

Zum 80. Jahrestag des Angriffs auf Scapa Flow



Den Lebenden zum Vorbild Den Kommenden zur Mahnung Günther Prien und seinen Männern zum Gedächtnis

Von Konstantin Heiligenthal

In wenigen Wochen, am 14. Oktober, jährt sich zum 80. Mal das größte Bravourstück der Seekriegsgeschichte, der Angriff von U 47 unter dem legendären Kommandanten Günther Prien auf die britische Marinefestung Scapa Flow. Alle Kriegsmarinen der Welt lehren und analysieren dieses einmalig kühne, dieses navigatorisch fast unbegreifliche und bis heute an seemännischer Fähigkeit unübertroffene Unternehmen. In der nach 1945 immer rasender zerfallenden Charaktersubstanz der BRD-Führungspolitik wird diese die Welt faszinierende und immer noch in Bann haltende Heldentat nicht nur ausgeklammert, sondern mit allen Mitteln verunglimpft. Das, was in der BRD geschieht, zeigt einen beispiellosen

menschlichen Verfall, tiefer können Menschen nicht mehr sinken. Worauf alle anderen Nationen der Welt stolz wären, wird in der BRD unter höchsten Anstrengungen beschmutzt.

Der legendäre Angriff von U 47 auf die als uneindringbar geltende britische Marinebasis Scapa Flow in der Nacht vom 13. auf 14. Oktober 1939 endete mit der Versenkung des britischen Schlachtschiffs *Royal Oak*, dem Symbol der als unbezwingbar geltenden britischen Seemacht. Die Vorstellung eines Angriffs auf Scapa Flow galt sowohl unter den meisten deutschen Strategen wie auch unter allen britischen Seekriegsspezialisten als aussichtslos, die Erfolgsaussichten wurden mit NULL bewertet. Die kriegspsychologische Bedeutung wie auch die Art und Weise der Durchführung dieses Marinekunststücks ist deshalb als beispiellos in die Seekriegsgeschichte eingegangen.

Der Angriff von Kommandant Prien auf Scapa Flow wird als Beweis der Fähigkeit und des Mutes seiner Besatzung für immer in den Annalen der Seekriegsführung hervorgehoben werden. Priens Bravourstück war ein entscheidender Moment des gerade begonnenen Krieges, da er das britische Oberkommando in seiner Selbstsicherheit zutiefst erschütterte. Priens Angriff brachte die britische Admiralität zum Nachdenken darüber, dass man doch nicht so unbesiegbar war, wie man geglaubt hatte. Das wiederum führte dazu, dass beispiellose Anstrengungen unternommen wurden, um die deutsche U-Boot-Bedrohung abzuwehren. Zum Tode des legendären Großadmirals Karl Dönitz, des Planers der Scapa-Flow-Mission, schrieb die *Times of London* am 7. Jan. 1981: "**Dönitz personifizierte im Zweiten Weltkrieg für Britannien die größte Bedrohung - mehr als alle anderen Teile von Hitlers Wehrmacht. Diese Bedrohung kam aus der U-Bootwaffe, die Dönitz als Befehlshaber der U-Boote ab 1935 aufbaute.**"

Zum besseren Verständnis des Heldenkampfes der deutschen U-Bootmänner muss man wissen, dass Deutschland 1939 weder für einen Krieg zu Lande, in der Luft, und noch weniger zur See, gerüstet war. Gerade zur See musste Deutschland gegen eine gigantische maritime Übermacht kämpfen. Da kam der U-Boot-Waffe entscheidende Bedeutung zu, obwohl bei Kriegsbeginn nur 57 Boote, davon nur 23 atlantiktaugliche, im Einsatz waren. Doch die vom Führer der U-Boote (FdU), Karl Dönitz, entwickelte Ausbildung der U-Boot-Besatzungen war so einmalig in der Welt, dass mit den Fähigkeiten der U-Boot-Fahrer die totale Unterlegenheit teilweise wettgemacht werden konnte. Später, mit dem Einsatz neuer U-Boote in Kombination mit der in der Ausbildung erworbenen überlegenen deutschen Kampfaktik, versetzte die deutsche U-Boot-Waffe die Alliierten in Angst und Schrecken.

