

Le dernier voyage du Vulcanus

Un ciel bleu, un soleil de plomb même s'il n'est pas encore très haut, plusieurs navires à vapeur à bord desquels on s'affaire et un canal trait d'union entre la mer et le lac intérieur. Ses rives sont aussi les quais du port marchand de la seconde ville tunisienne et déjà il y règne une intense activité tandis que des embarcations, voiliers arabes, chaloupes à vapeur françaises, se croisent en un va et vient incessant entre la rive droite quand on entre dans le canal et Zarzouna, sur la rive opposée, là où réside une partie de la population musulmane. Pourtant, tout porterait à un délicieux abandon à l'ombre de ces palmiers qui dispensent une ombre généreuse devant la gare ou encore sur la place face au Cercle militaire, tout comme devant l'église. Mais voilà, le pays et sa colonie avec lui, sont en guerre depuis bientôt trois ans déjà...

Nous sommes à Bizerte au matin du jeudi 31 Mai 1917.

Sous ce soleil ardent, quelques dizaines de dockers arabes encadrés par des marins du vapeur *Vulcanus* font la chaîne entre un tas de briquettes noires et les soutes du navire. C'est qu'il lui en faut de la nourriture à cette machine qui tire sa force de la vapeur et qui dorénavant se moque bien du vent et de ses caprices. Quoique ! L'homme propose, la nature dispose. Enfin, là n'est pas la question ; dans la sueur et la poussière qui colle aux mains, aux visages comme au dos, plusieurs tonnes de Cardiff, ce charbon gras qui chauffe si bien, ce charbon venu des mines du lointain Pays de Galles passe du quai au bateau. Dans les cales, on poursuit l'arrimage des frets divers que l'on continue à charger au rythme poussif d'une grue qui ahane en crachant régulièrement un jet de vapeur au dessus d'un piston d'acier luisant.

Le *Vulcanus* de la compagnie Charles Schiaffino d'Alger est affrété par la Marine pour effectuer un transport entre Bizerte, Messine et le port d'Argostoli dans l'île grecque de Céphalonie, dernière étape avant la destination finale qui sera sans doute Moudros, la porte d'entrée des Dardanelles pour les hommes et le matériel destinés à ce front lointain.

Mai 1917... Pour la France comme pour ses Alliés les mois sombres se succèdent. Jamais la victoire sur les armées des Empires Centraux n'a paru aussi éloignée. Sur terre comme sur mer, rien ou presque ne va plus. Le mois précédent, l'Etat major du Général Nivelle a décidé de lancer une offensive que l'on qualifiait hâtivement sans doute de définitive, sur le front nord-est, afin de mettre enfin un terme à une guerre dont les victimes se comptent déjà par millions. Hélas, c'est un nouvel échec et à nouveau, plusieurs milliers d'hommes viennent de gorger de leur sang la terre labourée par les obus à Craonne et au Chemin des Dames. Le front n'a pour ainsi dire pas bougé !

Alors un peu partout, on se révolte. Les hommes en ont assez de cette boucherie comme de ces décisions d'Etat-major dont le seul résultat est le déplacement d'un petit drapeau sur la carte d'un général. Des régiments se rebiffent, refusent de monter à l'assaut ; des tracts révolutionnaires circulent sous le manteau et parfois même c'est l'Internationale que l'on chante au lieu de la Marseillaise. Dans le même temps, comme s'il n'y avait pas eu déjà assez de morts, des pelotons de soldats français fusillent d'autres français "pour l'exemple".

Ce que l'on ne sait pas c'est que du côté allemand, la situation des troupes ne vaut guère mieux. Le combattant, quel que soit son drapeau en a assez mais la discipline est là pour maintenir dans chaque camp les fusils pointés sur un adversaire qui à chaque salve répond par une nouvelle salve. *Gott mit uns*, comme ils disent... Dieu avec nous ! On se demande bien où il est ce Dieu dans un pareil carnage.

Sur mer, il en va un peu différemment du moins au niveau de l'état d'esprit et de la discipline ; si les actes d'insubordination sont rares, la situation tactique demeure néanmoins particulièrement préoccupante. Depuis Février, les sous-marins du Kaiser ont entamé une guerre sans merci contre le commerce maritime allié et il ne se passe plus un jour sans que plusieurs navires marchands ne soient

envoyés par le fond sous les coups des torpilles allemandes ou autrichiennes. Il y a moins d'une semaine par exemple, notre paquebot *Yarra* appartenant aux Messageries Maritimes a été torpillé et il y a de nombreuses victimes ; la nouvelle était dans le journal du matin. A ce rythme, dans moins de six mois comme l'espèrent les Allemands, l'Angleterre sera à genoux tandis qu'à Londres comme à Paris, on se demande sérieusement si l'Allemagne n'est pas en train de gagner la guerre en asphyxiant l'Angleterre qui est si dépendante du trafic maritime et par contrecoup, la France. Les statistiques des pertes sont si catastrophiques que l'on n'en divulgue même pas l'étendue dans les communiqués officiels, se contentant de les minimiser.

