



Deutsche U-Boote im Schwarzen Meer



Von Heinz Käsinger

Vor der türkischen Schwarzmeerküste liegt in 22 Metern Tiefe das Wrack eines deutschen U-Boots aus dem Zweiten Weltkrieg. Da die damals neutrale Türkei keiner Kriegspartei gestattete, den Bosphorus zu passieren, stellt sich die Frage, wie das U-Boot dort hinkam. Der ATLANTIS-Chef begab sich auf Spurensuche.

1944, 10. September, spät

Die See ist spiegelglatt in jener Nacht und das Wasser relativ warm. 20 Grad Celsius sind es immerhin, aber

wenn man mehrere Kilometer schwimmen muss, wird auch das Schwarze Meer zum Eismeer. Auf dem Wasser bewegt sich bei sternklarem Himmel ein seltsames Fahrzeug mit vier Männern der Küste der Türkei entgegen: Zwei Ein-Mann-Schlauchboote, zusammengehalten nur durch die Muskelkraft der beiden Insassen samt zwei Schwimmern, die sich an den Wänden der Boote festhalten und diese durch Schwimmbewegungen dem Ufer zu bugsieren. Ab und zu quält sich ein müdes Blinkzeichen, an dem sich die Männer orientieren, vom Land her durch die Nacht. Bis sie dieses erreichen, scheint ihnen eine Ewigkeit vergangen. Völlig fertig und mit verkrampften Gliedmaßen, schaffen sie es schließlich doch. Mit der Landung der vier Männer, es handelt sich um den deutschen U-Boot-Kommandanten Oberleutnant zur See Grafen, seinen Leitenden Ingenieur Leutnant Lange und die beiden Maate Gradias und Reys, endet ein kaum bekanntes Kapitel Seekriegsgeschichte. Hitlers 30. U-Flottille hat aufgehört zu existieren. Was ist damals geschehen?

1942, Grosswetterlage

Die Welt ist im Krieg. Hitler hat Europa fest im Griff, vom Atlantik bis zur Wolga, vom Nordkap bis nach Griechenland stehen die deutschen Truppen. Doch die Zeit der Blitzsieg ist vorbei. Stalin formiert seine Soldaten, der Druck auf die deutsche Ostfront steigt. Die Versorgung der Armeen in der Ukraine und in Russland nur über den Landweg reicht kaum mehr aus. Zuverlässiger und schneller ginge es per Schiff vom befreundeten Rumänien aus über das Schwarze Meer hinüber zur Krim und zur Kaukasusregion. Doch das Schwarze Meer ist das russische Hausmeer, hier hat die Marine Stalins das Sagen. Das hatten die Deutschen schon unmittelbar nach der Besetzung der Schwarzmeerküste 1941 schmerzlich erfahren. Stalin ließ am 16. Oktober kurzerhand mithilfe seiner Flotte mehr als 80000 Rotarmisten aus dem belagerten Odessa befreien und verlegte sie zur Verstärkung seiner Truppen ins schwer umkämpfte Sewastopol. Den Deutschen blieb nichts anderes übrig, als tatenlos zuzusehen.

1941, der Plan

Hitlers Ostfeldzug unter dem Decknamen Unternehmen Barbarossa war für den Frühling 1941 geplant. In der Führerbesprechung vom 18. März jenen Jahres wurde von der Admiralität deshalb schon der Vorschlag gemacht, eine Flotte von Kriegsschiffen auf dem Landweg ins Schwarze Meer zu verlegen, um der starken Feindflotte dort Kontra zu bieten. Indes, der Landkrieg verlief günstig und die politische Führung verwarf die Notwendigkeit des Plans. Eine Wiedervorlage im Dezember 1941 scheiterte ebenfalls. Noch immer bewerteten Hitler und seine Ratgeber die Lage eklatant falsch. Wohlgermerkt: Die Verlegung der 80000 russischen Soldaten von Odessa nach Sewastopol über das Schwarze Meer war da schon geschehen und hätte von einer starken deutschen Schwarzmeerflotte verhindert werden können.



