

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 149 (2004)
Heft: 11-12

Artikel: Avant, pendant et après la Seconde Guerre mondiale... : Hispano-Suiza, la rétrospective d'un Suisse qui y a travaillé
Autor: Greppin, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346436>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Avant, pendant et après la Seconde Guerre mondiale...

Hispano-Suiza, la rétrospective d'un Suisse qui y a travaillé

Je retrace le parcours professionnel de Marc Birkigt, homme de génie par ses inventions et ses réalisations. Sans aucun doute, il a été un pionnier dans la construction des moteurs d'automobiles, encore plus dans la construction de moteurs d'avions de chasse, qui ont été remplacés dès 1950 par les moteurs à réaction. Avec toutes les entreprises qu'il a créées, il a fourni des milliers d'emplois à des ouvriers, des employés, des ingénieurs. J'ai été un des « siens », dont il savait apprécier la valeur.

■ Louis Greppin

1. Hispano-Suiza

Un grand nom d'entreprise du début de l'histoire de l'automobile, dans les premières années du XX^e siècle, nous vient des côtes ensoleillées d'Espagne. Son créateur est un Suisse, Marc Birkigt, né à Genève le 8 mars 1878, où il a fait ses études à l'Ecole mécanique, sise à la rue de la Prairie, devenue aujourd'hui l'Ecole d'ingénieurs HES. En août 1889, Marc Birkigt est appelé en Espagne par Carlos Vellino, un collègue de l'Ecole mécanique de Genève. Ce dernier possède un atelier de batteries électriques à Barcelone et a signé un contrat avec la ville pour développer un tramway électrique. Birkigt propose l'installation d'un moteur à explosion afin de recharger les batteries, mais le projet va échouer.

Les débuts de l'entreprise

Marc Birkigt s'installe néanmoins à Barcelone et propose à Emilio de la Cuadra de se lancer dans la construction de mo-

teurs à explosion. Deux automobiles *Cuadra* sont construites en 1900. Marc Birkigt a dessiné le moteur, le châssis et le système de transmission. En 1902, une entreprise naît à Barcelone sur les cendres de la *Cuadra* sous le nom de Construction Hispano-Suiza de l'Automobile. Le 14 juin 1904, un groupe de financiers espagnols crée une nouvelle société sous le nom de Hispano-Suiza, dont le capital s'élève à 250 000 pesetas. En 1905, les ateliers Hispano-Suiza sortent des automobiles avec des moteurs de 14, 20 et 40 CV. En 1906, ils présentent pour la première fois leurs produits au Salon international de l'automobile à Paris. Alphonse XIII, né en 1886 et roi d'Espagne dès sa naissance, devient au fil des ans l'ami et le compagnon de chasse de Birkigt; en 1910, Sa Majesté achète une voiture *Hispana* pour son usage personnel.

Dès 1913, l'usine de Levallois produit des moteurs dans la banlieue parisienne; deux ans plus tard, Hispano-Suiza construit une nouvelle usine à Bois-Colombes sur une surface de dix mille mètres carrés. En juil-



Marc Birkigt.

let 1914, tout est prêt pour lancer la production de moteurs d'automobiles mais, le 3 août, l'Allemagne déclare la guerre à la France. La mobilisation générale envoie tout le monde au front. Un décret du Gouvernement oblige les industries françaises à collaborer à l'effort de guerre. Les usines de Bois-Colombes et celle de Levallois, réquisitionnées par le ministère de la Guerre, produisent des moteurs rotatifs d'avions de conception *Gnôme* d'une puissance de 160 CV; ils équipent le biplan de chasse *Bébé*, qui peut atteindre 210 km/h. Après la guerre, l'usine de Bois-Colombes reprendra la fabrication de voitures automobiles.

La Suisse achète cinq *Nieuport 28.C1* en 1917. C'est le premier avion de l'armée suisse à voilure métallique. Des aviateurs chevronnés, comme Oscar Bider de Dübendorf et Alfred Comte de Courtételle près de Delémont, les pilotent.

En 1929, l'avion français *Dewoitine D 500* reçoit un moteur *Hispano-Suiza* de 12 cylindres en V d'une puissance de 690 CV, équipé d'un canon de 20 mm, passant dans l'arbre de l'hélice. En 1930, l'armée suisse achète 60 *Dewoitine D 27*, équipés d'un moteur *Hispano-Suiza* d'une puissance de 500 à 600 CV; elle construit également sous licence 45 *Fokker-CV* avec moteur *Hispano-Suiza* de 750 CV, qui peuvent atteindre 250 km/h.