De la Méditerranée à l'Arctique, la guerre est totale dans les eaux européennes.

Pourtant, ici ou là, il arrive que l'on crie victoire. Tiens dans les airs par exemple ! Le 25 mai dernier, le Capitaine aviateur Georges Guynemer, l'as des as, n'a-t-il pas abattu quatre avions allemands le même jour et un cinquième le lendemain ! Une semaine auparavant, René Fonck, un autre aviateur encore inconnu a lui aussi accroché son nom au tableau d'honneur des as en abattant son cinquième avion ennemi. Certes, ce sont de petites victoires sans influence sur le sort de la guerre mais tout est bon pour tenter de redonner le moral à la France et la presse ne manque pas de s'emparer de ces glorieux faits d'armes. Et puis, on met aussi beaucoup d'espoirs sur l'entrée en guerre des Etats-Unis depuis le début d'Avril. Ce pays représente une immense puissance économique. Alors, on se dit qu'il va falloir tenir bon, tenir encore, des semaines, des mois et qui sait, peut-être bien des années. Et à quel prix ?

Non, en cette belle journée de Mai sur le port de Bizerte, le ciel n'est pas encore de notre côté même si depuis quelques jours, chez les plus croyants, on crie au miracle après l'apparition de la Vierge aux trois bergers de Fatima. Ah ce n'est pas chez les Allemands, ces huguenots, ces calvinistes, qu'elle s'est manifestée ! Un signe divin ? Pourquoi pas ?

Allez donc savoir aujourd'hui auquel de ces sujets pense Antoine Navaroli ! Sans doute pense-t-il tout simplement à son bateau, à son *Vulcanus* dont il a le commandement depuis trois ans maintenant. Il songe sans doute à tous ces mille et un problèmes qui quotidiennement, assaillent un Capitaine. L'équipage, l'armateur, le chargement, la route, le temps, la guerre... Tout a son importance pour lui, tout le concerne. C'est à lui et à personne d'autre que les uns et les autres réclameront des comptes !

Midi. Autour de la table du carré, l'Etat-major du navire est réuni pour prendre son repas. Face à Navaroli le Corse, il y a Caro le breton, Second Capitaine. Bien que fort différents, les deux hommes se complètent et forment une bonne équipe.

- On vient d'en finir avec le charbon !

- Bien ! Et le chargement, où en est-on ?

Là, c'est le domaine de Michel Donnat, le lieutenant, un breton lui aussi.

- Il ne reste plus qu'un lot de caisses sur le quai. D'ici deux heures, ce sera fini.

- Bon ! Je vous rappelle que l'appareillage est prévu ce soir à 5 heures. Nous serons en convoi avec trois autres bateaux et deux canonnières en escorte. Cela devrait nous faire arriver à Messine samedi dans la matinée.

Depuis quelque temps déjà, la Marine escorte les vapeurs que l'on a d'abord réunis en convoi. Oh cela ne s'est pas fait sans difficultés ; les armateurs tout comme les Capitaines des vapeurs dont l'esprit d'indépendance est bien connu ne l'ont pas accepté facilement. Mais désormais, plus personne ou presque ne conteste l'utilité de ces convois. Au moins, si cela n'évite pas toujours les torpillages, on est moins seuls en cas de coup dur.

A 17 heures comme prévu, les quatre vapeurs appareillent et rejoignent les canonnières qui attendaient à la sortie du canal. La mer est très belle et bientôt le convoi fait route au nord nord-est, cap vers l'extrémité nord-ouest de la Sicile que l'on contournera en longeant sa côte nord. La partie la plus délicate de cette traversée est la nuit à venir dans le Canal de Sicile qui est aussi un secteur dans lequel les sous-marins allemands viennent volontiers rôder. Une fois passé l'île Marettimo, le risque sera un peu plus faible. Mais ce risque fait hélas partie du quotidien de ces marins du commerce et comme en parler n'y changerait rien, c'est le genre de conversation que l'on évite d'avoir sur les passerelles. Comme si on craignait en prononçant le mot torpille, d'en voir accourir une.

Sous-marin allemand *U-47*, 18 heures.

