

Prendre la mer un vendredi 13 !

Aucun marin bien né n'accepterait cela !

Et pourtant, l'équipage du sous-marin U 93 va bien devoir s'y résoudre. L'intervention du Commandant lui-même auprès du Chef de la 4e Flottille n'a rien changé. Un ordre est un ordre et il faut bien que le Kapitänleutnant Edgar Spiegel von und zu Peckhelseim, tout Freiherr et Baron qu'il soit s'incline. Finalement, il parvient à convaincre ses hommes en leur faisant remarquer que même s'ils prennent la mer le 13, ce n'est pas véritablement le début de la mission mais une simple traversée de routine depuis Emden jusqu'à l'île-forteresse d'Heligoland où le sous-marin doit compléter ses approvisionnements et appareiller véritablement le lendemain, samedi 14. Il est vrai aussi que cette mission revêt un caractère particulier car c'est la première de ce bateau tout neuf qui vient juste d'achever ses essais et de parfaire l'entraînement de son équipage. Certes, cette dernière partie a été simplifiée par le fait que Commandant et hommes se connaissaient déjà ; ils ont pour une partie d'entre eux, navigué auparavant sur l'U 32 qu'ils ont quitté il y a quelques mois pour armer l'U 93 alors en achèvement au chantier Germania de Kiel.

C'est ainsi que sous un ciel bas et gris, le samedi 14 Avril 1917, l'U 93 met le cap au Nord, en route vers son secteur d'opérations, une zone située à quelque 200 milles au large entre la côte d'Irlande et l'entrée occidentale de la Manche. Ses ordres de route prévoient qu'il devra passer au large des Iles Shetland avant de redescendre vers le sud en longeant la façade atlantique de la côte irlandaise. La guerre sous-marine sans restriction a été déclarée depuis le mois de Février et les sous-marins allemands font des ravages dans les rangs des navires alliés, étranglant chaque jour un peu plus l'ennemi anglais. Von Spiegel et ses hommes sont aussi impatients d'étoffer à leur tour leur tableau de chasse.

La première occasion se présente dès le lendemain quand pendant son quart, l'Oberleutnant Wilhelm Ziegner, officier en second, remarque une voile à l'horizon et met le cap dessus en appelant son Commandant. A mesure que ce voilier se rapproche, on peut reconnaître une goélette et dans cette zone de la mer du Nord, il y a tout lieu de penser qu'elle peut être sinon anglaise, du moins appartenir à un pays qui commerce avec l'Angleterre. Sans plus attendre, dès qu'elle arrive à portée du canon de 105, les canonnières envoient deux coups de semonce dont les gerbes s'élevèrent sur son avant. Immédiatement, la goélette abat pour venir face au vent et met en panne, ne gardant qu'un foc pour épauler la mer.

Quelques minutes plus tard, sur un signal de l'U 93, un canot monté par quatre hommes déborde du voilier tandis que von Spiegel, prudent, prend la plongée, ne laissant apparaître que son périscope. Lorsque le canot parvient à quelques encablures, il fait alors surface en prenant bien soin de garder le canot entre la goélette et lui, ce qui reste le meilleur moyen de dissuader un éventuel bateau-piège d'ouvrir le feu. Ce voilier est le Fram danois en route vers un port anglais. Ordre est alors transmis à l'équipage scandinave d'évacuer son navire qui va être coulé dans un délai de vingt minutes. Trente minutes plus tard, la coque percée par les obus, le Fram disparaît sous les eaux grises de la Mer du Nord. Poursuivant sa route, l'U 93 est en vue des Shetland le lendemain et entre dans l'Atlantique non sans avoir dû à maintes reprises plonger dès qu'un patrouilleur était en vue et ils étaient nombreux tous ces navires de guerre qui traquaient les sous-marins à l'est de l'Ecosse.

Au matin du 18, alors qu'il patrouille dans le nord-ouest des Shetland, un trois-mâts barque apparaît à son tour à l'horizon. Forçant l'allure, le sous-marin vient à portée de canon et après l'avoir stoppé d'un coup de semonce, lui fait subir le même sort qu'au Fram. Il s'agit du norvégien West Lothian de 1887 tonnes.