Guerre civile en Espagne et retour de Birkigt à Genève

A partir de 1923, le roi Alphonse XIII d'Espagne doit accepter la dictature du général Primo de Rivera. Il quitte le pays après les élections municipales de 1931. Pour Marc Birkigt, c'est la fin des belles années «espagnoles». Mussolini a pris le pouvoir en 1922, Hitler en 1933. Lorsque la guerre civile éclate en Espagne, Franco s'adresse à eux pour fournir à son armée des armements modernes. Le Gouvernement espagnol socialo-communiste reçoit, lui, des armements de l'Union soviétique et du Front populaire qui dirige la France. Jeune homme en 1936, j'habite avec mes parents dans mon village de Develier et nous observons à la jumelle, mon père et moi, les avions de transport allemands qui passent dans le ciel en direction de l'Espagne...

Tout cela promet de belles perspectives! Marc Birkigt prend alors la décision de quitter l'Espagne pour revenir à Genève, sa ville natale et d'origine. Il contacte des financiers de la place et, en juin 1936, il crée *Hispano-Suiza (Suisse) Genève* au capital de 15 millions de francs. Il achète en ville une parcelle de 5000 mètres carrés, située en aval de la rue des Franchises, pour y construire sa nouvelle usine qui est prête en été 1939 et destinée à la fabrication de machines-outils pour l'industrie, d'abord l'excellente *Affûteuse d'outillage HSS*, la *Fraiseuse HSS* et la *Perceuse à colonne* puis, un peu plus tard, le tour *Morangier*. Il y a ensuite la fabrication du vélomoteur *Solex*, d'origine française.

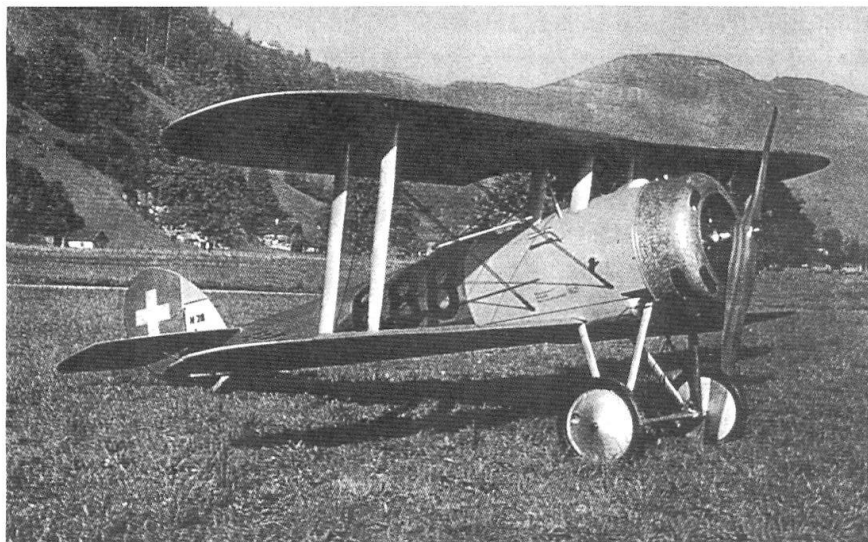
En 1937, Birkigt met au point un nouveau moteur d'avion avec canon, le *Dewoitine-canon D 500/511* avec 12 cylindres en V, qui fournit une puissance de 950 CV. En 1938 commence en France la construction de l'avion de chasse français, le monoplane *Morane D-3800* et *D-3801* équi-

pé d'un moteur *Hispano-Suiza* de 1000 CV, qui vole à 500 km/heure.

La Suisse construira sous licence 289 de ces appareils entre 1940 et 1941, qui deviendront la force principale de notre aviation pendant la Seconde Guerre mondiale. De 1937 à 1939, les usines d'Emmen construisent 82 *Biplan C 35*, équipés d'un moteur *Hispano-Suiza HS 77*, d'une puissance de 860 CV, qui peuvent atteindre la vitesse de 335 km/heure. Les premiers avions font leur apparition aux grandes manœuvres de la 1^{re} division en septembre 1937.

A la Fabrique de munitions d'Altdorf

La Fabrique fédérale de munitions à Altdorf, où je suis engagé comme mécanicien de précision en 1936, compte 750 ouvriers. Elle en occupe plus de 4000 en 1940. Dans la section des munitions pour l'aviation, on travaille en trois équipes, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les mitrailleuses montées sur les avions de chasse né-



Un des cinq Nieuport de l'armée suisse.

cessitent des cartouches perforantes à noyau d'acier trempé, une nouvelle fabrication à laquelle je suis affecté comme contremaître.

