

CENTENAIRE

14-18

+ LES 70 ANS DE LA LIBÉRATION 39-45

- Animations
- Spectacles
- Expositions
- Conférences
- Commémorations

DU 8 AU 14
SEPTEMBRE 2014

Salle Polyvalente - Place de la Liberté
Stade Pavageau - Sentier du Rembêtant



Sommaire

I. TRANSPORTS MILITAIRES DE 14-18

- P 3 Le BLERHOT XI
- P 4 La bicyclette pliante du capitaine Henri GERARD
- P 6 Les cerfs-volants militaires
- P 8 Les automobiles : Dion-Bouton, Model T, Delage AE, Renault
- P 12 Le dirigeable Z-VIII
- P 13 Les pigeons de combat

II. POILUS : SOUVENIRS DE TRANCHEES

- P 14 L'uniforme et équipements de l'infanterie française
- P 16 Extraits d'interview de Poilus dombaslois
- P 17 Le Dombaslois Pierre NIEDERLEIDNER
- P 18 Le Dombaslois Charles Léon MAIRE
- P 19 Lettre du poilu Lazare SILBERMANN
- P 20 La lettre du soldat Victor FISCHER
- P 22 L'ART des poilus dans les tranchées
- P 23-31 LE RECIT : *Dombasle-sur-Meurthe, le sentier du Rambêtant*

III. FEMMES ET HOMMES D'HONNEUR

- P 32 Louis GUNGOT (1864-1948) : tenue militaire de camouflage
- P 34 Lucien JONAS (1898-1947) : peintre militaire
- P 36 Marie MARVINGT (1875-1963) : l'avion sanitaire militaire
- P 38 René FONCK (1894 -1953) : « l'As des As »
- P 39 Francisque POULBOT (1879-1946) : illustrateur de guerre

IV. DEVOIR DE MEMOIRE

- P 40 Exposition: Le sport sort des tranchées
- P 42 Le musée d'Art Militaire de Vincey
- P 43 Le Centre de Documentation et de Recherches Historiques
- P 44 Morts pour la France de 14-18

V. 1939-1945

- P 46 Ferris SUTTLE (US Air Force) : 28 août 1944 à Dombasle

P 47 Remerciements

P 48 Jeux des 7 erreurs

Éditos

Madame, Monsieur, Chers Concitoyens,

Nous entrons cette année dans les commémorations du Centenaire du 1^{er} conflit mondial, qui se prolongeront jusqu'en 2018.

La géographie raconte l'histoire autant que les archives. Ici une rue, là une colline comme le Rambêtant. C'est là que se sont déroulés des événements qui ont marqué notre commune durant la Première Guerre mondiale. Ces lieux sont toujours inscrits dans nos paysages même un siècle plus tard.

Presque intacts, parfois modifiés mais jamais oubliés. C'est notre fierté à Dombasle de **rendre toujours visible** ce qu'ailleurs avec le temps parfois on a enfoui.

Notre commune de « *Dombasle, située pendant toute la durée de la guerre à proximité du front, a supporté avec un grand courage de violents bombardements par canons et par avions qui ont fait plusieurs victimes parmi ses habitants* ». (Citation Croix de Guerre 14-18 de la Ville - JORF du 29 janvier 1921).

En effet, à l'issue de ces 1 561 jours de guerre, notre ville est sortie exsangue de cet embrasement mondial avec près de 10 % de pertes (civils et mobilisés).

Il était inconcevable que nous puissions oublier d'honorer la mémoire et les sacrifices de nos aïeux.

Les diverses manifestations qui accompagneront ces célébrations, à l'image de ce catalogue, du sentier de la mémoire et de l'exposition d'une ampleur exceptionnelle sont le fruit d'un **travail commun** pour la **mémoire collective**.

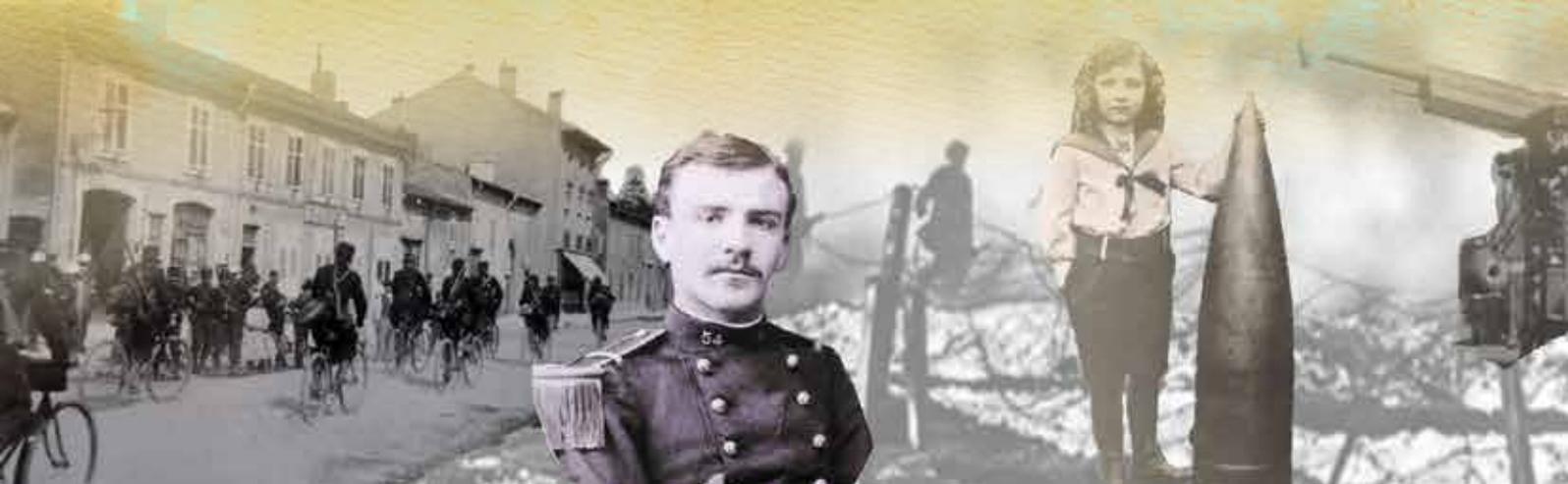
Que tous les artisans de ces commémorations : collectionneurs, historiens, amoureux de notre ville, services municipaux et bénévoles soient ici remerciés.

Ces différents supports se veulent avant tout pédagogiques, ayant pour objectif d'expliquer la vie durant cette effroyable période.

Nul doute que ceux-ci représentent avant tout un **magnifique message de paix et d'espoir** envers nos générations futures.

Bonne lecture.

David Fischer
Maire de Dombasle



Le Blériot XI



Club de tennis de Dombasle avec prêt de la maquette de l'avion Blériot XI
Licence-built : Blériot XI - Manufacturer : Louis Blériot
Designer : Louis Blériot and Raymond Saulnier - First flight : 23 January 1909



Louis Charles Joseph Blériot (1^{er} juillet 1872 à Cambrai - 2 août 1936 à Paris) était un constructeur de lanternes d'automobiles, d'avions, de motocyclettes et d'aéroplane, et pilote pionnier de l'aviation française.

Il fut le premier à traverser la Manche en avion le 25 juillet 1909 avec le Blériot XI. Ingénieur de l'École centrale (promotion 1895), il a volé pour la première fois en 1907 dans un avion de sa conception. En 1910, il deviendra titulaire du premier brevet de pilote délivré en France.

Blériot XI

Vue de l'avion
 Manœuvre d'observation

Équipage
 Un pilote

Motorisation
 Moteur Gnome de 60 cv

Dimensions
 Envergure 8,50 m
 Longueur 7,60 m
 Surface alaire 14 m²

Masses
 A vide 300 kg
 Avec armement 450 kg

Performances
 Vitesse maximale 110 km/h
 Vitesse ascendante 150 km/h



LA TRAVERSÉE DU PAS-DE-CALAIS EN AÉROPLANE
 Blériot atterri sur le Juleux de Douvres

Blériot XI

Le Blériot type XI est un avion construit par Louis Blériot utilisé par l'armée française au cours de la Première Guerre mondiale.

Conçu en 1908 au tout début de l'histoire, il resta en production jusqu'en 1931. Il est resté célèbre pour avoir effectué le 25 juillet 1909 la première traversée de la Manche en parcourant les 36 km en 37 minutes à la vitesse moyenne de 67,6 km/h.

En 1915, le chef pilote de Blériot, Adolphe Pégoud, l'utilisa pour le premier sautage d'un parachutiste. Il effectua le premier sautage "précédent de saul serbatiq" et réalisa le premier sautage après à un câble tendu sur le ravio auquel l'ailon sient s'accrocher et reste suspendu.

Maquette à l'échelle réalisée par
 Michel WENDER et Jean-Luc LARRIERE
 Décor : Michéle WENDER et Marie-France LARRIERE



La bicyclette pliante de 1894 du capitaine Henri GERARD



Henri GÉRARD fit la campagne de 1870-1871 comme enfant de troupe, la campagne du Tonkin 1887-1888. Sous-officier passé par l'école de Saint Maixent, il fut promu sous-lieutenant puis lieutenant, capitaine et enfin chef de bataillon. Il fit une partie de sa carrière au 147ème de ligne (ancêtre du 147ème RI) entre 1900 et 1906. C'est au sein de ce régiment qu'il monta un peloton cycliste, puis une compagnie de 150 hommes. Cette compagnie entreprit, pour la revue du 14 juillet 1901, un raid à vélo de Sedan à Paris. Les journaux de l'époque relatent cet événement. La compagnie cycliste du 147ème de ligne défila à Paris à l'hippodrome de Longchamp : elle remporta un vif succès. Il décèdera en 1908.



Peugeot Captain Gerard Folding Bicycle

Le vélo comme instrument de guerre.

Cette idée qui peut apparaître comme totalement saugrenue pour un homme du XXI^e siècle, l'était beaucoup moins pour les militaires du XIX^e siècle qui étaient confrontés à de toutes autres contingences en terme de transport et de transmission de l'information. C'est dans ce contexte que le capitaine Henri Gérard consacra une énergie folle pour concevoir une bicyclette pliante, relativement légère et maniable et pour faire admettre à ses supérieurs, les multiples services que cet engin pouvait fournir à l'armée.

L'utilisation de la vélocipédie dans les armées est rendue officielle en 1887, et l'on commence à penser qu'elle peut avantageusement remplacer le cheval pour un certains nombres de taches d'intendance comme la transmission d'information. En temps de guerre, l'approvisionnement en vivres des

L'industriel Charles Morel réalisa un prototype de vélo pliant en 1892, alors qu'au même moment, le lieutenant Henri Gérard imagine l'usage d'une bicyclette pliante pour l'armée...

Les deux hommes se rencontrent et finalisent la pliante, qui sera exposée au Salon du Cycle à Paris en décembre 1894: véritable succès public.

Vingt-cinq modèles seront ensuite commandés au lieutenant pour l'armée française, mais aussi pour les armées russes et roumaines.

Promu capitaine, Gérard atteint une certaine célébrité qui conduit à la rupture de son partenariat avec Morel, véritable père de ce concept.

Le brevet fut dès lors vendu à Peugeot en 1899, et la pliante produite jusqu'en 1914 avec une version modernisée comprenant garde-boue et nouveau guidon. Elle valait à l'époque un peu plus de 300F.



Soldat avec sa bicyclette

SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES & CYCLES PEUGEOT

BICYCLETTE PLIANTE "SYSTÈME GÉRARD"
transformée 1912 (modèle de l'armée). Prix : Fr. 300



Le modèle déposé est le seul type de bicyclette pliante, et ainsi conçu pour être dans l'armée française. Ce vélo permet avantageusement, pendant sa conception et lorsque et sans être en rapport à sa fabrication.

DESCRIPTION

<ul style="list-style-type: none"> Châssis de 4 7/8", sur de 25 1/2" Guidon sans ressort dans l'axe. Pédalier large. Pédales acier. Pneus Michelin à talon. 	<ul style="list-style-type: none"> Collier réglable pour roues inflex. Roues de 48 cm de diamètre. Pneus de pédales 23 dents. Pneus de moyeu 9 dents. Développement 9"20.
--	--

Le prix catalogue s'entend cadre et roues seuls, avec deux tubes non soustraits avant et arrière.

Les tubes ont joints en caoutchouc et sont sur ce type de machine qui se peut facilement réparer sans matériel de moyen à main libre et facile.

Pour connaître de compléter la bicyclette pliante par les accessoires suivants :

- Garde-boue acier, spécialement : Fr. 22 le paire
- Manilles de suspension, spécialement : Fr. 8 le paire.

Sur demande, nous enverrons la Pliante dans un panier-cadre. Prix : Fr. 30.






troupe est en général l'un des premiers casse-tête du commandement et l'infanterie montée, plus que tout autre corps d'armée a de très gros besoins car il faut alimenter les hommes et les bêtes.

Remplacer des chevaux par des bicyclettes qu'il n'est nul besoin de nourrir présente un avantage indéniable dont l'idée fait peu à peu son chemin chez de nombreux officiers français. Pourtant l'utilisation de la bicyclette ordinaire présente des inconvénients importants car elle contraint les militaires cyclistes à ne suivre que les routes et les bons chemins ce qui en tant de guerre n'est pas forcément le plus efficace et le plus rapide.

Persuadé que la bicyclette ne doit pas être cantonnée aux seules activités de transmission d'information et qu'elle peut jouer un rôle important dans l'infanterie pour les éclaireurs mais aussi pour des unités combattantes Henri Gérard livre ses réflexions en 1893 dans des articles puis l'année suivante, dans un petit



Photographie prise à Vienne : source site forum Tonton Vélo

ouvrage d'une centaine de pages intitulé : « Le Problème de l'infanterie montée résolu par l'emploi de la bicyclette ». Partant du principe « qu'il fallait faire porter le cycle par le cycliste là où le cycliste ne pouvait être porté par le cycle », Henri Gérard, alors Lieutenant dans l'infanterie au 87^e de ligne, inventa, selon l'histoire officielle, la bicyclette pliante.

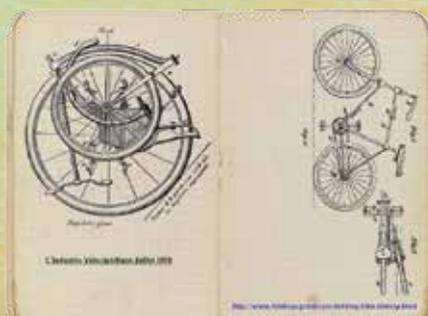
D'abord elle se devait d'être facilement pliable. Une fois pliée, son encombrement

réduit ne devait pas gêner les mouvements du fantassin et lui permettre d'utiliser son fusil sans peine. Sur la route, sa position volontairement surbaissée permettait de mettre pied à terre sans descendre de la selle, cela afin d'éviter une chute, qui dans un bataillon en marche, en aurait provoquée de nombreuses autres...

