

Luftwaffe

Flugplatz Habsheim

Schon um die Jahrhundertwende diente der „Habsemer“, wie der Flugplatz später genannt wurde, als Exerzierplatz der deutschen Soldaten. Um das Jahr 1910 jedoch, fand der Platz eine neue Verwendung. G. Châtel, der 1906 in Burzweiler eine Automobilfabrik gegründet hatte, fand Interesse an der noch jungen Fliegerei. Zusammen mit Jeannin und Spengler wurde die Fluggesellschaft „Aviatik“ gegründet. Man baute Ein- und Doppeldecker und führte die Probeflüge in Habsheim durch. Diese Flüge waren wohl die ersten im elsässischen Luftraum. Infolgedessen wurde der Flugplatz bald berühmt. Im April 1910 konnte Jeannin vor großem Publikum in einer Viertelstunde viermal den Flugplatz in einer Höhe von 35 Metern umfliegen. Damals eine beachtliche Pionierleistung. Schon im Juli desselben Jahres kam es zu einem großen 3-tägigen Flugmeeting. 50- 60000 Zuschauer, auch aus den Nachbarländern waren anwesend. Jeannin konnte seine 35 Meter überbieten und erreichte eine Höhe von 160 Meter. Damalige Flugpioniere waren Châtel, Faller, Stoeffler, Jeannin, Lemmlin und Ingold. Zwischen 1910 und 1914 haben diese Piloten der „Aviatik“ mehrere Rekorde gebrochen. Allerdings musste Lemmlin seinen Mut durch Absturz mit dem Leben bezahlen. Châtel wurde bei der ersten Schlacht um Mülhausen am 9. August 1914 im Rebberg von einer Granate tödlich getroffen.

Dann kam der Krieg. Die Firma Aviatik wurde wegen der Frontnähe nach Freiburg, später nach Leipzig verlegt, der „Habsemer“ wurde Militärflugplatz.

Die neue Waffe bot viele Vorteile. So konnte man hinter die vorderen feindlichen Linien sehen, fotografieren und das Feuer der Artillerie leiten. Später vermochte man auch aktiv mit MG und Bomben anzugreifen.



Aviatik Flugzeuge auf dem Flugplatz Habsheim 1914

Luftkrieg

Ein französisches Flugzeug erschien zum ersten Mal im Oberelsass am 6. August 1914. Deutsche Jäger zu Pferde, die längs der Doller patrouillierten, stiegen ab, legten ihre Karabiner an und schossen auf den Flieger der jedoch unversehrt entkam. Die Soldaten hielten wohl jedes Flugzeug für eine französische Maschine. So wurde auch der Mülhauser Zivilpilot Ingold beschossen, als er ein requiriertes Flugzeug, das kein Hoheitszeichen trug, nach Freiburg flog.

Die deutschen Flugzeuge trugen jedoch bald das Eiserne Kreuz auf weißem Grund, die französischen die trikolor Kokarde.

Als Mülhausen am 9. August zum ersten Mal von den Franzosen besetzt wurde, befand sich deren Generalstab im Schloss von Morschweiler. Auf einer Wiese in der Nähe landeten acht Eindecker von leichter Konstruktion aus weißer Leinwand. Sie wurden von französischen Jägern zu Pferde bewacht, die Bevölkerung bestaunte die Maschinen. Man benutzte die Maschinen zunächst nur um Meldungen zu überbringen. Da die Flugzeuge damals noch nicht bewaffnet waren, wurden sie auch nicht bei der ersten Schlacht um Mülhausen eingesetzt.

Ab September 1914 erscheinen fast täglich Flugzeuge über Mülhausen, die jedoch vergeblich beschossen werden. Am 8. September wirft zum ersten Mal ein Flugzeug eine Bombe über der Mülhauser Hauptpost ab. Das erste französische Flugzeug wurde 1915 bei Hirzbach abgeschossen.

Die Bombardierungen wurden zahlreicher. Auf Transporte und Truppenansammlungen wurden meistens 25 kg Bomben abgeworfen, die durch einen kleinen Propeller in Brand gesetzt, über dem Boden explodierten. Ende Januar 1915 werfen fünf Flugzeuge je eine Bombe über Lutterbach ab, das ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt war. Es gab zwei Tote und fünf Verwundete. Der erste Nachtangriff ereignete sich im Juli 1915. In der Nacht zum 30. griffen Flugzeuge aus Belfort zwei Fabriken am Stadtrand von Mülhausen an. Angeblich wurden dort Giftgase und rauchbildende Mittel hergestellt. Und am gleichen Tag, um 5:00 Uhr morgens, flog ein „Voisin“ Geschwader über den Rhein, um Ziele in Baden anzugreifen. Gegen 10:00 Uhr kehrte das Geschwader in guter Ordnung wieder zurück.