Bon nombre d'entreprises suisses travaillent pour fournir des machines ou de l'armement à la France, à l'Angleterre et à l'Allemagne. Depuis la fin 1940, certaines usines fabriquant des machines-outils de précision, comme Bührle-Oerlikon à Zurich, Hauser S.A. à Bienne, travaillent pour l'Allemagne, d'autres comme Tavano à Genève, Dixi au Locle fabriquent de la munition pour les Alliés. Ce matériel transite par Genève et la France non occupée, si bien qu'Hitler veut absolument isoler la Suisse pour l'avoir à sa merci. C'est ainsi que dans le courant de l'été 1940, plusieurs divisions allemandes sont concentrées le long de la frontière Ouest de la Suisse, du Jura jusqu'à Genève. Les autorités suisses sont restées dans l'ignorance des intentions allemandes.

Je suis mobilisé avec le régiment blindé et motorisé II dans le vallon de Saint-Imier, du 27 juillet au 26 août 1942. Au cours d'une alerte de nuit, nous partons à toute vitesse en direction de la frontière en traversant les villes de la Chaux-de-Fonds et du Locle. A grand vacarme, nous réveillons les habitants sur notre passage, qui accourent aux fenêtres, croyant à une invasion de la *Wehrmacht* qui se trouve à quelques kilomètres, bordant les hauteurs du Doubs qui font frontière avec la Suisse. Quelques-uns sont descendus dans la rue. Me faufilant en moto, avec mon chauffeur, entre les chars blindés, nous nous arrêtons pour

les rassurer. Ils en sont quittes pour la peur!

Au début 1943, Hispano-Suiza (Suisse) Genève fabrique, sous licence pour l'armée suisse et sous l'appellation *PM-43/44*, le pistolet-mitrailleur finlandais *Suomi* de calibre 9 mm. Plusieurs milliers de ces armes sont remises aux unités d'infanterie. En 1943 apparaît le canon de DCA 20 mm d'Hispano-Suiza (Suisse), d'une puissance de feu supérieure aux modèles précédents. Il est connu sous l'appellation de *Canon d'infanterie DCA 20 mm, modèle HSS 84-20-1943*. Il tire 1000 coups à la minute et fait partie de l'armement des bataillons d'infanterie à partir de l'été 1943. Hispano en fournit 900 exemplaires à l'armée suisse. Mon corps de troupe, le bataillon de fusiliers 18, dans lequel j'étais incorporé, le reçoit en juillet 1943, alors que nous nous trouvons dans la région de Gerzensee, dans le Mittelland bernois. Nous avons quatre canons par bataillon.

2. En service actif au Tessin

Le 3 septembre 1943, le maréchal italien Badoglio signe un armistice avec les troupes alliées. Le maréchal allemand Kesselring, commandant en chef des armées italiennes et allemandes sur ce théâtre d'opérations, apprend la signature de ce document et fait désarmer 500000 soldats italiens. C'est dans ce contexte, la Suisse se trouve toujours cernée par les troupes de l'Axe, que je mobilise au Tessin avec le bataillon de fusiliers 18, pour protéger la

frontière tessinoise. Ma compagnie de mitrailleurs IV/18, avec son armement lourd, est cantonnée au sud du Mendrisiotto, dans un petit village, Coldrerio, situé sur une colline dominant Balerna et Chiasso.

Les canons de DCA *Hispano-Suiza* se trouvent en position de tir et camouflés dans un verger dominant la région, ce qui permet de repérer les avions ennemis. Notre service de garde s'échelonne du 18 octobre au 25 novembre. Nous avons la surveillance d'un secteur qui s'étend à l'Ouest à partir de Novazzano, passe par Chiasso et va jusqu'à Morbio-Superiore sur le versant Sud du Monte-Generoso. Les douze mitrailleuses lourdes sont réparties aux endroits «stratégiques».

L'hydravion allemand

Vers la fin octobre, nous sommes quotidiennement survolés par un hydravion allemand à croix gammée, qui vient du lac de Côme. Comme nous nous trouvons dans une «zone neutre» de 20 kilomètres à partir de la frontière, nous n'avons pas le droit de tirer, sauf en cas d'attaque. Par un bel après-midi ensoleillé, je suis en visite auprès de nos canonnières de DCA, quand l'hydravion en question arrive brusquement en rase-motte. Ni une ni deux, les servants veulent abattre l'intrus. Je les arrête net en leur rappelant qu'il est interdit de tirer, car nous n'avons pas été attaqués. Puis, je file au pas de course, en dévalant le verger, en direction du bureau de compagnie pour en avertir le commandant, qui revient au pas de course avec moi auprès des servants.