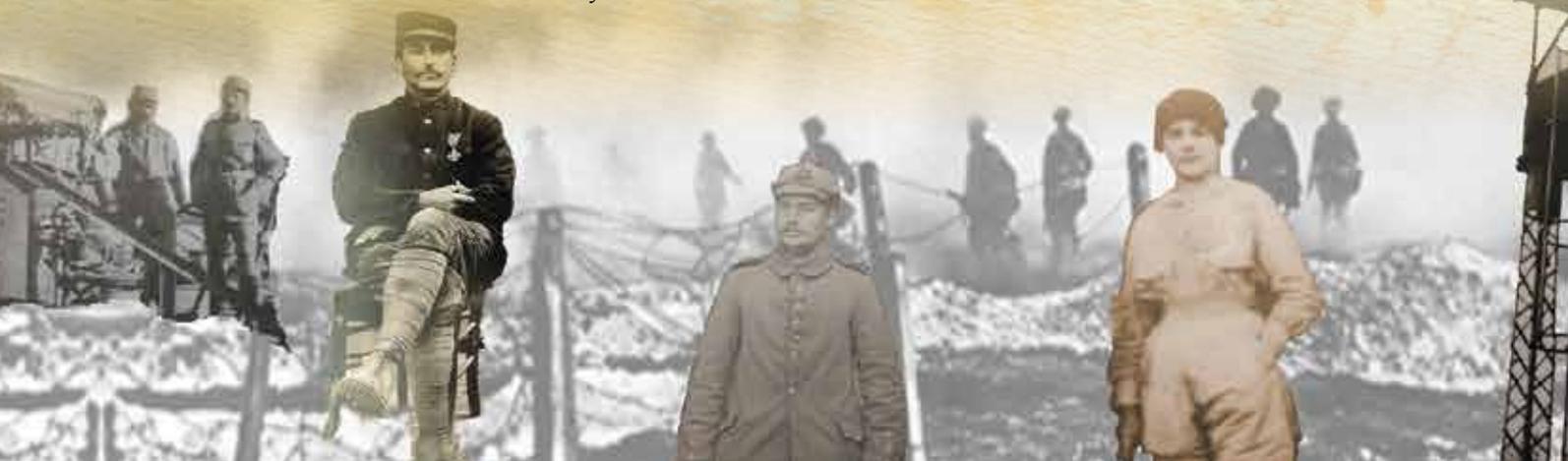
Source :

> http://www.lepetitbraquet.fr/chron84_capitaine-henri-gerard.html

> <http://velo-design.com/2012/06/19/bicyclette-pliante-capitaine-gerard>



Cycliste en embuscade



Les cerfs-volants militaires

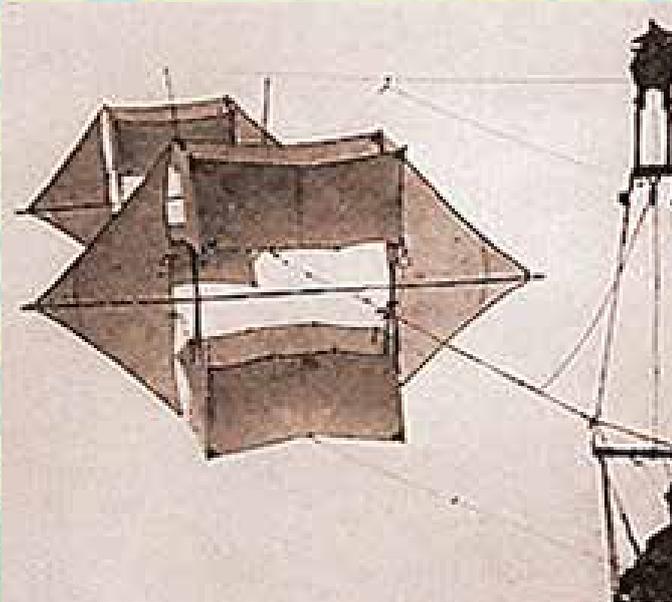
Exposition « Cerfs-Volants militaires et scientifiques d'il y a cent ans »

Les compagnies d'aérostiers ont aussi utilisé des cerfs-volants pour observer les lignes adverses en embarquant des appareils photos mais aussi et surtout

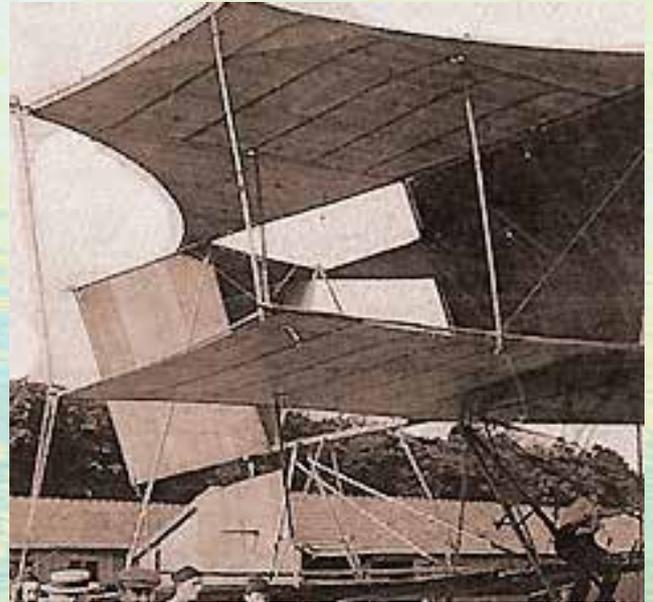
des observateurs qui ont atteint des hauteurs insoupçonnées alors que l'aviation n'en était qu'à ses débuts. Le cerf-volant a aussi été à l'origine

de nombreuses expérimentations scientifiques. Enfin, peu de personnes savent que le cerf-volant a été à l'origine des biplans.

Développement militaire du cerf-volant



Un observateur militaire



Aéroplane militaire au camp de Satory (Versailles)

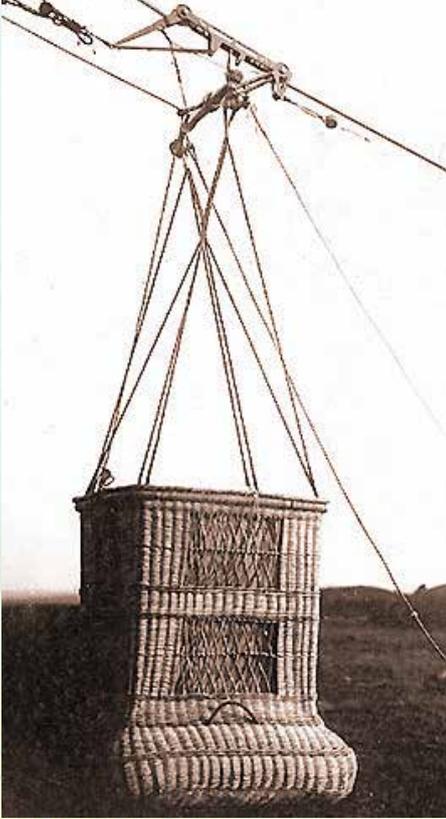
En 1902, le capitaine Saconney obtient son Brevet Supérieur d'Aéronaute et devient spécialiste aérostier. A la demande du Ministre de la Marine, il est détaché à bord d'un torpilleur de l'escadre du Nord pour suivre des expériences de téléphotographies au large de Rochefort.

Il expérimente un système de cerfs-volants susceptibles d'emporter dans un premier temps un appareil photographique qui permet d'établir un relevé des côtes. La photographie aérienne par cerf-volant n'est déjà plus un secret grâce aux travaux d'Arthur Batut et d'Emile Wenz,

mais Saconney va lui apporter toute sa rigueur scientifique.

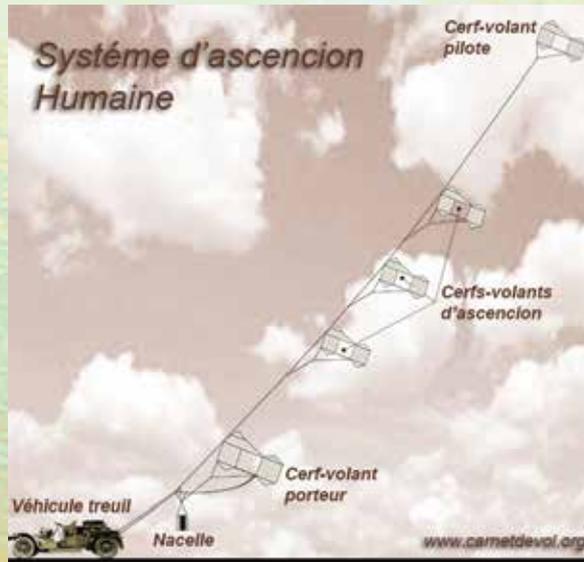
De son côté, le capitaine Dorand s'intéresse à la téléphotographie, il apporte des perfectionnements à la stabilité du cerf-volant d'observation.





L'équipe de montage du cerf-volant comprend quatre hommes :

- deux hommes placés de part et d'autre du cerf-volant. Leur rôle est de monter les chevalets et de s'occuper, l'un, des attaches du câble principal, l'autre, de celles du câble secondaire,
- un surveillant en avant pour dégager les divers systèmes d'attache,
- un homme à l'arrière, au treuil. On fixe ensuite la nacelle et on fait un essai avec la nacelle lestée.



Félix Peaucou

Le 17 avril 1914 à Villey-St-Etienne, le caporal aérostier Félix Peaucou put atteindre l'altitude incroyable de 650m.

Jamais égalée, cette performance constitue de fait le record de France d'ascension humaine par cerf-volant.

Source : <http://www.carnetdevoil.org/1914-1918/cerf-volant.html>



Jules Dion

(1889-1940)



*De Dion
Bouton*

1899
1902



Albert de Dion aux commandes de son premier tricycle (1887)

Détail de la transmission : soufflet de cardan en cuir, frein à enrouleur...



DE DION - BOUTON Vis-à-vis Type G

Centenaire...

C'est de fin Juin 1899 que date le véhicule que nous vous présentons.

Le comte Jules-Félix Philippe Albert de Dion (qui devint marquis à la mort de son père) et Georges Bouton, fils d'artistes, œuvraient dans le domaine de la vapeur.

En 1895, alors qu'ils faisaient déjà figure de précurseur, ils déposèrent le brevet d'un dispositif de commande d'allumage électrique pour les moteurs à explosion... Objectif : faciliter l'utilisation courante de véhicules motorisés.

Ce fut d'abord un monocylindre à essence monté sur des tricycles. Le succès commercial les incite à passer au quadricycle. En Juin 1899 donc, ils déposent le brevet d'une véritable voiturette : celui de la célèbre vis-à-vis que l'on voit sur notre photo. Ce sera la première voiture de série, équipée du non moins célèbre essieu arrière breveté dès 1893 : deux semi-essieux avec joints de cardan, les deux roues étant reliées par un tube coudé qui contourne le pont, ce dernier étant suspendu.

Le moteur et les organes mécaniques étaient disposés sous le siège arrière.

En 1902, le moteur fut monté à l'avant, donnant naissance à la version dite « populaire ».

La production passa successivement de 1 156 exemplaires en 1899 (c'était la première standardisation) à 1 415 en 1900, 253 en 1901, et 146 en 1902. Au cours de cette même période, Peugeot ne produisit que 1 900 voitures.

S'il est une voiture que vous deviez avoir vue au moins une fois dans votre vie, c'est bien cette voiture.

Fiche technique :

Moteur monocylindre de 498 cm³ développant

5 chevaux à 1 600 tours/minute.

Boîte de vitesses à 2 rapports.

Transmission aux roues arrière.

Vitesse maximale : 40 km/h. Poids : 400 kg.

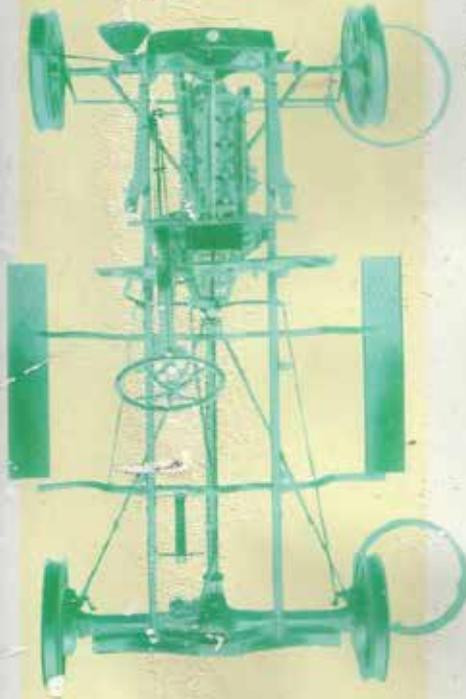


Henry Ford

(1863- 1947)

Ford

1908
1927



Model T

Plus de 15 millions d'exemplaires,
élu(e) voiture du siècle !

Écologiste, anti-alcoolique, philanthrope, pacifiste, autodidacte, peu cultivé, intuitif, tout de principes philosophiques, épris de moralité publique, tyrannique dans ses méthodes, despote : on pourrait ajouter d'autres informations encore pour décrire (à défaut de pouvoir expliquer) la personnalité très complexe d'Henry Ford. Il y faudrait consacrer la totalité de cette rubrique.

Dès 1906, Ford avait compris que l'avenir résidait dans la motorisation des masses populaires. La même année, il lance la Model T, voiture à 4 cylindres, puis ses versions R et S, plus spacieuses.

1908, en Octobre naît la Model T (comme Town, c'est-à-dire ville). Elle coûte le salaire annuel d'un instituteur. Il fait intervenir -déjà- des sous-traitants. Deux ans plus tard, il fait construire une usine ultra-moderne en béton armé et verre et y applique les théories de Frederick Taylor. La première chaîne d'assemblage au monde entre en service en Août 1913.

Alors qu'en 1911, 6.867 ouvriers avaient produit 54.000 voitures, en 1914, les 12.880 ouvriers en sortent plus de 250.000. L'assemblage d'une Ford T ne demande que 93 minutes. Henry Ford construit alors plus de 50 % de plus d'automobiles que toutes les autres marques américaines réunies.

Les prix, eux, baissent constamment. Par exemple, la version runabout est vendue 500 dollars en Août 1913, 440 en Août 1914, et 390 dollars en Août 1915. Henry Ford annonce alors que, dès que sa production aura atteint 300.000 voitures en douze mois consécutifs, il remboursera 50 dollars à tout acheteur. Et il le fait. Les prix, eux, continuent à baisser : 290 dollars en 1923, 260 dollars en 1925.

Les versions vont se multiplier, y compris en engin de course et en tracteur agricole. Sans oublier la snowmobile (avec skis à l'avant et chenilles à l'arrière) pour le Canada. L'une d'elles, la "Tin Lizzie". On verra même des Ford T sur les plateaux de tournage de films.

Plus qu'une simple voiture, la Ford T était autre chose : elle illustrait un art de vivre, elle symbolisait d'importants changements dans la société, elle était le phare d'une révolution industrielle, elle matérialisait une nouvelle conception du travail.

Fiche technique :

Moteur à 4 cylindres en ligne de 2.892 cm³, à soupapes latérales, développant 20 chevaux à 1.800 tours/minute. Boîte de vitesses à train épicycloïdal unique offrant deux vitesses avant et une marche arrière. Transmission aux roues arrière. Vitesse maximale : 80 km/h. Poids : 750 kg.

Louis Delâge

(1874 - 1947)



1910
1911



Une partie de la planche de bord quelque peu minimaliste du type AE

Delage type TR - 1911



Delage AE

Belle voiture française

Telle était l'un des slogans de cette très importante société française. Ayant à l'origine produit des voiturettes et voitures légères de qualité, avant d'attacher son nom à des modèles routiers de luxe, de grand luxe et de sport, Delage faisait appel à des techniques toujours personnelles.

En 1905, Louis Delage, ingénieur des Arts et Métiers, quitte Peugeot et fonde à Levallois, près de Paris, sa propre firme dans l'intention de créer ses propres voiturettes. Le succès ne tarde pas, tant sur le plan commercial que dans le domaine sportif. Après la victoire d'une Delage au GP des Voiturettes de 1908, le constructeur commence à diversifier et à proposer des petites quatre cylindres légères et performantes.

Cette orientation, qu'il n'avait pas voulue au départ, lui est dictée par la demande, mais, ne disposant pas encore de moteurs de sa fabrication, Louis Delage se tourne vers Ballot qui lui cède une licence de fabrication tout en assurant un approvisionnement complémentaire. Parallèlement, Delage se fournit chez De Dion-Bouton et Chapuis-Dormier.

