

# OPERACIÓN BALDUR: INCURSIÓN EN SCAPA FLOW. PRIEN Y EL U-47

Francisco José SEQUEIRO LEIRA



## Introducción



N la madrugada del 14 de octubre de 1939, seis semanas después del inicio de la Segunda Guerra Mundial, un *U-boot* (1) penetró en el hasta ese momento considerado impenetrable fondeadero principal de la Home Fleet (2) británica, la Base Naval de Scapa Flow. La audaz incursión del *U-47* (*Unterseeboot 47*), al mando del *kapitänleutnant* (teniente de navío) Günther Prien, se considera como uno de los relatos legendarios en la historia naval, tanto por la importancia de los acontecimientos como por la forma en que se logró la hazaña.

Scapa Flow era uno de los fondeaderos más celosamente guardados del mundo. Su entrada estaba bloqueada por barcos hundidos, minas y redes, y patrullada por la Royal Navy; como dificultad añadida, una serie de corrientes excepcionalmente fuerte en la zona, con una fuerza de hasta 10 nudos de velocidad, frente a la limitada velocidad de un submarino en inmersión a siete nudos. Se considera la hazaña más espectacular de un *U-boot*, y una de las más audaces y atrevidas de la Segunda Guerra Mundial.

## Scapa Flow. Antecedentes históricos

Scapa Flow es el excelente fondeadero natural de una triste y desolada bahía de 20 kilómetros de longitud por 14 de ancho, situada en las islas Orcadas, próximas a la costa noreste de Escocia, de la que las separa un brazo de

---

(1) *U-boot*. De *Unterseeboot* (submarino en alemán). Su plural es *U-boote*.

(2) Home Fleet. Flota de la Marina Real británica que protege las aguas territoriales del Reino Unido.



Bahía de Scapa Flow en 1939.  
(<http://mundosgm.com>).

mar denominado Pentland Firth. Esta gran bahía, rodeada por las islas Mainland, Graem-say, Burray, South Ronaldsay y Hoy, es conocida sobre todo por haber sido el emplazamiento de la principal base naval del Reino Unido durante las Primera y Segunda Guerras Mundiales; 120 millas cuadradas de agua casi litoral, con una profundidad promedio superior a los 30 metros.

Refugio segurísimo de la Royal Navy, la protegían una corona de escollos e islotes muy cercanos unos a otros, encontrándose bloqueados sus canales con barreras, pontones, redes antisubmarinas y cascos

de barcos hundidos. Los británicos hicieron de Scapa Flow el eje de su estrategia naval contra Alemania. Daba abrigo a gran parte de los buques de guerra que constituían la Flota Metropolitana, y desde esta estratégica situación los buques de guerra británicos controlaban tanto el acceso al mar del Norte como las grandes rutas marítimas que cruzaban el océano Atlántico. Desde allí podían garantizar el paso seguro de los cientos de barcos mercantes tan vitales en el mantenimiento de la economía británica durante la guerra, o podían imponer a Alemania un bloqueo naval tan riguroso que la ahogaría. A más de 1.000 kilómetros de las bases alemanas, las Orcadas se consideraban protegidas de cualquier acción del adversario por su duro entorno físico, siempre envueltas en las densas y gélidas nieblas del norte y por los huracanes de viento y nieve que barren con gran violencia la zona.

Debido a su gran importancia, durante la Primera Guerra Mundial los *U-boote* alemanes habían intentado, en dos ocasiones, penetrar en Scapa Flow. En octubre de 1914, el *U-18* de Von Henning y, en octubre de 1918, el *U-116* de Von Emsmam fueron detectados y hundidos durante el intento. Pero aún tenía un significado todavía más amargo para los alemanes. Tras su derrota en la Primera Guerra Mundial hacia allí hubo de dirigirse, en noviembre de 1918, la Flota de Alta Mar Imperial de la Kaiserliche Marine (3), pendiente de una decisión sobre su futuro en el Tratado de Versalles. Y fue allí, en 25 metros de

(3) Kaiserliche Marine. Denominación de la Marina de Guerra alemana entre 1871 y 1919.

agua, el 21 de junio de 1919, donde esa Flota de Alta Mar se autoinmoló tras la orden del almirante Von Reuter, oficial alemán al mando en Scapa Flow, de echar a pique sus barcos para impedir que pasasen a ser controlados por los aliados vencedores.

