

## **L ' AFFAIRE DU MUNSTERLAND**

### **23 Octobre 1943**

Brest, 22 Octobre 1943, 15 heures. Torpilleur T 23

A bord du torpilleur T 23 mouillé en rade, règne une intense activité comme à chaque fois d'ailleurs qu'un navire se prépare à prendre la mer. Mais, cette fois-ci, c'est un navire de guerre qui se prépare à appareiller et ce navire a même de grandes chances d'avoir à combattre dans les heures qui viennent. Autant dire que c'est avec beaucoup de minutie que tous ces préparatifs ont lieu. Entre la terre et le T 23 ainsi qu'entre les autres unités de la 4 Torpedoboot Flottille, s'établit un incessant va et vient de chalands et d'embarcations qui approvisionnent la flottille en munitions, vivres et matériel médical. Friedrich Karl Paul, Kapitänleutnant de la Kriegsmarine et commandant du T 23 supervise l'opération d'avitaillement depuis la passerelle, laissant à son Second, le soin du détail.

A quelques encablures de la 4-TF, huit dragueurs de mines entourent le mouillage du cargo *Münsterland*, un forceur de blocus bien connu de la Royal Navy qui le traque en vain depuis son entrée dans l'Océan Indien. Toute l'activité qui règne en rade à l'heure présente, est en fait liée à son appareillage. Commandé par le Capitaine au Long Cours Karl Schulz, officier de Réserve dans la Marine allemande, ce cargo de 6500 tonnes, ancien bâtiment de la Hamburg Amerika Line arrive d'Asie avec ses soutes remplies de manganèse, de caoutchouc, de tungstène et d'autres métaux précieux dont l'industrie de guerre de l'Allemagne a grand besoin. Cette nuit encore, il tentera une nouvelle fois d'échapper aux Alliés pour rallier Cherbourg...

A onze heures du matin, ce 22 Octobre, s'est tenue à bord du cargo une réunion opérationnelle à laquelle ont participé tous les Commandants des navires d'escorte. Les derniers détails ont été mis au point et il a été décidé que la 4-TF placée sous les ordres du Korvetten Kapitän Franz Kohlauf agirait non pas en escorte du convoi formé par le *Münsterland* et les dragueurs, mais comme force de protection éloignée qui naviguera au nord de celui-ci. La route à suivre est bien connue, elle longe la côte nord de Bretagne et est draguée quotidiennement.

Mais voici qu'à bord du *Münsterland*, tout comme à bord des dragueurs, l'activité des équipages se précise. Les chaînes sont virées au guindeau, les machines sont balancées, une bouffée de fumée sort des cheminées tandis que des signaux sont échangés. C'est l'appareillage. Lourdemment, le cargo évite une dernière fois sur son ancre puis met le cap sur la sortie du Goulet, encadré de ses protecteurs. Il est 16 heures.

Bien plus rapides que le convoi, les torpilleurs de la 4-TF ne prendront la mer que dans deux heures et ils sont bientôt seuls sur rade tandis que le *Münsterland* disparaît derrière les falaises de la pointe Saint Mathieu. Et puis, l'appareillage différé de la 4-TF n'est sans doute pas non plus tout à fait innocent, car les Alliés que la Résistance tient régulièrement au courant des mouvements du port vont penser que le forceur de blocus est faiblement escorté...

Plymouth, à la même heure.

Lentement, le croiseur anglais *Charybdis* descend la rivière Tamar ; il vient de quitter son bassin de Devonport pour aller mouiller sous l'île Drake, un mouillage qu'il connaît bien pour l'avoir fréquenté plusieurs fois. En effet, le navire qui est armé en croiseur anti-aérien est depuis son récent retour de

Méditerranée, fréquemment désigné pour occuper ce poste, ce qui permet de renforcer notablement la DCA côtière.

Avec un bruit de plongeon, l'ancre du *Charybdis* tombe à l'eau tandis que les maillons de chaîne filent en grondant par l'écubier. Sur la passerelle, le Capitaine de Vaisseau Voelcker et son Officier de quart, s'assurent par de fréquents relèvements que l'ancre ne dérape pas et que le croiseur est bien à son poste.

Mais, quelques minutes plus tard, tombe du système de sonorisation du navire, une voix impersonnelle et nasillarde qui vient rappeler chacun aux dures réalités de la guerre.

" L'équipage à préparer le navire pour l'appareillage !"

La déception est grande chez ceux qui espéraient profiter de cette nuit au mouillage pour pouvoir descendre à terre car ce soir toutes les permissions seront annulées et dans quelques heures, le croiseur aura repris la mer. Pour quelle destination ? L'équipage n'en sait encore rien, mais quelques uns toujours bien informés parlent déjà d'une intervention en Manche et la nouvelle se propage très vite dans tout le bord.

Placer le navire en état d'appareillage, cela signifie pour les hommes du pont non de quart, disposer sous les ordres du bosco, un maximum d'espars de bois sur les roufs. C'est là une vieille habitude qu'avait prise le Commander Whitfield alors qu'il était le second de Voelcker et qui, bien qu'il ait quitté le navire depuis quelque temps, a été conservée. Malgré leur lassitude, les hommes effectuent de bonne grâce et dans la bonne humeur cette opération dont ils n'ignorent pas qu'elle est avant tout destinée en cas de naufrage à sauver un maximum de vies. Et puis, comme partout, il y a le comique de service, celui qui en toutes circonstances sait trouver le mot qui fera rire. Le matelot Johnson est l'un de ceux-là.

- Hé bosco, voila votre espar !

Ernest Pryke, le bosco que vient d'interpeller le matelot se retourne et voit au milieu de l'hilarité générale, ce farceur de Johnson déposer cérémonieusement un bois d'allumette sur le bord du rouf. D'autres encore, inscrivent en riant leur nom sur ces espars qui le plus souvent sont de grandes planches.

- Celui-là m'est réservé ! Vous voudrez bien me faire la politesse de me demander la permission avant de l'utiliser !

De plaisanterie en plaisanterie, le temps passe et voici bientôt le croiseur prêt à prendre la mer. Silencieux dans son coin, le quartier-maître John Howard ne semble pourtant pas apprécier la gaieté de ses camarades. Kenneth Taylor, un matelot qui le connaît bien s'avance vers lui.

- Eh bien Johnny ! Tu en fais une tête ! Une peine de coeur, je parie !

- Oh non, même pas ! Rien qu'un coup de cafard ! Je ne sais pas pourquoi, mais cet appareillage ne me dit rien qui vaille. J'ai comme un pressentiment...

- Allons, c'est ridicule ! On en a déjà vu bien d'autres, non ? Tiens, souviens toi, les convois de Malte. Et les débarquements en Italie. C'était tout de même autre chose de plus risqué que ce que nous faisons depuis le retour en Angleterre ! Allez, t'en fais pas, tout ira bien !

Pas convaincu, Howard tourne le dos à son ami et poursuit son travail en silence.

T 23, Brest, 18 heures.

- L'équipage aux postes de manoeuvre !

En quelques minutes, une équipe de marins rejoint la plage avant où se trouve déjà un officier qui attend les ordres de la passerelle.

