# S 103 Torpedebåd

ID: 754 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/754

## Position & Dybde




| WGS84 | |
|---|---|
| **54:54,010N 10:07,024E** | |
| ED50 | |
| **54:54,05N 10:07,10E** | |

| Dybde (top) | Dybde (bund) |
|---|---|
| **28 m** | **34 m** |
| Stævnretning | Afstand til kyst |
| **Ukendt** | **3,3 km** |

## Beskrivelse

Kilde:$.EFS 1995 pkt 49/1478 Der er 4.12.1995 indført DYKKERFORBUD P< VRAGET på pos WGS 84 54:53,97 10:07,18 med øjeblikkelig virkning pga store mængder sprængstoffer i vraget. Der advares mod ankring og fiskeri i et område med centrum i positionen 54.54,01 10.07,25 og radius 500 meter. Gentaget i EFS 2000 pkt 1/2 Kilde: $.Bjarne Holm, Vamdrup stævn i 345 grader. Et flot vrag, der står ret op og ned, uden de helt store skader fra trawl og lignende, dog mangler den forreste maskinkanon, men den på agterdækket står der stadig. Ved agterenden og på dækket ligger der dybdebomber, som man skal holde sig fra. Indenfor i døren til styrehuset sidder maskintelegrafen. <rsagen til, at den stadig sidder der, er nok, at den er af aluminium. Hvis man ikke har for store flasker på, skulle der være en mulighed for at kunne komme ind i den, men pladsen er trang. Der er mange små detaljer som kan være meget interessante at studere på dækket, Begynd ikke at kravle ind i den første gang. Der kan være en smule net på den men ikke noget af betydning. BEMæRK:Vær opmærksom på dybdebomberne, HOLD FINGERNE VæK!! Der kan være en del skibstrafik i området, og ikke alle skibe er lige gode til at holde udkik efter dykkerskibe. Søværns-Orientering nr. 18/76 7.maj 76. Schnell-Boot S 103æs sidste sejlads. I de første majdage i 1945, i disse dage for 31 år siden, lakkede det store verdensopgør i Europa mod enden. I Vesttyskland tromlede de amerikanske og engelske panserkolonner ubønhørligt frem mod nordøst, medens de russiske styr- ker foretog det sidste stormløb mod rigshovedstaden Berlin. I begyndelsen af måneden indledte feltmarshal Montgomery i sin kommandovogn på L□neburger Heide drøftelserne om krigsafslutningen med tyskerne. Alle tyske flådeenheder i de nordtyske farvande fik ordre til at stå nordover gennem Sun- det eller Bælterne. Blandt dem var Schnell-Boot S 103. Den 4. maj 1945, samme dag som den betingelsesløse tyske kapitolations dokumenter blev underskrevet, befandt motortorpedobåden sig i den sydlige del af Lille Bælt ud for Als i nærheden af Mommark, da skæbnen indhentede den. Allierede jagerbombere, der fløj konstant bevæbnede rekognosceringstogter over de danske farvande med ord- re om at angribe alt, hvad der bevægede sig på havets overflade, fik under pa- truljering over Lille Bælt øje på

