

Rudolf Arendt (Admiral)

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Rudolf Arendt (* 25. Januar 1923) war ein deutscher Marineoffizier und am Ende seiner Dienstzeit Konteradmiral der Bundesmarine.

Während des Zweiten Weltkrieges trat Arendt in die Kriegsmarine ein und wurde zum Offizier auf U-Booten ausgebildet. Er diente kurze Zeit als Kommandant von *U 18* und ab dem 20. Juni 1944 im Dienstgrad Oberleutnant zur See als letzter Kommandant von *U 23*, dessen Selbstversenkung er am 10. September 1944 vor der türkischen Küste befahl. Anschließend begab er sich in der Türkei in die Internierung.

1956 trat Arendt in die neu gegründete Bundesmarine ein. Von März 1965 bis Oktober 1967 war er Fregattenkapitän und Kommandeur des 2. Schnellbootgeschwaders in Wilhelmshaven. Später stieg er zum Konteradmiral und Chef des Führungsstabes der Streitkräfte (FüS) auf.

Am 31. März 1983 wurde Rudolf Arendt mit dem Erreichen der Altersgrenze aus dem aktiven Dienst verabschiedet.

Veröffentlichungen:

Arendt, R.:

Letzter Befehl. Versenken. Deutsche U-Boote im Schwarzen Meer 1942 bis 1944. 1998, Mittler & Sohn; ISBN 3813205436

Arendt, R.:

Die Marine der Bundesrepublik Deutschland im Wandel der Zeit (1956 - 2005). In: Sander-Nagashima, JB: *Die Bundesmarine 1950 bis 1972. Konzeption und Aufbau.*, 2006, Oldenburg Verlag München, ISBN 348657972X

U-Boot auf der Autobahn

Es war eine der bizarrsten Operationen des Zweiten Weltkriegs: Unter strenger Geheimhaltung schickten die Nazis 1942 sechs U-Boote ins Schwarze Meer - teils auf riesigen Tiefladern über den Landweg. Im September 1944 mussten sich die U-Boote vor der türkischen Küste selbst versenken - nun hat sie ein Wracksucher angeblich gefunden. *Von Hans Michael Kloth*

Ein äußerst ungewöhnlicher Anblick bot sich im Sommer 1942 dann und wann Spaziergängern am Regensburger Donauufer: Auf die Seite gekippt, eingefasst von riesigen Schwimmkörpern und gesichert von Schleppern wurde vorsichtig ein Gefährt unter dem flachen Bogen der Steinernen Brücke hindurchmanövriert, das in dieser Gegend in etwa so deplaziert wirkte wie ein Schlitten am Strand: ein echtes U-Boot.

Das Tauchgefahr der Kriegsmarine war auf der schönen blauen Donau unterwegs zu einem der bis heute am wenigsten bekannten Unternehmen des Zweiten Weltkriegs: dem U-Boot-Krieg im Schwarzen Meer. Insgesamt sechs Unterseeboote ließ das Oberkommando der Marine im Sommer 1942 unter strenger Geheimhaltung von Kiel nach Konstanz an der rumänischen Schwarzmeerküste verlegen. Bis zum September 1944 versenkte die 30. U-Bootflottille (so die offizielle Bezeichnung der Schwarzmeereinheit) gut zwei Dutzend gegnerische Schiffe, dann fiel die rumänische Küste den Russen in die Hände - und die U-Boot-Kommandanten erhielten den Befehl zur Selbstversenkung.

Wie kriegt man U-Boote ins Schwarze Meer?

Die ungewöhnliche deutsche Präsenz jenseits des Bosphorus war ein halbherziger Versuch, der russischen Schwarzmeerflotte Paroli zu bieten. Das Fehlen eigener Kriegsschiffe im Schwarzen Meer hatten die Deutschen etwa zu spüren bekommen, als Stalin im Oktober 1941 rund 80.000 Rotarmisten auf dem Seeweg einigermaßen unbehindert aus dem belagerten Odessa evakuieren lassen konnte. Dazu kam, dass die Versorgung der Richtung Kaukasus und Stalingrad vorstoßenden Wehrmacht teilweise zum Erliegen kam - nur über See von Süden her, so die Überlegung, könne sie sichergestellt werden.

