6) Zeppelin et ballons d'observations en Alsace- Moselle

6.1) Des zeppelins dans le ciel de Lorraine

Le comte Graf Fedinand von Zeppelin, ingénieur et militaire allemand, fut à l'orgine des premiers dirigeables rigides qui au fur et à mesure de la production conserveront son nom. Le premier Zeppelin, désigné LZ-1 (pour Luftshiff Zeppelin), réalise son premier le 2 juillet 1900. Très vite les militaires portent un très grand intérêt pour ces engins plus léger que l'air. Plusieurs modèles seront produits et certains procéderont à des vols au-dessus du territoire annexé afin de montrer la suprématie allemande dans ce domaine. Ces vols de prestige sont souvent immortalisés par l'édition, en photo-montage, de cartes postales (cf Annexe).
L'Allemagne cherche surtout à rattraper son retard dans le domaine aéronautique par rapport à la France. Dès 1909, elle engage des travaux de constructions de hangars à dirigeables le long de la frontière comme à Metz et à Strasbourg. A l'approche du conflit, les dirigeables deviennent des armes stratégiques importantes.
Sur les 11 zeppelins engagés dans le conflit, 9 sont confiés à l'armée de terre dont l'état-major en affecte 5 sur le front français : le Z.VI, Z.VII, Z.VIII, Z.IX et le Viktoria Luise (de la compagnie DELAG qui a été réquisitionné).

Le 14 août 1914, lors de son raid de bombardement du terrain de Metz-Frescaty, le lieutenant Césari réussi à détruire les dirigeables Z.II et Z.III qui sont tous deux amarrés dans leur hangar. Cela est malgré tout sans grande conséquence pour l'armée allemande car les deux dirigeables avaient été réformés. Mais le 22 août, lors de missions d'appui tactique, l'artillerie française réussit à détruire simultanément le Z.VII en Alsace[1] et Z.VIII en Lorraine (à Badonvillers en Meurthe et Moselle). Les restes de ce dernier seront exposés aux Invalides. La perte de ces 2 dirigeables amène l'état-major à n'engager les zeppelins qu'à des opérations nocturnes et non plus de jours. Nancy subit son 1er bombardement depuis un Zeppelin le 26 décembre 1914 mais les dégàts sont peu important.

(image internet)

Suite au raid aérien français sur Metz, l'armée allemande retire ses dirigeables à proximité du front et les installera plus loin dans le territoire. Au courant de l'année 1915, c'est depuis leur base arrière, que les dirigeables partent pour procéder aux bombardements des grandes villes tels que Paris et Londres principalement afin d'affecter le moral de la population. Mais ces attaques n'auront pas le résultat escompté et occasionne de faible dégats. Nancy (et des agglomérations environnantes) subit son deuxième bombardement depuis un dirigeable allemande de type 'Perseval' dans la nuit du 12 avril 1915.
Le talon d'achille de ces zeppelins est leur port d'attache surtout lorsqu'ils y sont amarrés. Pour les détruire, l'aviation britannique et française va donc s'efforcer de lancer des raids de bombardement sur ceux-ci.
Durant l'année 1916, les zeppelins effectuent en majorité leurs attaques sur Londres mais avec de faibles résultats. Des incursions ont également lieu en France dont l'objectif est Paris. Les dirigeables sont aidés par un système de radionavigation dont les émissions de guidages par TSF sont envoyés par des stations allemandes dont l'une d'elle est basée à Metz.

(image internet)

(image internet)

[1] *Il est plus probable que ce soit une panne de gaz qui soit la cause de se chute.*

A noter qu'au début de l'année 1916, quelques zeppelins sillonnent le ciel lorrain et lacheront quelques bombes sur Epinal, Lunéville, Nancy, Toul et également sur Belfort.
Mais en octobre 1917, suite à un raid massif de 13 dirigeables sur Londres, plusieurs d'entre-eux seront perdus sur le retour. Les émissions de radionavigations allemandes ont été brouillées par l'émetteur de la Tour Eiffel. Certains passeront au dessus de la Lorraine ou de Belfort où ils subiront des attaques désastreuses.
Le L 44 est détruit par l'artillerie et s'écrase à Chenevières ; surpris par une formation d'avions français le L 49 est obligé de se poser à Bourbonne-les-Bains ; le L 50 attaqué par des avions de la base de Chaux se pose également mais le Zeppelin repartira à la dérive avec une partie de son équipage. Les nouveaux modèles de bombardiers étant plus efficace dans leur actions, ce raid est désastreux pour l'armée allemande qui met un terme aux bombardements aériens par dirigeables car sur 11 zeppelins engagés, 5 ont été détruits ou capturés. A partir de cette date, plus aucun zeppelins ne survolent la France. Pour l'armée allemande, le constat est amer car l'utilisation et le bilan des zeppelins est désastreux. Leur raids offensives n'ont pas réussi à influencer l'issu du conflit.