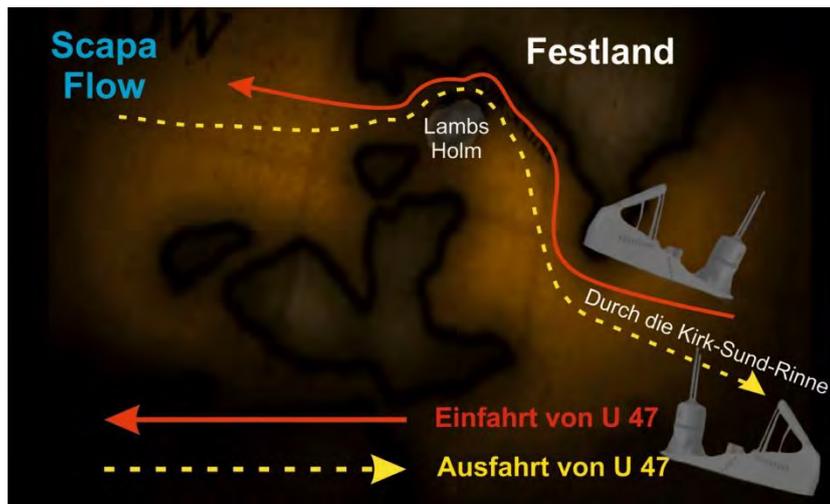


Unerwartet musste U 47 am 3. Sep. 1939 in den Krieg auftauchen!

Unerwartet musste Prien mit U 47 sozusagen am 3. September 1939 vom Frieden in den Krieg auftauchen. Seine Patrouillenfahrt im Atlantik wurde so unfreiwillig zu seiner ersten Feindfahrt. Auf dem Rückweg (vom 5. bis 7. September) versenkte er drei Feindschiffe und nur anderthalb Monate nach Ausbruch des Krieges wurde dem Ritter der Tiefe als erstem Soldaten die neue Tapferkeits-Auszeichnung "Ritterkreuz" verliehen.

Ich möchte mit diesem Buch dem legendärsten deutschen U-Boot-Kommandanten, dem *Stier von Scapa Flow*, ein in diesem Zuschnitt würdiges Denkmal setzen. Ich möchte diese einzigartige militärische wie navigatorische Leistung dieses weitestgehend vergessenen und verunglimpften Helden der heutigen jungen deutschen Generation als Vermächtnis hinterlassen. Ich möchte ewig die Erinnerung daran wachhalten, wie Prien mit U 47 am 13.

Oktober 1939 vor den Orkneys ankam und um 04:37 Uhr sein Schiff abwartend auf Grund legte, um bis zum Angriff in der kommenden Nacht nicht vom Feind erspät zu werden.



Um 19:15 Uhr war es soweit, U 47 tauchte auf und pirschte sich im Holm-Sund durch die Passagen des Kirk-Sunds. Die einzigen Schlupflöcher bestanden aus zwei Lücken in der nördlichen und südlichen Kirk-Sund-Passage zwischen den Sperrschiffen mit nur 17 m Breite und 7 m Tiefe. Prien steuerte zick-zack zwischen den versenkten Sperrschiffen hindurch. Diese navigatorische Meisterleistung entzieht sich dem normalmenschlichen Begreifen. Das U-Boot hatte eine Breite von 6,20 m, somit verblieben

auf jeder Seite nur 5 m Randabstand zum Manövrieren. Ein so großes Boot mit so wenig Randabstand sicher zu steuern, es auf seiner Fahrtlinie unabweichend zu halten, um nicht am lebensbedrohenden, angrenzenden Rand der Sperrschiffe oder an den Felsen den Rumpf aufzureißen, übersteigt sogar das durchschnittliche Verstandesvermögen eines Navigations-Experten. Man muss bedenken, dass der Steuermann im inneren des Bootes keine Sicht nach außen hatte, sondern nur nach den navigatorischen Kommandos von der Brücke steuerte.