La position qui vient d'être portée sur la carte par l'Oberleutnant zur See¹ Otto Gerke, officier de quart, place le bateau à une centaine de milles dans l'ouest de la Galite, un petit archipel au large de la côte tunisienne. Le sous-marin qui roule doucement sur une mer calme est sur le chemin du retour, en route vers sa base de Cattaro sur la côte dalmate. Cela fait un mois qu'il est à la mer ainsi qu'en témoigne le visage barbu des hommes de son équipage. Car un sous-marin, c'est tout ce que l'on voudra sauf un bateau de croisière. La place y est chichement mesurée ; quant à l'eau douce, elle est réservée avant tout à la boisson, ce qui fait que durant toute la durée de la patrouille, on ne pourra ni prendre une douche, ni même se raser.

C'est un jeune officier de 32 ans qui commande l'*U-47* depuis son entrée en service le 28 février 1916. Grand, svelte et blond, visage souriant, attentif à son équipage comme à son bateau et soucieux de la bonne exécution de sa mission, le Kapitänleutnant² Heinrich Metzger est aimé de ses hommes avec qui il partage le danger, la promiscuité et l'inconfort du submersible. Pour l'heure, il est dans le compartiment machines en grande discussion avec son Chef Mécanicien car les diesels connaissent bien des problèmes depuis plusieurs patrouilles et ça ne s'arrange pas, tout comme ce soir où une fois de plus on ne peut marcher que sur un moteur, l'autre étant une nouvelle fois arrêté. Au retour à Cattaro, il va falloir que le commandement prenne une décision car pour le moins, l'*U-47* a besoin de réparations qu'il faudra cette fois sans doute aller effectuer à Pola, tout au fond de la mer Adriatique, là où la Marine austro-hongroise dispose d'un important chantier naval. Pour Metzger et son équipage, si les réparations ne doivent pas durer trop longtemps, cela fera un repos supplémentaire.

Cette patrouille qui s'achève aura néanmoins été assez fructueuse puisque durant tout ce mois à la mer, 7 navires représentant plus de 10 000 tonnes ont été envoyés par le fond. On aurait tout lieu d'être satisfait si au cours de cette mission, on n'avait pas perdu un camarade de 19 ans, le matelot Erich qui a été tué voici bientôt deux semaines par l'explosion prématurée d'une charge de sabotage qu'il venait d'installer sur un trois-mâts américain que l'on avait intercepté. Le corps du malheureux jeune homme ne pouvant bien évidemment pas être conservé à bord, avait du être confié aux profondeurs de la mer, ce qui ajouterait encore à la douleur de la famille. Dès le retour à Cattaro, écrire une lettre à ses parents sera, on s'en doute, l'une des premières tâches du Commandant.

Le changement de quart provoque un peu d'animation dans le sous-marin, Gerke descend de la passerelle tandis que le tout jeune Lieutenant fraîchement émoulu du cours de sous-marinier qui a embarqué il y a peu de temps le remplace. C'est l'heure du dîner. La nourriture à bord des U-Boote du Kaiser est généralement bonne et de meilleure qualité que sur les bâtiments de surface de la Flotte, d'autant qu'elle est parfois améliorée avec ce que l'on trouve sur certains navires arraisonnés avant de les couler. Certes, ce n'est pas très glorieux comme procédé mais quand beaucoup de choses manquent, on n'a pas ce genre d'états d'âme et quelques fruits frais, des légumes ou du beurre sont toujours les bienvenus.

Dehors la nuit est tombée, l'air est tiède sous les étoiles qui par milliers scintillent dans le ciel. On aurait presque du mal à imaginer que tout autour c'est la guerre et que la mort rode partout. A une centaine de milles devant le sous-marin, le *Vulcanus* fait route sous le même firmament et bien que les deux navires n'aillent pas dans la même direction, chaque mille parcouru les rapproche l'un de l'autre car le destin va les faire se rencontrer dans un peu moins de trois jours maintenant...

Détroit de Messine, Samedi 2 juin 1917, 11 heures du soir.

Précédé par le chalutier armé *Vulcain*, le vapeur *Vulcanus* vient de reprendre la mer. Après avoir quitté les autres vapeurs du convoi, il a appareillé sous escorte de ce chalutier tandis que les canonnières avec qui on avait fait route depuis Bizerte sont reparties vers la Tunisie. A Messine, on a débarqué quelques caisses et chargé du matériel à destination d'Argostoli, la prochaine escale. La soirée est magnifique et la tiédeur de la nuit soulage enfin les organismes de la chaleur de la journée.

