

Ce jour là, 9 mai 1917
L'ultime patrouille du sous-marin UC 26

Cette fois, transportons-nous par la pensée à bord de ce sous-marin dont nous allons vivre la dernière mission grâce au journal personnel d'un Lieutenant du nom de Heinrich Petersen. Ce jeune officier qui n'a pas 30 ans est le Second du bateau et sa situation d'officier de réserve laisse à penser qu'il est possiblement un officier de la Marine Marchande. Au commandement de l'UC 26 on trouve un Kapitänleutnant tout nouvellement promu puisqu'il est dans le grade depuis deux semaines. Lui non plus n'a pas 30 ans mais il possède déjà une grande expérience car ce bateau est son deuxième commandement et à ce jour, il totalise 40 patrouilles de guerre durant lesquelles il a coulé plus de 70 navires. Ce commandant est le Comte Matthias von Schmettow né en Silésie dans une noble famille prussienne. Au total ce sont 26 marins qui composent l'équipage de ce sous-marin mouilleur de mines entré en service à l'été 1916 et depuis rattaché à la Flottille des Flandres avec pour base le port de Zeebrugge. Nous sommes donc le 30 Avril 1917 à quelques heures de l'appareillage pour une mission de mouillage de mines dans la Manche et de guerre de course contre le commerce Allié. A travers les lignes de son journal, Heinrich Petersen nous raconte...

30 Avril

1000 Changé de poste d'amarrage pour embarquement des mines.
1845 Appareillage de Zeebrugge

1 Mai

0000-0400 Quart

0300 Barrage ([du Pas de Calais](#)) – Trouvé un trou dans le barrage. Passé à 600 m. de 3 grands destroyers. La lune disparaît derrière les nuages.

0400-0800 Repos.

A 8h comme j'allais prendre le quart, Alerte ! Plongée ! Deux hydravions à 200m au-dessus du bateau. Ils lancent 4 bombes qui tombent loin.

0930 Surface. Deux dirigeables en vue. Plongée !

1100 Surface

1130 Un autre hydravion. Alerte ! Plongée ! Deux bombes nous manquent de peu.

1300 Croisé *UB 31* avec l'ami Feddersen¹ à bord puis un peu plus tard *UB 18*.

1300-1600 Repos. Vent et mer force 1. Temps clair et ensoleillé.

2000-2400 Rien de particulier

2 Mai

0000-0400

Route vers Le Havre, largué 9 mines à l'extérieur des bouées du chenal. Dormi pendant ce temps mais chaude alerte ; nous avons failli rester empêtrés dans un filet.

0400-0800

Quart. Fait route vers les passes de Caen pour y mouiller des mines. Vers 5h durant la traversée, nous nous échouons. Dégagé à l'aide des diésels. Deux pêcheurs nous aperçoivent et s'enfuient.

0645 Convoi en vue. Plongée.

0700 Coulé d'une torpille un vapeur norvégien d'environ 3000 tonnes ([il s'agit du Certo 1629 tonnes](#))

0800-1200 Repos

1200-1400 Quart au soleil sur le kiosque

1400 Destroyers dans le voisinage. Plongée. Entendu une explosion.

1850 Plongée pour éviter un destroyer anglais de la Classe K

1935 Surface. Cap sur Cherbourg pour mouillage de mines.

3 Mai

0200-0205 Mouillé 5 mines au N de Cherbourg. Espérons qu'elles serviront à quelque chose. Fait route au Nord.

0400-0800 Repos

0750 Surface. Quatre navires armés en vue.

0800-1200 Quart tranquille mais à présent on ne peut plus rester dehors sans un ciré.

1320 Plongée pour éviter un grand destroyer anglais.

1350 Surface

1445 Plongée pour la même raison. Route aléatoire

1605 Surface

1755-1915 Plongée pour éviter deux patrouilleurs

2000-2400 Quart.

2015-2225 Plongée pour une attaque de deux vapeurs au large du bateau-feu d'Owers. Evidemment, la chance n'est pas avec nous.

2300-2345 Interrompu la charge batteries pour faire route sur un vapeur mais le clair de lune nous empêche d'approcher.

