Jean-Claude LAPARRA, Christian PAUTROT, Arsène FELTEN,
Patrice LOISELEUX-RAMOS, Eugène NABUNSKY

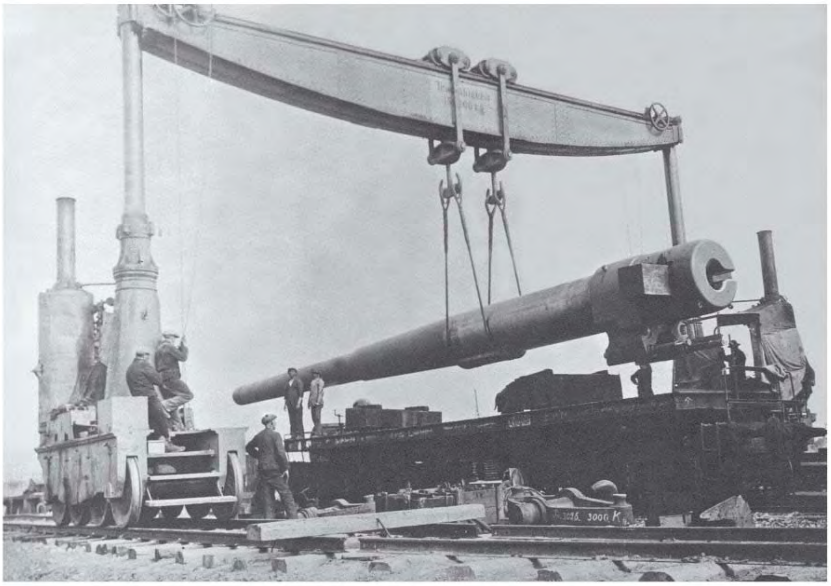
1916 - 1917

Quand la marine impériale bombardait Nancy

Le Centenaire du « Gros Max » de Hampont

GERARD KLOPP
EDITEUR

Le dreadnought *Bayern.* « Dreadnought », type prédominant de cuirassé du XXe siècle, tire son nom du navire de guerre britannique *« HMS Dreadnought »* (« Navire de Sa Majesté "Sans Peur" »), lancé en 1906 et doté d'une artillerie principale comprenant dix canons de 305 mm. Comme les principales marines copièrent cette caractéristique, les cuirassés correspondants furent appelés des dreadnoughts. *C. Steinhorst.*



Tube nu de 38 cm en cours de manipulation sur un parc d'usine. *EN.*

Le « Gros Max » de Hampont : du concept à l'emploi

Dans la perspective d'un conflit contre la France et la Russie, le grand état-major allemand a effectué des préparatifs pour une campagne courte, fondée sur l'application du plan Schlieffen qui doit amener la défaite de l'armée française en 40 jours. Les moyens en artillerie prévus sont des pièces de campagne lourdes, ainsi qu'une artillerie de siège pour la réduction des fortifications permanentes belges et françaises.

Malgré la conviction initiale du grand état-major devenu à la mobilisation l'état-major général, relative à la réussite de ce plan, l'emploi à terre d'une, puis de deux pièces de 38 cm de marine est rapidement envisagé par les officiers de l'artillerie navale.

Les canons de marine de 38 cm SK L/45 sur le front ouest

La construction de tubes neufs pour les bouches à feu de gros calibre est une opération délicate, dispendieuse et longue, en raison du nombre relativement restreint de machines spéciales pour l'usinage et le rayage. Or la marine impériale possède des matériels d'artillerie inutilisés : des bouches à feu provenant de bâtiments désarmés, ou dont l'achèvement est compromis, prévues pour être des rechanges ou destinées à armer des fortifications relevant de la marine.

Parmi les matériels adaptés à un emploi sur le front, il y a donc les canons de 38 cm SK L/45.

Origine des pièces

Compte tenu de la course aux armements navals à laquelle se livrent les gouvernements anglais et allemand au début du XXe siècle, le second juge nécessaire d'augmenter la puissance de l'artillerie principale des grands bâtiments de surface. Un ordre du cabinet impérial prescrit alors, le 6 janvier 1912, la fabrication de pièces de 38 cm SK L/45 et de 35 cm SK L/45, destinées à armer les cuirassés et les croiseurs de bataille devant être construits au titre du programme naval.

