

Paukenschlag in Scapa Flow

Autor(en): **Sievert, Kaj-Gunnar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515560>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Paukenschlag in Scapa Flow

Sechs Wochen nach Ausbruch des 2. Weltkriegs – in der Nacht vom 13. auf den 14. Oktober 1939 – schleicht sich ein U-Boot der deutschen Kriegsmarine in einen der Hauptliegeplätze der britischen Royal Navy. Der wagemutige Angriff bei Scapa Flow macht U-Boot-Kapitän Günter Prien zu einem der ersten Kriegshelden.

Kaj-Gunnar Sievert

Die deutsche Kriegsmarine ist im Herbst 1939 für die kommenden Aufgaben nicht gewappnet. Dies obwohl seit 1932 mit einem Flottenaufbauplan erste Anstrengungen unternommen wurden, die aufgrund des Versailler Vertrages auf eine kleine Flotte reduzierte Marine auszubauen und zu modernisieren. Weiter ist die Führung uneins und Hitler der Marine gegenüber skeptisch eingestellt. Während die Marineführung von der Sicherung der Ostsee und einem Seekrieg gegen Frankreich ausgeht, fordert Hitler, dass die Marine den Krieg gegen das Vereinigte Königreich bestehen und gewinnen muss. Vor diesem Hintergrund entstehen die Pläne X, Y und Z. Hitler genehmigt 1939 den Plan Z, der bis 1947 den massiven Ausbau mit Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Schweren Kreuzern usw. vorsieht. Angegangen und realisiert wird schliesslich wenig, auch weil die Werftkapazitäten dafür nicht ausreichen.

Die Kriegsmarine zu Beginn des Krieges

Als am 1. September 1939 Deutschland den Krieg gegen Polen löst, eröffnet das im Hafenkanal in Danzig liegende Schulschiff Schleswig-Holstein, ein Linienschiff der Deutschland-Klasse, um 04:45 Uhr das Feuer auf ein Munitionsdepot der polnischen Armee auf die Halbinsel Westerplatte bei Danzig. Bereits vor dem Angriffstermin sind weitere Kriegsschiffe und U-Boote ausgelaufen und nehmen nach dem Kriegseintritt von Frankreich und Grossbritannien sofort den Handelskrieg im Atlantik auf.

Die Überwasserschiffe der Kriegsmarine sind jedoch zu schwach, die U-Boote tragen

Dieser Beitrag ist der Auftakt zu einer ASMZ-Serie über aussergewöhnliche Einsätze und Sonderoperationen während des Zweiten Weltkriegs. Die geplanten Artikel behandeln Einsätze der Alliierten und der Achsenmächte. Es ist vorgesehen, die Artikel jeweils 75 Jahre nach der Durchführung der Einsätze/Missionen zu publizieren. *Sch*

zu Beginn die Hauptlast. Um die Royal Navy (RN) empfindlich zu treffen, wird ein alter Plan «ausgegraben»: Der Angriff auf das Herzstück der britischen Kriegsflotte, den Ankerplatz bei Scapa Flow.

Scapa Flow – Stützpunkt der Royal Navy

Orkney ist eine aus etwa 70 kleineren und einer Hauptinsel bestehenden Inselgruppe an der schottischen Nordküste. Im südlichen Teil der Inselgruppe bilden fünf Inseln ein zirka 150 km² grosses natürliches Hafenbecken mit verschiedenen Zu- und Abgängen zur Nordsee, dem Nordmeer und zum Nordatlantik. Bereits die Wikinger nutzten die wettergeschützte Bucht und so überrascht es nicht, dass auch die RN ab dem Ersten Weltkrieg Scapa Flow zu einem Hauptstützpunkt ihrer Flotte ausbaute. Die an einem Ort versammelten Kriegsschiffe

beflügelten natürlich die Fantasie der Planer der kaiserlichen Marine. Die Versuchung, die vor Anker liegenden RN-Kriegsschiffe anzugreifen und zu versenken, war gross.