¹ Enseigne de Vaisseau

² Lieutenant de Vaisseau

Le *Vulcanus* qui a doublé le feu de la jetée à la sortie du port fait maintenant route au sud à la vitesse de 7 nœuds. Devant le navire, les reflets de la lune presque pleine dansent sur les eaux à peine troublées par le courant qui parcourt le détroit. Sur tribord arrière, la ville de Messine s'éloigne progressivement dans le sillage. Faiblement éclairé par la lampe qui éclaire la table à cartes, l'abri de navigation est calme ; Jean Caro le Second Capitaine est de quart jusqu'à minuit, heure à laquelle le Lieutenant Donnat viendra le relever. La nuit s'annonce calme au moins pour les quelques heures à venir car dans le détroit de Messine, il n'y a pratiquement aucune chance de rencontrer l'un de ces maudits sous-marins. Au delà, en mer Ionienne, c'est une autre affaire...

Antoine Navarolli vient de quitter la passerelle pour aller prendre du repos dans sa cabine et a laissé sur le cahier de quart ses consignes pour la nuit.

"Bien veiller aux autres navires et me prévenir par le travers de Spartivento. Gouverner dans le sillage du *Vulcain* jusqu'à l'aube".

Joseph Sanguinetti, l'homme de barre, attentif au compas et au feu de poupe du chalutier qu'il suit est silencieux, tout comme le matelot qui veille le large, tout comme Caro qui fume sa pipe sur l'aileron tribord. C'est l'heure où chacun, plongé dans le silence, laisse s'évader la pensée qui s'envole vers les êtres chers qu'on a laissés derrière soi, à Alger, en métropole ou ailleurs. Un moment privilégié que connaissent bien tous ceux qui ont partagé ces longues heures de quart de nuit sur la passerelle au milieu de la mer, entouré des sons familiers du bateau que l'on finit d'ailleurs par ne plus entendre. Moment de recueillement où les conversations se limitent bien souvent à un grognement en guise de réponse. Le marin n'est pas forcément un être taciturne mais ces heures de la nuit sont bien propices à ce genre de recueillement intime qui lui est nécessaire pour pouvoir sereinement laisser dans son sillage jours de mer et milles nautiques loin des siens.

Vers minuit, à l'heure de la relève de quart, la route est infléchie en direction du nord-est ; le *Vulcanus* arrondit la pointe sud-ouest de l'Italie, on pourrait dire le bout de la botte. Sur la carte de navigation, Caro a porté le point estimé. Sur bâbord à présent, on aperçoit dans le lointain quelques feux du côté de Bona Marina. Par contre, le feu du Cap Spartivento n'est pas encore visible : sa portée a été atténuée en raison de la guerre et il faudra s'en approcher davantage pour en apercevoir les éclats. D'ici une heure, en passant par le travers à faible distance, on l'apercevra et cela permettra de fixer précisément la position avant d'entreprendre la traversée de la mer Ionienne car durant les 36 heures à venir, on n'aura plus aucun repère terrestre avant l'arrivée sur Argostoli. Mais ce n'est pas réellement un problème car avec ce temps magnifique, on pourra fusiller³ le soleil et sans difficulté aucune, faire une méridienne à midi.

A une heure du matin, Michel Donnat relève le feu de Spartivento par le travers à 5 milles de distance. Le *Vulcanus* suivant toujours son escorte a maintenant pris le cap N85E qui va conduire directement les deux navires jusqu'à l'île de Céphalonie. Dès à présent, la veille est renforcée. On entre dans un secteur où désormais le risque sous-marin est omniprésent car on va couper la route que les U-Boote empruntent pour regagner ou sortir de leurs bases de l'Adriatique. On a prévenu Navarolli que l'on passait par le travers de Spartivento, comme il l'avait demandé. Il a acquiescé et a demandé qu'on le réveille désormais à 4 heures sauf si un événement imprévu venait à survenir. Le profond halètement de la machine à vapeur est le seul bruit qui se dégage du navire sur lequel à part les hommes de quart, tout le monde dort.

Retrouvons à présent ce sous-marin que nous avons rencontré un peu plus tôt. Il est 5 heures du matin, heure allemande, ce Dimanche 3 juin. On navigue en surface et la charge des batteries est en cours, prélevant de l'énergie sur le seul diesel qui tourne car une nouvelle fois, il a fallu arrêter l'un des deux moteurs. Toujours ce problème de pannes à répétition, mais les mécaniciens y travaillent une fois de plus. Réveillé depuis peu, Heinrich Metzger vient d'apparaître sur la passerelle enfin c'est ainsi que l'on appelle cet étroit espace au-dessus du kiosque où trois hommes ont déjà un peu de mal à se tenir ensemble sans se gêner. Il vient relever Gerke.

