

S-Båden fra Crackington – En foreløbig rapport

Af J. Putney, 11 Turner's Close, Highnam, G12 8EH, Juni 2003
(Oversætning: Kalle Scheuch)

Introduction:

En kort rapport og en beskrivelse af vraget af et tysk S-båd – bedre bekendt til de Allierede som en E-båd (Samlebegreb for *Enemy Boat* = fjentlig båd) – som blev tabt ved nordkysten af Cornwall i Oktober 1946.

Vraget af S 89:

Resterne af S 89 er i position 50° 45,6'N 004° 38,3'W (OS Kort reference SX13966) i ebbe-flod-området af Tremoutha Haven, en lille bugt liggende umiddelbar syd af Crackington Haven (se Fig. 1 i originalet).

Vraget er temmelig utilgængelig, siden der er ikke mere vej over klipperne ned til stranden af Tremoutha og ved en rende på Tremoutha siden *Bray's Point*, som ikke falder tørt uden for en og en halv time før og efter lavvande ved tidevande større end niptid. Selv om ikke dybt, så indskrænker denn rende tiden i den tilgang til Tremoutha og vraget er mulig. Vraget af S 89 ligger cirka 4 m over den midlere nedvandhøjde og vragstedet falder tørt i hver tidevande cyklus foruden perioder af et midlere lavvande med en NW vind. I gennemsnit er vragstedet tre til fire timer frit (af vand) selv om ikke hele vraget falder tørt.

Det praktiske videnskabelige arbejde har identificeret 13 større dele af S 89 på vragstedet. Disse omfatter tre maskiner, tre drivakslar, tre gearkasser, to hjælpemaskine krumtapakslar, en sektion af en luftindgang-/luftudgang-indretning og et brækket itu cylinderhoved. Autoren ved også af en anden del af vraget, en drivstofftank (cirka 2 m lang med 0,5 m diameter) som befinder sig i højvandslinien men sædvanlig er dækket til af grus og sand. Yderlige rester kan vel eksistere i dette stadium. En grov plan af vragstedet er vist i Fig. 2 (af originalet).

Historien:

S 89 var en båd af en serie af 16 både som blev bestilt af den tyske marine den 3. Januar 1941 (her tager autoren fejl. Opdraget blev givet den 3.11.41) ved den tyske skibsbygnings-koncern Friedrich Lürssen, Vegesack ved Bremen. Den blev stilt færdig i November 1942 og indført i flåden på Lürssen-Werft den 28. November 1942.

Efter indførelsen i flåden blev den understilt den 2. S-Flotille, til hvilken den stød i foråret 1943 efter en uddannelsesperiode i Østersøen. Kommandanten var til dette Oberleutnant zur See Braune. Flotillen opererede hovedsagelig fra von Ijmuiden men også fra Ostende og lejlighedsvis fra Cherbourg. Uheldigvis er kun lidt bekendt af indsats-historien af S 89, men den deltog i mange mineudlægnings og torpedo operationer, da disse nåede deres højtid i det sene 1943. I natten 24./25. Oktober 1943, men den var understilt midlertidig den 4. Sflotille før et masseangreb på convoyen FN160 ved Cromer, blev S 89 sammen med S 120, S 122 og S 87 beskadiget mens både blev grebet an af destroyeren HMS *Worcester*.

S-bådene veg til siden destroyeren idet de løb af til øst men bare at træffe på andre britiske kræfter i form af MGB 439 og MGB 442, som var løbet ud af Yarmouth, da informationer om S-båd-angrebet opnåede havnen. En yderlig kort fægtning tog sted i hvilken MGB 442 blev svært beskadiget. Skaden som S 89 måtte tage var derimod ikke so svært od den kunne blive repareret fuldstændigt i 10 dage, fordi før natten 4./5. November var den igen stødt til dens „hjemme“-flotille og førte sammen med den 6. og 8. Flotille en mineudlægnings operation igennem ved Smith's Knoll og Humberen. Efter udlægningen af minerne greb den 2. Flotille convoyen FN 1170 mellem Cromer og Yarmouth an og førte et overraskende torpeo-angreb ud. S-bådene blev endelig trængt af ved destroyere HMS *Eglinton* og *Fearney* og meldete forsænkningen af flere skibe (includeret destroyere escort) men bare to skibe af convoyen, *Firelight* (2.820 t) og *British Progress* (4.581 t) blev truffet og blev begge slæbet sikker ind i havnen (selv om den sidste blev forklaret som total tab).