Comme aucun zeppelin n'a stationné en Alsace-Moselle durant le conflit, nous ne disposons donc d'aucun cachet de ces unités durant cette période sur ces deux régions. En annexe, nous présentons quelques cartes postales représentatives de survol par ces dirigeables des villes importantes alsaciennes ou mosellanes.

(image internet)

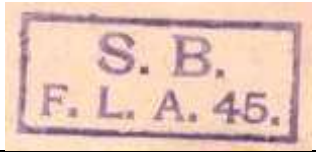
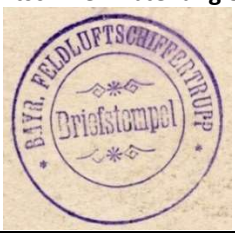
6.2) Les unités d'aérostiers sur le front d'Alsace-Moselle.

6.2.1) Les Feldluftschiffer - Abteilung

Avec l'évolution de l'aérostation, les militaires commence à porter un intérêt de plus en plus marqué pour les ballons mais ne voyent pas encore l'avantage qu'ils peuvent en tirer sur un champ de bataille. A la fin du XIXe siècle, des unités d'aérostiers sont mises sur pied et leur usage lors de manœuvres a permis de mettre en évidence leur efficacité dans le réglage de tir d'artillerie. Grâce à l'ingénieur August von Parseval, les ballons ont gagné en stablité en prenant une forme allongé. Après plusieurs améliorations techniques, ce ballon captif appelé « Drachen », gonflé avec du gaz, est utlisé à partir de 1896 par l'armée allemande. Le 1er octobre 1901, un bataillon d'aérostiers composé de deux compagnies est crée. Avec l'invention de la téléphonie, à partir de 1908, chaque compagnie est équipé de ce moyen technique permettant la communication entre l'observateur et le sol. Le 14 janvier 1914, le Haut état-major allemand décide que les unités d'aérostiers restent rattachés à un corps d'armées et ne dépendent pas des services de l'armée de l'air.
Au début du conflit, une unité d'aérostiers de campagne – *Feldluftschiffer Abteilung* – est contitué d'un attelage tiré par 6 chevaux permettant le transport du ballon et disposant d'un treuil, de 6 voitures pour le transport du gaz, d'une voiture de télégraphie et d'une voiture de transport de matériels. Elle détient également un attelage assurant la logistique (cuisine de campagne, équipements,…). L'ensemble nécessite l'usage de 200 chevaux. Elle est placée sous l'autorité d'un commandant qui dispose sous ses ordres d'une dizaine d'officiers, 4 observateurs, 1 vétérinaire, 1 physicien, de 200 aérostiers (sous-officiers et hommes de troupes).
Avec les évolutions techniques, en 1916, la capacité des ballons passe de 800 à 1000 m3 ; ce qui leur permet d'atteindre une altitude de 1200 m, et pour se protéger des attaques aériennes ennemies la motorisation des moteurs du treuil passe de 45 à 74kW. Les unités d'aérostiers sont mise à la disposition des corps d'armées qui en fonction des besoins du commandement procèdent à des ascencions pour l'observation des zones françaises ou le réglage de tirs d'artillerie. Par conséquent, il n'avait pas véritablement de positions dédiées et fixes. Ces unités très mobiles sont souvent déplacées en fonction donc des besoins stratégiques. Pour centraliser toutes les rapports d'observations, en octobre 1916, est créée au sein des états-major d'Armée un '*Kommandeur der Luftschiffer*' (Commandant des aérostiers).

Avec l'apparition d'avions de chasse, de plus en plus performant, les 'Drachen', durant les deux dernières années du conflit sont des proies faciles s'ils ne disposent pas de moyens de défense anti-aérien adéquate et suffisant. Pour leur sécurité, les observateurs sont équipés d'un parachute. A l'armistice, les ballons doivent rester au sol et le Traité de Versaille interdira leur utilisation.
Les archives militaires allemandes ne disposant pas d'informations suffisantes sur l'ordre de marche des unités d'aérostiers, nous vous dressons ci-dessous une liste des 'Feldluftschiffer Abteilung' signalés le long du front d'Alsace-Moselle construite sur la base d'écrits d'histoire locale ou de courriers rencontrés.