Mais la journée n'est pas finie. Quelques heures plus tard, un vapeur en route inverse est repéré. Plongée ! Inconscient du danger vers lequel il court, le vapeur avance régulièrement tandis que von Spiegel se positionne pour l'attaque. Jaillissant d'un tube d'étrave, une torpille file sous la mer, étirant derrière elle un long sillage de bulles d'air. Dans une manœuvre désespérée, l'officier de quart du vapeur qui a aperçu le sillage mortel, tente d'éviter la torpille mais il est trop tard. Une explosion sourde, un panache noir et le vapeur s'arrête en crachant de la fumée. Précipitamment, l'équipage met ses embarcations à la mer et s'éloigne de son navire qui commence à couler. Trop lentement au gré de von Spiegel qui veut assurer son succès avant la tombée de la nuit.

- Surface ! L'armement du canon à son poste ! Feu à couler !

En une douzaine de coups, le sort du norvégien Troldfos est scellé et ce sont près de 1500 tonnes qui viennent s'ajouter au palmarès de l'U 93. Finalement, malgré cet appareillage un vendredi 13, voilà une patrouille qui commence plutôt bien.

Le 22, à l'entrée du North Channel, il intercepte le trois-mâts carré Vestlev qui transporte du bois des USA vers la Grande Bretagne. La prise est bonne. Une équipe de sabordage monte à bord et après avoir

placé des explosifs, fait sauter le navire. 1729 tonnes supplémentaires à retrancher du registre norvégien !

Poursuivant sa descente vers le sud le long de la côte ouest de l'Irlande, le sous-marin n'a pas d'autre occasion de succès durant les deux jours suivants. Le 25, alors qu'il a atteint son secteur d'opération à environ 200 milles dans le SW du Fastnet, apparaît un grand vapeur armé anglais qui fait route vers l'ouest à grande vitesse. Sans avoir été repéré, von Spiegel prend la plongée et lance une torpille dans sa direction. La vitesse a-t-elle été mal estimée ? Toujours est-il que le coup est manqué et que le sillage de la torpille a du être repéré car le vapeur pousse les feux de plus belle. Il reste peut-être une chance de le stopper au canon. Surface ! Aussitôt, l'armement de la pièce de 105 avant ouvre le feu. Des gerbes encadrent l'anglais mais curieusement, il y a plus de gerbes que de projectiles tirés. En effet, l'U 93 n'est pas seul, un autre sous-marin, l'U 43 du Kptlt Jürst est lui aussi sur le coup ! Vomissant des torrents de fumée noire, le vapeur fonce dans la mer houleuse qui désavantage les U-Boot, creusant l'écart de minute en minute. Il faut abandonner et les deux sous-marins font route l'un vers l'autre. Ces rencontres fortuites en haute mer sont toujours un moment bienvenu.

Jürst et von Spiegel échangent informations et souhaits de bonne chasse avant de se séparer. L'U 43 qui remonte d'une position plus au sud affirme que le gibier est encore plus abondant dans ce secteur. Lorsqu'ils se quittent, le vapeur anglais a disparu derrière l'horizon, il ne subsiste plus de lui qu'un nuage de fumée que le vent désagrège peu à peu. En fait, le vapeur Swanmore car c'est de lui dont il s'agit, court à sa perte sans le savoir car il se hâte en réalité vers le terrain de chasse de l'U 50 qui, plus chanceux, ne le manquera pas et avant que ne s'achève cette journée, le Swanmore sera par le fond.

Le 28 dans l'après-midi, une goélette est arrêtée. Il s'agit de la goélette danoise Diana. L'équipage est contraint à évacuer son navire tandis que l'U 93 entreprend de la couler au canon. A la nuit tombante, le voilier qui commence à couler est abandonné à son sort. Von Spiegel aurait peut-être dû s'assurer de la destruction du navire car il ne va pas couler et sera remorqué le lendemain vers la côte.



