



PrinzEugen.com Schnellboot Archive

EASY BOATS

Schnellboote in der US Navy

Von Chip Marshall

Übersetzt von Kalle Scheuch

Vorher

Das US Navy Bureau of Ships nannte sie Easy Boats. Das Wort Easy stammt von der Phonetik für den Buchstaben E, wie in E-boat. Technisch gesehen, mag das nicht korrekt sein, aber so wurden sie von den Alliierten genannt. (Anmerkung des Übersetzers: Die Royal Navy nannte die Boote allerdings ENEMY-Boats [Feind-Boote]). Ich erfuhr als erstes über Beschäftigung der US Navy mit in Deutschland gebauten Schnellbooten beim Lesen der Enzyklopädie „Small Combatants“ von Norman Friedman. In der Aufzählung von PT-Booten befand sich eine Fußnote über drei S-Boote, die für die Auswertung erhalten geblieben waren und die Kleinboot-Bezeichnungen erhalten hatten. Und während ich einige Nachforschungen in der PT Boats Inc. Bibliothek durchführte, fand ich ein Bild von einem S-Boot in der Brooklyn Navy Yard im Hintergrund einer Indienststellungsfeierlichkeit eines PT-Geschwaders.

Mit gesteigertem Interesse, studierte ich diese Angelegenheit in den National Archives in College Park, Maryland und im Internet. Was folgt ist in keiner Weise vollständig und hat viele Löcher. Für nun ist es ein Katalog von Bildern und Informationen, die gefunden wurden und angeboten werden für Bemerkungen und Vorschläge. Dieser Artikel wird aufdatiert werden, wenn mehr Informationen verfügbar werden. Alle Informationen in diesem Bericht werden mit einer Art offizieller Dokumentation gestützt. Bemerken Sie, dass die Dokumente nicht ganz korrekt sein mögen. Die größte Menge an offizieller Information kann in den National Archives gefunden werden. Die wenigen darüberhinaus vorhandenen Informationen kommen aus Büchern, anderen offiziellen Quellen und anderen Papieren in den National Archives.

Man kann mit mir Kontakt aufnehmen über bgmarshall@aol.com oder über den Webmaster dieser Site. Bitte fühlen Sie sich frei, mich mit allen Fragen, Wunsch auf Klarstellung, Hinweisen auf Fehler und alles Andere in Ihren Gedanken mit Bezug auf die vorliegende Angelegenheit, zu kontaktieren. Auch wenn irgendjemand irgendwelche Information hat, einschließlich Gerüchte und Hörensagen und besonders Bilder, bitte fühlen Sie sich frei, auch das an mich zu senden. Jedes kleine Bit hilft und mag zu größeren Entdeckungen führen. Das Folgende ist das, was ich gefunden habe:

Einleitung

Während des Verlaufes des 2. Weltkrieges legten die Alliierten Mächte viel Wert auf technische Aufklärung gegen Nazi-Deutschland. Als die Alliierten Land eroberten, das vorher von den Nazis besetzt gewesen war, wurde Ausrüstung und Information erobert und technischen Experten zum Studium übergeben. Die ursprüngliche Priorität bekam wie der Bedrohung, die dieses spezielle Material bedeutete, begegnet werden konnte. Aber nicht weit dahinter war das Bedürfnis herauszufinden, ob der Feind eine Idee oder ein Konzept hatte, das in das Arsenal der Alliierten eingereicht werden konnte. Bits und Teile von Informationen über das Schnellboot wurden den Aufklärungsdiensten der Alliierten Mächte verfügbar.

Diese Informationen wurden gesammelt, um die Effektivität dieses Waffensystems zu bestimmen und die zu informieren, die verantwortlich waren, diesen Angriffen zu begegnen. 1943 nahm das U.S. Navy's Office of Naval Intelligence alle verfügbare Information und veröffentlichte eine Schrift mit eingeschränktem Verteiler, die die bekannten und vermuteten Charakteristika der Schiffe der Kriegsmarine beschrieb, einschließlich der Schnellboote.