C'est d'un moteur de Dion-Bouton dont est équipé le type AE, qui n'est déjà plus ni une voiturette, ni une voiture légère, puisqu'elle peut accueillir 4/5 personnes.

Les types T et TR, dits "8 cv renforcé", succédant au type AE, seront les dernières Delage légères équipées de moteurs Ballot, car Louis Delage cherche à s'affranchir de l'emprise de ses fournisseurs. En 1913, les types A1 et B1 à moteur Delage feront oublier le précepte initial de la marque : "ne faire qu'une chose, mais la bien faire".

La firme, fusionnée à Delahaye en 1935, connut la même tragique destinée.



Fiche technique :

Moteur Dion-Bouton à 4 cylindres en ligne de 1 365 cm³ développant 13 ch à 1 800 tours/minute.
Transmission par boîte de vitesses manuelle à 3 rapports ; roues arrière motrices.
Poids : 1 020 kg. **Vitesse maximale** : 65 km/h.



Louis Renault (1877- 1944)

RENAULT, CRÉATEUR D'AUTOMOBILES

Une Renault pour tous

Durant ses dix premières années, l'entreprise Renault connaît une extraordinaire progression. En 1909, elle fait l'événement en lançant le Type AX, sa première véritable automobile populaire.

▼ Une voiture presque centenaire... Étrange objet qui invite à la méditation.

L'essor de l'entreprise Renault, à l'aube du XX^e siècle, est météorique. Dans les premières années du siècle, chaque nouveau modèle marque un progrès décisif. L'introduction du Type AX, catalogué comme une "7 / 8 CV", constitue un événement très important dans l'évolution. Dès le millésime 1910, la gamme s'élargit. Une version allongée a été développée, avec un empattement qui passe de 2,90 m à 3,06 m. Grâce à cette plate-forme plus

importante, il est possible de monter des caisses plus spacieuses. On voit notamment apparaître un "tonneau" à quatre places. Mais la vocation de la 7/8 CV, qui reste le modèle de base jusqu'au début de l'année 1913, est celle d'un véhicule minimaliste et la plupart des modèles vendus sont à deux places. † S.B.

Après avoir acheté des monocylindres De Dion-Bouton, Louis Renault a produit ses propres moteurs bicylindres à partir d'avril 1902. La mécanique 7 / 8 CV dérive directement de celle des taxis AG qui sont fabriqués depuis l'automne 1905 et qui entreront dans l'Histoire en étant enrôlés en 1914 parmi les célèbres "taxis de la Marne".



© D.S.

Dirigeable Z-VIII abattu à Badonviller

Le 22 août 1914, au tout début de la Grande Guerre, le dirigeable allemand Z-VIII qui était basé à Trèves, observait les mouvements de troupes françaises sur les Vosges.

Au dessus de la commune de Badonviller en Meurthe et Moselle, il est atteint par des projectiles d'une batterie de 75 du 65^e R.I.T. et notamment par des tirs d'une pièce à laquelle étaient attachés les pointeurs Gondouin et Colibert, les servants Couturiers, Hirsch et Hue et commandée par le Lieutenant Quiquendon.

Août 1914. C'est à l'aube du 22 août qu'un dirigeable allemand - le Z. L. VIII - vint pour la première fois évoluer au dessus de notre territoire.

Entre 4 et 5 heures du matin, il apparaissait à l'horizon, planant à 400 mètres environ et se dirigeant vers Baccarat. A peine au dessus du bivouac du deuxième échelon du parc du 21^e Corps à Badonviller, il laisse tomber

trois bombes qui éclatent assez loin sans causer le moindre dégâts. Aussitôt, nos soldats qui jusqu'alors avaient cru qu'il s'agissait d'un aérostat français, tiraient avec frénésie, contre le pirate. Mais sans succès !

L'équipe mobile du deuxième échelon avait fort heureusement deux pièces de rechange de 75. Le chef d'escadrille Beaucourt qui commandait cet échelon donnait vite l'ordre de mettre en batterie. Deux pointeurs d'élite, Louis Gondouin et Georges Colibert prennent place, visent et tirent douze coups. Au cinquième le Z. L. VIII était atteint, piquait; donnant de la bande, ralentissant et faisant un virage.

Il cherchait à s'éloigner pour gagner la vallée de la Plaine vers Celles. Il disparaissait derrière les arbres et



Zeppelin VIII allemand

s'effondrait sur la forêt de Celles, restant accroché aux arbres. L'équipage composé de dix-huit personnes, avait pu fuir à travers la forêt et gagner les lignes allemandes toutes proches.

Source : <http://jmpicquart.pagesperso-orange.fr/dirigeableZ%20VIII.htm>



Les restes du Z-VIII auraient été ramenés dans cette propriété par les troupes allemandes



Carte postale représentant les tirs



Pigeons de combat

Durant la Première Guerre mondiale, des pigeons voyageurs ont été utilisés par l'armée française pour communiquer sur le front. Le pigeon fut-il l'ancêtre du drone ?



Pigeon équipé en 1914 d'un appareil photo à obturateur programmé

La Première Guerre mondiale a d'abord été caractérisée par la mobilité des troupes, qui se sont enlisées dès 1915 et pour trois ans dans une guerre de position et de tranchées. L'information et la désinformation sont alors devenues vitales et stratégiques, ainsi donc que les moyens de communication. Bien que ce soit l'époque du développement de la téléphonie, il était fréquent que des unités soient isolées ou que des messages soient envoyés rapidement sur de grandes distances. Pour cela, les deux camps utilisèrent largement les pigeons voyageurs qu'ils élevèrent et transportèrent dans des unités mobiles de campagne, camions spéciaux se déplaçant au gré des besoins sur différents fronts.

Un bus à impériale de Berliet (dit Araba) fut transformé en pigeonnier roulant. Le bas de caisse contenait une réserve de grain et d'eau, ainsi qu'un logement pour le soigneur, et le haut du véhicule constituait le pigeonnier. En 1916, les Alliés fabriquent aussi en France seize pigeonniers sur remorque.



Les pigeons ont principalement été utilisés par les unités au sol, mais parfois aussi lancés à partir d'avions ou de navires. Ces pigeons-soldats faisaient l'objet d'une attention toute particulière. Ainsi, ces pigeons-héros ont aussi leur monument, érigé près de l'entrée de la citadelle fortifiée de Lille, dans une région éminemment colombophile, à l'entrée du Champ de Mars. Certains monuments aux morts évoquent aussi le pigeon messager.

De ce fort est parti pendant la bataille de Verdun, le 4 juin 1916, le dernier pigeon voyageur du Commandant Raynal (N° 787-15) portant le message suivant : « Nous tenons toujours mais nous subissons une attaque par les gaz et les fumées très dangereuse. Il y a urgence à nous dégager.

Faites-nous donner de suite communication optique par Souville qui ne répond pas à nos appels. C'est mon dernier pigeon ».

Le pigeon accomplit sa mission et a obtenu la citation suivante : « Malgré des difficultés énormes résultant d'une intense fumée et d'une émission abondante de gaz, a accompli la mission dont l'avait chargé le Commandant Raynal, unique moyen de communication de l'héroïque défenseur du Fort de Vaux. A transmis les derniers renseignements qui aient été reçus de cet officier. Fortement intoxiqué, est arrivé mourant au colombier ».

Sources : <http://www.histoquizz-contemporain.com/Histoquizz/Lesdossiers/premiere/pigeons/Dossiers.htm>



Diplôme de Bague d'Honneur. Cette plaque a été érigée par souscription des Sociétés Colombophiles de France, par les Amis des Pigeons Voyageurs et par les soins du « Pigeon de Verdun », société colombophile de Verdun. Inaugurée le 24 juin 1929



L'uniforme et équipements de l'infanterie française

L'uniforme de l'infanterie française n'avait pratiquement pas évolué depuis 1867 (Second Empire) et nos soldats partirent en guerre, durant l'été 1914, habillés à peu près comme leurs aînés de 1870, malgré de nombreuses tentatives d'adoption d'uniformes aux couleurs plus ternes.

Fantassin français

Le soldat était trop voyant et aussi quelque peu empêtré (l'uniforme est peu pratique et l'équipement de marche pèse près de 30kg).



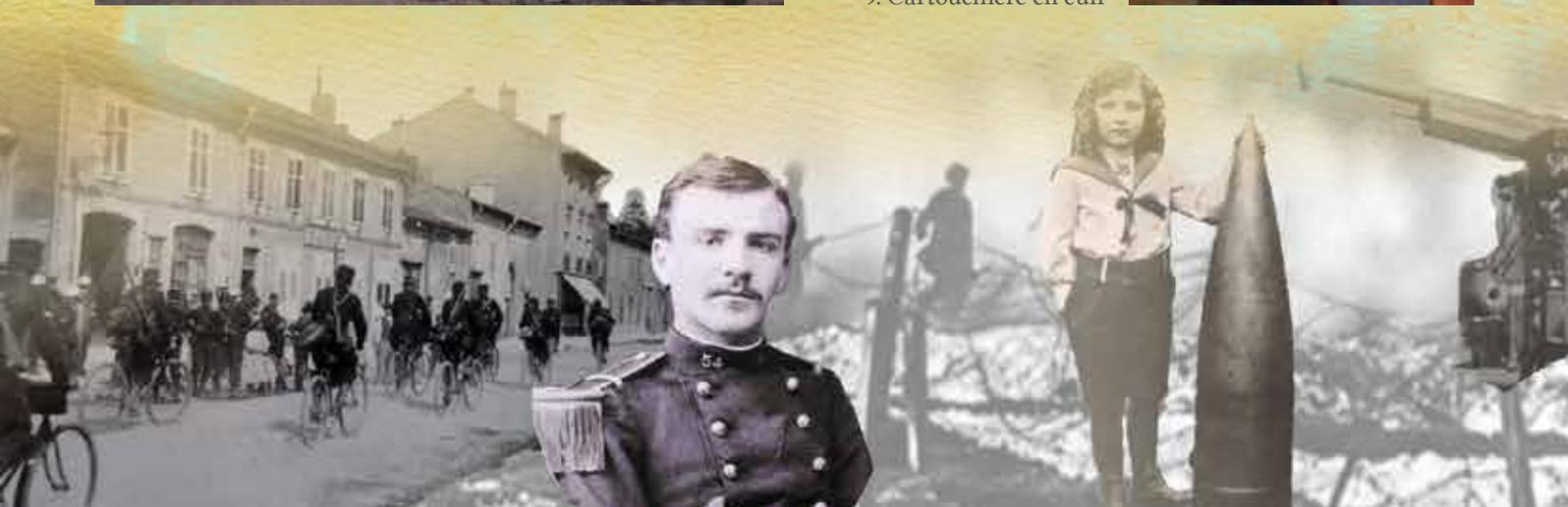
Havresac, dit sac « As de carreau » ou « Azor », modèle 1893 : composé de toile cirée de couleur sombre, un cadre en bois recouvert de gaz lui donne sa rigidité. Ses bretelles et ses sangles de maintien sont en cuir noir. La gamelle individuelle trône toujours sur le haut du sac, penchée pour permettre le tir couché. Le seul ordre de réforme interviendra le 27 juillet 1914, quelques jours avant la déclaration de guerre, mais il sera bien sur trop tard pour l'appliquer avant les premières hostilités.

Source : <http://rosalielebel75.franceserv.com/infanterie.html>

1. Havresac contenant les effets personnels du soldat (linge, produits d'hygiène...)
2. Paire de brodequins de rechange dotés d'une épaisse semelle cloutée.
3. Tente de toile que les soldats prennent souvent l'habitude d'utiliser comme un vêtement imperméable qu'ils disposent par-dessus leur capote.
4. Piquets et sardines
5. Hache à main
6. Couverture de campement
7. Gamelle individuelle
8. Seau en toile



1. Képi
2. Pantalon garance
3. Capote
4. Fusil Lebel modèle 1892
5. Épée baïonnette fusil Lebel
6. Brodequins en cuir
7. Gourde 1 litre
8. Musette en toile de Lin
9. Cartouchière en cuir





Jumelles d'officier 1914-1918



Casque ADRIAN M 1915 (français)



Sabre d'officier (français)



Grenade Foug dite Citron (française)



Baïonnette de fusil Berthier modèle 07-15 (française)



Baïonnette US 17 (américaine)



Pioche 1914-1918 (française)



Barbelé allemand



Baïonnette de « LEBEL » (française)



Serpe



Pelle 1914-1918 (française)



Obus



Révolver HS (type 1873 français)



Grenade type F1 (française)



Extraits d'interview de Poilus dombaslois



Alexandre Drand, le « miraculé » des tranchées ; Maurice Guibret, l'Armistice fut la fin d'un cauchemar ; le 11 novembre à jamais gravé dans la mémoire d'Emile Perrin ; Joseph Ulmer se souvient ; Alfred Leroy, ancien Poilu ; Louis Labouré, un Poilu courageux. Interviews réalisés par Gérard Bergé.

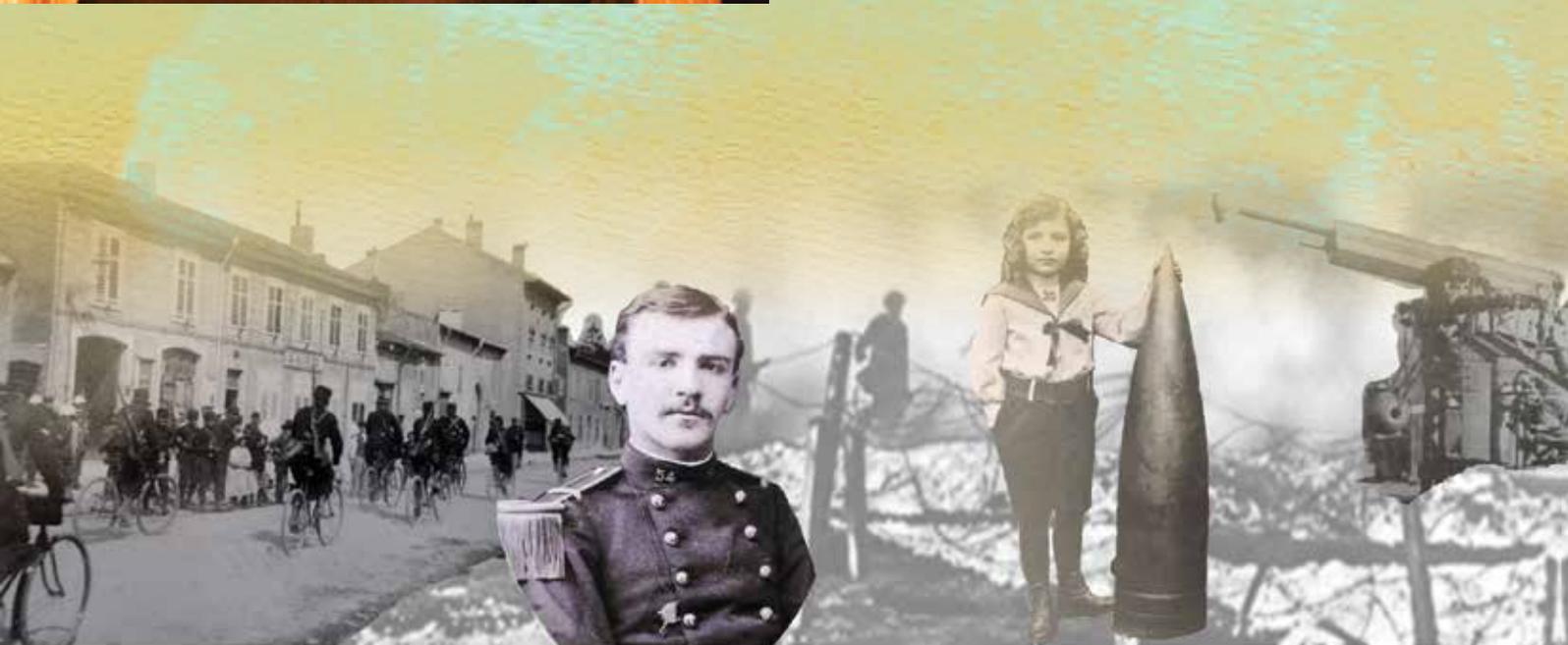
Extrait d'interview

Deux fois enterré vivant

La bataille d'Alexandre Drand avec le feu fut pour le moins dramatique. D'une section de 50 hommes, ce valeureux Poilu dombaslois fut le seul survivant. Il nous avait confié la chance inouïe qu'il avait eue en novembre 1916. Un obus, tombé à quelques mètres de lui, l'enterra vivant dans la tranchée où il se trouvait. Un agent de liaison qui passait à ce moment vit une main bouger et réussit avec de l'aide à le déterrer.

