



EASY BOATS

S-både i US Navy

Af Chip Marshall

Oversættelse af Kalle Scheuch

Forord

Det US Navy Bureau of Ships kaldte dem Easy Boats. Ordet Easy stammer fonetiken for bogstaven E, som i E-boat. Technisk set, må det ikke være rigtig, men sådan blev de kaldt af de Allierede. ([Anmærkning af oversætteren: Den Royal Navy kaldte bådene derimod ENEMY-Boats \[fjende-både\]](#)). Jeg fik at vide for det første over beskæftigelse af US Navy med i Tyskland byggede S-både ved at læse Encyklopædien „Small Combatants“ af Norman Friedman. I opremsningen af PT-både fandt jeg en fodnote om tre S-både, som havde været bevaret for evaluering og havde fået småbåds betegninger. Og mens jeg gennemførte videre efterforskninger i PT Boats Inc. biblioteket fandt jeg et billede af en S-båd i Brooklyn Navy Yard i baggrunden af en indførelse-i-flåden-ceremoni af en PT-squadron.

Med forhøjet interesse studerede jeg dette anliggende i National Archives i College Park, Maryland og i internettet. Hvad følger er i ingen sort fuldstændig og der er mange huller. For nu er det en katalog med billeder og informationer, som blev fundet og er påbudt for bemærkninger og forslag. Denne artikel skal blive opdateret når flere informationer bliver disponibel. Alle informationer i denne rapport er støttet med en slags officiel documentation. Bemærk at dokumenterne kan ikke være helt korrekt. Den største masse af officiel information kan være fundet National Archives. De få informationer som er derover forhåndenværende kommer fra bøger, andre officielle kilder og andre papirer i National Archives.

Man kann tage kontakt op med mig over bqmarshall@aol.com eller over Webmaster af denne side. Værsgod at føle dig fri at kontakte mig med alle spørgsmål, ønsker at stille noget klart, henvisning på fejl og alt andet i dine tanker med hensyn på den foreliggende anliggende. Også når nogen har en eller anden informationer inkluderet rygter og omtale og særlig billeder, værsgod føl fri også at sende det til mig. Hver lille bit hjælper og kann føre til større opdagelser. Det følgende er hvad jeg har fundet:

Inledning

Under den 2. Verdenkrig lagde de Allierede mægter meget værdi på teknisk oplysning imod Nazi-Tyskland. Da de Allierede erobrede land, som var før besættet af Nazisterne, blev udrustning og information erobret og givet over til tekniske eksperter for studium. Den oprindelige prioritet fik hvordan truelsen som dette speciele material betydede kunde blive mødt. Men ikke langt bag det var behovet at finde ud, om fjenden havde en idee eller et koncept, som kunde blive indført i arsenalet af de Allierede. Bits og parts af informationer om S-båden kom til rådighed af de Allieredes oplysnings tjenester.

Disse informationer blev samlet for at bestemme effektivitet af dette våbensystem og for at informere dem som var forsvarlig at møde angrebet. 1943 tog U.S. Navy's Office of Naval Intelligence alle til rådighed stående informationer og offentliggjorde en skrift med beskrænket fordeler, som beskrev de bekendte og formodentlige karakteriska af Krigsmarinens skibe inkluderet S-bådene.

Umiddelbar efter krigen blev krigsbyttene S-både fordelt til de tre hovedmagter, United States, Sovietunion og United Kingdom. United States gav nogen både af til genopbygning af den danske og den norske marine. Fire både blev holdt tilbage ved US Navy i Europa for at patruljere Weser. Den forestående invasion af Japan var stadig en realitet og arsenalet af demokratien var i nød af alt hvad den kunne få sammen. Besætningsmagterne fik alt hvad var nødvendig at kontrolere de erobrede territorier og Russerne.

