

Das S-Boot von Crackington – Ein Zwischenbericht

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

Einführung:

Ein kurzer Bericht und eine kurze Beschreibung des Wracks eines deutschen Schnellboots – den Alliierten besser als ein E-Boot (Sammelbegriff für *Enemy Boat* = Feindboot) bekannt – das an der Nordküste von Cornwall im Oktober 1946 verloren ging.

Das Wrack des S 89:

Die Überreste von S 89 sind in Position 50° 45,6'N 004° 38,3'W (OS Karte Bezug SX13966) im Ebbe-Flut-Bereich von Tremoutha Haven, einer kleinen Bucht unmittelbar südlich von Crackington Haven (siehe Abb. 1 im Original) gelegen.

Das Wrack ist ziemlich unzugänglich, da es keinen Weg über die Klippen hinunter zum Strand von Tremoutha mehr gibt und wegen eines Priels auf der Tremoutha-Seite des *Bray's Point*, der nicht trocken fällt außer für eineinhalb Stunden vor und nach Niedrigwasser bei Tiden größer als Nipp-Zeit. Obwohl nicht tief, begrenzt dieser Priel die Zeit in der Zugang zu Tremoutha und zum Wrack ermöglicht wird. Das Wrack des S 89 liegt etwa 4 m über dem mittleren Niedrigwasserstand und die Wrackstelle fällt in jedem Gezeiten-Zyklus trocken außer in Perioden eines mittleren Niedrigwassers mit einem NW-Wind. Im Schnitt ist die Wrackstelle drei bis vier Stunden frei (von Wasser), obwohl nicht das gesamte Wrack trocken fällt.

Die praktische wissenschaftliche Arbeit hat 13 größere Teile von S 89 an der Wrackstelle identifiziert. Diese umfassen drei Motoren, drei Antriebswellen, drei Getriebe, zwei Hilfsmaschinen-Kurbelwellen, eine Sektion einer Lufteinlass-/Luftauslass-Einrichtung und einen zerbrochenen Zylinderkopf. Der Autor weiß auch von einem anderen Teil vom Wrack, einem Treibstofftank (etwa 2 m lang mit 0,5 m Durchmesser), das sich in der Hochwasserlinie befindet, aber gewöhnlich von Kies oder Sand bedeckt ist. Weitere Überreste mögen in diesem Stadium wohl existieren. Ein grober Plan der Wrackstelle wird in Abb. 2 (des Originals) gezeigt.

Geschichte:

S 89 war ein Boot einer Serie von 16 S-Booten, die durch die deutsche Marine am 3. Januar 1941 (hier irrt der Verfasser: Auftragserteilung am 3.11.41) beim deutschen Schiffbau-Konzern Friedrich Lürssen, Vegesack bei Bremen bestellt wurde. Es wurde im November 1942 fertig gestellt und auf der Lürssen-Werft am 28. November 1942 in Dienst gestellt.

Nach der Indienststellung wurde es der 2. S-Flottille unterstellt, zu der es im Frühjahr 1943 nach einer Ausbildungszeit in der Ostsee stieß. Der Kommandant zu diesem Zeitpunkt war Oberleutnant zur See Braune. Die Flottille operierte hauptsächlich von Ijmuiden aus aber auch von Ostende und gelegentlich von Cherbourg. Unglücklicherweise ist über die Einsatzgeschichte von S 89 nur wenig bekannt, aber es nahm teil an vielen Minenlege- und Torpedo-Einsätzen teil, als diese ihren Höhepunkt im späten 1943 erreichten. In der Nacht vom 24./25. Oktober 1943, während es vorübergehend der 4. S-Flottille für einen Massenangriff auf den Convoy FN160 vor Cromer unterstellt war, wurde S 89 zusammen mit S 120, S 122 und S 87 beschädigt als die S-Boote von dem Zerstörer HMS *Worcester* angegriffen wurden.