Trois jours plus tard, alors qu'il était parti chercher de la soupe pour sa section, Alexandre Drand fut nouvelle fois enseveli avec quatre de ses camarades dans un abri de tranchée.

À voir aussi dans cette exposition : des photos et des cartes postales (source Michel Caps) d'événements qui se sont passés durant la Première Guerre mondiale à Dombasle. Et des textes écrits par Gérard Bergé relatant la vie à Dombasle.



Le Dombaslois

Charles Léon MAIRE

(1894-1914)

Il était de Dombasle.

Sa famille était du vieux Dombasle : 18 rue de la Mothe.

Il était apprenti marin.

Il est mort pour la France le 27 octobre 1914 sur le Mont Lovcen (au Monténégro).

A montré autant de calme que de bravoure au combat du 22 octobre 1914 en allant, sous une pluie incessante d'éclats d'obus, ramasser le pointeur blessé d'une pièce voisine et en continuant à assurer le tir de cette pièce. A déployé les mêmes qualités de courage tranquille le lendemain, au moment où un autre pointeur a été tué à ses côtés. A été tué avec deux de ses camarades à son poste de combat, dans la matinée du 27 octobre 1914, par un obus à explosifs.



Télégramme du Préfet Maritime datant du 02/11/1914

Nom : MAIRE

Prénoms : Charles Léon

Conflit : 1914-1918

Grade, unité : Apprenti marin - 4^e B.C.P. [Infanterie] - B.C.P. Bataillon de Chasseurs à Pied

Le 4^e B.C.P. devient en 1939-1940 le 4^e Bataillon de Chasseurs Portés. Pour l'ensemble des autres conflits auxquels il a pris part, il opère sous le sigle de 4^e B.C.P.

Matricule, recrutement : 38495-1

Date de naissance : 21/12/1894

Département ou pays : 54 - Meurthe-et-Moselle

Commune de naissance: Dombasle-sur-Meurthe (54)

Mention Mort pour la France : Oui

Date du décès : 27/10/1914

Commune du décès : Mont-Lovcen

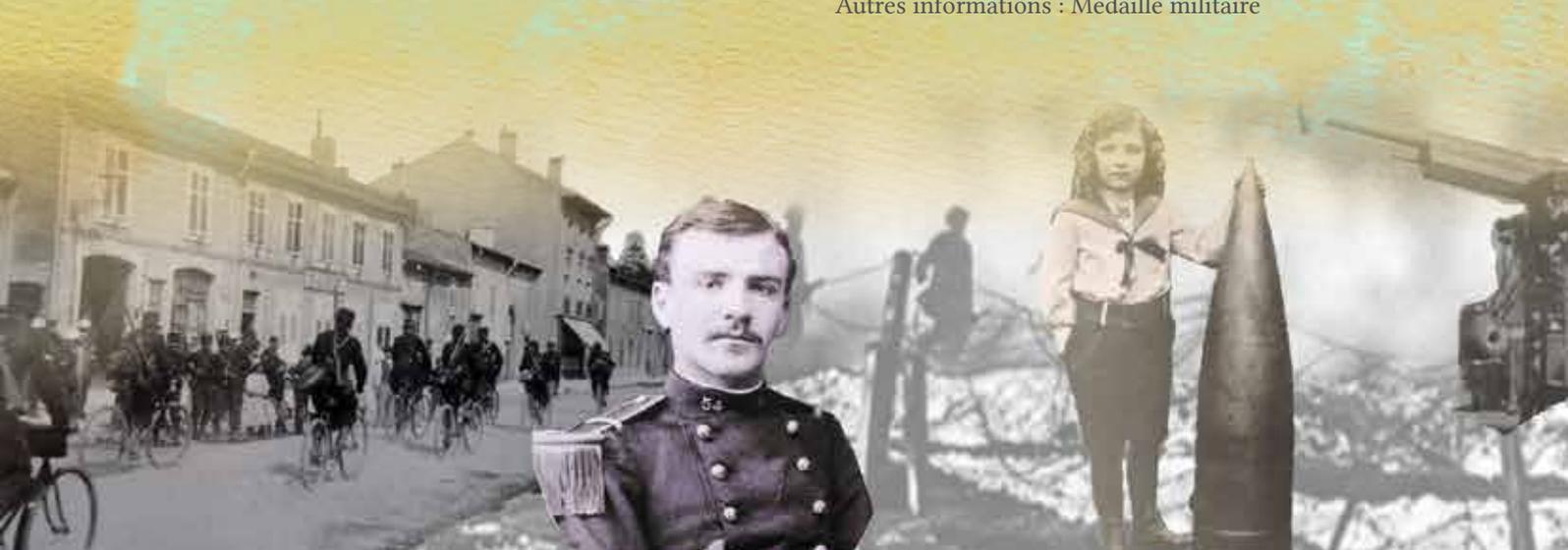
Lieu, complément : Monténégro

Autres informations : Médaille militaire

Sources :

- www.1914-1918.fr/

- www.memorial-genweb.org



Lettre du poilu Lazare Silbermann : août 1914

(Souvenir Français)

Lazare était à la fois le patron et l'unique employé de sa petite entreprise « Tailleur pour dames ».

Avant de partir sur le front comme engagé volontaire parce qu'il veut s'acquitter

d'une dette essentielle auprès de son pays d'accueil, Lazare ressent le besoin d'écrire une lettre testament à son épouse Sally, qui, comme lui, est réfugiée roumaine et a ses quatre enfants en bas âge...

Lazare survivra à la guerre mais sera l'une des premières victimes de la grippe espagnole après l'armistice.

Sally sera déportée et exterminée vingt-quatre ans plus tard.

Mes chers petits enfants,

J'ai une suprême recommandation à vous faire. Aujourd'hui, vous êtes petits ; demain vous serez grands. Prenez en considération ce que je vous écris. Respectez votre maman ; obéissez-lui sans cesse car c'est elle qui a la lourde charge de la mère et du père... Prenez l'exemple de nous. Aimez-vous, soyez loyaux et honnêtes, et vous serez heureux en ayant votre conscience tranquille. C'est à toi, Rosette, ma chère enfant, de donner l'exemple à Ernestine ta petite sœur et à Jean et Charles tes petits frères pour que vous preniez tous le bon chemin. Soyez tous bons enfants. [...] Que mes larmes que je verse en faisant cette lettre vous inspirent de faire tout ce que je voudrais et que vous deveniez tout ce que je vous souhaite.

Gardez précieusement cette lettre ; souvenez-vous de votre malheureux père et suivez ses conseils.

Lazare SILBERMANN

P.-S. : Surtout respectez votre maman. Evitez-lui tout chagrin qu'il pourra lui se présenter. Adoucissez-lui sa vie et faites-lui oublier tout ce qu'il pourra se présenter comme amertume dans la vie.



Lazare Silbermann et son épouse

Prix scolaire : thème du concours pour les enfants de classes de CM2 « donner la correspondance à son père qui est au front ».



La lettre du soldat

FISCHER Victor, dit: « TITI »



Bonjour à tous

C'est « Titi »

Voici mon témoignage sur cette guerre, il y a cent ans en septembre 1914.

« Je suis engagé volontaire pour la durée de la guerre, ma classe est celle de 1914.

Quittant ma mère, mon frère Émile et mes trois sœurs Fischer, me voilà, la guerre déclarée, propulsé dans le vif et triste enfer de Soissons à Verdun, avec mes compagnons d'infortune.

Mon casque, me sert à tout faire : toilette, nourriture, voire plus.

Les tranchées du fort de Vaux et d'autres lieux sont mon ordinaire et souvent seul lieu de repos.

Les canons, sans cesse, les bombes qui tombent en permanence, nous laissent dans l'angoisse permanente.

Pour partir « en avant ! » sortir des tranchées sous le feu incessant des mitrailleuses et des bombes éclairantes, la chopine de rhum est la bienvenue. Tous les camarades « les Poilus » ont droit à ce régime particulier.

Je reste pendant 40 jours sans relève dans ma « tanière », au milieu des morts et des blessés.

A plusieurs reprises, les gaz et les balles de l'ennemi me rendent HS quelque temps. Mais le séjour aux Invalides à Paris me permet de me soigner et, pendant ma période de convalescence, je retourne voir ma mère et ma famille.

Permission exceptionnelle, j'emprunte une bicyclette à un camarade, et, depuis la caserne, je vais jusqu'à Dombasle. Le vélo est sans pneus ! Mais ma mère est contente de me voir.

Un autre jour cela ne ressemble pas à un autre : mon capitaine, blessé entre les lignes ne peut rester là. Après avoir fait taire le nid de mitrailleuses qui l'a blessé, je me porte à son secours, le mettant sur mon dos. Enfin hors de portée, mon supérieur a une jambe perdue, mais il est en vie ! Nous sommes depuis restés amis !

Plus jamais cela ! »

TITI de Dombasle.

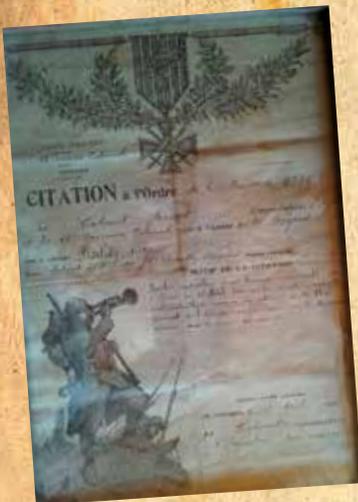
d'après le récit raconté par Claudine Brequel, sa petite fille.



Avec son capitaine et ami



Citations



CITATION à l'ordre



Médailles et décorations



«Titi» avec son clairon sur les genoux



Un repos bien mérité



«Titi» Fischer avec les conscrits de la classe 14

L'ART des poilus dans les tranchées

Il est bien difficile de prouver que tel objet a été fabriqué dans une tranchée. Bien sûr, il y en a eu, mais cela se passait probablement dans les 2^e ou 3^e lignes. Il est possible que des poilus fignolent une bague en aluminium en attendant

le combat... en 1^{ère} ligne. On trouve des «objets de tranchée», des objets faits pour faire un cadeau (bagues, broches, gourdes décorées) ou des objets utilitaires (briquets, lampes, cadres, ronds de serviettes, coupes papier).

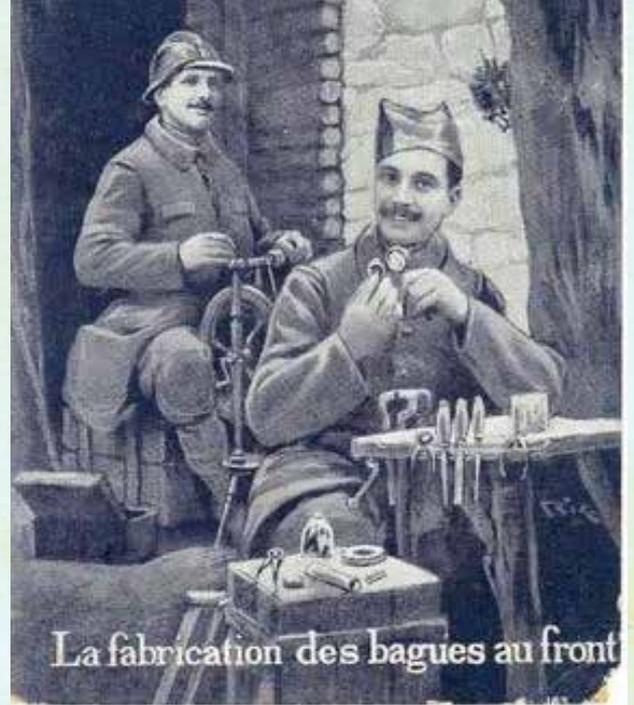


Photo qui montre un soldat en train de graver... (probablement son métier dans le civil) et qui s'en servait pour se faire de l'argent en gravant les objets de ses collègues



Bagues fabriquées à partir de l'aluminium de fusées allemandes fondues



Ces objets de tranchées ont donné lieu à des concours



Gourde coupée



23 août 1914 : le récit

Du haut de son plateau, le 212^{ème} R.I assiste à la retraite de Morhange. Il voit d'abord les troupes revenant le long de la route d'EINVILLE, dans la vallée du Sânon. Le 22 août le 20^{ème} corps d'armée est replié derrière la Meurthe.

Le 23 août, à 8 heures l'artillerie lourde allemande ouvre brusquement un feu violent et bien ajusté sur le Rembétant. Ce feu semblait provenir de la direction nord-est, entre Maixe et Drouville.

Le tir fût renforcé ensuite par l'artillerie de campagne en position à l'ouest du bois de Crévic.

Les deux batteries de 75mm de Driant répondent vigoureusement, appuyées par l'artillerie lourde du 20^{ème} corps depuis la rive gauche de la Meurthe.

Vers 9h30, l'artillerie allemande cesse son tir. Presque aussitôt, l'infanterie, dont la force peut être évaluée à 3 bataillons, débouche de Sommerviller et des hauteurs du nord de cette localité. Cette infanterie ouvre un feu violent de mousqueterie sur le Rembétant. Les feux de mousqueterie et de mitrailleuse aux ordres du lieutenant-colonel COURSANGE depuis nos lignes de tranchées arrêtent net les fractions allemandes qui s'avancent sur le plateau.

A 11 heures, l'ordre d'avancer est donné au 5^{ème} bataillon du 212^{ème} R.I commandé par le capitaine BRAU. Après avoir dévalé les pentes du coteau pendant que trois autres compagnies en garnissent la crête, il s'engage avec ses hommes entre le canal et l'usine SOLVAY. Les informations que les habitants lui transmettent, indiquent qu'une forte concentration d'ennemis est retranchée aux alentours du cimetière.

D'autres fractions allemandes sont également encore dans Dombasle et prêtes à en défendre les approches. Brau décide de pousser quand même sa compagnie en avant. Longeant les murs des bâtiments Solvay, résolument mais avec prudence, les hommes s'avancent dans l'étroit passage.

A peine sortis des usines, ils sont accueillis par une grêle de balles venant de la rive opposée. Ils s'abritent derrière des talus et des rails de chemin de fer posés là et longeant le canal.

La section du lieutenant avec qui marche maintenant le capitaine Brau, réussit à progresser jusqu'au pont qui permet l'accès au village par le nord.

Une terrible musique

Mais les hommes sont décimés par des feux très nourris venant d'un ennemi qu'on ne voit pas. Le capitaine Brau, debout derrière le parapet du pont observe comme s'il était à l'exercice ! Il tente de se renseigner sur l'importance du détachement ennemi occupant le village afin de prendre les décisions utiles. Les balles autour de lui font entendre leur terrible musique.

Derrière lui, on aperçoit les murs d'un café-cabaret peint en bleu. Les deux officiers sont à trente mètres l'un de l'autre et ne s'entendent pas tellement le bruit des coups de feu couvre leurs échanges.

