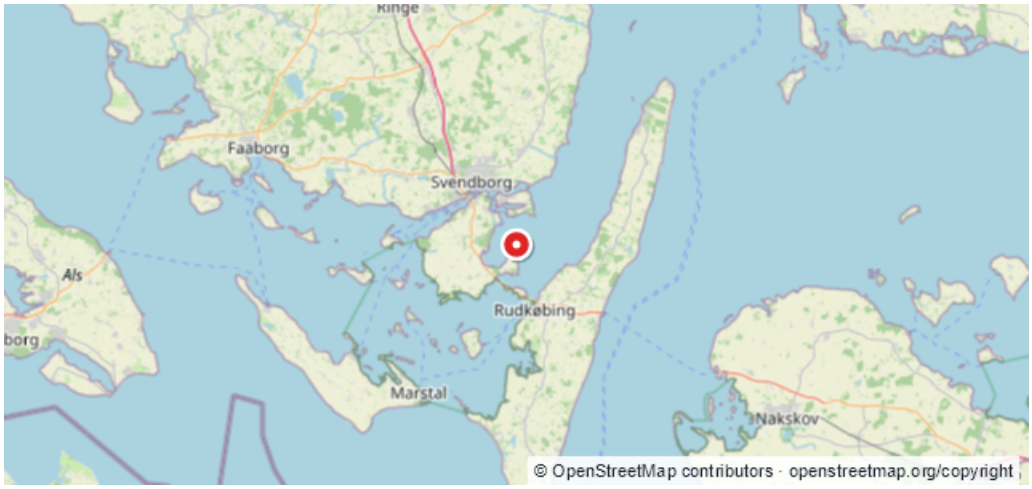
De tre (fire) Motortorpedobåde båd (4)

ID: 4642 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/4642

Position & Dybde



WGS84	
55:00,118N 10:41,122E	
ED50	
55:00,12N 10:41,12E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
Ukendt	**9 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**0,4 km**

Beskrivelse

Kilde: frisendahl (bruger på vragguiden) Jeg vil bare fortælle at der er kommet et vrag til af klassen motortorpedobåde i lunkebugten. Film indslag findes i tv Fyns tv arkiver (dykkerne) motortorpedobåd nr. 4 findes på ca 9 meter vand på 55,00,118 N 10,41,122 E. For og midterpartiet er godt velbevaret agterpartiet er brækket af og ligger til bb side. God fornøjelse. Frisendahl Rettet den 09-06-2007 af Jonas Lüttichau ## Fælles kildeberetning om de fire torpedomotorbåde – Bubblewatcher **Fælles beretning, ikke en særskilt identifikation af denne post.** Kildens S1–S4 er forfatternes arbejdsnavne. Beretningen rummer også oplysninger om enkelte både og dybder, som ikke uden videre gælder netop dette vrag. Billederne er fordelt efter en foreløbig visuel vurdering. Vragguidens eksisterende position, dybder og øvrige oplysninger er ikke ændret. 3 torpedomotorbåde af typen S 100 55:0?,???N og 10:4?,???E Tekst og billeder fra: s-boot.net I Marine-Forum 7/8-2011 skriver viceadmiral H. Frank under overskriften "Hemmeligheden om de fire torpedomotorbåde", at dykkere i 2010 fandt vragene af fire torpedomotorbåde i en lille bugt på den lille ø Tåsinge ved Svendborg (Danmark). Han fortsætter med, at det på grund af Kalottenbrücke og dimensionerne entydigt er tyske torpedomotorbåde af typen S 100. Da de ligger tæt sammen, må man formode, at de blev selvforlist, hvilket de manglende torpedør også peger på. Hemmeligheden er blot, ifølge viceadmiral Frank, at hverken i officielle akter fra Kriegsmarine eller i den relevante litteratur berettes der om et selvforlis, og der mangler heller ingen torpedomotorbåde i registreringslisterne, der nøjagtigt dokumenterer tab og overdragelse henholdsvis videregivelse til sejrsmagterne. Viceadmiral Frank formoder, at det måske kunne være bådene "S 229" " "S 232", der blev bygget på Schlichting-værftet i Travemunde. Ifølge en oplysning han modtog fra Marcus Schlichting, var tilstanden af disse både som følger: Bygge-nr. 1229 (S 229) Slutmontering manglede, ellers komplet, afleveret før fjendtlig besættelse Bygge-nr. 1230 (S 230) Slutmontering manglede, ellers komplet, afleveret før fjendtlig besættelse Bygge-nr. 1231 (S 231) Efter søsætning i ufærdig tilstand med alt tilbehør afleveret før fjendtlig besættelse Bygge-nr. 1232 (S 232) Efter søsætning i ufærdig tilstand med alt tilbehør afleveret