³ « Fusiller le soleil », expression maritime pour dire le viser au sextant.

- Tout va bien, *Herr Kaleunt*⁴ ! Rien à signaler, la mer est absolument déserte !

- Merci Otto, allez vous reposer. Il y a du café au poste central.

Devant l'étrave de l'*U-47* qui fend mollement les vaguelettes, un dégradé de couleurs, du violet à l'orange, précède le lever du soleil et empourpre le ciel. Encore une belle journée en perspective et c'est un privilège comme le dit souvent Metzger à ses hommes, d'avoir à se battre en Méditerranée. Le sort de leurs camarades qui briquent la Manche ou l'Atlantique toute l'année dans des conditions de temps souvent difficiles, l'hiver en particulier, est autrement moins enviable que le leur ! D'ailleurs il l'a expérimenté lui-même il n'y a pas si longtemps que cela quand à la mi novembre l'an passé, il avait appareillé d'Emden pour une longue patrouille d'un mois et demi qui devait le conduire de la mer du Nord aux Canaries en faisant le tour de l'Ecosse, puis après avoir passé Gibraltar, en Méditerranée jusqu'à Cattaro où il était arrivé deux jours après Noël. Déjà, durant cette première mission, les moteurs de son bateau avaient commencé à donner des signes de défaillance et c'est pour cette raison qu'il avait du renoncer à poursuivre plus longtemps sa chasse dans le riche secteur des Canaries. Quant à cette deuxième patrouille, si elle avait été malgré tout fructueuse en termes de tonnage coulé, elle s'avérait comme la précédente, placée sous le signe des ennuis mécaniques. Mais bon, globalement le résultat était positif et en principe demain soir, si tout allait bien, ils seraient rentrés à la base.

Vapeur *Vulcanus*, 11 heures du matin ce même jour.

A 500 mètres derrière son convoyeur, le *Vulcanus* poursuit sa route cap à l'est. Temps superbe, visibilité jusqu'à l'horizon, mer très belle, presque calme. Une vraie croisière d'agrément ! A la grande joie de quelques hommes sur le pont, un groupe de marsouins vient d'escorter le navire pendant de longues minutes, virevoltant dans la vague d'étrave, s'écartant pour bondir hors de l'eau, réapparaissant dans le sillage. Ah s'il n'y avait pas cette maudite guerre, comme on serait bien à mener notre vie de marin sur ces eaux d'un bleu profond. Mais la guerre est là, bien présente. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder vers l'arrière du navire où l'on a installé ce canon pour se défendre des sous-marins. Oh ce n'est pas un gros calibre, quelque chose comme du 75mm mais ça peut faire mal quand ça fait mouche. Enfin c'est ce qu'affirment les trois canonniers de la Royale qui ont embarqué en même temps que cette pièce. Pour l'heure, c'est le matelot fusilier Breton qui est de quart auprès de son canon mais jusqu'à présent, il n'a encore jamais eu l'occasion de s'en servir, aucun sous-marin n'a encore montré son nez devant le *Vulcanus*.

Sur la passerelle, Antoine Nicolai, le bosco est chef de quart en compagnie d'un matelot à la barre. A la machine, il y a Paul Boyer le chef mécanicien et son adjoint en compagnie d'un chauffeur qui enfourne régulièrement quelques pelletées de charbon dans la chaufferie. Avec la température estivale qu'il fait dehors, la chaleur est élevée dans la machine où pistons et bielles dansent sans relâche le ballet puissant qui entraîne l'unique arbre d'hélice.

Tout est normal, tout va bien à bord.

Avant de redescendre au carré où il va déjeuner en compagnie de ceux qui vont prendre le quart de midi, Antoine Navarolli est passé sur la passerelle s'assurer que la veille était bien faite. Un aussi beau temps ce doit être tentant pour ces maudits Boches ! Mais au moins, avec une mer aussi belle, il sera facile d'apercevoir un périscope si d'aventure il s'en trouve un dans les parages...

- Veillez bien les gars ! A tout à l'heure.

Un instant après, il pénètre dans le carré où le maître d'hôtel, un jeune tunisien prénommé Mohamed, achève de mettre le couvert. Caro et Donnat l'ont rejoint.

Sur le pont, Joseph Sanguinetti jette sa cigarette par-dessus bord et, presque à regret tant il fait bon dehors, se dirige vers l'avant, en direction du poste d'équipage pour déjeuner lui aussi ; il est temps car il va également prendre son quart à partir de midi.

