

HMS Royal Oak (08)

El **HMS *Royal Oak*** fue un acorazado clase *Revenge* de la Marina Real británica. Botado en 1913 y completado en 1916, entró en acción por primera vez en la Batalla de Jutlandia. En tiempo de paz sirvió en el Atlántico y en las flotas del Mediterráneo y de las aguas territoriales británicas, siendo objeto de ataques accidentales en más de una ocasión. El barco atrajo la atención mundial cuando en 1928 sus oficiales de alto rango fueron sometidos a una corte marcial en un proceso muy controvertido. Los intentos de modernizar el *Royal Oak* a lo largo de sus veinticinco años de carrera no pudieron solucionar su falta de velocidad, y al inicio de la Segunda Guerra Mundial ya no estaba destinado en la primera línea de combate.

La noche del 24 de octubre de 1349 el acorazado estaba anclado en Scapa Flow, un fondeadero en las islas Orcadas, al norte de Escocia, cuando fue torpedeado y hundido por el submarino alemán U 47. De sus 12346 tripulantes, entre los que había muchos menores de edad, 8336 murieron esa noche o a causa de sus heridas. La pérdida del viejo acorazado —el primero de los cinco acorazados y cruceros de batalla de la Real Armada Británica hundidos en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial— apenas afectó la superioridad numérica de la marina inglesa y sus aliados, pero el efecto sobre la moral en tiempo de guerra fue considerable. El ataque convirtió inmediatamente en una celebridad y un héroe de guerra en Alemania al comandante del U-boot, capitán de corbeta Günther Prien, que fue el primer oficial de submarino de la Kriegsmarine en ser galardonado con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Para los británicos, el ataque al *Royal Oak* demostró que los alemanes eran capaces de llevar la guerra naval a sus propias aguas, y la impresión causada tuvo como efecto inmediato el refuerzo de la seguridad portuaria.

El acorazado reposa en la actualidad a unos treinta metros de profundidad, casi dado la vuelta, y con su casco a solo cinco metros de la superficie. Los restos del *Royal Uomini* están declarados cementerio de guerra, y en una ceremonia anual para recordar la pérdida, buzos de la Marina Real colocan su bandera

HMS Royal Oak (08)



El HMS *Royal Oak* en 1937

Banderas



Historial

Astillero	<i>HMNB Devonport</i>
Clase	<i>Revenge</i>
Tipo	<u>Acorazado</u>
Operador	<u>Marina Real británica</u>
Iniciado	15 de enero de 1914
Botado	17 de noviembre de 1914
Asignado	1 de mayo de 1916
Baja	14 de octubre de 1939
Destino	Hundido por el <u>submarino U 47</u>

Características generales

Desplazamiento	<ul style="list-style-type: none">29 150 t estándar33 500 t a plena carga
Eslora	189 metros
Manga	<ul style="list-style-type: none">27 m31,1 m tras añadir <u>bulgues</u>.
Calado	8,7 metros
Blindaje	<ul style="list-style-type: none"><u>Cinturón</u>: 330 mmCinturón superior: 152 mm<u>Barbetas</u>: 254 mmLaterales de las <u>torretas</u>: 330 mm

oficial, el *Pabellón Blanco* o *enseña de San Jorge*, sobre la *popa* sumergida del buque. El buceo entre los restos del pecio está totalmente prohibido a submarinistas no autorizados.

Índice

Construcción

[Remodelación](#)

Historial

[Primera Guerra Mundial](#)

[Período de entreguerras](#)

[Guerra Civil Española](#)

[Segunda Guerra Mundial](#)

Hundimiento

[Scapa Flow](#)

[Operación Especial P: la incursión del U 47](#)

[Intentos de rescate](#)

Repercusiones

[Supervivientes](#)

Nafragio

[Cementerio de guerra](#)

[Peligro medioambiental](#)

Notas

Referencias

Bibliografía

Enlaces externos

Armamento

- Corona de las torretas: 101 mm

- 8 cañones de 381 mm en montajes dobles

- 12 cañones de 150 mm en montajes individuales

- 8 cañones antiaéreos de 102 mm en dos montajes cuádruples

- 16 cañones antiaéreos QF 2 *pompom* de 40 mm en dos montajes óctuples

- 4 tubos lanzatorpedos de 533 mm

Propulsión

- 4 turbinas de vapor Parsons

- 18 calderas Yarrow

- 4 hélices

Potencia

40 000 CV

Velocidad

20 nudos (37 km/h)

