

COURRIER des lecteurs

LES SAISONS 58
D'ALSACE

La Grande Guerre en Alsace



LES DESSOUS DE L'HISTOIRE

Je me permets de vous apporter quelques éclaircissements à propos de cette photographie (en réalité carte postale) de couverture (Saisons d'Alsace n°58, NDLR). En effet, je collectionne tous les documents relatifs à l'histoire des lieux où j'ai vécu, et celui-ci en fait partie.

Quelques explications: le tourisme militaire et les excursions sur les champs de bataille ne datent pas de la guerre de 40, loin s'en faut. Il a connu son apogée avec les visites des champs de bataille de Verdun entre les deux guerres, et il n'était que la continuation des cérémonies et parades que connut la période 1871/1910-1913, après les combats du Bas-Rhin et de la Moselle.

De fait, ce document qui fait la couverture de votre n° 58 fait partie d'une collection extraordinairement riche en documents photographiques, à propos de la bataille du 16 août 1870, à Mars-La-Tour (54). Il a été pris lors d'une des nombreuses cérémonies commémoratives exaltant le patriotisme revanchard propre à l'entre-deux-guerres (celle de 70 et celle de 14), plus précisément à la frontière sise exactement à la sortie du village de Mars-la-Tour, en direction de Metz sur la route Verdun-Metz, en 1906 ou 1910, (soit sans rapport avec la guerre de 14). 1906, car c'était le 10^e anniversaire de la dédicace de l'église paroissiale élevée en monument commémoratif en 1896, soit en 1910 en raison du 40^e anniversaire de la bataille de Mars-la-Tour. Ce village se situe sur la partie de la Moselle qui n'a pas été annexée (Briey, Longwy par exemple), et dont la bande de territoire orientée peu ou prou Nord/Sud sera rattachée au département de la Meurthe, donnant ainsi le nom que nous lui connaissons: la Meurthe et Moselle (alors que dans le cas du Haut-Rhin, cela a donné le Territoire de Belfort pour la partie qui n'a pas été annexée).

Pierre Gallier

La photographie choisie pour cette couverture, qui a effectivement excité les historiens et nous a valu de nombreux courriers, l'a été pour sa forte valeur symbolique et publiée en toute connaissance de cause. Elle fait partie d'une série de cartes dont nous publions quelques exemples ci-contre. Le cliché aurait, selon plusieurs sources concordantes, été pris le 14 ou 16 août 1912. Si les nombreuses photos démontrent qu'il s'agit d'une mise en scène, le soldat avec l'uniforme allemand pourrait s'appeler Théophile Wabl, de Postreiff, né en 1890, engagé le 20 août 1917 au 115^e RAL et qui semble avoir auparavant servi dans l'armée allemande.

Pour le général Laparra, spécialiste de l'histoire de l'armée allemande dans la Grande Guerre, « le personnage allemand porte un uniforme des troupes coloniales adapté. La casquette ne comporte qu'une cocarde (impériale), ce qui est normal. Il a sur le bras droit l'insigne en V du premier degré d'escrime. C'est un bon tireur (cordon du côté droit).»

La rédaction

DES NAZIS EN 1914 ?

Je pense qu'un malheureux anachronisme s'est glissé dans l'en-tête de l'article sur les Poilus d'Alaska: *De l'Alaska aux sommets des Vosges, l'incroyable et véridique épopée d'une meute de 450 chiens de traîneaux. Acabés en Amérique du Nord, au nez et à la barbe des agents secrets nazis, transportés par canoë, train et bateau avant d'être engagés dans les tourments de la Première Guerre mondiale.*

Des agents secrets certainement, mais sûrement pas nazis, du moins pas encore ou en devenir ! Cela n'enlève rien au plaisir que j'ai de lire cette belle revue.

Bien cordialement

M. S.

Le terme «nazi», qui a ému quelques-uns de nos lecteurs, n'a effectivement et évidemment pas sa place dans ce numéro consacré à la Grande Guerre. Il s'agit d'un malheureux lapsus dont Daniel Duband, auteur de l'excellent article sur les «Poilus d'Alaska», n'est absolument pas responsable. La faute en incombe uniquement et entièrement au signataire de cette réponse qui travaillait parallèlement à un numéro sur la Libération de l'Alsace en 1944 et qui, en un saut dans le temps assez périlleux, a transformé les agents des services secrets allemands en agents nazis. Toutes nos excuses à nos lecteurs pour ce lapsus.