⁴ Kaleunt est le diminutif de Kapitänleutnant

Sous-marin *U-47*, 11 heures.

Cela fait un quart d'heure que Gerke a aperçu loin sur tribord avant deux fumées provenant de deux navires qui sont encore derrière l'horizon mais dont on aperçoit le haut des mâts de l'un d'eux. Heinrich Metzger aussitôt alerté est venu le rejoindre et a fait prendre les postes de combat.

- On va les remonter hors de vue tout en gardant le contact ! Route au 80 ! Les deux bords en avant toute !

Par chance, les deux diesels fonctionnent maintenant ; une fois de plus, le chef mécanicien aura fait des prodiges avec ces satanés engins. A plus de 15 nœuds, soit deux fois la vitesse des vapeurs, le sous-marin à demi immergé pour diminuer encore sa silhouette, gagne une position sur l'avant du convoi afin d'être en situation favorable pour attaquer. Sur la passerelle du sous-marin, il n'y a plus maintenant que le Commandant ; dans le kiosque en dessous de lui, se trouve l'homme de barre à qui il communique ses ordres tandis que le lieutenant Gerke et le veilleur ont gagné le poste central. A l'intérieur du long fuseau d'acier qui vibre au rythme des moteurs lancés à toute vitesse, chaque homme est à son poste, prêt à agir en fonction de ce qu'ordonnera le Commandant.

Quinze minutes plus tard, l'*U-47* a atteint une position bien en avant de la route des deux vapeurs qui ne zigzaguent même pas pour lui compliquer la tâche. Bien imprudents ces deux là ! C'est le moment d'entamer la manœuvre d'approche.

- Plongée ! Immersion périscopique !

Dans le même instant, Metzger se laisse glisser à l'intérieur du kiosque, entraînant avec lui le panneau étanche qu'il ferme énergiquement de quelques tours de volant. Puis, s'adressant à l'homme de barre, il commande :

- Venez en route au Nord !

En grondant, l'eau s'engouffre dans les ballasts, l'air s'échappe en sifflant par les purges tandis que sous ses pieds, l'équipage sent le bateau s'enfoncer. En surface, là où il y a un instant se trouvait le sous-marin, il n'y a plus qu'un bouillonnement de bulles pour troubler le miroir étincelant de la mer. Le loup est en chasse...

Un coup de périscope furtif permet de constater que l'on se rapproche bien comme prévu des deux vapeurs. En fait, il s'agit d'un vapeur qui doit jauger dans les 2000 tonneaux, précédé d'un chalutier armé... Nouveau coup de périscope rapide quelques minutes plus tard... Ah ! Le vapeur est armé lui aussi ! Sur sa plage arrière, on distingue nettement l'affût d'un canon avec un homme à ses côtés. Bon, on ne va pas prendre de risques inutiles en attaquant au canon d'autant qu'il reste encore quatre torpilles.

- Parez tubes 1 et 2 ! On tirera par l'avant !

- Tubes 1 et 2 parés !

- Bien, on va se rapprocher et tirer sur le vapeur ! C'est lui qui nous intéresse !

La machine de guerre bien rodée est en marche. Un ultime coup d'oeil pour acquérir les derniers paramètres et on sera prêt ! Avec une mer aussi calme, pourvu que personne n'aperçoive le périscope. Même en le laissant émerger le moins possible, à une distance de moins d'un mille, un bon veilleur peut le repérer...

- Inclinaison 80 ! Distance 1000 mètres... Attention pour lancer... Tube 1... *Los* !⁵

- *Ein ist los* !⁶

Brutalement allégé de plusieurs centaines de kilos, l'*U-47* a tressauté quand la torpille est partie, tandis qu'au même instant, le chef mécanicien admettait quelques centaines de litres d'eau supplémentaires dans la caisse d'assiette avant pour compenser et empêcher le sous-marin de remonter.

A deux mètres sous la surface, l'engin de mort fonce à plus de 30 nœuds vers sa cible. Metzger a visé le milieu du navire. Pourvu que le sillage ne se voie pas trop tôt, cela permettrait peut-être à l'objectif de virer de bord à temps pour éviter la torpille ! Au moins déjà, en attaquant avec le soleil derrière lui, a-t-il mis toutes les chances de son côté... Pour l'équipage du vapeur, il sera plus difficile

⁵ "Feu !"

⁶ "Tube 1 parti !"

en effet d'apercevoir quelque chose avec le soleil dans les yeux. Dans quelques instants, on sera fixé ; il ne faudra qu'un tout petit peu plus d'une minute à la torpille pour parcourir la distance qui sépare le sous-marin du vapeur... 65 secondes précisément !