Alle anderen Zugänge zum Scapa-Hafen waren mit Stahlnetzen und versenkten Blockadeschiffen verschlossen.

Gegen Mitternacht war Prien mit seinem Boot trotz dieses als unmöglich zu überwinden geltenden Hindernisses in das Heiligtum der weltweit einmalig befestigten britischen Seefestung eingedrungen. Er meldete seinem Obersteuermann Wilhelm Spahr knapp: **"Wir sind drin!"**

Um zu begreifen, was von Prien und seinen Männern geleistet wurde, mit einem U-Boot ins Herz der maritimen Seefestung der mächtigsten Seestreitmacht der Welt einzudringen und nach den angerichteten, gewaltigen Zerstörungen wieder unbeschadet in die offene See zu gelangen, muss man einen Vergleich anstellen. Man stelle sich vor, eine russische Fallschirmtruppe würde auf dem Gebiet des amerikanischen Verteidigungsministeriums (Pentagon) landen, die wichtigsten Abteilungen der US-Militärzentrale in die Luft sprengen und danach unbeschadet aus dem Sicherheitsgebiet der US-Militärführung nach Russland entkommen.

Mitten in den Festungsgewässern ange-kommen, sah Prien die Schatten zweier riesiger feindlicher Schlachtschiffe. Die *"Royal Oak"* und die *"Repulse"*. **"Die 'Repulse' müssen wir zuerst angreifen, denn die 'Royal Oak', dicht vor uns, ist uns ohnehin sicher. Alle Rohre klar"**, so Priens Kommando. Um 00:58 ließ er erstmals alle vier Bugtorpedos abfeuern. Doch es schien zuerst, als habe man mit den "Aalen" keine entscheidenden Treffer erzielt. Das war eine Täuschung, weil mehrere Explosionen als nur eine einzige wahrgenommen wurden. Kaltblütig wendete er das Boot: **"Heck-Torpedo los"**. Dann holte der deutsche U-Boot-Kommandant in der vom Nordlicht überstrahlten Bucht zum zweiten Schlag aus. Wieder wurde ein Vierer-Fächer von U 47 verschossen, es muss etwa 01:13 gewesen sein. Dann, nach etwa drei Minuten folgte die fürchterlichste Explosion. Jetzt war auch das Schlachtschiff *"Royal Oak"*, Stolz und Symbol der britischen Seemacht, der größten Seestreitmacht der Welt zu diesem Zeitpunkt, endgültig tödlich getroffen worden und sank.

Prien versuchte wieder auf der Nordrinne der Kirk-Sund-Passage die Seefestung zu verlassen, über die sie eingedrungen waren. Doch wegen der starken Strömung mussten sie den Austritt in die offene See über die verbarrikadierte Passage der Südrinne versuchen. Ein heldisches Bravourstück mit navigatorischer Meisterleistung. Die wütenden Attacken der Briten kamen zu spät.



Das war, mit ganz wenigen Worten geschildert, das wagemutigste Bravourstück der Seekriegsgeschichte, das am 14. Oktober 1939 von U 47 - unter dem Kommando von Günther Prien - unternommen worden war: Der Überfall des "Stiers von Scapa Flow" auf den am besten gesicherten Kriegsflotten-Ankerplatz der Welt.

Die Welt hielt den Atem an, Britannien war geschockt und Deutschland jubelte seinen neuen Kriegshelden zu.

Prien tilgte mit seinem Angriff auch eine damals tief empfundene Schmach, nämlich die Selbstversenkung der deutschen Kriegsflotte unter dem Kommando von Konteradmiral Ludwig von Reuter am 21. Juni 1919 in Scapa Flow, die nach der Kapitulation des Reiches dort festgehalten wurde. Dem Feind sollten die deutschen Schiffe nicht unversehrt in die Hände fallen.