I Februar 1945 blev en uidentificeret S-båd fundet i Le Havre, Frankrige, og hævet. Endelig blev båden lavet søklar og før krigens ende i Europa bragt til New York Navy Yard. Mindst fem S-både blev bragt til United States for prøver. Fire indsatsklare S-både (S-116, S-218, S-228 und S-704 [\[Anmærkning af oversætteren: I stedet af S-228 og S-704 set S-225 og S-706\]](#)) blev bragt til United States efter enden af fjentlighederne og konstatering af nødvendighederne af vores mindre lykkelige allierede. Karrieren af de første tre både i tjeneste af US Navy er blevet nogenlunde godt dokumenteret, men S-704 [S-706] dykker op bare i billeder og i en kort notits. Omtrent 1948 var alle S-både i US Navy enten brudt op eller solgt. Kun S-116 dykkede senere op i Europa, involveret i de sorte verden af spionage og endelig taget op i den nye tyske marine.



S-båd Hulk CEE #6527

I midt Februar 1945 begyndte U.S. Navy en undervands undersøgelse af den østlige del Basin Maree i havnen af det franske Le Havre. Målsætningen var at fastsætte massen af vragele som måtte blive fjernet for at hæve et stort tørdok. På nordsiden af tørdokket opdagede dykkere en tysk S-båd med en skarp torpedo i det bagbordør. Arrealet blev sikret af vagtposter under våben for at forhindre alle forsøg af fjenden at forhindre hævingen af. Tre dage var nødvendig at lave torpedoen uskarp og at sikre den så at skroget kunne blive lavet flot igen. Den 10. Marts var båden lavet flot igen og langs med bjærgningsdokket. Til først blev torpedoen fjernet. Så blev maskinerne og skrog rensat med damp og rustfarve lagt på for konservering. Det manglende torpedorør og broen blev fundet i det synkede tørdok. Disse dele blev bjærget og bragt an af skibsbyggere for at genfremstille det ydre. Den 6. April 1945 blev S-båden lavet søfast og slæbet over den Engelske Kanal til Dartmouth. Bjærgningsrapporten viser også eksistensen af 10 sprængprojektiler på forskellige pladser af skroget.



Kommandøren af US Naval Forces Europa meldte båden svømmende og færdig til inspektion i Dartmouth den 19. April 1945. I dette tidspunkt båden led under mangel af reparationer efter flotgjørelsen og skade fra slæbet. Rapporten af COMNAVFOREUR er en udmærket teknisk beskrivelse af båden og rummeine under deck som stod til rådighed for besigtigelse. Endelig blev båden bragt på en ophalerbedding i Plymouth og trukket ud af vandet for en omhyggelig inspektion. Der blev aldrig identificeret et skrognummer af den erobrede båd. For forvaltningsformål fik båden ved US Navy numret CEE #6527. CEE står for Captured Enemy Equipment (Erobret Fjendematerial).

Fjern i Washington, DC, bestemte US Navy's Bureau of Ships, hvad skulle blive gjort med dette fund. Intil enden af krigen var det den eneste itakte S-båd som de havde fået i deres hænder. Efter lange diskussioner blev det afgjort at den erobrede S-båd skulle blive bragt til New York Navy Yard i Brooklyn, New York USA. Det Bureau of Ships lavede det meget klart at ingen reparationer skulle blive udført af de allierede kræfter for at kunne studere fartøjet som den havde blive bygget oprindeligt. De ønskede også at så mange reservedele som mulig skulle blive bragt sammen og blive sendt sammen med båden. Ideen var at MTB Repair Training Unit i Melville, Rhode Island skulle bringe båden i en klar-for-indsats tilstand efter enden af originalstudierne. Imod enden af Maj

var båden i New York og på vejen til undersøgelserne. Teknikerne stillede hurtigt fast at maskinerne var svært beskadiget og ikke klar for testerne. En anfordring for en sendelse af fire maskiner i god tilstand til New York Navy Yard blev skrevet. Til dette tidspunkt krigen i Europa var forbi og to indsatsklare S-både (S-218 and S-225) blev søgt af US Navy for at blive sendt til New York for test og drift.



Hulk CEE #6527 blev aldrig taget fra hinanden. Målinger blev udført for at fremstille de nødvendige tegninger til at efterligne skroget og for den mekaniske konstruktion. Dele som kunne bruges til at holde de andre S-både indsatsklare blev demonteret. Seks inch lange trædele af alle parter af skroget og af spantværket blev taget til at analysere dem ved Forest Product Laboratory in Madison, Wisconsin. Den 29. November 1945 eftersøgte Bureau of Ships af Chief of Naval Operations lov til at demontere alt brugeligt af båden og at tilintetgøre hulken ved forsænkning eller forbrænding. Den 26. December 1945 blev tilladelsen givet og afbrydelsen blev meldet den 15. Maj 1946 som fuldført.

