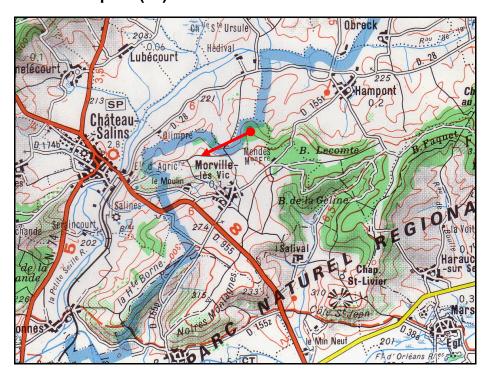


POINT REMARQUABLE

SECTION de LIGNE : 57290.01S NOM : Site du Canon Lang Max

COMMUNE Hampont (57)



COMMENTAIRES:

En 1906, les Anglais lancent un type de cuirassé révolutionnaire : le dreadnought ("qui ne redoute rien" en anglais). Ce bateau présente deux caractéristiques nouvelles pour l'époque :

- Une propulsion par turbine à vapeur qui lui donne plus de souplesse et de vitesse.
- Et une artillerie principale de puissance très augmentée, ramenée à un seul gros calibre pour faciliter les approvisionnements dans les ports.

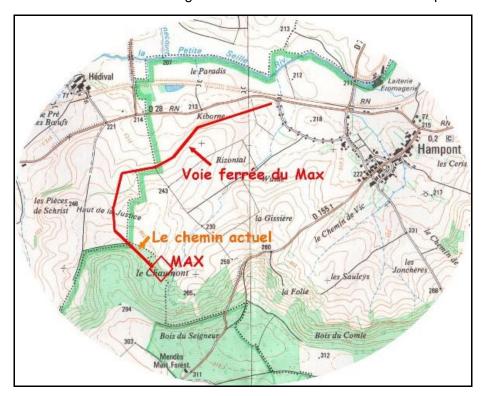
Bien entendu, l'apparition de ce bateau relance la course à l'armement et ne peut laisser indifférents les Allemands situés sur l'autre rive de la mer du Nord. C'est pourquoi ils décident de construire eux aussi des super cuirassés.

Mais avant les bateaux, c'est tout d'abord le canon de gros calibre qui est mis au point. Cela aboutira à une arme de calibre 38 cm, construite par Krupp, capable de tirer un projectile de 750 kg à la vitesse initiale de 800 m/s à une portée de 20 km à partir de tourelles de marine doubles. Conformément à une coutume de l'armée allemande, elle recevra un surnom : Lange Max, Max le Long en français.

Arrive la première guerre mondiale qui fait que les cuirassés allemands ne seront jamais construits et que les canons déjà fabriqués sont mis en attente dans des entrepôts. Si le début de la guerre se déroule conformément aux dispositions allemandes du plan Schlieffen, la première bataille de la Marne y met fin et les Allemands ne peuvent s'emparer des ports où les Anglais débarquent. De là l'idée d'utiliser ces canons à longue portée comme armes terrestres pour bombarder les ports. Mais cela demande quelques adaptations que les ingénieurs de Krupp vont s'efforcer de résoudre. Au final, ils livreront une version améliorée du canon Lange Max capable de tirer à 27 km à partir de cuves en béton creusées dans le sol, jouant en quelque sorte le rôle de tourelles de marine. Les premiers modèles seront installés en Belgique pour bombarder les ports de Calais et Dunkerque.

Puis la stabilisation du front à la fin de l'automne 1914 et l'adoption d'une offensive contre les Russes à l'est, poussent les Allemands à déployer ces puissants canons sur tout le front occidental. C'est ainsi qu'un emplacement de tir voit le jour à 7 km au nord-est de Château-Salins, dans le bois Lecomte, à mi chemin entre Hampont et Morville lès Vic. Il se trouve à 35 km de Nancy, ville qui constituera la cible principale du canon.

Mais la réalisation de ces cuves exige d'énormes travaux. S'agissant de bouger des objets de plusieurs centaines de tonnes, il n'y a qu'une seule façon de pouvoir les transporter et les amener sur place : le train. La première chose à faire est donc de construire un embranchement particulier à partir de la voie ferrée la plus proche. Dans le cas présent, il part de la gare de Hampont et fait près de 2600 m de long. Il est effectué par une compagnie volante de prisonniers russes spécialisés dans ce travail et qui passent d'un chantier à l'autre dans des wagons à bestiaux dont ils ont fait leur espace de vie.