Am 21. August wurden in Mülhausen der Nordbahnhof, Gleisanlagen und Baracken in Lutterbach und Pfastatt angegriffen.



Bei Berrweiler erinnert ein großer Gedenkstein an den Absturz vom 14.09.1915 der beiden Piloten Leutnant Winter und Vizefeldwebel Preiss.

Im November wurden militärische Anlagen rings um Mülhausen öfters angegriffen. Die Angriffe wurden nun durch kompakte Luftformationen durchgeführt. Am 14. Dezember wurde wieder ein Geschwader von 14 Maschinen auf dem Flug nach Baden bei Mülhausen gesichtet und beschossen. Drei Maschinen wurden abgeschossen, aus einer sah man den Piloten fallen. Sein Kamerad kam im brennenden Wrack um. Die elf übrigen Maschinen flogen am folgenden Tag einen Vergeltungsangriff auf den Flugplatz Habsheim. Dabei wurde eine deutsche Maschine abgeschossen.

Ein schöner Gedenkstein im Wald bei Helfrantzkirch erinnert an den Absturz eines Flugzeuges vom 21.12.1915 der Feldflieger Abteilung 68. Bei den Piloten handelte es sich um den Leutnant Ernst Fintelmann vom Jäger Bataillon 5, geb. am 31.08.1892 in Nikolaiken, und den Unteroffizier Oskar Neumann vom Pionier Bataillon 17, geb. am 16.12.1891 in Brauerberg.

Der Gedenkstein trug ursprünglich einen deutschen Stahlhelm, der jedoch inzwischen entwendet wurde.



Am 21. Februar 1916 griffen wieder 14 Flugzeuge Habsheim an und warfen etliche Bomben auf den Wannebahnhof. Ein deutsches Flugzeug muss zwischen Morschweiler und Dornach notlanden, ein französisches beim Roten Meer. Soldaten eilten herbei, plötzlich startete das Flugzeug wieder und entkam.

Von Habsheim aus startete am 31. August der Unteroffizier Walter Kandulski von der Feld-Flieger-Abteilung 48 zu einem Flug in Richtung Belfort. Nahe der ehemaligen Grenze zwischen Altkirch und Belfort kam es dann zur Begegnung und unvermeidlichen Luftkampf, aus dem Kandulski als Sieger hervor ging. Erst später erfuhr Kandulski, wer sein Gegner war. Es war der damals europaweit bekannte und populäre Schauspieler Adolphe Pégoud. Pégoud war der erste Pilot, der wegen seiner Luftsiege als „Fliegerass“ bezeichnet wurde.



Am 6. September startete Kandulski wieder in die gleiche Richtung. An Bord hatte er einen Kranz mit der Inschrift:

„A Pégoud, mort en héros. Son adversaire.“

Er warf den Kranz über der Absturzstelle ab. Der Kranz lag lange auf dem Grabe Pégouds auf dem Belforter Friedhof und danach auf dem Heimatfriedhof von Pégoud. Siehe dazu unter „Texte“ den PDF-Artikel „Pégoud“.

Zwei Gräber von im Luftkampf gefallenem französischen Piloten befinden sich noch auf dem Friedhof in Lutterbach:

- Michel BERTROU , gefallen am 12. August 1918 im Luftkampf über Mülhausen im Alter von 21 Jahren.
- Maurice RIVIERE, gefallen im Luftkampf über Mülhausen am 25. Februar 1917 im Alter von 20 Jahren.



Luftschlacht über Mülhausen

Es war am 18. März 1916, ein sonniger Freitagnachmittag, kurz nach 15:00 Uhr, als ein Schwarm Flugzeuge von Westen her auf Mülhausen zuflog. Es waren etwa 20 schwerfällige Caudrom und Farman Doppeldecker, deren Geschwindigkeit weit unter 300 km/h blieb und die ohne jede Jagddeckung in etwas über 1000 Meter Höhe , eng geschart, mit Kurs über Mülhausen dem oft bombardierten Flugplatz von Habsheim zustrebten. Kleine, grauweiße Flakwölkchen umrahmten sie. Von Habsheim stiegen einige wendige Jagdflugzeuge auf. In das dumpfe Knallen der Abwehrgeschosse mischte sich das hastige Taktaktak der Maschinengewehre. Gleich am westlichen Stadtrand ereilte eines der Bombenflugzeuge sein Schicksal. Aus dem Motor schoss eine rote Stichflamme. Die Maschine wankte einen Augenblick, dann beleckten die Flammen die kastenartigen Tragflächen, die in der Mitte einknickten. Wie eine riesige Brandfackel sackte das Flugzeug ab, während einer der beiden Piloten, einen Stab in der Hand haltend, in die Tiefe stürzte. Etwa 100 Meter über dem Boden überschlug er sich und stürzte auf das Trottoir der Gebweilerstrasse, unweit der Daguerrrestrasse, wo er zerschmettert liegen blieb. Die Maschine