Erste Versuche im Ersten Weltkrieg

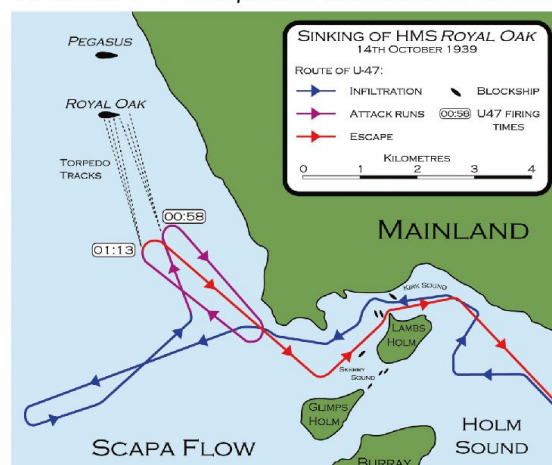
Bereits am 23. November 1914 kann das deutsche U-Boot SM U 18 in die Bucht eindringen, indem es einem einlaufenden Frachter im Kielwasser folgt und so die Sperren überwindet. Zum Glück für die Briten findet Kapitänleutnant Heinz von Hennig keine Ziele, da die Bucht zu dieser Zeit geräumt ist. Bei der Ausfahrt wird jedoch U 18 von einem bewaffneten Trawler entdeckt und später durch einen Minensucher sowie einen Zerstörer gerammt. Von Hennig muss daraufhin das beschädigte U-Boot aufgeben und gerät mit seiner Crew in Gefangenschaft.

Der zweite Angriff folgt knapp vier Jahre später. Am 18. Oktober 1918 scheidet Oberleutnant zur See Hans-Joachim Emsmann mit UB 116 beim Versuch, einzudringen. Sein Weg ist nicht – wie erwartet – frei von Netzen und Minen. Zudem erfassen Unterwasserhochgeräte das U-Boot und kurz vor Mitternacht wird auch sein Sehrohr durch einen Suchscheinwerfer entdeckt. Die Verteidiger zünden daraufhin eine Minensperre und versenken UB 116.

Überlegungen zu neuerlichen Versuchen

Die Idee, den Hauptankerplatz der RN anzugreifen, bekommt nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges neuen Schwung. Konteradmiral Karl Dönitz, der Befehlshaber der U-Boote, schickt Fernaufklärer der Luftwaffe los, um Scapa Flow zu fotografieren. Zwischen dem 13. und dem 29. September 1939 kreuzt zudem Kapitänleutnant Wellner mit U-14 im Seegebiet. Er kommt zur Auffassung,

Der Kurs von U-47 in Scapa Flow. BillC Wikimedia Commons



dass eine Einfahrt in die Bucht von Scapa Flow durch den Hoxa Sund möglich ist. Weitere Luftbilder relativieren diese Beurteilung und die Einfahrt durch den Holm Sund scheint geeigneter. Zwar ist die Fahrrinne durch zwei versenkte Sperrschiffe blockiert, doch eine rund 170 Meter breite und etwa sieben Meter tiefe Lücke könnte die Einfahrt eines aufgetauchten U-Bootes in der Nacht und bei Stillwasser (Phase zwischen Flut und Ebbe) zulassen. Erleichtert wird das Eindringen an dieser Stelle auch durch das unbewohnte Ufer. Die grösste Herausforderung bleibt jedoch die Navigation.

Nach verschiedenen Abklärungen und Überlegungen hält Dönitz einen Angriff auf Scapa Flow zwar für sehr risikoreich, aber möglich. Auf der Suche nach dem richtigen U-Bootfahrer kommt er auf Kapitänleutnant Günther Prien. Der 31-jährige Marineoffizier, ein überzeugter Nationalsozialist, hat bereits auf seiner ersten Feindfahrt vom 19. August bis 15. September 1939 drei britische Frachtschiffe versenkt. Für diesen erfolgreichen Einsatz erhält er als einer der ersten U-Bootfahrer am 25. September 1939 das Eisernen Kreuz 2. Klasse. Dönitz übergibt Prien am 1. Oktober 1939 die Unterlagen sowie 48 Stunden Bedenkzeit für seine Entscheidung. Bereits ein Tag später ist für Prien der Entschluss klar: Es ist machbar.

Ablauf und Ausgang

Die Planung für den Angriff auf Scapa Flow baut auf verschiedenen Rahmenbedingungen auf:

- Die Einfahrt erfolgt durch den Kirk Sund und nicht wie bei den anderen Versuchen oder wie die Aufklärungsergebnisse von U 18 ergeben haben, durch den Hoxa Sund;
- Die Ein- und Ausfahrt erfolgt während der Nacht;
- Die Annäherung geschieht über Wasser, weil die Geschwindigkeit eines getauchten U-Boots zu gering ist, um die erwartete starke Gegenströmung zügig überwinden zu können, die Tiefe im Sund für einen Tauchgang zu gering ist und die Navigation viel einfacher ist;
- Der Angriff erfolgt bei Neumond in der Nacht vom 13. auf den 14. Oktober.

