

# Günther Prien

## *Il toro di Scapa Flow*

### REDAZIONE

(TEMPO DI LETTURA: 15 MINUTI)

MAESTRI DEL COMANDO NR. 004 – marzo 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito [cesmar.it](http://cesmar.it) e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



Credits: Genspark per CESMAR

### Introduzione

La Seconda guerra mondiale ha prodotto figure militari di straordinaria complessità, uomini forgiati da un conflitto

totale che ha messo alla prova ogni aspetto della personalità umana: il coraggio, la fredda razionalità, la capacità di guidare altri uomini verso la morte con coscienza e determinazione.

Tra questi, pochi incarnano con altrettanta potenza il paradosso del combattente moderno quanto Günther Prien, *Korvettenkapitän* della *Kriegsmarine*, comandante del sommergibile U-47 e primo asso subacqueo della Germania nazista.

Nato il 16 gennaio 1908 a Osterfeld, in Sassonia-Anhalt, figlio di un giudice, Prien cresce in un'epoca di profonde convulsioni: la disfatta nella Grande Guerra, il crollo dell'Impero, la Repubblica di Weimar dilaniata da crisi economiche e tensioni politiche, fino all'ascesa di Hitler nel 1933. È in questo contesto che si forma la sua identità di marinaio e di ufficiale.

La sua carriera militare si sviluppa interamente nell'arco di poco più di cinque anni, dal gennaio 1933, quando entra nella *Reichsmarine* dopo anni nella marina mercantile, al 7 marzo 1941, quando l'U-47 scompare per sempre nelle acque dell'Atlantico del Nord.

In questo breve intervallo Prien percorre una traiettoria fulminante: da sottufficiale senza mezzi e senza connessioni a eroe nazionale, simbolo del rinascimento militare tedesco e personificazione della determinazione della nuova Germania.

Il momento più celebre della sua carriera — la penetrazione notturna nella base navale britannica di Scapa Flow e l'affondamento della corazzata HMS Royal Oak nella notte tra il 13 e il 14 ottobre 1939 — rimane una delle operazioni più audaci della guerra sottomarina di tutti i tempi, definita dallo stesso Winston Churchill una straordinaria dimostrazione di abilità professionale e coraggio.

L'analisi della sua figura attraverso i principi della leadership rivela un profilo umano e militare di eccezionale coerenza, pur nell'inevitabile ambiguità del contesto storico in cui ha operato.

## Cenni biografici

Le origini di Günther Prien sono quelle di un uomo che si è fatto da sé in senso pieno. La famiglia paterna è di modeste condizioni, il padre giudice di provincia, la madre pittrice. I genitori si separano quando Günther è ancora bambino. Nel 1923, a soli quindici anni, si imbarca come mozzo nella marina mercantile tedesca, iniziando a formarsi sui velieri a piena attrezzatura, scuola durissima di *seamanship* che temprava il carattere e costruisce una competenza tecnica rarissima.

Nel 1925, a soli diciassette anni, sopravvive al naufragio del vapore Hamburg sulle coste irlandesi, esperienza traumatica che lo mette di fronte alla morte per la prima volta e lo temprava ulteriormente. Nel 1932 consegue il brevetto di capitano della marina mercantile, raggiungendo un traguardo di assoluta eccellenza tecnica. Ma la grande depressione ha devastato l'economia tedesca e la marina mercantile non offre sbocchi: Prien è costretto a lavorare in una fattoria per sopravvivere.

Nel gennaio 1933, quasi contemporaneamente all'ascesa di Hitler al potere, Prien entra nella *Reichsmarine* come comune marinaio, scegliendo di ricominciare dal basso pur avendo già le competenze di un capitano. La scelta rivela molto del suo carattere: preferisce una struttura solida e meritocratica a compromessi.