1942, jetzt pressiert es

Das Frühjahr 1942 bringt verschärfte Nachschubprobleme für die 17. Armee im Süden Russlands mit sich. Auf dem Landweg kann die Versorgung nicht mehr sichergestellt werden. Erst jetzt reagiert Berlin, jetzt muss alles rasch gehen. In aller Eile wird ein Konzept entwickelt, wie verschiedene Schiffe, darunter U-Boote, von der Ostsee ins Schwarze Meer gebracht werden könnten. Klar ist, dass dies über die Straßen und Flüsse der besetzten Gebiete geschehen muss, der Bosphorus ist ja zu. Drei Routen für den Landtransport von U-Booten, Schnellbooten, Minenräumern, Schleppern und anderen Schiffen werden geprüft. Bestehend scheint zunächst die Rhein-Neckar-Donau-Strecke mit einem Autobahnstück zwischen Heilbronn und Ulm. Doch diese Möglichkeit scheitert an einem zu engen Straßentunnel auf der Schwäbischen Alb. Als nächstes wird die Strecke Elbe-Donau mit der Landroute Dessau-Ingolstadt geprüft. Diese Möglichkeit hätte jedoch umfangreiche Baumaßnahmen erfordert (Zufahrten, Aufschleppanlagen) und wurde deshalb ebenfalls verworfen. So entschied man sich schließlich für die Flusstrecke über Elbe und Donau mit einem rund 300 Kilometer langen Autobahnstück zwischen Dresden und Ingolstadt. Bei beiden Städten kreuzt die Autobahn die Flüsse – ideal, da jeweils nur wenige Meter Zufahrtsstraßenstücke gebaut bzw. verbreitert werden müssen.



1942, Vorarbeiten

Alle Schiffe, die während des zweijährigen Schwarzmeerabenteuers von Deutschland ins rumänische Konstanza verlegt werden, müssen vorher entsprechend passend gemacht werden – für den Landweg ebenso wie für die vergleichsweise flachen Flüsse. Als U-Boote wählt man sechs des Typs II aus, die im Atlantik keine Chance mehr hätten, da ihre Eigenschaften (Bewaffnung, Reichweite, Tauchtiefe) nicht mehr zeitgemäß waren. Jenen U-Booten wurden also Ein- und Aufbauten entfernt. Schnellboote und U-Jäger wurden gar bis zum Hauptdeck demontiert und die Einzelteile mit dem Zug nach Linz und Galati gebracht, wo sie wieder auf und in den

Rumpf montiert wurden. Dieser war mittlerweile über die Donau angeschleppt worden. Zweifellos handelte es sich bei diesen Verlegungen um logistische Meisterleistungen. Rund 600 Spezialisten waren jeweils damit befasst – vom Ingenieur bis hin zum Verkehrspolizisten. Auch der Fuhrpark war enorm. Es gab schwere Zugmaschinen, Tieflader, Tankwagen, Lastwagen und Busse.

1942, im Herbst

Die 30. U-Flottille, bestehend aus sechs U-Booten des Typs II B war einsatzbereit. Ihr Auftrag lautete, die russische Schwarzmeerflotte zu stören und in ihrer Bewegungsfreiheit einzuengen, ebenso mussten die eigenen Versorgungskonvois geschützt werden. Obwohl die Boote für den Transport abgespeckt und umgebaut werden mussten, leisteten sie Erstaunliches und zogen die Achtung der Kollegen und selbst die des Feindes auf sich. Noch 2008 meldete die englische Tageszeitung „The Telegraph“: „In nur zwei Jahren Einsatz im Schwarzen Meer fuhren die U-Boote mehr als 50 Angriffe und versenkten insgesamt 46500 Bruttoregistertonnen feindlicher Schiffe.“

1944, die Wende im August

Die 30. U-Flottille operierte von Konstanza aus. Hier war die Infrastruktur vorhanden, Schäden an den Booten zu reparieren und Verbrauchsmaterial wie Verpflegung und Munition zu bunkern. Am 20. August aber war es mit der Sicherheit dahin. Ein russischer Luftangriff beschädigte vier der insgesamt



sechs deutschen U-Boote. U 9 sank sofort, die Boote U 18 und U 24 waren schwerst beschädigt. Nur U 19 konnte noch bedingt operieren. Es kam noch schlimmer. Am 23. August wechselte Rumänien die Seiten, Deutschland musste der Stützpunkt zum 25. August räumen. U 18 und U 24 wurden darauf hin durch ein Sprengkommando der eigenen Besatzung versenkt. Uneingeschränkt operieren konnten jetzt nur noch U20 und U23, U19 war eingeschränkt tauglich. Trotzdem verließ der Kapitän den Hafen, um sich gemäß seinem neuen Einsatzbefehl gegen feindliche Schiffe zu wenden, die in das Seegebiet vor Konstanza eindringen wollten. Trotz des schlechten Zustandes konnte U19 am 1. September das M-Boot „Wzryw“ torpedieren, das Truppen der Marineinfanterie an Bord hatte. Der Treffer war schlimm aber nicht sofort tödlich für das Schiff, es sinkt, nachdem alle Menschen von Bord geholt worden waren, am folgenden Tag. Auch U 23 verzeichnet in dieser Phase noch Erfolge. Es schleicht sich am 1. September um 02.30 Uhr zum Hafen von Konstanza und torpediert erfolgreich einen rumänischen Zerstörer und ein Handelsschiff.