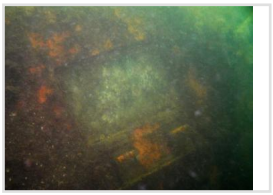
før fjendtlig besættelse Viceadmiral Frank skriver videre, at Marcus Schlichtings far huskede, at bådene blev slæbt til Potenitzer Wiek. Om bådene efterfølgende blev hentet af marinen, vidste han ikke. Det var muligt, at bådene endnu nåede til torpedomotorbådenes uddannelsesdivision i Svendborg og derefter blev sænket der uden officiel indsættelse. Den sidste kommandør for torpedomotorbådenes uddannelsesdivision, orlogskaptajn a.D. Klaus Feldt, kunne dog ikke erindre en sænkning. ![Fælles kildebillede 1 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2910.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 1 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* Ifølge Hummelchen løb bådene "S 307" til "S 314" af stabelen i 1944, men blev aldrig sat i tjeneste. For bådene "S 315" til "S 321" er ingen søsætninger dokumenteret, men i et radiobudskab, som englænderne dechiffrerede, blev selvforliset af båden "S 316" den 15.04.1945 meldt. Det videre forbliv af alle disse både er ikke dokumenteret, så det er også muligt, at der er tale om Lurssen-både. Dog blev de hos Schlichting byggede både "S 219" til "S 228" heller aldrig sat i tjeneste. Deres forbliv er heller ikke dokumenteret. De otte S-både, der blev sænket i Lunkebugten, befandt sig den 05.05.1945 på Henry Rasmussen Yacht- og Bådeværft i Gamle Hestehage til slutudrustning. Danske kilder angiver Lurssen-værftet som bygger af bådene. Dermed synes det sikkert, at bådene stammer fra rækken af de ikke længere i tjeneste satte både "S 307" til "S 321". I de danske dykkerrapporter angives det også, at motorerne ikke befandt sig om bord, endnu et bevis på, at det ikke drejer sig om Schlichting-bygningerne "S 219" til "S 228". Det står fast, at danske dykkere har bjærget 4 til 5 propeller, som befinder sig i privat eje i Danmark. ![Fælles kildebillede 2 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2911.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 2 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* Måske stammer de 4 ukendte tyske torpedomotorbåde i Lunkebugten alligevel fra tysk produktion og evt. endda fra Travemunde, eller, eller, eller..... Som lyn fra en klar himmel modtog vi i dag igen en mail.... Kære hr. Klink, på Bubblewatcher.de er jeg igen faldet over Deres historie med de 4 torpedomotorbåde i Danmark og har talt med min far Peter Schlichting om det igen. Vi er efterkommere af Schlichting-værftet i Travemunde, hvor der under 2. verdenskrig blev bygget ca. 50 torpedomotorbåde. Min far er årgang 1930. Han har for nylig fundet luftfotos fra RAF, der er taget midt i april 1945 over Travemunde. Ét kort før det eneste luftangreb på Travemunde og et kort efter. På det første billede ligger der stadig fire torpedomotorbåde foran værftet, på det andet billede er de forsvundet. Min far kan huske, at kort før krigens slutning lå fire S-både halvfærdige på værftet, derefter blev de kort slæbt op ad Trave og forsvandt så nærmest over natten. At de ikke blev færdige skyldtes i april 1945 åbenbart værftet " forsyningskæden var brudt sammen. Leveringen henholdsvis fremstillingen af motorerne fra Mercedes f.eks. var nok også et problem. S 130, som De jo også beretter om på Deres internetside, ligger stadig i Plymouth. For to år siden har vi set på båden, den var fuldstændig adskilt og skulle genopbygges. Der er efter mine oplysninger dog endnu ikke sket ret meget igen. Hvorom alting er, måske nogle informationer til Deres puslespil. Med venlig hilsen ## Marcus Schlichting I de sidste uger af sæsonen 2003 nåede en besked os fra en bekendt dykker, at vi ikke kun havde med tre, men endda fire torpedomotorbåde at gøre. Så vi sejlede ud for at efterprøve denne oplysning og fandt faktisk på den opgivne position, efter kort søgning, endnu et vrag af en torpedomotorbåd af typen S 100. Denne båd kan sammenlignes i bevaringstilstand med de andre " se skitse. Den mindste vanddybde over vraget er ca. 6 m, og bunden, hvor vraget med ca. 35° styrbord slagside fandt sit sidste hvilested, kommer i syne ved ca. 10 m vanddybde. Brohuset henholdsvis panserkalotten kan gennemdykkes. Agterskibet er stærkt beskadiget af det sandsynligvis i halvtredserne foretagne maskinudtag. Agterskibet er næsten helt forsvundet i sandet. Ca. 5-10 m tværs af styrbord side, omtrent i højde med spant 5 og 6, ligger rester af to torpedør. På bagbord side ligger alle mulige dele, rør, kabler, plader osv., der engang har befundet sig i vragets indre. I sommeren 2008 arbejdede et dansk dykkerfirma på vragene og skar hist og her nogle, stadig velbevarede, vragdele ud af vragene. På det af os som "S 1" betegnede vrag blev f.eks. hele hækken frigravet og skruerne fjernet. Rygter siger, at en ret velhavende " torpedomotorbådsentusiast " har tilladelse til at bjærge dele og derefter bruge dem til en rekonstruktion af en torpedomotorbåd. Men som allerede sagt eller skrevet "Alt er RYGTER" eller er det ikke?? ![Fælles kildebillede 3 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2912.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 3 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* ## Sådan begyndte det hele: En lille historie af Sven, Peter, og og 3 uafhængige kilder havde berettet om eksistensen af 3 torpedomotorbåde i nærheden af Langeland. Grund nok for os til at organisere en tur til dette område. I juni 2001 gik det løs, 4 dage havde vi planlagt, og ingen fra vores lille hold vidste præcist, hvad der ventede os: var positionerne rigtige, drejede det sig virkelig om torpedomotorbåde fra 2. verdenskrig, og hvis ja, i hvilken tilstand befandt de sig..... Skibene skulle ifølge