Pascal Coquis



POILUS D'ALASKA



L'armée française s'enlisait dans les neiges vosgiennes qui rendaient tout transport de matériel difficile et même parfois impossible. Le capitaine Louis Moufflet et le lieutenant René Haas ont alors eu l'idée d'utiliser des chiens de traîneaux, une idée révolutionnaire pour l'époque.



par Daniel Duhand*

De l'Alaska aux sommets des Vosges, l'incroyable et véridique épopée d'une meute de 450 chiens de traîneaux. Achetés en Amérique du Nord au nez et à la barbe des agents secrets nazis, transportés par canoë, train et par bateau avant d'être engagés dans les tourments de la Première Guerre mondiale.

A la fin de l'année 1914, la Première Guerre mondiale fait rage en France. Sur le front de l'Est, la situation est même désespérée. La fameuse « Ligne Bleue des Vosges » devient une ligne stratégique pour l'état-major. L'ennemi ne doit pas progresser plus avant. On est à deux doigts de l'invasion totale du territoire français. La perte de l'Alsace-Lorraine, il y a plus de quarante ans lors de la défaite face aux Prussiens, est dans toutes les mémoires.

L'hiver 1914 arrive, glacial, avec des chutes de neige très abondantes sur tout le massif montagneux vosgien. Il est impossible de ravitailler les premières lignes installées sur les crêtes. On tente de transporter le matériel en camions mais les routes et les chemins sont rendus impraticables par des congères de plusieurs mètres de hauteur. Puis, c'est le tour des chevaux et des mulets : là encore, c'est un échec. Il faut se résoudre à acheminer les munitions et le ravitaillement à dos d'hommes en mobilisant des centaines de soldats. En pure perte : ce que les militaires transportent suffit tout juste à leur propre survie. Ils s'enfoncent dans la neige molle sans même pouvoir rejoindre leurs positions sur les sommets. Les blessés qu'on ne peut pas évacuer jusqu'aux hôpitaux agonisent sur place. Le manque de munitions, de nourriture et de troupes fraîches multiplie les pertes. Isolés, livrés à eux-mêmes, les soldats, parmi lesquels de nombreux chasseurs alpins, les « Diables Bleus », comme les appellent déjà les Allemands, tiennent leurs positions et résistent jusqu'à la fin de l'hiver, au sacrifice inouï de la vie de milliers d'hommes et d'officiers.

À Paris, au ministère de la Guerre, on a compris que le conflit sera plus long que prévu. Plus encore, l'état-major estime qu'il va durer

jusqu'à la victoire militaire totale de l'un des deux camps. La rigueur surprenante de l'hiver 1914-1915 a bousculé les plans. Le commandement dispose de seulement quelques mois avant le prochain hiver, pour éviter que ce désastre ne se reproduise. Mais que faire ?

En juin 1915, deux officiers demandent à être reçus par l'état-major de l'armée de terre. Il s'agit du capitaine Louis Moufflet du 22^e bataillon de chasseurs alpins et du lieutenant René Haas du 119^e régiment d'infanterie territoriale. Ils suggèrent de s'inspirer de pratiques d'Amérique du Nord, où ils vivaient avant le début des hostilités, et d'utiliser des traîneaux à chiens pour le transport sur la neige. Stupeur ! S'il existe en France des chiens de « traits » ou de « bât », l'activité de traîneau est alors totalement inconnue.



DOC. REVUE

Scotty Allan, qui inspira Jack London pour son livre « L'appel de la forêt », est déjà une légende lors du déclenchement de la guerre. Il adhéra immédiatement au projet français et parcourut les villages esquimaux pour rassembler les chiens nécessaires.

C'est dans ce chenil de Wessering que séjourneront les chiens. Sur la photo, la nièce d'Auguste Spinner, Marcelle Wingeter.



