

Nightmare at Scapa Flow = Pictures

Following German routine, the handwritten log of the U-47 was typed and copies sent to the Commanding Officers concerned. The three pages covering the Scapa Flow action are reproduced here.

Datum und Uhrzeit	Wegde bei Ort, Wind, Wetter, Richtung, Richtung bei Nebel, Sichtweite etc.	Ereignisse
12.10.39	SO 7 - 6, bedeckt.	<p>Östlich der Orkneys tagsüber auf Grund gelassen. Abends aufgesetzt und zur Feststellung des Schiffsortes auf die Lichteugelassen. Von 2000 bis 2230 Uhr sind die Engländer so freundlich, mir die gesamte Küstenfeuerwerk einzuschalten, sodass ich genauestens Schiffsort bekomme. Um 21.00 Uhr Auslaufen aus Leg I keine Bestockungsmöglichkeit mehr bestand, sodass nur nach Umpolung und Lotung gefahren wurde, stimmte der Schiffsort auf 1,8 an.</p> <p style="text-align: right;"><i>Prüf</i></p>
13.10.39	<p>Östlich Orkney Inseln. NO 3 - 4, leicht bewölkt, sehr helles Licht, Nordlicht am ganzen Nordhorizont.</p> <p>Die Sicht ist ganz Übel. Unter Land ist alles dunkel, hoch am Himmel ist das flackernde Nordlicht, sodass die Lust, die von ziemlich hohen Bergen herab ist, direkt von oben beleuchtet ist. Gegenständlich die Thronstühle stehen</p>	<p>Um 0437 Uhr Boot auf 90 m Wasser auf Grund gelagt. Mühe für die Besatzung. Um 1600 Uhr allgemeines Locken. Nach dem Frühstück um 17.00 Uhr Vorbereitungen zum Angriff auf Scapa Flow. Es werden 2 Torpedos in Schnellstellung vor Boot I und II gebracht. Im Boot Sprengkörper ausgebracht für den Fall der Sprengung.</p> <p>Um 18.00 Uhr in der Besatzung ist hervorgerufen.</p> <p>Um 1915 Uhr aufgetaucht. Nach einem kurzen Abendsessen für die ganze Besatzung Marsch nach Kirk Sound angetreten. Alles geht planmäßig bis 2307 Uhr kurz vor Boot I vor einem Dampfer getaucht werden soll. Trotz der sehr hellen Nacht und der leuchtenden Lichter kann ich den Dampfer in Minuten der beiden Schiffe ausmachen. Um 2311 Uhr wieder aufgetaucht und in den Kirk Sound eingelaufen. Einlaufender Strom. Der ankommende Dampfer sehr gut zu sehen, sodass ich zunächst glaube, schon im Kirk-Sound zu stehen und daraufhin die Obersteckmaste stellt aber anhand seiner Umpolung & die frühe Drehung fest, während ich aber gleichzeitig den Dampfer erkenne, weil mir ein Dampfer in der Uge verdeckt liegt. Durch hartes Abdrehen nach t.B. kann die letzte Gefahr losgesetzt werden. Einige Augenblicke später ist der Kirk-Sound frei einzusehen. Er befindet sich jetzt, das ich die Worte vorher ungenügend gelernt habe, dass die Durchfahrt geht mit unglaublicher Geschwindigkeit vor sich. Ich hatte mich zwischen entschlossen, im Augenblick die Schiffe zu passieren. Mit 270° Wende der Dampfer taucht, der mit Kurs 315° vor dem eigentlichen Sperrort liegt, auf 15 m Abstand</p>