" A virer !"

Dans un raclement sourd, la chaîne remonte lentement dans l'écubier, rincée par un jet d'eau douce et surveillée par le maître de manoeuvre penché au-dessus des filières.

- A pic !

Friedrich Paul n'attendait que cette information pour donner ses ordres à la machine.

- Les deux bords en avant demi !

Dans la salle des machines du torpilleur, une sonnerie retentit tandis que l'aiguille du transmetteur d'ordres s'immobilise sur "*Halbe*". Un long frémissement parcourt le T 23 qui arbore en tête de mât le guidon de Chef de Flottille tandis qu'à l'arrière, l'eau brassée par les deux puissantes hélices se met à bouillonner comme le torpilleur commence à prendre de la vitesse. Dans son sillage viennent se placer le T 26 du Kapitänleutnant Quedenfeld, puis le T 27, Kapitänleutnant Verlohr, Hans Blöse et son T 22 et enfin, le T 25 de Wirich von Gartzten.

Un quart d'heure plus tard, alors que les maisons de Brest s'estompent dans les dernières lueurs du couchant, la flottille sort de la rade et met le cap à vingt noeuds vers la haute mer. Le sort en est jeté ! Les adversaires de l'un des combats les plus meurtriers qu'allait connaître la Manche sont désormais en route l'un vers l'autre. Le vent est faible, la mer peu agitée et la visibilité bonne.

HMS *Charybdis*, 20 heures.

"L'équipage aux postes de combat !"

George Voelcker, cet officier de 44 ans qui commande le *Charybdis*, croiseur de Sa Majesté, vient de faire rappeler ses hommes aux postes de combat ainsi que le veut la coutume après chaque appareillage. C'est le poste de combat de vérifications durant lequel, tout à tour, les appareils de pointage, les tourelles, les tubes lance-torpilles, les commandes, les machines, bref tous les éléments du navire, sont testés. C'est le moment ou jamais de procéder aux ultimes vérifications de tous ces systèmes parfois compliqués qui composent un navire de guerre car au combat, il ne peut être admis aucune défaillance, tant les conséquences pourraient en être funestes.

A quelque distance du croiseur, six destroyers rappellent aussi leurs équipages aux postes de combat. Quatre d'entre eux, HMS *Limbourne*, *Stevenstone*, *Talybont* et *Wensleydale* appartiennent à la classe *Hunt*. Assez peu rapides, comparé au croiseur, ils possèdent néanmoins une certaine expérience du combat sur mer dans la Manche, ayant eu à maintes reprises, l'occasion de se frotter aux S-Boot allemands, ces redoutables vedettes rapides qui surgissent de derrière l'horizon à très grande vitesse. C'est d'ailleurs en considération de cette expérience que l'Amiral Leatham, Commandant en Chef de la Navy à Plymouth a désigné le Commander Phips, Commandant du *Limbourne* comme second de l'escadre placée sous les ordres du croiseur. Quant aux deux autres destroyers, le *Grenville* et le *Rocket*, ce sont deux *Fleet class*, des navires puissants et bien armés. C'est bien sûr une force un peu hétéroclite, mais la Navy n'a rien d'autre de disponible ce soir pour intercepter le *Münsterland* car on s'en doutait bien, ce départ n'a pas manqué de lui être signalé par ses correspondants en Bretagne occupée.

Mais, revenons un moment à bord du croiseur, et plus exactement sur sa passerelle, alors que George Voelcker entouré de quelques officiers écoute attentivement le rapport de chacun au sujet des systèmes ou des appareils dont il a la charge. Les résultats sont bons, tout fonctionne bien. Certes, un

rodage est encore nécessaire car la plupart des officiers composant l'Etat-Major du croiseur sont nouvellement embarqués et parfois, Voelcker se demande si ce n'est pas une erreur d'avoir renouvelé toute sa vieille équipe du début en si peu de temps.

Pas très britannique comme nom que celui du Commandant ! En effet, le Capitaine de Vaisseau Voelcker a eu voici plusieurs générations des ancêtres allemands ! Oh son cas n'est pas isolé, il suffit pour s'en convaincre de rechercher les liens de parenté au sein même de la famille royale pour constater que par certains côtés, l'affrontement anglo-allemand est en soi une sorte de guerre civile. Enfin, quoiqu'il en soit, Voelcker est anglais et n'a jamais songé un instant qu'il pouvait par le sang ne pas en être tout à fait ainsi. Il est au service de l'Angleterre, son pays et s'il le faut, il donnera sa vie pour la défendre.

- Bien ! Je vais parler à l'équipage !

Sans plus attendre, un planton tend le micro au Commandant, puis enfonce les touches de sélection de l'appareil de diffusion afin de permettre à tous les hommes présents dans tous les compartiments du navire, aussi reculés qu'ils soient, d'entendre le message de leur chef.

- Ici le Commandant ! Bonsoir à tous ! Nous venons de prendre la mer et comme vous avez pu le constater, en compagnie de six destroyers, ceux que vous avez pu apercevoir à nos côtés. Nous sommes engagés dans une Opération Tunnel<sup>1</sup> et nous allons nous porter au devant d'un convoi ennemi qui a quitté Brest dans l'après-midi pour se diriger vers la Manche. Cela fait plusieurs fois que ce convoi échappe tant à nos navires qu'à nos avions mais j'espère bien que cette nuit sera pour lui la dernière. D'un point de vue puissance de feu, nous sommes très certainement en position de force. Il ne doit y avoir aucune difficulté à remporter une belle victoire et je suis persuadé qu'en rentrant à Plymouth demain matin, nous pourrons ajouter ce succès à notre crédit. Je suis certain que chacun d'entre vous fera son devoir. Bonne chance à notre *Charybdis*, bonne chance à tous. Terminé !

Dans tous les compartiments, les conversations un instant interrompues par l'annonce du Commandant, reprennent de plus belle.

- Je vous l'avais bien dit les gars, nous allons sur les côtes françaises ! Vous voyez, j'ai toujours des tuyaux de première !

Sur les destroyers, les Commandants ont aussi annoncé à leurs équipages quel était l'objectif de la nuit, *the target for tonight* ou encore *T for T* comme on le dit dans le langage usuel de la Navy. Là aussi, les commentaires vont bon train et il y a même certains officiers de destroyers qui s'étonnent des dispositions retenues.

- Comment ? C'est ce croiseur à peine rentré de Méditerranée qui commande la flottille ! C'est quand même un peu fort ! Et en plus, un croiseur anti-aérien ! Mais que fait-on de notre expérience dans ce genre d'opération ?

- C'est vrai, il me semble qu'il n'est pas à sa place parmi nous ! Enfin, on verra bien ! Il paraît que son Commandant est un officier remarquable...

- Oui, on le dit. J'ai entendu parler de lui par un camarade voici quelques jours. Il paraît qu'il a servi auparavant sur un sous-marin. C'est quand même une référence !

---

<sup>1</sup> Sous le vocable *Opération Tunnel* étaient désignées les missions de balayage d'est en ouest de la partie sud de la Manche, en gros entre Cherbourg et la pointe du Finistère. Si l'on en croit certains Commandants de destroyers, ces opérations n'emportaient pas l'assentiment de tous pour quantité de raisons dont leur fréquence qui en facilitait les embuscades allemandes.