L'embranchement ferroviaire du canon de Hampont

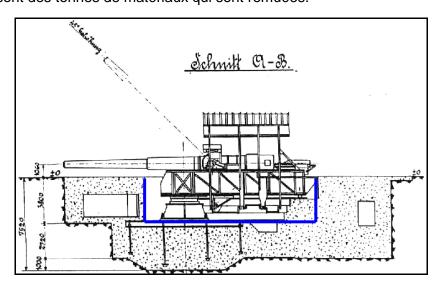
Il faut ensuite prévoir deux gares : l'une pour garer les trains en attente de déchargement ou de retour à vide ; l'autre pour transborder les matériaux plus légers sur un petit réseau Decauville qui va courir à travers tout ce chantier. Dans le cas présent, la gare de Hampont assure le premier rôle et un quai sera créé sur place pour assurer les échanges entre réseau normal et réseau Decauville.



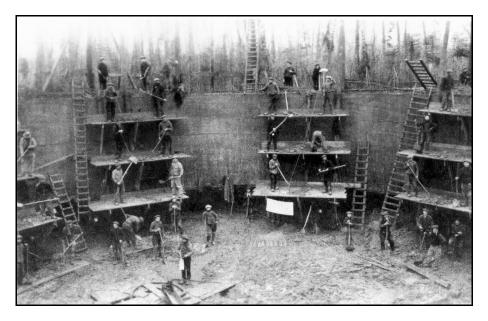
Exemple de baraquements allemands

Ces préliminaires étant faits, il convient maintenant de bâtir non loin de l'emplacement prévu pour le canon, et si possible sous bois pour rendre la chose plus discrète aux yeux des observateurs ennemis, deux camps : l'un pour les Allemands qui vont encadrer les travaux puis servir le canon, soit environ 500 hommes ; l'autre pour les prisonniers qui vont se charger du chantier, soit un petit millier de manœuvres puisque, il faut le savoir, il n'existe aucun engin mécanique et tous ces travaux se font manuellement. Outre l'embranchement initial, deux nouvelles bretelles ferroviaires sont construites pour desservir chacun de ces camps et subvenir à leurs besoins. Car les nécessités de 1500 hommes, ce n'est pas rien.

Si tout va bien, tous ces préparatifs ont duré 15 jours. Il convient maintenant de s'attaquer au gros œuvre, c'est à dire creuser la fameuse fosse qui doit recevoir l'affût du canon et être largement surdimensionnée pour compenser l'épaisseur de béton qui va la recouvrir. Le chantier devient alors le royaume des petits Decauville qui sillonnent en tous sens l'espace 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 au cours duquel les prisonniers ne chôment pas. Ce sont des tonnes de matériaux qui sont remuées.



Coupe longitudinale d'un Langer Max dans sa cuve Les traits bleus indiquent la partie de fosse visible par rapport au trou initial



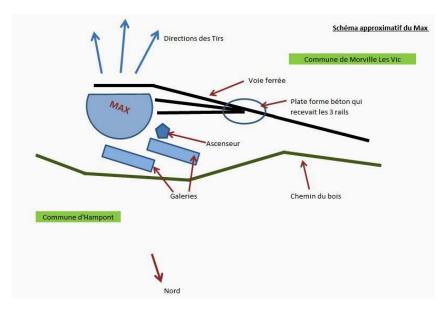
Ci-dessus et ci-dessous, cuve en cours de réalisation et terminée