¹ Adolf Feddersen Oblt z.S d.R. 28.81887-3.10.1917 † avec UC 14

4 Mai

0000-0400 Repos

0020-0033 Plongée pour éviter un destroyer.

0100-0135 Plongée pour attaquer deux vapeurs escortés chacun par un destroyer mais une fois de plus on n'a pas pu tirer. La torpille est restée dans son tube.

0135 Surface. Destroyer en vue droit devant et sur bâbord une goélette. Un vapeur aussi en vue sur bâbord. Mis le cap sur le vapeur pour une attaque en surface mais dans le clair de lune il nous aperçoit, il fait des signaux Morse et s'enfuit.

0755-0830 Plongée pour éviter un grand destroyer qui venait sur notre tribord. Avons fait route à l'immersion 20 mètres.

0900-1200 Repos

1000 Plongée pour éviter 3 chalutiers et un destroyer sur notre bâbord.

1100 Posé au fond par 40m de profondeur.

1200-1600 Repos. Pas pu dormir parce que mon voisin, un officier supplémentaire n'était pas de quart lui non plus.

1720 Surface

1825 Plongée pour éviter d'être repérés par un voilier. Cap sur Le Havre.

2025 Tir d'une torpille par un tube d'étrave contre un vapeur norvégien sur lest. La torpille passe à côté ou dessous le vapeur.

2105 Tir d'une torpille par le tube de poupe sur un pétrolier mais la torpille passe loin.

2230 Posé sur le fond. Rechargé le tube d'étrave.

5 Mai

0230 Fait surface. Charge batterie d'abord avec un seul diesel puis avec les deux.

0635 Plongée pour éviter un destroyer et un vapeur. Calme plat.

0930 5 chalutiers en vue. Nous prenons un cap d'éloignement vers le NW.

0945 Nous passons un croiseur léger. Pris la veille au périscope. Soudain, deux fortes explosions à proximité. Bien possible que ce soit des bombes lancées par un hydravion. Pour finir, nous prenons l'immersion 24 mètres en route au $\frac{3}{4}$ de la puissance.

1230 Surface. Rien en vue.

1415 Plongée face à un croiseur léger ou une canonnière en rapprochement.

1510 Surface

1720 A 8 milles de Barfleur. Cap sur Cherbourg.

2012 Pendant mon quart nous apercevons plusieurs vapeurs devant Cherbourg. J'en choisis un mais il se révèle être trop petit et sur lest. Nous n'attaquons pas et il s'éloigne. Pas pu rattrapper un deuxième. Pas de chance. Fait route à l'ouest.

6 Mai

0020 Changement de cap, route à l'est. Le temps se gâte et la mer grossit.

0515 Evité un destroyer

0530 Evité un chalutier. Ce quart de 4 à 8 est humide !

0800-1200 Mon vis-à-vis, (*l'officier de quart surnuméraire*) en a marre.

1200 Plongée en raison de l'état de la mer.

1230 Posé sur le fond

1430 A 44 mètres, le bateau roule toujours si durement que nous reprenons la progression vers le sud

1835 On finit par trouver une position plus confortable sur un fond de 36 mètres.

1600-1900 et 2000-2400 Repos

7 Mai

0010 Retour en surface. Route vers Le Havre. Le temps n'est guère meilleur mais on ne prend pas trop la douche sur le kiosque.

0500-1100 Croisé au large du Havre en évitant destroyers et chalutiers.

1100 Plongée face à un chalutier armé qui avait mis le cap sur nous.

1400 Surface et à nouveau cap sur Barfleur. Quelle misérable existence.

1945 Plongée. Route vers la côte française.

2100 Aperçu un convoi et bien entendu on n'arrive pas à l'approcher. Les bateaux changent de cap.

Ici s'achève le journal personnel de Heinrich Petersen. Il reste un peu plus de 24 heures à vivre pour UC 26 et la plus grande partie de son équipage.

La journée du 8 Mai voit le sabordage d'un ketch anglais au large de Cherbourg. La journée s'achève, le sous-marin a mis le cap sur sa base qu'il envisage d'atteindre le lendemain. La navigation se poursuit en surface et vers une heure du matin à l'heure allemande, le barrage de mines de Calais est pratiquement derrière.