S 103. Motortorpedobåden blev angrebet med raketter og sænket. 31 år skulle der gå, før det sidste kapitel af S 103æs historie kunne skrives. I Søværns-Orientering Nr. 15 af 9. april i artiklen "15 granater fundet på Færøerne" omtaltes et orienteringsmøde på Langelandsfort om farlige genstande, der kan findes på eller i havet eller liggende på stranden. Blandt tilhørerne til foredraget var et antal medlemmer fra en lokal sportsdykkerklub. Efter mø- det kontaktedes foredragsholderen af formanden for klubben. Han meddelte, at klubbens medlemmer ofte dykkede ned til vraget af en tysk motortorpedobåd syd- øst for Mommark, men at han ved disse dykninger var lidt urolig, idet vraget tilsyneladende havde dybdebomber ombord. Et par dage senere sendte han Søvær- nets Minørtjenste en deccaposition på vraget. I det danske søkort over farvandsområdet var der ikke afmærket noget vrag på den opgivne position, men da vanddybden over vraget var ca. 30 meter, og vra- get således ikke var farligt for sejladsen, var dette ikke så mærkeligt. En af søværnets orlogskuttere udrustet med særligt undervandsdetektionsudstyr, der består af en sonar af særlig konstruktion, en såkaldt side-scan-sonar, blev nogen tid senere sendt til den opgivne deccaposition. Undervandsdetek- tionsudstyret viste, at der som opgivet lå et vrag på havbunden. en af søvær- nets svømmedykkere gik ned til vraget og kunne efter opstigningen melde, at det var vraget af en tysk motortorpedobåd fra krigens tid med 5 dybdebomber henne agter. Vraget stod lige på havbunden på 33 meter vand 3 sømil sydøst for Mommark, ca. 2 sømil fra kysten. Søværnets Minørtjeneste er ved at undersøge mulighederne for at bortsprænge vraget og dybdebomberne, men der er den vanskelighed forbundet hermed, at vra- get står lige i nærheden af et undervandskabel. I første omgang vil der i Ef- terretninger for Søfarende blive meddelt, at ankring og fiskeri med bundslæ- bende redskaber er forbudt i området. (VBS/SMS) S<VæRNS-ORIENTERING Nr. 9/77 4. mar 77 Chefen for Schnellboot S 103 fortæller. Søværns-orientering har flere gange fortalt om den tyske motortorpedobåd S 103, der den 4. maj 1945 blev sænket af allierede jagerbombere ud for Mom- mark på Als. Vraget blev fornylig fundet at svømmedykkere og stedet undersøgt af søværnets minører, der har fastslået, at bådens 8 dybdebomber ligger ved siden af vraget. Undersøgelserne er endnu ikke afsluttet. Søværns-Orienterings omtale blev bragt af danske dagblade og citeret i vest- tyske aviser. Det blev læst af en organisation med det lange navn "Deutsche Dienststelle f□r die Benachrichtung der n"chsten Angeh"ringen von Gefallenen der ehemaligen deutschen Wehrmacht", der har sit hovedsæde i Berlin. Organi- sationen, der navnlig helliger sig omsorg for krigergrave, opsporing af pårø- rende m.v., satte et efterforskningsarbejde igang, da arkivmateriale vedrø- rende mange krigsskibe, herunder S 103, er gået tabt. Efter mange anstrengel- ser og ad mange omveje fik man endelig et resultat, da man fandt et overle- vende besætningsmedlem, Obermaschinist Hans Schott i Neuss. Han kendte endnu et par overlevende, og nu har man fundet 9, deriblandt bådens chef, Oberleut- nant z.S. Hans Wulf Heckel, som bor i Stelle-Ashausen. Her fortæller han, hvad der skete den skæbnesvangre majdag: "Den 2. maj 1945 overtog jeg kommandoen over Schnellboot S 103, der lå i Svend borg. Jeg var velkendt med tjenesten, da jeg i et par år havde været chef og divisionschef ved en torpedobådsflotille i Middelhavet. S 103 var - med undta- gelse af enkelte krigserfarne - bemandet med unge uden fronterfaring. Uden mu- lighed for at give dem en grundig uddannelse fik jeg 2 dage efter min ankomst ordre til som den eneste krigsvante skibschef i den i Svendborg liggende Schnellboot-skoleflotille at sejle til Flensborg for at undersøge, om de en- gelske styrker allerede var trængt så langt frem. Man vidste kun med sikker- hed, at de var stødt frem over Eider. Den 4. maj omkring kl. 1400 løb vi ud i overskyet, delvis regnfuldt vejr. Om bord befandt sig 32 mennesker, hvoraf adskillige, der ikke hørte til besæt- ningen, men som skulle befordres til Flensborg. Luftrummet over Danmark og Nordtyskland var bestandig fyldt med fjendtlige luftfartøjer. Ca. 1 time efter afgangen blev båden ramt af en eksplosion og flere nedslag. Gennem et hul i skyerne havde en jagerbomber opdaget os. Den angreb først med raketter, der blev en fuldtræffer, og næsten samtidig fik vi flere træffere fra flyets kanoner. Uheldigvis var bådens 4 cm kanon og hele dens besætning sat ud af spillet af raketten. Også vore øvrige våben blev sat ud af spillet, så vi var ganske forsvarsløse. Også bådens motorer blev ødelagt, og selvom den midterste motor endnu gik langsomt frem, kunne vi ikke mere manøvrere. I den følgende halve time blev vi angrebet usfbrudt af 6 bombere - 2 to- motors og 4 en-motors - indtil båden sank. Da vor redningsbåd var fuldstændig gennem- hullet, havde vi kun en kapokflåde til rådighed. Det lykkedes at anbringe en- kelte hårdtsårede i flåden. 6 lettere sårede eller uskadte besætningsmedlem- mer, hvortil jeg selv hørte, måtte klare sig svømmende med blot et tag i flå- den. Efter tre kvarters forløb blev vi samlet op af en lille fiskerbåd fra Mommark, som bragte os i land. Af de 32 ombordværende overlevede kun 12. Jeg erfarede fra chefen for en opankret minestryger, at der ville blive våben- tilstand den næste morgen kl. 0800. Netop da vi var kommet i land i Mommark, så vi ude i Lille Bælt en undervandsbåb, der blev