[Anmærkning af oversætteren: Denne båd blev for en lang tid anset S-169. Et billede af broen af denne båd viser under broen entydig våbenskjoldet af den 9. SFItI, siden S-169 tilhørte den 4. SFItI, kunne det bare dreje sig om S-144, som havde blevet klemmet fast under det synkede tørdok efter bombeangrebet på Le Havre den 14. Juni 1944.]

S-116

S-båden S-116 blev erobret ved US Army i Europa og bragt til Amerika på det belgiske Liberty skib "Belgian Tenacity". US Army Chief of Transportation tilbød US Navy S-116 for prøver. Navy tog imod og S-116 blev lånet ud for prøver under den betingelse at alle samlede informationer skulle blive stillet til rådighed af US Army's Transportation Corps og at båden efter enden af prøverne skulle blive givet tilbage til US Army. Uder de operationelle prøver blev en åben invitation til US Army udtalt. S-116 blev bragt til Fort Monroe,

Virginia, i begyndelsen af November 1945, tæt ved den voksende US Navy Base i Norfolk. Den fik et US Navy småbåd nummer C-105179 og blev indført i flåden under kommando af det Third Naval District.

Det US Navy Bureau of Ships ordrede, at S-116 skulle flyttes til New York Navy Yard så snart den var klar for operation, for at blive testet der sammen med S-218 og S-225. Norfolk Navy Yard planlagte at bringe S-116 med en besætning af civile maskinister og civile elektriker som kendte båden og sømænd fra slæberne af det Fifth Naval District til New York. Et TCS radio havde blevet installeret forovergående og farten skulle kun blive gennemført om dagen. Bureauet af Chief of Naval Operations anordnede at hvis mulig farten skulle blive gennemført via Intercoastal Waterway ved en hastighed ikke over 15 knob. Afsejlingen var planlagt for den 26. November 1945. En dag før blev farten blæset af fordi endnu nogen maskine-indstillinger måtte blive gennemført. Rapporterne viser at S-116 flyttede til New York men ikke hvordan.



I New York blev alle tre indsatsklare S-både besigtiget. På grund af en knaphed af midlerne blev kun S-218 udvalgt for prøverne. S-116 og S-225 blev benyttet som reserve hvis nødvendig, og for dele. S-116 blev for resten af den liv i US Navy i New York Navy Yard. Den 10 December 1947 spurgte Bureau of Ships presidenten af det US Army's Transportation Corps Board i New York hvad de skulle gøre med S-116 nu efter prøverne var sluttet. Den 23. December 1947 efter discussion med US Army Chief of Transportation blev besluttet at give S-116 som „den gå og står“ til US Navy for bortskaffelse uden koster for begge sider. US Navy startede den administrative process at få fartøjet forklaret som overflødig. Den 19. Marts 1948 blev S-116/C-105179 officielt forklaret overflødig af Chief of Naval Operations og dens bortskaffelse givet lov til. Den 23. Juli 1948 meldte en representant af Kommandøren af New York Navy Yard til Chief of Naval Operations, at den „tyske E-boat S-116 blev solgt idag og taget du af marinens opsig.“

1955 tog Kommandøren af Naval Advanced Base, Bremerhaven, i sin beretning til Kommandøren af US Naval Forces Europe den inaktive status af S-116 op. I de tidlige 1950er år havde US Navy og Royal Navy stilt sammen hemmelige maritime enheder som benyttede tidligere S-både og Vosper MTB bygget i England. Operationerne af Royal Navy blev kaldt Fishery Protection Service og benyttede to tidligere S-både, bemanded med tyske besætninger og under det britiske krigsflag, for at lande agenter og beskygge kommunistiske skibsbevægelser. Den US Navy benyttede tyske statsborgere fra deres Labor Service Unit B i Bremerhaven, for at bmande en tysk MTB (S-116) og to Vosper

