

Gefechtsbericht „S 701“

0324	Nach Torpedosalve abgedreht und in Bb.-Staffel vom Führerboot gelaufen
0327	Ins Kielwasser als takt. Nr. 2 eingeschoren. Kurs ...
0331	FuMB meldet mit Lautstärke 4 MGB's in 335°. – Gleichzeitig Sichtung der MGB's mit hoher Fahrt. Feuereröffnung gleichzeitig mit Führerboot. UK-Befehl: Wendung auf Ostkurs und Höchstfahrt, erleidet kurze Verzögerung, Rudergänger dreht in Kielwasser Führerboot, Abstand 70 m, nach.
0332	Durch UK-Befehl, Befehl an Rudergänger und Beobachtung des Führerbootes bei Wendung, MGB's einen Augenblick aus den Augen verloren. Ramming.
0333	Durch Zusammenstoss sämtliche Leute umgeworfen. Nach Wiederaufstehen erster Blick voraus, hänge noch im Kielwasser des Führerbootes, 2. Blick achteraus, das mich rammende Boot ist stb.-achteraus nur noch als Schatten zu erkennen. Boot ist an Stb.-Seite von schräg achteraus in Höhe Kommandantenraum gerammt. Starker Wassereinbruch, 1,70 m über Bilgenbretter, im Kommandanten-, FT- und Tankraum. FT und Echolot ausgefallen. Leck vom Oberdeck bis 1 m vom Kiel, kann nicht abgedichtet werden. Abtlg. IV und VII werden abgestützt. Meldung: Abtlg. IV und VII machen ebenfalls stark Wasser. Fahrt kann aber noch gehalten werden.
0340	Stb.-Maschine ausgefallen. Stb.-Tank ist leckgeschlagen, Wasser in Maschine. Lange grüne Blinke (20 sm) an Führerboot abgegeben, werden scheinbar nicht erkannt, denn Boot sackt stark achteraus. Hintermänner gehen an Bb. vorbei. Da von Maschine noch keine Unklarmeldung erfolgte, nehme ich an, dass Maschine gleich wieder klar wird, ausserdem steht der Engländer auf unserem UK-Kanal. Daher entschliesse ich mich, erst als ich das Kielwasser nur noch schwach sehe, zur UK-Benutzung und erbitte
0348	Lange grüne (20 sm) vom Führerboot. Inzwischen hat Abtlg. IV immer mehr Wasser gemacht, Seitenmaschinen stehen im Wasser und fallen aus.
0349	UK an Führerboot „Erbitte lange rote (stopp).“ Mit 12 sm weitergelaufen. Mit UK an Führerboot Ausfall von 2 Maschinen gemeldet, UK-Befehl: Nach Osten operieren. Auf Kurs 90° gegangen,
0355	Erbitte auf UK – von Führerboot grünen Stern. Stern wird nicht gesehen. UK-Verbindung reisst ab.
0402	Bb.-voraus Geleitwegtonnen. Patinkompass war bei Ramming ausgefallen. Es wurde nach Steuerkompass gesteuert. Geleitweg bei Dora eingesehen und im rechten Winkel zum Weg abgelaufen. Durch die Erschütterung bei der Ramming ist Steuerkompass ebenfalls ausgefallen.
0405	Seitenmaschinen wieder klar für 28 sm. Mit 28 sm abgelaufen.