Sale rapidamente la carriera: guardiamarina nel 1933, tenente nel 1935, primo tenente nel 1937. Nell'ottobre 1935 viene trasferito all'arma subacquea, e nel 1937-38 fa esperienza operativa sull'U-26 sotto il comando del *Kapitänleutnant* Hartmann, partecipando a pattugliamenti nelle acque interessate alla guerra civile spagnola. Nel dicembre 1938, a trent'anni, prende il comando del nuovo sommergibile Type VIIB U-47 appena entrato in servizio.

Il 19 agosto 1939, pochi giorni prima dello scoppio della guerra, l'U-47 salpa da Kiel per la sua prima missione di pattugliamento. È la guerra: il 5 settembre Prien affonda il cargo britannico SS Bosnia, seconda nave silurata da un U-Boot dall'inizio del conflitto. Nei giorni successivi seguono altre due siluramenti. Il battello torna a Kiel il 15 settembre con tre navi affondate. Ma la vera missione che trasformerà Prien in un'icona è di là da venire.

L'ammiraglio Karl Dönitz, *Befehlshaber der U-Boote*, ha individuato una vulnerabilità nelle difese della base navale di Scapa Flow, nelle isole Orcadi: le fotografie aeree rivelano un passaggio tra i relitti affondati a Kirk Sound, l'ingresso orientale della rada, appena sufficiente a far passare un sommergibile in superficie. Dönitz convoca Prien e gli illustra il piano. Prien chiede ventiquattr'ore di riflessione e risponde affermativamente: «*Posso farcela*». È un atto di giudizio militare raro: né sfrontatezza cieca né prudenza eccessiva, ma valutazione lucida di un rischio accettabile.

L'8 ottobre 1939 l'U-47 lascia Kiel. Il 13 ottobre, a circa 28 miglia dall'ingresso della rada, Prien fa immergere il sommergibile e attende sul fondo per quasi venti ore. Alle 23:31 affiora. Il cielo è sgombro di nuvole, ma un'aurora boreale illumina l'orizzonte con chiarezza insidiosa. La corrente di marea è forte e contraria. All'imboccatura di Kirk Sound, un cavo teso tra i relitti si impiglia nel sommergibile, che rimane incastrato. Prien espelle l'aria dalle casse con un gesto netto: l'U-47 si libera e scivola oltre. Alle 00:58 del 14 ottobre il sommergibile è all'interno di Scapa Flow. La Home Fleet non è alla fonda: solo due sagome nell'oscurità. Prien identifica la corazzata HMS Royal Oak, che nel 1916 aveva combattuto nella battaglia dello Jutland. Ordina il lancio. La prima salva va a vuoto o esplose senza danno. Prien inverte la rotta, ricarica i tubi di lancio e attacca di nuovo. Questa volta tre siluri colpiscono il bersaglio in rapida successione: in diciannove minuti la Royal Oak si rovescia e affonda, portando con sé 833 dei suoi 1.234 uomini. L'U-47 fugge nella notte, evita i cacciatorpediniere in allerta, esce da Kirk Sound contro corrente e alle prime luci dell'alba è al sicuro in mare aperto.

Il ritorno in Germania è trionfale. Dönitz è sulla banchina a Wilhelmshaven ad accogliere personalmente il comandante e il suo equipaggio, conferendo a ciascun membro la Croce di Ferro. Poi il volo a Berlino, la parata, l'udienza con Hitler, che consegna a Prien la Croce di Cavaliere della Croce di Ferro — il primo comandante di U-Boot a riceverla — e ordina la pubblicazione di un'autobiografia. Prien diventa il primo eroe di guerra della Germania, il «*Toro di Scapa Flow*»: l'emblema di un toro sbuffante (*Der schnaubende Stier*) viene dipinto sulla torretta dell'U-47 e diventa il simbolo della 7a Flottiglia U-Boot.