## Operación Baldur

### *Preparativos y planeamiento*

El *befehlshaber der Unterseeboote* (comandante de la Flota de Submarinos alemana), comodoro Karl Dönitz, estaba convencido de que si un *U-boot* era capaz de atravesar, sin ser descubierto, las defensas de la principal base naval británica, ¡la hasta entonces inexpugnable Scapa Flow!, y lanzar un inesperado ataque contra los buques británicos allí fondeados, podría con ello infligir un duro revés a la Royal Navy y dar fe de la existencia de los submarinos alemanes. Una operación con la que impresionar tanto a la propia Kriegsmarine (4) como a Hitler, y convencerles de la importancia del *U-boot* y de la necesidad de un adecuado programa de construcción.

«Desde el inicio Dönitz había empezado a planificar «la más audaz de las empresas audaces», una operación que impresionaría a los dirigentes del Reich y haría tambalear la confianza del enemigo, Había de ser una de las mayores acciones navales de la guerra, meticulosamente organizada y brillantemente ejecutada» (Williams, 30).

El propio Dönitz había planeado la operación, a la que denominó Operación Baldur, tras estudiar la información de inteligencia proporcionada por una serie de fotografías aéreas suministradas por la Luftwaffe, que aprovechando la tarde despejada del 12 de octubre fotografió varias veces el Kirk Sound, y por los informes presentados por el *kapitänleutnant* Wellner, cuyo *U-16* había patrullado el área entre el 13 y 29 de septiembre, como parte de una operación continua de reconocimiento para estudiar los sistemas de vigilancia, las corrientes y cuanto pudiera ser útil a la operación.

«Evidentemente, teníamos que suponer también que los accesos a la base principal de la flota, Scapa, estarían interceptados con redes, minas y puntales de bloqueo, como asimismo que la vigilancia sería allí extremada [...] no habrían dejado de adoptar las medidas más eficaces para proteger la estancia segura de los navíos británicos situados en el lugar» (Dönitz, 75).

El estudio minucioso de las fotografías aéreas sugirió a los técnicos que Scapa Flow no estaba tan bien defendida como podría parecer, indicó con claridad la posición de las naves hundidas en el canal y ratificó la presencia en

---

(4) Kriegsmarine. Marina de Guerra del III Reich alemán, entre 1935 y 1945.

## TEMAS GENERALES



Fotografía aérea del Holm Sound, puerta de entrada de Prien a Scapa Flow.  
(<http://img518.imageshack.us>).

la bahía de un portaaviones, cinco acorazados y diez cruceros. Tras estudiar toda la inteligencia, Dönitz se decidió por la incursión, estableciendo como ruta más favorable para entrar en Scapa Flow la que discurre a través del Holm Sound, en su acceso oriental. Dividido en canales menores, el más oriental de estos, el Kirk Sound, es un estrecho y turbulento brazo de mar comprendido entre la costa rocosa de Mainland y el escollo arenoso de Lambs Holm, mal defendido mediante tres buques hundidos como medio de bloqueo, que presentaban serias lagunas. Dos vías entre esos obstáculos parecían muy prometedoras. En mitad de una noche cerrada y con la mar en calma, un decidido comandante de submarino podría navegar en superficie entre los buques de bloqueo y acceder a Scapa Flow. El plan era arriesgado, pero posible. Se estableció como fecha más favorable para la incursión la noche del 13 al 14 de octubre, en condiciones de luna nueva y con la marea entrante, de 0025 a 0615 horas.

- a) Considero que el acceso entre las barreras existentes en Hoxa Sound resulta apenas practicable, y que los que hay por el Swita Sound y el Clesstrom Sound no pueden tomarse en consideración a causa de las barreras allí existentes.
- b) El Holm Sound está bloqueado exclusivamente por, al parecer, dos vapores hundidos que yacen transversalmente a la corriente del Kirk Sound y por uno que está por el flanco norte. Al sur del mismo, hasta Lambs Holm, hay, a una profundidad de siete metros, un pasaje de 17 metros de ancho que conduce hasta el agua remansada. También al norte del vapor hay un pequeño hueco. En ambas partes la orilla está casi deshabitada. Considero que por aquí es posible penetrar, de noche, en superficie y estando el agua remansada. La dificultad princi-

pal estriba en lo que se refiere a la navegación por tales lugares» (K. T. B. (5) del B. d. U. del 15 de octubre de 1939) (Dönitz, 76).