Dehors, il fait maintenant nuit noire. Le ciel est couvert et par moments, tombe une averse, au grand dépit des veilleurs qui dehors, sont exposés à toutes les intempéries. L'escadre poursuit sa route cap au sud et chaque tour d'hélice désormais rapproche les adversaires.

T 23, 21 heures 45.

Friedrich Paul a quitté l'abri de navigation à l'intérieur duquel il s'était réfugié lorsque la pluie avait commencé à tomber. Cela n'était qu'une averse et heureusement, la visibilité est à présent redevenue bonne.

La visibilité. C'est bien cela le principal souci du Commandant Franz Kohlauf, le Chef de Flottille car, dans le domaine de la détection, les Allemands accusent un certain retard sur leurs adversaires. Ils ont à leur disposition deux systèmes : le FuMB et le FuMG. Le premier est un appareil qui détecte les émissions radio-électriques de l'ennemi pour autant qu'elles soient émises dans sa plage de fréquence et le second est un embryon de radar qui fonctionne dans la bande métrique. L'un et l'autre sont assez peu précis et doivent être manœuvrés manuellement. Quoi qu'il en soit, avec la bonne visibilité actuelle, ces insuffisances sont en partie palliées par le TZA, le système de pointage des tubes lance-torpilles dont les puissantes jumelles permettent maintenant de distinguer dans le lointain et cap à l'est, le *Münsterland* entouré de ses dragueurs d'escorte.

Côte à côte sur la passerelle, les deux hommes scrutent l'obscurité à travers l'optique de leurs jumelles de vision nocturne. Tout est étrangement calme. Kohlauf consulte sa montre.

- Faites rappeler aux postes de combat, Friedrich !

Paul retransmet l'ordre à l'officier de quart et au timonier qui au moyen de son fanal de signalisation répercute en direction des autres navires.

Aussitôt, dans les postes et les coursives du T 23, retentit le bruiteur d'alerte tandis que l'éclairage rouge qui est utilisé la nuit se met à clignoter. En quelques instants, les coursives sont pleines d'hommes qui se hâtent vers les tourelles, les tubes lance-torpilles, la passerelle, la machine... Trois minutes après la mise en alerte, Paul peut annoncer à son chef de flottille :

- Navire aux postes de combat et paré à manœuvrer !

Après la brève agitation occasionnée par ce rappel de l'équipage aux postes que chacun doit occuper en cas de combat, le navire est redevenu calme et silencieux. Les canoniers balancent les tourelles, les torpilleurs vérifient une dernière fois leurs tubes qui constituent l'arme la plus redoutable de ces torpilleurs de la classe *Elbing*. Déplaçant 1300 tonnes, ils sont capables, grâce à leurs turbines d'une vitesse de 34 noeuds et constituent de superbes machines de guerre.

Visible malgré la nuit, une fine moustache d'écume souligne de blanc l'étrave des unités de la 4-TF.

- Message Commandant !

Venu du PC Radio, un planton apporte un papier plié que le service du chiffre vient de décoder. Friedrich Paul le déplie rapidement et lit à haute voix à l'intention de Kohlauf.

- Du groupe de surveillance radio maritime : Aucun signal radio de l'ennemi jusqu'à maintenant.

Un casque d'écouteur sur les oreilles, le quartier maître radio du PC reçoit régulièrement des signaux codés qui pour toute autre unité n'ont aucun sens. Mais à bord du T 23, ils sont aussitôt déchiffrés et transmis à la passerelle pour être exploités. Voici d'ailleurs qu'à l'instant parvient un message de la station radar de l'île de Batz.

"4-TF, vous êtes actuellement à 2500 mètres du point prévu..."

La flottille qui a réduit depuis peu son allure se trouve maintenant dans le nord-ouest du convoi formé par le *Münsterland* et son escorte de dragueurs, toujours en vue de ceux-ci, sauf lorsque survient une averse ce qui devient de plus en plus fréquent.

La traversée va-t-elle s'effectuer sans rencontrer l'adversaire ? Sincèrement, ni Kohlauf ni Paul ne le pensent vraiment car l'un et l'autre connaissent la ténacité des Anglais. Ils se doutent bien que ces derniers doivent être déjà au courant de la sortie de l'insaisissable forceur de blocus et qu'il y a de grandes chances pour qu'une opération offensive soit tentée dès cette nuit. Mais, voici que le radio capte un nouveau message.

"Ile de Batz à 4-TF, une escadre ennemie pourrait faire route vers vous."

Voici un message qui sort de la routine des communications précédentes. Le radar côtier a du détecter des navires pour le moment non identifiés. Ce n'est encore qu'une information conditionnelle mais sans plus attendre, le FuMG est mis en alerte.

HMS *Charybdis*, même heure.

Engoncé dans son ciré, abrité sous son suroît et chaussé de bottes de mer, le matelot Dennis Nicholls est à son poste de combat. Il est veilleur sur l'aileron tribord de la passerelle du croiseur. Un endroit bien exposé à tous points de vue, mais dans l'immédiat, c'est surtout de la pluie que le jeune homme cherche à se protéger, son principal souci étant d'empêcher l'eau de s'infiltrer sous son ciré par le col.

- Veilleur bâbord, rien à signaler !

- Veilleur tribord, rien à signaler !

Depuis quelques minutes, l'escadre a pris les postes de combat. Les radars n'ont rien détecté, mais la Manche est désormais traversée et le *Charybdis* qui vient d'altérer sa course vers l'ouest est à présent au large de Guernesey que l'on n'a d'ailleurs pas aperçue. Pourtant, sur la passerelle, Voelcker ne peut s'empêcher d'avoir une pensée pour ces îles, parcelles du territoire britannique qui sont les seules à connaître l'occupation allemande. Quelle peut être la vie de ces britanniques qui hier encore étaient des hommes libres ? Elle ne doit pas être réjouissante tous les jours...

Le bruit des machines qui emplît tout le navire, n'est plus lorsqu'il parvient dans l'abri de navigation qu'un ronronnement accompagnant la vibration provoquée par les deux hélices quadripales qui, tour après tour sur sa route marine, propulsent à 15 noeuds les 5450 tonnes du croiseur. Il ne peut être question d'accélérer trop, les petits "*Hunt*" s'épuiseront inutilement en voulant suivre leur grand frère. Quant à la mer, bien qu'elle commence à se creuser sous les grains, elle n'a que peu d'effet sur la stabilité. Tout est encore calme. C'est le moment d'en profiter pour mettre au point la stratégie d'attaque et pour ce faire, George Voelcker a réuni autour de lui le Lieutenant Commander Gwynn ainsi que les deux officiers canoniers.