Vapeur *Vulcanus*, 11 heures 30.

Pierre Breton debout près de sa pièce d'artillerie surveille attentivement la mer à la recherche du moindre signe suspect. Il n'y a pas trop de paires d'yeux quand on est sur un navire et que c'est la guerre. Tiens d'ailleurs cette longue ligne de remous qui enfle là sur tribord, qu'est-ce que... ? Oh Nom de Dieu !

- Torpille !

Antoine Navarolli s'apprête à reposer son verre quand dans un fracas de fin du monde accompagné d'une formidable secousse, il voit avec horreur le plancher du carré se soulever littéralement puis se fendre en deux sous ses pieds pour finalement s'effondrer dans la cale, en l'entraînant dans sa chute.

Jean Caro suit le même chemin et voit avec effroi la cloison avant céder à son tour, libérant une grande quantité du charbon qui était stocké dans la soute adjacente. Une douleur fulgurante dans le genou lui arrache un cri de douleur que personne n'entend et il se retrouve à fond de cale, au milieu des briquettes. A demi assommé par la violence de l'explosion, il parvient malgré tout à se remettre sur pied et à gagner une échelle qui remonte vers le pont. Le navire n'est plus que désolation ; le flanc tribord éventré, il boit avidement le naufrage tout en commençant à se coucher sur le bord opposé.

Dans le poste d'équipage, l'explosion a été aussi violente mais comme elle s'est produite plus en arrière de ce compartiment et non pas en dessous comme pour le carré, les dégâts sont moins importants. Projetés au sol, les hommes se relèvent et se ruent vers le pont tout ruisselant de la gerbe d'eau soulevée par la déflagration. Joseph Sanguinetti y parvient alors que la fumée de l'explosion n'est pas encore dissipée. Après s'être incliné sur bâbord, le *Vulcanus* se redresse mais déjà l'étrave s'enfonce. Par la brèche de la coque éventrée, franchissant la cloison défoncée de la cale 2, des milliers de litres d'eau de mer que rien ne retient plus, s'engouffrent et dévalent vers l'avant. La baleinière de tribord n'est plus que ruines, elle a été littéralement soufflée par la torpille ; il ne reste plus que celle de bâbord dont les garants sont engagés sans doute sous l'effet du choc que l'embarcation a subi. Pour aller plus vite, Joseph Sanguinetti a sorti son couteau qui ne le quitte jamais et entreprend de sectionner le cordage. Il n'y a plus un instant à perdre : la mer affleure déjà la plage avant. Le bateau est en train de couler.

Debout sur le château arrière, le visage en sang, Navarolli crie à ses hommes d'évacuer au plus vite. Sous le couronnement, l'hélice en partie sortie de l'eau continue de tourner, brassant l'eau et l'air à la fois. Tout s'est passé si vite qu'on n'a pas eu le temps de stopper. Et si on n'a pas stoppé la machine c'est que les mécaniciens que d'ailleurs il n'a pas vu sur le pont, sont toujours en bas... A la hâte, le Capitaine redescend et se précipite dans le sas de descente à la chaufferie.

Nul ne le reverra plus.

On ne reverra pas non plus Nicolai, le bosco. Il a été projeté à la mer par l'explosion et a perdu connaissance dans le choc. Il va se noyer sans même reprendre conscience.

Finalement la baleinière bâbord est enfin dégagée et touche brutalement la mer par l'avant. Par chance, elle ne se retourne pas. Plusieurs hommes sautent à l'eau pour la rejoindre. Sur le château arrière, aidé du canonier, le matelot Charance réussit à libérer la saisine du radeau qu'il jette à la mer puis enjambant le bordé, les deux hommes sautent à leur tour. L'hélice à présent complètement sortie de l'eau tourne follement tandis que la cheminée continue de cracher fumée, escarbilles et vapeur. L'eau a du atteindre les foyers de chauffe.

Cela fait un peu plus d'une minute que la torpille a frappé le *Vulcanus* et déjà c'est la fin. Un grondement sinistre monte des fonds du navire qui s'enfonce de plus en plus. L'air qui s'échappe sous la poussée des eaux fait sauter cloisons et panneaux de pont. Soudain, une nouvelle explosion ébranle le navire ; les chaudières ont explosé. Tout est fini. D'abord lentement puis de plus en plus vite, le bateau glisse sous la mer par l'avant. La cheminée crache une dernière volute noire avant de disparaître, puis c'est le tour du château arrière et enfin de la poupe. La mer bouillonne, une énorme bulle d'eau grise crève la surface, le naufrage est consommé. Dans le silence étrange qui fait suite au

rôle d'agonie du vapeur, il ne flotte plus sur la mer que des épaves, la baleinière qui porte plusieurs rescapés, le radeau auquel deux hommes sont accrochés et quelques nageurs que l'on se hâte de tirer hors de l'eau. Joseph Sanguinetti fait partie de ceux-là, trempé, choqué mais bien vivant. Dans le bleu du ciel, la dernière bouffée de fumée se dissipe lentement.