angrebet og beskudt af et kobbel på ca. 30 jagerfly, indtil den sank. Den nøjagtige position for sænk- ningen kender jeg ikke", slutter Oberleutnant Heckel sin beretning. Han bekla- ger, at han ikke har fotografier fra S 103, hvilket skyldes den korte tid, han var chef om bord. Den tyske organisation har i øvrigt anmodet søværnet om at tage skyldigt hen- syn til, at der kan være rester af besætningen i vraget, og det vil naturlig- vis ske. (MST) Data efter Erich Gr"ner: Navn : S 103 Byggeværft : Schlichting-Werft, Travem□nde Byggenummer : 1003 Tonnage : 109 BRT Største længde : 34,94 meter Største bredde : 5,28 meter Dybgang : 1,67 meter Maskinkraft : 6000 HK Max skrueomdr. : 1630 omdr./min. Topfart : 39 knob (72.2km/h) Aktionslængde : 700 sømil ved 35 knob Brandstoftanke : 13.500 liter Kilde:$.Uddrag af artikel af Carsten Woetmann, fra Sportsdykkeren 6/1995 S-103 I DAG: Mulighederne for at komme ud til S-103 er mange og de lokale dykkerklubber er at foretrække da de har den fornødne erfaring fra området. Da S-103 kun ligger 3 sømil fra Mommark og 2 sømil fra kysten er sejltiden ikke det som spiller den store rolle. Man kan kun lige nå at lave en dykkerplan og få første hold i dragten, før man har bid og kan sende første hold i vandet med bundtovet. Som alle andre steder i Danmark er vandet som regel grønt og går over i et tiltagende mørke når man kommer ned på de 33 meter, men ved Mommark har man hørt om meget fint sigt i klart vand, så der er gode muligheder for et fint dyk (Har næsten kunnet se overfladen fra bunden !) Bunden rundt om S-103 er kedelig og et stykke fra båden begynder mudderet at blive tykt (i mudderet ligger de fleste af de 20 omkommende og flere dybhavsbomber. så NIX PILLE !) Selve båden "virker" intakt og er kun lidt begroet, så det er mulighed for at se enkeltheder og fornemme tingenes funktion. Det meste iøjnefaldende ved båden er de to store torpedoporte i hver sin side af stævnen og den store maskinkanon midtskibs bag styrehuset og kommandobroen. Det er muligt at stikke hovedet ind i styrehuset hvor alt desværre er blevet "ribbet". Foran styrehuset er en firkantet luge/nedgang. samt en rund brønd hvor forreste maskinkanon har stået i sin tid. Lige bag bådens 40 mm kanon midtskibs, kan man se ned til den bageste af bådens tre motorer. Båden har med disse tre motorer kunne skyde en anselige fart, så bådene bar deres navn med rette. EFTER 15 MINUTTER Lige foran agterdækket rager skibets sidste maskinkanon godt op i landskabet og på selve agterdækket ligger to små tromler. Den ene er på vej ud over siden, og den anden halvt nede i en luge midt pil agterdækket. Disse beholdere indeholder formodentlig tågesyre, så dem rører man ikke ved. Nu har man snart brugt de første 15 minutter på vraget og det er på tide