Ce n'est pas très facile, car ils sont nouveaux à bord et pas encore habitués à cet homme intransigent aussi exigeant envers lui-même qu'il l'est envers son équipage. Pourtant, ses hommes ont pour lui une véritable vénération, reconnaissant en lui l'un de ceux que l'on aime avoir pour chef. Enfin, la stratégie de combat est arrêtée. Dès que le contact sera établi, le *Charybdis* qui possède la plus grande puissance de feu se portera à l'attaque couvert par les destroyers, de façon à porter rapidement une estocade définitive dans le flanc de son adversaire. Selon les derniers renseignements que les Anglais possèdent, la seule escorte de dragueurs ne doit pas être en mesure d'opposer une bien

grande résistance à l'escadre. Sur ordre de l'officier d'artillerie, quatre obus éclairants sont chargés dans les tourelles avant. Ils serviront à illuminer l'objectif dès le début de l'engagement.

Dennis Nicholls observe les destroyers qui sont maintenant répartis de part et d'autre du croiseur tout en cherchant tant bien que mal à se protéger d'une nouvelle averse qui l'arrose copieusement. Fichtre ! Il faisait quand même meilleur en Méditerranée !

Les radaristes quant à eux, sont toujours muets...

Torpilleur T 23, minuit.

La routine de la navigation n'a été troublée par aucun fait nouveau depuis que nous avons quitté le Commandant Paul et les unités de la 4-TF à bord desquelles les conversations se limitent le plus souvent au minimum indispensable. Dans ces moments qui précèdent l'affrontement, les hommes sont tendus et partagés entre deux sentiments contradictoires : l'espoir et la crainte du combat. Bien sûr, ils ignorent encore la force de l'adversaire tout comme il ignore la leur, mais en matière de combat naval, la victoire ne revient pas nécessairement au plus fort et c'est souvent un détail, une opportunité, qui peuvent faire toute la différence.

Un signal lumineux apparaît sur l'un des navires. A brefs intervalles, longues et brèves se succèdent à la lampe Aldis. C'est le T 25 qui signale que son FuMB a un écho dans le Nord. Friedrich Paul ordonne aussitôt une recherche dans cet azimuth mais elle s'avère négative et le silence retombe sur le navire.

Minuit trente quatre. Message de l'île de Batz.

"Echo ennemi à 20 milles dans votre nord-est."

Cette fois, la menace se fait plus précise. Le FuMB effectue une recherche dans cette direction mais ne détecte rien.

- Alerte ! ordonne Kohlauf.

Si seulement vingt milles séparent les adversaires, le contact pourrait bien s'établir avant longtemps.

Minuit cinquante deux. Message de la station radar des Sept-Iles.

"A 00.47, écho identifié ennemi à 20 milles dans votre nord est, en route au 270. Vitesse estimée 12 à 15 noeuds."

- A tous ! Virement de bord de 70 degrés par la gauche ! Venir cap au nord !

Immédiatement, le chef de flottille a réagi à l'information et pour exécuter son ordre, Paul fait mettre la barre toute à gauche.

- Nous allons monter de cinq milles dans le Nord pour surprendre les Anglais sur un côté où ils ne nous attendent pas !

Depuis que la flottille est en état d'alerte, le silence radio a été levé et c'est par UK, le radio téléphone à ondes courtes que l'ordre de changement de cap est donné.

Moins de vingt minutes ont suffi pour effectuer le changement de position de cinq milles vers le nord. Il est alors 1 h 07 et Kohlauf fait exécuter un nouveau changement de route.

- Par la droite, venir au cap 070 ! Vitesse 12 noeuds !

Sur la carte, Friedrich Paul porte la dernière position de son navire : nord-ouest du Plateau des Triagoz. La pluie a repris tandis que dans le suroît, un gros nuage sombre monte rapidement vers la flottille. L'adversaire est toujours invisible mais pourtant on le sent là, tout près. D'ailleurs voici qu'un

nouveau relèvement radar fait état d'un écho probablement ennemi dans le sud-est de la flottille. Kohlauf et Paul se penchent sur la carte tout en réfléchissant. En quelques instants, leur conviction est établie : cet écho n'est pas vraisemblable. Sans doute un faux contact provoqué par les conditions atmosphériques. L'ennemi ne peut se trouver en cette position sinon il aurait déjà été détecté. Au contraire, il doit même se trouver plus au nord et se fiant à son instinct, le Korvetten Kapitän Kohlauf fait prendre un nouveau cap à la flottille.

- Par la gauche, nouveau cap 020 !

Cinq minutes plus tard, la 4-TF reprend son cap initial au 70. Le rythme s'est accéléré notablement au cours de ces dernières minutes. Des messages de plus en plus fréquents parviennent des stations côtières, de celle de Sept Iles en particulier.

"Sept Iles à 4-TF. Ennemi actuellement ouest des Triagoz toujours en route au 270 à 15 noeuds."

A la réception de ce message, le Commandant Paul sursaute. S'il en croit le radar à terre, il y aurait donc un second groupe allié dans les parages... Bigre ! la situation se complique. Mais cet écho est-il bien certain ? L'horizon est très assombri par l'averse et il n'y a pas moyen de le confirmer à l'optique.

Il est maintenant plus d'une heure du matin et il est temps à présent que nous retournions du côté anglais.

HMS *Stevenstone*, une heure vingt...

Message pour *Charybdis* : "Emission radio ennemie interceptée à 01.15 laisse supposer qu'une force allemande fait route pour nous attaquer."

"Reçu" répond laconiquement le croiseur dont le radar scrute vainement la nuit noire.

Ce message est un avertissement précis et le hasard qui a fait que le radio du *Stevenstone* ait pu le capter et le décoder est un atout précieux. Il semble pourtant que le *Charybdis* n'en saisisse pas toute l'importance. Les veilleurs quant à eux scrutent intensément la nuit mais il pleut trop pour espérer qu'ils aperçoivent quelque chose, pas plus que les radars qui n'obtiennent pas le moindre écho. Où diable donc se cachent ces Allemands ?

HMS *Charybdis*, une heure trente.

- Contact radar droit devant ! Distance 14000 yards !

L'annonce de l'opérateur radar semble tout-à-coup galvaniser George Voelcker. Enfin , il les tient ! Ouf! Il a eu bien peur de passer à côté sans les voir.

- A tous, conservez le cap actuel ! Vitesse 25 noeuds !

Hollingdale, l'officier artillerie a compris lui aussi que l'engagement est imminent.

- Tourelles A et B ! Chargez un éclairant par pièce !

Derrière le croiseur dont le sillage grossit rapidement, les destroyers *Limboune* et *Grenville* qui ont été distancés par la brutale accélération du *Charybdis* regagnent peu à peu du terrain. Qui plus est, et cela aussi a contribué à retarder les destroyers, l'ordre n'a pas été bien saisi par tous car plusieurs d'entre eux ne sont pas calés exactement sur la fréquence d'émission tactique. Ceci avait déjà été remarqué lors de la transmission de réglage à faible puissance effectuée à Plymouth avant l'appareillage mais le manque de temps et les impératifs stratégiques n'avaient pas par la suite permis de revenir sur ce point.

Les adversaires ne se voient toujours pas mais maintenant, la distance décroît régulièrement. Le contact n'est plus qu'une question de minutes.

T 23, 1 heure 36...

"Chef de flottille à tous : ligne de file !"