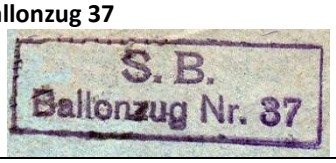
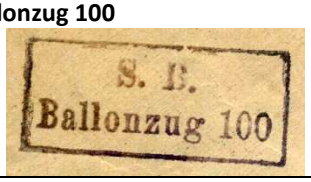
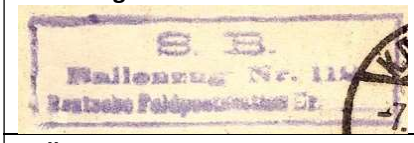
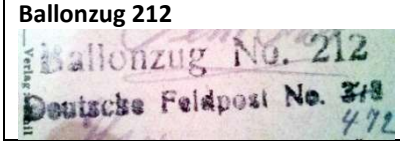
Cachets	Situation et dates signalées sur correspondance	Remarque
K.B. Feldluftschiffer-Abteilung 1 	Moselle	Selon les archives allemandes, le ballon du FLA1 de l'armée bavaroise situé en Lorraine est abattu le 01/09/1914; vraisemblablement par un avion de l'escadrille MF8 piloté par le lieutenant Albert MORIS L'unité d'aérostier est signalé sur Arleux en avril 1915
K.B. Feldluftschiffer-Abteilung 2 	Colmar – 28/03/?? CP 3 châteaux Eguisheim – 08/04/1915 Soultzmatt – 17/05/1916 Front des Vosges – 02/07/1915	Cette unité est sur le front des Vosges en 1915/1916
K.B. Feldluftschiffer-Abteilung 4 	Halloville – 25/08/1915 Nonhigny – 03/12/1915 (Moselle) – 08/05/1916 ➔ Sarrebourg – 19/06/1916	
Feldluftschiffer-Abteilung 10 	Bouillonville	
Feldluftschiffer-Abteilung 12 **(pas de cachets vus)**		Le Feldluftschiffer Abteilung 12 participe au combat sur Nancy et Saint Mihiel du 5/09 au 25/11/1914. Le 30/11/1914 est sur le front d'Yser
Feldluftschiffer-Abteilung 25 	?? – 28/10/1915 Morschwiller le Bas -1915/1916	Cette unité d'aérostier a servi d'appui au 4e régiment d'artillerie bavarois et au 29e régiment d'artillerie 29/06/1916 le FLA 25 quitte Morschwiller le bas pour la Russie.

Feldluftschiffer-Abteilung 28	 *(image internet)*	Lettre adressée à un aérostier appartenent au Feldlufschiffer-Abteilung 28 de l'Armée Von Strantz. Cette armée était répartie sur le département de la Moselle et de la Meurthe et Moselle, positionnée en défense de la place forte de Metz.
Feldluftschiffer-Abteilung 31 	Luppy – 24/11/1915	
Feldluftschiffer-Abteilung 35 	Mulhouse – 12/09/1917 Mulhouse – 06/11/1917	Cette unité aurait cantonné sur Rixheim du 14/09 au 31/10/1918
Feldluftschiffer-Abteilung 45 	29/01/1917	Cette unité est signalée sur le secteur de Ribeauvillé[2]
Feldluftschiffer-Abteilung 85 	Rembercourt – 22/03/1917	

6.2.2) <u>Les « Ballonzug »</u>

Le 3 mars 1917, les bataillons d'aérostiers - '*Luftschiffer-Abteilung*' - sont tous réorganisés. Afin de rationaliser les effectifs et pour gagner en efficacicé en observation du front, les 2 compagnies formant un bataillon sont séparées et sont renommées en '*Ballonzug*'. Lors de leur création chaque 'Ballonzug' se voit attribuer un numéro d'ordre. Cette unité se compose de 6 officiers et d'une centaine hommes de troupes. Elle dispose d'un attelage pour le transport du ballon avec son treuil , de véhicules pour le transports du gaz et de 3 véhicules pour la logistique.
Malheureusement, nous disposons que de très peu de renseignement sur leur affection sur le front français. Ci-dessous se trouve une liste des unités de 'Ballonzug' que nous avons établi sur la base de données d'histoire locale ou identification du courrier.