	Beim Ablafen von Geleitweg lagen am Kompass 160° an, also rund 100° Deviation. Später wurde in einem kurzen Wolkenriss die Deviation nach Nordstern auf 90° bestimmt.
0412	FuMB meldet Zerstörer, Lautstärke 3 in 40°. Nach Süden ausgeholt und umgangen.
0428	Alle Maschinen klar. Mit 34 sm Rückmarsch angetreten. Wasser in Abtlg. VII kann bis 20 cm über Bilgenbretter lenz gehalten werden. Abtlg.IV wird gut lenz gehalten. Bei Tagesanbruch im Küstengebiet schlechte Sicht.
0720	Gestoppt zum Loten, 24 m Wasser, Abtlg. IV und VII machen bei Fahrverminderung stark Wasser, daher noch öfteres Stoppen und Loten nicht möglich. Ebenfalls drängt Zeit, da Brennstoffmangel, daher trotz größerer Gefährdung durch JaBos FuMO eingeschaltet und Küste angemessen. Mehrere große Landziele in 100°, 10 km.
0802	Ziele vorausgenommen.
0805	4 grosse Fahrzeuge in 120°, Typ nicht auszumachen. Da ich um diese Zeit vor der eigenen Küste keine Fahrzeuge mehr vermute und Küste selbst nicht einzusehen, glaube ich, mich völlig verfranzt zu haben und vermute, noch vor der Schelde zu stehen. Ich erhalte von den Fahrzeugen Beschuss und drehe um 0809 Uhr nach Norden ab.
0820	Drehe langsam wieder auf die Küste zu, erkenne jetzt die Küste. Ich stehe nördlich Egmond.
0827	Kurs 180°. Bei den Fahrzeugen hat es sich um eigene grosse Bewacher, die Ijmuiden einliefen, gehandelt.
0900	Molen passiert
0915	Bunker fest. Vorschiff unterfangen. Ein Toter und 2 Verwundete durch Quetschungen zwischen Kalotte und Rohr. Soldaten waren beim Torpedonachladen.
	gez. Toermer

Stellungnahme des Flottillenchefs

Den Kommandanten S 701 trifft keine Schuld an der Ramming. Das Sichten des MGB's erfolgte in Rammposition auf so geringe Entfernung, dass nur ein Glücksfall alle Boote von einander hätte klar kommen lassen können. Die gemeldeten grünen Blinke waren zwar gesehen, doch nicht einwandfrei als solche erkannt worden, da in gleicher Peilung noch Mündungsfeuer stand und der Feind vorher schon auf UK versucht hatte, das Führerboot zur Fahrtverminderung zu veranlassen (fremder Sprecher an Fips: „Bitte lange grüne – Fahrt 20 sm“). Die UK-Verbindung riss ab, weil S 701 durch Kompassversager Westkurs statt Ostkurs steuerte.

Das Einbringen des Bootes ist eine hervorragende seemännische Leistung des Kommandanten und zeugt von gutem Können seiner Besatzung. Die Vermutung, dass S 701 nicht von einem MGB, sondern von S 199 gerammt worden ist, liegt nahe. Nicht zu erklären wäre dann allerdings die Tatsache, dass S 199 noch 15 Minuten mit schwer beschädigtem Bug die Fahrt von 34 sm mitgehalten –

sonst hätte die gute UK-Verbindung nicht so lange bestehen können – und keinerlei Schäden gemeldet hat.

Der völlige Ausfall zweier Boote und wahrscheinlich auch die Grundberührung zweier weiterer, sind mit großer Sicherheit lediglich auf die außerordentlich schlechten Sichtverhältnisse im Operationsgebiet zurückzuführen. Die Tatsache, dass die eigene Funkmessortung noch in den Kinderschuhen steckt, gibt dabei nicht die Möglichkeit, festzustellen, wo wirklich lohnende Torpedoziele sind und wo man sich lediglich an fdl. Sicherungsgruppen festbeißt, obwohl die Dampfer vielleicht in der Nähe stehen. Sollte in den nächsten Tagen gutes Angriffswetter für Schnellboote sein mit entsprechenden Erfolgchancen, ist meine Flottille ausgefallen.

In voller Würdigung der Kriegslage und der Tatsache, dass jede noch so kleine Chance, zum Erfolg zu kommen, unbedingt ausgenutzt werden muss, scheint mir nicht erwiesen, dass auf längere, aber nicht einmal sehr lange Sicht gesehen auf diese Weise ein Höchstmass an Erfolgen herausgeholt wird.

gez. Zymalkowski
Korvettenkapitän und Flottillenchef