MTBer bygget i England (forvaltningsmæssig bekendt som PT 75 og PT 76). Enheden blev opløst ved dannelsen af den nye vesttyske marine. Vospere MTBerne blev solgt og S-116 blev sandsynlig givet til den nye vesttyske marine. Sandsynlig blev S-116 brudt af i året 1962. [\[Anmærkning af oversætteren: S-116 blev benyttet som ildkamp-holk ved Schiffssicherungslehrgruppe, Neustadt/ Holst., indtil den brændte op ved en øvelse den 15.05.1965\].](#)

S-218

I enden 1945 kom S-218 sammen med S-225 an i New York Navy Yard. Skibsfører var (rang eller titel?) Carson. Den blev understilt Kommandøren af den Third Naval District og indført i flåden som US Navy Small Boat C-105180. S-218 var bestemt til at være den mest aktive af de fire S-både i New York Navy Yard. Alle arbejder for at lave S-116 og S-225 operationel blev brudt af den 29. Marts 1946.

Midlerne for prøver var beskrænket. Derfor blev efter at det var blevet stillet fast at S-218 var i det bedste materielle tilstand alle bestræbelser at lave en båd fuld operationel koncentreret på S-218. Teamet for at gøre S-218 operationel og klart for testene bestod af Bureau of Ships (testspekifikationer), David Taylor Model Basin (testredskaber for at bestemme ydeevne af udrustningen), New York Navy Yard (operationelgøring af båden og afstilling af det nødvendige personal) og Philadelphia Naval Shipyard (reparationer og fremstilling af udrustning). Der blev indrettet en forbindelse til stridskræfterne i Europa for at skaffe kilder for reservedele, reservemaskiner og alt videre, som de kunne få i deres hænder. Målinger blev taget af propellerakslingerne for at kunne instalere torsionsmåler og at fastsætte hvilken udrustning måtte blive flyttet så at plads kunne blive skaffet til de nye. Den 29. April 1946 var datoet, på hvilket prøverne skulle begynde. Det blev konstateret at ikke propellerne på alle tre både ikke var ens, derfor måtte afgørelser blive gjort med hensyn til reparationer og ombygning. Datoet blev forskydet på grund af de forskellige tekniske problemer på den 13. Maj 1946. Så, den 10. Maj ved forberedningsfarer rammede S-218 et undervandsobjekt hvad gjorde det nødvendigt at demontere alle tre propeller for reparationen. Prøverne blev forskydet for en ubestemt tid.



Mens båden blev repareret blev testspecificationerne forandret for at være mere tilsvarende til dem af US NAVY PT-bådene. Det Bureau of Ships og det David Taylor Model Basin stille stadig tekniske spørgsmål med hensyn til S-både. I Juni 1946 skrev Direktøren af David Taylor Model Basin til Bureau of Ships på grund af bekymringer om dybden af vandet i testområdet i nærheden af New York Navy Yard i Long Island Sound og følgerne som det kunne have på prøverne. Den 19. Juni 1946 lagte New York Navy Yard prøvedatoet fast på den 12. Juli 1946 fest og dette blev også forsømt på grund af tekniske problemer. Endelig skrev den Acting Chief of the Bureau of Ships til Kommandøren af New York Navy Yard og førte ud, at lille eller ingen bestræbelse havde blevet foretaget at prøve drivmaskinerne af båden rigtigt, at forsætte dem i en tilfredsstillende beredskabstilstand eller at sejle båden til nogen få dage før prøverne. Han gav at forstå, at der havde været indsnitter med derfra resulterende problemer, men at disse betingelser trængte til en forbedret management. Med viden at fremskridt havde været opnået, eftersøgte han om et faststående dato, på hvilket prøverne kunne finde sted. Den 25. Juni 1946 eftersøgte New York Navy Yard om, at Eugene Fitzpatrick fra Annapolis Naval Engineering Experiment Station skulle blive sendt til New York, for at hjælpe ved problemerne. Bureauet of Ships stemte til, siden "uden ham es det tvivlsom at NY vil være i stand, at bringe maskinerne i form for tilfredsstillende prøver." I stedet for blev W. G. Bush sendt den 1. Juli 1946 for at rapportere.