Une accalmie alors se produit :

Un dialogue court s'engage : - Avez-vous beaucoup de mal ? crie le capitaine Brau.

Le lieutenant de la tête répond : - Oui !

- Des morts ? Et le Lieutenant, encore, lentement d'un signe fait : « Oui ! »

- Que faire ? interroge-t-il.

Un geste d'impuissance

- Traversons, commande alors le capitaine, las de voir tomber autour de lui les siens sans savoir quel mal notre feu fait à l'ennemi.

Le lieutenant n'a que quelques hommes valides autour de lui. L'un bouge, il tombe frappé à mort.

Le concert de balles a repris. Le lieutenant se tourne vers le capitaine Brau, toujours droit au coin du pont dont la pierre éclate sous les balles, il lève les bras au ciel en un geste d'impuissance.

Les Français vont-ils être décimés jusqu'au dernier ?

Non, car alors le capitaine n'hésite pas. Un mort est auprès de lui, il l'enjambe et s'élançe sur le pont en criant « en avant ! »

Il a dix mètres d'avance sur le lieutenant. Ce dernier galvanisant tous ceux qui sont encore valides (34 hommes sur 50 sont tombés), part en lançant ces mots qui sont mieux qu'un ordre :

- Au Capitaine, au Capitaine !

Sur le pont c'est la ruée folle d'une dizaine d'hommes suivant à quelques pas leurs chefs.

- En avant à la baïonnette ! crie le capitaine Brau.

L'ennemi maintenant a peur ; ses coups mal ajustés se perdent, le capitaine s'en aperçoit, la deuxième section les rejoint et fait feu sur les Allemands qui maintenant fuient.

Dans le lavoir, 8 d'entre eux sont arrêtés. Vers 18h30, les Allemands se retirent en désordre, fusillés dans leur retraite par l'infanterie en réserve sur le coteau et les mitrailleuses de Coursange. C'est à ce moment-là qu'ils subiront les plus grosses pertes. Dombasle est sauvé !

Ce jour-là, 86 cadavres allemands seront retrouvés sur les bords du Sânon. On peut admettre que les Allemands dans leur attaque du Rembétant, ont perdu de 5 à 600 hommes.

Les pertes du 212^{ème} ont été de 13 tués et 50 blessés. Parmi eux, il y avait le capitaine Rouvière et le Sergent De Verneuil.





Colonel Driant



Né le 11 septembre 1855 à Neufchâtel-sur-Aisne, Émile désire être soldat, marqué par la défaite de 1871 et le passage des troupes prussiennes. Il intègre Saint-Cyr à vingt ans, en 1875.

Nommé en juillet 1899 chef de corps du 1er bataillon de chasseurs à pied en garnison à Troyes.

Émile Driant quitte l'armée à 50 ans et se lance sans tarder en politique. Il est élu député en 1910 dans la 3^{ème} circonscription de Nancy. Il se consacre aux questions militaires comme membre actif de la commission de l'Armée.



Capitaine Danrit

Très tôt, encore en activité, Émile Driant s'était lancé dans la littérature. Prenant comme anagramme de son nom « capitaine Danrit » pour échapper à la censure de ses chefs, il s'apparente à Jules Verne en s'alimentant des progrès que connaît l'époque (électricité, moteur à explosion, débuts de l'aviation...).

Driant aborde les thèmes militaires les plus divers et le succès est au rendez-vous.

- La Guerre des forteresses (Roman, 1892)
- Histoire d'une famille de soldats (Roman, 1898)
- La guerre fatale (Roman, 1898)

Député à l'entrée de la guerre, il a 59 ans. Son mandat de député et son âge l'écartent facilement de toute obligation militaire mais il demande pourtant à reprendre du service contre l'Allemagne.

Fin 1915, sans préjuger encore d'une attaque sur Verdun qu'on n'imaginait pas, Driant avait alarmé les élus, et même le président de la République, sur la très grande insuffisance des moyens de défense de la zone.

Il meurt à la bataille du bois des Caures (Verdun) à la tête des 56^{ème} et 57^{ème} bataillons de chasseurs, en février 1916.





colonel Brau

colonel Hirtzmann - colonel Coursange

2

23 Août 1914

Pour défendre le Rembétant, le colonel Driant commandant le 290^{ème} disposait :

- de 6 compagnies de son régiment.
- de 2 sections de mitrailleuses aux ordres du colonel Coursange,
- du 43^{ème} R.I.C.,
- de 2 batteries de 75,
- de 2 compagnies en réserve aux ordres du colonel Hirtzmann
- du 5^{ème} bataillon du 212^{ème} R.I. commandé par le capitaine Brau.

C'est ce dernier, avec ses hommes, qui est allé au contact dans des combats au corps-à-corps avec l'infanterie allemande qui avait pris position dans les rues de Dombasle.

Le conseil municipal rend hommage à la mémoire du colonel Brau



que les habitants...
 Les membres de l'assemblée...
 Les fidèles interprètes de la population expriment à la mémoire du colonel BRAU une perpétuelle reconnaissance ;
 Remercient les anciens du 212^{ème} Régiment d'infanterie pour leur avoir rappelé le fait d'armes du 23 août 1914 qui s'est déroulé à Dombasle et que personne n'a oublié ;
 Adressent leurs respectueux hommages à la veuve du colonel BRAU ;
 Décident à l'unanimité, que le rue de Lava, qui part du centre de la ville pour aboutir aux ponts de la rivière du Banon et du canal de la Marne au Rhin portera désormais le nom suivant : rue du Colonel BRAU ;
 Qu'en outre, l'une des plaques indicatrices portera ce qui suit :
 "Rue du Colonel BRAU, défenseur de Dombasle, à évité à la ville d'être occupée par l'ennemi, grâce à son courage et à celui des vaillants soldats de la 20^{ème} compagnie du 212^{ème} régiment d'infanterie."

Une rue de la ville portera son nom

Dans la séance du 6 août 1926, le maire Georges Bour rendit compte à l'assemblée qu'il avait reçu le 9 juillet dernier du Président de la Fédération des Anciens Combattants du 212^{ème} R.I, une lettre faisant connaître la courageuse conduite du chef qui défendit Dombasle le 23 août 1914, alors que les Allemands tentaient de s'en emparer. Voici la teneur de cette lettre :

Bagnères, le 9 juillet 1926

Monsieur le Maire,

Messieurs les conseillers Municipaux,

J'ai l'honneur de vous transmettre le vœu suivant émis par la dernière assemblée générale des anciens combattants du 212^{ème} R.I réunis à Tarbes sous la présidence du général Echard président d'honneur.

La Fédération Nationale des anciens combattants demande à la municipalité de Dombasle de bien vouloir donner le nom du capitaine Brau à la rue de la ville qui prolonge le pont de Dombasle en souvenir de l'exploit accompli par ce courageux officier le 23 août 1914.....

Le capitaine Brau devenu colonel et commandeur de la Légion d'honneur est mort en Syrie ; c'était un chef. Veuillez agréer Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

Signé : Manent Gaston





Le mouvement des troupes Dégâts à Dombasle

3

D'importants mouvements de troupes françaises se sont opérés depuis Dombasle. Les poilus pouvaient, en effet se reposer dans la localité avant de se diriger vers le front de Vic-sur-Seille.

A la suite de la défaite de Morhange, le repli de nos troupes au départ désordonné s'est réorganisé et s'est repositionné sur nos défenses des deux côtés des rives de la Meurthe. C'est de cette position que la contre-offensive a pris appui.



Atelier de serrurerie PIERSON bombardé en 1914

Dès septembre 1914, l'usine exposée de par sa situation (19km du front) subit un bombardement de 3 semaines durant la bataille du Grand Couronné.

Des bombes explosives furent lâchées par l'aviation allemande le 2 octobre 1915 coupant les lignes électriques.

Dombasle en 1916 devint un des objectifs préférés de l'artillerie lourde et de l'aviation allemande. Les dégâts furent importants et il y eut de nombreuses victimes. Une grande plaque de marbre blanc au Casino SOLVAY rappelle les noms des victimes de l'usine.

Le 16 février 1916, les avions ennemis ont cessé de tourner au-dessus de nos têtes avec leurs visites meurtrières.

Guynemer, à la tête de sa fameuse escadrille des « Cigognes », a en effet livré un combat avec une escadrille allemande : en quelques minutes ce héros de l'air en a descendu trois !!!

20 mars 1916 : M. Emile Michel raconte :

« Il était 8 heures, je venais de donner à un tourneur le croquis d'une pièce à faire, quand sous l'effet d'une violente déflagration, d'un seul coup, toutes les vitres de la toiture volèrent en éclat en même temps qu'un épais nuage de poussière envahissait l'atelier. Ayant bien vite appris qu'un obus venait de s'abattre sur le magasin général, on constata que les dégâts causés étaient importants. Etendus parmi les décombres deux hommes gisaient, en les approchant nous nous sommes rendu compte qu'ils ne vivaient plus. Leurs corps étaient affreusement déchiquetés. On n'a pu tout de même les reconnaître :

C'était Joseph Liégey de Harvaucourt et Schmidlin de Dombasle. Plus loin, vers ce qui restait du magasin, nous avons eu l'attention attirée par des signes d'appel que faisait un bras sorti d'un amas de débris, on en dégagera bientôt monsieur Clery, chef magasinier, par miracle sain et sauf. D'autres obus tombèrent ailleurs, sur les écuries où deux chevaux furent tués.

Le 22 mars, il y eut les obsèques des victimes du bombardement du 20 mars. Le préfet y assistait.

Suite à son discours très patriotique, M. TASTE, directeur de l'usine, a mis une note religieuse et consolatrice dans la parole qu'il adressait aux familles.

L'assistance était très nombreuse. Malgré les paroles de confiance du préfet, ses appels au calme et au courage, beaucoup de monde quitte la ville qui désormais est très menacée. »



L'usine Solvay cible des bombardements ennemis !
Malgré le manque de main-d'œuvre, l'usine arrivait à produire 200 tonnes de soude caustique quotidiennement. Les hommes qui n'étaient pas mobilisés travaillaient dur.

Cité Alfred bombardée en 1916



Points d'impact des bombes sur Dombasle.
En une seule journée, il arriva que Dombasle reçoive jusqu'à 600 obus (dont des 260 m/m) causant de nombreux dégâts aux habitations.



Sentier Mémoire 1914

Dombasle en 1914

4

La défense antiaérienne sur le Rembetant



Une carte postale écrite le 16 octobre 1915, on aperçoit le clocher de l'église



On rase gratis!



Sur les bords du Hanon, 86 cadavres allemands sont allongés. Trois tombes à peine marquées. Dans le village, c'est de l'enthousiasme. Nos poilus sont fêtés, trop au gré du lieutenant K. qui, revenant de placer un cordon de tranchées sur la lisière, par le poignet un lieutenant allemand que le fouls veut charger et qu'il protège. Aussi le lieutenant V. se fâche-t-il, ordonnant aux soldats d'entrer dans leurs maisons, prudent car le cri : "Voilà les Roches s" retentit. Mais c'est

Rapport militaire



La rue Mathieu avec le rassemblement des troupes



Sentier Mémoire 1914



Les bâtiments L'hôpital - L'usine Perbal



Péniche-hôpital stationnée à Varangeville



24 février 1915
Salle d'opération avec des blessés graves



Hôpital Ordinaire d'Evacuation (Carrière Perbal)



Petit train à locomotive PECHOT servant à transporter les munitions

Hôpital Ordinaire d'Evacuation (Carrière Perbal)

Hôpital provisoire composé de baraques en bois, établi en bordure du chemin de fer entre les cités du « Maroc » et les établissements PERBAL.

Cet hôpital permit de soigner essentiellement les soldats malades, en particulier ceux frappés par la grippe espagnole.

Dans les moments les plus meurtriers on notait une sortie de fourgon mortuaire toutes les cinq minutes.



Chemin des Sables. Dépôt de munitions de l'usine Perbal



Sentier Mémoire 1914

Les Allemands en 1914

6



Blessés allemands attendant leur embarquement sur bateau à vapeur à Varangéville



Les troupes allemandes qui font face à la 2^{ème} Armée française comprennent :

- un détachement de l'armée de Metz (Von Strantz) ;
- la 6^{ème} armée sous les ordres du Kronprinz de Bavière,
- les 3^{ème} et 2^{ème} corps bavarois,
- le 21^{ème} corps allemand,
- le 1^{er} corps bavarois de réserve.

Cette armée se prolonge sur la droite, face à l'armée de Dubail, par la 7^{ème} armée allemande (Von Heeringen).

Au cours de la bataille du Grand Couronné, les Allemands se renforcèrent de 4 nouveaux corps, portant leurs forces en ligne à 350.000 hommes, tandis que du côté français, par suite des pertes subies dans la retraite de Morhange et des prélèvements effectués pour d'autres parties du front, le total des troupes engagées représentait à peine 225.000 hommes.



Officiers et sous-officiers allemands au château de Lunéville

Un précurseur des mortiers géants allemands : le canon de côte de 42 cm, construit par Krupp en 1886 et présenté à l'exposition universelle à Chicago en 1889.



Poids du tube avec culasse : 122.400 Kg
 Poids de l'affût : 68.000 Kg
 Poids du pivot central de l'affût : 68.000 Kg
 Poids de l'obus : 1.000 et 1.140 Kg
 Vitesse initiale (obus de 1.000 Kg) : 604 m/sec
 Portée maximum : 8.850 m



Le Fort du Rembétant

7

Le Mont Rembétant *

Ces collines rentrent dans le système de défense de Nancy et des combats s'y livrèrent en 1914, au moment de la bataille où les Allemands tentèrent de contourner Nancy par le sud-est.

Après le traité de Francfort en 1871, on songea à organiser, d'une façon permanente, le Grand Couronné de Nancy, mais du fait de l'opposition systématique de l'Allemagne, qui considérait la fortification des abords de Nancy comme un acte d'hostilité et de menace, les travaux ne furent jamais entrepris sérieusement par crainte de complications.

Cependant, à chaque manifestation agressive de l'Allemagne : en 1887 (affaire Schnäbelé), en 1905 (affaire de Tanger), en 1911 (affaire d'Agadir), quelques travaux furent effectués, mais ils étaient abandonnés aussitôt l'horizon éclairci.

Finalement, après beaucoup de controverses, on décida en 1913, la mise en état de défense du Grand Couronné. Les travaux furent commencés en 1914 et devaient être terminés en 1915.



La Croix de guerre



* orthographe de 1914



L'observatoire

8

Elément stratégique des positions de Driant et dominant les vallées de la Meurthe et du Sânon, cet observatoire permettait une vision et une analyse des mouvements de troupes.

Il nous faut imaginer la végétation en août 1914 sur le coteau du Rembétant. Celui-ci était couvert de vignes dans sa partie haute et médiane et de quelques petits vergers qui occupaient sa partie basse.

C'est-à-dire que de cette position la vue était imprenable sur la vallée du Sânon jusqu'à Crévic, et bien sûr on le devine encore aujourd'hui sur la vallée de la Meurthe.

Il était défendu par une batterie antiaérienne en contrebas et entouré de fortins constitués de trous garnis au pourtour de sacs de sable et recouverts de tôles ondulées.

C'est de cette position et de la table d'orientation toute proche que la coordination de la défense et l'ajustement des tirs d'artillerie étaient organisés.



Des femmes et des enfants furent embauchés à l'Usine Solvay. Cette main-d'œuvre féminine fut appelée : « les petites ouvrières en culottes courtes »



Louis Guingot

(1864- 1948)

Tenue militaire de camouflage



Remiremont 1864

Lay-Saint-Christophe 1948

Peintre, décorateur Louis Guingot est membre du Comité directeur de l'École de Nancy dès 1901.