Unmittelbar nach dem Krieg, wurde die Kriegsbeute Schnellboote auf die drei Hauptmächte, die Vereinigten Staaten, die Sowjet Union und das Vereinigte Königreich verteilt. Die Vereinigten Staaten gab eine Anzahl von Booten ab für den Wiederaufbau der Marinen Dänemarks und Norwegens. Vier Boote wurden durch die US Navy in Europa zurückbehalten, um die Weser zu patrouillieren. Die bevorstehende Invasion Japans war immer noch eine Realität und das Arsenal der Demokratie benötigte alles was es zusammen bekommen konnte. Die Besatzungsmächte bekamen das, was erforderlich war, die eroberten Gebiete zu beherrschen und die Russen zu kontrollieren.

Im Februar 1945 wurde ein unidentifiziertes gesunkenes Schnellboot in Le Havre, Frankreich, gefunden und gehoben. Schließlich wurde das Boot irgendwie seklar gemacht und vor Ende des Krieges in Europa in den New York Navy Yard gebracht. Mindestens fünf S-Boote wurden zu Erprobungen nach den Vereinigten Staaten gebracht. Vier einsatzklare S-Boote (S-116, S-218, S-228 und S-704 [[Anmerkung des Übersetzers: Statt S-228 und S-704 setze S-225 und S-706](#)]) wurden nach Beendigung der Feinseligkeiten und der Feststellung der Erfordernisse unserer weniger glücklichen Verbündeten nach den Vereinigten Staaten gebracht. Die Karriere der ersten drei Boote im Dienst der US Navy ist einigermaßen gut dokumentiert worden, aber S-704 [S-706] taucht nur in Bildern und in einer kurzen Notiz auf. Etwa 1948 waren alle S-Boote in der US Navy entweder abgebrochen oder verkauft worden. Nur S-116 tauchte später in Europa auf, involviert in die schwarze Welt der Spionage und schließlich in die neue deutsche Marine aufgenommen.



S-Boot Hulk CEE #6527

Mitte Februar 1945 begann die U.S. Navy eine Unterwasser-Untersuchung des östlichen Endes des Basin Maree im Hafen des französischen Le Havre. Die Zielsetzung war, die Menge an Wrackteilen festzustellen, die beseitigt werden musste, um ein großes Trockendock zu heben. An der Nordseite des gesunkenen Trockendocks entdeckten Taucher ein deutsches Schnellboot mit einem scharfen Torpedo im Backbordrohr. Das Gebiet wurde durch bewaffnete Wachen abgesichert, um alle Versuche des Feindes, die Hebung des Bootes zu verhindern, abzuwehren. Es wurden drei Tage benötigt, um den Torpedo unscharf zu machen und zu sichern, so dass der Rumpf wieder flottgemacht werden konnte. Am 10 März war das Boot wieder flottgemacht und längsseits des Bergungsdocks. Zunächst wurde der Torpedo entfernt. Dann wurden die Maschinen und der Rumpf mit Dampf gereinigt und Rostschutz für die Konservierung aufgetragen. Das fehlende Torpedorohr und die Brücke wurden in dem gesunkenen Trockendock gefunden. Diese Teile wurden geborgen und durch Schiffbauer angebracht, um das Äußere wiederherzustellen. Am 6. April 1945 wurde das Schnellboot seefest gemacht und über den Englischen Kanal nach Dartmouth geschleppt. Der Bergungsbericht zeigt auch an, das Vorhandensein von 10 Sprengpatronen an verschiedenen Stellen des Rumpfes.



Der Kommandeur der US Naval Forces Europa meldete das Boot schwimmend und fertig für die Inspektion in Dartmouth am 19. April 1945. Zu diesem Zeitpunkt litt das Boot unter dem Mangel an Reparaturen nach dem Flottmachen und Schäden während des Schleppens. Der Bericht des COMNAVFOREUR ist eine exzellente technische Beschreibung des Bootes und der Räume unter Deck, die zur Besichtigung zur Verfügung standen. Schließlich wurde das Boot in Plymouth auf ein Slip verbracht und für eine sorgfältige Inspektion aus dem Wasser gezogen. Es wurde nie eine Rumpfnr. des eroberten Bootes identifiziert. Für Verwaltungszwecke erhielt das Boot durch die US Navy die Nummer CEE #6527. CEE steht für Captured Enemy Equipment (Erobertes Feindmaterial).