at finde bundtovet og begynde sin opstigning, der som altid fra denne dybde skal indeholde et sikkerhedsdeko på 3 meter i 5 minuttet. S-103 er stadig et besøg værd. nar man tager højde for dybden og det faktum at båden sank i et meget trafikeret område. så det gælder også her om at være godt afmærket. Der har været uheld i området, dog uden tab af dykkere. (c)Rettet den 08/02-2001. ANDERS CLAUSEN Opdatering fra Søfartsstyrelsen, Efterretninger for Søfarende (Niord EfS 2/2002) 01-01-2002 Reference: Søværnets Taktik- og Våbeninspektør og Søfartsstyrelsen februar 1997 Danmark.Lillebælt.Als E.Gammel Pøl NE.Forbud mod ankring, fiskeriog dykning på og ved vrag.Eksplosionsfare.Advarsel.Tidligere E. f. S. nr. 1/2 2001 (gentagelse).Position. 54° 53,97J N. 10° 07,18J E.Detaljer. Søfartsstyrelsen har i medfør af § 5 stk. 4 og § 6, stk. 3 i lov om skibsfartensbetryggelse fastsat forbud mod ankring, fiskeri med bundslæbende redskaber samt dyk-ning i området begrænset af en cirkellinie med centrum i ovennævnte position og radius500 m.Anm. Vraget på ovennævnte position indeholder sprængstoffer, og ovennævnte aktiviteterpå og ved vraget kan medføre eksplosion og dermed fare for tab af menneskeliv.Kort nr. 154, 152 (INT 1373), 103 (INT 1303) og 180.Publikationer. [J.nr. 2509–0003–99].(Søværnets Taktik- og Våbeninspektør og Søfartsstyrelsen februar 1997)□ Positioner (WGS84): 1) 54° 53.970'N - 010° 07.180'E Område: Danmark. Lillebælt. Als E. Gammel Pøl NE --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra [https://www.bubblewatcher.de/schnellboot-s-103/](https://www.bubblewatcher.de/schnellboot-s-103/). Et dyk ved S 103 er en god lejlighed til at vise en falden kriger sin sidste ære. Mange dykkere vil også kende det som torpedobåd. Der er ved vraget et stort antal af små og store seværdigheder, der vil vække den ambitionse dykkers interesse. Kig også i galleriet S103 Men forsigtig, i omgivelserne er der en mængde lystssejlads, og ikke alle fritidsskiippere udmærker sig ved at holde udkig efter dykkerbåde eller dykkere i vandet. I de første majdage 1945 gik Anden Verdenskrig i Europa mod sin afslutning. I Vesttyskland marcherede de amerikanske og engelske panserkolonner ustoppeligt mod nordøst, mens de russiske tropper førte et sidste stormløb mod rigshoveedstaden Berlin. I begyndelsen af måneden påbegyndte feltmarskal Montgomery med sit kommandotog i Lueneburger Heide kapitulationsforhandlingerne med de tyske repræsentanter. Ifølge disse skulle alle tyske flådeenheder i de nordlige farvande mellem øresund og Store- og Lillebælt øjeblikkeligt indstille alle kamphandlinger, løbe ind i de nærmeste havne og udleveres henholdsvis kampføst overgives til de allierede. I flådeoptegnelserne W 18/76 blev S 103's sidste rejse dokumenteret. Fredag