[2] Page 242 de l'ouvrage '*Guerre aérienne dans le ciel de Haute Alsace*'

Cachets	Situation et dates signalées par les archives ou sur la correspondance
Ballonzug 36[3]	Gueberschwiller – 27/03 et 04/05/1918
Ballonzug 37 	Baudrecourt – 23/10/1918
Ballonzug 48	Winkel – 01/07/1917
Ballonzug 68	➔ *Vu sur une CP illustrée d'une Alsacienne – 09/05/1917* ➔ *Vu sur une carte de franchise militaire*
Ballonzug 84	Secteur de Cirey-Blamont – 09/07/1917 (?)
Ballonzug 85	Illustration front des Vosges – 17/09/1917
Ballonzug 89	Illzach/Modenheim – 28/08/1918 - 15/10/1918
Ballonzug 90	Illustration front des Vosges – 15/08/1918
Ballonzug 98	Willer – mars 1917 - mars 1918
Ballonzug 100 	Ensisheim – 04/08/1917
Ballonzug 105	CP Haut-Koenigbourg – 03/07/1917
Ballonzug 128	Wasserbourg – 23/10/1918
Ballonzug 112 	CP Pagny sur Moselle – 07/09/1917
Ballonzug 114	CP Ribeauvillé – 23/02/1917
Ballonzug 128	Colmar Wasserbourg – 23/10/1918
Ballonzug 155	Saint-Louis[4] – 16/09/1918
Ballonzug 205	Tagsdorf – 26/06/1918
Ballonzug 212 	Hohrodberg – 16/12/1917 Ferette – 08/06/1918 – 28/08/1918 Cette unité a cantonné à Colmar en décembre 1917

[3] Page 242 de l'ouvrage '*Guerre aérienne dans le ciel de Haute Alsace*'

[4] Page 244 de l'ouvrage '*Guerre aérienne dans le ciel de Haute Alsace*'

6.2.3) <u>Les « Ballon-Trupp » et « Ballon-Kommando »</u>

En 1917, dans le cadre d'un plan de défense et surtout pour contre-carrer les bombardements ennemis , des unités d'aérostiers spécifiques sont déployés sur différents sites industriels et villes stratégiques. Ces unités assurent la protection de ces sites en déployant des barrages de ballons captifs et les défendent grâce à des mitailleuses judicieusement disposées. En complément de ce disposif, on retrouve souvent des unités de protections tels que des batteries anti-aériennes, des unités d'éclairagistes,…

Carte postale, en franchise militaire, expédiée de Bitche (All. : Bitsch) le 19/12/1917, porte le cachet « **BALLONTRUPP "H** " ». Il est éventuellement possible que les unités d'arérostiers positionnés auprès des places fortes soient des 'Ballontrupp' disposant d'un ordre alphabétique. Seul d'autres découvertes peuvent étayer cette hypothèse.

(image internet)

Cachet « Ballon-Kommando » apposée sur une carte postale de Hayange et expédiée le 14/01/1917. Sur le cachet est porté l'indication 'Kneutingen' (Fr. : Knutange) qui est un village industriel situé dans la vallée de la Fentsch. Cette unité devant sûrement assurer la protection des sites industriels de la vallée de la Fentsch.

Luftsperrabteilung 1
(pas de cachets vus)

Stiring-Wendel – 23/11/1914
Stiring-Wendel – 06/04/1918

Un service d'approvisonnement en gaz pour des ballons captifs a été mis en place à Stiring-Wendel.

2 cartes-photo portant au verso 'Luftsperrabteilung 1 gruppe 5 – Stieringen-Wendel'(manuscrite)