Fern in Washington, DC, entschied das US Navy's Bureau of Ships, was mit diesem Fund zu tun sei. Bis Ende des Krieges war dies das einzige intakte Schnellboot, das sie in ihre Hände bekommen hatten. Nach langen Debatten wurde entschieden, das eroberte Schnellboot in den New York Navy Yard in Brooklyn, New York USA, zu bringen. Das Bureau of Ships machte sehr klar, dass keine Reparaturen durch die alliierten Kräfte vorgenommen werden sollten, damit das Fahrzeug so wie es ursprünglich gebaut worden war, studiert werden konnte. Sie wünschten auch, dass so viele Ersatzteile wie zusammengebracht werden konnten mit dem Boot verschifft werden sollten. Die Idee war, dass die MTB Repair Training Unit in Melville, Rhode Island das Boot nach Beendigung der Originalstudien in einen einsatzklaren Zustand versetzen sollte. Gegen Ende Mai war das Boot in New York und auf dem Weg für die Untersuchungen. Die Techniker stellten schnell fest, dass die Motoren schwer beschädigt und nicht klar für die Tests waren. Eine Anforderung für die Verschiffung von vier Motoren in guter Verfassung an das New York Navy Yard wurde geschrieben. Zu diesem Zeitpunkt war der Krieg in Europa vorbei und zwei einsatzbereite Schnellboote (S-218 and S-225) wurden durch die US Navy ausgesucht, um nach New York zum Testen und Betrieb geschickt zu werden.



Hulk CEE #6527 wurde völlig auseinander genommen. Messungen wurden vorgenommen zur Anfertigung der nötigen Zeichnungen, um den Rumpf nachbauen zu können und für die mechanische Konstruktion. Teile, die gebraucht wer-

den konnten, um die anderen Schnellboote einsatzklar zu halten, wurden ausgebaut. Sechs Inch lange Holzteile von jedem Teil des Rumpfes und dem Spannenwerk wurden entnommen, um durch das Forest Product Laboratory in Madison, Wisconsin, analysiert zu werden. Am 29. November 1945 ersuchte das Bureau of Ships den Chief of Naval Operations um Erlaubnis, alles Nützliche aus dem Boot auszubauen und die Hulk durch Versenkung oder Verbrennen vernichten zu dürfen. Am 26. Dezember 1945 wurde die Erlaubnis erteilt und der Abbruch wurde am 15. Mai 1946 als vollendet gemeldet.

[Anmerkung des Übersetzers: Dieses Boot wurde lange Zeit für S-169 gehalten. Ein Foto der Brücke des Bootes zeigt aber unterhalb der Brücke eindeutig das Wappen der 9. SFltl, da S-169 zur 4. SFltl gehörte, konnte es sich nur um S-144 handeln, das nach dem Bombenangriff auf Le Havre am 14. Juni 1944 unter dem gesunkenen Trockendock eingeklemmt worden war.]

S-116

Schnellboot S-116 wurde durch die US Army in Europa erobert und auf dem belgischen Liberty Schiff "Belgian Tenacity" nach Amerika gebracht. Der US Army Chief of Transportation bot der Navy S-116 für Erprobungen an. Die Navy nahm an und S-116 wurde für die Erprobung ausgeliehen unter der Bedingung, dass alle gesammelten Informationen dem US Army's Transportation Corps zur Verfügung gestellt werden sollten und dass das Boot nach Beendigung der Tests an die US Army zurückgegeben werden sollte. Während des operationellen Testens wurde eine offene Einladung an die US Army ausgesprochen. S-116 wurde Anfang November 1945 nach Fort Monroe, Virginia, nahe bei den wachsenden US Navy Bases in Norfolk gebracht. Es bekam eine US Navy Kleinboot Nummer C-105179 und wurde unter dem Kommandeur des Third Naval District in Dienst gestellt.

Das US Navy Bureau of Ships verfügte, dass S-116 sobald es einsatzbereit war zum New York Navy Yard verlegen sollte, um dort gemeinsam mit S-218 und S-225 getestet zu werden. Norfolk Navy Yard beabsichtigte, S-116 mit einer Besatzung aus zivilen Maschinisten und zivilen Elektrikern, die das Boot kannten, und Seeleuten von den Schleppern des Fifth Naval District nach New York zu bringen. Ein TCS Funkgerät war vorübergehend eingebaut worden und die Fahrt sollte nur tagsüber durchgeführt werden. Das Büro des Chief of Naval Operations ordnete an, dass, wenn möglich, die Fahrt über den Intercoastal Waterway bei einer Fahrt nicht über 15 Knoten durchgeführt werden solle. Die Abfahrt war für den 26. November 1945 geplant. Einen Tag vorher wurde die Fahrt abgeblasen, da noch einige Maschineneinstellungen vorgenommen werden mussten. Die Berichte zeigen, dass S-116 nach New York verlegt hat aber nicht wie.