Ils se heurtent tout d'abord à l'opposition vive du commandant des chenils militaires qui voit dans cette proposition une menace à l'exclusivité de ses prérogatives. Puis, de son côté, fétar-major, tout à son prestige et ses traditions, juge la solution «Moufflet et Hans» d'autant plus irrespectueuse qu'elle suggère que la cavalerie, corps d'élite de l'armée française dont l'échec est avéré lors de ses tentatives dans les Vosges, serait inférieure à un bataillon de chiens!

Patients et déterminés, les deux officiers sont venus avec des documents et des photos. Ils racontent leurs propres expérimentations de déplacement, là-bas à la frontière de l'Arctique. L'expérience des Esquimaux, celle

des chercheurs d'or du Klondike et bien sûr, des attelages postiers qui sillonnent le grand Nord sur des milliers de kilomètres dans le froid et que rien n'arrête. Rien, pas même les ours ou le blizzard.

Le soutien du général de Maud'huy, qui commande la 7^e armée, va être déterminant. Il plaide pour cette idée folle qui apportera le soutien nécessaire à ses divisions dans les Vosges. C'est finalement Alexandre Millerand, lui-même, alors ministre de la Guerre, qui prend la décision le 12 août 1915 d'envoyer les deux officiers en Amérique du Nord avec pour mission d'acheter plus de quatre cents chiens, des traîneaux et des harnachements, ainsi que des provisions de nourriture spéciale pour ces

Ci-dessous: Un soldat allemand pendant l'hiver au Hartmannswillerkopf.

L'impression d'être entourés d'espions allemands, qui circulent librement sur le sol américain complique la mission



Les équipages canins s'illustreront notamment lors des combats au *Hartmannswillerkopf*.



PHOTO: COLL. FAMILLE LÉON STAMM

En quelques semaines, Moufflet va réunir 340 chiens qu'il fait acheminer par canoë, train et bateau à Québec

Ci-contre : Le capitaine Louis Moufflet du 2^e bataillon de chasseurs alpins décoré de la Légion d'Honneur.



animaux. La mission est secrète et ils doivent revenir au plus tard le premier jour de l'hiver.

Moufflet et Haas n'ont que 120 jours pour remplir leur mission!

Arrivés à New-York nos deux soldats déchantent. À cette date, le 7 août 1915, les États-Unis ne sont pas encore en guerre, ils ne le seront qu'en avril 1917. L'Amérique du président Wilson a choisi la neutralité et fournit les belligérants, l'Allemagne comme la France. En raison de la spéculation, il ne leur reste que la moitié des fonds après le change et il leur est impossible de trouver un bateau qui accepte de les embarquer au retour. Pas plus à Boston qu'à New York. L'impression d'être entourés d'espions allemands, qui circulent librement sur le sol américain complique la mission. Moufflet prend alors la décision immédiate de monter jusqu'au Québec: le Canada est en guerre au côté de la France, il y trouvera des alliés et aussi, des chiens bon marché. Haas ira en Alaska, chercher cent bons chiens de têtes, rares et chers, indispensables à la conduite des traîneaux.

Il reste 91 jours.

Avant de sauter dans le train pour traverser tout le Canada jusqu'au Pacifique, René Haas fait câbler un message en Alaska à Nome, sur les bords de la mer de Béring, au plus célèbre des conducteurs de traîneaux à chiens d'Alaska, le musher Scotty Allan pour lui demander son soutien. Ce dernier adhère aussitôt au projet et commence la tournée des villages esquimaux dans la plus grande discrétion.

Avec l'aide des autorités québécoises et de compatriotes exilés dans la « Belle Province », Moufflet organise un extraordinaire ramassage de chiens chez les trappeurs et les Indiens à travers tout le Québec et jusqu'au Labrador. En quelques semaines il va réunir 340 chiens qu'il fait acheminer par canoë, train et bateau à Québec.

Il reste 86 jours.