Die S-Boote wichen dem Zerstörer aus, indem sie nach Osten abließen, nur um auf weitere Britische Kräfte zu treffen in Form von MGB 439 und MGB 442, die von Yarmouth ausgelaufen waren, als Informationen über den S-Bootsangriff den Hafen erreichten. Ein weiterer kurzer Kampf folgte, in dem MGB 442 schwer beschädigt wurde. Der Schaden, den S 89 hinnehmen musste, war jedoch nicht so schwer und es wurde innerhalb von 10 Tagen völlig repariert, denn für die Nacht von 4./5. November war es wieder zu ihrer „Heimat“-Flottille gestoßen und führte zusammen mit der 6. und 8. Flottille eine Minenlegeoperation vor Smith's Knoll und dem Humber durch. Nach dem Legen der Minen, griff die 2. Flottille den Convoy FN 1170 zwischen Cromer und Yarmouth an und führte einen Überraschung-Torpedo-Angriff durch. Die S-Boote wurden schließlich von den Zerstörern HMS *Eglinton* und *Fearney* abgedrängt und meldeten die Versenkung von mehreren Schiffen (einschließlich der Geleitzerstörer) aber nur zwei Schiffe des Convoys, die *Firelight* (2.820 t) und die *British Progress* (4.581 t) waren getroffen worden und wurden beide sicher in den Hafen geschleppt (obwohl das letztere als Totalverlust erklärt wurde).

Am 21. März 1944 wurde S 89 zusammen mit S 86, S 92 und S 98 versetzt von der 2. Flottille zur 10. Flottille, die eine neue Flottille in der Aufstellung war. Oberleutnant zur See Braune gab das Kommando über S 89 ab aber es wurde kein neuer Kommandant ernannt und stattdessen wurde S 89 zur 1. Ausbildungsflottille nach Kiel abgestellt. Als S 89 aber am 7. April 1944 Wilhelmshaven erreichte, wurde es entlassen und nach Hamburg für eine besondere Aufgabe beordert. Drei Monate

zuvor hatte Admiral Dönitz befohlen, dass sechs neue S-Boote in das Schwarze Meer geschickt werden sollten, um die deutschen Marinestreitkräfte auf dem Kriegsschauplatz zu unterstützen. Der Führer der S-Boote (FdS), Kommodore Petersen, hatte dem widersprochen und argumentiert, dass dies seine Nordsee- und Kanal-Kräfte schwächen würde, und einen Kompromiss erzielt, wonach drei neue Boote sofort überführt werden sollten und dass vier andere ältere Boote im frühen 1944 abgestellt werden sollten. Die vier ausgesuchten älteren Boote waren S 86, S 92, S 98 und S 89 und nachdem sie in Wilhelmshaven entlassen worden waren, marschierten sie nach Hamburg, wo die Vorbereitungen für den Transport, die eine Mammut-Reise über Flüsse und Land einschloss, begannen.

Das Fertigmachen der S-Boote für die Reise drehte sich hauptsächlich um den Ausbau ihrer Hauptausrüstung und der Maschinen und als dieses abgeschlossen war, verließen die S-Boote Hamburg im Schlepp und verlegten die Elbe aufwärts mit dem Ziel Dresden. In Dresden wurden sie geslipt und aus dem Wasser genommen worauf sie auf Kuhlemeier Acht-Achsen-Wagen gehoben wurden, um einen 450 km Überland-Transport über die Autobahn nach Ingolstadt in Süddeutschland durchzuführen.

Das erforderte gewöhnlich 56 Stunden und machte Spezial-Räumungs-Gruppen erforderlich, die Hindernisse beseitigen und Brücken abbauen mussten. Einmal in Ingolstadt wurden die Boote wieder ins Wasser des Flusses Donau gelassen und dann nach Linz in Österreich geschleppt zu werden, wo einige Teile der Ausrüstung – einschließlich der Motoren und das meiste wenn nicht alles der Artillerie-Bewaffnung (die mit dem Zug dorthin geschickt worden waren) – durch örtliches Personal und eine Gruppe von der S-Boots-Werft, Lürssen, eingebaut wurden. Die ersten Boote dieser vier, welche die Reise machten, waren S 89 und S 86 und sie erreichten Linz irgendwann im späten Juni 1944. Anfang Juli war die Wiederausrüstung der Boote abgeschlossen und die beiden Boote verließen den Flusshafen, um die 1259 km-Fahrt die Donau abwärts bis zum Hafen Sulina am Schwarzen Meer anzutreten.