Le capitaine leur confirme l'interdiction de tirer, sauf s'ils sont attaqués. Toutefois, il les informe qu'il va faire rapport à l'état-major de division à Bellinzona. Celui-ci va faire savoir aux Allemands que, si l'avion revient à nouveau, il sera abattu. Le lendemain et les jours suivants, l'hydravion n'est plus réapparu. La leçon a porté ses fruits...

De pauvres réfugiés

Nous sommes vers la fin octobre, toujours avec le temps au beau fixe. Un matin, le commandant de compagnie me fait appeler au bureau pour me confier une mission: «Sergent Greppin, vous allez cet après-midi partir en patrouille dans le Val Muggio où, selon les renseignements, il y aurait des déserteurs de l'armée italienne qui pénètrent sur notre territoire. Vous avez à votre disposition un camion pour charger les 12 mitrailleurs qui vous accompagneront, avec leur équipement et leur matériel, mousquetons, pistolets-mitrailleurs *Hispano PM 43/44*, avec munitions. Départ à 1300, place du cantonnement.»

A l'heure prévue, départ en direction de Balerna, où nous bifurquons à gauche pour monter à Morbio-Superiore. De là, nous continuons notre route jusqu'au petit village de Cabbio (648 m.), dans le fond de la vallée. Nous y parquons notre camion en le laissant à la garde du chauffeur. Chacun met son casque et porte son mousqueton en tirailleur, le sergent Greppin et trois hommes armés de pistolets-mitrailleurs. A la sortie du village, nous traversons une petite forêt de châtaigniers, puis nous débouchons sur un vaste



Le sergent-armurier Louis Greppin en 1943 au Tessin.

pâturage, très en pente. Nous nous déployons en tirailleurs et progressons en direction du sommet, chaque homme à bonne distance l'un de l'autre. Quant à moi, je marche au milieu de mes hommes, armé du pistolet-mitrailleur, prêt à faire feu. A environ cent mètres, c'est l'entrée de la forêt bordée de hauts buissons qui en ferment l'entrée.

Tout à coup, un de mes tirailleurs aperçoit quelque chose qui bouge derrière un fourré et vient m'en avertir. Je vérifie la chose avec mes jumelles... Je m'avance lentement vers le fourré avec mes hommes et, à environ dix mètres, je crie la sommation d'usage: «Halte! Qui va là?» Pas de réponse! J'ordonne d'encercler le buisson et m'avance lentement avec la mitrailleuse, prêt à tirer... Je découvre une bonne douzaine de personnes, des femmes, des enfants et des vieillards en guenilles, en pleurs, tremblant de peur. Ce sont des réfugiés italiens qui nous ont pris pour des Allemands! Les uns ont des

chaussures, d'autres des chiffons attachés autour des pieds en guise de sandales. Quelle misère! Ils font pitié à voir! Je leur dis qu'ils sont en Suisse, ils se mettent à sourire. Une des femmes me saute au cou pour m'embrasser. J'en suis ébahi! Sur ces entrefaites, nous les descendons au village, mes hommes accompagnant les plus faibles. Arrivés près du camion, nous les aidons à monter sur le pont, puis c'est le tour des mitrailleurs. Malgré leur pauvreté, ces réfugiés ont l'air heureux.

Départ pour Coldrerio afin de les présenter au bureau de compagnie. Notre capitaine informe immédiatement la centrale de Lugano qui doit les prendre en charge. Mais avant qu'ils partent pour Lugano, il donne l'ordre à la cuisine de leur préparer un bon repas. Nous les conduisons au café Chez Aldo, qui nous sert de réfectoire. Après qu'ils se soient restaurés, nous les aidons à prendre place dans le camion et nous les conduisons au centre de réfugiés de Lugano. Mes hommes et moi, nous étions heureux d'avoir fait une bonne action!

De bons rapports avec la population

Pendant les six semaines passées au Tessin en cet automne 1943, nous sommes accueillis à cœur ouvert par la population! Le soir, après l'appel principal, les quelques soldats et sous-officiers, qui restent au village pour assurer le ravitaillement des différents postes du secteur, sont souvent invités à passer la soirée dans des familles. Quant à moi, j'ai ma chambre chez une veuve, qui a mis à ma disposition la chambre de sa fille.