A fin de guardar el más absoluto secreto, Dönitz informó personalmente al *grossadmiral* (6) Raeder, *oberbefehlshaber der Kriegsmarine* (comandante en jefe de la Marina de Guerra alemana) sobre los detalles de la Operación Baldur. Raeder firmó la orden de ataque.

*La elección: kapitänleutnant Prien y el U-47*

Quedaba por encontrar al hombre adecuado para llevar a cabo la misión, debía ser un marino experto y con nervios de acero, habida cuenta de los riesgos que involucraba la operación. Dönitz relata en sus memorias:

«Recayó mi elección en el capitán de fragata (7) Prien, comandante del *U-47*. A mi parecer, reunía para la empresa las necesarias cualidades militares y las aptitudes marineras que eran precisas.» (Dönitz, 76).

«Se requería, por tanto, gran habilidad para navegar con un submarino a través de tan estrecho canal, obstruido por una barrera de barcos, luchando con fuertes corrientes y gobernando con una embarcación que obedece lentamente al timón. Y todo



Günther Prien.

(5) K. T. B. *Kriegstagebuch*. Diario de Guerra.

(6) *Grossadmiral*. Gran almirante. Máxima autoridad de la Marina de Guerra del III Reich alemán.

(7) En esta traducción erróneamente se le asigna a Prien el empleo de capitán de fragata cuando en realidad era teniente de navío (*kapitänleutnant*).

esto delante de los mismos ojos del enemigo. Para tan arriesgada empresa, la elección de Günther Prien fue muy acertada» (Bush, 23).

Günther Prien, de 31 años, considerado por Dönitz como un gran submarinista, combinaba el conocimiento del mar con una medida determinación, necesario sentido común y un «sexto sentido» que hacían de él un avezado comandante de *U-boote*, siendo respetado y admirado por sus subordinados. Nacido el 16 de enero de 1908 en Osterfeld, en el estado de Turingia, ingresa en la Reichsmarine (8) en enero de 1933, procedente de la Marina Mercante, donde obtuvo el título de capitán. En octubre de 1935 fue transferido a la Fuerza Submarina (Ubootwaffe), de la ya Kriegsmarine, sirviendo como *oberleutnant zur see* (alférez de navío) en el *U-26*, bajo las ordenes del *kapitänleutnant* Hartmann, acumulando experiencia durante las patrullas submarinas en la Guerra Civil española. El 17 de diciembre de 1938, entró en servicio el *U-47*, un *U-boot* del tipo *VII B*, bajo el mando de Prien, el oficial más joven al que se le asignaba el mando de una de estas nuevas y avanzadas unidades, al ser altamente calificado por sus superiores. El 1 de marzo de 1939 asciende a *kapitänleutnant*.

El 1 de octubre, tras regresar de una patrulla contra la navegación aliada en el Atlántico, Prien fue convocado por Dönitz, que le propuso la operación. Tras un examen detallado del plan y sus posibilidades aceptó el reto.

El *U-47*, construido en el astillero Krupp Germaniawerft de Kiel, tenía una eslora total de 66,50 metros, un desplazamiento en superficie de 753 toneladas métricas y 857 sumergido. Propulsado por dos motores diésel de 2.800 CV y dos eléctricos de 750, su velocidad era de 17 nudos en superficie y ocho en inmersión. Su armamento submarino consistía en 14 torpedos de 533 mm, (G7a y/o G7e) (9) con cuatro tubos lanzatorpedos a proa y uno en la popa. Como artillería de cubierta, un cañón de 88 mm y una ametralladora antiaérea de 20 mm. Con una dotación de 44 hombres, su autonomía alcanzaba las 6.500 millas náuticas en superficie a 12 nudos.