Datum und Uhrzeit	Angabe bei Ort, Wind, Wetter, Bergung, Verwundung, Gefangene oder Tot, Verluste etc.	Vorfälle
19.12	die Sperrschiffe in den Sunden.	pasziert. Im nächsten Augenblick wird das Boot von Strom ergriffen und nach S.W. gedrückt. Gleichzeitig wird die in Winkel von 45° nach vorn verlaufende Ankerkette des nördlichen Sperrschiffes erkannt. Mit S.W. rasche Stopp. S.W. - Maschine langsam vorwärts und kurz S.W. Ruder dreht das Boot zunächst sehr langsam, berührt Grund. Die verpluteten Tauchanker und Zellen werden ausgeblasen, das Boot dreht, dreht weiter. Das Heck berührt noch die Ankerkette, Boot ist frei, wird nach S.W. herumgerissen und läßt sich nur mit harten schnellen Maßnahmen wieder auf Kurs bringen, aber:
19.12	27	Wir sind in Coapa Flow!!!
		Es ist wunderbar hell. Die ganze Nacht ist fabelhaft zu übersehen. Südlich Cava liegt nichts. Ich laufe noch höher. Da erkenne ich an S.W. die Horn-Sound Beschießung, für die das Boot als Zielscheibe in den nächsten Sekunden erscheinen muß. Damit wäre alles umsonst, zumal sich südlich Cava noch immer keine Schiffe ausmachen lassen, obwohl sonst auf weitesten Entfernungen alles klar erkennbar ist.
55?		(Also Entschluß: Südlich Cava liegt nichts, deshalb, bevor jede Aussicht auf Erfolg aufs Spiel gesetzt wird, müssen erreichbare Erfolge durchgeführt werden. Dementsprechend nach S.W. kehrt gemacht. Unter der Liste nach Norden gelaufen. Dort liegen zwei Schlachtschiffe, weiter unter Land Zerströrer vor Anker. Kreuzer nicht ausmachen, Angriff auf die beiden Dicken. Abstand 3 000 m. Eingestellte Tiefe 7,5 m. Aufschlagswindung.
16?	S.W. 7 (Reise) (Luf...) S.W. (Luf...)	Ein Schuß auf den nördlichen, zwei Schüsse auf den südlich liegenden. Es detonierte nach gut 1/2 Minuten ein Torpedo auf dem nördlich liegenden Schlachtschiff, von dem anderen beiden ist nichts zu sehen! Kehrt! Heckschuß, im Luftrum sind zwei Rohre nachgeladen, um 13 Schüsse. Nach je knappen 3 Minuten nach den Abschüssen die Detonationen auf dem näherliegenden Schiff. Es rollt, knallt, bumst und grumelt es gewaltig. Zunächst Wasserhüllen, dann Feuerhüllen, Brocken fliegen durch die Luft. Jetzt wird es im Hafen lebendig, Zerströrer haben Lichter, was allen Kokon wird gemort, an Land, etwa 200 m von mir ab, brausen Autos über die Straßen. Es ist ein Schlachtschiff versenkt, ein weiterer beschdigt und drei Aale hat der Teufel geholt. Alle Rohre sind leer geschossen. Ich entschloß mich zum Umlaufen, dann
17?	Wm. 01.12.12 hja	1.) Getroffene Angriffe kann ich mit meinen Schrotzonen nachts nicht führen, siehe Zielanforderung.
17	01.12.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Bekundung, Sichtigkeit der Luft, Beobachtungen usw.	Borformniffe
14.10.39		<p>lauferfahrung.</p> <p>2.) Bei der hellen Nacht kann ich mich bei dem stillen Wasserspiegel nirgends un-gesehen mehr hinbewegen.</p> <p>3.) Ich muß annehmen, daß mich ein Auto-führer gesehen hat, der querab von uns stehen blieb, kehrt machte und mit ho-her Fahrt nach Scapa zu wogfuhr.</p> <p>4.) Weiter nach Norden kann ich auch nicht, denn dort liegen, gut gedeckt gegen Sicht durch mich die vorhin schwach er-kannten Zerstörer unter Land.</p> <p>Mit 2 x H.F.V. auf Auslaufkurs gegangen. Zunächst ist bis Skildney Pt. alles ein-fach. Danach geht es wieder los. Der Eis-zerstand ist gefallen, einlaufender Strom. Mit "L.F." und "K.F." versuche ich raus-zukommen. Ich muß im Süden durch die Enge wegen der Wassertiefe. Es geht die Irbe-lei wieder los. Mit Kurs 58° und "L.F." = 10 am stehe ich auf der Stelle. Mit "H.F." dem südlichen Operschiff vorbeigequilt. Der Rudergänger arbeitet vorzüglich. Mit 2 x "H.F.", zuletzt mit "G.F." und "A.IV." frei von der Schiffesperre, vor mir eine Mole ! Mit hartem Rudermanövern auch da noch rum und um 215 Uhr sind wir wieder draußen. Schade, daß nur einer verrichtet wurde.</p> <p>Die Torpedoversager erkläre ich mir als entweder Geradlaufversager oder Ge-schwindigkeitsfehler oder Abwacker. Im Rohr IV ein Rohrläufer.</p> <p>Bei der Unternehmung hat sich die Be-satzung ganz ausgezeichnet bewährt. Am 13.10. morgens wurde im Jelmieröl Wasser (7 - 8%) festgestellt. In fieberhafter Arbeit hat alles zugepackt, das Öl auszu-wechseln, bzw. zu entwässern, und die Lockstelle zu isolieren. - Das Torpedoper-sonal hat mit bemerkenswerter Geschin-digkeit die Rohre nachgeladen. Das Boot war so in Form, daß ich es mir leisten konnte, im Hafen Ladung einzuschalten und Luft aufzupumpen.</p> <p>Mit südöstlichen Kursen abgelaufen zum Rückmarsch. Ich habe noch 5 Torpedos für evtl. Handelskrieg</p> <p>Auf Grund gelegt. Der Lichtschein von Scapa ist noch lange zu sehen, anschein-nd werfen sie noch Wasserbomben.</p> <p>Mit Kurs 180° weitergelaufen. Dieser Kurs wird gewählt in der Hoffnung, viel-leicht noch einen zu erwischen. Weiter der Müste und um "U 20" auszuweisen.</p> <p style="text-align: right;"><i>meu</i></p>
0128		
0215		
0630	$\phi = 57^{\circ} 58' N$ $\lambda = 1^{\circ} 03' W$	
1935	ONO 3 - 4, leicht be- wölkt, einzelne Re- genschauer, nicht nach Land zu schlecht, sonst gut.	