1944, das Ende im September

Die Kommandanten von U19, U20 und U23 haben einen verwegenen Plan. Getaucht wollen sie sich bei Nacht und Nebel durch den Bosphorus ins Mittelmeer schleichen. Diesen Plan teilen sie dem Befehlshaber der U-Bootflotte, Admiral Karl Dönitz, mit. Doch dieser lehnt ab. Er befiehlt den drei Besatzungen, die Boote in Küstennähe vor der Türkei zu versenken und sich über Land zum von Deutschen besetzten Griechenland durchzuschlagen. Dieser Befehl soll schließlich umgesetzt werden.

1944, der Untergang

Die drei U-Boote treffen sich an einem vorher bestimmten Punkt vor der türkischen Küste. Die Kommandanten einigen sich auf folgende Versenkungsstellen: U 23 am weitesten westlich vor der Ortschaft Agva, U20 vor dem Örtchen Karasu, U 23 am weitesten östlich vor Akçakoca. Die Versenkungsstellen sind mit Bedacht gewählt. Man suchte sich Plätze, wo das Meer bereits nahe der Küste tief abfällt. Nach einer letzten Besprechung der Kommandanten trennen sich die drei Boote. Von hier ab verlieren sich die Spuren von U19 und U23. U20 läuft auf die vereinbarte Versenkungsstelle vor Karasu zu. Die Mannschaften haben sich aus dem Spannstoff ihrer Betten kleine Rucksäcke gebastelt für ihre wenigen Habseligkeiten. Der Kapitän teilt vier Leute zum Sprengkommando ein. Sich selbst, Karl Grafen; den Leitende Ingenieur Lange und die Maate Gradias und Reps – mithin die vier Seeleute, die sich jetzt über das Schwarze Meer quälen. Dumpfe Detonationen hinter ihnen bezeugen die erfolgreiche Arbeit der Sprengladungen. U20 schlägt leck, das Boot versinkt. Der Rest der Mannschaft ist vorher unter Führung des I WO, Leutnant Edgar Frege, zur Küste geschwommen. Während sich die Mannschaft in kleinen Gruppen Richtung Westen in Marsch setzt, hat Frege die Aufgabe, den Mitgliedern des nachkommenden Sprengkommandos Lichtzeichen zu geben. Schließlich steigt dieses erschöpft an Land zu Frege.

1944, 11. September, es ist Tag geworden

Der lange Marsch der Soldaten hinüber nach Griechenland gelingt nicht. Nach und nach werden sie von türkischen Polizisten und Soldaten aufgegriffen und interniert. Für sie ist der Krieg zu Ende. Doch erst im Sommer 1946 lässt man sie nach Deutschland zurück.

1947, 26. Mai, Epilog

Seit mehr als zwei Jahren ist der Krieg vorbei. Deutschlands Schwarzmeer-U-Boote rosten an ihren Versenkungsstellen vor sich hin. Wenigstens vier davon. Die beiden anderen, nämlich U18 und U24, die beim russischen Luftangriff auf Konstanza am 20. August 1944 beschädigt und selbst versenkt worden waren, sind von den Russen gehoben worden, um sie wieder in Stand zu setzen – was jedoch nicht ge-



lang. Sie sollen wenigstens noch als Übungsobjekte dienen. Auf der Position 44°20'N / 33°20'O werden U 18 und U 24 vom sowjetischen U-Boot M-120 am 26. Mai beschossen und versinken für immer im tiefen Wasser des Schwarzen Meeres.