oplysningerne i 1945 ved selvforlis være endt på bunden af Østersøen. Denne skæbne led dengang også talrige ubåde og andre krigsskibe, da man ville forhindre, at krigsmateriel faldt i hænderne på de uophørligt fremrykkende allierede tropper. Skæbnen virkede altså ikke utroværdig, heller ikke stedet, hvor de skulle ligge: en helt beskyttet bugt, Lunkebugten. I alle arkiver og gamle journaler, der omhandler tiden omkring 1945 og 2. verdenskrig i Danmark, er der næsten intet at finde om Lunkebugten. Da der under krigen på øen Fyn havde befundet sig en uddannelsesskole for torpedomotorbådsfolk (2. S-båds-skoleflotille), syntes dette endda at give god mening. Det er let at forestille sig, hvordan kommandanterne på befaling styrede deres både ud af den formodet sikre havn og ind i den beskyttede bugt for at sænke dem i en dybde på kun 7 og 10 meter. Lidt mistroiske gjorde os de forskellige oplysninger om vragenes tilstand og det faktum, at skibene kun lå 3 til 6 kabellængder fra hinanden, i en dybde på maksimalt 10 meter, og at de hverken var indtegnet i søkortene på de opgivne positioner, ligesom man heller ikke havde hørt konkrete beretninger om dem. Vi holdt det også for muligt, at det kunne dreje sig om resterne af en torpedomotorbåd, hvortil vi havde fået 3 afvigende positioner. Spændingen var langt større, end når man dykker ned til et vrag, man har ret præcise informationer om. Hele tiden kom og gik nye tanker. Den første dag af turen var en sejltur umulig. Vinden piskede med 7 bft., havet var hvidt af brydende bølgekamme, og gang på gang jagede nye regnbyger hen over os. Skuffelsen bredte sig, men der spirede også nyt håb om bedre vejr. Ganske vist kunne vi ikke forestille os det, men de tyske og danske vejrudsigter forudsagde aftagende vinde om 3 til 4 vindstyrker til næste eftermiddag. Også næste morgen syntes dette stadig meget usandsynligt: himlen var stadig grå, og skyerne jog hen over den. Igen var håb og bæven på programmet, indtil himlen endelig bryder op hen mod middag, og vejrudsigten holder stik. Om aftenen kunne vi endda nyde en absolut vindstille. Også de resterende dage af vores lille ekspedition så vi ikke flere skumtoppe, og solen gemte sig kun meget sjældent bag en harmløs bygesky. *Kildens billede 4 er foreløbigt knyttet til S1 / vrag 4613 og findes ikke i dette galleri.* Det første vrag skulle ligge i en dybde af 10 meter på bugtens bund. Vi vidste ikke, hvad for et ekko vi kunne forvente, og kredsede om den opgivne position. Ankervægten gik over bord, da et kort udslag var at se på skærmen. Ved fornyet kontrol dukkede ekkøt ikke op igen. Vi besluttede at forberede et kontroldyk, mens Bubblewatcher fortsatte sine søgemønstre. Endnu inden vi var helt klar, sejlede vi over et andet ekko, langt tydeligere end det