Nei diciotto mesi successivi Prien conduce nove ulteriori pattugliamenti operativi, affondando trenta navi mercantili per oltre 162.000 tonnellate di stazza lorda e danneggiandone altre otto. Nel sesto pattugliamento, nel giugno 1940, affonda otto navi per 51.483 tonnellate in un'unica missione, un risultato straordinario. Nelle battaglie dei convogli si rivela spesso il primo a localizzare le formazioni nemiche, fungendo da ricognitore avanzato prima di richiamare gli altri U-Boot del branco. Nella battaglia del convoglio HX 79 è Prien che individua e tallona il convoglio e lo segnala agli altri sommergibili, affondando poi quattro navi di propria mano. Dönitz stesso, preoccupato per il logoramento dei migliori comandanti, propone a Prien di trasferirsi a un reparto di addestramento. Prien rifiuta: vuole restare con il suo equipaggio e il suo sommergibile.

Il 20 febbraio 1941 l'U-47 salpa da Lorient per la sua decima e ultima missione. Quattro giorni dopo attacca il convoglio OB 290, affondando quattro navi per 16.310 tonnellate. L'ultimo messaggio radio dell'U-47 viene ricevuto la mattina del 7 marzo, in una posizione a sud dell'Islanda. Poi il silenzio. Per decenni si è attribuito l'affondamento al cacciatorpediniere britannico HMS Wolverine; ricerche più recenti ipotizzano che l'U-47 possa essere stato colpito da uno dei suoi stessi siluri ad anello, tornato indietro dopo aver mancato il bersaglio.

Prien aveva trentatré anni. La morte non viene annunciata ufficialmente fino al 23 maggio 1941, per non demoralizzare le truppe. Churchill la annuncia alla Camera dei Comuni. La propaganda britannica distribuisce in Germania volantini con la domanda: «*Dove è Prien?*».

## Virtù umane e navali

### *Dedizione*

La storia di Prien inizia con una scelta che spiega bene il suo carattere: nel 1933, già in possesso del brevetto di capitano della marina mercantile, si arruola come comune marinaio, ricominciando dal basso in una struttura gerarchica rigida. Non cerca scorciatoie, non usa le sue competenze per reclamare un grado che tecnicamente

avrebbe potuto richiedere: dimostra di credere nel percorso meritocratico e di voler guadagnare il proprio posto con la fatica.

Questa scelta iniziale rispecchia una dedizione al servizio che non è performativa ma strutturale, radicata in un carattere abituato alla durezza fin dall'adolescenza. I quindici anni sulla marina mercantile, i velieri, il naufragio dell'Hamburg a diciassette anni: tutto questo costruisce una resistenza fisica e psicologica che pochi coetanei possono vantare.

A bordo dei sommergibili questa resistenza è messa alla prova ogni giorno: 238 giorni totali passati in mare su un'imbarcazione lunga 66 metri, senza aria fresca, con temperature estreme, sotto costante minaccia di attacchi con bombe di profondità. Prien non solo sopporta queste condizioni: le trascende, mantenendo la lucidità decisionale anche nei momenti di massima pressione.

### *Lealtà*

L'accettazione della missione di Scapa Flow è la più precisa illustrazione del rapporto di Prien con l'obbedienza. Dönitz gli presenta il piano e gli chiede di valutarlo. Prien non accetta ciecamente né rifiuta: chiede ventiquattr'ore, analizza le condizioni, valuta le probabilità di successo e risponde con un sì fondato sulla competenza.

È l'obbedienza di chi ha interiorizzato il senso del dovere senza annullare il proprio giudizio. Nei confronti del suo equipaggio, composto da giovani di diciotto-vent'anni che in quella missione avrebbero potuto morire, Prien manifesta un rispetto che si traduce nella condivisione delle informazioni: rivela la destinazione dell'operazione all'equipaggio solo al momento opportuno, ma lo fa apertamente, lasciando che chiunque potesse esprimere la propria posizione. In una struttura militare pervasa dal nazismo, questo è un atto di rispetto non scontato.