Um schnell Schiffe ins Schwarze Meer zu bekommen, habe Hitler eine verwegene Idee verfolgt, erzählt Rudolf Arendt, 1942 bis 1944 letzter Kommandant eines der Schwarzmeer-U-Boote und Autor eines Buches über das Unterwasser-Abenteuer vor der Krim: Der Diktator wollte der neutralen Türkei kurzerhand U-Boote der deutschen Mittelmeerflotte zum Kauf anbieten - und im direkten Gegenzug von der türkischen Marine U-Boote erwerben, die bereits im Schwarzen Meer stationiert waren. Zu dem Deal kam es nicht, denn damit wäre die Neutralität der Türkei kompromittiert gewesen - und die war für die Deutschen strategisch wichtig, um "die russische Flotte drinnen und die britische Flotte draußen" aus dem Schwarzen Meer zu halten, so Arendt, der nach dem Krieg in der Bundesmarine bis zum Konteradmiral aufstieg.

Also wurden sechs U-Boote der Baureihe B II, bis dahin als Schulungsschiffe von ihren Heimathäfen Pilau und Gotenhafen (Gdingen) auf der Ostsee unterwegs, in Marsch gesetzt - eine logistische Herkulesaufgabe und mit rund 2500 Kilometer Strecke quer durch Europa einer Odyssee durchaus vergleichbar. In Kiel wurden die U-Boote zwecks Gewichtserleichterung zunächst ausgeweidet, dann durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg verholt und von dort die Elbe hinauf nach Dresden geschleppt.

Vier Zugmaschinen und 32 Vollgummi-Breitreifen

Bei Dresden-Übigau, wo die "Reichsautobahn" die Elbe überquerte, wurden die tauchfähigen Torpedoschleudern mit Slipwagen aus dem Wasser gezogen und auf spezielle Tieflader mit 32 breiten Vollgummireifen verfrachtet. Von bis zu vier hintereinander gekoppelten, schweren Zugmaschinen gezogen, rollten die Superschwertransporte über eine eigens angelegte Stichstraße zur Autobahnauffahrt Dresden-Neustadt, dann mit gerade 8 Stundenkilometern über die total gesperrte Autobahn nach Ingolstadt - eine Distanz von immerhin rund 300 Kilometern.

Dort angekommen, wurden die stählerne Kolosse am westlichen Donauufer per Slipanlage ins Wasser zurückgesetzt - womit die Schwierigkeiten keineswegs beendet waren: Mit allergrößter Sorgfalt mussten die um 90 Grad auf die Seite gelegten U-Boote zahlreiche kritische Punkte wie die S-förmige Weltenburger Enge mit ihren Stromschnellen oder die Steinernen Brücke in Regensburg passieren, bevor sie in Wien oder Linz wieder aufgerüstet wurden und vorn dort, teils aus eigener Kraft, die Donau abwärts gen Schwarzes Meer tuckern konnten - in Überwasserfahrt natürlich.

Selbstverständlich war die Aktion streng geheim - wenngleich der Transport von U-Booten auf Binnenwasserstraßen und Autobahnen sich mehr schlecht als recht verbergen ließ. "Das hat niemand vermutet", sagt Gerd Enders, der von Januar 1942 an auf U-18 diente und die Verlegung von der Ostseeküste an den Schwarzmeerstrand mitmachte. "Wer konnte schon ahnen, dass das ein U-Boot war", so der heute 85-Jährige, der die Aktion in einem Buch akribisch dokumentiert hat. Allerdings nährte die mit Planen abgedeckte Riesenladung schon Spekulationen bei der Bevölkerung, gesteht Enders zu: "Geheimwaffen, das wurde vermutet."

Drei Torpedos auf die eigene Pier

Als erstes U-Boot der deutschen Schwarzmeer-"Flotte" ging U-24 am 27. Oktober 1942 von Konstanz aus auf Feindfahrt. Innerhalb der folgenden 23 Monate versenkten die sechs U-Boote mit den Bezeichnungen U-9, U-18, U-19, U-20, U-23 und U-24 nach offiziellen Angaben insgesamt 26 Schiffe mit 45.426 Bruttoregistertonnen. Es waren eher Nadelstiche gegen die Sowjets, und für die Marineleitung blieb das Binnenmeer zwischen Krim und Istanbul ein wenig beachteter Nebenkriegsschauplatz.