selbst schlug auf dem alten Kilbplatz von Dornach an der Tunnelstrasse auf, wo er als rauchender Trümmerhaufen liegen blieb.

Inzwischen hatte das französische Geschwader das Habsheimer Flugfeld erreicht, wo es Bomben zu werfen begann. Auf dieser Flugbasis lagen ein deutsches Bomben- und ein Jagdgeschwader, dessen Flugzeuge der französischen Bomberarmada entgegengeeilt waren. Es war da auch ein neuartiger Flugzeugtyp vertreten, ein Riesenflugzeug, das sechs Mann Besatzung aufnehmen und mit MG und Bordkanonen ausgerüstet war. Zum ersten Mal wurde in dem nun über dem Flugplatz beginnenden Luftkampf deutscherseits eine neue Spurmunition eingesetzt. Sie wies Explosionskörper auf, die in kurzem Abstand ein Wölkchen schufen, das von dem MG Schützen als Zielmittel benutzt werden konnte. Diese Munition bewährte sich jedoch nicht, und wurde nach diesem „Probekampf“ endgültig abgesetzt.

Übersichtskarte



Das französische Bombengeschwader kurvte so über dem Habsheimer Flugfeld und trat, nachdem es seine Bomben abgeworfen hatte, Mülhausen südlich umfliegend, den Heimflug an. Das deutsche Jagdgeschwader hatte vergeblich versucht, die Bomber auseinander zu treiben und es war zu mehreren Einzelluftkämpfen gekommen. Einer der französischen Bomber stieß hierbei mit dem deutschen Riesenflugzeug zusammen und beide stürzten über dem Flugfeld zu Boden.

Die Jagdflieger umkreisten auf dem Rückflug das gedrängt fliegende französische Bombengeschwader. Über dem Rebberg gelang es einem deutschen Jäger ein weiteres - drittes - französisches Flugzeug in Brand zu schießen, das im Zurenwald, südlich des Riestals, im Wald zerschellte.

Schließlich ereilte ein viertes Bombenflugzeug sein Schicksal. Es wurde bei Reichweiler über dem Nonnenbruch angeschossen und ging im Flachflug bei Roderen, südlich Thann in den französischen Linien nieder.

Von den zwei bekannten Abschuss- Piloten hat es einer zu einem bestimmten Ruhm gebracht. Während das bei Dornach abgestürzte französische Flugzeug von einem Lt. Pfälzer abgeschossen wurde, erlegte den im Zurenwald zerschellten Bomber ein gewisser Lt. Udet, der später einer der erfolgreichsten Kampfflieger, und in der späteren Literatur „Des Teufels General“ wurde.

Ernst Udet hat mit 62 Luftsiegen den Krieg überlebt. Kandulski dagegen hat diese Luftschlacht nicht überlebt. Er wurde von dem französischen Sergeant Ronserail aus Besançon abgeschossen.



Diese Gedenkplatte erinnert auch heute noch an diese Luftschlacht über Mülhausen. Sie befand sich zuerst auf dem kleinen Friedhof beim Flugplatz von Habsheim, und wurde später auf dem Militärfriedhof von Illfurth versetzt. Die Gedenkplatte trägt die Inschrift:

„Hier ruht die am 18. März 1916 gefallene Besatzung eines Flugzeuges der Fliegerabteilung 48, Walter Kurth, Leutnant der Reserve, Fritz Hopfgarten,

Offizierstellvertreter, Max Wallat, Vizefeldwebel. Sie starben an dieser Stelle nach heldenhaftem Luftkampf gegen ein französisches Geschwader gemeinsam mit ihrem Gegner. Errichtet von ihren Kameraden - April 1916.

Am 19. März unternehmen die Deutschen einen Vergeltungsangriff auf Belfort, die Franzosen einen Tag später auf Freiburg. Am 2. April bombardiert ein Einzelflugzeug das Zillisheimer Seminar, wo ein Stab einquartiert war. Mehrere Offiziere werden getötet.