La société Krupp réalise le premier modèle de canon de 38 cm SK L/45 C/1913, essayé au début de 1914 sur le champ de tir d'essais, qu'Alfred Krupp a acquis en 1877, dans l'arrondissement d'Ems, au nord de Meppen (Basse-Saxe). Cette bouche à feu est destinée à l'armement des quatre cuirassés de la série *Bayern,* mis en chantier entre 1913 et 1915 et destinés à être le pendant de leurs homologues anglais de la classe *Queen Elizabeth.* Ces quatre dreadnoughts sont dans l'ordre chronologique de leur mise en chantier les *Bayern, Baden, Sachsen* et *Württemberg* : seuls les deux premiers seront achevés et rejoindront la flotte, respectivement en juillet 1916 et mars 1917.

L'armement de ces navires est composé de huit 38 cm SK L/45 par bâtiment. Ce canon est étudié pour tirer un projectile de 743 kg à la vitesse initiale de 800 m/s[6], donnant une portée maximale de 20 250 m à partir des affûts doubles de tourelles dont l'élévation était initialement limitée à – 8° et + 16° : tourelles de *38 cm Drh LC/1913* pour les cuirassés *Bayern* et *Baden,* tourelles de *38 cm Drh LC/1914* pour les *Sachsen* et *Württemberg.* Après amélioration, ces deux modèles auront une élévation de – 5° et + 20°, avec une portée de 23 200 m[7].

En août 1914, l'usinage des pièces n° 1 et 2 est achevé aux usines Krupp et la construction de 18 autres pièces destinées à l'armement des deux premiers cuirassés, dont deux pièces de rechange, est en cours de réalisation. Pendant la guerre, des marchés destinés à l'armement des futurs navires de ligne sont signés. Il semble qu'au total, au moins 43 bouches à feu de 38 cm SK L/45 sont construites et qu'environ 18 autres sont en cours de fabrication en 1918.

Premiers projets d'emploi terrestre des 38 SK L/45

Lorsque les hostilités éclatent, la société Krupp dispose sur son champ de tir de deux affûts d'essai *(Anschiessgerüst),* réalisés en profilés et tôles d'acier et destinés à tester les pièces de gros calibres ; ils peuvent être transférés, avec les deux tubes déjà fabriqués, pour un emploi terrestre. La transformation de ces pièces en vue d'une telle utilisation est menée sous la direction du vice-amiral Rogge. Le projet doit tenir compte d'un inconvénient : ces affûts exigent une plate-forme bétonnée, longue à construire et ayant un pointage vertical limité à 24°, ainsi qu'un champ de tir horizontal de 30° seulement.

6 En fait, ces performances varient selon les modèles de munitions.
7 *Entwicklung unsrer Marineartillerie 1913 bis 1920,* V. - C. Schiffslafetten, Geheim ! Verfügung B W I 2618 vom 8.März 1923 Abdruck Nr. 2, Berlin, Reichswehrministerium – Marineleitung, 1923, p. 23 et 25.

diamètre et 8 m de profondeur car elle est largement surdimensionnée pour recevoir l'épaisseur de béton qui va la recouvrir. L'endroit devient alors le royaume des petits Decauville qui sillonnent en tous sens le chantier puisqu'il faut dégager un minimum de forêt, évacuer les déblais, préparer les ferraillages du béton, construire les coffrages en bois, monter une centrale à béton, prévoir les manutentions du sable, de la chaux et du ciment, ainsi que du produit fini, faire les coulées, etc. Ce gros œuvre demande en principe un mois [...]. Ce sont des tonnes de matériaux qui sont remuées.[29]»

Revenons à l'abbé Évrard qui poursuit ainsi son témoignage :
« Le 6 septembre est la date extrême pour la fin des travaux. La besogne est laborieuse et progresse lentement. Neuf cents hommes bouleversent le sol. [...] les colonnes de pionniers préludent au grand œuvre de destruction, par des travaux de terrassement et de bétonnement, [...] On avait déployé, durant la quinzaine, une grande activité sur les chantiers de Hampont. Les travaux semblaient terminés.[30]»

La difficile deuxième phase

Un témoignage semble contredire la narration du curé Évrard, relative à la réalisation des gros travaux. Ceux-ci pourraient avoir débuté dans la seconde quinzaine de septembre, puisque c'est un détachement de 100 hommes du 1er bataillon d'infanterie de *Landsturm* d'Augsbourg[31], dont la date de mise en route est connue - le 14 septembre -, qui réalise la fouille destinée à recevoir la cuve et ses annexes : il leur faut extraire à peu près 4 000 m^3 de terre. Auparavant, cet effectif a construit, sous la cime de la haute futaie où va être implanté le canon, un échafaudage recouvert d'un toit destiné à être garni de végétation et, sous ce camouflage, a coupé les arbres enracinés à l'emplacement de la future fouille.