den 4. maj 1945, få dage før den betingelsesløse kapitulation af den tyske krigsmaskine, befandt torpedomotorbåden S 103 sig i plankvadrantrn AO 77, bedre sagt i den sydlige del af Lillebælt ud for Als i nærheden af det nuværende Mommark havn, da skæbnen indhentede den. ![Dækshuset med den åbne, øverste styreplads på S 103](/images/wreck/2774.jpg) *Dækshuset med den åbne, øverste styreplads på S 103* De 62 allierede fly af typen Hawker Typhoon, MK31, De Havilland Mosquito FB VI og P51 North American Mustang og P47 Republic Thunderbolt samt B24-bombefly af typen Consolidated Liberator fra 2nd TAF (Tactical Air Force) og Air Strike 9. USAF / XXIX. T.A.C. United States Army Air Forces og XXIX TACTICAL AIR COMMAND tilhørte det i det skotske Banff hjemmehørende Banff Strike Wing Coastal Command og var der tildelt RAF-squadronerne 143, 235, 248, den 333. eksilnorske squadron og RCAF Squadron 404. De stod på dette tidspunkt under kommando af Wing Commander William (Teddy) Pierce. De skulle stadigt gennemføre bevæbned rekognosceringsflyvninger over de danske farvande og havde ordre til at angribe alt, der bevægede sig på havoverfladen. Til dette forbandt hørte også 3 fly fra den britiske flyfabrikant Vickers af typen "Warwick ASR / Mk I", der var indsat som sonødredningsfly og udstyret med en redningsbåd og to 1.850 HK (1.380 kW) Pratt & Whitney-motorer. S 103 blev tilfældigt opdaget gennem et hul i skyleget. Wing Commander Christopher Foxley-Norris (*16.03.1917 +28.09.2003), den befalingshændde officer på stedet, gav øjeblikkeligt angrebsordren, hvorefter båden straks blev angrebet med raketter og bordvåben og sænket. Den senere udarbejdede sænkningsrapport fra RAF giver uddtømmende oplysning om succesen: "Mindst ti rakettræffere over vandlinjen, mange træf fra bordkanoner, båden eksploderede, efterladt liggende stoppet og stærkt brændende." Lidt længere sydpå blev, af de samme maskiner, få minutter senere også U 2521 sænket i en kort og ulige kamp, samt U 236 svært beskadiget. 2nd Tactical Air Force (2nd TAF) var inddelt i fire grupper, der igen opdeltes i Wings (sammenslutning af 3-5 squadrons) og squadrons (svarer til en tysk staffel med gennemsnitligt 12 kampklare fly). U 236 blev af jagerfly fra Air Strike 9. USAF / XXIX. T.A.C. og RAF / 2nd. T.A.F. / 175. og 184. Squadron beskadiget ved raket- og bordvåbenbeskydning. U 236 dykkede trods den ringe vanddybde på kun knap 20 m og lagde sig på bunden. Efter mørkets frembrud blev der atter dukket op for at modtage meddelelser. Herved blev det konstateret, at en af de udvendigt liggende brændselsoliebunkere på bagbord side var ramt, og at der på vandoverfladen havde dannet sig en vidt synlig forråderisk oliefilm. Derpå blev der atter dykket og lagt på bunden igen. På grundlag af situationsvurderingen besluttede kommandanten, overløjtnat til søs Herbert Mumm, at bringe besætningen i land og selv sænke båden. Dette blev forberedt inden for de næste timer. Landsætningen af besætningen fandt sted i natten fra den 05. til den 06.05.1945. Efter at besætningen var gået i land, blev U 236 den 06.05.1945 omkring kl. 02:00 3,5 nm sydøst for Slimunde, nær det nuværende måalområde, sænket ved af besætningen anbragte sprængpatroner. ![S 203 i Middelhavet](/images/wreck/260.jpg) *S 203 i Middelhavet* 31 år skulle der gå, før det sidste kapitel i S 103's historie ville blive skrevet. Ved Langelandsfortet på øn Langeland blev der afholdt et foredrag om farlige genstande på stranden og i havet. Blandt de blandede tilhørere var også medlemmer af en lokal dykkerklub. Efter foredraget blev foredragsholderen kontaktet af klubbens formand. Han forklarede, at klubmedlemmer hyppigt dykkede til vraget af en tysk torpedomotorbåd sydøst for Mommark. Han mente, at disse dyk var meget foruroligende, da den om bord efterladte ammunition og ammunitionsdele stadig var meget farlige. Nogle dage senere blev den danske søfartens minetjeneste gjort opmærksom på vraget, og "Decca"-positionen af vraget blev fremsendt. I de danske søkort var dette vrag ikke indtegnet, hvilket på grund af vanddybden på 30 m over vraget ikke var forbløffende, da der ikke var tale om en fare for skibsfarten. Et pejlingsskib fra den danske marine, der var udstyret med på davarende tidspunkt moderne undervandspejlingsudstyr, blev nogen tid senere sendt til positionen. Det viste sig, at der under vand la et vrag på havbunden. En af marinedykkerne gik ned og kunne efter opdukning rapportere, at der var tale om en tysk torpedomotorbåd fra krigstiden, og at den stadig var bestykket med torpedør. Vraget la 33 m dybt på bunden, ca. 3 nm sydøst for Mommark og ca. 2 nm ud for kysten af øn Als. Ammunitionsrydningstjenesten blev pålagt at undersøge muligheden for at sprænge vraget eller ammunitionen. Desværre var der et problem, for i umiddelbar nærhed forløberr et undervandskabel, og derfor blev sprængningsmuligheden først forkastet igen. Derpå blev der for vragpositionen og i en omkreds af 0,5 nm udstedt et anker- og fiskerforbud. Se NfS nr. 9/77 4. marts 1977 Vraget blev senere igen opsøgt af dykkere fra ammunitionsrydningstjenesten. Men nu konstaterede man efter grundigere undersøggelser, at der i nærheden af båden også befandt sig nogle dybdebomber. Disse aktiviteter blev også fulgt af de danske og nordtyske medier, saledes at også "Deutsche Dienststelle fuer die Benachrichtigung der næchsten Angehørigen von Gefallenen der ehemaligen deutschen Wehrmacht", der har sit