Prien y el *U-47* permanecieron íntimamente ligados desde el primer momento. Él fue su único comandante, y el *U-47* el único *U-boot* que mandó Prien. Juntos completaron diez patrullas de combate, con 238 días en el mar, hundiendo 31 buques, con un total de 191.918 toneladas, y dañando otros ocho, con una total de 62.751 toneladas. Los *U-boote* navegaban normalmente en superficie, y solo se sumergían si eran atacados por aviones o buques de

---

(8) *Reichsmarine*. Marina de Guerra alemana, sucesora de la Marina Imperial de 1919 a 1935.

(9) G7a. *Geradlaufapparat 7 (meters length) a (atmosphärisch)*: torpedo impulsado por aire comprimido. G7e *Geradlaufapparat 7(meters length) e (elektrisch)*: torpedo de propulsión eléctrica. Permanece invisible durante la carrera sumergida, pues al no producir burbujas de aire no deja estela.



U-47. U-boot clase VII B. (Foto: [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)).

superficie enemigos. Los asaltos contra los bien defendidos convoyes se realizaban en inmersión, mientras que a los buques aislados se les sorprendía en superficie, por lo general empleando el cañón de 88 mm que montaban a proa.

#### *Prien y el U-47 camino de Scapa Flow*

Con la misión de atacar la base naval británica de Scapa Flow, a las diez de la mañana del domingo 8 de octubre de 1939, con una dotación de 44 hombres y armado con los nuevos torpedos G7e, el *kapitänleutnant* Prien y el U-47 abandonaron el puerto de Kiel, en el norte de Alemania, dirigiéndose hacia el mar del Norte. Como primer oficial lleva a otro famoso tripulante, el *oberleutnant zur see* Englebert «Bertl» Endrass (1911-1941) (10).

Con la necesidad de secreto absoluto, el U-47 procedió por la noche a la isla de Heligoland para realizar las últimas pruebas. Permaneció sumergido de día y emergía de noche para desplazarse en superficie al amparo de la oscuridad, y así evitar el poder ser avistado por aviones o buques enemigos o incluso neutrales. Durante las noches del 10 y el 11, surcó el mar del Norte sin incidentes. Solo Prien conocía el objetivo. En la noche del 12 al 13 de octubre de 1939, encontrándose al sureste de las islas Orcadas, posado en un fondo de 30 metros, se lo comunicó a su dotación anunciando: «Mañana entraremos en Scapa Flow». (Prien, 136).

A las 1900 horas del viernes 13 se encendieron los motores eléctricos y el U-47 ascendió a superficie. Aunque la noche escogida era la de novilunio, en vez de la completa oscuridad se encontraron con el centelleante resplandor de una aurora boreal, suficiente para que el U-boot fuese más visible de lo espe-

---

(10) Comandando el U-46, y el U-567 llegó a convertirse en un as de los U-boote por méritos propios.

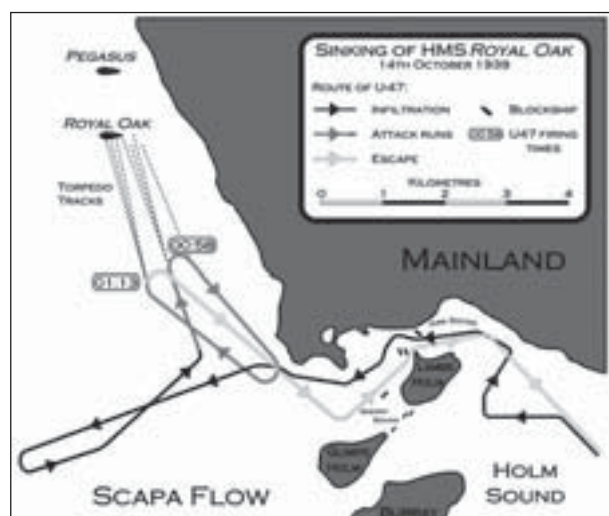
## TEMAS GENERALES

rado. No obstante, Prien decidió seguir adelante con la misión. Se arrancaron los diésel y, preparado para el ataque, se deslizó silenciosamente al interior de Holm Sound, una de las tres entradas a Scapa Flow. Para la inserción final se dirigió hacia el norte, hacia la entrada de Kirk Sound, un estrecho canal entre el islote de Lambs Holm y la costa de Mainland, bloqueado por tres barcos hundidos y varias cadenas y cables tendidos entre ellos, aunque con pasos accesibles para una embarcación pequeña.