Quand René Haas débarque du vapeur *Senator*, des centaines de chiens et des tonnes de matériel l'attendent, prêts à partir. Les propriétaires des animaux ont appris la finalité

de cette meute extraordinaire et sont partagés. Certains regrettent de ne pas avoir plus tiré profit de la situation tandis que d'autres auraient volontiers contribué à l'effort de guerre. Une dizaine de jours plus tard, le voyage se poursuit en train de Vancouver jusqu'à la ville de Québec. Cinq mille kilomètres à travers le Canada à bord de wagons spécialement aménagés. Afin de préserver les chiens, la marche du convoi est ponctuée de nombreux arrêts. Un détachement de soldats canadiens assure leur sécurité car les espions allemands sont prêts à tout pour anéantir la mission. Haas et Scotty déjouent d'ailleurs plusieurs tentatives d'empoisonnement des chiens et d'assassinat sur leur personne.


À Québec, où normalement ils doivent embarquer dans le plus grand secret, la mission s'étale à la Une des journaux, avec une pseudo-interview du célèbre musher. Dans la gare, les colporteurs annoncent « *Tout sur Scotty Allan et ses loups d'Alaska qui partent dévorer les Allemands!* ».

THE MONTREAL DAILY STAR: THURSDAY, DECEMBER 30, 1915

N BACK AFTER LANDING 400 L

"SCOTTY" ALLAN, MOST CELEBRATED DRIVER OF RACING DOGS, TELLS STAR READERS HOW HE SUCCESSFULLY TOOK 400 MALAMUTES TO THE FIRING LINE IN FRANCE

"SCOTTY" ALLAN



Never Lost One on the Voyage—One Hundred Came From Alaska, the Remainder From Clark City, Labrador and Lake St. John—French Full of Fight, But France Has Become More Serious and Quebec is More French Just Now Than Havre

"Although I won't be there this spring, and although I have taken some of the best racing dogs in Alaska to the fighting front in France, the dog team in Alaska will go on just the same, for there are some dogs whose team I took across the Atlantic ocean train."

He spoke Scotty Allan, probably the most famous racing driver in the world and one of its best known sportsmen, on account of the steady work which he has done with the teams of Alaskan Malamutes in the more than four hundred miles which each year have carried the sporting world.

BACK FROM FRANCE.

He has just returned from France, and arrived at New York yesterday on the steamer *Dorchester*, managing to escape the New York porters and slipping off secretly to Montreal from where he will take a trip to Chibouche before he returns to Seattle. His two daughters are at Chibouche in Ontario, and the remainder of his family in other provinces.

words we asked had for all of them and had five and a half tons of dog teams to take up—essentially the same as they were from getting hungry on their way across.

DID NOT LOSE ANY.

I had five men with me in addition to Kenneth Hart (captain) and I was, and although the weather was full of snow, when the snow piled over the dogs and broke some of the sleds we did not lose a single one.

The French were delighted with the dogs, and I was surprised at all the big parties in Paris, with the Comte Louis Triaux, one of the greatest sportsmen in France and a member of the Legion of Honour, who a long article about them for the paper "the *Star*."

France is full of fight, and confidence, but the war has changed it a lot even far away from the trenches and front-line. There are a steadily serious about and particularly at night when everything looks for the worst, and the better, and also from instead of spending their evenings in frivolous society.

L'article du *Montreal Daily Star* qui évalue la mission secrète des deux soldats français et de Scotty Allan.



Une centaine de « Diables bleus », chasseurs alpins rompus aux combats dans des conditions extrêmes ici au Tanet, constitueront les premières Sections d'équipage de chiens d'Alaska. Ils seront formés par Scotty Allan en personne.

Haas et Scotty Allan vont déjouer plusieurs tentatives d'empoisonnement des chiens et d'assassinat sur leur personne



Rapidement, les traîneaux à chiens vont avoir un rôle très important dans la guerre permettant notamment le ravitaillement ou l'évacuation des blessés. Certains seront même, de temps à autre, équipés de mitrailleuses pour servir d'appui logistique lors d'actions commando.

PHOTO: COLL. FAMILLE LEON STAVIK



Le lieutenant Robert Haas était ingénieur en Alaska jusqu'au déclenchement de la guerre. Il décida alors de rentrer en France pour s'engager dans les combats. Devenu officier en 1915 au sein du 119^e régiment d'infanterie territoriale, il sera l'un des instigateurs de cette opération sans équivalent.