Vers la fin de ce travail se présente un cadre de la société Krupp, certainement Carl Ferdinand Spetzler, ingénieur d'exploitation dans cette firme, qui supervise la construction de toutes les positions destinées à recevoir un 38 cm. Ensuite arrivent vingt monteurs de la même firme. Les travaux de ferraillage et de bétonnage sont alors effectués. Ils ont sans doute été exécutés par les salariés d'une société spécialisée dans ces domaines : l'« entreprise de construction Peter Büscher et fils» *(Bauunternehmung Peter Büscher & Sohn)*, fondée en 1871 à Witten (Ruhr) ayant son siège à Münster (Westphalie) à partir de 1888 et ayant existé avec cette raison sociale jusqu'en 1987/88. Réalisant initialement des bâtiments administratifs, elle s'est spécialisée dans les constructions en béton armé au-dessous du niveau du sol.

Le ferraillage, le bétonnage et le séchage du béton représentent de longues opérations. Rien que la dernière dure plus de trois semaines, période utilisée pour réaliser d'autres aménagements. La pièce arrive à Hampont alors que le site qui doit l'accueillir n'est pas prêt. Une fois de plus, il n'est pas inutile de se référer au récit de l'abbé Évrard :
« [...] le brummer [...] devait prendre possession de son antre, le 19 septembre. Toute une enfilade de wagons transportant les ingénieurs, les pièces accessoires, du matériel et des obus, lui fit une

Bredene, batterie *Deutschland*, printemps 1917 : l'ingénieur Spetzler à la fin des travaux, sur le site d'une des pièces. *EN.*

29 ÉVRARD F., *op. cit.*, p. 150.
30 *Ibid.*, p. 151-152.
31 GAISER O., *« Aufbau eines 18-cm-Langrohrgeschützes bei Hampont September bis November 1915 Landsturm-Inf.-Batl. I B 9»*, dans KRAFFT von DELLMENSINGEN *General*, FEESER *General*, *Das Bayernbuch vom Weltkrieg*, Stuttgart, Chr. Belser Verlagsbuchhandlung, 1930, p. 244-246 (traduction de l'article en annexe).

suite d'honneur depuis Bénestroff jusqu'à la gare de Hampont. Ce fut le point terminus du grand voyage.[32] »

Cet aspect du témoignage est globalement exact. Le canon n'a pas été dirigé par affûts-trucks vers l'emplacement choisi. Il arrive depuis le nord via Bénestroff, démonté sur des wagons (au moins sept) de type commercial de 20 ou 40 tonnes. Des dispositifs spéciaux ont été établis pour le tube et sa culasse pesant près de 80 tonnes, sans le berceau dont le poids est de 25. Des trains amènent également les personnels et matériels nécessaires à l'exécution des tirs.

Le narrateur croit bon d'imaginer que « le monstre, remorqué par une locomotive puissante, dressait sa gueule effroyable vers le ciel, avec une majesté que le Kaiser lui-même n'a jamais égalée.[33] » Il note avec justesse la manœuvre de cette locomotive pour se mettre en queue du train dans le sens de Bénestroff. L'intervention concomitante de l'artillerie française, guidée par l'aviation, ne permet pas la pousse du train à découvert et à vitesse lente vers le site de tir, mais la position de la locomotive permet une évacuation rapide de tout le convoi vers la gare d'Haboudange.