Niemand hätte es je für möglich gehalten, dass 20 Jahre später einem deutschen U-Boot genau dort dieser beispiellose Angriff auf die "unangreifbare" Seefestung gelingen würde - zumal in Ersten Weltkrieg zwei U-Boot-Angriffe auf Scapa Flow gescheitert waren.



U-Boot-Helden kehren von Feindfahrt zurück.

Nach dem Schlag von Scapa Flow lief U 47 unter triumphaler Anteilnahme am 17. Oktober 1939 in Wilhelmshaven ein. Am nächsten Tag wurde die Besatzung, wieder unter dem jubelnden Spalier der Massen, umbraust vom *Engelland-Lied*, in Berlin empfangen und vom Führer persönlich mit der Verleihung von EK1 und EK2 für die Mannschaft - und mit dem neu geschaffenen *Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz* für Kapitänleutnant Prien - geehrt.

Doch schon kurz danach ging der "Stier von Scapa Flow" mit U 47 wieder auf Feindfahrt in den Nordatlantik. Immer und immer wieder schlug er gegen den Feind zu. Am 20. Oktober 1940 wurde er als 5. Soldat der

Wehrmacht mit dem *Eichenlaub zum Ritterkreuz* ausgezeichnet. Das Angebot des Befehlshabers der U-Boote, Karl Dönitz, als U-Boot-Lehrer an Land zu bleiben, lehnte Prien ab.

Am 7. März 1941 schlug das grausame Kriegsschicksal zu als U 47 in den Gewässern südlich von Island operierte. In einen dramatischen Kampf mit einem britischen Zerstörer verwickelt sank U 47. Der kurz zuvor zum Korvettenkapitän beförderte Günther Prien und seine Männer gingen für immer in die Tiefe.

Auf 10 Feindfahrten in 225 Seetagen versenkte der *"Stier von Scapa Flow"* über 250.000 BRT feindlichen Schiffsraumes. Damit war Prien zum Zeitpunkt seines Todes an versenkter Tonnage unübertroffen geblieben.

Den Deutschen will man heute mit den ihnen aufgezwungenen Geschichtslügen nicht nur ihre Ehre als Nation absprechen, sondern ihnen auch die Menschenwürde und Menschenrechte nehmen. Es dürfte kaum ein zweites Beispiel dafür geben, wo man ein ganzes Volk sogar strafrechtlich zwingt, die scheußlichsten Lügen gegen seine eigene Geschichte und gegen seine Menschen anzunehmen. Selbst faktischer Widerspruch endet oft mit Haft bis zum Lebensende.

Dagegen können wir uns nicht wehren, aber wir können uns mit einer viel gewaltigeren Gegenkraft verbünden und uns so aus der Gewalt der Geschichtslügen freikämpfen. Wenn wir uns unserer Helden erinnern, reinigen wir mit deren Heldentum unsere Seelen vom Schmutz der Lüge. So machen wir uns selbst in diesem System wieder frei. Denn nur eines in unserer irdischen Dimension währt ewig und hält die Seele gesund: Das Bewusstsein über der Helden Tatenruhm. Selbst in unserer Zeit, vielleicht die verkommenste Epoche der Erdengeschichte, nimmt das wahre Heldentum sogar bei kaputtgemachten Menschen immer noch einen immateriell hohen Wert in ihrem Leben ein. Das erlebt man, wenn man jungen Menschen von den Heldentaten unserer Großen erzählt, wenn man Einzelheiten vermitteln kann. Nach wenigen Minuten oft schon andachtsvolle Blicke, gebanntes Zuhören, fröstelnd-ehrfurchtsvolles Empfinden.