Le soir, quand je reviens du bureau de compagnie, où j'ai pris mes ordres pour le lendemain, je rentre chez ma logeuse qui, parfois, est encore dans sa cuisine où je vais lui dire: «Bona sera, Signora» et de me répondre: «Eh! sergente, beva il cafe?» Et c'est le *cappucino* qui arrive sur la table, accompagné parfois d'une grappa. Puis l'on bavarde le restant de la soirée. D'autres soirs, on se donne rendez-vous avec des collègues pour faire une partie de cartes au seul café du village Chez Aldo, qui allume son feu de cheminée, sur lequel il rôtit les châtaignes pour nous les offrir.

Nous sommes au début novembre: les Tessinois et les Juraissiens du Nord, ont l'habitude de fêter la Saint-Martin. Pour l'occasion, je suis descendu à Mendrisio avec mes quatre armuriers, il y a plusieurs établissements qui ont organisé des bals de la «San Martino». Nous entrons dans l'un d'eux, où il y a déjà passablement de monde. Nous apercevons une grande

table partiellement occupée, avec un monsieur et trois jeunes filles, qui nous accueillent. Le monsieur parle français, nous apprenons qu'il est mécanicien aux CFF et qu'il déteste le régime fasciste. Il nous offre une excellente bouteille de vin; nous passons une bonne soirée en dansant avec ses filles.

Fin de la relève

Vers la fin novembre, les hommes de la compagnie de mitrailleurs IV/18 profitent toujours des belles journées ensoleillées dans leurs positions de défense. Au-dessus du village de Coldrerio, notre batterie de quatre canons de DCA est au repos, après les survols de l'hydravion allemand. Bordant le verger, la forêt de châtaigniers commence à rougeoier sous le soleil d'automne. Au-delà de la forêt, on peut apercevoir, en direction de l'Ouest, les tirs de l'artillerie allemande, qui harcèle chaque jour les maquisards italiens retranchés dans les montagnes de la région de Domodossola.

La relève touche à sa fin et l'on commence à nettoyer le matériel pour le rendre à l'arsenal de Fribourg, qui est notre lieu de mobilisation et de démobilisation. Le chargement de celui-ci doit se faire en gare de Lugano, avec les autres compagnies du bataillon. Les journées s'écoulaient paisiblement dans l'attente du départ.

Dans le village de Coldrerio, sur la route conduisant à Mendrisio, nos camions sont parfaitement alignés, avec l'espace réglementaire, prêts au départ, mais une surprise nous attend. Sauf le capitaine et quelques hommes du bureau, personne n'est dans le secret. Avant d'embarquer sur les camions, le commandant d'unité ordonne le rassemblement de la compagnie sur la place du village, comme pour un appel principal. Le capitaine nous tourne le dos, ce qui nous paraît bizarre... Tout le monde reste silencieux dans l'attente de quelque chose. Tout à coup, par la petite ruelle venant de l'école, les écoliers avec leurs maîtres et leurs parents, le maire en tête du cortège, débouchent sur la place. Les enfants nous offrent un concert, accompagnés de quelques musiciens, sous la direction d'un «chef d'orchestre». Ils chantent plusieurs chansons du terroir. Les militaires et la population écoutent religieusement! A la fin du concert, le capitaine remercie les élèves et la population qui nous a si bien accueillis. Des larmes de joie coulent sur les joues des soldats et des civils qui regrettent notre départ. Ce sont des embrassades et des poignées de mains, dans l'espoir d'un au revoir.



En 1930, la Suisse construit sous licence 45 Fokker-CV, avec un moteur Hispano-Suiza de 750 CV; l'avion peut atteindre une vitesse de 250 km/h.