Das Ende der direkt vor der sowjetischen Küste operierenden 30. U-Boot-Flottille kam mit der großen Sommeroffensive der Roten Armee 1944. Wenige Tage nachdem die Sowjets am 20. August 1944 den Dnjestr überschritten, Bessarabien überrannt hatten und bis an die Donau vorgedrungen waren, wechselte Rumänien die Seiten und erklärte Deutschland den Krieg; sowjetische Panzer erreichten am 24. August Konstanz.

Damit waren die deutschen U-Boote im Schwarzen Meer gefangen wie die Katze im Sack. U-9 wurde von sowjetischen Fliegern getroffen, die nicht mehr einsatzfähigen U-18 und U-24 schleppten sich noch aus dem Hafen, um sich selbst zu versenken. U-20 und U-23 waren zwar noch intakt, U-19 nur leicht beschädigt - jetzt aber ohne Heimathafen. Anstatt dort zur Erholung nach anstrengender Feindfahrt festzumachen, erhielt U-23 den Befehl, auf alle Schiffe im eigenen Hafen zu feuern - also habe er "drei Torpedos auf die Pier gedonnert" und sei zurück aufs offene Meer, erinnert sich Ex-Kommandant Arendt.

Der Mythos von "Hitlers verlorener Flotte"

Um doch aus der Falle zu entweichen, erwog der Kommandant von U-23 einen Husarenstreich: In Tauchfahrt wollte er durch Bosporus und Dardanellen ins Mittelmeer entkommen. Doch der Marine-Chef Admiral Karl Dönitz verweigerte die per Funk erbetene Erlaubnis, erinnert sich Arendt. In einem letzten, verzweifelten Versuch, die U-Boote doch noch zu retten, nahm der Wehrmachtsführungsstab Kontakt mit der Türkei auf, die gerade auf Druck der USA die Beziehungen zum "Dritten Reich" abgebrochen hatte: Ob die Türken U-Boote den Deutschen nicht einfach abkaufen wollten, lautete die Frage - gewissermaßen die Umkehrung der Idee, mit der Hitler zwei Jahre zuvor gespielt hatte. In Istanbul war man allerdings nicht interessiert - die türkischen Militärs erwarteten, dass ihnen diese Beute ohnehin in den Schoß fallen würde wie eine reife Frucht, weil den Booten eigentlich nur noch die Möglichkeit blieb, einen türkischen Hafen anzulaufen.

Stattdessen versenkten sich in der Nacht vom 10. auf den 11. September 1944 auch die verbliebenen drei deutschen U-Boote unweit der türkischen Küste selbst. In kleinen Gruppen versuchten die Besatzungen, sich durch die Türkei ans Mittelmeer durchzuschlagen, doch sie wurden bald aufgegriffen. "Warum haben Sie das getan?" habe ihn nach der Festnahme ein türkischer Offizier vorwurfsvoll gefragt, erinnert sich Arendt: "Wir hätten Ihnen für ihr Boot ein paar Millionen türkische Lira gezahlt."

Damit die türkische Marine die U-Boote nicht bergen und instandsetzen konnte, behielten die internierten Besatzungsmitglieder für sich, wo genau sie sich versenkt hatten - und begründeten damit unter Eingeweihten den Mythos von "Hitlers verlorener Flotte".