En 1880 Louis Guingot entre à l'École des Beaux-Arts et à l'École des Arts Décoratifs de Paris.

De retour à Nancy vers 1895, il fréquente le milieu artistique nancéien.

Peintre de formation, il se spécialise dans la décoration murale d'édifices publics (Verdun, Vittel, Amiens, Charmes, Nancy) et religieux (Vaubexy, Haraucourt, Jeanménil) : il réalise pour le restaurant-brasserie Thiers en 1899 une série de huit peintures (dont six illustrant l'histoire de Gargantua) et décore le portique du Palais des Fêtes de l'Exposition internationale de Nancy en 1909.

La quasi-totalité de ces peintures murales ayant disparu, son oeuvre ne nous est connue que par des photographies anciennes.

Louis Guingot s'est intéressé aux nouveaux procédés de décoration sur tissus et tentures, ce qui l'a amené à chercher lors de la Première Guerre mondiale, avec Jean-Baptiste Eugène Corbin, une tenue militaire de camouflage.

Il s'était alors engagé dans l'armée et travaillait dans la section spéciale des peintres spécialisés dans la fabrication de cette étoffe. Il a donc été le promoteur du camouflage militaire en France, telle que la tenue léopard, dont l'original se trouve au Musée Lorrain de Nancy. Pour anecdote, un fragment de la veste avait été découpé par Louis Guingot lui-même pour l'envoyer à l'armée française et proposer son invention. L'armée a gardé son étoffe mais n'a jamais recontacté l'inventeur.

Il est inhumé à Bouxières-aux-Dames près de Nancy en Lorraine.

Août 1914. À l'heure de la mobilisation générale, l'état-major pensait que la guerre serait courte, faite de mouvements et d'offensives rapides. Le plan XVII, conçu et dirigé par le général Joffre, était simple : reprendre l'Alsace-Lorraine. Dans l'optique d'une guerre brève, rien ne servait de modifier l'uniforme de l'infanterie française en 1914. Celui-ci n'avait guère changé depuis 1870, voire depuis 1829, en ce qui concerne le pantalon garance. Comparé à celui des autres belligérants, il était l'un des plus inadaptés à la guerre moderne : la vareuse bleue (modèle en vigueur en 1914 inchangé de celui de 1877), le pantalon rouge garance – très repérable sur le champ de bataille – et le képi rouge camouflé par un manchon

de toile bleue en 1913 constituèrent une cible de choix pour les tireurs allemands déjà en feldgrau.

Ces uniformes visibles, aux couleurs de la République française, furent partiellement responsables du nombre élevé des pertes dès les premiers jours, et prouvèrent malheureusement l'inconscience de l'état-major au début de la guerre.

La tenue « léopard » de 1914 : le premier prototype de camouflage de guerre

Très peu de temps après le début des hostilités, Guingot – alors âgé de 50 ans – imagina que les combattants eux-mêmes pourraient se rendre invisibles aux yeux de l'ennemi en portant une tenue de camouflage de guerre dont les couleurs s'harmoniseraient avec celles de l'environnement.

Par souci humanitaire plus que militaire, Guingot demanda à son ami Eugène Corbin (1867-1952), grand mécène des artistes de l'École de Nancy, de lui faire confectionner une veste toute simple, en toile, dans son atelier de couture des Magasins Réunis à Nancy.

Il s'agit d'une veste croisée, fermée par un double boutonnage de cinq boutons



apparemment d'origine. Elle a la particularité d'une coupe mixte, chaque rabat ayant son jeu de boutonniers et de boutons. Cette coupe a des similitudes avec la tunique militaire de 1914 : elle est droite, simple, sans plis et fonctionnelle. Le col est légèrement montant. Il s'agit d'un col officier destiné à masquer en partie le cou et les habits du dessous. Il se ferme par trois petites griffes métalliques dont une a été perdue.

Comment le camouflage a-t-il été réalisé ?

La veste fournie, Guingot se proposa de barbouiller la toile brute suivant la technique issue de son travail de décorateur ; le barbouillage est une technique de peinture rapide et spontanée où l'on procède par taches éparpillées et par lignes épaisses.



Étudiant le mimétisme de son caméléon élevé en liberté dans son atelier et les couleurs à utiliser, l'artiste choisit arbitrairement trois couleurs de base empruntées à la nature et au jardin :

- Un vert pré : couleur dominante, résultant d'un mélange de plusieurs verts visibles dans la nature et suivant la saison : la couleur de l'herbe, des feuilles des légumes du potager et des arbres.

- Un brun-rouge : couleur reprenant celle de la terre locale de Lorraine, une couleur que Louis Guingot voyait quotidiennement dans son jardin et dans les champs environnants.

- Un bleu sombre : appelé communément « le bleu Guingot », il s'agit d'un bleu particulier dont seul l'artiste connaissait le secret de fabrication et qu'il utilisait couramment dans ses décors de théâtre, pour souligner partiellement des ombres, des branches, des arbres...

Ensuite, il redistribua ces trois couleurs en un désordre étudié pour donner l'illusion qu'il s'agit d'herbes, de sous-bois, d'arbres ou de branchages. Nous pourrions parler d'un « effet impressionniste inversé ».

Le terme de « léopard » sonnait mieux que « caméléon » car il rappelait le nom d'un animal combattif.

« Léopard » sera donc synonyme de camouflage moderne, adopté par toutes les armées du monde, en particulier par l'armée française.

Et donc pour la première fois dans le monde et dans l'histoire de l'art, un vêtement camouflé vit le jour : il est lorrain et nancéen.



Mais, il faudra donc attendre l'imaginaire, avisé et sans a priori, d'un artiste confronté à l'épreuve du feu – un certain Guirand de Scévola – pour voir l'invention du camouflage resurgir et sa solution adoptée officiellement le 12 février 1915.

Sources:

- www.ecole-de-nancy.com
- www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=GMCC_227_0007



Lucien Jonas

(1898- 1947)

Peintre militaire



En février 1915, il est agréé « Peintre militaire attaché au musée de l'Armée ».

De mission en mission, il parcourt le front de la Belgique aux Vosges.

Il lui sera plus spécialement demandé les portraits de chefs militaires, tels French (15 mars 1915), Pershing (14 août 1917, actuellement au Metropolitan Museum of Art de New York), Foch (au lendemain de sa nomination comme généralissime).

Au total, 700 à 800 panneaux à l'huile, et près de 4 000 dessins reproduits en grand nombre dans L'Illustration, Les Annales, Lectures pour tous et dans les journaux alliés.

En 1916, il est nommé peintre officiel de la Marine.

La guerre lui inspire des compositions appréciées qui décorent divers édifices publics.

Il décrit souvent la vie des mineurs et le Pays Noir.

Il connaît également le succès avec des décors muraux dans le style Art déco et réalise la décoration de nombreux édifices, notamment à Paris (maison des Centraux) et à Valenciennes (Hôtel de ville, Chambre de commerce).

En 1929, il est fait Chevalier de la Légion d'honneur.

Le 6 juillet 1932, il est nommé Peintre de l'Air.

En 1933, c'est le début de sa collaboration avec la Banque de France pour la création de billets de banque dont le 10 francs Mineur et le 20 francs Pêcheur.

En 1934, Lucien Jonas, achève une œuvre importante destinée à être présentée



dans l'entrée du séminaire de Lille, c'est-à-dire trois ans après l'inauguration du séminaire, un triptyque intitulé : « La réponse des âmes à l'appel du Christ ».

En 1937, il réalise des décors pour l'Exposition Universelle de Paris.

En 1942, il crée un important carton de tapisserie pour la Manufacture des Gobelins : « Le travail pour la France ».

En 1943, il offre 17 grandes compositions sur la vie de la Vierge à l'église espagnole de la rue de la Pompe à Paris.

En 1944, il réalise les portraits des généraux Koenig et De Larminat (Musée de l'Ordre et de la Libération), ainsi que celui du Général De Lattre de Tassigny.

En 1945, au Salon des Artistes Français, il lui est attribué la « Médaille d'Honneur de peinture » pour une fresque de 14 mètres de long comportant quelque 120 personnages et intitulée : « Furor teutonicus ».

En 1946, Lucien Jonas est très malade et épuisé. Victime d'une inflammation des yeux, il redoute la lumière. Il termine ses 14 tableaux du chemin de croix destiné à l'église Saint-Martin à Saint-Amand-les-Eaux.

En août 1947, à la Flèche, après une crise particulièrement douloureuse, il peint ses dernières scènes de plein air dans le jardin de ses beaux-parents. Il retourne à Paris, où il décède le 20 septembre.

Il est enterré à la Flèche, dans une tombe située, ainsi qu'il le désirait, auprès de celles des Soldats du Souvenir français.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Lucien_Jonas



6 illustrations : collection de Yvon Maillet



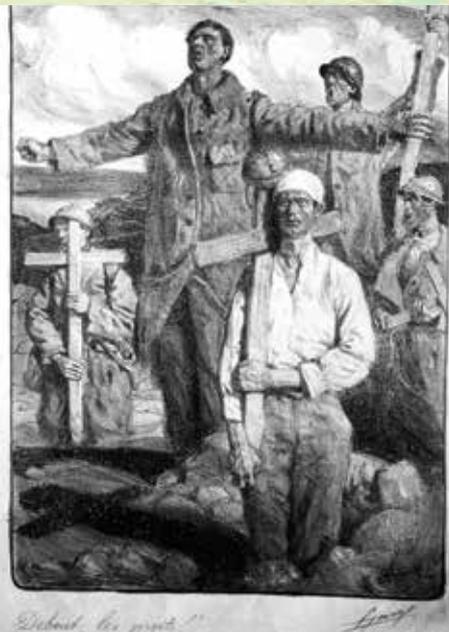
Puisque je t'aime mieux comme cela !



Avant l'attaque



L'agent de liaison !



Debout, les morts !



Pendant le bombardement



Le soldat des régions envahies !



Le fabuleux destin de Marie Marvingt (1875-1963) : les ailes de l'espoir

Lors des commémorations dombasloise du 14 septembre, nous inaugurerons un square en l'honneur de Marie Marvingt. Au cours du conflit de 14/18, un hôpital militaire était installé à Dombasle-sur-Meurthe.

Pionnière de l'aviation, sportive émérite, alpiniste renommée, Marie Marvingt est une des premières femmes françaises à investir au début du XX^e siècle le champ des activités sportives.

Surnommée à juste titre la fiancée du danger, la reine de l'air, Marie casse-cou, cette femme d'exception va connaître un destin hors norme et compter parmi les femmes d'influence les plus émérites dans le domaine de l'aviation militaire en inventant le concept d'aviation sanitaire.

Athlète pluridisciplinaire

Aurillacoise de naissance en 1875 et Nancéenne de cœur, son père, dès son plus jeune âge va lui enseigner une éducation sportive : natation et alpinisme en particulier, puis va pratiquer dans de nombreux domaines : équitation, cyclisme, tirs, sports d'hiver, escrime, canoë, patinage.

Entre 1908 et 1910 elle s'illustre en ski, bobsleigh, luge et patinage conquérant dix-sept titres mondiaux !

Athlète aux multi-compétences, elle va exceller dans certaines disciplines, conquérant de nombreux records et reconnaissances et accomplissant des exploits parfois uniques :

- > alpiniste de classe mondiale,
- > la 1^{re} femme à gravir les sommets des Alpes françaises et suisses entre 1903 et 1910,
- > la 1^{re} à boucler le tour de France malgré

son refus de candidature (elle réalisera le même parcours en décalé) en 1908,
> la 1^{re} à traverser Paris à la nage (12,5 km),
> la 1^{re} à traverser la Mer du Nord d'est en ouest en aérostat.

Une passion est née

Très vite, elle développe un goût prononcé pour l'aventure, qui la pousse vers les ascensions en ballon puis vers l'aviation naturellement.

Passionnée et aventurière, elle découvre sa passion en 1909 à l'occasion d'un baptême de l'air, elle décide d'apprendre à voler et obtient son brevet dès l'année suivante.

Elle sera par la suite la première femme au monde à obtenir les quatre brevets de pilote (avion, hydravion, ballon libre (1901), hélicoptère. Elle établit de nombreux records dont celui du plus grand nombre de vols sans le moindre accident : 900 vols sans rien casser.

Une aviatrice engagée dans le conflit

Inspirée de ses compétences de pilote et infirmière, elle perçoit immédiatement le bénéfice que l'utilisation de l'avion pourrait apporter dans le domaine sanitaire en cas de conflit.

Elle considère l'aviation non pas comme un sport mais un moyen de venir en aide aux autres. Seul témoignage du projet, un dessin

coloré réalisé par le peintre Emile Friant en 1914 et représentant Marie Marvingt et un médecin portant secours à un blessé de guerre avec le fameux monoplan en arrière-plan.

Convaincue de la nécessité d'organiser un service sanitaire aérien pour secourir les blessés par voie aérienne, transport idéal et moyen de ravitailler les hôpitaux de campagnes qui croient en elle, elle réalise, avec l'aide d'un ingénieur un monoplan muni d'une civière blindée sous un fuselage et d'un matelas pneumatique bordé par des fenêtres de mica.

En 1910, elle commande à l'avionneur Deperdussin les plans du premier avion ambulance et ouvre une souscription nationale pour lancer la fabrication de la machine : le destin s'en mêle, l'entreprise fait faillite, le prototype ne verra pas le jour cette année-là, néanmoins **l'aviation sanitaire est née.**

Elle proposera ce projet en vain à l'état-major des armées se heurtant au scepticisme des autorités.



Pendant le conflit, à défaut de ne pouvoir être recrutée comme pilote, elle sert de plusieurs manières au conflit :

- > correspondante de guerre,
- > officier médical,
- > infirmière à la croix rouge.

Vérité ou légende, certains de ses biographes prétendent qu'elle s'est portée pilote volontaire pour effectuer des missions de bombardements, qu'elle s'est fait enrôler comme fantassin sur le front. Le fait divise les historiens de la Première Guerre mondiale et les biographes de l'aviation.

Après la guerre elle devient journaliste, correspondante de guerre et officier de santé des armées avec les forces françaises au Maroc.

À la demande du gouvernement français, elle crée et développe un service civil d'ambulances sanitaires aériennes au Maroc (de son vivant elle aura pu voir son projet se réaliser), invente les skis métalliques pour faciliter le transport sur sable.

Elle devient la première infirmière de l'air diplômée de cette nouvelle activité, en 1937. Marie Marvingt n'aura de cesse de lutter pour son combat en faveur du développement du secours aux blessés par air, pour convaincre les diverses autorités, elle donnera des milliers de conférences sur l'aviation sanitaire à travers le monde de longues années durant (elle réalisera deux documentaires sur la naissance du service sanitaire aérien Les Ailes qui sauvent et Sauvés par la Colombe en 1949).

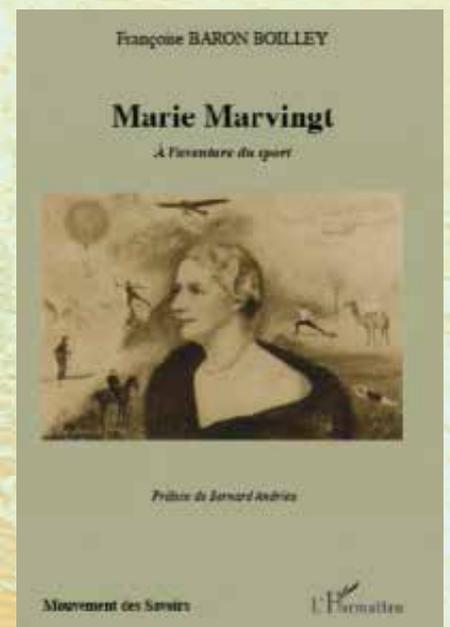
Elle aura eu un impact énorme sur l'histoire de l'aviation, sur les femmes dans l'aviation. Il est curieux qu'en France sa personnalité et ses exploits d'aviatrice et sportive restent méconnus (elle jouit d'une reconnaissance nettement plus grande aux États-Unis), elle qui reste la



femme la plus décorée de France avec au compteur trente-quatre médailles et décorations parmi lesquelles la croix de guerre de 14-18 et celle de l'Aéronautique

Sa devise « Savoir vouloir » aura été jusqu'au bout son fil rouge :

À 85 ans, elle effectue encore Paris-Nancy à vélo et pilote le 1^{er} hélicoptère à réaction, le McDonnell F-101 Voodoo dit « le Djinn » !