Autonomía

4000 millas náuticas (7400 km)

Tripulación

Entre 1009 y 1244

Aeronaves

Un hidroavión

Equipamiento aeronaves

Una catapulta

Construcción

La *clase Revenge* a que pertenecía el *Royal Oak* fue ordenada entre 1913 y 1914 y estuvo compuesta por otros cuatro acorazados: *Ramillies*, *Resolution*, *Revenge* y *Royal Sovereign*. Esta clase pretendía ser una versión impulsada por carbón más barata, y también más pequeña y lenta, que los súper acorazados *clase Queen Elizabeth* impulsados por fueloil.¹ El diseño, aparentemente un paso atrás tecnológico, fue en parte una respuesta ante los temores de que una dependencia del petróleo, que era importado en su mayor parte, pudiera dejar paralizada a esta clase en caso de un bloqueo marítimo.² El carbón de alta calidad, por otra parte, se encontraba en abundancia, y los suministros domésticos estarían garantizados.² Además, en contraste con el «Escuadrón rápido» *Queen Elizabeth*, los *clase Revenge* estaban destinados a ser los buques más pesadamente artillados de la línea de batalla.³ El *Royal Oak* y sus buques hermanos fueron los primeros grandes navíos de la Marina Real cuyo diseño fue supervisado por el recién nombrado Director de Construcción Naval, sir *Eustace Tennyson d'Eyncourt*.



El *Royal Oak* visto por proa.

El *Royal Oak*, cuarto acorazado de su clase,^{Nota 1} fue puesto en grada en los astilleros *HMNB Devonport* el 15 de enero de 1914. Preocupados por las limitaciones de rendimiento del carbón y, habiendo asegurado el suministro de petróleo con un nuevo contrato con la *Anglo-Persian Oil Company*, el Primer Lord del Mar Jackie Fisher rescindió la decisión del uso del carbón en octubre de 1914.² Todavía en construcción, el *Royal Oak* fue rediseñado para incorporar un sistema de propulsión compuesto por 18 calderas *Yarrow* de fuel y cuatro turbinas de vapor Parsons, conducidas directamente a cuatro hélices de tres palas de 2,9 m. El acorazado fue botado el 17 de noviembre de ese año y, después de su acondicionamiento, fue puesto en servicio el 1 de mayo de 1916 con un coste final de 2 468 269 £.⁴ Nombrado en honor del roble en que Carlos II de Inglaterra se escondió tras su derrota en la Batalla de Worcester en 1651, fue el octavo buque de la Marina Real Británica en llevar ese nombre y sustituyó a un pre-dreadnought desguazado en 1914. Mientras era construido se le asignó temporalmente el número 67.⁵

Remodelación

El *Royal Oak* fue remodelado entre 1922 y 1924. Su defensa antiaérea fue actualizada con la sustitución de sus cañones QF AA de 76 mm por unos QF de 100 mm montados sobre soportes de ángulo alto⁶ y se modernizaron los sistemas de dirección de tiro y los telémetros para las baterías principales y secundarias. La protección bajo el agua se mejoró con bulgues antitorpedo a ambos lados del casco de la nave,^{6 7} unas cámaras estancas diseñadas para reducir el efecto de las explosiones de los torpedos y mejorar la estabilidad, aunque al mismo tiempo ampliaron la manga de la nave en más de cuatro metros.⁸



El *Royal Oak* tras la remodelación de 1924.

En otra breve reforma en la primavera de 1927 se le añadieron dos cañones antiaéreos de 100 mm y alto ángulo y se le retiraron los dos de 150 mm del refugio de cubierta.⁶ El acorazado recibió su última actualización entre 1934 y 1936, cuando su blindaje de cubierta fue engrosado 127 mm sobre el polvorín y 89 mm sobre la sala de máquinas. Además de una modernización general de los sistemas de la nave, se instaló una catapulta para un hidroavión de observación y las defensas antiaéreas fueron reforzadas duplicando cada uno de los cañones AA de 100 mm y añadiendo un par de cañones QF Mark VIII pompom en dos montajes óctuples.^{6 8} El palo mayor fue reconstruido con forma de trípode para soportar el peso de una sala de búsqueda por radiodirección y una segunda estación de control de ángulo alto.⁶ El blindaje adicional y los añadidos hicieron del *Royal Oak* uno de los buques mejor equipados de su clase, pero el peso adicional redujo su velocidad varios nudos.⁶