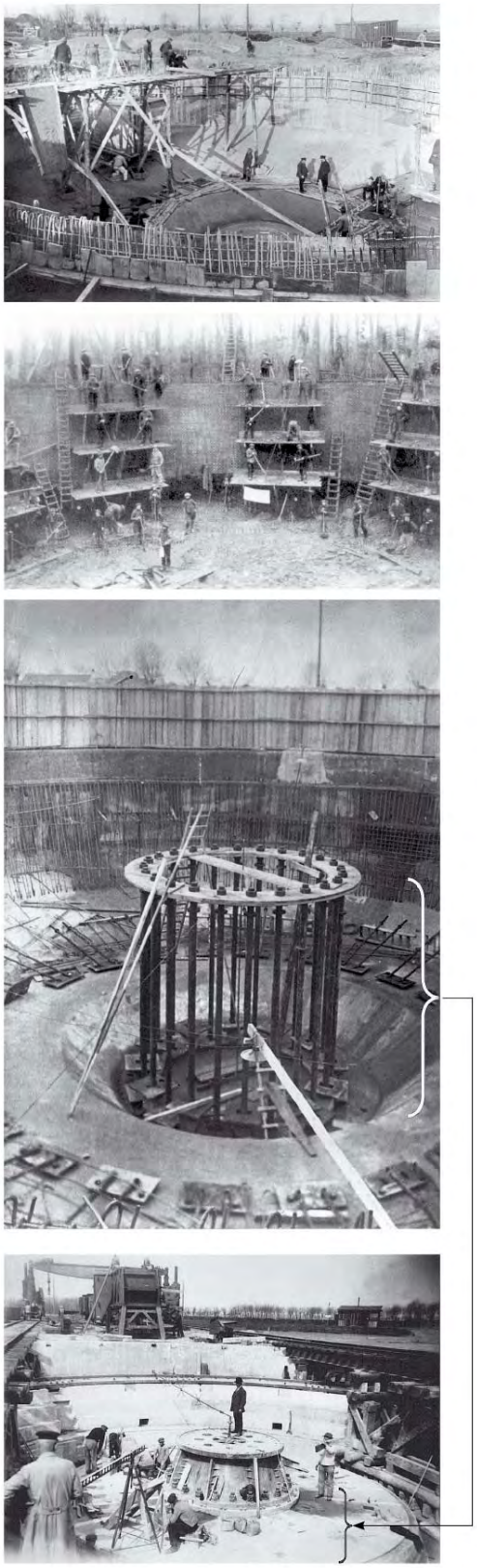
Des bombardements français, notamment ceux du lendemain et des jours suivants, obligent à interrompre les travaux. Il faut ensuite procéder à des réparations, en particulier sur les voies de desserte locale et sur celle entre Château-Salins et Bénestroff, ce qui est rendu possible par une relative passivité des Français :

« Grâce à ces interruptions systématiques, inexplicables, les grands travaux, abandonnés à la première alerte, furent poussés activement dans le bois de Hampont-Morville. La gare de Hampont fut déblayée. Les reconnaissances d'avions et les bombardements ayant lieu généralement à heures fixes, les Allemands s'y attendaient, suspendaient les travaux, hâtaient ou retardaient la circulation des convois. Les Français les laissaient faire, comme s'il se fût agi d'une opération militaire sans importance.[34] »