In New York wurden alle drei einsatzbereiten Schnellboote besichtigt. Auf Grund einer Mittelknappheit wurde nur S-218 für die Teste ausgewählt. S-116 und S-225 wurden als Reserve, falls erforderlich, und für Teile benutzt. S-116 blieb für den Rest seines Lebens in der US Navy im New York Navy Yard. Am 10. Dezember 1947 fragte das Bureau of Ships den President of the US Army's Transportation Corps Board in New York was sie mit S-116 tun wollten nun nachdem die Teste abgeschlossen waren. Am 23. Dezember 1947 nach Rücksprache mit dem US Army Chief of Transportation, wurde vereinbart, S-116 wie "es geht und steht" der US Navy für die Entsorgung ohne Kosten für beide Seiten zu übergeben. Die US Navy startete den administrativen Prozess, das Fahrzeug als überflüssig erklärt zu bekommen. Am 19. März 1948 wurde S-116/C-105179 offiziell durch den Chief of Naval Operations als überflüssig erklärt und seine Entsorgung erlaubt. Am 23. Juli 1948 meldete ein Vertreter des Kommandeurs des New York Navy Yard dem Chief of Naval Operations, dass das "deutsche E-Boat S-116 heute verkauft und aus der Obhut der Marine genommen wurde."

1955 nahm der Kommandeur der Naval Advanced Base, Bremerhaven, in seinem Bericht an den Kommandeur der US Naval Forces Europe den inaktiven Status des S-116 auf. In den frühen 1950er Jahren hatten die US Navy und die Royal Navy geheime maritime Einheiten zusammengestellt, die frühere Schnellboote und in England gebaute Vosper MTBs benutzten. Die Operation der Royal Navy wurde Fishery Protection Service genannt und benutzte zwei ehemalige Schnellboote, mit deutschen Besatzungen bemannt unter der britischen Kriegsflagge, um Agenten anzulanden und kommunistische Schiffsbewegungen zu beschatten. Die US Navy benutzte deutsche Staatsbürger aus ihrer Labor Service Unit B in Bremerhaven, um ein deutsches MTB (S-116) zu bemannen und zwei in England gebaute Vosper MTBs (verwaltungsmäßig bekannt als PT 75 und PT 76). Die Einheit wurde bei der Bildung der neuen westdeutschen Marine aufgelöst. Die Vosper MTBs wurden verkauft und S-116 wurde anscheinend an die neue westdeutsche Marine übergeben. Anscheinend wurde S-116 im Jahre 1962 abgebrochen. [\[Anmerkung des Übersetzers: S-116 wurde als Feuerlösch-Hulk bei der Schiffssicherungslehrguppe, Neustadt/Holst., benutzt bis es am 15.05.1965 bei einer Übung abbrannte\].](#)

S-218

Ende 1945 kam S-218 zusammen mit S-225 im New York Navy Yard an. Der Schiffsführer war Captain (Rang oder Titel?) Carson. Es wurde dem Kommandeur des Third Naval District unterstellt und als US Navy Small Boat C-105180 in Dienst gestellt. S-218 war dazu bestimmt das aktivste der vier Schnellboote im New York Navy Yard zu sein. Alle Arbeiten um S-116 und S-225 einsatzbereit zu machen wurden am 29. März 1946 abgebrochen.