### *Appartenenza*

Per Prien il senso di appartenenza alla nazione e all'arma subacquea è genuino e profondo. Cresce in una Germania umiliata da Versailles e dall'occupazione della Ruhr, forgiata dalla sconfitta e dalla povertà. La Marina che sceglie è quella di una nazione che vuole riscattarsi. Questo non lo rende necessariamente un fanatico politico — le fonti storiche indicano che la sua era una lealtà pragmatica alla missione militare più che una militanza ideologica — ma spiega la forza del suo senso dell'onore e della patria.

Lo spirito di corpo che costruisce sull'U-47 è quello di un equipaggio d'élite che si riconosce nel proprio comandante. Prien non ha stelletta e decorazioni come autorità: ha la fiducia guadagnata missione dopo missione, la certezza che condivide i pericoli con i suoi uomini. L'emblema del toro dipinto sulla torretta non è un simbolo imposto dall'alto: è l'identità collettiva di quarantacinque uomini che scelgono di combattere insieme.

### *Autorevolezza*

La legittimazione di Prien ha radici profonde nell'esperienza. Non è un ufficiale di carriera che non ha mai navigato in condizioni difficili: è un capitano di lungo corso, un veterano di oceani e tempeste, un tecnico della navigazione che conosce le correnti di marea, le carene dei sommergibili, le caratteristiche balistiche dei siluri.

Questa conoscenza tecnica è la base della sua autorevolezza: gli uomini lo seguono perché sanno che sa. La gestione della crisi di Kirk Sound — il sommergibile incagliato nel cavo, la corrente contraria, l'aurora boreale che li illumina come un riflettore — dimostra una padronanza tecnica e un sangue freddo che nessuna decorazione può fabbricare.

La sua integrità è testimoniata dal rifiuto della proposta di Dönitz di trasferirsi a un incarico sicuro in addestramento: Prien sceglie di restare in mare con i suoi uomini piuttosto che salvarsi nell'anonimato delle retrovie. È una scelta che dice tutto.

### *Capacità di giudizio*

Se c'è un principio che innerva ogni singolo episodio della carriera di Prien, è il coraggio non come assenza di paura ma come capacità di agire nonostante essa. La penetrazione all'interno della baia di Scapa Flow richiede non solo abilità tecnica ma la capacità di prendere decisioni in frazioni di secondo sotto pressione estrema: quando il cavo si impiglia nello scafo, Prien deve decidere immediatamente se espellere l'aria dalle casse — operazione rumorosa che rischia di far scoprire il sommergibile dalle sentinelle poste sulla riva — o tentare di liberarsi in altro modo. Decide, e la decisione è giusta. Il suo istinto tattico si manifesta in ogni battaglia contro i convogli: è spesso il primo a individuare le formazioni nemiche, il primo a costruire la situazione tattica, il primo ad attaccare.

Ma il coraggio di Prien non è soltanto fisico: include il coraggio intellettuale di rifiutare una missione decorativa e sicura, il coraggio di scrivere nel diario di bordo quando ha sperimentato i difetti di alcuni siluri — evento che durante la campagna di Norvegia aveva fatto perdere la testa ad altri comandanti — «*I cannoni di legno sarebbero altrettanto utili in guerra*», frase lapidaria che rivela un giudizio critico tenuto saldo anche nella frustrazione.

### *Responsabilità*

La responsabilità di Prien verso il suo equipaggio è la costante silenziosa di ogni decisione che prende. Quando Dönitz gli presenta il piano per Scapa Flow, la prima riflessione che chiede a se stesso non riguarda la gloria personale ma la fattibilità dell'operazione. Vuole essere certo che la missione sia realisticamente eseguibile, non un gesto suicida.

La pianificazione della missione è meticolosa: Prien studia le fotografie aeree, le carte nautiche, i calcoli delle maree, identificando il momento preciso in cui la corrente gli permette di entrare e uscire. Ogni variabile è analizzata. Quando qualcosa va diversamente dal previsto — l'aurora boreale, il cavo, l'assenza della Home Fleet — Prien adatta il piano senza perdere la testa, dimostrando che la vera pianificazione non è rigidità ma la capacità di mantenere l'obiettivo nonostante le variazioni delle condizioni.