Con fuerte marea entrante, acababa de ser la bajamar, y con gran pericia marinera Prien llevó al *U-47* a través del Kirk Sound, pasando por el estrecho canal norte entre dos de los buques hundidos. Rozando el casco de uno de ellos, a las 0027 del 14 de octubre, entrando en la bahía, anota Prien en su cuaderno de bitácora: «¡Estamos en Scapa Flow!».

Dirigiéndose hacia el oeste, Prien empezó a buscar objetivos, pero solo contempló una bahía vacía donde los informes de inteligencia situaban una concentración de acorazados, cruceros y destructores de la flota británica. En realidad había muy pocos barcos de guerra en Scapa Flow. Todos los grandes buques habían zarpado hacia el mar del Norte, al tiempo que el *U-47* salía de puerto en respuesta a una incursión del acorazado DKM (11) *Gneisenau*, escoltado por el crucero DKM *Köln* y nueve destructores. Tras retirarse el

grupo *Gneisenau*, en lugar de volver a Scapa Flow, los acorazados HMS (12) *Nelson* y *Rodney* y el crucero de batalla HMS *Hood*, recalaron en Loch Ewe, en la costa oeste de Escocia, mientras el acorazado HMS *Royal Oak*, el crucero de batalla HMS *Repulse* y el portaaviones HMS *Furious* retornaban hacia Scapa Flow. El 12 de octubre, en misión de reconocimiento, un avión alemán sobrevoló Scapa Flow. Ante el temor de un ataque



Derrota seguida por Prien y el *U-47* en su incursión a Scapa Flow. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

(11) DKM. *Deutsche Kriegsmarine*. Buque de la Marina de Guerra del III Reich alemán.

(12) HMS *His Majestic Ship*. Buque de guerra de Su Majestad Británica.



aéreo, el *Repulse* recibe la orden de hacerse a la mar. El *Furious* le siguió el día 13.

El 14 se encontraban en Scapa Flow, aparte de otras unidades menores, los cruceros británicos HMS *Belfast*, HMS *Caledon*, HMS *Colombo* y HMS *Delhi*, que Prien no logró divisar, estacionados en el sector occidental, cerca de la base naval de Lyness. En la esquina noreste se encontraban fondeados el *Royal Oak* de la Segunda Escuadra de Combate, que con su considerable poder de fuego antiaéreo proporcionaba defensa local a la estación de radar de Netherbutton, y el transporte de hidroaviones HMS *Pegasus*, fondeados cerca de la bahía de Scapa, por debajo de Gaitnip.

#### *Hundimiento del Royal Oak*

Temiendo seguir hacia el oeste por miedo a ser divisado por los patrulleros británicos del Hoxa Sound, Prien ordenó virar 180 grados, y más tarde, cayendo a babor, avanzar a rumbo norte, y su suerte cambió. Hacia la proa apareció la sombra de un acorazado, identificado como una unidad de la clase *Royal Sovereign*. Tras él se observaba otro buque de guerra, que Prien identificó erróneamente como el crucero de batalla *Repulse*, pero que resultó ser el *Pegasus*.

A las 0058, Prien ordenó el lanzamiento de cuatro torpedos, dos hacia cada uno de los buques. Pero solo tres salieron de los tubos al presentarse en el cuarto un problema con el mecanismo de disparo. La carrera era larga (unos 3.000 m) y después de tres minutos y medio de ansiosa espera uno alcanzó la proa del *Royal Oak*. Aunque la detonación se sintió en todo el buque, causó poca sorpresa, al pensar que se trataba de una explosión menor en el pañol de oxígeno y pintura.

«Todos los torpedos de la primera descarga fallaron, menos uno, que alcanzó la proa y produjo una explosión sofocada. El almirante y el capitán del buque creyeron que la explosión se debía a una causa interna, ya que les parecía increíble ser torpedeados en Scapa Flow» (Churchill, 99).

La explosión había sido detectada desde el *U-47*, pero el *Royal Oak* permaneció sorprendentemente silencioso. Temiendo la detección, Prien viró al tiempo que lanzaba el torpedo de su único tubo de popa, pero este falló de forma increíble, sin alarma aparente.