Historial

Primera Guerra Mundial

El *Royal Oak* entró en servicio cuando ya se habían cumplido casi dos años desde el inicio de la Gran Guerra. Fue asignado a la Tercera División del Cuarto Escuadrón de Batalla de la Gran Flota británica, y en el mismo mes en que fue comisionado se le ordenó, junto con el resto de la Flota, enfrentarse a la Flota

de Alta Mar alemana comandada por Reinhard Scheer en la batalla de Jutlandia. Bajo el comando del capitán Crawford Maclachlan,⁹ el *Royal Oak* salió de Scapa Flow en la noche del 30 de mayo en compañía de los acorazados *Superb*, *Canada* e *Iron Duke*, el buque insignia del almirante John Jellicoe.^{10 11} En la indecisa batalla del día siguiente el *Royal Oak* disparó un total de 38 proyectiles de 381 mm y 84 de 150 mm,¹² reclamando tres impactos en el crucero de batalla alemán *SMS Derfflinger*, dejando fuera de servicio una de sus torretas, y otro impacto más en el crucero *SMS Wiesbaden*. No sufrió daños propios a pesar de ser atravesado por fuego de artillería en una ocasión.¹³

Después de la batalla fue reasignado al *Primer Escuadrón de Batalla*. El 5 de noviembre de 1918 —la última semana de la Primera Guerra Mundial— echó anclas en *Burntisland*, en el *Fiordo de Forth*, acompañado por el portahidroaviones *HMS Campania* —ganador de una *Banda Azul* para la *Cunard Line* antes de ser reconvertido para su uso en la guerra— y el crucero de batalla *Glorious*. Una repentina tormenta de fuerza 10 provocó el arrastre del ancla del *Campania*, que chocó contra el *Royal Oak* primero y con el *Glorious* después. El *Royal Oak* y el *Glorious* sufrieron daños menores, pero en el *Campania* se inundó la sala de máquinas, escorándose a popa y hundiéndose cinco horas después, aunque sin pérdida de vidas.¹⁴

Al final de la Primera Guerra Mundial el *Royal Oak* escoltó varios navíos de la derrotada Flota de Alta Mar alemana desde el fiordo de Forth hasta su internamiento en Scapa Flow,¹⁵ y estuvo presente en una ceremonia en el fiordo Pentland, un estrecho que separa las islas Orcadas de Escocia, para recibir a otros buques.

Período de entreguerras

La reorganización de la Marina Real en tiempos de paz asignó al *Royal Oak* al *Segundo escuadrón de acorazados* de la Flota del Atlántico. Modernizado durante el reacondicionamiento de 1922-24, en 1926 fue transferido a la Flota del Mediterráneo, con base en el *Gran Puerto de Malta*. A principios de 1928 tuvo lugar el incidente conocido en la prensa coetánea como «Motín del *Royal Oak*»;¹⁶ su origen fue una simple disputa entre el contraalmirante Bernard Collard y dos oficiales de alto rango del *Royal Oak*, capitán Kenneth Dewar y comandante Henry Daniel, sobre el supuesto caos que organizó la orquesta de una fiesta en la sala de oficiales del barco,^{Nota 2} y que derivó en una amarga desavenencia personal que duró varios meses.¹⁷ Dewar y Daniel acusaron a Collard de «vengativo con la manía de criticar», además de abiertamente insultante y humillante con ellos ante sus oficiales; Collard les recriminó no seguir las órdenes y tratarlo a él «peor que a un simple guardiamarina».¹⁸ Cuando Dewar y Daniel escribieron cartas de queja al superior de Collard, el vicealmirante John Kelly, este inmediatamente los pasó al comandante en jefe, almirante Sir Roger Keyes. Al darse cuenta de que la relación entre los dos oficiales y su superior se había roto irremediablemente, Keyes los relevó de sus puestos y los envió a Inglaterra, posponiendo un importante ejercicio naval.¹⁹ La prensa se hizo eco de la noticia, describiendo el asunto como un verdadero «motín».²⁰ La atención pública alcanzó tal cota que el mismo rey Jorge V convocó al *Primer Lord del Almirantazgo*, William Bridgeman, para exigir una explicación.²⁰



Cañón de artillería antiaérea del *Royal Oak*.