8. Oktober 1939, Kiel

Am Morgen des zweiten Oktobersonntags verlässt Kapitänleutnant Prien mit seiner 39-köpfigen Besatzung den U-Bootstützpunkt in Kiel und läuft durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Nordsee ein.



Oben: U-47 war ein U-Boot der VIIB-Klasse. Bild: revell.de



Links: Kapitänleutnant Günther Prien, Kdt U-47. Bild: peoplecheck.de

Es ist seine zweite Feindfahrt; sie erfolgt unter grösster Geheimhaltung:

- Seine Männer kennen den Auftrag nicht und auch Grossadmiral Raeder, der Vorgesetzte von Dönitz, wird nur mündlich informiert;
- Die Überfahrt ins Zielgebiet findet während den folgenden Tagen nur nachts über Wasser statt. Untertags wird abgetaucht.

Als Vorbereitung für den kommenden Einsatz stellt die Besatzung ihren Tagesablauf um und schläft während des Tages, um nachts zu arbeiten.

12. Oktober 1939, Orkney Inseln

Nach vier Tagen Fahrt liegt U-47 in der Nacht auf den 12. Oktober vor Orkney. Um die genaue Position zu bestimmen, taucht Prien am Abend auf. Der Angriff wird auf die folgende Nacht angesetzt. Anschliessend taucht das U-Boot wieder ab.

13. Oktober 1939, Scapa Flow

Wie in den Tagen zuvor ruht die Besatzung und Prien befiehlt erst gegen 16:00 Uhr U-47 auf Gefechtsstation. Die Männer bereiten alles für den Einsatz vor. So wird das Boot für eine Selbstzerstörung im Fall eines feindlichen Angriffs vorbereitet, die Torpedos scharf gemacht und Reservatorpedos in Ladeposition gebracht. Um Geräusche zu vermeiden, wird wenig

gesprochen, der Navigator überprüft zum letzten Mal die Karten und die Besatzung zieht ihre Schwimmwesten an.

Um 19:15 Uhr taucht U-47 auf. Zu seiner Überraschung stellt Prien fest, dass die Einfahrt durch das Nordlicht hell be-

leuchtet wird. Zudem strahlt der nördliche Leuchtturm, der Prien auch beim Umfahren der Sperrschiffe hilft.

Um 23:31 Uhr steuert Prien die Bucht an. Auf dem Kommandoturm von U-47 stehend, erteilt er seine Befehle an den Steuermann.

Beim Ausweichen einer Kette, die ein im Sund liegendes Schiff verankert, schrammt U-47 einen Felsen. Weder der Lärm noch das sofortige Öffnen der Luftdruckventile, um das U-Boot anzuheben, werden bemerkt. Auch die Scheinwerferkegel eines auf einer kurvigen Küstenstrasse fahrenden Autos, die den Kommandoturm des deutschen U-Bootes kurz erfassen, führen nicht zu einer Alarmierung. U-47 kann seine Fahrt unentdeckt fortsetzen.

14. Oktober 1939, Scapa Flow

Kurz vor halb eins schreibt Prien in das Logbuch: «Wir sind in Scapa Flow». In westlicher Richtung fährt er in die grosse Bucht ein. Da er kein Ziel entdeckt, wendet er und fährt einen östlicheren Kurs. Kurz vor 01.00 Uhr werden backbord zwei dunkle Schatten sichtbar. Das erste Schiff ist die HMS Royal Oak – auch «The Mighty Oak» genannt. Das mit acht 38-cm-Kanonen ausgerüstete Schlachtschiff stammt aus dem Ersten Weltkrieg. Hinter der HMS Royal Oak glaubt Prien das Schlachtschiff HMS Repulse zu erkennen. Effektiv ist es jedoch der Wasserflugzeug-Tender HMS Pegasus.

Prien bringt U-47 in Schussposition und auf seinen Befehl werden um 00:58 Uhr zwei Torpedos abgefeuert. Sie laufen auf HMS Royal Oak zu. Um das zweite Ziel mit weiteren «Aalen» ins Visier zu nehmen, wird U-47 leicht abgedreht. Doch nur einer der beiden Torpedos kann abgefeuert werden, der andere versagt. Prien dreht mit U-47 ab und fährt in Richtung Ausfahrt. Noch immer ist das U-Boot nicht entdeckt worden. Dann eine Explosion, aber das Unfassbare ge-

Überall, rasch verfügbare Daten- und Stromanschlüsse dank dem Hybridkabel von Brugg.