Das war nicht ohne Gefahr, denn zu diesem Zeitpunkt hatte die RAF begonnen, die Donau zu verminen im Bemühen, den Zufluss des rumänischen Öls nach Deutschland zu unterbrechen (in nur 18 Einsätzen warf die RAF etwa 1382 Minen).

Am 20. August waren S 89 und S 86 irgendwo zwischen Linz und Sulina, als die Russen ihre Offensive gegen die deutschen und rumänischen Streitkräfte verstärkten, indem sie einen Angriff vortrugen, der die deutschen Linien Richtung Galati von Norden und Nordwesten her durchbrach. Drei Tage später kapitulierte Rumänien und am 24. rief das deutsche Marinekommando OKM alle vier Boote zurück, indem es die Rückverlegung nach Norden befahl. Während S 92 und S 98 Linz noch nicht erreicht hatten und daher relativ leicht zurückgeführt werden konnten, sah der FdS es als unwahrscheinlich an, dass S 89 und S 86, das andere Paar, jemals zurück kehren würde, insbesondere da es schien, dass sie (möglicherweise durch die Initiative ihrer eigenen Kommandanten) zur deutsche Donau-Flottille des deutschen Heeres gestoßen waren, um die Rückzugsgefechte zu unterstützen. Dies wurde allerdings beendet als S 86 südlich der 950km-Marke einen Minentreffer erhielt. Der Schaden war jedoch nicht zu schwer und es wurde von S 89 in Schlepp genommen. Beide Boote kehrten sicher nach Linz zurück. Nach der Reparatur gingen beide Boote flussaufwärts nach Ingolstadt, wo sie wieder geslipt und wieder auf die Acht-Achsen-Wagen für den Überlandtransport zu Elbe geladen wurden.

Im November waren beide Boote anscheinend zurück im Wasser bei Hamburg und am 1. Januar 1945 wurde S 89 in Swinemünde unter dem Kommando von Ob.Lt. z.S. Osterloh wieder in Dienst gestellt und der 1. S-Boot-Schulflottille unterstellt.

Der Rest des Lebens von S 89 ist ziemlich unklar. Es ist wahrscheinlich, dass es für den Rest des Krieges von Swinemünde aus in der Ostsee operierte. Jedoch operierte die 1. S-Boot-Schulflottille in den letzten paar Monaten des Krieges zusammen mit der 5., der 1. und der 8. Flottille. Daher ist es möglich, dass S 89 gelegentlich von Windau (heute Ventspils) in Lettland aus eingesetzt war, und sowohl einige Kämpfe erlebte als auch an der Evakuierung deutscher Truppen und Zivilisten vor den vorrückenden Russen teilnahm. (Anm.: Das Boot befand sich in Norwegen, hat also nicht an der Evakuierung teilgenommen).

Es ist nicht völlig klar, wo es sich bei der Übergabe befand (Anm.: Das Boot befand sich in Egersund/Norwegen). Die meisten der in der Ostsee operierenden S-Boote ergaben sich in der Geltinger Bucht, aber es scheint, als wären einige in der Lage gewesen, sich westwärts nach Wilhelmshaven zurückzuziehen und sich dort zu ergeben. Jedoch wurde S 89 zusammen mit 33 weiteren S-Booten Britanniens zugesprochen (Anm.: Groß Britannien erhielt insgesamt 32 Boote, siehe Hümmelchen und Fock) als Teil des Tripartite Naval Commission Agreement (Drei-Mächte-Marine-Kommissions-Übereinkunft).

Es ist nicht genau bekannt, wann S 89 nach Britannien kam, aber es war vor Februar 1946. Das ist zu vermuten, weil ein monatlicher Fortschrittsbericht der Marine Division der Kontroll-Kommission für

Deutschland (Britisches Element) aufführt, dass es immer noch S-Boote in Deutschland gibt, die Britannien gehören. Als Folge befahl die Admiralität, dass die Motoren aus diesen Fahrzeugen ausgebaut und die Hulken nach UK geschleppt werden sollten. Da S 89 mit seinen Motoren zum Wrack wurde, kann das ihm nicht geschehen sein und daher muss es vor diesem Datum die Nordsee mit eigener Kraft und unter eigener Besatzung nach HMS Hornet, das als zentrales Depot für diese Fahrzeuge diente, überquert haben.