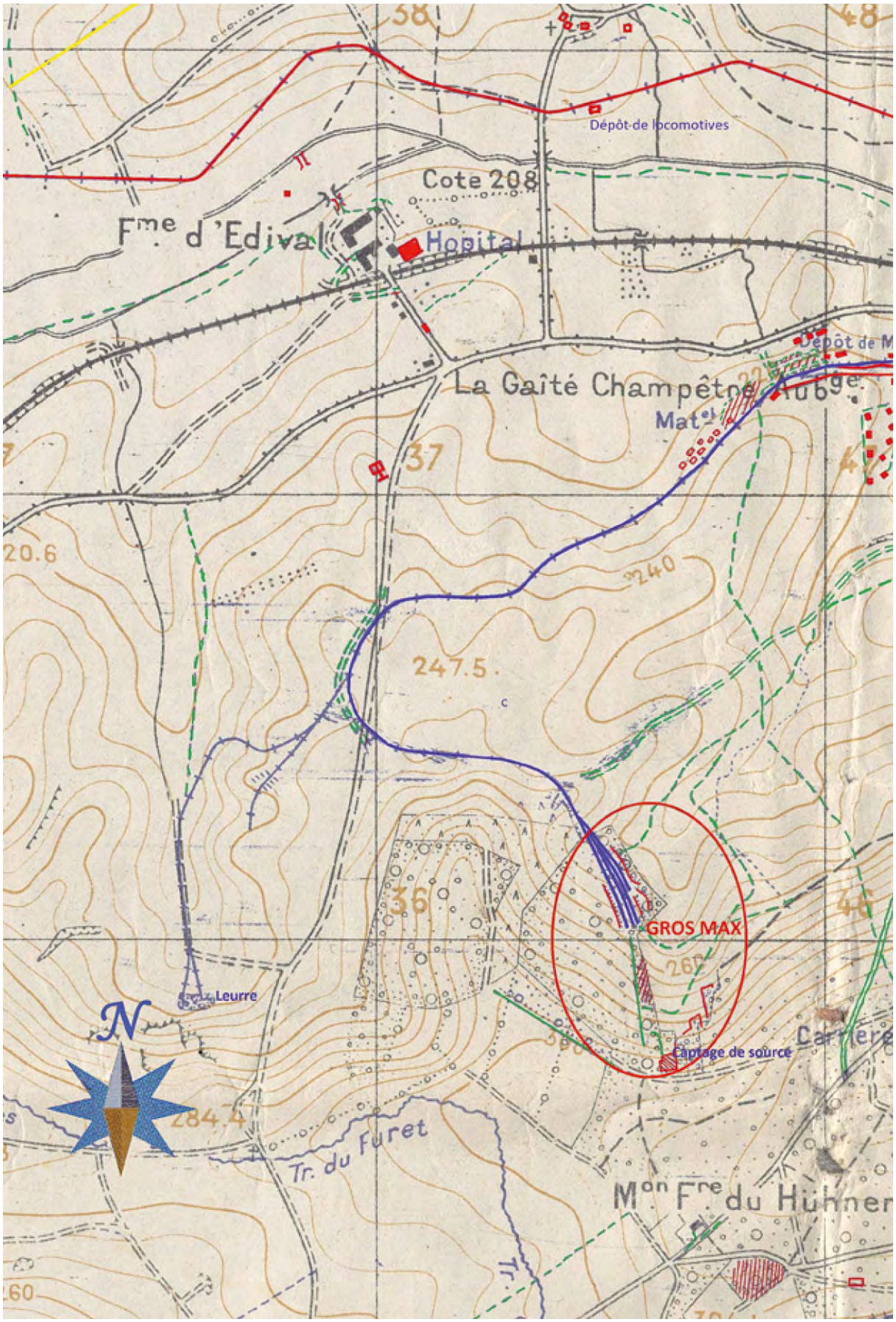
La troisième phase : des hypothèses

Si l'on accorde foi au témoignage – certes un peu vague - de l'abbé Evrard, quand il écrit « cinq mois de travaux à peu près ininterrompus avaient paru nécessaires pour abriter le monstre dans son antre[35] », la mise en place de la pièce aurait été effectuée en novembre. Cette hypothèse est