Den 21. Marts 1944 blev S 89 sammen med S 86, S 92 og S 98 forflyttet fra den 2. Flotille til den 10. Flotille, som var som en ny flotille i opstilling. Oberleutnant zur See Braune gav kommandoet over S 89 af men der blev ikke udnævnt en ny kommandant og i stedet af blev S 89 forflyttet til den 1. Schulfflotille til Kiel. Da S 89 opnåede Wilhelmshaven den 7. April 1944, blev den friset og beordret til Hamburg for en speciel opgave. Tre måneder før havde Admiral Dönitz ordred at seks ny S-både skulle blive sendt til det Sorte Hav, for at understøtte de tyske marinestyrker på denne krigsskueplads. Føreren af S-bådene (FdS), Kommodore Petersen, havde modsagt det og argumenteret, at dette ville svække hans Nordsø- og Kanalkræfter, og opnået et kompromis efter hvilket tre nye bade skulle blive overført med det same og at fire ældre både skulle blive sendt i det 1944. De fire udsøgte ældre bade S 86, S 92, S 98 og S 89 og efter at de var blevet sat fri i Wilhelmshaven, sejlte de til Hamburg, hvor

forberedningerne for transporten, som inkluderede en mammut-rejse over floder og land, begyndte. At lave bådene færdig for transporten drejede sig i hovedsagen om at bygge ud deres hoved udrustning og maskinerne og da dette var sket forlod S-bådene Hamburg i slæb og gik op ad Elbe med mål Dresden. I Dresden blev de halet op taget ud af vandet hvorefter de blev sat på Kuhlemeier otte-aksler-vogne for at føre igennem en 450 km overland-transport over autobahnen til Ingolstadt i Sydtykland.

Det tog sædvanlig 56 timer og lavede nødvendig special-rydde-grupper, som ryddede hindringer og måtte rive af broer. En gang i Ingolstadt blev bådene igen sat tilbage i vandet af floden Donau og så slæbet til Linz i Østrig hvor nogen dele af udrustningen – inkluderet maskinerne og det meste nå ikke alt af artillerie-våbene (som havde blevet sendt der med tog) - blev bygget ind igen af lokale personer og en gruppe fra S-båds-værftet, Lürssen. De første bade af disse fire, som lavede denne rejse, var S 89 og S 86 og de opnåede Linz en eller anden gang i den sene Juni 1944. I begyndelsen af Juli var genudrustningen af bådene afsluttet og de to bå forlod flodhavnen for at begynde den 1259 km-fart ned ad Donau til havnen Sulina ved det Sorte Hav.

Det var ikke uden fare, fordi til dette tidspunkt RAF havde begyndt at udlægge miner på Donau i bestræbelse at afbryde tilfloden af det rumæniske olie til Tyskland (i bare 18 indsatse lagde RAF 1382 miner).

Den 20. August var S 89 og S 86 et aller andet sted mellem Linz og Sulina, nå Russerne forstyrkede deres offensive imod de tyske og rumæniske stridskræfter idet de udførte et angreb, som brød igennem de tyske linier i retning Galati fra nord og nordwest. Tre dage senere kapitulerede Rumænien og den 24. kaldte des tyske Marineoverkommando OKM alle fire både tilbage, idet den ordrede tilbagemarchen til norden. Mens at S 92 og S 98 havde ikke nået Linz endnu og kunne derfor blive ført tilbage temmelig nemt, så FdS det som usandsynlig an at S 89 og S 86, det andre par, ville nogensinde komme tilbage, særlig da det synes at de (mugligvis gennem initiativer af de egne kommandanter) havde stødt til den tyske Donau-Flottille af det tyske hær til at understøtte tilbagetog-fælgningerne. Dette blev rigtignok stoppet da S 86 syd af 950km-markeringen fik en mine-træffer.

Skaden var dog ikke so svært og båden blev taget i slæb af S 89. Begge både kom sikker tilbage til Linz. Efter reparationen gik op ad floden til Ingolstadt, hvor de blev halet op og losset på de otte-aksler-vogne igen for overlandtransporten til floden Elbe. I November ml November måned var de to både sandsynlig tilbage i vandet ved Hamburg og den 1. Januar 1945 blev S 89 i Swinemünde under kommando af Ob.Lt. z.S. Osterloh indført i flåden igen og understilt den 1. S-Boot Schulflottille.

Resten af livet af S 89 er temmelig uklart. Det er sandynlig at den opererede for resten af krigen fra Swinemünde i Østersøen. Den 1. S-Boot-Schulflottille opererede dog de sidste måneder af krigen sammen med den 5., den 1. og den 8. Flottille. Som et resultat, er det mulig at S 89 lejlighedsvis blev sat ind fra Windau (idag Ventspils) i Lettland, og oplevede så vel egne fælgninger og tog del i evakueringerne a tyske tropper og civilister foran de fremrykkende Russer. (Anmærkning af oversætteren: Båden var i Norge, har derfor ikke taget del i evakueringen).