Quittons à présent l'UC 26 pour rejoindre le Commander Victor Campbell qui patrouille le détroit à bord de son destroyer HMS Milne en compagnie de deux autres unités. Nous changeons également d'heure, les britanniques sont à l'heure GMT alors que les Allemands passés à l'heure d'été sont à GMT +1.

Cette fois-ci, nous allons consulter le journal de bord du destroyer pour découvrir la suite.

11:00 pm Aperçu un sous-marin en surface près de la bouée 7a, cap à l'est. Il est approximativement à 3 degrés sur bâbord de l'étrave.

12:20 am Abordé le sous-marin en plein milieu. Il est coupé en deux. Il se produit une explosion au moment où l'avant et l'arrière se séparent au niveau du kiosque. Largué une charge sous-marine. Les dommages subis par l'étrave sont modérés. Les deux autres destroyers commencent à leur tour une attaque à la grenade sous-marine.

Quelques minutes plus tard alors que la fureur guerrière est retombée, on entend des appels sur la mer et en recherchant le Milne repêche deux hommes fortement commotionnés, ce sont le Lieutenant Petersen et le Second Maître mécanicien Karl Acksel. Selon Heinrich Petersen il y avait d'autres survivants à la mer mais le Commandant Campbell affirmant qu'il n'avait rien vu n'entreprendra pas d'autres recherches.

L'autre volet des événements nous est raconté par Petersen lors de son interrogatoire par les Anglais.

« A 1 heure du matin le 9, nous étions en surface à environ 8 milles dans le NE de Calais par une nuit de pleine lune. Soudain, apparurent trois destroyers faisant route sur nous. Ordre fut donné de plonger d'urgence mais avant que le bateau ait été complètement immergé, nous étions abordés avec une très grande violence au niveau du kiosque. Désarmé, UC 26 échappait au contrôle de l'équipage et venait heurter brutalement le fond par 40 mètres de profondeur. Quelques minutes plus tard, nous étions fortement ébranlés par l'explosion d'une grenade sous-marine et l'éclairage s'éteignait mais il n'y eut pas de panique à bord. Le compartiment batteries était alors complètement noyé et il était désormais impossible de faire surface tant le bateau était lourd. Les hommes prisonniers du compartiment arrière ne perdaient pas espoir et essayaient de repousser l'eau avec de l'air sous pression libéré dans le compartiment mais cette tentative était vaine et inexorablement l'eau continuait à monter à l'intérieur du sous-marin forçant l'équipage à se réfugier en hauteur, certains étant même montés sur les diésels. Voyant notre situation sans issue, notre Commandant nous demanda d'accepter le don de nos vies pour le Kaiser et de le saluer de trois hourras. Mais Liersch, le maître d'équipage avait une autre idée. Il ouvrit les bouteilles d'air sous haute pression dans le compartiment torpilles arrière et on constata alors que l'eau cessait de monter. Nous étions peut être sauvés ! Il suffisait juste d'attendre que les pressions s'équilibrent entre l'intérieur et l'extérieur et alors il serait possible d'ouvrir le panneau de pont du compartiment machine. Cela arriva trop vite et quand enfin on ouvrit le panneau, la violence de la bulle qui s'échappait tua en les aspirant ceux qui étaient près de l'ouverture. Les pressions étant à présent équilibrées, j'ai pu évacuer à mon tour. La remontée m'a semblé durer une éternité mais j'ai finalement retrouvé la surface sans avoir perdu connaissance. Je n'avais pas de blessure, je n'avais que quelques douleurs liées à la surpression.

En surface près de moi, il y avait le second-maître mécanicien Acksel qui avait trouvé un gilet de sauvetage. Lui aussi disait que la remontée avait été très éprouvante. Les destroyers anglais étaient tout proches, j'appelai à l'aide et l'un d'eux nous repéra puis nous sortit de l'eau... »

Pour Petersen la guerre est finie. Après avoir été interrogé par les Anglais, il sera transféré dans un camp de prisonniers. Lors de son interrogatoire, son journal personnel qu'il avait conservé sur lui sera confisqué et c'est ainsi qu'il se trouve toujours aujourd'hui dans les Archives britanniques à Kew sous la référence ADM137 / 3897, apportant un éclairage supplémentaire sur ce qu'était la rude vie à bord d'un U-Boot au combat en 1917.