Die Mittel für die Erprobungen waren eingeschränkt. Daher wurden nachdem festgestellt worden war, dass sich S-218 im besten materiellen Zustand befand, die Bemühungen, ein Boot voll einsatzbereit zu machen, auf S-218 konzentriert. Das "Team" um S-218 einsatzbereit und testbereit zu machen bestand aus dem Bureau of Ships (Testspezifikationen), David Taylor Model Basin (Testgeräte für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit der Ausrüstung), die New York Navy Yard (Einsatzbereitmachen des Bootes und Abstellen des erforderlichen Personals) und Philadelphia Naval Shipyard (Reparatur und Herstellung von Ausrüstung). Es wurde Verbindung hergestellt zu Streitkräften in Europa, um Quellen für Ersatzteile, Ersatzmotoren und alles Weitere, das sie in die Hände bekommen konnten, zu schaffen. Messungen wurden gemacht von den Propellerwellen um Torsionsmesser anbringen zu können und festzustellen, welche Ausrüstung umgesetzt werden müsste um den neuen Getrieben Platz zu machen. Der 29. April 1946 war das Datum, an dem die Versuche beginnen sollten. Es wurde festgestellt, dass die Propeller an den drei Booten nicht alle gleich waren, daher mussten Entscheidungen getroffen werden bezüglich Reparaturen oder Umbau. Das Datum wurde wegen der verschiedenen technischen Probleme auf den 13. Mai 1946 verschoben. Dann, am 10. Mai bei Vorbereitungsfahrten rammte S-218 ein Unterwasserobjekt, was es erforderlich machte, alle drei Propeller für die Reparatur auszubauen. Die Erprobungen wurden für unbestimmte Zeit ausgesetzt.



Während das Boot repariert wurde, wurden die Testspezifikationen geändert, um denen der US NAVY PT-Boote mehr zu entsprechen. Das Bureau of Ships und das David Taylor Model Basin stellten fortwährend technische Fragen bezüglich der Schnellboote. Im Juni 1946 schrieb der Direktor David Taylor Model

Basin an das Bureau of Ships wegen Sorgen um die Wasserstiefen im Testgebiet nahe beim New York Navy Yard im Long Island Sound und die Auswirkungen, die sie auf die Erprobungen haben könnten. Am 19. Juni 1946 legte das New York Navy Yard das Erprobungsdatum auf den 12. Juli 1946 fest und auch dieses wurde verpasst auf Grund technischer Probleme. Schließlich schrieb der Acting Chief of the Bureau of Ships dem Kommandeur des New York Navy Yard und führte aus, dass nur wenig oder keine Bemühung unternommen worden war, die Hauptmotoren des Bootes richtig zu prüfen, sie in einen zufriedenstellenden Bereitschaftszustand zu versetzen oder das Boot bis wenige Tage vor den Erprobungen zu fahren. Er gab zu verstehen, dass es Einschnitte mit den daraus hervorgehenden Problemen gegeben hatte aber dass diese Bedingungen besseres Management benötigten. Mit dem Wissen, dass Fortschritte erzielt wurden, bat er um ein festes Datum, an dem die Erprobungen stattfinden könnten. Am 25. Juni 1946 bat das the New York Navy Yard darum, dass Eugene Fitzpatrick von der Annapolis Naval Engineering Experiment Station nach New York geschickt werden solle, um bei den Problemen zu helfen. Das Bureau of Ships stimmte zu, da "ohne ihn es zweifelhaft ist, dass NY dazu in der Lage sein wird, die Maschinen in Form zu bringen für zufriedenstellende Tests." Stattdessen wurde W. G. Bush am 1. Juli 1946 geschickt, um zu berichten.

Ein Problem war die Annahme der Austauschbarkeit zwischen den verschiedenen Motormodellen. Das andere Problem war das totale Fehlen von metrischen Werkzeugen in der Werft. Die Probefahrt nach Reparaturen wurde auf den 18. und 23. oder 24. Juli 1946 festgesetzt. Schließlich, in der Lage, die Motoren auf volle Leistung zu bringen, wurde die Feststellung gemacht, dass der Boden gereinigt werden müsse und einige kleinere Reparaturen am Wärmetauscher und an den Abgas- und Wasserleitungen gemacht werden mussten. Ein Volle-Kraft-Test wurde für den 31. Juli 1946 geplant. Das Logbuch von PT-620 für den 31. Juli 1946 zeigt, dass es Testfahrten mit einem deutschen E-Boot vor dem Hafen von New York durchgeführt hat. Am 2. August 1946 schickte das New York Navy Yard ein Fernschreiben an das Bureau of Ships, dass in Abhängigkeit vom Austausch einer Wasserpumpe das Fahrzeug als bereit für offizielle Erprobungen betrachtet werden könne. Der Kommandeur des New York Navy Yard, Rear Admiral F. E. Haeberle USN, schickte dem Bureau of Ships persönlich ein Fernschreiben, das die Probleme bis zu dem Tag aufzeigte und dass das Fahrzeug bereit für die offiziellen Erprobungen sei nach dem Belieben des Board of Inspection and Survey und des Bureau of Ships.