Spiegel (rechts) und sein Wachoffizier Oblt. zur See Ziegner auf dem Turm des Bootes bei schönem Wetter im Atlantik

La journée du lendemain est aussi fructueuse. Tout d'abord c'est le vapeur anglais Comedian qui est torpillé et coule peu après. S'approchant des rescapés qui ont pris place dans une embarcation, von Spiegel s'enquiert du nom et du chargement de ce navire puis en profite pour faire prisonnier l'un des canoniers à défaut du Capitaine qui n'a pas été retrouvé. Dans la soirée, une torpille tirée en surface envoie l'anglais Ikbal par le fond. Et de deux ! Plus de 10 000 tonnes à ajouter au palmarès. On en profite également pour faire des prisonniers : le Capitaine et les deux canoniers viennent tenir compagnie au premier. La nuit du 29 au 30 est tout aussi favorable au sous-marin qui profite de la pleine lune pour loger une torpille dans les flancs de l'anglais Horsa. Son équipage évacue mais le vapeur continue à flotter.

Von Spiegel l'achève au canon. Soudain, voici que le canot qui porte les naufragés se retourne ; 12 marins surnagent autour, il en reste encore deux coincés dessous. L'embarcation est trop lourde pour pouvoir être remise à flot et ces hommes vont au devant d'une mort certaine à brève échéance si rien n'est fait pour eux. Par chance, leur adversaire est un homme d'idéal. Il coule des bateaux parce que c'est la guerre mais après la bataille, il s'assure chaque fois qu'il le peut de la survie des rescapés. D'ailleurs n'a-t-il pas remorqué les embarcations du Vestlev jusqu'en vue de la côte pour permettre à ses naufragés de s'en tirer. Pour ces anglais, il va aussi faire quelque chose. Il les recueille à son bord où ils sont réchauffés tandis que les blessés reçoivent les premiers soins. Evidemment, on est un peu à l'étroit à bord du sous-marin, mais on trouvera bien l'occasion de remettre ces marins civils à quelque autre navire rencontré.

Plus tard dans la matinée, c'est le vapeur Huntsmoor, encore un anglais, qui croise la route des Allemands mais cette fois, l'U 93 n'est pas en bonne position pour lui décocher une torpille. Il fait surface et à une distance de 7000 mètres, ouvre un feu nourri sur le vapeur qui riposte de son canon de poupe tout en s'enfuyant. Celui-là va s'échapper mais qu'importe, voici qu'un autre vapeur vient sur lui. Délaissant le premier pour s'occuper du second, il lance une torpille qui fait but. En moins de cinq minutes il coule entraînant malheureusement avec lui la plus grande partie de son équipage. Il s'agit de l'italien Ascaro qui se rend en GB pour charger du charbon. Ce vapeur est à peine coulé qu'un trois-mâts est repéré à l'horizon. On fait route sur lui pour l'attaquer quand tout à coup, un autre sous-marin fait surface par le travers du voilier et ouvre le feu sur lui. Von Spiegel vient de se faire rafler la mise par son camarade Hersing de l'U 21. Il n'y a plus qu'à lui céder la place. Tant pis, il y aura encore d'autres occasions si on en juge par la densité du trafic dans ces parages. Au moins on en profitera pour débarquer dans les embarcations de sauvetage la douzaine de naufragés anglais qui encombrant le bord. Les prisonniers par contre devront rester. C'est ainsi que ces marins anglais se retrouvent à partager le sort des russes du trois-mâts Borrowdale non sans qu'en les quittant, von Spiegel leur ait crié :

- Dites au Roi Georges comment vous avez été traités à mon bord alors que nous n'avons déjà pas grand chose pour nous-mêmes !

Mais il n'est pas question de s'attarder sur place car voici qu'apparaît le chalutier armé Begonia que le bruit de la canonnade a attiré. A son tour, il ouvre le feu sur les deux sous-marins. L'U 21 plonge aussitôt tandis que l'U 93, victime d'une petite avarie, doit s'enfuir en surface, encadré par le tir du chalutier. Le feu cependant cesse très vite car les rescapés de l'Ascaro, du Borrowdale et du Horsa sont à la dérive et il faut aussi se préoccuper de leur sort d'autant qu'avec la pétoire de 75 mm on n'a guère de chances de toucher ce sous-marin qui n'est déjà plus qu'un point noir sur la mer.