Ein deutscher Pilot wurde am 22. Mai 1916 bei Guewenheim in der Luft getötet, die Maschine zerschellte im Rebberg zwischen Guewenheim und Senntheim.

Auch die Luftaufklärung hatte Fortschritte gemacht. So wurde am 23. August 1916 Niedermorschweiler, wo sich ein bedeutender Pionierpark befand, von einem Beobachtungsflugzeug unter dem Schutz von zwei Jagdflugzeugen überflogen und fotografiert. 6 Tage danach wurde das Depot unter schweren Artilleriebeschuss genommen und in Brand gesetzt.

Am 4. Oktober wurde ein, im Wald von Hochstatt gebauter Beobachtungsturm, von einem französischen Flugzeug entdeckt und am nächsten Tag durch schwere Artillerie beschossen. Die Arbeit eines Monats war damit zerstört.

Ein weiterer Abschuss ereignete sich am 7. November bei Guewenheim. Der französische Sous Lieutenant Henri Paillard wurde im Luftkampf von einer feindlichen Kugel an der Schläfe getroffen und stürzte mit seiner „Nieuport“ in den Oberwald von Guewenheim. Der 24 jährige Paillard war um 9:40 Uhr von Fontaine zu einem Erkundungsflug gestartet. Er wurde in Fontaine begraben, an der Absturzstelle erinnert auch heute noch ein Gedenkstein.



Schon anfangs 1917 beschießen Jäger mit ihren Maschinengewehren die Schützengräben und Kolonnen, die sich auf dem Weg zur Front befinden.

In der Luft gibt es täglich Duelle zwischen Habsheimer und Belforter Jägern. Beide Generalstäbe wollen die Luftherrschaft erobern, denn nur so können die Beobachtungsflüge einigermaßen unbehelligt durchgeführt werden und können die Bomber immer tiefer ins Feindesland eindringen. Am 3. Juni wird der Nordbahnhof von Mülhausen in Abständen von je 4 Stunden unablässig bombardiert, um den Verkehr lahm zulegen. Noch am selben Tag werden mehrere Ortschaften, die nun zum Operationsgebiet gehören, darunter auch Niedermorschweiler, evakuiert.

Auf dem Friedhof von Saint Cosme befindet sich noch die Grabplatte des Piloten Henri Schneider, der am 23. Februar 1918, im Alter von nur 22 Jahren bei Exbrücke (Pont d'Aspach) im Luftkampf sein Leben verlor.

Die Gravur der Grabplatte ist nur noch schwer zu entziffern, deshalb hier der vollständige Text:

Henri Paul Marie Antoine Eugène SCHNEIDER - Né le 24. Juillet 1895 à Paris - Maître de Forges - Engagé volontaire pour la durée de la Guerre - Sous Lieutenant au 21^{ème} Régiment de Dragons - Pilote Aviateur à l'Escadrille de chasse N° 49 - Chevalier de la Légion d'Honneur - Décoré de la Croix de Guerre avec Etoile et Palme - Frappé mortellement en combat aérien à l'Attaque du Pont d'Aspach le 23. Février 1918 et Décédé le même Jour à l'Ambulance de Bellemagny, Alsace à l'Age de 22 ans - Inhumé provisoirement au Cimetière Militaire de St Cosme du 25. Février 1918 au 1er Décembre 1920 Repose maintenant dans le Caveau de l'Eglise St-Charles au Creusot



Nun noch ein persönlicher Bericht des jungen Piloten Ernst Kock, der gleich nach seiner Ausbildung 1918, zur Jagdstaffel 11 nach Habsheim kam. Er berichtet von seinem ersten Luftkampf bei Mülhausen, und wie er zwischen Lutterbach und Sennheim notlanden musste:

Ich war gerade zur Richthofen-Staffel gekommen, als die Franzosen mit großen Bombermaschinen unter dem Schutz von Jagdfliegern Mülhausen angriffen. Nun mussten wir starten. Wir hatten in den Tagen zuvor Staffelfliegen geübt. Der jüngste Pilot - er wurde allgemein das Häschen genannt - kriegte Bescheid, zuerst zu starten. In 1000 Meter Höhe drehte ich meine Platzrunden. Dann sind die anderen gestartet und ganz unten flog zuletzt der Kapitän. In dieser Staffelform sind wir von Habsheim aus den Bombern entgegengeflogen und wurden gleich aus den Wolken heraus angegriffen. Und ich natürlich zuerst. Wir hatten auf der Fliegerschule alles gelernt, was wir so zu machen hatten. Ich war aber überrascht. Ich hatte überall herumguckt und überhaupt kein Flugzeug gesehen. Plötzlich höre ich „dat, dat, dat, dat“ und sehe, wie aus meinen Tragflächen, die aus Leinwand bestanden, lauter Fäden wie Wollfäden im Wind flatterten. Dort waren die Kugeln hindurchgegangen. Gott sei Dank hatte ich da