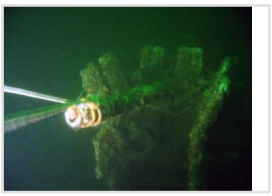
hovedsæde i Berlin, erfarede derom. Tjenestestelle, der helligger sig opklaringen af soldaterskabbner, igangsatte et efterforskninggsarbejde, da det påggældende arkivmateriale fra mange kampskibe, herunder også det fra S 103, var gået tabt. Efter mange bestræbelser finder man omsider et overlevende besætningsmedlem. Overmaskinmester Hans Schott bøde i Neuss og kendte endnu 9 yderligere overlevende, herunder radiotelegrafisten Hans Gothe, maskinisten Ludwig Dumesnil samt også bådens sidste kommandant, overløejtnant z.S. Hans Wulf Heckel. "Bubblewatcher Tauchservice" kunne personligt kontakte S 103's tidligere kommandant, OLt.z.S. Heckel, og erfarede den sande historie om S 103's sidste rejse. ![Premierløjtnant Künzel, en af cheferne for S 103](/images/wreck/2775.jpg) *Premierløjtnant Künzel, en af cheferne for S 103* På dette sted vil vi gerne takke hr. Heckel hjerteligt for de meget venlige og overordentligt informative oplysninger. Den 02.04.1945, det var en onsdag, en solrig dag, overtog jeg kommandøn over torpedomotorbåden S 103, der la i det danske Svendborg. Tjenesten om bord var mig meget velkendt, da jeg før var chef og divisionschef for en torpedomotorbådsflotille i Middelhavet. Med undtagelse af nogle få krigserfarene soldater var S 103 kun bemandet med unge, uerfarne soldater. På dette skibs planker blev nogle af drengene først til rigtige mænd. Uden mulighed for at give dem en grunduddannelse fik jeg to dage efter min ankomst ordre til, som eneste fronterfarene kommandant - jeg havde før tjent som torpedomotorbådsdivisionschef i Middelhavet og Sortehavet - at sejle det ved 2. S-båds-skoleflotille i Svendborg liggende skib til Flensborg for at undersøge, om de engelske tropper allerede var nået dertil. For man vidste kun med sikkerhed, at de engelske tropper allerede havde krydset Ejderen. Trods mine betænkeligheder, som jeg fremførte for højere sted, modtog jeg udloobsordren. Det var næsten 110% sikkert, at vi ikke ville nå Flensborg uopdaget. Besætningen var ikke uddannet, rolletjenesten om bord kunne ikke gennemføres effektivt nok. Men ordre var ordre, og derfor løb vi den 4. maj 1945 omkring kl. 14:00 ud ved overrskyet og til dels meget regnfuldt vejr. Om bord befandt sig 32 persons, af hvilke to ikke tilhørte besætningen og kun skulle bringes til Flensborg. Luftrummet over Danmark og Nordtyskland var stadig fyldt med fjendtlige fly. ![S 203](/images/wreck/2776.jpg) *S 203* Stadigt afsøgte jeg himlen med min marinekikkert. Trods alle forsigtighedsforanstaltninger, der under de davarende betingelser kunne træffes, sasom dobbelte udkig, alle kampstationer besat, våbnene ladt og etableret krigsmarchtillukningstilstand, blev vi ca. 1 time efter at vi var lobet ud