Det er ikke fulstændig klart, hvor den var ved overgivelsen (Anmærkning: Båden var i Egersund/Norge). De fleste S-både opererende i Østersøen overgav sig i Geltinger Bucht men det ser du til at nogen har været i stand til at trække sig tilbage vestlig til Wilhelmshaven og overgive sig der. Men S 89 sammen med 33 andre S-både blev tilkendt Britannien (Anmærkning: Stor Britannien fik i det hele 32 Boote, se Hümmelchen og Fock) som part af Tripartite Naval Commission Agreement. Det er ikke nøjagtig bekendt hvornår S 89 kom til Britannien, men det var før Februar 1946. Det er antaget siden a måned-fremskrift-rapport af Marine Divisionen af Kontroll-Kommissionen for Tyskland (Britisk Andel) fører op at der er stadig S-både i Tyskland som tilhører Britannien. Som en følge af dette ordrede Admiralitet at maskinerne skulle blive bygget ud og holken skulle blive slæbet til UK. Siden S 89 blev et vrage med dens maskiner kan det ikke være sket til den og derfor må den have krydset Nordsøen med egen kraft og egen besætning før dette datum til HMS Hornet, som tjente som det centrale depot for disse fartøje.

Den 11. September 1946 blev S 89 opført i en Special Military Branch Acquaint som sammen med andre 22 S-både tilført til Ship Target Trials Committee. Dette dokument må endnu blive lokaliseret, men det ordnede sandsynligvis an at S 89 skulle snarere blive forsænket end brudt af. Det skete mens den var i slæb fra HMS Hornet til en anden kysttjenestested, at den blev til et vrage på den korniske nordkyst. Den eneste andre nævnelser i Marine rapporter er en omtale i en Special Military Branch Acquaint, at S 89 skulle fjernes fra listen af de skibe som var planlagt for brug af Ship Target Trials Committee siden den var synket. Selv om en gruppe af redningsmænd – sandsynligvis af Marinen, siden Salvage Association har ingen kendelse af vraget - har besøgt vragestedet, drejede svært vejr den om 180° rundt og skød den videre op på stranden hvor den begyndte at bryde i stykker inden den kunne blive gjort flot igen. S-båden blev senere givet op som en total tab og ingen videre redningsaktioner blev udført nogensinde.

Enkeltheder om S 89:

Type: „Stor“ S 26 klasse Schnellboot eller S-båd

Deplacement: 112 t (fuld ladet); 92,5 t (standard)

Længde: 34,94 m (over alt), **Bredde:** 5,25 m **Dybgang:** 1,67 m (max)

Konstruktion: Komposit-Træ (fyrretræ) på aluminium (Al-Cu-Mg) legering spanter med træskrog (dobbel-diagonal ceder eller lærke under mahoni. Stål på egetræskotter og maskin-fundamenter.

Maskiner: 3 Daimler-Benz BOF8 MB501/511 Diesel maskiner (20-Zylinder V-arrangeret med 10 cylinder per række og rulleleje i modsætning til kugleleje ved krumtapakslen). Hver maskine udviklede 2.050 PS med en total ydelse af 6.150 PS. Tre aksler.

Hastighed: 39 kn (max); 20 kn (marchfart)

Drivstoff/Rækkevide: 13,5 t Diesel, 700 sm ved 35 kn.

Våben:

- a. Torpedoer: Fire 53,3 cm G7a torpedoer, skudt ved luftudstød af forskibsrør.
- b. Kanoner: Oprindeligt to 2cm MG C/38 eller MG C/30 enkelt lavet, et foran og et agten. Senere supleret på et 2cm foran, et 2cm LMK44 dobbelt lavet midskibs og en 3,7cm SKC/30 halvautomatisk eller 4cm Flak 28 (Bofors) agten, med to 7,92mm MG34/MG42 Spandau MMG på broen.
- c. Miner og andre våben: To til seks miner (seks bare uden torpedoer on bord) på minespor agten. Seks dybvandsbomber (på to dvb-spor agten). To kemiske røgpotter. En 8,6 RAG M42 raket-starter med 30 R SprGr 800 og RLG patroner (til luftforsvar). 30 skaft håndgranater og individuelle små-våben (halvautomatiske pistoler MP38 SMG).

Besætning: 24