første. Endnu en ankervægt susede over bord, og kort efter befandt en dykker sig i vandet. Her lå faktisk en torpedomotorbåd i ret god stand, 4 meter ragede den op fra bunden og stod endda på ret køl. Det vrag, vi betegnede som S 1, er en torpedomotorbåd af typen S-100 med en pansret kuglekalotte som brooverbygning (jfr. S 103 ved Mommark. S 103 er type S-38 og har en åben øvre kommandoplads). Trædækket var delvist rådnet, rælingen derimod stadig for størstedelen bevaret. Nedgangene var delvist fyldt med mudder, og på vraget fandtes ingen net eller fiskesnører. Den maksimale bunddybde var 9,5 meter, dybden over brøn angav computeren til 5,5 meter. Vraget virkede som udplyndret, hvilket dog var at forvente ved denne type forlis (desværre ingen kanoner, master eller lignende). Glasruderne i brøn er derimod stadig bevaret, og selv søslagsbændene af stål, det legendariske WOTAN1 Hart, en forgænger for KRUPP WIDIA-stålet, med sigtesprækker, der blev klappet op, når skibet var i kamp eller i hård sø, lader sig også efter 58 år i Østersøens saltvand stadig bevæge med legende lethed. Man har næsten følelsen af, at hængslerne lige er blevet smurt. 1.) â‰ˆ Wotan Hart er Krupps betegnelse for et nikkel-krom-stål (3,8 % nikkel, 2 % krom og hver 0,3 % mangan og kulstof) med en hårdhed på 230 Brinell (et tal opnået ved en testmetode, hvor man presser en kugle af given hårdhed ind i den overflade, der skal testes) " svarende til en trækstyrke på 85-95 kg/mm² ved 20 % forlængelse.â‰ˆ Når alle 3 beskyttelsesklapper dækker ruderne, og man dykker ind i den åbne bro og kigger ud gennem de smalle sigtesprækker, får man et lille indtryk af, hvordan det dengang gik til på brøn, når spænding, angst og måske også panik herskede her. Begge torpedorør er stadig til stede; på styrbord side ligger mundingen åben, klappen mangler. På bagbord side er mundingen fast lukket. Hele vraget er tæt bevokset med prægtige søanemoner, blåmuslinger og forskellige tangarter. Nøgensnegle, berggylte, ulke, strandkrabber, små torsk, tangsnarre, søstjerner, svampe, søanemoner, anemoner og konksnegle kunne vi observere på vraget. Sigten var desværre meget dårlig, og der var moderat strøm. Generende var også de i dette år øgede forekomster af brandmænd. Kanoner er ikke til stede, men soklerne, hvorpå de engang skulle monteres, kan stadig erkendes. Omkring vraget ligger vragdele spredt, og muligvis finder man her endnu andre genstande fra skibet; man kan også formode, at der i området blev sænket andre ting ved krigens slutning, ikke mindst sikkert også ammunition. Om aftenen fulgte også et dyk ved markeringsbøjen, vi først havde kastet. Her fandt vi i en omkreds af ca. 10 meter intet interessant. Senere gik vi for anker i en bugt i Svendborgsund og lod dagen afslutte med et dejligt, solidt