fra det danske Svendborg rystet af en esplosion og mange indslag. Gennem et hul i skyeerne havde jagerbomberne opdaget os, og jagten gik løs. Det første angreb med raketter landede en fuldtræffer direkte bag brohuset, og samtidig fik vi igennem bordvåbenbeskydningen mange mindre træf. Uhheldigvis var den forreste 2 cm/65 flak model 1930 fra firmaet Rheinmetall samt den agterste 3,7/C 38 flak på båden og en stor del af besætningen faldet ud som følge af de første træf. Vores øvrige våben (2 MG 34 og 2 MG 42) faldt også ud i forholdsvis kort tid, saledes at vi ikke længere kunne forsvare os. Kampen var tabt, før det første angreb var ovre. Sidemotorerne var faldet ud, og midtermaskinen løb også kun endnu på nogle cylindre. Vi var kun endnu meget begrænset manøevredygtige. I de følgende minutter blev vi angrebet af 6 jagerbombere, 2 tomotorrede og 4 firemotorderee, indtil kort efter båden sank. Det var ren skydeskiveeskydning. 12 reddede eller uskadte besætningsmedlemmer, hvortil også jeg hørte, måtte svømmende og delvis kun klamrende sig med en hånd til en redningsflåde redde sig. Efter tre kvarter i det meget kolde vand blev vi optaget af en lille fiskerbåd, der havde observeret kampen fra land. Man bragte os derefter i land og forsynede de tilskadekomne og delvis stærkt nedkølede besætningsmedlemmer. Man gav os varme tæpper, forplejning samt en indkvartering. Af 32 mennesker overlevede kun 12. Straks efter at vi havde nået øn Als, så jeg ud for den tyske kyst en ubåd (evt. U 2521, båden tilhørende overløjtnat Joachim Methner), der blev angrebet og kraftigt beskudt af næsten mere end 30 jagerfly. Denne båd gik det heller ikke bedre end min båd. Flyenes overmagt var simpelthen for stor. Ubåden havde næsten intet at sætte op imod fjenden. Efter håbløss kamp bukkede også denne ubåd under for fjendtlig overmagt og sank til bunden af Østersøen. Fra kommandanten på en opankret og vel beskyttet minesøger erfarede jeg, straks efter at jeg var gået om bord der, at der fra kl. 08:00 næste dag ville herske våabenhvile. Der faldt en sten fra mit hjerte. Med disse ord afsluttede overløjtant Heckel sin beretning. ## Båddata Byggeværft: Schlichting-Værftet / Travemuende / Byggenummer 1003 Type: Torpedomotorbåd af typen S 38 fra Lueerssen-værftet Længde: 34,94 m Bredde: 5,28 m Dybgang: 1,67 m Ydelse: 3x 2000 HK højeste ydelse, 3x 1500 HK marchydelse Motorer: 3x Daimler MB 501 / 20 cylindre / boring 185 mm / slag 250 mm Maks. skrueomdrejninger: 1630 o/min Maks. hastighed: korthøjstfart 39 knob (ca. 72 km/t) Aktionsradius: 700 sm ved 35 knob Brændstofforråd: 13.500 l Propeldiameter: 1,23 m Rortype: stautrykrør (specialror fra Lueerssen-værftet) ## Vraget i dag Vraget befinder sig i en meget velbevaret tilstand. Der er i dag mange