Et problem var antagelsen af udvekselbarheden mellem de forskellige maskinmodeller. Det andre problem var den totale mangel af metriske værktøj i værften. Prøvefarten efter reparationerne blev fastsat på den 18. og 23. eller 24. Juli 1946. Endelig i stand at bringe maskinerne på fuld ydelse blev konstateringen lavet, at bunden måtte blive renses og nogen små reparationer måtte blive føret igennem til varmeveksleren og til forbrændingsgas- og vandledningerne. En fuld-kraft-prøve var planlagt for den 31. Juli 1946. Logbogen af PT-620 for den 31. Juli 1946 viser, at den førte igennem prøvefarter med en tysk E-båd foran havnen af New York. Den 2. August 1946 sendte det New York Navy Yard et telex til Bureau of Ships, at i afhængighed af udvekslingen af en vandpumpe fartøjet kunne blive anset som beredt for officielle prøver. Kommandøren af New York Navy Yard, Rear Admiral F. E. Haeberle USN, sendte personlig et telex til Bureau of Ships, som opførte problemerne til denne dag og at fartøjet var beredt for de officielle prøver efter behag Board of Inspection and Survey og Bureau of Ships.



Et officielt dato for standardiserings- og kraftstofbesparelsesprøver foran Fox Point, Long Island, New York, blev planlagt for den 12. August 1946. To repræsentanter af des Army Transportation Corps blev inviteret at deltage. Nogen forandringer ved prøvestrækningen havde været gjort, for at fjerne tegn og monumenter efter enden af krigen. Den 12. August under prøverne med deltagerne om bord måtte middelmaskinen blive stilt af på grund af usædvanlige bankestøj. Tilbage i værftet blev maskinen taget fra hinanden og en overnat-aktion var nødvendig at konstatere hvad var sket. At tage fra hinanden havde som resultat, at „der var et større virvar som kunne opholde bedrift af båden for omtrent tre uger“. I et brev til Kommandøren af New York Navy Yard førte Chief of Bureau of Ships ud, at ingen arbejde ville mere undertaget for projektet indtil Bureauet havde truffet en afgørelse. På grund af kosterne for udvekslingen af maskinen og andre reparationer det blev afgjort, at vente indtil begyndelsen af 1947, indtil prøverne af de samme maskiner ved Annapolis Naval Engineering Experiment Station havde kommet til en ende og resultaterne havde blevet kendt. Chieffen eftersøgte, at hvilke dater der end ville være samlet, de skulle blive givet videre til Board of Inspection og at fartøjet skulle blive taget ud af vandet, blive opbevaret i land og foreløbige konserveringsforanstaltninger skulle blive føret igennem. Han sluttede, idet han sagde, at hvis prøverne ville blive fortsat, de ville sandsynligvis blive forkortet og forandret. Chief of Naval Operations blev informeret over problemerne den 24. September 1946.

For den næste måned eftersøgte Bureau of Ships den 15. April 1947 Chief of Naval Operations nyfastlægningen af S-218 og prøver ved Annapolis Naval Engineering Experiment Station. Det blev autoriseret den 23. April 1947 og ejendommen af S-218 vekslede til Kommandøren af Severn River Naval Command og den blev slæbet en eller anden tid i begyndelsen af Maj 1947 til Annapolis af en marineslæber. Naval Engineering Experiment Station fik fuldmagten at overhale driv- og reservemaskinerne og at gøre krav på reservedele fra lagret i New York Navy Yard. Den 25. Juni 1947 meldte Naval Engineering Experiment Station stadiet af reparationerne og en vurdering at overhalingarbejderne kunne blive endet i midt September. Et takseret prøvedato blev planlagt for den 15. September 1947 og prøvefarter og uddannelse for besætningen 14 dage før datoet. Den 15. August 1947 sendte Directøren af Naval Engineering Experiment Station en telex til Bureau of Ships, at S-218 ville være beredt for prøverne som planlagt og hver dag derefter. Nogen i Bureau of Ships mente, at propellerne kunn være et problem og spurgte Stationem om at studere det. Stationen svarede den 28. August 1947 med anmodningen at tage de tre propeller ned og sende dem til Philadelphia Naval Shipyard for en svingningundersøgelse, de nødvendige reparationer og at få lov til at udføre dynamisk udjævning. En ny testspecification blev skrevet idet alle prøver ved lav fart skulle udføres tidelig i testrækken, for at kunne mindst samle nogen dater skulle noget ske ved højfartprøverne. Den 6. og 7. Oktober blev fastskrevet som testdage. Der er huller i rapporterne om den tid men det næste bekendte begivenhed er en maskinforstyrrelse den 9. Oktober 1947. Stationen vurderede at maskinen kunne blive repareret of at prøverne kunne blive fortsat den 4. November 1947. Prøvedatoet blev sat fast for den 12. November 1947 foran Kent Island, Maryland i Chesapeake Bay.