L'après-midi s'achève et elle est encore une fois fructueuse pour l'U 93 mais fatale pour le vapeur grec Parthenon qu'une torpille tirée en plongée expédie rapidement par le fond. Von Spiegel s'assure que les rescapés ont le minimum pour attendre un secours et reprend sa route de chasse car le temps est beau et si la lune se met de la partie, on peut encore espérer de nouvelles proies. Tiens d'ailleurs, on dirait qu'il a été entendu car voici que les hommes de quart sur le kiosque remarquent une nouvelle voile. Il s'agit d'une goélette... C'est certain, elle est un peu modeste de taille mais si on expédie cette affaire avant la nuit, on pourra encore ajouter deux ou trois cents tonnes. L'U 93 vient en route d'interception et à une distance de 5000 mètres, tire deux obus en guise de sommation. Docile, la goélette met en panne et deux canots poussent du bord pour bien montrer que son équipage évacue. Méfiant tout de même, von Spiegel se rapproche par l'arrière du voilier tout en reprenant le feu. Plusieurs coups vont au but et ne provoquent aucune réaction sur la goélette. Pas de doute, ce bateau est bel et bien abandonné de son équipage et von Spiegel s'enhardit à venir par le travers pour ouvrir un feu à couler après quoi il ira demander aux hommes des canots quel est le nom de leur bateau.

Presque simultanément, les deux canons de l'U 93 aboient et deux projectiles éclatent dans la coque en bois. Il n'en faudra pas beaucoup pour en venir à bout... Soudain, voici que tout-à-coup, les événements se précipitent ! Sur la goélette des pavois s'abattent, dévoilant des pièces d'artillerie et la flamme de la Royal Navy appuyée par un premier coup de canon, apparaît au bout d'une drisse ! Bon sang, un bateau-piège !

En effet, l'inoffensive goélette est en réalité HMS Prize sous les ordres du Lieutenant-Commander Sanders, un officier de réserve néo-zélandais.

Mais comment le Baron a-t-il pu se faire berné de la sorte, lui d'ordinaire si méfiant ? Un excès de confiance sans doute alors que depuis hier il accumule les succès. Le sous-marin réplique au feu mais en quelques instants la situation devient intenable car les Anglais arrosent le pont à la mitrailleuse. Un obus explose contre le kiosque, un autre contre la coque juste sous le canon avant, projetant ses deux servants à

la mer. Rondement, l'U 93 manœuvre à toute allure pour présenter son arrière à l'assaillant tandis que son Commandant crie à ses hommes de rentrer à l'intérieur.

- Plongée !

A peine a-t-il donné cet ordre qu'une déflagration épouvantable fait trembler tout le sous-marin qui s'incline dangereusement. Un obus a explosé à la base du kiosque. Des flammes, de la fumée puis le néant.

Putain de vendredi 13 !

Lorsque le Commandant von Spiegel reprend ses esprits quelques instants plus tard, il est dans l'eau et sous ses yeux, son U 93 disparaît dans un énorme bouillonnement sur lequel bientôt ne plane plus qu'un peu de fumée... Abasourdi, effondré, traumatisé, c'est à peine si le malheureux réalise qu'on le hisse à bord de l'un des canots anglais tandis que le second fait force rames vers les deux canonnières qui agitent le bras. Sonnés mais indemnes, le quartier-maître Knappe et le matelot mécanicien Deppe sont à leur tour sauvés.

Transportés à bord de la goélette où ils reçoivent vêtements secs et boisson chaude, les Allemands sont traités avec humanité. Les trois rescapés profondément abattus sont littéralement prostrés ; ils ont perdu leurs camarades dont il ne fait aucun doute qu'à l'heure actuelle ils ont tous cessé de vivre, prisonniers de leur cercueil d'acier. C'est alors que faisant irruption au carré, un marin anglais crie :

- On coule !

Décidément, pense von Spiegel, n'avons-nous été sauvés d'un naufrage que pour nous retrouver victimes d'un autre ? Et en effet, malgré ses cales pleines de bois pour augmenter sa flottabilité, la Prize a été tellement endommagée par le sous-marin qu'elle est en train de couler. William Sanders en fait part à von Spiegel en lui disant qu'il a besoin de tous les bras aux pompes et que s'ils acceptent malgré leur statut de prisonniers, leur concours sera le bienvenu. Difficile de refuser quand la survie de tous tient à celle du bateau qui les porte et quelques instants plus tard, les trois Allemands pompent avec énergie aux côtés des Anglais. Mais voici qu'une nouvelle alarme nécessite une intervention d'urgence.