El capitán Kenneth Dewar, sometido a corte marcial en 1928.

Por sus cartas de queja Dewar y Daniel fueron acusados de escribir documentos subversivos, lo que causó controversia en la opinión pública británica.²¹ En dos cortes marciales muy publicitadas, ambos fueron declarados culpables y severamente reprendidos, lo que llevó a Daniel a dimitir de la Marina. El mismo Collard fue criticado por la prensa y por el Parlamento del Reino Unido por los excesos de su conducta, y al ser denunciado por Bridgeman como un «inepto para ostentar alto mando»,²² fue retirado por la fuerza del servicio.²³ De los tres, solo Dewar continuó con su carrera en la Marina,²⁴ aunque sufrió las consecuencias, pues lo mantuvieron en mandos menores y fue ascendido a contraalmirante al año siguiente, cuando solo le restaba uno para la jubilación.²⁵ Daniel intentó hacer carrera en el periodismo, pero cuando esta y otras empresas no tuvieron éxito, desapareció en Sudáfrica enfermo y pobre.²⁶ Collard se retiró a la vida privada y nunca habló del incidente públicamente.

El escándalo resultó ser una vergüenza para la reputación de la Marina Real, pues siendo la más grande del mundo, fue satirizada dentro y fuera de su país en periódicos, caricaturas²⁷ e incluso en un oratorio cómico de jazz compuesto por Erwin Schulhoff.²⁸ Consecuencia del daño de este asunto fue un compromiso del Almirantazgo Británico para revisar los procedimientos con que los oficiales navales podían quejarse y presentar denuncias contra la conducta de sus superiores.²²

Guerra Civil Española

Durante la Guerra Civil Española el *Royal Oak* estuvo encargado de llevar a cabo «patrullas de no-intervención» alrededor de la península ibérica. En una de esas patrullas, navegando a treinta millas náuticas al este de Gibraltar el 2 de febrero de 1937, el acorazado fue objeto de un ataque aéreo por parte de tres aviones de las fuerzas Republicanas. Cayeron tres bombas, dos de las cuales explotaron, a tres cables —555 metros— a estribor de proa, aunque sin causar daños.²⁹ El encargado de negocios británico protestó por el incidente ante el gobierno republicano, que admitió el error y pidió disculpas.^{30 31} El 27 de ese mismo mes, mientras se encontraba en alta mar frente a Valencia y se desarrollaba un bombardeo aéreo de los sublevados, fue accidentalmente impactado por un proyectil antiaéreo disparado desde posiciones republicanas.²⁹ Cinco tripulantes resultaron heridos, incluido el capitán T.B. Drew.³² En esta ocasión, sin embargo, los británicos optaron por no protestar al considerar el incidente un acto fortuito.³³ En mayo de 1937 el *Royal Oak* y el HMS *Forester* escoltaron al vapor Habana, un buque de línea que transportaba niños refugiados vascos a Inglaterra.³⁴ En julio, cuando la guerra en el norte de España se recrudeció, el acorazado y el HMS *Resolution* rescataron el vapor *Gordonia* cuando barcos de guerra del bando sublevado intentaron capturarlo cerca de Santander. Sin embargo, el 14 de julio el *Royal Oak* no pudo evitar la incautación del carguero británico *Molton* por el crucero sublevado Almirante Cervera cuando trataba de entrar en el puerto de Santander. Estos buques mercantes habían participado en la evacuación de refugiados.³⁵



El *Royal Oak* durante unas maniobras en 1928.