Il reste 46 jours

Pendant ce temps, le capitaine Moufflet cherche un vapeur pour traverser l'Atlantique. En vain. Outre les profiteurs qui pullulent en temps de guerre, les armateurs ne veulent plus risquer leurs navires dans des eaux où les sous-marins allemands envoient par le fond tout ce qui flotte. Les cargos et même pire : les navires de passagers. De ce côté de l'Atlantique, on a en mémoire le drame du paquebot britannique Lusitania qui a sombré le 7 mai 1915, torpillé par le sous-marin allemand U-20. Un drame qui fera 1198 morts.

C'est finalement un rafiot réformé de 4 200 tonnes, le Pomeranian, appartenant à la *Allan Steamship Line Company*, qui accepte ce fret jugé dangereux. Pour les marins, les chiens présentent

en effet le risque majeur d'aboyer et de donner l'alerte aux sous-marins. Son commandant, Sandy MacDonald ne tient pas lui non plus à risquer sa peau pour quelques clébards malades. Ces derniers iront donc en cale. Scotty Allan fulmine, les chiens, ses chiens n'y survivront pas. Le ton monte. Excédé, Scotty Allan finit par apporter la preuve qu'il peut faire taire ses chiens simplement en leur parlant. Ils seront finalement acceptés sur le pont dans des caisses en bois à claire-voie. L'incrédule commandant rapportera plus tard que Scotty Allan parlait à l'oreille des molosses.

Maintenant, il faut faire vite, l'hiver approche et le fleuve Saint-Laurent commence à charrier de la glace. Le Pomeranian est le dernier bateau à quitter Québec en pleine nuit avant que la



Les soldats allemands en position sur les crêtes vesgiennes eurent la surprise de voir soudain surgir des traîneaux tirés par des chiens.



Au final, ce sont soixante équipages, composés chacun d'un traineau de sept à neuf chiens, qui seront envoyés en première ligne.

banquise ne se referme sur la ville. Sa ligne de flottaison plonge de trente centimètres sous le niveau de la mer.

Il reste 22 jours.

Après trois semaines de navigation en zigzag pour éviter les sous-marins et malgré une gigantesque tempête en Atlantique Nord où une caisse passe par-dessus bord et quatre chiens périssent noyés, le navire arrive en rade du Havre le 5 décembre 1915. Scotty ne peut les accompagner jusqu'au front, il retourne en Amérique. Mission accomplie.

Aussitôt débarqués, Moufflet et Haas forment et entraînent les premiers équipages de chiens de traineau, les fameuses *Sections d'Équipage de Chien d'Alaska*, les SECA. Rapides, maniables et silencieux, ces éléments sont dirigés en train sur le Syndicat Saint-Arné puis installés au Tinet à côté du col de la Schlucht pour la première section et au camp Boussat, au-dessus de Kruth-Wildenstein pour la seconde.

Les missions des SECA vont progressivement s'intensifier: ravitaillement des batteries isolées, remise en état de lignes téléphoniques, évacuation des blessés parfois au milieu de tempêtes ou des bombardements, appui logistique pour les « coups de main » en équipant les traineaux de mitrailleuses... Grâce à la rapidité et au déplacement silencieux des chiens et des traineaux sur la neige, les Sections de Chiens d'Alaska et les troupes alpines vont permettre de tenir ou reprendre tous les sommets des Vosges, comme lors des combats au Hartmannswillerkopf où plusieurs chiens furent décorés de la croix de guerre. Plus de la moitié de l'effectif canin a péri sous le feu de l'ennemi.

À la fin de la guerre, les soldats gardèrent leurs chiens, avec lesquels ils s'étaient liés d'affection. Aujourd'hui encore, leurs descendants vivent toujours dans nos montagnes.

D.D

*Daniel Duband est journaliste et historien. Il est notamment l'auteur du documentaire « *Nom de code: patou d'Alaska* » qui retrace la fabuleuse aventure de ces chiens.



Certains de ces chiens seront décorés de la croix de guerre à l'issue du conflit en raison de leur conduite exceptionnelle au combat.