muligheder for at komme til vraget af S 103. Den bedste og også sikreste af alle muligheder, for at kunne opleve et smukt, sikkert og ubekymret dyk, består dog i at betro sig til professionelle udbydere, for det er ikke tilstrækkeligt at bevæbne sig med en GPS-mobil og en båd og så forsøge at finde vraget. Man behøver allerede en del erfaring på området navigation, sømandskab og skibsføring og de øvrige sævanlige betingelser ved vragdykning, der ikke nødvendigvis kan sammenlignes med dykning i den hjemlige sø eller lignende. Som næsten overalt i Østersøen er vandet grønt og går med tiltagende dybde, når man nærmer sig 33 m-mærket, over i mørke. Alt efter vindretning er der at regne med mere eller mindre strømm. Der er mange dage med meget god sigt (over 7-8 m), og der er dage med mindre end en meter sigt. Der er altså tilstrækkeligt mange forudsætninger for at opleve et smukt dyk ved vraget. Havbunden omkring S 103 er snarere kedelig. Et lille stykke fra båden begynder mudderet at blive tykt. Der, i dette mudder, ligger der bestemt endnu en mængde ammunition eller dele deraf, der ikke detonerede ved angrebet på S 103. S 103 er et meget smukt vrag, der endnu er meget velbevaret og ikke uppviser større skader fra trawlnet eller lignende. Det mest iøjnefaldende ved denne båd var de 2 store torpedorør på bagbord og styrbord side af skroget. Desværre er disse torpedorør i forbindelse med ammunitionsrydningen ved simpel, rå vold sammen med deres eksplosive indhold fuldstændigt fjernet fra vraget. Det 2 cm/C38 flakskyts midtskibs bag styrehuset skal af en dansk dykkerklub våre uberettiget fjernet, skal eller blev derefter dog af de danske myndigheder beslaglagt og bragt til København og kom så på en eller anden måde tilbage til Sønderborg/DK, men det er rygter. S 103 synes stadig at være årvvågen, for flakkanonens ror peger stadig truende mod himlen. Vraget synes stadig at vente på en fjende, der dog aldrig mere vil komme, undtagen i form af rovdykkere. Desværre kan båden dog ikke længere forsvare sig mod denne type fjende. ærgerligt!! ![Luftværnskanon 3,7 cm / 36](/images/wreck/2777.jpg) *Luftværnskanon 3,7 cm / 36* På vraget befinder sig i dag kun endnu det 3,7 cm flakskyts (det kunne dog også være et 4 cm skyts) på en enkelttaffutering på agterskibet. Et håndhjul til retning af skytset lader sig endnu delvis bevæge. Roret er for tiden hjemsted for fredelige og alskens meget smukke undervandsvækster. Det forreste, tunge maskingevær blev kort efter at vraget var fundet allerede bjærget af danske dykkere og er siden da forsvundet, men den kredsformede broned på forskibet, hvori det befandt sig, er endnu tydeligt genkendelig. Lidt længere agter, kort før brohuset, befinder der sig tre nedgange. De fører til underofficersrummet, til feldweebeelkammeeret og til navigationsrummet. Instruuktionen er dog så godt som umulig. Rummene er alle allerede meget stærkt indsandede, og at dykke med tauchudstyr gennem de snævre nedgange bor undgås af enhver ansvarlig dykker. Med lidt akrobatik kunne man dykke ind i styrehuset, men forsigtig, det er meget, meget trangt. Og man ville ødelægge meget bevoksning. Det er dog fuldstændigt tilstrækkeligt at kigge ind udefra gennem brohusets vinduer eller gennem sideskotterne. Med lidt fantasi kunne man under den tykke skorpe af rurer og blåmuslinger endnu genkende styreråttet. Direkte ved siden af befinder sig endnu en del af maskintelegrafen. Lige bag brohuset kan man se ned til midtermaskinen. Desværre er også maskinrummene allerede stærkt indsandede. De store udstødledninger med ca. 300-400 mm diameter er dog delvis endnu meget tydeligt genkendelige. I alt havde båden 3 maskiner af typen Daimler MB 501 med hver 20 cylindre og et samlet slagvolumen på hver 134,4 l. Gennem disse maskiner kunne båden løbe en anselig fart, saledes at den med rette fortjener sit navn "torpedomotorbåd". Lige på agterdækket ligger der endnu to valseformede behooldere. Den ene er revet sidelants ud af sin holdeer, og den anden ligger halvt ved siden af sin oprindelige holder. Disse beholdere var sandsynligvis, ifølge kommandanten, ekstra brændstoftanke, da nogle både var indsat til evakuering af flygtninge fra østområderne. ## Advarsel: Som allerede sagt, S 103 er altid et besøg værd, men det gælder, som også ved alle andre dyk, også her at være meget opmærksom, for også efter den omtalte ammunitionsrydning kan der stadig befinde sig dele af ammunition om bord eller i vragets omgivelser. Der advares udtrykkert mod ankring og fiskeri i en omkreds af mindst 0,5 nm. Se NfS 2000 1/2. SA FORSIGTIG MED HVAD MAN ROERER VED ![S 203 i Middelhavet](/images/wreck/2778.jpg) *S 203 i Middelhavet*

Sidst rettet af: twm  Dato: 08-09-2026

## Billeder (24)






+20 flere

## Kommentarer (2)

**peto** 19-08-2010

Positionen er WGS84 N54.53,942 - E10.07,116. Husk der er dykkerforbud :-)

**lasse Ormholt Schrøder** 19-02-2010

Gør opmærksom på stil billeder er taget fra video .Optaget i 1997.Sigten er lidt dårlig og filmen har jeg digitaliseret fra hi 8.Første video jeg begyndte med var video 8.I dag bruger jeg sony med 3 chip.hilsen lasse