Prien decidió volver a atacar. Con nervios de acero, en medio de una base naval enemiga ordenó que se volviesen a cargar rápidamente los tubos lanzatorpedos. En pocos minutos el *U-47* volvió al ataque, disparando una segunda salva de tres torpedos a una distancia menor. El primero alcanzó el costado de estribor del *Royal Oak*, bajo la torre «B», levantando una gran columna de agua. Segundos más tarde, los otros dos torpedos chocaron con el costado del buque. El *Royal Oak* se elevó del agua, dio un pantocazo y comenzó a escorar

## TEMAS GENERALES



*Royal Oak.* (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

peligrosamente a estribor. Diez minutos después de las explosiones enseñó la quilla, hundiéndose completamente a las 0129, llevando consigo 833 de sus 1.234 tripulantes, incluyendo el comandante de la Segunda Escuadra de Combate, el contralmirante Blagrove.

Las dudas de los británicos respecto a la causa del hundimiento del *Royal Oak* se disiparon al amanecer, cuando buzos locales, tras examinar los restos del naufragio, encontraron al lado del pecio los restos del torpedo eléctrico alemán tipo G7e, N.º 2.874.

Al día siguiente, demasiado tarde para evitar la tragedia, un antiguo vapor, el *Lake Neuchatel*, fue hundido en el Kirk Sound.

### **De regreso a Alemania**

Cuando el acorazado desapareció, el *U-47* viró e inició su salida. Prien en lugar de utilizar el canal norte por el que había entrado, optó por el del sur, entre un buque hundido y la escarpada costa de la isla de Lamb Holm, más profundo, pero también más estrecho. Al embocar el Kirk Sound la corriente

adversa, con marea entrante desde el este, obligó a poner a los motores diésel y eléctricos al máximo. Incluso así, el *U-47* se arrastraba a una velocidad ligeramente superior a un nudo, pudiendo finalmente forzar el paso y acceder al Holm Sound. A las 0215, con el faro de Ross Ness por el través de babor, Prien ordenó apagar los diésel y hacer inmersión, internándose en el mar del Norte. Misión cumplida. Tras su audaz victoria —el hundimiento de un acorazado de 31.200 toneladas en el principal fondeadero de la Royal Navy por un submarino de 750 toneladas—, se hallaban de regreso a casa.

El 14 de octubre, una vez en mar abierto, Prien envió un mensaje radio a Dönitz informando que había hundido un acorazado perteneciente a la clase *Royal Sovereign*, aunque desconocía qué buque en particular. Los alemanes supieron que era el *Royal Oak* cuando, a las 1100 del 14 de octubre, la *BBC* anunció la pérdida del veterano acorazado.

El *U-47* arribó a la base naval de Wilhelmshaven al mediodía del 17 de octubre de 1939, con Prien y toda la tripulación formada sobre cubierta. Fueron recibidos como héroes por el *grossadmiral* Reader y el propio Dönitz, que les esperaban en el muelle para condecorar a toda la tripulación con la Cruz de Hierro de 2.<sup>a</sup> Clase, en tanto que Prien recibía la de 1.<sup>a</sup> Clase, regresando como el «héroe de Scapa Flow». El propio Hitler le condecoró en Berlín con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro (13), siendo el primer comandante de *U-boot* y de la Kriegsmarine en recibirla.



Diploma conmemorativo de la acción de Scapa Flow (14). (<http://img22.imageshack.us>).

(13) La más alta condecoración del III Reich alemán. A la misma se podían conceder posteriormente nuevos grados: hojas de roble, espadas y brillantes, que constituían una condecoración superior.

(14) Bajo la leyenda *Für Erinnerung. Scapa Flow 1939* («Para el recuerdo. Scapa Flow 1939»), se encuentran las firmas del *kapitänleutnant kommandant* (comandante) Günther Prien; un *wachoffizier (1WO) oberleutnant zur see* Engelbert Endrass; dos *wachoffizier (2WO) oberleutnant zur see* Amelung von Varendorff; *leitender ingenieur (LI)* (jefe de máquinas) *oberleutnant* (ing.) Johann-Friedrich Wessels.

