadtarchiv Böblingen. Sie studierte Geschichte, Politikwissenschaft und Spanisch und promovierte an der Eberhard Karls Universität Tübingen bei Prof. Dr. Sigrid Hirbodian, Institut für Geschichtliche Landeskunde und Historische Hilfswissenschaften, am Sonderforschungsbereich 923 zum Handlungsspielraum württembergischer Dominikanerinnen in Reform und Reformation.

Anmerkungen

- 1 *Württembergische Zeitung*, Ausgabe vom 1. Mai 1925 (Nr. 100).
- 2 *Stuttgarter Neues Tagblatt*, Ausgabe vom 30. April 1925 (Nr. 198), zweites Blatt.
- 3 Die Taufe erfolgte erst später, in Frankfurt.
- 4 *Schwäbische Kronik* im *Schwäbischen Merkur*, Ausgabe vom 20. April 1925 (Nr. 180).
- 5 *Stuttgarter Neues Tagblatt*, Ausgabe vom 20. April 1925 (Nr. 180), zweites Blatt.
- 6 Ebd., Ausgabe vom 18. April 1925 (Nr. 177), zweites Blatt.
- 7 *Württembergische Zeitung*, Ausgabe vom 18. April 1925 (Nr. 89), zweites Blatt.
- 8 StadtA BB A 36 Nr. 7
- 9 Daniel Kuhn: *Vom Flugplatz zum Flugfeld. Geschichte, Herausforderungen, Perspektiven* (Beiträge zur Böblinger Geschichte 1), Böblingen 2015, S. 13.
- 10 Günter Scholz: *Chronik des Flughafens Böblingen*, Hrsg.: Ders./Carola Eberhard in: *Böblingen und der Traum von Fliegen* (Böblinger Museumsschriften 22), S. 37.
- 11 Ders.: Hanns Klemm und sein Werk, in: ebd., S. 25.
- 12 StadtA BB A 36 Nr. 7.
- 13 Ebd.
- 14 Ebd.
- 15 Blog der AG Böblinger Flughafengeschichten: Wetterwarte (wie Anm. 10). Digital verfügbar unter: <https://flughafenbb.com/>.
- 16 *Süddeutsche Zeitung für deutsche Politik und Volkswirtschaft*, Ausgabe vom 13. Juli 1925 (Nr. 317).
- 17 Ebd.
- 18 Erwin Funk: *Böblingen – Fliegerstadt und Garnison*, Böblingen 1974, S. 58.
- 19 Ebd.
- 20 Axel Franz: *Der Hamburger Flughafen: Von Z wie Zeppelin bis A wie Airbus*, NDR Orte, 24. April 2024.
- 21 Ernst Vocke: Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1939, in: *Luftfahrt international* 2/1981 [überarbeitete, digitale Fassung 2019], S. 2f.
- 22 Blog der AG Böblinger Flughafengeschichten: 1925 Linienflug.
- 23 Daniel Kuhn: *Vom Flugplatz zum Flugfeld*, (wie Anm. 9), S. 22.
- 24 Ebd.
- 25 StadtA BB A 36 Nr. 8; Wolf-Dieter Dorn: *Die Entstehung des Landesflughafens*, Hrsg.: Ders./Carola Eberhard in: *Böblingen und der Traum vom Fliegen* (Böblinger Museumsschriften 22), Böblingen 2000, S. 14.
- 26 StadtA BB E 1/11 Nr. 60.
- 27 Stand der Volkszählung im Juni 1925 nach Stadt Böblingen AZ. 044.47 Stadtchronik.
- 28 Auskunft der Terminalaufsicht am Flughafen Stuttgart, 2. Juni 2025.
- 29 Erwin Funk: *Fliegerstadt* (wie Anm. 18), S. 60.
- 30 Daniel Kuhn: *Vom Flugplatz zum Flugfeld* (wie Anm. 9), S. 28.
- 31 Ebd., S. 29.
- 32 Erwin Funk: *Fliegerstadt* (wie Anm. 18), 1974, S. 61.
- 33 Daniel Kuhn: *Vom Flugplatz zum Flugfeld* (wie Anm. 9), S. 29.