Françoise Baroin, habitante de notre vallée du Sanon, sera présente pour dédicacer son ouvrage sur Marie Marvingt. Nous projeterons lors de l'exposition un documentaire « Marie Marvingt la fiancée du danger » Vélo de Marie Marvingt exposé.



René Fonck, le prodige de la chasse interalliée

Né à Saulcy-sur-Meurthe (Vosges) le 27 mars 1894 et mort à Paris le 18 juin 1953.

« *Ce recordman du courage et de la virtuosité valait une division à lui seul* ». Ainsi Foch résumait-il Fonck, le meilleur aviateur de la chasse française et, au 11 novembre 1918, premier au classement de la chasse amie-ennemie après la mort du Baron Rouge (80 victoires, plus 3 probables).

René Fonck, avec 75 victoires homologuées (et 52 probables dans le camp adverse) achevait la Grande Guerre avec un palmarès inégalé : Légion d'Honneur, Médaille militaire, croix de guerre à 27 citations et 28 palmes, la plus « lourde » de l'Armée, une étoile de vermeil, 24 décorations dont 21 étrangères. Et surtout, une somme d'exploits sans égal : deux sextuplés, dont un en 52 balles, quatre triplés dont un en 10 secondes (!), 12 doublés. En 18 mois...



René Fonck près de son SPAD S.XIII

Du 21 août 1914 à l'occupation en 1919 en Allemagne, sur le propre terrain des « Damiers » de Goering, ce Vosgien originaire de Saulcy-s-Meurthe fait toujours l'objet d'une vénération secrète dans l'armée de l'Air, malgré une éclipse de 50 ans après sa mort le 18 Juin 1953 à Paris. Ce fils d'un sagard vosgien mort écrasé au travail en forêt de Ban s-Meurthe nourrissait de victoires sa haine du Boche qui avait confisqué l'Alsace. Sa haine tenace du Boche était sa raison de combattre cette « grande injustice ».

« Dieu de la chasse »

Autant Guynemer est-il resté auréolé par sa mort en 1917 en plein ciel des Flandres, autant Fonck, autre idole du ciel de France, fut recouvert du linceul de l'oubli.

Conséquence de sa fidélité en 1940 au « Vainqueur de Verdun », qui avait fait confiance à l'aviation. Les centenaires de la Grande Guerre sont l'occasion de retrouver le « dieu de la chasse », encore considéré comme tel, pur et dur, par ses successeurs.

Nommé « Le Prince des Nuées » ou le « Matador du ciel », Fonck avait un atout extraordinaire reconnu par tous les historiens : un oeil d'aigle, la tactique de l'épervier, le guet patient de la faute de l'adversaire, une acuité visuelle proche de 17/10, une habileté diabolique pour sortir du nuage, se placer sous la queue de l'adversaire, une précision stupéfiante de tir qui en faisait un « tue-pilote », l'utilisation du soleil et de l'angle mort, le volte-face.



Sa détection visuelle de l'ennemi portait de 8 à 10 km, au grand dam de ses ailiers qui avaient beau écarquiller les yeux. Tel était ce précurseur de la chasse, qui laissa incrédule la Luftwaffe : « Nous n'avons aucune idée de votre façon de faire », lui avoua un as ennemi à l'hôpital.

Désigné « as des as » interallié après la disparition de Guynemer, Fonck fut commandeur de la Légion d'Honneur à 26 ans (!) et fait grand-officier par Albert Lebrun en 1936. Député des Vosges de 1919 à 1924 dans la Chambre « Bleu Horizon », il mit en garde dès 1924 contre le réarmement allemand et l'anesthésie de la classe politique française. Les faits lui donnèrent hélas raison.

Source: http://fr.wikipedia.org/wiki/René_Fonck



Plaque commémorative sur le domicile parisien de René Fonck





Francisque Poulbot (1879-1946) : goguettier et illustrateur de guerre

Né dans une famille d'enseignants – ses parents sont instituteurs – Francisque Poulbot est l'aîné de sept enfants.

Doué pour le dessin, il n'ose cependant pas se présenter à l'École des beaux-arts.

À partir de 1900, ses dessins commencent à être publiés dans la presse. Il s'installe à Montmartre et épouse, en février 1914, Léona Ondernard, avant de partir pour le front ; il est cependant réformé l'année suivante.

Durant la Grande Guerre, il signe des affiches et des cartes postales patriotiques, ce qui lui vaudra, pendant la Seconde Guerre mondiale, sous l'occupation allemande, d'être assigné à résidence.

Très attaché à la vie montmartroise, Poulbot s'associe, en 1920-1921, à la création de la « République de Montmartre » avec ses amis Adolphe Willette, Forain et Maurice Neumont. Il est à leur côté membre de la goguette du Cornet.

En 1923, pour venir en aide aux enfants nécessiteux de Montmartre, il ouvre un dispensaire rue Lepic.

Il meurt dans sa maison, au 13 avenue Junot à Montmartre le 16 septembre 1946 et est inhumé au cimetière de Montmartre.

Les « poulbots »

Le néologisme « poulbot » a été créé en référence à ses nombreuses illustrations représentant des titis parisiens : les gamins des rues. Une illustration de

Gavroche, le célèbre personnage du roman « Les Misérables » de Victor Hugo, en est le parfait exemple.

Au 43bis de la rue Damrémont on peut voir un remarquable ensemble de faïences murales décorées par Poulbot sur le thème de la vie des poulbots dans le Montmartre de 1910. Cet ensemble décorait l'accès d'un ancien bain-douches.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Francisque_Poulbot



Gavroche, titi parisien dans
« Les Misérables » de Victor Hugo



Affiche dessinée par Francisque Poulbot, 1916



Photos Francis ROCH



LE COMITE DEPARTEMENTAL OLYMPIQUE
ET SPORTIF DU NORD *présente*

1914 - 1918

LE SPORT SORT DES TRANCHÉES

Une exposition conçue
dans le cadre
**du centenaire de la
Première Guerre mondiale**
en collaboration avec
Michel MERCKEL
d'après son ouvrage
(édition Le Pas d'oiseau)
« 14-18, le sport sort des tranchées »





Le sport, un héritage inattendu de la grande guerre

A sa manière, le CDOS du Nord a voulu rendre hommage à cette période tragique où le sport a connu un tournant de son évolution. A travers une formidable exposition de 34 panneaux, il a disséqué un sujet qui n'avait encore jamais fait l'objet d'une recherche aussi fouillée.

Il se nourrit d'informations, de photos et de témoignages qu'il sélectionne minutieusement. Cette exposition devient alors un merveilleux chant polyphonique où chaque panneau est entonné à la gloire du sport. Revivez des moments forts entre combats, pertes humaines, mutineries et loisirs. Revivez le grandissement de son ancrage sur le front grâce aux Anglais et aux Américains mais aussi aux Corps Francs ou aux Chasseurs Cyclistes.

Son irrésistible ascension est en route. N'hésitez pas à vivre cette performance car ç'en est une d'explorer le temps avec une telle curiosité.





Blason militaire de Vincey

Le musée d'Art Militaire de Vincey



Mannequin officier français à cheval

Poilu français (Régiment d'Infanterie)
Minenwerfer de 250 mm (obus à courte distance)

Créé en 1976 dans la stratégie «trouée de Charmes» qui matérialise un couloir laissé libre entre les places fortes d'Epinal et de Nancy, le musée est implanté depuis 1988 dans les bâtiments historiques mais civils : les anciens établissements Boussac, haut lieu de l'industrie textile de Lorraine.

La visite permet d'appréhender l'évolution des tenues et équipements militaires de 1914 jusqu'à la guerre du Golfe.

Cinq pièces principales proposent au visiteur de découvrir 100 mannequins accompagnés de nombreux équipements et radios, une collection impressionnante d'armes réglementaires Françaises, Anglaises, Américaines et Allemandes.

La dernière salle inaugurée en 2003 présente des explosifs et munitions des belligérants des deux guerres mondiales et une vitrine où sont regroupés les effets

et souvenirs du Général de Castelnau, vainqueur de la bataille du Grand Couronné en 1914 qui sauva Nancy de l'occupation allemande.

Une collection de véhicules (chars, jeeps, half-track...) complète les milles mètres carrés d'exposition.



Le centre de documentation et de recherches historiques (CDRH)

« Conception et réalisation de l'exposition sur l'aéronautique militaire 1914-1918 et conférences par la délégation Patrimoine de la base aérienne 133 de Nancy-Ochey. »

La première activation du terrain d'Ochey remonte à septembre 1915. Depuis, le site a été partie prenante dans presque toutes les grandes pages de l'histoire aéronautique du pays. Toul-Rosières, Damblain, Lunéville-Chenevières, Malzéville puis Essey-les-Nancy, Grostenquin, Contrexéville, Epinal, sont à présent autant de lieux rattachés ou l'ayant été, à Nancy-Ochey.

Devant l'intérêt croissant pour cette époque, rejoignant l'obligation du devoir de mémoire vis-à-vis, notamment des jeunes générations, la BA 133 a répondu au besoin culturel dans ce domaine par la création du Centre de Documentation et de Recherches Historiques.

Un besoin culturel évident

Le patrimoine aéronautique est une réalité du devoir de mémoire, c'est la raison d'être du Centre de Documentation et de Recherches Historiques de la base aérienne « **Commandant Henry Jeandet** ».

Il a pour vocation d'être le conservatoire historique du site, d'en faire la promotion

par la création d'expositions. Il s'appuie sur les faits aériens dont la base aérienne a été le centre mais aussi sur l'histoire aéronautique régionale et les hommes qui l'on faite.

Projet voulu par les commandants de base, l'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air « Secteur 150 Meurthe-et-Moselle, Meuse, Vosges » en anime le comité de pilotage, avec l'Association Nationale des Sous-officiers de Réserve de l'Armée de l'air, l'Amicale des Anciens de l'Armée de l'air (4A NANCY et 4A VOSGES) les Anciens de la 11ème Escadre de Chasse, l'association « René FONCK », qui l'ont rejoint dès sa fondation. Le besoin culturel est évident.

Le CDRH de NANCY-OCHEY, implanté au cœur de la base aérienne, reçoit tous les dons, documents et souvenirs de son passé lointain et récent pour les conserver, les faire connaître et les présenter aux visiteurs et aux spécialistes intéressés.

Il se donne pour vocation de participer à la promotion de l'histoire de l'aéronautique

militaire et civile en Lorraine, de l'aérostation au missile de croisière par l'organisation, notamment d'expositions temporaires et itinérantes.

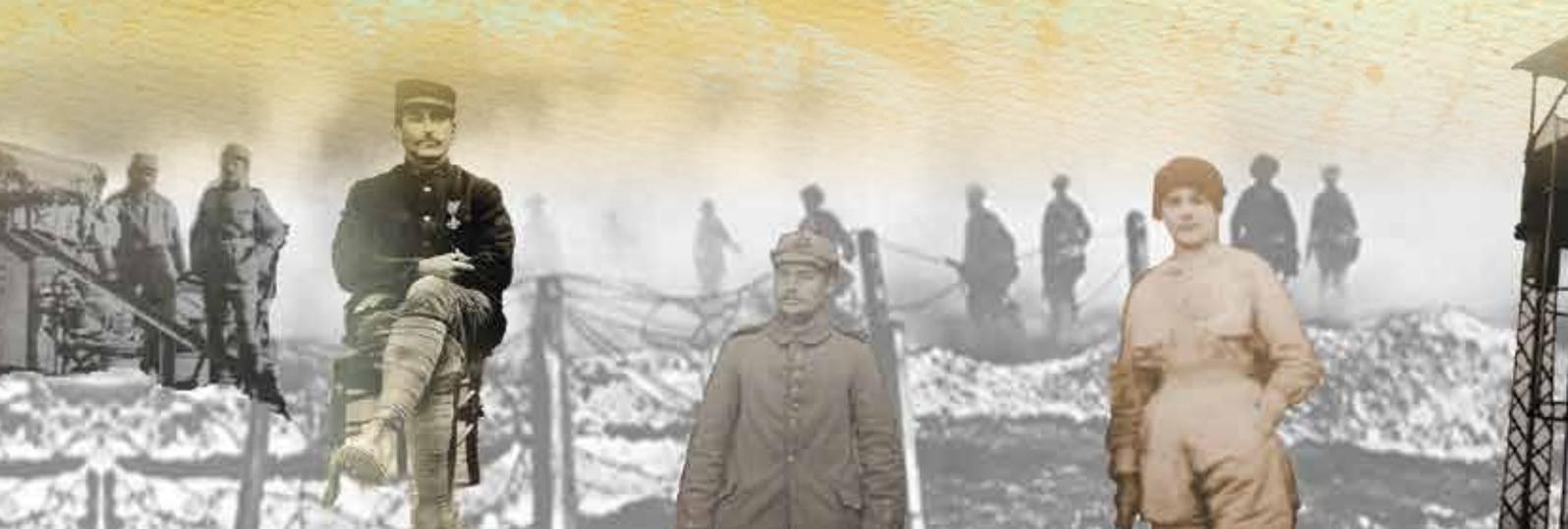
Pour tous renseignements :

jjlignier@wanadoo.fr

Lieutenant-colonel (CR) Lignier,

Président du CDRH,

Vice-président ANORAA « Secteur 150 »