aftensmåltid i fællesskab. *Kildens billede 5 er foreløbigt knyttet til S3 / vrag 4614 og findes ikke i dette galleri.* Brøn og det indre af vraget lader sig ret let bedykke, da trædækket er rådnet. Man kan let lade sig synke ned i forskibsområdet, gennem hullerne i overdækket, ind i forskibets indre, for så at se det, man ved S 103 altid kun ser udefra, også indefra. I brøn befinder sig talrige radiatorer, der sandsynligvis ikke alle stammer fra selve skibet. Hvorfor de i dag er om bord, kan man ikke rigtig sige " desværre har vi endnu ikke kunnet forklare det overbevisende. Dyrelivet på vraget er identisk med det første vrags, og heller ikke her findes net og snører. Brøns ruder er for størstedelen bevaret, og søslagsklapperne lader sig let bevæge, ligesom nogle døre på brøn. Dette vrag betegnede vi som S2, og også dette vrag er absolut dykkeværdigt. Om eftermiddagen helligede vi os den næste position. Ukendte havde gjort det let for os og fastgjort en hvid dunk på vraget. Dette vrag er i dårligere stand end de foregående både S 1 og S 2, selvom det også står oprejst, og skrogstrukturen er bevaret. Brøn er mere ødelagt, træet mere rådnet. Bunddybden er 8 meter, dybden over vraget 4,5. Også her finder makrofotografer rigeligt med motiver. ![Kildebillede 6 (foreløbig fordeling: S4)](/images/wreck/2913.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 6 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* ## KONKLUSION: Hidtil har vi kunnet finde ud af følgende om bådene i Lunkebugten. ![Fælles kildebillede 7 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2914.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 7 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* ![Fælles kildebillede 8 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2915.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 8 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* Klaus Feldt ankom den 30.04.1945 til Svendborg og opholdt sig der i byen indtil Det Stortyske Riges endelige kapitulation. Han fortæller videre, at det lille værft Gl. Hestehage ved Christiansminde, nord for Svendborg, der var i retmæssig eje af den tysk-danske Henry Rasmussen, byggede små både, bl.a. også torpedomotorbåde til den tyske marine. Rasmussen købte værftet i 1939 af den tidligere ejer, men for at få tilladelse af den daværende nationalsocialistiske tyske regering til at udføre tysk kapital, måtte han forpligte sig til at bygge fartøjer for den tyske krigsmarine. Frem til krigens slutning byggede værftet mange små nybygninger og leverede dem til den tyske marine. Efter krigen beslaglagde den danske stat hele værftet og solgte samtlige maskiner og bygninger. I dag minder næsten intet om dette lille værft. Torpedomotorbådene i Lunkebugten var dette værfts sidste nybygninger. Hr. Feldt bekræftede, at disse både i begyndelsen af maj 1945 som hulke, altså uden funktionsdygtige våben, maskiner og fremdrivningsanlæg, blev slæbt ud i Lunkebugten og der blev sænket af tyske sprængningskommandør. Hvor mange det præcist var, kunne heller ikke han længere huske. Hidtil kender vi 4 