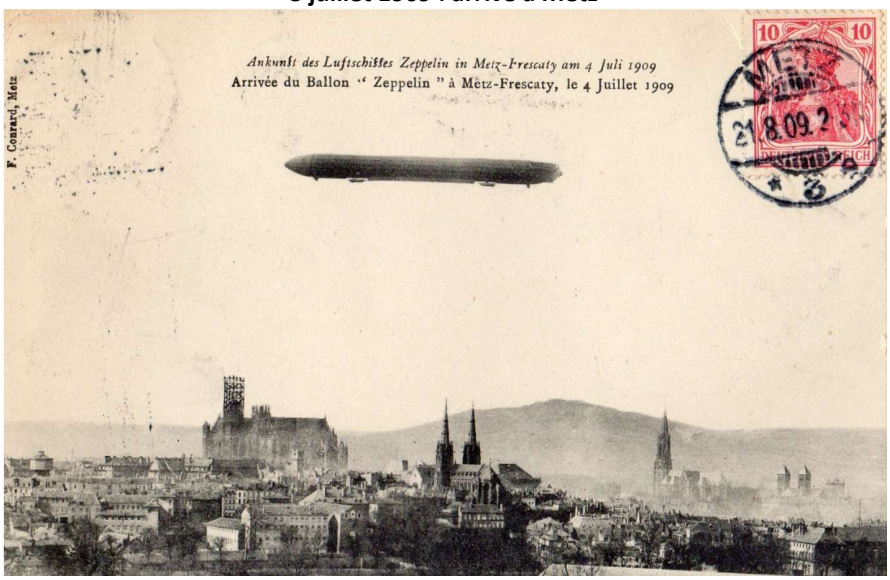
Annexe 1 – Zeppelin dans le ciel d'Alsace-Moselle

C'est le 2 juillet 1900 qu'a lieu, au-dessus du lac de Constance, le premier vol d'un dirigeable allemand construit par l'action d'un homme : Graf Ferdinand von Zeppelin. Ce premier dirigeable porte la référence LZ1. La volonté de cette homme est de doter l'Allemagne de la première flotte aérienne de l'histoire. Encouragé par l'empereur Guillaume II, malgré les déboires du LZ2, son troisième dirigeable le LZ3 réussit à parcourir à 90km en 2 heures avec 11 personnes à bord. En 1908, l'armée fait l'acquisition du dirigeable qu'elle baptise Z1 (en mai 1909). Lors de leur production industriel, les dirigeables sont référencés par les lettres LZ acompagnées d'un numéro d'ordre qui se différencie de la référence militaire qui les désigne par la lettre Z (la marine les référence L) accompagnée d'un numéro d'ordre (en chiffre romain).
Afin d'affirmer la présence germanique dans les territoires occupés d'Alsace-Lorraine, il n'est pas rare de voir dans le ciel le vol de Zeppelins au-dessus des grandes villes qui reste évènementiel amenant l'édition de quelques cartes postales. Le personnel à bord d'un dirigeable – désigné *Kommando* - varie évidemment en fonction de la superficie de celui-ci. Parfois un cachet de franchise spécifique au zeppelin est mis à la disposition du personnel.
Ci-dessous, nous vous dressons la liste des dirigeables zeppelins connus au-dessus de l'Alsace-Lorraine avec, si possible, le cachet de franchise de l'équipage.

- **<u>Z I (LZ 3)</u>**

Mis en service le 9 octobre 1909, le zeppelin LZ 3 est acheté par l'armée en mai 1909 qui le dénomme Z I et l'affecte à la place forte de Metz. Il arrive à Metz le 3 juillet et procède à des survols des principales villes de Moselle. Il est réformé en 1913.

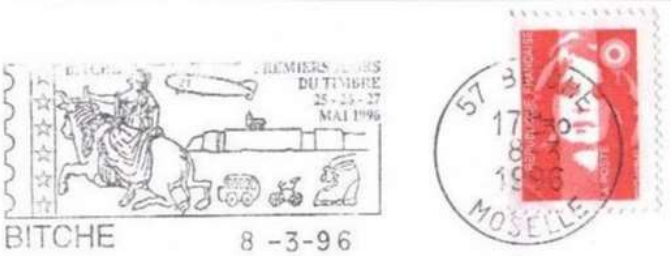
3 juillet 1909 : arrive à Metz



(image internet)

4 juillet 1909 : survole la place forte de Bitche

(image internet)



Flamme SECAP –Type II modèle 3 – dont l'illustration rappelle le passage du Zepelin Z I au-dessus de la citadelle de Bitche. (Coll. Privée)

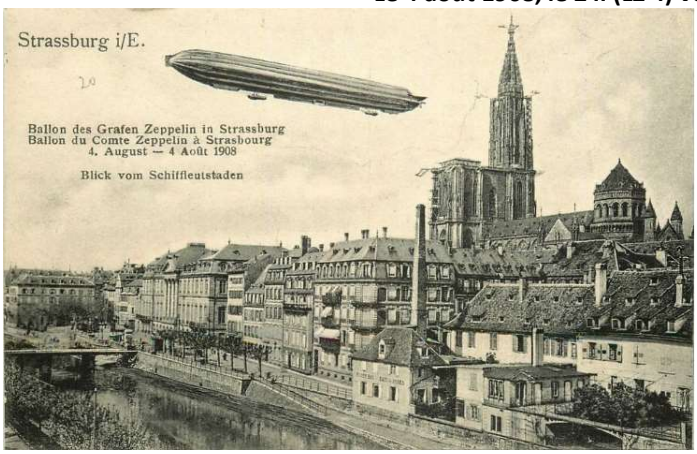
21 juillet 1909 : vol au-dessus de Thionville