Ein offizielles Datum für die Standardisierungs- und Kraftstoffersparnis Tests vor Fox Point, Long Island, New York, wurde für den 12. August 1946 geplant. Zwei Vertreter des Army Transportation Corps wurden eingeladen teilzunehmen. Einige Änderungen an der Teststecke waren vorgenommen worden, um Zeichen und Monumente nach dem Ende des Krieges zu entfernen. Am 12. August während der Erprobungen mit den Teilnehmern an Bord, musste die Mittelmaschine wegen abnormer Klopfgeräusche abgestellt werden. Zurück in der Werft wurde die Maschine auseinandergenommen und eine Übernacht-Aktion war nötig um festzustellen, was passiert war. Das Auseinandernehmen ergab, dass es ein "größeres Durcheinander gegeben hatte, welches das Betreiben des Bootes für etwa drei Wochen verzögern könne". In einem Brief an den Kommandeur des New York Navy Yard führte der Chief of Bureau of Ships aus, dass keine Arbeit mehr für das Projekt unternommen würde bis das Bureau eine Entscheidung getroffen hätte. Wegen den Kosten für den Motorenwechsel und andere Reparaturen, wurde entschieden bis Anfang 1947 zu warten, bis die Erprobungen der gleichen Motoren bei der Annapolis Naval Engineering Experiment Station beendet und die Ergebnisse bekannt geworden seien. Der Chief bat darum, dass welche Daten auch immer gesammelt würden, diese an das Board of Inspection and Survey weitergegeben würden und dass das Fahrzeug aus dem Wasser genommen werden solle, an Land aufbewahrt und vorläufige Konservierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollten. Er schloss, indem er sagte, dass wenn die Erprobungen fortgesetzt würden, sie vermutlich gekürzt und verändert werden würden. Der Chief of Naval Operations wurde am 24. September 1946 über die Probleme informiert.

Für den nächsten Monat bat das Bureau of Ships am 15. April 1947 den Chief of Naval Operations die Neufestlegung von S-218 und der Erprobung durch die Annapolis Naval Engineering Experiment Station. Dieses wurde am 23. April 1947 genehmigt und der Besitz von S-218 wechselte zum Kommandeur des Severn River Naval Command und es wurde irgendwann Anfang Mai 1947 von einem Marineschlepper nach Annapolis geschleppt. Der Naval Engineering Experiment Station wurde die Vollmacht gegeben, die Haupt- und Hilfsmotoren zu überholen und Ersatzmaschinen und Teile aus dem Lager im New York Navy Yard anzufordern. Am 25. Juni 1947 meldete die Naval Engineering Experiment Station den Stand der Reparaturen und eine Abschätzung, dass die Überholungsarbeiten Mitte September beendet sein könnten. Ein geschätztes Erprobungsdatum wurde für den 15. September 1947 angesetzt mit Versuchsfahrten und Ausbildung für die Besatzung 14 Tage vor dem Datum. Am 15. August 1947 schickte der Director of the Naval Engineering Experiment Station ein Fernschreiben an das Bureau of Ships, dass S-218 bereit sein würde für die Erprobungen wie geplant und jeden Tag danach. Jemand im Bureau of Ships meinte, dass die Propeller ein Problem sein könnten und bat die Station dies zu untersuchen. Die Station antwortete am 28. August 1947 durch die Bitte die drei Propeller abnehmen und an das Philadelphia Naval Shipyard für eine Schwingungsuntersuchung, die nötigen Reparaturen und dynamisches Ausgleichen zu dürfen. Eine neue Testspezifikation wurde erstellt indem alle Erprobungen bei niedriger Fahrt früh in der Testreihe durchgeführt werden sollten, um wenigstens einige Daten sammeln zu können falls etwas bei den Hochgeschwindigkeitserprobungen passieren würde. Der 6. und 7. Oktober wurden als Testtage festgelegt. Es gibt Lücken in den Berichten über diese Zeit aber das nächste bekannte Ereignis ist eine Motorenstörung am 9. Oktober 1947. Die Station schätzte, dass der Motor repariert werden könne und die Erprobungen am 4. November 1947 fortgesetzt werden könnten. Das Erpro-

ungsdatum wurde auf den 12. November 1947 vor Kent Island, Maryland in der Chesapeake Bay festgelegt.