både; ifølge rygter skal der dog have været sænket op til i alt 7 både der. Alle 4 vrag, vi kender til, er efter omstændighederne mere eller mindre velbevarede. På grund af den ringe vanddybde og den moderate strøm er de også glimrende egnede for begyndere; bevoksningen er pragtfuld på alle vrag. Sigten er nok om sommeren for det meste dårlig (maks. 2-4 meter). Alle vrag er ca. 35 meter lange og kan undersøges ret grundigt ved et dyk på ca. 45-60 minutter. Korvettenkapitan Gustav Waldemar Klaus Feldt blev under sin tid i marinen sænket 3 gange af fjendtlige styrker. Han trådte den 05. april 1935 ind i Kriegsmarine og var i aktiv tjeneste til 1945. Han var stationeret på marinebaser i Holland og Frankrig og tjente altid på torpedomotorbåde. ![Fælles kildebillede 9 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2916.jpg) *Billedtekst og kreditering: se billede 9 i galleriet. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/* Indsatser i Kanalen " bl.a. også den tyske slagskibsgennembrydning af Kanalen (Operation "Cerberus") " førte den 9.7.42 til en anden, navngivet omtale i Wehrmachtsberetningen samt til forfremmelse til Korvettenkapitan. Den 1.1.44 blev hans præstationer hædret med tildelingen af egeløvet til Jernkorsets Ridderkors. Hans både havde indtil da sænket 39 skibe med 103.360 BRT samt 3 destroyere og 2 bevogtningsfartøjer. Kendte resultater af Klaus Feldt med S 30 er blandt andet sænkningen af en lille damper med 501 BRT den 06.02.1941 samt sænkningen af eskortedestroyeren "Exmoor" med ca. 1.000 BRT den 25.02.41. Derefter fulgte den 17.04.41 damperen "Ethel Radcliff" med 5.673 BRT, der blev torpederet. Feldt kommanderede fra 16.2.44 til 7.5.45 torpedomotorbådenes uddannelsesdivision og kom den 7.5.45 i engelsk krigsfangenskab, hvorfra han allerede blev løsladt den 31.8.45. Efter krigen begyndte et mere fredeligt liv for ham. Han genopbyggede et udbombet trykkeri og blev der indtil sin pensionering i 1977. ## S 1 Dybde: 5,5 / 9,5 Position: Oprejst/delvist noget forfaldet Type: Tysk torpedomotorbåd type S-100 Kanoner: Nej Torpedorør: Ja Vraglængde: ca. 35 meter Stævn: 180° ## """""""""""""""""- ## S 2 Dybde: 6 / 10 Position: Oprejst/hæk ødelagt Type: Tysk torpedomotorbåd type S-100 Kanoner: Nej Torpedorør: Ja Vraglængde: ca. 35 meter Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/4-schnellboote/

Sidst rettet af: twm Dato: 23-09-2026

Billeder (15)



+11 flere

Kommentarer (4)

rcc 24-09-2012

Er der nogen som ligger inder med en byggetegning over denne type Mtb ? Rolf

jluttichau 09-03-2008

Kan du ikke poste den position i fandt den på så jeg kan rette den i toppen?

Ben 26-02-2008

Vi fandt den endelig på den possition der står i et af de kommentar. den der står i toppen er ikke rigtigt. Er i lidt bedre stand en 3eren men ligger lidt på Styrbord siden. Man kan svømme ind i styrhuset, og kigge under dækket. På nogle dele kan man stadig se det trædæk. Pas på på bakbord sider er der nogle skarpe stykke jern (rester fra en railing tror jeg). God fornøjelse. Ben Bos www.nowdive.dk

... og 1 flere kommentarer på vragguiden.dk