- Incendie dans la machine !

De mal en pis ! Fort heureusement, l'incendie est rapidement maîtrisé mais le moteur auxiliaire refuse de démarrer. La Prize en perdition est désormais le jouet du vent et de la mer, incapable de faire route. Pourtant comme il y va du devenir de tous, on oublie pour un moment cette guerre qui oppose des hommes aussi braves les uns que les autres afin de faire front commun face au péril de la mer. Deppe, le mécanicien, ne s'y trompe pas et sans hésiter se rend au chevet du moteur défaillant où ses connaissances ne tardent pas à donner un résultat positif car en toussant, le diésel repart permettant à présent à la goélette de faire route. Parallèlement, la situation est bientôt sous contrôle au niveau des voies d'eau et après plusieurs heures harassantes aux pompes, tout le monde peut enfin s'accorder un peu de repos. Par contre, au nombre des avaries infligées par la canonnade du sous-marin, il y a la radio. Impossible donc de demander de l'aide et la côte anglaise est encore bien loin...

Au carré, Sanders peut à présent non pas interroger son prisonnier, mais plutôt engager une conversation avec lui. Von Spiegel maîtrise très bien l'anglais ce qui facilite le contact mais malgré, disons le mot, cette « cordialité » qui rapproche à présent les deux marins, von Spiegel est très abattu. La perte de son bateau et pire encore celle de son équipage est particulièrement cruelle pour ce Commandant qui était très proche de ses hommes. Combien de fois par le passé ne les avait-il pas tous invités dans la grande demeure familiale ? Et comme on ne pouvait pas coucher tout le monde à l'intérieur, on en casait toujours quelques uns dans la grange. Ah quel bon temps c'était ! Quelle heureuse époque quand ils étaient tous encore vivants !

Trois jours plus tard, la Prize rencontra un destroyer qui prenait le voilier en remorque jusqu'à Kinsale d'où un vapeur prenait la suite pour finir la traversée jusqu'à Milford Haven où Edgar von Spiegel et les deux hommes qui l'accompagnaient entraient cette fois pour de bon en captivité au camp de Donnington Hall dans le Leicestershire. Interrogé plus avant par les Anglais, il se bornera à donner le seul nom de son sous-marin ainsi que les noms des bateaux coulés dont il avait fait prisonnier quelques hommes. Au moins, pourrait-on ainsi avertir leurs familles. Mais grand fut son étonnement quand l'officier anglais chargé de l'interroger lui posa cette question :

- Pouvez-vous me dire Commandant qui a coulé le vapeur Horsa ?

Mais pourquoi cette question ? Pourquoi cet homme voulait-il savoir ? Il n'avait rien à se reprocher dans cette affaire, bien au contraire.

- C'est moi !

Sans un mot de plus, l'officier anglais se leva et tendit la main vers lui et disant :

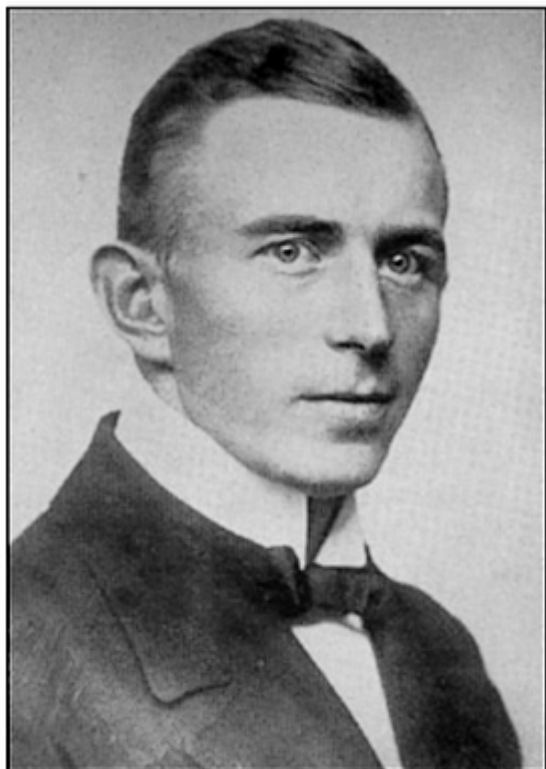
- Vous êtes un homme de bien, Commandant !