(Coll. Privée)

- **<u>Z II (LZ 4)</u>**

Le 4 août 1908, le dirigeable LZ 4 effectue un vol d'endurance de 24 heures. Parti de Friedrichshafen, il survol Bâle, Strasbourg et Mayence où il se pose suite à un dysfonctionnement d'un moteur. Le vol au-dessus de Strasbourg reste immortalisé par l'édition de nombreuses cartes postales.

Le 4 août 1908, le Z II (LZ 4) vole au-dessus de Strasbourg



Timbre-poste personnalisé pour le centenaire du passage du Z II (LZ 4) au-dessus de Strasbourg

(images internet)

- **Z III (LZ 12)**

Ce dirigeable est mis en service le 25 avril 1912 pour être racheté par l'armée qui le désigne Z III. Il va stationner à Metz du 24 juillet au 8 septembre 1912, puis du 27 septembre 1913 jusqu'à l'été 1914. Réformé le 1er août, il est détruit par un bombardement le 14.

(image internet) ➔

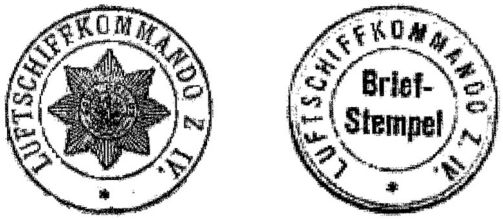
- **Kommando Z I -Zweiter Ersatz (LZ 19)**

Mis en service le 6 juin, ce dirigeable est affecté à la base de Cologne. Le 13 juin 1914, il décolle à 7h du matin en direction de Metz en suivant le cours de la Moselle. Surpris par la pluie et des vents violents, le dirigeable est alourdie et se crashe en bas du fort d'illange (à proximité de Thionville).

(images internet)

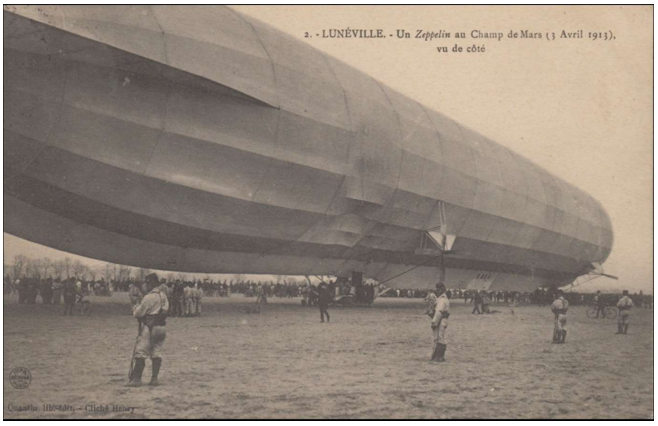
- **Kommando Z IV (LZ 16)**

Le 3 avril 1913, le dirigeable LZ 16 procède à un vol d'essai au départ de Frierichshafen en direction de Baden avant d'être fourni à l'armée sous la dénomination Z IV. Après deux heures de vol, pris dans un brouillard et pousser par un vent fort, le dirigeable dévit de son plan de vol. Volant à 2000 m d'altitude, dù à une baisse de la température, des éclats de glace sont projetés par les hélices qui perforent l'envellope occasionnant une perte de gaz importante ; l'équipage doit se résoudre à descendre et atterit accidentellement sur le champ de Mars à Lunéville.



Cachets de franchise de l'équipage

Prouvant leur bonne foi aux autorités militaires françaises ; le dirigeable et son personnel sont placés sous la surveillance et protection de l'armée. Après réparation, le zeppelin décolle le 4 avril en direction de Metz. Cet évènement restera connu sous le nom d' « incident de Lunéville » dont de nombreuses cartes postales paraitront par la suite. Le dirigeable reste stationner à Metz du 4 au 18 avril 1913.



03/04/1913 : Atterrissage forcé à Lunéville

04/04/1913 : Vol du Z IV au-dessus de Sarrebourg

(images internet)