Kommandøren af Severn River Naval Command blev informeret af Direktøren af Naval Engineering Experiment Station den 24. November 1947, at alle prøver havde blevet føret igennem og at Stationen ville vide hvad den skulle gøre med båden. Chief of Naval Operations gav lov at fraskaffe S-218. En eller anden tid i Januar 1948 blev S-218 slæbet til Norfolk Naval Shipyard af en marineslæber og for en partdemonteringsanvisning for S-218 blev søgt efter. Bureau of Ships svarede, at ingenting blev behøvet af Bureauet. Norfolk Naval Shipyard takserede at demonteringen af alle dele fra S-218 ville være endet den 24. Februar 1948. Den 25. Maj 1948 gav Chief of Naval Operations Kommandøren af Third Naval District lov at leverde S-218 til en privat køber. En repræsentant af Captain Rod Pickard, 845 Biscayne Boulevard i Miami, Florida, tog S-218 den 12. Juli 1948 klokken 1400 i eje.

S-225

S-225 kom sammen med S-218 i enden 1945 i New York Navy Yard an. Den blev indført i flåden som US Navy Small Boat C-105181 og understilt Kommandøren af Third Naval District. På grund af en middelknaphed og bedre materiel beskaffenhed blev S-218 für valgt du for prøverne. S-225 skulle tjene som reservebåd og sammen med S-116 som reservedelleleverandør. S-225 har aldrig forladt bedriftsområdet af New York Navy Yard. Den 12. April 1948 blev Bureau of Ships informeret af Kommandøren af New York Navy Yard derover at S-225 ikke mere var nødvendig og kunne blive forklaret som overflødig ”i overenstemmelse med bestående anvisninger”. Chief of Naval Operations gav lov til salg af S-225 den 25. Maj 1948. S-225 blev taget ud af opsynet af marinen og solgt den 1. September 1948.



S-706

I Februar 1947 kom S-706 an i Washington Navy Yard in Washington, DC. Den blev slæbet der ved en US Navy-slæber fra Philadelphia. For en begrænset tid blev den bragt til rådighed til selskaber med "legitim teknisk interesse". Efter Navy-rapporter havde den "lidt vand i lænsen da den sidst blev undersøgt Bureau personal" og „maskinerne og hjælpeaggregater viste sig ubeskadet og temmilig rent". Ed siden af to billeder af S-706 ved pieren af Washington Navy Yard eksisterer ingen bevis af dens nærværelse i de Forenede Stater.

Efterord

I Maj 1947 skrev W.H. McClain, Design Superintendenten i Philadelphia Naval Shipyard til Kommandøren af New York Navy Yard og fordrede tegninger af skroget, displacement og andre kurver af S-båd-skroget an. Disse informationer og forskningerne af David Taylor Model Basin blev benyttet at planlægge skroget af PT 812 af US Navy, som blev vandsat 1951.

Skrog var i princip den af en S-båd men havde ikke den „effekt“-ror-indretning af den i Tyskland byggede båd. I December 1949 spurgte New York Navy Yard det Bureau of Ships hvad de ville gøre med alle de reservedele stadig eksisterende i lagret af Navy. Jeg kunne ikke finde et bevis af svaret. Muligvis blev dele sendt NAB Bremerhaven for brug på S-116. Alle informationer som blev erhvervet af prøverne af den i Tyskland byggede S-båd, blev bragt til rådighed af en mangfoldighed af interesserede myndigheder

Alle informationer på denne side © Chip Marshall og må ikke reproduceres uden sin tilladelse.

Oversætteren har tilladelsen at benytte informationerne i originalet og i oversættelserne på sine hjemmesider.

Oversætning i dansk og i tysk © Kalle Scheuch. Reproduktioner kun med sin tilstemning.