### *Consapevolezza*

La consapevolezza di Prien non è arroganza: è la fiducia di chi conosce i propri limiti con la stessa precisione con cui conosce le proprie capacità. Le ventiquattr'ore di tempo per valutare la situazione chieste a Dönitz prima di accettare la missione di Scapa Flow è l'atto di un uomo che si conosce abbastanza da non rispondere impulsivamente a una proposta che lo lusingherebbe. Egli vuole prima essere onesto con se stesso e poter decidere sui fatti dopo attenta valutazione.

La lucidità emerge con forza nel diario di bordo, documento raramente filtrato dalla propaganda: quando i siluri falliscono durante la campagna di Norvegia, Prien registra la realtà con parole crude, senza cercare alibi o scuse. Questa onestà con se stesso e con la gerarchia — che include la segnalazione precisa dei problemi tecnici piuttosto che la minimizzazione per non sembrare incapace — è una forma di maturità professionale non comune.

### *Padronanza*

Il sommergibile è un ambiente che non perdona gli scatti d'ira o le decisioni affrettate: ogni ordine sbagliato in immersione può essere fatale.

Prien governa se stesso con la stessa precisione con cui governa l'U-47. L'adattabilità è testimoniata dalla gestione di situazioni impreviste: nel cuore di Scapa Flow, quando si accorge che la Home Fleet non è alla fonda, non si scoraggia né abbandona la missione, ma ridefinisce gli obiettivi con la massima prontezza, spostando il sommergibile verso nord-ovest dove individua la Royal Oak.

La sua innovazione tattica si esprime nella funzione di ricognitore avanzato assunta nelle battaglie dei convogli: individua le formazioni nemiche, le tallona in superficie per ore trasmettendone la posizione via radio, e solo quando gli altri U-Boot sono pronti all'attacco coordina l'assalto. Questo coordinamento — in anticipo sui tempi rispetto alla dottrina degli anni successivi — prefigura le tattiche dei branchi che Dönitz renderà operativi nel 1941.

### *Motivazione*

Prien motiva con l'esempio. Quando Dönitz propone il trasferimento all'addestramento, la risposta di Prien — «*voglio restare con il mio battello*» — non è solo fedeltà sentimentale: è la dichiarazione pubblica che il comandante condivide il destino dei suoi uomini.

Questo messaggio, percepito dall'equipaggio, costruisce una coesione che nessuna allocuzione o decorazione potrebbe produrre. L'ottimismo operativo di Prien, la sua capacità di mantenere alta la motivazione missione dopo missione anche quando le perdite si accumulano e i siluri falliscono, è la risorsa più preziosa che un comandante di U-Boot possa possedere in un ambiente dove la demoralizzazione è sempre a un passo.

Il suo rifiuto di un compito nelle retrovie è anche un atto di rispetto verso i giovani marinai della 7a Flottiglia: dice loro, con il comportamento, che il rischio appartiene a tutti allo stesso modo.

### *Empatia*

L'empatia di un comandante di sommergibile si manifesta in modo diverso da quella degli altri ufficiali: non in grandi discorsi ma nella comprensione quotidiana dei meccanismi psicologici che tengono insieme un equipaggio in condizioni di stress estremo.

Prien condivide lo spazio ristrettissimo dell'U-47 con quarantaquattro uomini, dorme quando loro dormono, mangia quello che mangiano, respira la stessa aria rarefatta. Questa prossimità fisica è la base di una comunicazione diretta, priva delle mediazioni formali che nelle grandi navi di superficie separano il comandante dall'equipaggio.

### *Leadership*

Le testimonianze dei sopravvissuti di missioni precedenti, e le note di Dönitz, dipingono Prien come un comandante esigente ma giusto, capace di creare un senso di missione condivisa che trasforma un equipaggio di giovani marinai in un meccanismo preciso ed efficace.