Am 11. September 1946 wurde S 89 in einer Special Military Branch Acquaint (Besondere Mitteilung der Militärabteilung) aufgeführt als zusammen mit weiteren 22 S-Booten dem Schiffs-Ziel-Versuchs-Komitee zugeteilt worden. Dieses Dokument muss noch lokalisiert werden, aber es ordnete vermutlich an, dass S 89 vielmehr versenkt als abgetakelt werden solle. Es geschah während es sich im Schlepp von HMS Hornet zu einer anderen Küstendienststelle befand, dass es an der kornischen Nordküste zum Wrack wurde. Die einzige weitere Erwähnung in Marine Berichten ist eine weitere Nennung in einem Special Military Branch Acquaint, dass S 89 aus der Liste der Schiffe gestrichen werden sollte, die für das Schiffs-Ziel-Versuchs-Komitee vorgesehen war, da es gesunken war. Obwohl eine Gruppe von Rettungsleuten – vermutlich der Marine, da die Rettungs Gesellschaft keine Kenntnis von dem Wrack hat – die Wrackstelle besucht hat, drehte schweres Wetter es um 180° herum und schob es weiter den Strand hoch, wo es begann zu zerschellen, bevor es wieder flott gemacht werden konnte. Das S-Boot wurde später als Total-Verlust aufgegeben und keine weitere Rettungsaktion wurde jemals durchgeführt.

Einzelheiten über S 89:

Typ: „Großes“ S 26 Klasse Schnellboot oder S-Boot

Verdrängung: 112 t (voll beladen); 92,5 t (standard)

Länge: 34,94 m (über alles), **Breite:** 5,25 m **Tiefgang:** 1,67 m (max)

Konstruktion: Komposit-Holz (Kiefer) auf Aluminium (Al-Cu-Mg) Legierung Spanten mit Holzrumpf (Doppel-Diagonal Zeder oder Lärche unter Mahagoni). Kiefer-Deck. Stahl auf Eiche-Schotten und Maschinen-Fundamente.

Maschinen: 3 Daimler-Benz BOF8 MB501/511 Diesel Motoren (20-Zylinder V-Anordnung mit 10 Zylindern je Reihe und Rollenlagern im Gegensatz zu Kugellagern an den Kurbelwellen). Jeder Motor entwickelte 2.050 PS mit einer Gesamtleistung 6.150 PS. Drei Wellen.

Geschwindigkeit: 39 kn (max); 20 kn (Marschfahrt)

Kraftstoff/Reichweite: 13,5 t Diesel, 700 sm bei 35 kn.

Bewaffnung:

a. Torpedos: Vier 53,3 cm G7a Torpedos, verschossen durch Luftausstoß aus Vorschiffs-Rohren.

b. Kanonen: Ursprünglich zwei 2cm MG C/38 oder MG C/30 Einzellaufette, eins vorn und eins achtern. Später ergänzt auf ein 2cm vorn, ein 2cm LMK44 Doppellaufette mittschiffs und ein 3,7cm SK C/30 halbautomatisch oder 4cm Flak 28 (Bofors) hinten, mit zwei 7,92mm MG 34/MG 42 Spandau MMG auf der Brücke.

c. Minen und andere Waffen: Zwei bis sechs Minen (sechs nur ohne Torpedos an Bord) auf Minenschienen hinten. Sechs Wasserbomben (auf zwei WaBo-Schienen hinten). Zwei chemische Rauch-Töpfe. Ein 8,6 RAG M42 Raketen-Starter mit 30 R SprGr 800 und RLG Patronen (für Luftabwehr). 30 Stiel-Handgranaten und individuelle Kleinwaffen (halbautomatische Pistolen MP38 SMG).

Besatzung: 24