L'opérateur du radio téléphone transmet aussitôt l'ordre à la flottille dont tous les torpilleurs accusent réception sans délai tandis que les navires de la 4-TF, ombres noires sur fond de nuit sombre, évoluent pour se placer les uns derrière les autres. Batz confirme un contact imminent. Que ce soit à travers l'optique des jumelles de nuit, à travers celle du TZA ou celle du télépointeur, des dizaines d'yeux cherchent fébrilement l'adversaire. Un silence pesant s'est abattu sur tout le navire. Un silence fait de toute la tension des équipages, celle qui précède le déchaînement des armes. Dans quelques minutes, voire quelques secondes, ce sera l'affrontement, le vacarme des canons, le feu des explosions et peut être même la mort pour certains.

Une heure quarante. Temme le chef timonier indique que selon ses projections sur la table traçante, l'ennemi doit être en ce moment à trois milles du T 23. Toujours rien en vue. A présent, la 4-TF gouverne au cap 98, droit sur les Anglais. La pluie tombe par intermittence et la visibilité n'est guère supérieure à un mille.

Peter Wegner, l'officier canonnier donne brièvement quelques directives. Figés devant leur plateau de lancement, les torpilleurs du Lieutenant Arp sont prêts à ouvrir le feu dès l'instant où l'ordre en sera donné. Il est 1 heure 42.

- *Herr Kaleunt* ! Plusieurs ombres entre le 350 et le 080 ! hurle depuis la hune de veille le matelot Pirnke.

Friedrich Paul oriente les jumelles de son TZA dans la direction indiquée et découvre à son tour sur tribord avant, une ombre de grande taille. Proue imposante, passerelle massive surmontée d'un mât, deux cheminées puis le mât arrière... Un croiseur !

- Paré aux torpilles !
- Reconnu optique !
- Distance 3000 mètres !
- Paré pour un tir en automatique !

Tout va maintenant très vite. Rapides et précis, les ordres fusent dans tous les secteurs du navire. Bien huilée, la redoutable machine de guerre est en marche.

- Arp, avez vous visuel sur le croiseur de tête ?
- Parfaitement, *herr Kaleunt* ! Pile dessus !
- Bien ! Sur le navire de tête, attention pour tirer ! *Torpedo... Los... Los* ! Sur le navire qui le suit, gisement 40 droite, dérive 20 !
- Placé !
- *Los* !

L'air comprimé siffle dans les tubes et à bref intervalle, retentissent les six "plouf" des torpilles qui plongent en direction de leur but.

- Lancement effectué !
- A toute la flottille : par la droite, virement de bord de 120 degrés ! Nouveau cap 218 !

*Charybdis*, 1 heure 43...

- Radar à passerelle, distance du but 4000 yards !

C'est le moment ! Le convoi est là, à portée des canons du croiseur ! Voelcker interpelle son officier d'artillerie.

- A vous Hollingdale !

- Bien Sir ! Tir de quatre éclairants ! Exécution tourelles A et B ! Tourelles C et D, alerte ! Tir à volonté dès que l'objectif sera en vue !

La lueur de départ des coups déchire la nuit, éclairant brièvement les tourelles avant. La déflagration secoue le navire et tandis que le grondement des pièces de 130 mm roule encore jusqu'à l'horizon, quatre obus dépotent dans le ciel, illuminant le *Münsterland* et son escorte de dragueurs.

Sur l'aileron bâbord de la passerelle, le maître Reg Pitt dont Nicholls est l'adjoint scrute intensément la nuit. Il n'a pas encore aperçu les Allemands. Ah si ! En voici un... puis un autre, juste derrière et encore un autre ! Mais... *My God* ! ces sillages qui filent vers nous !

- Alerte ! Torpilles au gisement rouge 85 !

Dennis Nicholls regarde aussitôt dans la direction indiquée et aperçoit à son tour les traits fluorescents des torpilles allemandes qui se dirigent droit vers le croiseur.

- *Goodness gracious* ! Elles sont pour nous !

Sur la passerelle, George Voelcker vient lui aussi de reconnaître le sillage mortel.

- A gauche toute pour l'amour du Ciel !

Frénétiquement, l'homme de barre tourne sa roue et lentement, beaucoup trop lentement, le croiseur commence à abattre sur la gauche. Trop tard !

Dans un fracas terrifiant, la première torpille explose juste sous la passerelle, projetant au sol ceux qui s'y trouvent. Ils n'ont même pas le temps de se relever qu'une seconde percute le croiseur dans un immense éclair blanc. La machine est touchée. Par la brèche de la coque éventrée, l'eau s'engouffre noyant les mécaniciens et les chauffeurs que l'explosion a épargnés. Des jets brûlants de vapeur s'échappent en sifflant des conduites rompues. C'est un effrayant désordre qui règne dans les fonds du *Charybdis* : débris de toute sorte, fumée, vapeur, poussière, corps sans vie qui entravent la progression des survivants et, pour rendre ce désastre encore plus terrifiant, voici que maintenant c'est la lumière qui s'éteint. Dans l'obscurité des compartiments du croiseur, en particulier dans la machine, c'est la lutte des rescapés pour atteindre une issue. Trébuchant, toussant, pleurant, ils se ruent vers le sas de sortie mais tous ne passeront pas et l'eau qui leur arrive à présent à la ceinture continue de monter inexorablement. Partout ce ne sont que cris de douleur ou de frayeur, des cris que la mer éteint les uns après les autres à mesure qu'elle emplit le navire.

Dès l'explosion de la première torpille, John Hamilton, l'ingénieur mécanicien principal a donné l'ordre de libérer la vapeur sous pression mais il n'est pas certain que dans le fracas son ordre ait été bien compris et ordonne l'évacuation de la chaufferie. Dans ce compartiment aussi, c'est l'enfer. Prisonniers de leur navire qui coule, les chauffeurs, les soutiers, les mécaniciens se précipitent vers le puits de sortie, à-demi fous de peur ou de douleur car certains ont été grièvement brûlés par la vapeur qui un peu partout jaillit en sifflant. La traditionnelle discipline de la Marine ne suffit plus à endiguer la frayeur de tous ces hommes qui ne savent que trop bien que si dans quelques secondes ils ne sont pas sortis de ce piège, ils n'auront plus aucune chance de revoir le jour. Sournoisement, drapée dans les plis de l'obscurité, la Mort cueille à pleins bras nombre de jeunes vies.

A l'étage supérieur et au niveau du pont, la situation n'est guère meilleure. Des incendies se sont déclarés et une fumée asphyxiante envahit postes et coursives. Des hommes affreusement touchés se traînent sur le sol en criant, espérant encore atteindre le pont et l'air pur. Parfois, l'un d'entre eux renonce à lutter ; les poumons emplis de gaz toxiques, il abandonne et se laisse emporter par la mort,

sans un mot, sans un cri. Le *Charybdis*, ce croiseur au brillant palmarès n'est plus qu'un enfer dans lequel l'eau et le feu se disputent la proie.

Mais voici que quelques instants plus tard, tout l'arrière du bateau se soulève dans un bond fantastique. Une troisième torpille vient de frapper le navire. Cette fois, c'est le coup de grâce. La gîte s'accroît et l'arrière s'enfonce de plus en plus vite.

HMS *Limbourne*, 1 heure 44.