The U-47 sailing from a French port. Prien is on the right.



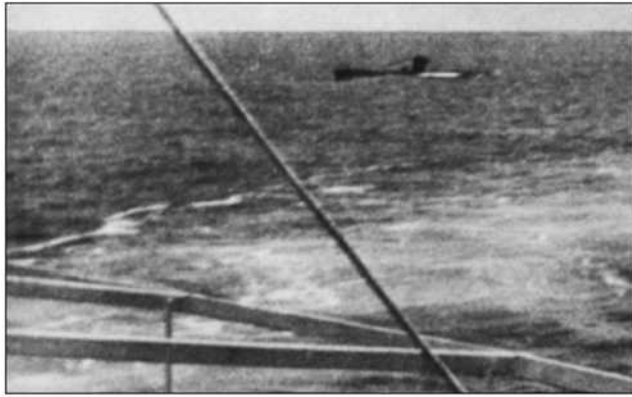
HMS ROYAL OAK during the First World War at full speed showing her guns at full elevation.



Construction of the Churchill Barriers. This is number 4 Barrier, between South Ronaldsay and Burray. The Lower arm in the centre of the photograph now blocks Kirk Sound which U-47 used to enter Scapa Flow.



HMS ROYAL OAK at anchor in Scapa Flow in 1939. The torpedoes struck amidships and aft.



The U-47.



Land was only 1000 yards away but few survivors reached its safety. The plaque on the buoy reads: 'This marks the wreck of HMS ROYAL OAK and the grave of her crew. Respect their resting place. Unauthorised diving prohibited.'



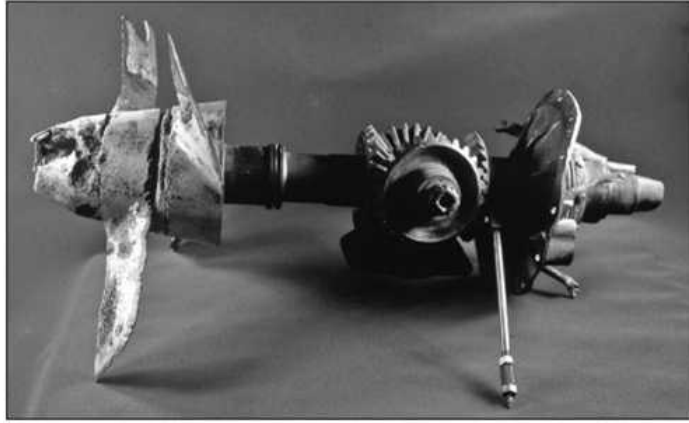
Günther Prien and Oberleutnant Hans Wessel receiving congratulations from the builders of U-47.



Günther Prien being honoured by Hitler, October 1939.



Günther Prien being greeted by Vice Admiral Dönitz on 13 December 1939.



Part of one of the torpedoes which hit HMS Royal Oak on 14 October 1939.