Moderne Zeiten

Militärhistoriker bewerten Hitlers Engagement im Schwarzen Meer als halbherzig und dilettantisch. Die Führung erkannte in keiner Phase des Krieges, wie wichtig eine starke Präsenz von Seestreitkräften für den Russlandfeldzug der Landtruppen gewesen wäre. Allenfalls eine stabilisierende Wirkung konnten die schwachen Streitkräfte haben, von entlastenden oder gar entscheidenden Wirkungen war man weit entfernt. Das Schwarze Meer blieb immer ein Nebenschauplatz. Auch der Transport von Schiffen über Land und Fluss, immerhin rund 2500 Kilometer, war Flickwerk. Konsequent



wäre der Bau einer Werft in Rumänien oder Bulgarien gewesen. Das Schicksal der deutschen Schwarzmeerflotte geriet mehr und mehr in Vergessenheit – weshalb auch bald ein Mythos, vor allem um die sechs U-Boote, entstand. Mehr als Spekulationen, Mutmaßungen und Gerüchte aber kamen nicht in Umlauf. Bald sprach man von der deutschen Flotte im Schwarzen Meer nur noch von „Hitlers verlorener Flotte“. Dazu trug auch das Verhalten der damals handelnden Personen bei. Die meisten schwiegen von der Zeit und es war ihnen ganz recht, dass der Krieg so langsam in Vergessenheit geriet.

Dass Hitlers Engagement im Schwarzen Meer schließlich doch thematisiert wurde, ist vor allem einem Mann zu verdanken, Gerd Enders. Der fuhr damals auf U18 als Maschinist. Kurz vor den hier beschriebenen Vorgängen wurde er nach Kiel zurück beordert, um auf einem modernen U-Boot des Typs 21 eingesetzt zu werden. Ohne dieser dunklen Zeit anzuhängen, stemmte er sich später gegen das Vergessen und trug Material zusammen. Es entstanden Bücher, unter anderem der Bericht „Auch kleine Igel haben Stacheln“ und die Dokumentation „Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer“.

Und auch in der Türkei waren die Vorfälle vom Spätsommer 1944 nicht in Vergessenheit geraten. 1980 erhielt der türkische Industriemanager und bekannte Wracktaucher Selçuk Kolay einen Anruf. Am anderen Ende der Leitung war ein Istanbuler Rechtsanwalt, der Kolay über die Erzählungen seines Vaters informierte. Die Familie des Rechtsanwalts stammte aus einem kleinen Ort bei Agva und sein Vater erzählte noch immer davon, wie während des Krieges einmal deutsche U-Bootbesatzungen durch die Gegend streiften und aufgegriffen wurden. Kolays Interesse war geweckt, seine Zeit ließ es aber nicht zu, nach einem eventuell vor der Küste liegenden U-Boot zu suchen. Erst 1994 entdeckte der Mann, der in Deutschland Ingenieurswesen studiert hatte und akzentfrei Deutsch spricht, U20 vor Karasu. Weitere Recherchen und Bemühungen brachten dann Kontakte nach Deutschland – unter anderem zu Gerd Enders.

Entgegen anders lautenden Berichten, unter anderem in britischen Tageszeitungen und Internetforen, ist U 20 das bislang einzige Wrack der drei, das entdeckt und zweifelsfrei identifiziert wurde. Ein mit dem Sidescan-Sonar entdecktes Wrack vor Agva hätte U23 sein können, entpuppte sich beim späteren





Betauchen jedoch als der schlanke Stahlrumpf eines Segelschiffes. Doch Kolay ist zuversichtlich, in jenem Seegebiet bald auf die Reste von U23 zu stoßen. U19 allerdings wird wohl für immer verborgen bleiben. In mehr als 300 Metern Tiefe wurde zwar weiter östlich eine Wracksilhouette lokalisiert, die U 19 sein könnte, angesichts der Tiefe aber wird wohl der endgültige Beweis, dass es sich tatsächlich um das betreffende Boot handelt, immer schuldig geblieben werden.

2010, im Oktober



Eine Gruppe deutscher Journalisten reist auf Einladung des türkischen Kulturministeriums nach Karasu, um U 20 zu betauchen. Mit dabei ist Zeitzeuge Gerd Enders, der hier erstmals persönlich Selçuk Kolay trifft, mit dem er schon lange einen intensiven Briefwechsel und Informationsaustausch betreibt. Enders ist gespannt auf die Berichte der Taucher, er gibt ihnen Anweisungen, was sie fotografieren und ansehen sollen. Doch der Wettergott ist ungnädig. An keinem der drei Tage vor Ort lässt die See eine Ausfahrt zu.

Diese Tauchbasis führt Sie zu U 20: www.derindenizdive.com