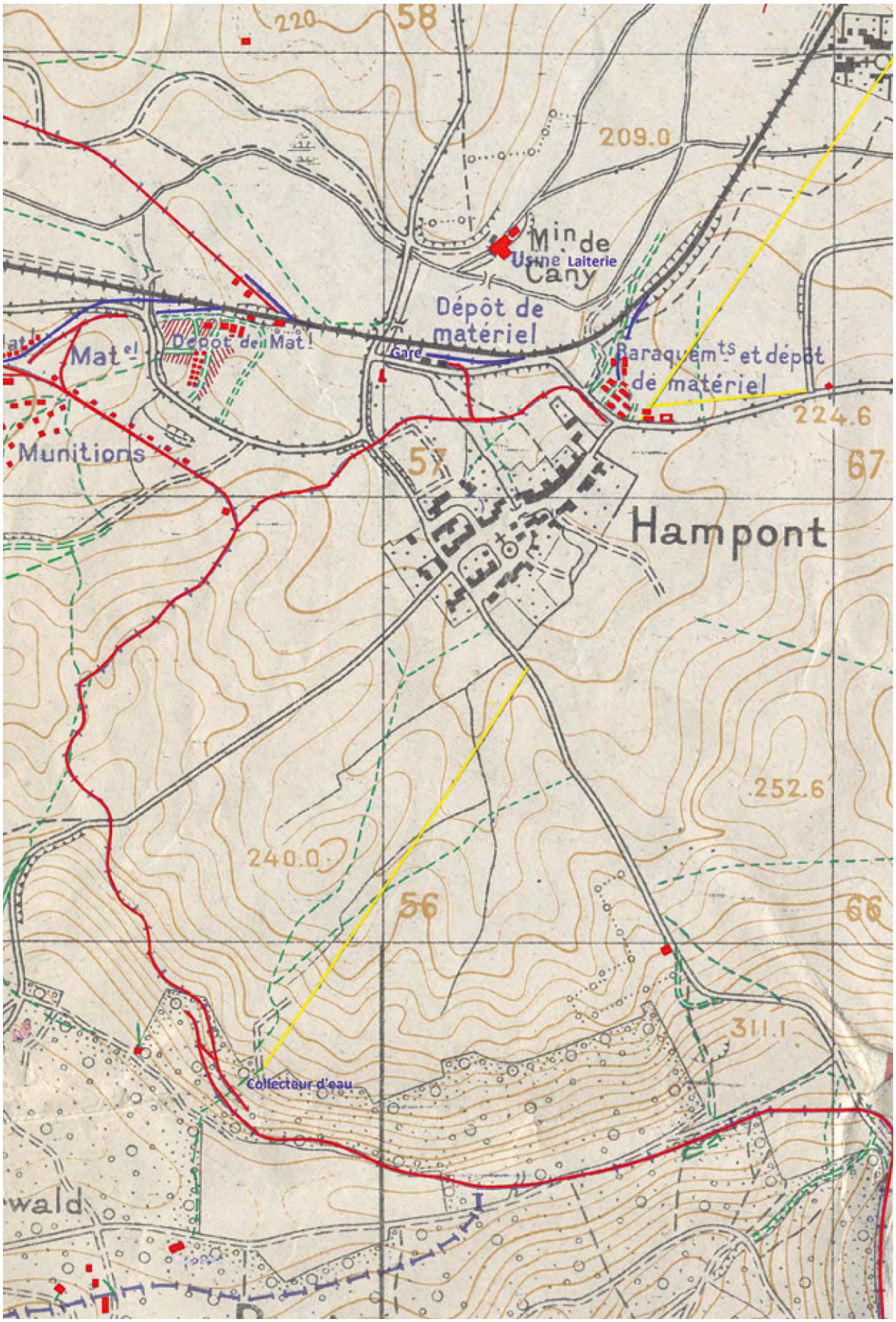
32 ÉVRARD F., *op. cit.*, p. 155.
33 *Ibid.*
34 *Ibid.*, p. 160.
35 *Ibid.* À comparer avec *Studie – I.Weltkrieg – Verdun 1916 – Marinegeschütz SKL 38/45*, p. 11 (délai moyen de 68 jours entre le premier coup de pelle et la capacité de la pièce à tirer) et *Voies ferrées oubliées de la Grande Guerre*, p. 4 (« Au total, la mise en batterie aura demandé presque trois mois »).



Différentes phases de construction d'une cuve destinée à recevoir un 38 cm SK L/45 *Schiessbettungsgerüst. EN.*



Dépôt de locomotives
Cote 208
Fme d'Edival
Hopital
La Gaîté Champêtre Aubge
Matel
37
20.6
240
247.5
36
GROS MAX
260
Leurre
Captage de source
284.4
Tr. du Furet
Mon Fre du Hühner


220
58
209.0
Min de
Usine Laiterie
Cany
Dépôt de
matériel
Mat el
Dépôt de Mat l
Gare
Baraquem ts et dépôt
de matériel
224.6
Munitions
57
67
Hampont
252.6
240.0
56
66
311.1
Collecteur d'eau
wald

Many : transmetteurs optiques de différentes unités, en stage auprès du détachement aérien stationné sur ce terrain, sans doute pour la liaison entre l'infanterie et les appareils les survolant ; au centre, un officier observateur qui est probablement le responsable du stage. *EN.*

Un troisième terrain est créé à Many et il y est progressivement aménagé. L'unité qui s'y installe est le FFA 12 lorsqu'il quitte Burlioncourt. Le 11 janvier 1917, il devient le détachement aérien d'artillerie 12 spécialisé dans la reconnaissance photographique. Prévu essentiellement pour observer les résultats des bombardements, il doit aussi effectuer des missions de chasse de nuit puisqu'au cours d'une opération, dans la nuit du 11 février 1917, il détruit deux bombardiers français lors de leur atterrissage à Malzéville.

Un terrain aurait existé à Vannecourt, mais son existence n'est pas confirmée et il ne figure d'ailleurs pas sur la carte citée précédemment.

À diverses périodes, il y a un terrain à Marimont-lès-Bénestroff et un à Bénestroff, sans doute pour la protection de la gare de Bénestroff, point de passage obligé pour les trains en direction de Hampont et de Château-Salins et cible fréquente des avions français. En 1916/17, un certain nombre d'escadrilles sont affectées, souvent pour de courtes durées, aux terrains de la région. Pour la période et la zone concernées par l'étude, ces *Jagdstaffel* ou Jasta sont la Jasta 24 à Morhange, d'octobre 1916 à avril 1917, et la Jasta 32 à Destry/Brulange en février-mars 1917.