Der Kommandeur des Severn River Naval Command wurde vom Director der Naval Engineering Experiment Station am 24. November 1947 informiert, dass alle Tests durchgeführt worden waren und dass die Station wissen wollte was sie mit dem Boot tun sollte. Der Chief of Naval Operations genehmigte die Entsorgung von S-218. Irgendwann im Januar 1948 wurde S-218 durch einen Marineschlepper zum Norfolk Naval Shipyard geschleppt und die Anweisungen zum Ausbau von Teilen für S-218 wurden eingeholt. Das Bureau of Ships antwortete, dass durch das Bureau nichts benötigt würde. Das Norfolk Naval Shipyard schätzte, dass der Ausbau aller Teile von S-218 am 24. Februar 1948 beendet sein würde. Am 25. Mai 1948 genehmigte der Chief of Naval Operations dem Kommandeur des Third Naval District S-218 an einen privaten Käufer zu liefern. Ein Vertreter von Captain Rod Pickard, 845 Biscayne Boulevard in Miami, Florida nahm S-218 am 12. Juli 1948 um 1400 Uhr in Besitz.

S-225

S-225 kam zusammen mit S-218 Ende 1945 im New York Navy Yard an. Es wurde als US Navy Small Boat C-105181 in Dienst gestellt und dem Kommandeur des Third Naval District unterstellt. Wegen einer Mittelknappheit und besserer materieller Beschaffenheit wurde S-218 für die Erprobungen ausgewählt. S-225 sollte als Reserveboot und zusammen mit S-116 als Ersatzteillieferant dienen. S-225 hat das Betriebsgelände des New York Navy Yard nie verlassen. Am 12. April 1948 wurde das Bureau of Ships vom Kommandeur des New York Navy Yard darüber informiert, dass S-225 nicht mehr benötigt würde und als überflüssig erklärt werden könne "in Übereinstimmung mit bestehenden Anweisungen". Der Chief of Naval Operations genehmigte den Verkauf von S-225 am 25. Mai 1948. S-225 wurde am 1. September 1948 verkauft und aus der Obhut der Marine genommen.



S-706

Im Februar 1947 kam S-706 im Washington Navy Yard in Washington, DC, an. Es war von einem US Navy-Schlepper von Philadelphia dorthin geschleppt worden. Für eine begrenzte Zeit wurde es Gesellschaften mit einem „legitimen technischen Interesse“ verfügbar gemacht. Nach Navy-Berichten hatte es „ein wenig Wasser in den Bilgen als sie zuletzt von Bureau Personal untersucht wurde“ und „die Motoren und Hilfsaggregate erschienen unversehrt und ziemlich sauber“. Außer zwei Bildern von S-706 an der Pier des Washington Navy Yard existiert kein Beweis seiner Anwesenheit in den Vereinigten Staaten.

Hinterher

Im Mai 1947 schrieb W.H. McClain, der Design Superintendent im Philadelphia Naval Shipyard an den Kommandeur des New York Navy Yard und forderte Zeichnungen des Bootskörpers, Verdrängung und andere Kurven des Schnellbootrumpfes an. Diese Informationen und die Forschungen des David Taylor Model Basin wurden benutzt um den Rumpf des PT 812 der US Navy zu entwerfen, das 1951 vom Stapel lief.

Der Rumpf war im Prinzip der eines Schnellbootes aber hatte nicht die „Effekt“-Ruder-Einrichtung des in Deutschland gebauten Fahrzeuges. Im Dezember 1949 fragte das New York Navy Yard das Bureau of Ships was es mit all den immer noch im Lager des Navy Yard befindlichen Ersatzteilen für das Schnellboot anfangen wolle. Ich konnte keinen Beleg über eine Antwort finden. Möglicherweise wurden die Teile an das NAB Bremerhaven geschickt zum Gebrauch auf S-116. Alle Informationen, die aus den Erprobungen des in Deutschland gebauten Schnellbootes gewonnen wurden, wurden einer Vielfalt von interessierten Dienststellen zur Verfügung gestellt.

Alle Informationen auf dieser Site © Chip Marshall und dürfen ohne seine Genehmigung nicht reproduziert werden.

Der Übersetzer hat die Genehmigung, die Informationen im Original und in den Übersetzungen auf seinen Sites zu benutzen.

Übersetzung ins Dänische und ins Deutsche © Kalle Scheuch. Reproduktion nur mit seiner Zustimmung