noch nichts abgekriegt. Nun begann für mich aber erst der Luftkampf. Alle waren in Kämpfe verwickelt. Dann war ich alleine in der Luft. Wo die anderen geblieben waren, wusste ich nicht. Auf einmal tauchte ein Flugzeug vor mir auf. Ich hatte es genau im Visier, als wenn es so sein sollte.

Ich schoß. Bei jeder Propellerdrehung geht ein Schuß durch den Propeller. Ich sehe, dass die Maschine vor mir anfängt zu qualmen. Im gleichen Moment merke ich, dass schon wieder einer von hinten vorbeigerauscht ist. Ich gucke: „Oh Gott, oh Gott, die runde Kokarde.“ Er hatte mich zunächst verfehlt, nahm mich dann aber wieder ins Visier und schoß. Ich merkte, dass meine Höhen- und Seitensteuerung keine Wirkung mehr tat. Ich war quasi flügelahm. Unter mir erblickte ich in der Nähe von Lutterbach die Straße nach Sennheim. Von oben sah es aus, als wenn zu beiden Seiten der Straße grünes Gelände sei. Mit einem Mal merke ich, dass es sich um Wald handelte.

Die Bäume waren vielleicht zwei Etagen hoch. Ich überlege mir, die Maschine langsam ausschweben zu lassen, bis sie von selbst senkrecht runterfallen würde, dann sie noch einmal hochzureißen und sie daraufhin endgültig fallen zu lassen. Das habe ich so gemacht. Dabei kamen natürlich die Baumspitzen überall durch die Tragflächen durch. In einem dicken Wulst von Tannen blieb die Maschine in ca. fünf bis zehn Metern hängen.

Nach Möglichkeit sollten wir die Maschine sprengen, daran habe ich aber gar nicht mehr gedacht. Ich raus. Ich war noch nicht einmal aus der Maschine gestiegen und an einer Birke herunter geklettert, da bekam ich schon Artilleriefeuer aus der Richtung des Hartmannsweilerkopfs, ob von uns oder vom Feind, wußte ich nicht. Ich bekam an der Nase einen Streifschuß. Nun musste ich natürlich ein Loch suchen. Ich brauchte aber gar nicht lange zu suchen, da in der Umgebung viele Granatlöcher waren. Ich habe gedacht: „Mensch, hier muß aber was los gewesen sein“. Ich habe in dem Loch abgewartet und ein bißchen gezittert. Auf einmal höre ich, dass Leute kamen. Ich horchte und erkannte, daß Deutsch gesprochen wurde: „Nein, hier ist er nicht, etwas weiter links muß er sein.“ Ich schrie aus: „Hier ist er!“. Die haben mich dann gleich zum Artilleriestab gebracht.

Ich wurde ein bißchen verbunden und dann wurde in Habsheim am Flugplatz angerufen. Schnell kam ein Auto angeflitzt und hat mich abgeholt. Ich war siegesgewiß und wollte als Häschen meinen ersten Abschub melden. Bald wurde mir bewußt, dass ich einen Fehler gemacht hatte. Ich hätte nachstarten sollen, den feindlichen Flieger richtig beschießen sollen, bis er unten am Boden gelegen hätte. Es wurde uns nie auf der Jagdschule gesagt, dass bei der Jagd der als Sieger gilt, der den letzten Schuß abgegeben hat. Nicht ich, Hermann Göring kriegte den Abschub zugesprochen. Nachher wurde mir klar, weshalb die Staffelführer so hohe Abschnüsse hatten. Und was der Staffelführer sagt, das stimmt natürlich.

Siegesfeier! Wir hatten allerlei Abschüsse gehabt. Die französische Staffel hatte abdrehen müssen und war in diesem Moment besiegt. Die großen Bomber alleine waren nicht wendig genug, um Angriffe abzuwehren. Es hatten sich auch mehrere von uns auf die Bomber gestürzt und einen oder zwei von den Bombern abgeschossen. Ja, es war ein großes Fest.

Für weitere Bilder und Informationen verweisen wir auf unsere Homepage unter der Rubrik „Fliegerdenkmale“.