Le « Gros Max » de Hampont : actions et réactions

L'activité du « Gros Max »

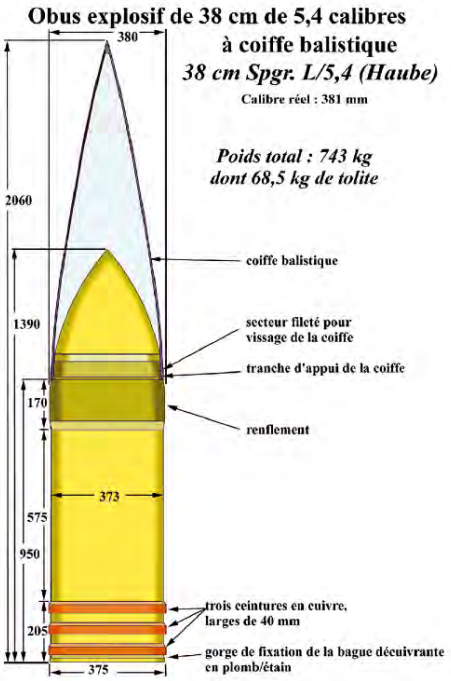
La pièce est active en 1916 et au début de 1917. Les tirs ont lieu par séquences de plusieurs coups. En principe, ils sont effectués dans des conditions météorologiques excluant les fortes pluies et peut-être le froid intense, qui modifient les paramètres des trajectoires. Sauf exceptions, ils se déroulent lorsque l'observation aérienne est possible, ce qui exclut ceux de nuit ; toutefois, certains ne semblent pas accompagnés de la présence en l'air d'avions d'observation.

Les munitions

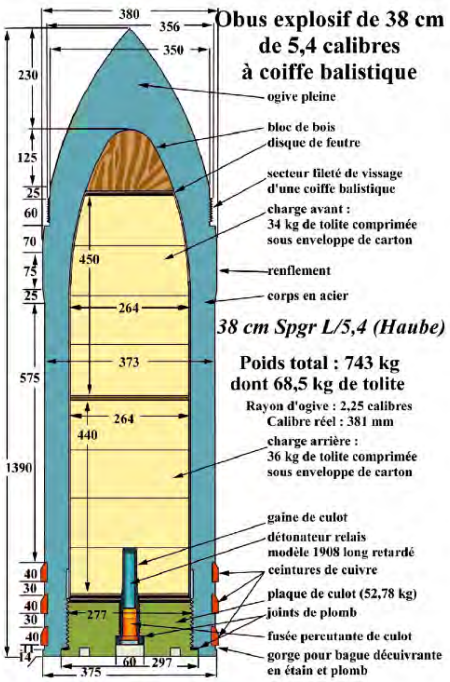
Les projectiles en emploi terrestre du canon de 38 cm SK L/45 sont de quatre types :
- obus à balles de 3,6 calibres,
- obus explosif de 4,1 calibres à amorçage de culot,
- obus explosif de 4,1 calibres à amorçage d'ogive et de culot avec coiffe balistique (ou fausse ogive),
- obus explosif de 5,4 calibres à amorçage de culot avec coiffe balistique.

Selon un article paru dans un magazine[69], seul le quatrième type portant l'appellation de *38 cm Sprenggranate L/5,4 (Haube)*, semble avoir été utilisé en Lorraine. Cette exclusivité pourrait s'expliquer par les caractéristiques (portée/charge) des projectiles, combinées à la possibilité d'élévation du tube de l'affût considéré. Toutes les photos d'époque des obus non explosés montrent également des projectiles de ce type.

Le corps de l'obus, réalisé en acier avec une pointe pleine de 230 mm (rayon d'ogive de 2,25 calibres) et une épaisseur de 54,5 mm, mesure 1,39 m de haut pour un poids de 567,5 kg. Il porte à sa partie infé-



Obus de 38 cm muni de sa coiffe balistique. *H. Belot.*



Coupe de l'obus de 38 cm seul. *H. Belot.*

69 GABER S., « Canons allemands à longue portée en Lorraine pendant la Grande Guerre », *Le pays lorrain*, 2001 - n° 3, p. 210.