## Consecuencias

La acción de Scapa Flow dejó un fondeadero claramente vulnerable, provocando su abandono temporal por la Home Fleet. Dönitz previó el abandono de esta base y, con la finalidad de acosar el despliegue de la Flota y subyugar la capacidad operativa de los puertos ingleses, utilizó *U-boote* para minar sus cercanías, así como otros fondeaderos. Fruto de ello, el 21 de noviembre, las minas fondeadas por el *U-21*, en el Firth of Forth, abrieron el costado del crucero *Belfast* y hundieron dos barcos más. El 4 de diciembre, las fondeadas por el *U-31* dañaron seriamente el acorazado *Nelson* en el Loch Ewe y hundieron dos dragaminas.

«Después de ese éxito era claro que los ingleses examinarían concienzudamente todos los posibles caminos de acceso y los cerrarían de la manera más completa. Durante esos trabajos desalojarían Scapa y situarían la Flota Metropolitana en otra base. Supuse que entrarían en juego el Loch Ewe, el Firth of Forth y el Firth of Clyde. En consecuencia, había que preparar las correspondientes operaciones submarinas contra dichos puntos. Esta vez los submarinos irían provistos con minas, porque no era seguro que pudiesen llegar a distancia de tiro para lanzar sus torpedos» (Dönitz, 77).

Para prevenir más ataques, el primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill, ordenó la construcción de unas barreras permanentes para bloquear las entradas orientales a Scapa Flow. Las «Barreras Churchill», con una longitud total de 1,5 millas (2,3 km), constituyen una serie de cuatro calzadas que, en la actualidad enlaza por carretera la isla de Mainland con la de South Ronaldsay, a través de Burray, y las dos más pequeñas de Lamb Holm y Glimps Holm. También se reforzaron significativamente las defensas antiaéreas, transformando Scapa Flow en la base más segura de la flota.

«Convinimos en reforzar las defensas de la base, con nuevas redes y cascos bloqueadores en los canales del este. Se aprobó el empleo de minas controladas y otros medios defensivos. Además, se harían más patrullas aún y se cubrirían con cañones todos los accesos. Se acordó montar 88 antiaéreos pesados y 40 ligeros, así como numerosos reflectores y más globos» (Churchill, 101).

## Epílogo

Prien tuvo poco tiempo para saborear su triunfo. Al mando del *U-47* protagonizó 18 meses más de intensa campaña contra la navegación aliada, convirtiéndose en uno de los mejores comandantes de *U-boote* de la Kriegsmarine, demostrando que su heroica hazaña no fue fruto de la suerte. El 20 de octubre de 1940 se le concedieron las hojas de roble para su Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Dönitz le sugirió su traslado a una unidad de entrenamiento,

pero Prien decidió permanecer en su *U-boot*. El 20 de febrero de 1941, Prien y el *U-47* salieron de Saint Nazaire, Francia, para su décima y última patrulla. Cuatro días más tarde, Prien atacó al convoy OB-293, hundiendo cuatro barcos con un total de 16.310 toneladas. Radió su último mensaje en la mañana del 7 de marzo. Günther Prien, ascendido a *korvettenkapitän* (capitán de corbeta) el 1 de marzo de 1941, el *U-47* y sus 45 tripulantes (ocho de los cuales habían formado parte de la tripulación de Scapa Flow) se perdieron mientras atacaban el convoy OB-293 la noche del 7 al 8 de marzo de 1941 en el Atlántico Norte, cerca de Rockall Banks, al oeste de Irlanda, en situación aproximada 60N, 19W.

Respecto al hundimiento del *U-47* hay dos versiones. La aceptada como hecho histórico sostiene que el destructor HMS *Wolverine* lo hundió con cargas de profundidad. La otra, que el destructor británico en realidad estuvo atacando al submarino *UA* (15) de Eckermann, que se retiró con serios daños, especulándose que el submarino de Prien fue alcanzado por uno de sus propios torpedos que navegaba en círculos. Esta versión avalada por Kretschmer (16), que se encontraba en el lugar, opina que el *U-47* fue destruido por uno de sus propios torpedos. Este tipo de accidente era ya conocido dentro de la formación submarina, y les había ocurrido a dos submarinos estadounidenses en el Pacífico. Dos meses y medio después, el 23 de mayo de 1941, el alto mando alemán anunció la pérdida de Prien y su *U-47*.