Die Wehrmacht, dazu gehört die Waffen-SS, ist als Heldenarmee in die Geschichte eingegangen, und die bekannten Helden, weil ausgezeichnet, stehen nur stellvertretend für die Millionen namenlosen Helden, die heute überall in der Welt als "Hitlers Wehrmacht" höchstes Ansehen genießen. Als Priens Förderer und ehemaliger Chef, Großadmiral Karl Dönitz, am 6. Januar 1981 in Aumühle bei Hamburg beigesetzt wurde, reisten auch viele ehemalige Kriegsgegner an, um dem deutschen Seehelden die letzte Ehre zu erweisen. Der Spiegel konnte diese Tatsache kaum verwinden, musste sie aber im Dönitz-Nachruf bestätigen: **"Nur die ehemaligen Kriegsgegner, die ihn auf den Weltmeeren einst gefürchtet hatten, bewahrten dem 'brillanten und harten Befehlshaber' einen fast einhelligen Respekt. Der Mann, den die Bundesmarine offiziell meiden musste, dem sie sogar offiziell das übliche Ehrengelicht am Grab verwehrte, galt Ausländern als ein respektabler Offizier. Kamen Flotteneinheiten der Nato zu einem Besuch in den Hamburger Hafen, machten deren Kommandanten dem ehemaligen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine in seinem Haus in Aumühle nicht selten ihre Aufwartung."** [1]

Edward Wegener war 1936 Kommandant des Torpedoboots Kondor. 1938 wurde er Referent im Oberkommando der Kriegsmarine. Obwohl er bei der Bundesmarine Konteradmiral und zuletzt Vize-Admiral war, nahm er an der Beisetzung von Karl Dönitz – gegen den Willen des Verteidigungsministeriums – teil, hielt sogar eine Ansprache zu Ehren des Großen Deutschen. Wegener wagte sich zu sagen: **"Wir danken Großadmiral Karl Dönitz dafür, dass er uns im Kriege makellos geführt hat."** [2] Gegenüber der anwesenden *New York Times* sagte Wegener am Rande der Beisetzung: **"Die Bonner Regierung hat sich schamlos verhalten, indem sie versuchte, sich von Admiral Dönitz zu distanzieren."** [3]

Selbst Amazon bewirbt die englische Ausgabe von Dönitz' Kriegserinnerungen *"Ten Years and Twenty Days"* ("Zehn Jahre und zwanzig Tage") mit folgender Passage: **"Großadmiral Karl Dönitz wurde als Nazi verurteilt, aber man ehrt ihn als einen der brilliantesten und ehrenhaftesten militärischen Führer des Kriegs. Seine 'Rudeltaktik' machte es möglich, dass eine Handvoll U-Boote 14,5 Millionen BRT versenkten und fast die Atlantikschlacht entschieden hätten."** [4]

Was die deutschen Soldaten der Wehrmacht mit ihren ausländischen Waffenbrüdern von der Waffen-SS an Heldentaten vollbrachten, liest man sonst nur in Heldengedichten oder Heldensagen wie der "Nibelungensage". Unter dem Führer und Reichskanzler Adolf Hitler brauchte es dafür keine Sagen mehr, sie wurden Wirklichkeit, und zwar in einem Übermaß, das alle Sagen zusammen in den Schatten stellt. Es gab 7.313 Ritterkreuzträger des Eisernen Kreuzes, 863 Ritterkreuzträger mit Eichenlaub, 148 Ritterkreuzträger mit Eichenlaub und Schwertern, 27 Ritterkreuzträger mit Eichenlaub, Schwertern und Brillanten.



U-Boot-Chef Karl Dönitz, Großadmiral und letzter Reichskanzler, der geniale U-Boot-Strategie und noble Ritter des Seekrieges, hätte mit seiner Rudeltaktik und seinen U-Boot-Helden fast die Weltmächte USA und Britannien zu Fall gebracht!

Kapitän zur See, Wolfgang Lüth, war einer der erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten und einer bei den einzigen Soldaten der Kriegsmarine mit der höchsten Tapferkeitsauszeichnung *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub, Schwertern und Brillanten*. Er kam unter britischer Besatzung bei der gefangengehaltenen Dönitz-Regierung am 14. Mai 1945 "durch einen tragischen Unfall" ums Leben. **"In der Aula der Marineschule Mürwik bei Flensburg nahmen die versammelten Offiziere an seinem Sarge von ihm Abschied. Es war ein Symbol"**, so Großadmiral Karl Dönitz in seinen Kriegserinnerungen.