Le matelot canonnier Harold Batty est le servent de l'affût de DCA bâbord du destroyer, juste sous la passerelle, sur le pont-teugue. L'action vient de s'engager et il se cramponne nerveusement à sa pièce, attendant comme le reste du navire, l'explosion de l'obus éclairant que le canon de 102 vient de tirer alors que le silence succède au fracas de départ du projectile.

Tout à coup, une lueur gigantesque apparaît sur le croiseur qui se détache brillamment sur le fond obscur de l'horizon. Un instant plus tard, une deuxième puis, une troisième explosion retentissent lugubrement. Sur la passerelle, une voix crie.

- Le *Charybdis* est touché !

Puis, la même voix crie encore :

- Torpilles sur bâbord !

Batty se penche pour regarder et cela avec d'autant plus de facilité, qu'il n'est pas sanglé à son canon ainsi que le prévoit le règlement. En fait, il préfère au grand dam du maître canonnier qui perd son temps à lui rappeler la consigne, être libre de ses mouvements et se cramponner à l'affût comme il le ferait avec une mitrailleuse. Dans un instant, sa désobéissance va lui sauver la vie...

Ce qu'il aperçoit par dessus le flanc du bateau le fait frissonner de peur. A moins de 50 mètres, le sillage fluorescent d'une torpille est clairement visible et ce sillage se dirige droit vers la partie du navire où il se trouve.

- A plat ventre Grimes, elle est pour nous !

Dans un fantastique bond, Batty et son camarade Grimes se plaquent contre la cloison de la chambre des cartes à l'instant précis où la torpille explose.

Un épouvantable fracas suit l'impact et Harold Batty, les yeux agrandis par l'horreur voit le navire se déchirer littéralement devant lui. L'affût auquel il se cramponnait l'instant d'avant est arraché de son embase et, projeté au-dessus de sa tête, il va se ficher dans la cloison de la chambre des cartes. Derrière cette cloison, c'est un affreux carnage. En traversant la paroi, la volée du canon a horriblement mutilé les malheureux qui se trouvaient là. Ceux-ci seront morts sans réaliser ce qui leur arrivait.

Ce moment de stupeur passé, Batty et Grimes encore sonnés par la violence de l'explosion se relèvent pour constater que leur bateau est coupé en deux juste devant eux, un peu en avant de la passerelle. La partie avant du destroyer se couche lentement et disparaît sous les eaux, entraînant avec elle les servants de la pièce de 102. La dernière vision que Batty garde de ce cauchemar est celle de la plage avant inclinée et de deux corps inanimés qui sont allongés dessus. Sur la passerelle d'où ne vient plus aucun ordre, règne un silence angoissant. Le matelot escalade l'échelle qui y conduit mais ce qu'il découvre en y parvenant l'épouvante. Les deux veilleurs bâbord sont toujours à leur poste mais ils sont morts, coupés en deux par l'explosion. En tremblant, il redescend l'échelle.

C'est alors que pour la première fois, Harold Batty se rend compte qu'il est blessé car une douleur fulgurante au niveau de la fesse droite lui arrache un cri. Instinctivement, il porte la main à la blessure.

Il ne saigne pas mais sa fesse pend d'une bien curieuse façon. Allons ! Il n'est pas temps de s'inquiéter de cette blessure. Il faut d'abord qu'il sauve sa vie. L'arrière du *Limbourne* paraissant intact, c'est vers cette partie qu'il se dirige.

T 23, 1 heure 45.

A l'instant où les obus éclairants tirés par les Anglais illuminaient le ciel, Friedrich Paul aperçoit le résultat de son tir. deux de ses torpilles au moins ont fait but sur le croiseur et une autre a touché un destroyer. Le résultat en est saisissant. Une longue colonne de flammes a bondi vers le ciel pour s'éteindre aussitôt puis, la coque du croiseur s'est illuminée de rouge avant de s'embraser. Assourdi, le fracas des explosions leur parvient quelques secondes plus tard.

La guerre vient de se déchaîner sur ces eaux encore si tranquilles un instant auparavant.

" T 23, tir d'éclairants !"

C'est Kohlauf qui vient de donner cet ordre tandis que les torpilleurs de la 4-TF achèvent de lancer leurs dernières torpilles en direction des destroyers anglais indemnes. A la lueur d'un éclairant, le *Limbourne* apparaît fugitivement. Il est seul. A quelques centaines de mètres devant lui, le *Charybdis* à bord duquel l'incendie fait rage est clairement visible. Les canonnières concentrent le feu sur lui.

"Chef de flottille à tous : virement de bord de 90 degrés par la droite ! Poursuivez le feu au canon !"

Ce nouveau cap éloigne la 4-TF du lieu du bref engagement. Derrière eux, les deux navires touchés brûlent. Les autres destroyers ne ripostent pas et d'ailleurs, on ne les voit même plus, ce qui étonne Paul et Kohlauf. Salve après salve, les canons des torpilleurs crachent leurs obus jusqu'à être en limite de portée. A la fin du combat, Wirich von Gartzzen, commandant le T 25 notera qu'il a tiré pas moins de 396 coups avec ses pièces de 105 mm. Curieusement, la riposte anglaise est toujours inexistante...

"A tous, venir par la gauche au cap 130 ! Vitesse 24 noeuds ! Cessez le feu !"

Une nouvelle fois, Kohlauf vient d'ordonner un changement de cap que le radio téléphoniste retransmet aussitôt.

- Attention passerelle, de FuMG ! Echo dans le 270 à 600 mètres !

Le servant de l'instrument vient de déceler un écho bien proche ! Toutes les jumelles se portent dans la direction indiquée. Fausse alerte. Il n'y a rien dans l'azimut indiqué.

Depuis la passerelle de son T 23, Friedrich Paul aperçoit encore par moments nombre de petites lumières qui dansent sur l'eau ainsi qu'un destroyer qui, dans le lointain, émet frénétiquement en morse optique la lettre " T ", ce qui sans doute signifie une attaque par torpilles ainsi que le pensent les officiers allemands.

1 heure 53. Ordre du chef de flottille.

"A tous, ligne de file, 21 noeuds ! Tous les navires au rapport !"

Le Commandant Kohlauf et Paul se demandent pourtant si la flottille ne devrait pas retourner sur les lieux du combat où elle pourrait faire quelques prisonniers. Il faut évidemment peser le pour et le contre car il existe un risque sérieux de se retrouver placé en situation d'infériorité depuis que tous les navires sauf le T 25 ont tiré la totalité de leurs torpilles et qu'en cas de nouvelle attaque, ils n'auraient plus que leurs canons pour se défendre. Qui plus est, selon les stations côtières, il pourrait y avoir dans les parages un second groupe ennemi, lui aussi conduit par un croiseur. Non, il est plus sage de renoncer et le *Münsterland* qui se trouve à quelques milles dans le Sud est trop précieux pour être abandonné.

- Laissons les Anglais repêcher leurs hommes ! dit Kohlauf. Nous avons plus important à faire. Cap au 130, 19 noeuds !

Il est un peu plus de deux heures du matin et le contact visuel avec les Anglais a été perdu. L'engagement n'a duré que dix minutes !