En effet, les rescapés du Horsa quand ils avaient été repêchés, n'avaient pas manqué de narrer les circonstances dans lesquelles l'U 93 et son équipage les avait sauvés d'une mort certaine, n'ayant pas assez d'éloges pour qualifier la façon dont ils avaient été traités.

Il restait désormais à von Spiegel le douloureux devoir d'écrire une lettre à chacune des familles des hommes de son équipage disparu avec leur bateau alors que lui, leur Commandant avait survécu.

Mais l'histoire ne devait pas s'arrêter là. Un mois plus tard, une nouvelle stupéfiante parvenait au camp de Donnington. L'U 93 était rentré à Wilhelmshaven ! La Croix Rouge avait communiqué aux familles des marins anglais retenus prisonniers à bord du sous-marin que les leurs étaient vivants et détenus en Allemagne. Sur le coup, von Spiegel ne voulut pas y croire mais il fallut fort heureusement admettre que c'était bien la vérité et pour l'infortuné Commandant, un immense soulagement.

En effet, son jeune Lieutenant de 26 ans Wilhelm Ziegner, officier le plus ancien restant à bord, avait au cours d'une mémorable traversée de retour et au terme de mille périls, rejoint sa base en ramenant un U93 en bien piteux état car il ne pouvait même plus plonger et perdait du pétrole. Touché à neuf reprises par les canons de la Prize, son équipage était malgré tout parvenu à le maintenir en état de faire route et avait aussi bénéficié d'une bonne part de chance en évitant tout contact avec un navire ennemi. A son arrivée au port de List dans les îles de la Frise, il ne lui restait plus que 700 litres de mazout dans les soutes, soit de quoi faire route encore deux heures !



Edgar von Spiegel



William Sanders

Remis en état, l'U 93 reprenait la mer à la fin du mois de Juin 1917 sous le commandement du Kapitänleutnant Helmuth Gerlach. C'est sous ses ordres que le sous-marin disparaissait dans la Manche début Janvier 1918 avec la totalité de son équipage. A ce jour, les circonstances et le lieu exact de sa perte demeurent toujours inconnus. L'hypothèse précédemment admise d'un abordage par SS Braneil est inexacte.

Wilhelm Ziegner qui avait du débarquer par suite de maladie n'était pas à bord lors du dernier appareillage le 29 Décembre 1917. Il sera ensuite second de l'U 107 puis Commandant de l'UC 76. Il survivra à la guerre mais décèdera le 8 décembre 1919.

Prisonnier en Grande Bretagne, von Spiegel survivra également à la guerre et quittera la Marine le 24 Novembre 1919. Rendu à la vie civile, il deviendra chef d'entreprise. Il est décédé le 15 mai 1965 à Brème.

William Sanders avait également repris la mer en juin avec HMS Prize, poursuivant son activité de bateau-piège. C'est ainsi que le 13 Août 1917, il opérait de nouveau au NO de l'Irlande et à deux reprises dans la journée, il avait aperçu un périscope mais ni dans un cas ni dans l'autre, le sous-marin n'avait fait surface. En fait, il est bien probable que ce sous-marin, l'UB 48 de l'Oberleutnant Wolfgang Steinbauer, sans doute au courant de la mésaventure survenue à l'U 93, ait conçu de forts soupçons quant à la mission réelle de la goélette et il avait conservé le contact jusqu'à la nuit. A 1h30 du matin le 14, profitant de la pleine lune, UB 48 plaçait une torpille en pleine coque de la goélette. Il s'ensuivait une violente explosion et lorsque le sous-marin anglais D.8 qui opérait de conserve avec la Prize parvenait sur les lieux, parmi les débris qui flottaient encore, il ne retrouvait pas âme qui vive de son équipage de 27 hommes.