Es gab nur einen Ritterkreuzträger mit *goldenem Eichenlaub, Schwertern und Brillanten*: Das war der legendäre Kampfflieger Oberst Hans-Ulrich Rudel. Ihm wurde diese höchste aller Ehrungen am 1. Januar 1945 verliehen.

Nachdem am 30. April 1945 Berlin kämpfend gefallen war, gingen die U-Bootkommandanten Meermeier, Frömsdorf und Schroeteler bis zum 7. Mai auf Feindfahrt und versenkten in dieser Zeit noch sechs Feindschiffe. Ein Feindschiff wurde beschädigt. Unter den versenkten Schiffen befand sich das norwegische Kriegsschiff HNoMS NYMS 382, ein Minenräumer.

Nie in der Menschheitsgeschichte hat es in einer Armee mehr und edelmütigere Helden gegeben als in der Wehrmacht, das ist Tatsache und wird allein durch die hier genannten Zahlen der hochdekorierten Helden im Zusammenhang mit ihrem in der Kriegsgeschichte fast beispiellosen Kampfesmut und ihren beispiellosen Kampfleistungen bewiesen. Ebenfalls unvergessen bleiben die Helden der ausländischen Freiwilligen im Wehrmachtsteil Waffen-SS, deren Tatenruhm der Menschheit ewig leuchtet.

Wie gesagt, das Prien-Buch "*U-Boot-Kommandant Günther Prien*" erinnert vor allem mit der Unternehmung "Scapa Flow" beispielhaft auch an die Taten des gesamten deutschen Soldatentums. Günther Priens Heldenmut ist nicht einmalig gewesen, man denke nur an seine Kameraden von der U-Boot-Waffe, an die Asse Otto Kretschmer, Joachim Schepke, Wolfgang Lüth, Reinhard Hardegen, Wilhelm Schulz, Werner Hartmann, um nur sechs zu nennen. Allein Priens spezielle Mission und die Erfüllung dieser "unmöglichen" militärischen Aufgabe war einmalig und bleibt universal als einmalig anerkannt. Diese Heldentat, um es erneut zu unterstreichen, steht nur stellvertretend für die Gesamtheit des deutschen Soldatentums, ob gemeiner Soldat oder Offizier. Es hätte unsere großen Helden im Führungsrang nie ohne

ihre einmalig tapfer kämpfenden Soldaten gegeben. Das haben alle Wehrmachtsführer immer wieder bekräftigt, auch Kapitänleutnant Günther Prien, der für die Nachwelt festhielt:

"Das Schicksal hat mich hoch emporgehoben in diesem Augenblick. Und doch, ich weiß, ich stehe hier zugleich für viele andere, die namenlos und stumm den gleichen Kampf gekämpft haben wie ich. Nur der Erfolg hat uns geschieden. Was aber ist Erfolg? Man mag ihn Glück nennen oder Gnade. Das aber, worauf es ankommt unter Männern, ist allein, das Herz eines Kämpfers zu haben und sich selbst vergessen zu können um der Sache willen, der man dient."

Der ehemalige Admiral der Royal Navy, Sir George Creasy, hatte den anderen deutschen-U-Boot-Helden, den legendären Kommandanten von U 99, Otto Kretschmer, in Gefangenschaft kennen- und hochschätzen gelernt. In dem Buch von Terence Robertson *"The Golden Horse-shoe"* schreibt Sir Creasy im Vorwort über das U-Boot-As Kretschmer, der sich in seinem Verantwortungsbereich in der Gefangenschaft befand:

"Ich hatte einen jungen Marine-Offizier vor mir, welcher voll Selbstvertrauen seine unlängst erfolgte Gefangennahme mit Selbstachtung, Bescheidenheit und Höflichkeit ertrug. Er war tapfer und intelligent, mit dem Auftreten und Benehmen eines korrekten Offiziers und Gentlemans. Als er mich verließ, war mein letztes an ihn gerichtetes Wort der Ausdruck des Wunsches, dass wir uns eines Tages unter geänderten Verhältnissen wieder treffen mögen. Ich würde mich glücklich schätzen, wenn es dazu käme." [5]