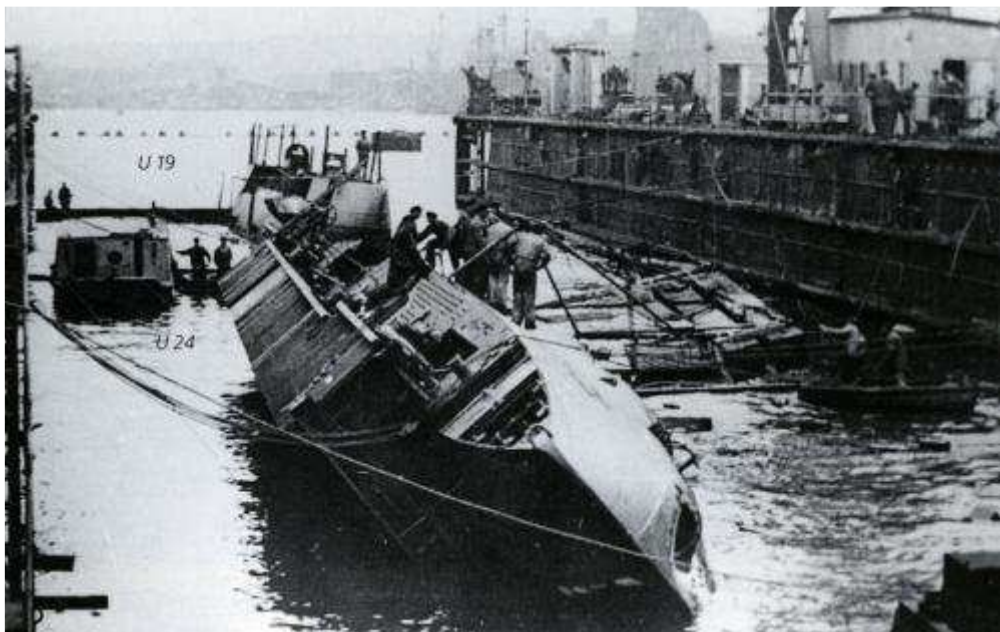
Wracksucher im U-Boot-Fieber

Den will jetzt der türkische Ingenieur Selcuk Kolay geknackt haben. Auf der "International Shipwreck Conference" in Plymouth, einem jährlichen Get-together von Wracksuchern und Schifffahrtsenthusiasten aus aller Welt, will Kolay am 9. Februar das Geheimnis um die verschwundenen U-Boote lüften. Dem Londoner "Daily Telegraph" sagte Kolay, er habe bereits mehrere Tauchgänge zu U-20 unternommen, das zwei Meilen vor der türkischen Hafenstadt Agva in 22 Meter Tiefe liege. Er ist außerdem überzeugt, in doppelt so tiefem Wasser U-23 gefunden zu haben, zu dem er bisher wegen schlechten Wetters aber noch nicht tauchen konnte. Das will er im Frühjahr tun. Auch die Position von U-19 glaubt der Wracksucher 3 Meilen vor Zonguldak identifiziert zu haben.

Erst wenn sich die Entdeckung von U-19 und U-23 wirklich bestätigt, ist Kolay auch ein echter Coup gelungen. Zu U-20, so sagen übereinstimmend die Veteranen Enders und Arendt, seien schon vor Kolay Taucher vorgestoßen und hätten das Wrack auch fotografiert. Hätte der Ingenieur aus Istanbul allerdings U-23 entdeckt, meint dessen letzter Kommandant Arendt, "dann wäre das wirklich etwas Neues". Dass sein altes Boot dann gehoben werden könnte und womöglich zur Touristenattraktion werden würde wie U-995 am Marine-Ehrenmal in Laboe an der Kieler Bucht, macht ihn nicht unbedingt froh: "Im Prinzip war es mir ganz lieb, dass das Boot dort liegen blieb, wo wir es versenkt haben".



U-18 läuft aus: U-18 beim Auslaufen aus dem rumänischen Hafen Konstanza, der Basis der 30. U-Boot-Flotille, mit der die deutsche Kriegsmarine die sowjetische Schwarzmeerflotte Paroli zu bieten versuchte. Bild aus dem Film "Gefangen im Schwarzen Meer" von Marcus Vetter.



U-24 im Dock: U-24 beim Aufschwimmen im Kieler Dock im Mai 1942. Dieses und das Hintergrund zu erkennende U-19 waren die ersten beiden deutschen u-Boote, die von der Ostsee ins Schwarze Meer verlegt wurden.



U-Boot am Gartenzaun: Die Schwersttransporte mit den für Konstanz bestimmten U-Booten erreichten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gerade einmal 8 Stundenkilometern. Oft musste, wie auf diesem Bild zu sehen, mühsam rangiert werden. Am unteren Rand des mit Planen abgedeckte U-Boot-Druckkörpers sind die Konturen eines Torpedorohres erkennbar. Ob die Schaulustigen auf dem Gehsteig erkannten, was hier transportiert wurde?



U-Boot auf der Autobahn: Mit Tiefladern, die mit 32 breiten Vollgummireifen bestückt waren und von bis zu vier schweren Zugmaschinen gezogen wurden, bewältigten die U-Boot-Transporte die rund 300 Kilometer zwischen der Elbe (bei Dresden) und der Donau (bei Ingolstadt). Hier fährt ein Schleppgeleit 1942 in Dresden-Neustadt auf die Autobahn. Eigens für die U-Boot-Transporte wurde dort eine Stichstraße angelegt.