«Prien era un hombre completo, lleno de carácter y de temperamento, rebosante de fuerza vital y de alegría y totalmente dedicado a su profesión, para el cumplimiento de la cual la naturaleza le había concedido todas las dotes necesarias. Era el ejemplo de sus hombres. En la paz mostraba su entera dedicación al servicio de submarinos en frases como: “¡Un ejercicio de primera clase contra convoyes me gusta más que la mejor licencia!”. En la guerra siguió siendo, aun después de que su hazaña de Scapa Flow le había convertido en un personaje inmensamente popular, el soldado franco, valiente y sencillo que siempre estaba dispuesto a realizar nuevas hazañas. Estaba muy compenetrado conmigo» (Dönitz, 182).

En la actualidad el lugar del hundimiento del *Royal Oak*, marcado por una boya memorial de color verde, se considera una tumba de guerra protegida, una tumba de guerra oficial. Yace sobre su banda de estribor en 25 metros de agua, bajo los acantilados de Gaitnip, a unos 800 metros de la costa al sur de

---

(15) El *U-A* era uno de los cuatro submarinos de la clase *Ay*, un *U-boot Tipo IX* modificado, construido para Turquía. No entregado a la Armada turca, fue dado de alta en la *Kriegsmarine* en 1939.

(16) Otto Kretschmer. *Silent Otto* (1912-1998). Comandante del *U-99*. El número uno de los ases de los *U-boote*, con el mayor tonelaje de barcos hundidos, unas 300.000 toneladas. Tras la guerra, ingresa en la *Bundesmarine* (Marina alemana de la posguerra), en la que se retira con el empleo de *flotillenadmiral* (almirante de Flota).

## TEMAS GENERALES

Kirkwall. Cada año, el 14 de octubre, buzos de la Royal Navy colocan una bandera blanca sobre su casco. En la catedral de Saint Magnus de Kirkwall una placa conmemorativa recuerda a los hombres del *Royal Oak*.

## Conclusiones

Aunque la proeza de Prien fue magnífica y cimentó el prestigio del Arma Submarina alemana, demostrando que el *U-boot* era un arma de gran potencial, su efecto real fue mucho más profundo. Hasta entonces Dönitz había sido incapaz de convencer a Hitler de la capacidad real de la guerra submarina. El éxito de Scapa Flow lo cambió todo. Hitler dio su entero respaldo a Dönitz y al Arma Submarina. La construcción de *U-boote* se intensificó. Se levantaron las órdenes restrictivas a sus comandantes, derivadas del acatamiento por la Kriegsmarine del Art. 22 del Protocolo de Londres (17), que imponía limitaciones a la acción de los *U-boote* contra los barcos mercantes, y el caso *Athenia* (18), que limitaron bastante su capacidad operativa durante el primer mes de la guerra.

Tras Scapa Flow, da inicio realmente la Batalla del Atlántico.

## BIBLIOGRAFÍA

- BUSH, Harald: *Así fue la guerra submarina*. RBA Coleccionables, S. A. 2007.  
CHURCHILL, Winston: *Memorias*, tomo I, libro segundo. Janés Editor. 1949.  
DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días*. La Esfera de los Libros. 2005.  
SIERRA, Luis de la: *La guerra naval en el Atlántico (1939-1945)*. Ed. Juventud. 2005.  
PRIEN, Günther: *El camino del Scapa Flow*. Ediciones Nueva Republica. 2005.  
WILLIAMS, Andrew: *La batalla del Atlántico*. Crítica, S.L. 2004.  
<http://ubootwaffe.net>  
<http://uboot.net>

---

(17) Artículo 22. Limitaciones de la guerra submarina. El submarino se comportará, para la detención y hundimiento de mercantes, como buque de superficie. Saldrá a superficie para detenerlos. Si los hunde será responsable de la dotación y pasaje, debiendo embarcarlos si fuese necesario.

(18) *Athenia*: buque de pasaje, primera víctima civil de la Segunda Guerra Mundial. El día 3 de septiembre de 1939, justo diez horas después de la declaración de guerra, fue hundido por el *U-30* (*kapitänleutnant* Lemp) al confundirlo con un mercante armado. De los 1.103 pasajeros, 118 murieron en el hundimiento. Al día siguiente Hitler ordenó que bajo ninguna circunstancia se atacara a buques de pasajeros.