Vize Admiral Sir Peter Gretton

Konteradmiral Sir George Creasy

Diese Würdigung aus dem Munde eines hochrangigen ehemaligen feindlichen Marineoffiziers beschreibt nicht nur den Charakter des U-Boot-Helden Otto Kretschmer treffend, sondern charakterisiert stellvertretend das gesamte deutsche Soldatentum und die Helden der U-Boot-Waffe im Besonderen.

Und 1973 setzte der britische Vizeadmiral Sir Peter Gretton, der dreißig Jahre zuvor auf dem Höhepunkt der Atlantikschlacht Kommandeur eines Geleitschutz-Zuges war, den Männern der deutschen U-Boot-Waffe von Karl Dönitz folgendes historiographische Denkmal:

"Sie waren tapfer und zäh, meist Freiwillige. Alle waren entschlossen, ihrem Vaterland mit einem hohen Pflichtgefühl zu dienen. Ihre Kampfmoral war sehr hoch. Die U-Boot-Besatzungen durchstanden lange Fahrten unter höchst gefährlichen Bedingungen. Sie waren immer bereit weiterzukämpfen, auch bei schwersten Verlusten. Es hat in der Welt wohl kaum eine andere Truppe gegeben, die trotz der hohen Verluste - und selbst in Zeiten der fürchterlichsten Niederlagen - ihren Zusammenhalt und ihre Disziplin bewahrte." [6]

Mehr als 3500 alliierte Nachschubschiffe, darunter über 2.400 britische, mit einer Gesamt-Tonnage von mehr als 15 Millionen BRT, wurden versenkt. Das entspricht 70 Prozent des britischen Schiffsraums zu Beginn des Krieges 1939. Zudem wurden 175 alliierte Kriegsschiffe versenkt. 72.200 alliierte Seeleute, Besatzungen der Nachschub- und Kriegsschiffe zusammen, kamen in der Atlantikschlacht ums Leben. Die deutsche Kriegsmarine, zusammen mit den U-Boot-Verlusten, hatte knapp 30.000 Männer zu beklagen.

In unserer nationalen Not, wo man uns zwingen will, uns selbst zu verachten und uns geschichtlich selbst zu beschmutzen, zeigt uns die ewige Strahlkraft unserer Helden Taten den Weg aus dem schwarzen Seelen-Verlies in die leuchtende Zukunft eines geistesbefreiten Volkes mit wiederhergestellter Ehre.

Das ist der wahre Reichtum unseres irdischen Seins, der durch kein Gold und Geld aufgewogen werden kann, und den sie uns nie wegnehmen können.

Materielle Reichtümer und irdische Schätze zerfallen zu Staub im Wandel der Zeit, doch der Ruhm unserer Helden leuchtet uns und der Menschheit ewig.



1. Teil: Der Stier von Scapa Flow
Konstantin Heiligenthal:
Priens Biographie / U-Boot-Waffe im Krieg

2. Teil: „Mein Weg nach Scapa Flow“
Günther Prien: Autobiographie
Concept Veritas

Viele Bücher wurden bereits über den deutschen Seewolf Günther Prien geschrieben, aber einen würdigen- den historiographischen Verlauf seines Lebens, mit den ausführlichen Angriffsdaten auf Scapa Flow, der wichtigen Daten im U-Boot-Krieg, zusammen mit seinem eigenen legendären autobio-graphischen Werk *Mein Weg nach Scapa Flow* kombiniert, gab es bislang noch nicht. Außerdem schöpft der nicht eigenbiographische, der historisch-dokumentarische erste Teil des Buches von den militärischen Aufzeichnungen der Deutschen Seekriegs-führung, die nach dem Krieg beschlagnahmt und in britischen und amerikanischen Archiven landeten.