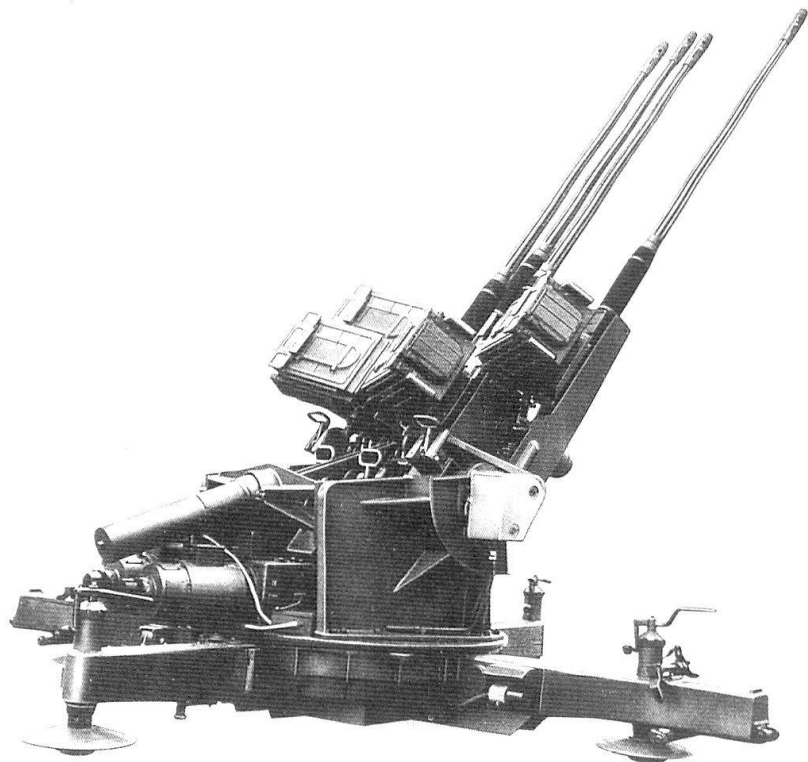
3. Les entreprises créées par Marc Birkigt

L'année 1953 est marquée par le décès de Marc Birkigt, survenu le 15 mars, à l'âge de septante-cinq ans. En Europe, il est très connu dans le monde industriel pour la valeur de ses produits et de ses inventions. Il a créé successivement les entreprises suivantes :

- Hispano-Suiza à Barcelone en 1904 (construction de voiture automobiles),
- Hispano-Suiza à Levallois en 1913,
- Hispano-Suiza à Bois-Colombes en 1914 (construction de moteurs pour automobiles et pour avions),
- l'usine Itala à Turin en 1920 (moteurs pour automobiles),
- les usines Hispano-Suiza et Wolsley à Birmingham en Angleterre.

Puis c'est la construction de l'usine Hispano-Suiza (Suisse) de Genève, terminée en 1939, qui travaille dans la construction de machines-outils pour l'industrie mécanique, puis dans l'armement dès 1942. Elle occupe jusqu'à 1400 ouvriers et employés, ce qui représente tout de même un joli bouquet ! Dans les années 1960, il y a encore l'usine de Vermissa-Hispano à Vernier, pour la construction de machines textiles.

J'y travaille de 1961 à fin 1964, en qualité de technicien. A titre privé, je suis appelé à mettre sur pied à Genève une usine pour l'occupation des handicapés par un travail rémunérateur. Hispano-Suiza Genève,



Le nouveau «Drilling» d'Hispano ; à 4 tubes de 20 mm, le HSS 831, avec pourvoyeur à doses. Il tire 4800 coups/min. La Suisse en achète 235 unités.

ve, m'a donné un sérieux coup de main gratuit en me déléguant, chaque fois qu'on nous livrait une nouvelle machine, son équipe d'entretien pour l'installer, sous la direction experte de son contre-maître, Monsieur Dobler.

En 1970, la société Hispano-Suiza (Suisse) de Genève est scindée en deux : les bâtiments de la rue de Lyon deviennent Hispano-Suiza-Oerlikon-Genève, dont la majorité du capital-actions de 7 millions de francs est en mains d'Oerlikon-Bührle à Zurich. Sur le marché de l'armement, il est un concurrent d'Hispano-Suiza Genève pour la vente des canons de DCA. Louis Birkigt, le fils de Marc, reprend Hispano-Suiza (Suisse) SA, au capital de 12 millions de

francs, pour la fabrication de machines, de moteurs, d'outillage, l'exploitation d'ateliers mécaniques de précision, la fonderie, la forge, et la fabrication de pièces détachées pour l'industrie. Ses bureaux sont situés au quai Wilson 33.

L'usine Hispano-Oerlikon, rue de Lyon, continue à travailler sous la direction de Zurich. A partir de 1975, elle construit pour l'armée suisse une partie du célèbre chasseur de chars *Piranha*, un engin blindé à six roues motrices. En 1963, l'usine Hispano-Oerlikon de Genève ferme ses portes et une bonne partie du personnel technique est transférée à Zurich. C'est la fin des usines Hispano de la rue de Lyon à Genève.

L. G.