Le chalutier *Vulcain* a fait demi tour et à toute vitesse, il remonte la trace d'écume qui matérialise encore le sillage de la torpille. Sur le pont, on s'affaire à amorcer plusieurs grenades sous-marines. Si le sous-marin est encore là, on va lui faire passer un mauvais quart d'heure ! Voilà ! On passe sur le point d'origine de la torpille. Les charges basculent par-dessus bord puis explosent, soulevant deux gerbes d'eau.

Peine perdue, l'*U-47* n'a pas attendu son reste et s'éloigne rapidement en plongée. Il reviendra en surface une heure plus tard sur une mer à nouveau déserte ; les deux explosions ont bien été entendues par son équipage mais c'était loin derrière le sous-marin.

Maintenant que tous les naufragés sont en sécurité à bord du *Vulcain*, c'est l'heure du bilan. Vingt quatre hommes étaient à bord du *Vulcanus* ; il en manque sept que l'on ne retrouvera jamais. Outre le Capitaine et le Chef mécanicien, il manque le mécanicien et le chauffeur qui étaient de quart à la machine. Ceux-là ont pu être tués sur le coup ou bien sont restés prisonniers dans ce compartiment. Le maître d'équipage et un matelot qui étaient sur la passerelle n'ont pas été revus, pas plus que le radio, un matelot breveté de la Marine Nationale. Les 17 rescapés réconfortés à bord du chalutier sont débarqués le lendemain au port d'Argostoli où ils seront entendus par un officier enquêteur qui recueillera leurs témoignages à bord du patrouilleur auxiliaire *Shamrock*. Jean Caro, sérieusement blessé devra séjourner quelque temps à l'hôpital d'Argostoli tandis que le troisième mécanicien moins touché sera soigné à l'infirmerie du *Shamrock*.

Quant à l'*U-47*, il entre à Cattaro le lendemain soir après avoir échappé de peu à deux torpilles tirées contre lui par le sous-marin italien *W-4* commandé par le Lieutenant de Vaisseau Alessandro Giaccone, qui était à l'affût en plongée sur la route empruntée par les U-Boote entrant ou sortant de l'Adriatique. Quelques semaines plus tard, le 2 août 1917 à 20 heures, le *W-4* reprendra une nouvelle fois la mer pour une mission d'affût identique et ne rentrera jamais de cette patrouille sans avoir pu envoyer le moindre message. Sa disparition ne sera jamais élucidée.

Comme le présentait son commandant, l'*U-47* sera envoyé au chantier à Pola mais par manque de pièces, il ne pourra jamais être réparé de façon satisfaisante pour pouvoir reprendre le combat ou même rentrer en Allemagne, et devra être sabordé sur place à la fin d'octobre 1918. Heinrich Metzger quant à lui, prendra le commandement de l'*U-63* en août 1917 pendant le mois de congé du Kapitänleutnant Schultze son commandant, puis il recevra ensuite le commandement de l'*U-39* avec lequel il échappera de peu à la mort et en raison des graves avaries subies, il devra se résoudre à un internement en Espagne avec son équipage et son bateau. Durant ses deux années de commandement, Heinrich Metzger aura coulé 25 navires représentant un peu plus de 49000 tonnes. Il sera décoré de la Croix de Fer et prendra sa retraite de la Marine le 27 Décembre 1919.

L'Oberleutnant zur See Otto Gerke recevra pour sa part le commandement d'un sous-marin mouilleur de mines, l'*UC-27* puis de l'*UC-73* et temporairement de l'*UB-51*. Lui aussi survivra à la guerre, quittant officiellement la Marine Impériale le 24 Décembre 1919.

Plusieurs sources d'information ont permis cette reconstitution du dernier voyage du *Vulcanus*. Ce sont :

- Service Historique de la Marine, Vincennes. Fonds d'archives SSG carton 42 dossier 5297
- Admiral Arno Spindler, *Der Handelskrieg mit U-Booten*, vol.4., E.S. Mittler & Sohn, Berlin, 1941
- Admiral Stoelzel, *Ehrenrangliste der Kaiserlich Deutschen Marine*, Thormann & Goetsch, Berlin 1930
- Journal de bord du sous-marin U-47