Der erste Teil des Buches ist in die Kapitel gegliedert Der Stier von Scapa Fow (historische Recherche von Priens Geburt bis zu seinem Ende), Der Angriff von U 47 auf Scapa Flow (die Angriffseinzelheiten), Technische Daten von U 47 (Wie war das Boot kampftechnisch ausgestattet), Die Mannschaft von U 47 (mit dem weiteren Schicksal der U-47-Offiziere), Die Feind-fahrten von U 47 (alle Einzelheiten der Feindfahrten, Versenkungen, Ort, Zeit und wie) und Die Phasen des deutschen U-Boot-Kriegs (Historisches, Übersicht, Hintergründe, Fakten).

Die Prien-Autobiographie, das Originalbuch von Günther Prien, *Mein Weg nach Scapa Flow*, umfasst 13 Kapitel.

Der vorangestellte historische Teil dieses Buchs dient zum besseren Verständnis der Person des Günther Prien und seiner Mannschaft im Zusammenhang mit seinen Leistungen. Priens persönliche Biographie ist soldatisch eher knapp-gehalten, denn U-Boot-Fahrer waren nicht gewohnt, viele Worte zu machen. Aber bei aller Schlichtheit und Bescheidenheit ist Priens weltberühmte Autobiographie doch ein Heldenlied von der in vielen Gefahren erhärteten Kameradschaft jener Männer geworden, die bei jedem Wetter, bei Tag und bei Nacht, ihren schweren Dienst taten.

Bei Veröffentlichung 1940 wussten alle Deutschen, wer Günther Prien war, und alle Eltern und Großeltern erzählten ihren Kindern und Enkeln von seinem Angriff auf Scapa Flow. In seiner Autobiographie musste Günther Prien deshalb nicht auf die detaillierten militärischen Einzelheiten eingehen. Zudem wollte Prien nie etwas ausschmücken, weshalb er, wie erwähnt, auf viele militärhistorische Einzelheiten nur flüchtig eingegangen ist.

Heute sind diese Kriegseinzelheiten nicht mehr bekannt, deshalb habe ich dem Original-Buch, **Mein Weg nach Scapa Flow**, den historisch recherchierten Teil mit sechs Kapiteln vorangestellt. Dennoch ist Priens Autobiographie mit dem Höhepunkt-Kapitel Scapa-Flow für die heutigen Deutschen von unschätzbarem Wert, da man mit diesem persönlichen Teil über das Leben des Offiziers Prien und seinen menschlichen Veranlagungen, die seine Taten und seine Leistungen erklären, den Menschen Günther Prien sozusagen persönlich kennenlernt.

[Hier das Prien-Buch bestellen – Buchdaten einsehen](#)

Umschlag:	Kartoniert
Seiten:	434
Abbildungen:	163, darunter 64 Originalaufnahmen aus „Mein Weg nach Scapa Flow“, digitalisiert, gute Qualität.
Karten:	5
Dok-Faksimiles:	12
Tabellen:	7
Größe:	A5
Autoren	Konstantin Heiligenthal, Günther Prien
Hg:	Konstantin Heiligenthal
Orig. Nachdruck von:	Deutscher Verlag, Berlin, 1940, (Mein Weg nach Scapa Flow, Autobiographie Prien)
Aktueller Teil	Concept Veritas, Uckfield, 2019, (Der Stier von Scapa Flow, Hist. Biographie)
Preis/Euro:	40,00 + Versand 5,00

Quellen:

- 1) Der Spiegel Nr. 1/1981, S. 73
- 2) Der Spiegel, 3/1981, S. 34
- 3) NYT, 07.01.1981, S. 2
- 4) <https://www.amazon.de/Memoirs-Ten-Years-Twenty-Days/dp/0306807645>
- 5) Dokumentiert in der dt. Ausgabe von *The Golden Horseshoe* (in Deutschland *Der Wolf im Atlantik*, Welsermühl-Verlag 1969, S. 9)
- [6] <https://www.youtube.com/watch?v=ZdxFopPepPk> - Der Held von Scapa Flow - Günther Prien