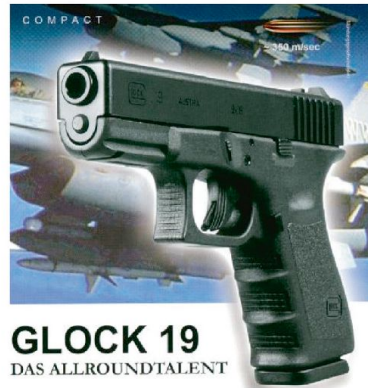
Brugg Kabel entwickelt kundenspezifische Hybridlösungen. Diese Technologie erlaubt einzigartig schnell verlegbare, weiträumige, integrierte Gb/s-Daten- und Stromnetze für Kommandoinfrastrukturen.
Es ist nur ein Kabel zu den Daten-/Stromverteilern zu verlegen.

Tel.: +41 (0)56 460 33 33
 info.security@brugg.com
 www.bruggcables.com/defence

BRUGG CABLES
 Well connected.



**Weltweit im Einsatz bei:
 Armee, Polizeieinheiten und Sicherheitsdiensten**



GLOCK 19
 DAS ALLROUNDTALENT

Behördenvertretung für die Schweiz

**SCHILD
 WAFFEN**
 4323 Wallbach

www.schildwaffen.ch Tel. 061 861 14 27

GREEN-STORE.CH

army-store.ch military-store.ch

**Web-Shop – Online-Versandhandel
 Adventure- & Survival-Equipment**

www.green-store.ch

Militärstrasse 3 | CH-3600 Thun | info@green-store.ch



D/O/R/M/E/T

Die Strassensperren QUICKSTOP und TRUCKSTOP – patentiert mit austauschbaren, bruchsicheren Stahlhohlspitzen – unterstützen Sicherheitsdienste bei Fahndung, Kontrolle und Objektsicherung schnell und effizient.

**AN QUICKSTOP FÜHRT
 KEIN WEG VORBEI!**

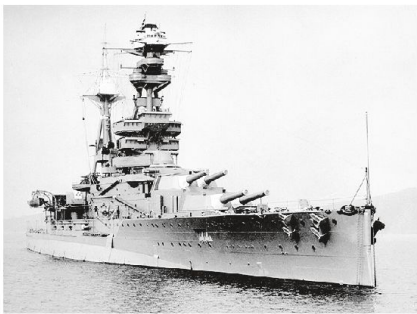


DORMET Dörfli Metallwaren AG / Industriestrasse West 5 / CH-4614 Hägendorf / Telefon +41 62 209 40 60 / www.dormet.com

schießt: Es wird kein Alarm ausgelöst und die Seeleute an Bord reagieren nicht auf die Explosion.

Während des Ablaufens lässt Prien die vorderen Torpedorohre nachladen und schießt zudem mit dem Heckrohr einen weiteren Torpedo in Richtung RN-Kriegsschiffe ab. Doch auch dieser Torpedo verfehlt sein Ziel.

Da immer noch kein Alarm ausgelöst wird, lässt Prien U-47 wieder in Richtung Ziele eindrehen. Sobald die Rohre nachgeladen sind und das U-Boot in günstiger Schussposition ist, feuert Prien um 01:22 Uhr eine zweite Salve mit drei Torpedos ab. Alle treffen die «Mighty Oak» und heben sie förmlich aus dem Wasser. Als sich das 32000 Tonnen verdrängende Schiff wieder absenkt, bekommt es Schlagseite auf steuerbord. Bedingt durch die Treffer fallen wichtige Systeme aus, die Mannschaft ist unter Deck eingeschlossen. Rund



MS Royal Oak.
Bild: freepages.family.rootsweb.ancestry.com

13 Minuten nach dem ersten Treffer der zweiten Salve sinkt das RN-Flagschiff und reisst 833 Seeleute in den Tod, unter ihnen auch Konteradmiral Henry Blagrove, Admiral des 2. Schlachtschiff-Geschwaders.

Währenddessen setzt sich Prien aus der Bucht ab. Er schlängelt sich durch die enge Ausfahrt an den Blockadeschiffen vorbei und kämpft dabei abermals mit der Strömung. Etwa um 02:15 Uhr ist Prien wieder im Tiefwasser der Nordsee und nimmt Kurs auf die Heimat.

Bis zum Morgen glaubt die britische Admiralität, dass eine Explosion und nicht ein feindliches U-Boot die HMS Royal Oak versenkt hat. Erst als ein Taucher Wrackreste eines elektrischen Torpedos finden, wird deutlich, dass ein deutsches U-Boot in Scapa Flow eingedrungen war.