Intact, le *Münsterland* fait route vers le port de Lézardrieux pour se mettre à l'abri d'une nouvelle attaque.

HMS *Charybdis*, 1 heure 50.

Un peu plus de cinq minutes se sont écoulées depuis que le croiseur a été touché. Dans les fonds du navire, des dizaines d'hommes ont déjà trouvé une mort affreuse, dans les chaufferies en particulier. Au travers des informations forcément parcellaires qui parviennent jusqu'à lui, George Voelcker a compris que ce navire qu'il aime tant, son cher navire, est perdu et qu'il est temps de donner l'ordre qu'un Commandant ne donne jamais qu'à regrets.

- *Abandon ship* ! Aux postes d'abandon !

Il en est grand temps car le *Charybdis* dont la gîte atteint maintenant cinquante degrés sur bâbord, s'enfonce de plus en plus par l'arrière. Ce n'est plus qu'une question de minutes. Une nouvelle explosion secoue le bateau. Interne ou externe ? Munitions ou torpille ? Nul ne le sait et à vrai dire personne ne s'en soucie plus car le mouvement d'engloutissement s'accélère insensiblement. A mesure que l'ordre de Voelcker parvient à l'équipage, les espars de bois et les radeaux sont jetés à la mer.

Alors qu'il descend de la passerelle, Dennis Nicholls rencontre Bill Hustler, l'un de ses meilleurs amis.

- Bien content de te voir vivant, Bill ! M'est avis que nous en avons pris un sacré coup !

- Pour sûr ! Cela me rappelle quand j'ai été coulé avec le *Kandahar*. C'était pareil !

Péniblement, les deux hommes se fraient un chemin vers le pont principal d'où montent des appels et des cris de douleur. En quelques instants, les 569 hommes de l'équipage ont vu leur navire s'arrêter de vivre. HMS *Charybdis* n'est plus qu'une épave que la mer a déjà commencé à engloutir. Pour un certain nombre d'entre eux, tout est désormais fini, mais pour les survivants, qu'ils soient blessés ou indemnes, c'est une longue agonie qui commence. Le mazout dont on ne sait comment il a pu se répandre sur le pont, le rend terriblement glissant. Les plus affaiblis ne peuvent s'y cramponner et glissent à la mer en hurlant.

Encore choqué par les explosions, Ernest Pryke s'est relevé. Aucun doute hélas n'est permis ; son bateau est bel et bien en train de mourir. Le bosco a quitté les écouteurs de son téléphone car malgré ses appels, aucun son ne parvenait plus jusqu'à la passerelle de secours dont il avait la charge. Cette passerelle est située vers l'arrière du bâtiment, sur le même rouf que celui qui supporte le télépointeur d'artillerie. D'ailleurs, le choc de l'explosion a été si violent que ce télépointeur a été arraché de sa base et gît à présent, renversé sur le sommet du rouf et dans le noir qui a présent enveloppe le navire, Pryke n'a même pas pu se rendre compte si le servant du télépointeur a pu s'extraire de son poste. Des appels au secours fusent de partout à la fois et il ne peut, lui qui est encore valide, qu'aider les plus atteints à regagner le pont principal. Beaucoup de ceux qu'il aide sont atrocement brûlés et il faut les soutenir, ce qui n'est pas chose facile alors que la gîte augmente de plus en plus.

"*Abandon ship ! Abandon ship !*"

Comme beaucoup, Ernest Pryke a entendu ce cri sans trop savoir d'où il a pu venir. Encore commotionné, il parvient cependant à escalader le plan incliné qu'est devenu le pont pour se retrouver

juché sur le flanc tribord du croiseur qui est maintenant découvert jusqu'à la quille de roulis. Partout sur la mer, brillent des petites lumières. Ce sont les lampes qui équipent les gilets de sauvetage et qui sont destinées à mieux retrouver les naufragés dans la nuit. Il y en a des dizaines, les unes isolées, d'autres agglutinées autour des quelques radeaux qui ont pu être mis à l'eau car en raison de la gite soudaine prise par le navire, il n'a pas été possible de lancer un seul canot.

Au milieu de toute cette détresse, le râle du *Charybdis* est parfaitement audible et couvre par instants les cris des naufragés. Ce râle n'est autre que l'horrible grondement accompagné d'un gargouillis sinistre que fait la mer en pénétrant dans le cœur du bateau éventré. C'est le cri d'un navire qui boit la mort et pour lequel son équipage ne peut plus rien.

Bill Hustler et Dennis Nicholls sont eux aussi parvenus jusqu'au flanc tribord de leur pauvre bateau qui lentement, se couche pour mourir. Epuisés, ils s'assoient là quelques instants car il leur semble que le *Charybdis* ne s'enfonce plus. Répit de courte durée ! Des fonds du navire, montent d'étranges craquements.

- Je crois qu'il va falloir sauter, Dennis !

Avec précaution, les deux hommes se laissent glisser et prennent pied sur la quille de roulis largement découverte. A la hâte, Nicholls se débarrasse de son ciré et de ses bottes, mais il conserve son surôit... Pourquoi ? Il n'en sait encore rien lui-même.

- Allez Bill, allons-y !

Deux plongeurs et deux têtes qui font surface quelques instants plus tard en toussant, crachant et pleurant. Sur une épaisseur de plusieurs centimètres, la surface de la mer n'est plus que mazout. Liquide noir et visqueux, c'est le sang du *Charybdis* qui s'échappe de ses plaies béantes.

- Sauvons nous Bill, le bateau va nous aspirer avec lui...

Une quinte de toux déchire la gorge de Nicholls qui se met à vomir.

Ernest Pryke a plongé lui aussi, mais voici qu'au moment de refaire surface, des mains s'accrochent à lui, l'entraînant sous l'eau. Frénétiquement, il doit agiter les jambes afin de se débarrasser du malheureux qui, en se noyant, risque de le noyer lui aussi. Heureusement, l'obscurité complice ne lui permettra pas de savoir qui était cet homme qu'il ne pouvait sauver.

A mesure que le croiseur se couche, les incendies s'éteignent ; cette fois encore, l'eau l'emporte sur le feu. A présent, le croiseur est complètement couché sur bâbord tandis que son arrière s'enfonce de plus en plus. Tout autour de l'épave, des nageurs s'éloignent aussi vite que possible.

Soudain, retentit un grondement impressionnant, suivi immédiatement après, du sifflement de l'air qui s'échappe. C'est le navire qui rend son dernier soupir et tout autour de lui, la mer se met à bouillonner comme l'arrière s'enfonce d'un seul coup. L'étrave se dresse verticalement sur une hauteur d'une trentaine de mètres. Au sommet de cette pyramide, scintillent deux lueurs, deux naufragés à qui l'on crie de sauter tant qu'il en est encore temps. Mais ni l'un ni l'autre ne bougent...

Alors, rapidement et presque sans bruit, le bateau s'enfonce verticalement, salué par le triple hurra des quelques dizaines de rescapés qui surnagent parmi les débris. Une grosse bulle d'air crève la surface.

C'est fini ! HMS *Charybdis* est mort. Il avait trente sept mois et six jours...