DOMBASLOIS MORTS POUR

Nom Prénoms	Nom Prénoms	Nom Prénoms	Nom Prénoms
ANDRE J	CANON Louis Virgile Onésime	DUMONT Charles Albert	GENAY Félix
ANTOINE Joseph Alfred	CHARBOTEL Lucien Joseph	DUPONT Antoine	GEOFFROY Charles
ANTOINE Léon	CHARDIN R	DUPRÉ Charles	GÉRARD Charles
ANTOINE Paul	CHARPENTIER Henri	DURAIN Théophile	GÉRARD Émile
ANTOINE Paul Edmond	CHASSARD Charles Nicolas	DURAND	GÉRARD Marius
ARNOUX Henri	CHENET Charles Victor	EISELÉ Alphonse Victor	GÉRARDIN Abel
AUGUSTIN Emile Auguste	CHENET Lucien	EISELÉ Joseph	GERMAIN Eugène Désiré
BAGARD Jules Emilien	CHMIDLIN Louis	ETIENNE Henri	GERMAIN Eugène Georges
BAGARD René Auguste	CHOSSELER François	EULRY Victor	GERMAIN Jules Ferdinand
BAILLOT Marcel	CHRISMANN Louis	EURIOT Charles Justin	GLUGE René
BALLING Pierre Paul	CLAUDE Eugène	FALANTIN Henri Louis	GOBLET Louis
BARBELIN Georges Émile	CLAUDON Charles Louis	FALANTIN Paul	GOIRY
BARBIER Henri Martin	CLAUSSE Jules Ernest	FARASSON Paul	GOULUT Georges Alphonse Henri
BARLIER Auguste	CLÉRY Camille Eugène Octave	FERRY Charles	GOUVERNEL Charles
BARRIER Achille Auguste	COFFE Émile	FERRY Eugène	GOUVERNEL Louis
BARTHEL Henri Constant	COISEUR Charles Alfred	FESLARD Gaston Eugène	GRAIMPREY André Edmond
BARTHEL Louis Joseph	COLIN Alexandre Louis	FEVRE E	GREVISSE Jean Baptiste Lucien
BAUMGARTEN Eugène Antoine	COLIN Charles Julien	FISCHER Lucien Germain	GRILLOT Henri Auguste
BECKER Louis Joseph	COLIN Jean Baptiste Louis	FISSON Charles	GUERBER Joseph
BELINSKY Arthur	COLIN Jules	FLAVENOT Alphonse	GUISE Arthur
BELINSKY Joseph Louis	COLLE François Victor	FLORENTIN Edmond Nicolas	GUYOT René
BELINSKY Justin	COLLIGNON Auguste Gustave	FLORENTIN Georges Alphonse	HAINZELIN Marcel Auguste
BELLERY Camille Albert	COLLIGNON Charles Joseph	FOUX Aimé Alfred	HARMAND Charles
BENOIT Joseph Alexandre	COLNET Raymond Charles Nicolas	FRANÇOIS Charles Camille	HARMAND Ernest
BERNE Emile François	CONSTANT Charles	FRANÇOIS Charles Joseph	HASSELOT Léon Valentin
BERTRAND Emile Antoine	CORDIER Adrien Joseph	FRANÇOIS Ernest Auguste	HAYE Georges Arthur
BESLER Nicolas	CORDONNIER René Nicolas Paul	FRANÇOIS Jean Alfred	HELMER Auguste
BIBLOT Sylvestre Auguste	COURAULT André	FRANÇOIS Jules Alfred	HELMER René
BIBLOT Théodore Charles	CREUSAT Charles	FRANÇOIS Maurice Léon	HENRI Charles
BIGAREL Auguste Joseph	CRIEFF Louis	FREIDINGER Eugène	HENRI (HENRY) Gaston
BILON Jean Baptiste	CRIPIA Henri	FREIDINGER Jacob	HÉRIN Maurice Émile Armand
BLAISE Alfred Charles Fernand	CRIPIA Henri	FREYD E	HEULLE Raoul François Joseph
BLANCHETTE Antoine	DARGENT Alphonse	FROMAIGÉAT Désiré Joseph	HINSINGER Louis Joseph Marie
BLOTTIER A	DAVIATTE Charles	FROMEIGÉAT Désiré	HIPPERT Camille Pierre
BOUGRIER Émile Julien	DAVIATTE Charles Henri	FROMENT René	HISTRE Henri Nicolas
BOULAY Joseph	DECKER Albert Emile	FROMONT Auguste	HONSBURG Charles Auguste
BOURA Victor Gabriel	DEHAN Edmond	FROMONT Pierre Paul	HORNBECK Jules
BOURGOIS Marcel Gustave	DESSERT Charles	GAILLARD Julien	HOSANN Jacques Paul
BOURY Émile	DIDIER Émile	GAUDEL André Hippolyte	HOUSSEMAND Auguste
BOZZOLOT Auguste	DIDIER Georges	GAUDEL Émile Eugène	HUBERT Jules
BRÉNON Victor	DIDON Paul Eugène	GAUDEL Jean Baptiste	HUBERTY Lucien
BRETEL Victor Antoine	DILLENCHNEIDER Aloïs	GAYARD Joseph	ISMERT Jean
BRICOT A	DISSLER Benjamin	GAYARD Léon	ISSARTEL Jules
BRIDARD Céleste	DOMINIQUE Aimé Jules	GAZIN Jean	ISSENMANN Georges Xavier
BRISON Arsène	DUBOIS Émile	GAZIN Louis	IUNCKER A
BURTHE Auguste Eugène	DUHANT Jules Joseph	GÉBEL Charles	IUNCKER Albert
BUSSING Joseph Alphonse	DUMONT Adrien	GENAY Alfred Charles Fernand	IUNCKER Auguste

LA FRANCE 1914-1918

Nom Prénoms	Nom Prénoms	Nom Prénoms	Nom Prénoms
IUNCKER Ernest Marie	MARANDE Marcel Louis	PAUL Louis André	STEINLOCHER Joseph Alphonse
IUNCKER (JUNCKER) Edouard François	MARCHAL Edouard Antoine	PERBAL Roger Henri	STENZEL François
JACQUOT Clément Noël Maurice	MARCHAND Paul	PERKEN Pierre	STREIFF Berthold
JEANDEVILLE Louis Auguste	MARIN Louis	PETIT C	STUBER Georges
JEUNESSE Edouard	MARTIN Joseph	PETIT Émile	SUR François Joseph Auguste
JOLLAIN Joseph Edouard	MARTINEL Achille Léon	PETIT Georges	SUSSET Émile
KAENDLER Auguste Jacques	MARTINEL Louis Emile	PETRIQUE Jean	SUSSET Paul Charles Marie
KELLER Charles Marcel	MASSON Alfred	PETRY Jacob	SUSSET Séraphin Victor
KELLER Louis	MASSON Augustin Ernest	PFOH H	THIÉBAUT Louis Théodore
KESSLER Louis	MASSON Charles Jean Georges	PHILIPPY Joseph	THIERRY Paul
KLEIVER Henri Jean Baptiste	MASSON Émile	PIERRON Émile	THOMAS Édouard Célestin Julien
KLEIVER Louis Jacques	MASSON Georges	PIERRON Georges Xavier	THOMAS Ernest
LACRESSE Émile	MAST Ernest Marie Georges	PIGEON Ernest Jules	THOMAS Jules
LAHAUSSE Edouard	MATHIEU Alfred Pierre Auguste	POIRINE Charles	THOUILLOT Martial François Edouard
LAHAUSSE Émile	MATHIEU Edouard	PREVOT G	URIOT Émile
LAMBLIN Émile	MATHIEU Jean Maurice	RABOT Constant Albert	VANEL Henri
LAMM Paul	MATHIEU Louis	RABOT Gustave	VANTILLARD Gustave Marie Pierre
LAMORY Henri	MELCHIOR	RAVAILLER Charles Victorian	VAUTRIN Charles Paul
LAPOULE Émile	MELCHIOR René	RAYEL Elisabeth	VÉBER Amédé
LAURENT Joseph	METZGER Robert	RAYEL Madame	VERSTRAETEN Omer Jean Baptiste
LECLÈRE Léon Amédée Nicolas	MEXIQUE A	RENAUDIN Léon Joseph	VILLAUME Auguste Charles
LEMAIRE Armand Aldophe	MEYER Albert	REYMANN Edmond Lucien	VIOLET Jules Louis
LEMOINE Armand	MEYER Louis	RIEFF Louis	VITIER Georges
LENOIR H	MEYER Paul	RIVERON Joseph Louis	VOIGNIER Émile
LÉONARD Charles Léon	MICHEL Albert	ROBE René Emile	VOINOT Jules
LESCOT Étienne	MICHEL Charles	ROSPERT Émile Auguste	VOINOUEL Paul
LHUILIER Eugène	MICHEL Jules	ROSPERT René Ernest	WEINGARTEN Eugène
LHUILIER Jules Joseph	MIESMER Charles	ROTHE Louis	WELSCH Edmond Joseph
LIÉGEY Joseph	MIH Georges Joseph	ROUSSELOT Hippolyte Léon	WEYMANN Frédéric
LIÉGEY Jules Céleste Gaston	MIH Henri	ROUSSELOT Madame	XOUILLOT Auguste
LIOTTÉ Joseph	MILLAIR Louis	ROUSSEY Charles	XOUILLOT Léon Joseph
LIOTTÉ Louis	MILLIARD Camille Lucien	ROY Émile	XOUILLOT Placide
LOSSEROY Émile Nicolas	MILLIARD Marcel Lucien	ROYER Nicolas Auguste	ZÔNE Léon Victor
LOSTETTER Adolphe	MILOT Adolphe	RUFFIER Victor	ZUBERBUHLER G
LOSTETTER Émile Nicolas	MIRGON Henri Martin	RUMMEL Antoine	
LOSTETTER Pierre	MOLLE Lucien	SCHAEFFER Charles Eugène	
LOUIS Émile	MONTOIS Marcel Victor	SCHAEFFER Jean François	
LUCY Adrien Augustin	MOULET Julien	SCHAEFFER Lucien	
MAGINEL Hippolyte	MULLER Emile Victor	SCHLEGEL Charles	
MAGRON Martin	MULLER Hubert Ulrich	SCHLIENGER	
MAIRE Camille	NIDERLEIDNER Pierre	SCHLIENGER Jean	
MAIRE Charles Léon	NIVARD Emile Joseph	SCHOTT Pierre	
MAIRE Charles Léopold	NOËL Victor	SEILER Léo	
MAIRE Joseph	ORNY Albert	SEVRIN Auguste Célestin	
MAISONNEUVE Camille	PAQUIN Camille	SLOVINSKY Camille	
MALGOVERNÉ Martial Joseph	PAQUIN Jean Pierre	SOUVAIT Henri	
MANTEAU Auguste Onésimes	PARANT Gustave Louis	STARCK Jules Jacques	

Ferris Suttle (US Air Force) : 28 août 1944 - Dombasle

Les longues recherches entreprises par le Dombaslois Jacky Guillaume un féru d'histoire sur l'armée américaine, et son ami Gérard Louis, un ancien de Dombasle, spécialiste de la Seconde Guerre mondiale, ont permis de connaître les circonstances de la mort de l'aviateur Ferris Suttle qui est tombé avec son avion au dessus de Dombasle le 28 août 1944. Des documents authentiques fournis par Charlotte Baldrige, historienne américaine de l'US Air Force indiquent l'identité du pilote et la cause de sa mort.

Basé en Angleterre, le lieutenant Ferris Suttle du 359^e escadron de chasse de la 8 Air Force américaine est tombé à Dombasle le 28 août 1944 à 9 h 45 au lieu-dit « Devant-les-Bois », sur le territoire de Dombasle. Il avait 23 ans et était originaire de la ville de Lancaster aux Etats-Unis. Les déclarations des pilotes James Parson, Thomas. G Bur et



Robert W. Cambell, qui accompagnait Ferris Suttle dans son vol, ont permis de connaître l'heure exacte de sa mort. Les avions américains venaient de Norfolk

en Angleterre et avaient pour mission de se rendre à Sarrebruck.

« À notre passage sur la Lorraine, on nous a demandé de mitrailler un convoi de camions et plusieurs trains situés entre Blainville et Dombasle. A la fin du mitraillage, l'avion de Suttle n'est pas revenu dans la formation. On a eu un dernier contact à 9 h 40 », indique les rapports des pilotes. Selon un troisième témoignage, il semble que le pilote Suttle ait effectué un second passage trop bas et ait touché un arbre avec son aile.

Le pilote a été enterré au cimetière américain de Saint-Avold. Jacky Guillaume a réussi à récupérer une pale de l'hélice de l'avion du pilote qui a été abattu au dessus de Dombasle. Ce vestige de la Libération de Dombasle a trouvé place sur une stèle qui a été érigée par la ville à l'intersection de la rue Maurice-Barrès et de l'avenue de Lunéville.

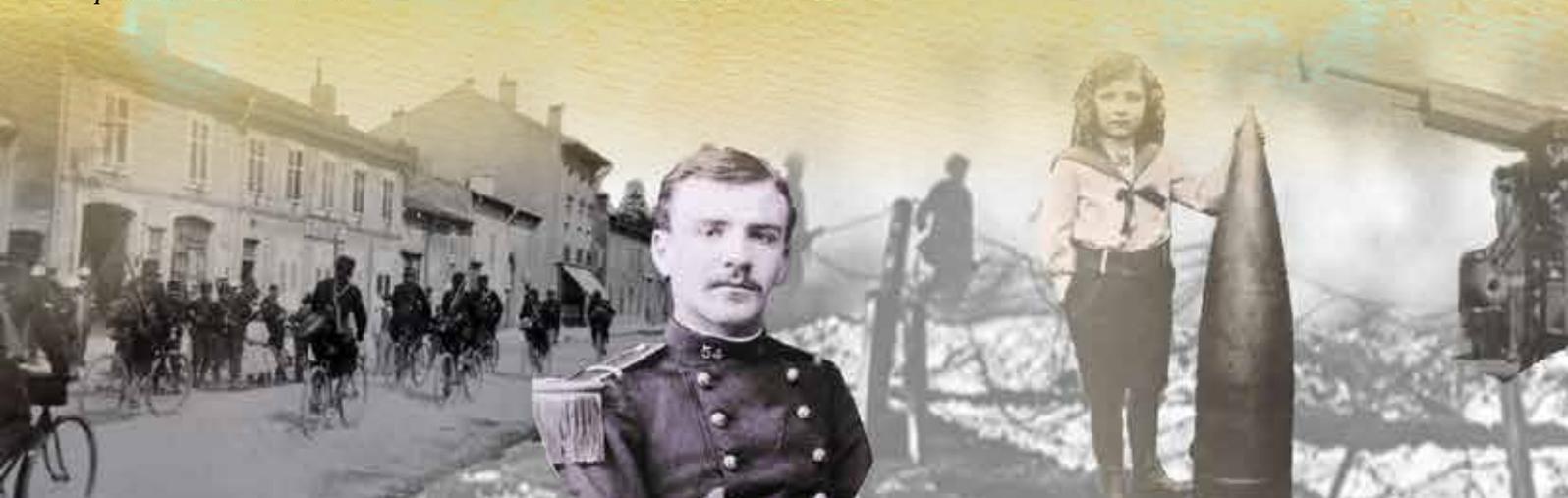
Source : article de Gérard Bergé.



Le lieutenant Ferris Suttle entouré de ses mécaniciens près de son chasseur bombardier



Plaque commémorative à Dombasle-sur-Meurthe



Nous remercions :

- > ACPG-CATM
- > AMC
- > Anciens Marins
- > FDCR
- > FNDIRP
- > Groupe Lasalle Drouot
- > Médailleurs militaires
- > Souvenir Français
- > Amicale des Pompiers
- > Association Franco-Allemande
- > Chorus 2000
- > Groupement Philatélique de Dombasle
- > Harmonie J. D'Arc
- > La Ronde des Ages
- > Les Randonneurs du Canton
- > Modèle Club Dombaslois
- > Tennis Club
- > Claude BARON
- > Gérard BERGE
- > Claudine BOERA BREQUEL
- > Michel CAPS
- > Robert CHARPENTIER
- > Serge CLAUDE
- > Marcel CORDIER
- > Anne-Claire DELATTE
- > M. et M^{me} Henri FEVE
- > Alain FISCHER
- > Salvatore GEUSA
- > Jacques GUILLAUME
- > Thérèse KULIS
- > Hervé LECLERC
- > Yvon MAILLET
- > André MARTEL
- > Michel MERCKEL
- > Juliette RAVEY
- > Serge REGNIERE
- > Francis ROCH
- > Gérard VONAU
- > ALAACL
- > Cercle Généalogique du Lunévillois
- > Cerf-Volant Club Est'Air
- > Collège Embanie-Mme CONVARD
- > Comité Départemental Olympique et Sportif 59 (CDOS59)
- > Délégation Patrimoine de la base aérienne 133 de Nancy-Ochey
- > Ensemble Musical St Nicolas
- > Espace Chaubet « Le Mouton Noir » Musée et Nécropole de Vitrimont
- > La Liseuse
- > Mémorial de Verdun
- > Musée de la Moto et du Vélo - Mairie d'Amnéville
- > Musée Lorrain de Nancy
- > Musée d'Art Militaire de Vincey
- > Société Colombophile de Damelevières
- > Usine Solvay
- > Et toute notre gratitude aux personnes qui ont contribué à l'élaboration de cette exposition