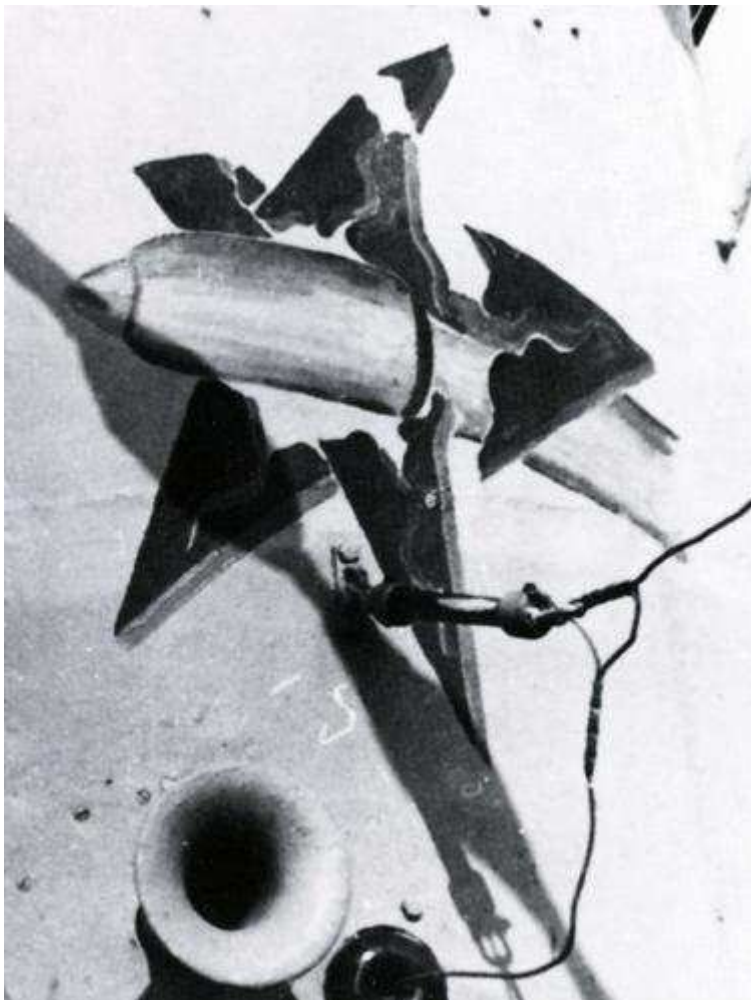
Entladen bei Ingolstadt: Bei Ingolstadt wurden die U-Boote auf dem Weg zum Schwarzen Meer im Sommer 1942 von schweren Tiefladern wieder in die Donau gelassen.



U-Boot in Regensburg: Insgesamt sechs deutsche U-Boote wurden im Sommer 1942 von der Ostsee über Elbe und Donau an das Schwarze Meer verlegt. Dabei waren knifflige Hindernisse zu passieren wie etwa die aus dem 12. Jahrhundert stammende, sehr niedrige Steinerne Brücke in Regensburg.



U-Boot im Schlepptau: Gesichert von zwei Schutzkähnen wird das Unterseeboot U-18 1942 auf der Donau bei Ogradena in Jugoslawien in Richtung Schwarzes Meer geschleppt. Einige der nach Konstanz verlegten deutschen U-Boote fuhren auf der unteren Donau auch mit eigener Kraft.



Roter Stern und Torpedo: U-18 trug als Wappen auf dem Turm einen Roten Stern, der von einem Torpedo durchschlagen wird. Im September 1944 musste die Besatzung des U-Boot versenken.



U-19 im Hafen von Konstanz: Das deutsche Unterseeboot U-19 verlässt den Stützpunkt in Konstanz an der rumänischen Schwarzmeerküste (Aufnahme von 1944). In der Nacht zum 11. September 1944 versenkten die Besatzungen von U-19, U-20 und U-24 ihre U-Boote vor der türkischen Küste mittels Zeitzünder. Die Besatzungen wurden in der Türkei interniert.



Rückkehr nach 60 Jahren: Rudolf Arendt (r) letzter Kommandant von U-24, kehrt 60 Jahre nach der Selbstversenkung seines U-Boots und der Internierung in der Türkei an den Ort des Geschehens zurück. Szene aus dem Film "Gefangen im Schwarzen Meer" von Marcus Vetter.