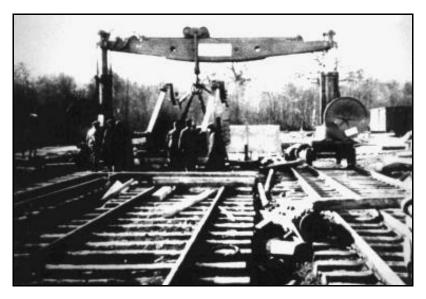
Une fois la cuve terminée, il faut maintenant attendre trois semaines, et parfois plus selon la saison, pour que le béton sèche. Pendant ce temps, on exécute les travaux annexes, c'est-à-dire creuser trois locaux souterrains au voisinage immédiat de la fosse : l'un pour le groupe électrogène qui va fournir l'énergie aux puissants moteurs électriques qui vont mouvoir le canon et son affût ; l'autre pour stocker les artifices, c'est-à-dire les fusées de mise à feu des obus qui ne sont installées qu'au tout dernier moment lorsque le projectile est prêt au tir ; le dernier enfin comme poste de commandement relié par télégraphe ou téléphone à une autorité supérieure.

Par ailleurs, il faut aussi creuser à une certaine distance, pas trop près en cas d'explosion, deux soutes à munitions blindées et souterraines : l'une pour les gargousses, c'est-à-dire les charges propulsives, et l'autre pour les obus.



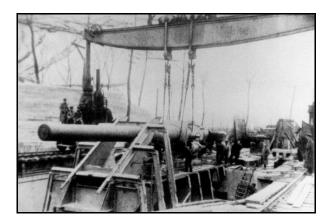
Plan du site de Hampont

Une fois que le béton de la cuve est sec, il convient maintenant d'installer l'affût de 200 tonnes qui doit lui-même supporter le tube. Pour ce faire, la voie ferrée normale doit être avancée jusqu'au bord du trou car elle seule peut supporter de telles charges. Les Decauville n'y suffiraient pas. L'affût, quant à lui, est livré en pièces détachées qu'un pont roulant n'a pas trop de mal à soulever. Il suffit simplement d'assembler ces pièces entre elles, gigantesque partie de Mécano. Par contre, tube et culasse forment un ensemble monobloc 70 à 80 tonnes qui doit trouver son exacte place au dixième de millimètre près. C'est dire si ce travail est délicat car il ne souffre aucune marge d'erreur. Mais si tout va bien, on peut prétendre le finir en une grosse quinzaine de jours. Jusqu'au prochain démontage du tube car, après 60 coups tirés, ce dernier doit être retourné en fonderie chez Krupp pour alésage et remplacé par un tube neuf.

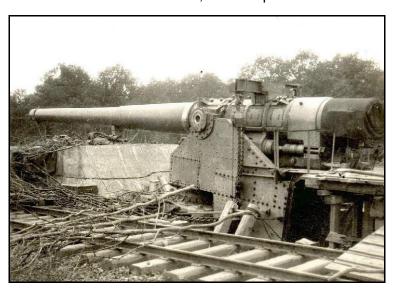


Travaux préliminaires au montage du canon : mise en place des voies et du pont roulant

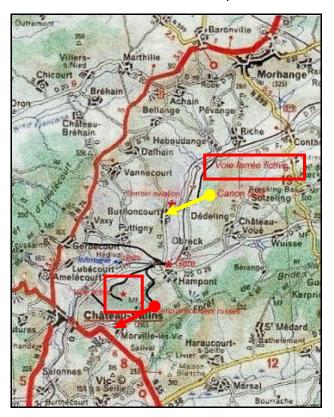


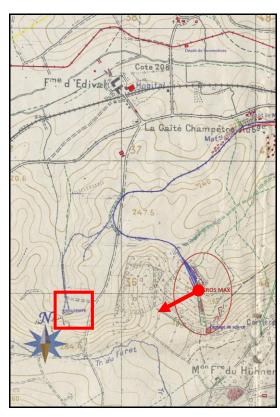


Ci-dessus et ci-dessous, mise en place du tube



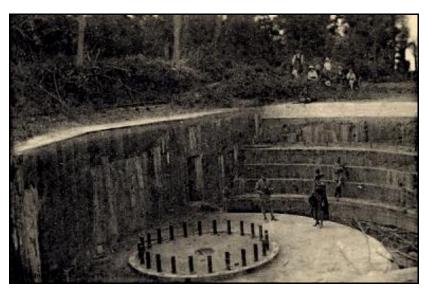
Enfin, les voies normales d'accès sont généralement camouflées ou démontées pour éviter le repérage aérien. Dans le cas présent, le souci du détail sera poussé jusqu'à construire des leurres, des fausses voies ferrées et une fausse batterie pour induire l'ennemi en erreur.