La sua consapevolezza politica — il rifiuto di coinvolgersi nelle strutture del partito nazista, l'identità di soldato piuttosto che di attivista ideologico — è un'altra forma di lucidità che, pur nei limiti del contesto storico in cui opera, testimonia un senso del ruolo professionale tenuto distinto dalle strumentalizzazioni della propaganda.

### **Conclusioni**

Günther Prien rappresenta, nella storia militare del Novecento, una delle figure più complete e insieme più tragiche del comandante in combattimento.

La sua carriera è straordinariamente breve — meno di tre anni dall'inizio della guerra alla scomparsa — eppure densa di eventi, decisioni e risultati che basterebbero a riempire una vita intera.

In lui convergono qualità umane e professionali di raro equilibrio: la competenza tecnica del marinaio di lungo corso formatosi sui velieri, il sangue freddo del combattente addestrato a decidere in condizioni di pressione estrema, l'intelligenza tattica del comandante capace di adattare il piano alla realtà e non viceversa.

Ciò che colpisce maggiormente nell'analisi della sua figura attraverso i principi della leadership è la coerenza.

Prien non è un personaggio diverso a seconda del pubblico: è lo stesso uomo nella penombra del centro di controllo dell'U-47, nelle acque illuminate dall'aurora boreale di Scapa Flow, nella conferenza stampa al Ministero della Propaganda, nel dialogo privato con Dönitz quando rifiuta il trasferimento.

Questa coerenza tra il pubblico e il privato, tra le parole e i comportamenti, è la cifra più autentica di ogni vera leadership. La decisione di restare in mare con il suo equipaggio piuttosto che spostarsi in un ruolo sicuro rivela la dimensione etica del suo carattere: il comando non è per lui un privilegio da proteggere ma una responsabilità da condividere sino in fondo.

Va riconosciuta, con la necessaria onestà storica, la profonda ambiguità del contesto in cui Prien opera. Serve una Germania che ha intrapreso una guerra di aggressione, combatte sotto una bandiera retta da un regime criminale, e la sua fama è stata strumentalizzata dalla propaganda nazista in modi che lui stesso non controllava.

Le fonti indicano che la sua fu una lealtà alla missione militare e all'arma subacquea più che un'adesione fanatica all'ideologia: nessun documento lo associa ad attività di partito o a crimini di guerra.

La guerra sottomarina che combatte è condotta senza crudeltà gratuite. Dönitz stesso lo descrive come un subordinato leale e un organizzatore di eccezionale talento. Ma la distinzione tra servire con onore e servire una causa giusta è una delle più dolorose che la storia militare ci propone.

L'eredità di Günther Prien è complessa quanto la sua epoca. Come figura di leadership militare pura, la sua vita offre lezioni di straordinaria attualità: l'importanza della competenza tecnica come fondamento dell'autorità, il valore dell'esempio diretto nella costruzione della coesione, la necessità di mantenere il giudizio critico anche dentro le strutture gerarchiche, la forza di un carattere che non cambia registro a seconda della convenienza. Muore a trentatré anni, in mare, con i suoi uomini. In questo gesto finale — volontario, poiché avrebbe potuto sottrarsi — è forse la sintesi più autentica di tutto ciò che è stato.

## Bibliografia

### *Libri*

Prien, Günther, *Mein Weg nach Scapa Flow*, Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg, 1940.

Frank, Wolfgang, *Günther Prien: Vom U-Boot-Fahrer zum Fregattenkapitän*, Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg, 1940.

Frank, Wolfgang e Prien, Günther, *La mia battaglia*, Ulrico Hoepli, Milano, 1941.

### *Articoli e saggi*

Korganoff, Alexandre, "Il mistero di Scapa Flow", *Storia Militare*, n. 312, pp. 45-58, 2023.

Endrass, Engelbert, "Prién a Scapa Flow: l'impresa dell'U-47", *Rivista Marittima*, vol. 95, n. 2, pp. 112-120, 1940.