Epuisé, Dennis Nicholls a finalement réussi à atteindre un radeau autour duquel ce sont quelque soixante dix naufragés qui tentent de se cramponner alors que celui-ci n'est conçu que pour vingt cinq. L'inévitable arrive. Survient une vague qui le déséquilibre et il se renverse. Plusieurs hommes disparaissent. Il en sera ainsi encore bien des fois.

Sur un autre radeau, le Commandant Voelcker cède sa place à un matelot blessé. Nul ne le reverra plus vivant.

A quelques dizaines de mètres de là, Ernest Pryke est lui aussi accroché aux poignées d'un radeau surchargé qui à son tour, chavire plusieurs fois. Pressentant le danger mortel couru par ceux qui se retrouvent prisonniers sous le radeau à chaque fois qu'il se retourne, le bosco crie de ne pas monter dessus mais de se tenir aux poignées. Peine perdue ! Allez donc faire comprendre à quelqu'un qui ne sait pas nager que son salut est dans l'eau et pas sur le radeau.

Sur les lieux du naufrage, c'est maintenant l'ombre de la mort qui plane au-dessus des malheureux naufragés, faisant une ample moisson de jeunes vies dans leurs rangs pas encore épars. Le fracas du combat s'est éteint, les autres navires ont disparu et la pluie continue de tomber. C'est une longue et angoissante attente qui commence pour ces dizaines d'hommes dans le froid et la peur d'une nuit humide d'octobre. Silencieusement, Dennis Nicholls prie. Beaucoup d'autres aussi, croyants ou incroyants qui murmurent leur détresse en appelant le Ciel à leur secours. Dans la solitude glacée de la nuit, chaque homme est seul avec lui-même car c'est d'abord et surtout en lui qu'il va devoir puiser l'énergie pour survivre.

Une heure s'est maintenant écoulée depuis le torpillage et le froid devient de plus en plus difficile à supporter pour tous ces malheureux que le destin vient de précipiter dans les eaux froides de la Manche. Une heure qui aura vu déjà bien des renoncements, bien des abandons. Le long d'un radeau, des doigts engourdis lâchent prise... une tête tombe face dans l'eau et ne se relève pas... Dix fois, cent fois sur sa moisson, la Mort remet son ouvrage.

Lorsque Pryke peut monter sur le radeau auquel il s'accrochait, ils ne sont plus qu'une vingtaine d'hommes. Une autre vingtaine au moins a déjà disparu dans le gouffre sombre des vagues.

- Ecoutez-moi les gars ! C'est le bosco qui vous parle ! Restez comme vous êtes et ne bougez pas même si vous avez l'impression que le radeau va chavirer. Ce n'est que comme cela que vous serez sauvés ! Allez, courage ! On va bientôt venir nous repêcher.

Et l'autorité naturelle du bosco fait merveille. Les hommes ne bougent plus, le radeau ne chavire plus. Ceux-là seront sauvés.

Sur le radeau de Nicholls, afin de lutter contre l'engourdissement qui conduit tout droit à la mort, les hommes chantent, les plus forts soutenant les plus faibles. Et ainsi, passent les heures. Mortellement longues.

Il y a quelque temps déjà, on a cru le salut proche en apercevant l'ombre d'un navire mais il est passé sans s'arrêter. Certains disent avoir entendu parler allemand quand il est passé... Quelle importance, songe Nicholls, ami ou ennemi cela ne fait plus grande différence à présent.

A plusieurs milles de là, la 4-TF s'est regroupée pour conduire le *Münsterland* à l'abri dans le port de Lézardrieux où il trouvera refuge jusqu'au lendemain. Cette mission accomplie, les torpilleurs du Commandant Kohlauf, maintenant trop éloignés de la zone de combat et de surcroît, démunis de torpilles, mettent le cap sur Saint Malo.

Il est sept heures trente lorsque le T 23 laisse tomber son ancre dans l'estuaire de la Rance, en rade de Dinard. A cette heure, les destroyers britanniques sont enfin de retour sur les lieux du torpillage.

L'aube est maintenant proche et à si faible distance de la côte de Bretagne occupée, les Anglais n'auront pas beaucoup de temps à consacrer au sauvetage de leurs camarades. Le *Limbourne* ou plutôt ce qu'il en reste est encore à flot. C'est le *Rocket* qui le retrouve ainsi à la dérive. Deux tentatives de re-

morquage échouent. Il faut se résigner à couler l'épave. Le transbordement des rescapés s'effectue rapidement puis, le *Rocket* prenant quelque recul, pointe ses tubes lance-torpilles sur son camarade de combat. En sifflant, deux torpilles quittent les tubes. Deux explosions et le *Limbourne* à son tour n'est plus.

Dans le même temps, les autres destroyers sauvaient quelques dizaines d'hommes choqués et épuisés. Mais, embarquons plutôt à bord du *Stevenstone* au moment où il parvient à proximité d'un radeau portant un groupe de marins.

L'équipage disponible s'est massé le long du bord le long duquel pendent des filets destinés à faciliter la montée à bord. De la passerelle, le Commandant fait passer l'ordre :

- Nous ne pourrons pas rester longtemps sur les lieux. Laissez ceux que vous verrez avec la tête dans l'eau. Il ne faut essayer de sauver que ceux qui sont encore vivants !

Sur le radeau de Nicholls, c'est la joie. Enfin ils sont sauvés ! Oui, ils vont être sauvés mais pas tous. Le matelot Pearce tout à la joie de voir approcher le *Stevenstone*, se lance à la nage en sa direction puis soudain disparaît, happé par le remous des hélices.

Courageusement, des matelots du destroyer descendent le long des filets afin d'aider ceux qui sont trop faibles pour monter à bord. Dennis Nicholls dont le salut décuple les forces, grimpe sans aide. Tous n'auront pas sa chance. Certains, exténués, échappent aux sauveteurs qui ne parviennent pas à retenir ces corps englués de mazout et retombent à la mer.

Quinze minutes plus tard, alors que l'horizon blanchit à l'est, les machines sont remises en route.

Un nouveau jour se lève sur la Manche ; à l'obscurité de la nuit succède une aube blafarde. Sur les lieux du bref mais meurtrier engagement, un silence lourd a fait place au fracas du combat. De cette nuit de fureur, il ne subsiste plus sur la mer qu'une immense nappe de pétrole et des centaines de cadavres qui dérivent lentement au gré des courants, au milieu d'innombrables épaves.

En Bretagne et dans les îles anglo-normandes, la tragédie ne sera connue que trois semaines plus tard lorsque la mer rejettera plus de cent corps sur les plages. Ces marins seront inhumés avec les honneurs militaires à Dinard, Saint Briec et Guernesey où aujourd'hui ils dorment leur dernier sommeil.

Cette fatale opération coûtait à la Royal Navy deux navires et 504 hommes dont trente officiers. Le *Münsterland* qui avait échappé encore une fois devait finalement rencontrer son destin trois mois plus tard, sous le feu des batteries côtières alors qu'il tentait de forcer le Pas de Calais.

Ce récit est extrait du livre "*1850-1950 Cent ans d'histoires de mer dans la Manche*",  
© Yves Dufeil, 1975