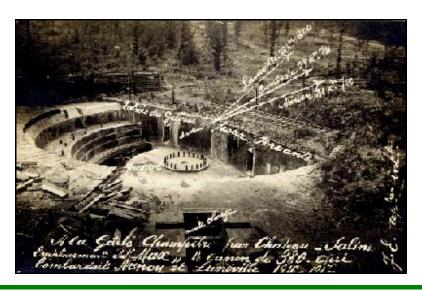
Au total, la mise en batterie aura demandé presque trois mois, à condition que la météo ou l'ennemi ne viennent pas s'en mêler. Ce qui dénote d'ailleurs d'une belle arrogance et d'un certain mépris des capacités de réaction des Alliés pour être sûr qu'on pourra mener de tels travaux à terme.

Pour le reste, creusée selon un schéma très classique et identique à de nombreuses autres, la cuve bétonnée semi circulaire de 3,50 m de profondeur fait 23 m sur 11,50 m selon ses deux grands axes perpendiculaires. Elle comporte quatre gradins ainsi que les accès aux galeries et escaliers souterrains qui desservent les parties annexes.



Ci-dessus et ci-dessous, la cuve dans son état primitif Notez sur la dernière photo, les axes des différentes directions de tir.





Comme tous les autres canons Lange Max, la pièce de Hampont était servie par des artilleurs de marine regroupés en Sonder Kommando. Elle comportait un équipage de 237 hommes, à savoir :

- Un officier de marine.
- 54 mariniers pour le service de pièce.
- 19 mariniers artificiers pour la manutention des munitions.
- 81 mariniers pour le montage ou le démontage de la pièce et son entretien.
- 7 sous-officiers (marine ou armée de terre) comme personnel d'administration ou sanitaire.
- 75 soldats (armée de terre) pour assurer la garde et la sécurité rapprochée de la pièce.

Auxquels il faut rajouter des ingénieurs, des techniciens et des services annexes qui portent l'effectif total à environ 500 hommes.

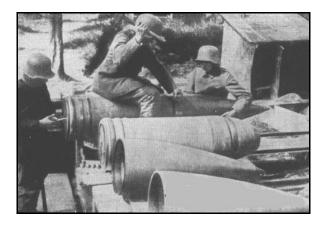
La manutention des munitions était entièrement manuelle, faite à l'aide de chariots comme le montrent les deux images ci-dessous. Rappelons que l'obus pèse de 4 à 750 kg et que chaque élément, obus et gargousse, mesure 2 m de long.





Equipe d'artilleurs et chariot de manutention des obus (à gauche) et gargousses (à droite)

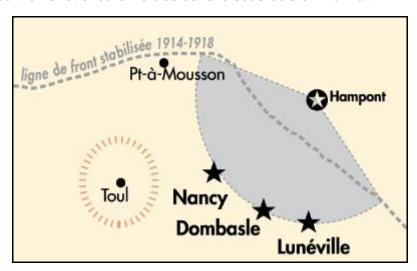




Ci-dessus et ci-dessous, préparation et chargement des projectiles La photo de droite montre des obus semi perforants sur lesquels un artificier visse les amorces retard (au culot de l'obus) tandis que les coiffes aérodynamiques ne sont pas encore installées.



La batterie effectua ses tirs pendant un an, du 1^{er} janvier 1916 au 17 janvier 1917. Elle tira un total de 146 coups sur Nancy, Dombasle et Lunéville qui firent 20 morts, 38 blessés et de nombreux dégâts matériels. Le reste de son histoire ne présente pas de particularités, sauf des tirs de contrebatterie qui sont tombés très près et semblent avoir touché le canon une fois, nécessitant quelques réparations. De nombreux cratères sont en effet encore visibles dans le sous-bois environnant.



Aujourd'hui en accès libre, le site est à l'abandon et repris lentement par la végétation mais la plupart des vestiges sont encore bien visibles et accessibles.

ICONOGRAPHIE:





Ci-dessus et ci-dessous, la cuve du canon partiellement noyée par les eaux pluviales







Ci-dessus et ci-dessous, parties annexes et couloirs à munitions



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.

 $\star\star\star$