15. Oktober 1939, Nordsee

Auf der Rückfahrt wird U-47 von einem britischen Minensuchboot entdeckt

und mit Wasserbomben angegriffen. Es gelingt Prien, zu entkommen.

17. Oktober 1939, Wilhelmshaven

Um 11:44 Uhr läuft U-47 in Wilhelmshaven ein. Da am Kommandoturm mit weisser Farbe ein angreifender Stier aufgemalt ist, erhält Prien den Übernahmen «Der Stier von Scapa Flow». Noch am gleichen Tag fliegt seine gesamte Besatzung an Bord des Führer-Flugzeuges nach Berlin und alle werden mit militärischen Orden ausgezeichnet.

Analyse

Der Angriff zeigte folgendes auf:

Leistungsfähigkeit und -bereitschaft der U-Bootfahrer

Der Angriff verdeutlicht die sehr hohe Kampfbereitschaft der U-Bootfahrer. Diese blieb selbst nach Ende der anfänglich erfolgreichen Phase im Atlantikkrieg und der später folgenden bitteren Niederlagen gegen Ende des Krieges trotz ihres sehr hohen Blutzolls konstant hoch. Prien, der auf seiner zehnten Fahrt auf See blieb, lehnte ein Angebot für eine sichere Funktion an Land ab. Er fuhr lieber zur See.

Vorbereitung

Richtigerweise überliess Dönitz dem U-Bootfahrer Prien die Ausgestaltung des Angriffs. Prien war somit in seinen Entscheidungen frei und wurde auch nicht durch militärisches Mikromanagement vorgesetzter Stelle eingeschränkt oder behindert. Prien dürfte bei seiner Ausfahrt am 8. Oktober 1939 über die neusten Aufklärungsbilder verfügt haben. Aufgrund der Funkstille und der Geheimhaltung sowie den technischen Möglichkeiten von damals war es nicht möglich, eine Echtzeitlage zu übermitteln. Aus diesem Grund erfuhr er nicht, dass mehrere RN-Kriegsschiffe zwischenzeitlich ausgelaufen waren und er kannte die Position seiner Ziele nicht.

Führung

Das Beispiel zeigt auf, zu was eine verschworene Gemeinschaft fähig ist. Zudem nutzte Prien kaltblütig den Umstand aus, dass nicht Alarm geschlagen wurde und lancierte einen zweiten Angriff.

Ausrüstung

Nicht alle abgefeuerten Torpedos funktionierten. Die technischen Probleme mit den Torpedos entwickelten sich später

zur «Torpedokrise» und stellten während des Angriffs gegen Norwegen ein echtes Problem dar. Das Vertrauen in die Bewaffnung war zeitweise ernsthaft erschüttert.

Propaganda

Der Angriff auf Scapa Flow erreichte zwei Propagandaziele:

Nach innen

Günther Prien wurde zu einem der ersten Kriegshelden und die Propagandamaschine wusste dies zu nutzen:

- Die Männer von U-47 wurden in Berlin der in- und ausländischen Presse vorgeführt;
- Es wurde ein Buch über Prien geschrieben;
- Viele Strassen und Schulen nach ihm benannt.

Nach aussen

Obwohl die «Mighty Oak» nicht das modernste Schlachtschiff war, war das Signal deutlich: Nichts ist vor deutschen U-Booten sicher.

Nachwuchs

Mit der Person «Prien» und seinen Leistungen wurde Nachwuchs geworben und die U-Boot-Waffe hatte während des Krieges nie Nachwuchsprobleme.

Konsequenzen

Der Angriff von 1939 war nicht der erste. Abwehrmassnahmen waren vorgesehen, kamen jedoch zu spät. Es schien, als ob die Briten sechs Wochen nach Kriegsbeginn «mental» nicht auf solche Fälle vorbereitet waren. Der Angriff führte ihnen ihre mangelnde Vorbereitung und die Möglichkeiten der U-Boote-Waffe vor Augen.

Selbst wenn U-47 weitere Kriegsschiffe versenkte hätte, die Überlegenheit der RN-Überwasserschiffe wäre – wenn überhaupt – nur kurzfristig gestört gewesen.

Die Briten zogen die richtigen Konsequenzen und unterschätzten die U-Boote der Kriegsmarine nicht mehr. Den folgenden technischen Wertlauf konnten letztlich die Alliierten gewinnen. ■



Major
Kaj-Gunnar Sievert
lic. phil. I
MAS Project –
Management
3097 Liebfeld