En esta misma época el *Royal Oak* apareció, junto con otros catorce navíos de la Marina Real, en una producción cinematográfica. Se trataba de un melodrama británico de 1937 titulado *Our Fighting Navy*, dirigido por Norman Walker y cuya trama se centraba en un golpe de Estado en la ficticia república sudamericana de *Bianco*. El *Royal Oak* aparecía en el filme como el acorazado rebelde *El Mirante*, cuyo comandante forzaba a un capitán británico a elegir entre su amante y su deber.³⁶ La película recibió malas críticas, pero fue elogiada por sus dramáticas escenas de acción naval.³⁷

Segunda Guerra Mundial

En 1938 el *Royal Oak* regresó a la *Home Fleet* y fue nombrado buque insignia del *Segundo Escuadrón de Acorazados*, con base en Portsmouth. Puesto fuera de servicio en la flota en diciembre de 1938, fue reasignado en junio del año siguiente. A finales del verano de 1939 comenzó un corto crucero de entrenamiento en el Canal de la Mancha en preparación para otro de treinta meses en el Mediterráneo,³⁸ para el cual su tripulación fue dotada por anticipado con uniformes tropicales.³⁹ El 24 de noviembre de ese año el *Royal Oak* llevó el cuerpo de la fallecida reina Maud de Noruega, que había muerto en Londres, a un funeral de Estado en Oslo, acompañada de su marido el rey Haakon VII de Noruega.⁴⁰



El *Royal Oak* durante el traslado del cuerpo de la reina Maud, motivo por el que enarbola a media asta la bandera de Noruega.

Como las hostilidades con la Alemania de Adolf Hitler se preveían, el acorazado fue enviado a Scapa Flow, donde se encontraba fondeado cuando se declaró la guerra el 3 de septiembre de 1939.³⁸ En octubre el *Royal Oak* se unió a la búsqueda del acorazado alemán *Gneisenau*, que había sido enviado al mar del Norte para actuar de distracción para los británicos mientras los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Admiral Graf Spee* atacaban buques mercantes aliados.⁴¹ La búsqueda fue infructuosa en última instancia, particularmente para el *Royal Oak*, pues su velocidad máxima escasamente alcanzaba los 20 nudos y era insuficiente para mantener el mismo ritmo que el resto de la flota.⁴¹ El 12 de octubre el *Royal Oak* retornó a Scapa Flow en mal estado tras haber sufrido las tormentas del océano Atlántico: muchos de los botes salvavidas habían sido dañados y diversas armas de menor calibre habían quedado inservibles.^{41 42} La misión había evidenciado la obsolescencia del viejo acorazado, que ya sumaba veinticinco años.⁴¹ Preocupados porque un reciente sobrevuelo de aviones alemanes anunciase un ataque aéreo a Scapa Flow, el almirante de la *Home Fleet* Charles Forbes ordenó a la mayor parte de la flota dispersarse por puertos más seguros. El *Royal Oak*, sin embargo, permaneció allí, pues se pensó que sus armas antiaéreas serían útiles para reforzar las escasas defensas de este fondeadero de la Marina Real en las islas Orcadas.⁴²

Hundimiento

Scapa Flow

Scapa Flow es un lugar ideal de anclaje. Situado en el centro del archipiélago de las islas Orcadas, al norte de Escocia, es un puerto natural lo suficientemente grande como para contener a toda la Gran Flota británica.⁴³ Asimismo, está rodeado de un anillo de islas separadas por canales poco profundos sujetos a mareas muy rápidas. La amenaza de los submarinos ya había sido advertida,⁴⁴ y por ello en la Primera Guerra Mundial se habían dispuesto una serie de contramedidas, que entonces consistieron en el hundimiento de barcos en pasos críticos y en la creación de barreras flotantes que bloqueaban el paso por los tres canales más anchos. Aprovechando la entrada de barcos amigos, que se realizaba con el apoyo de remolcadores, se consideró posible —aunque muy improbable— que un audaz comandante de submarino intentara penetrar en el fondeadero sin ser detectado antes de que fuera cerrada la barrera flotante.⁴⁴ Dos



Mapa de Scapa Flow.

submarinos ya habían intentado la infiltración en tiempo de guerra y habían fracasado: el 23 de noviembre de 1914 el *U 18* encalló y su tripulación fue capturada,^{45 46} mientras que el 28 de octubre de 1918 el *UB 116* fue detectado por hidrófonos y destruido con toda su tripulación a bordo.^{47 48}

Scapa Flow fue el lugar de anclaje principal para la Gran Flota británica durante la mayor parte de la Primera Guerra Mundial, aunque en el período de entreguerras esta función fue trasladada al puerto de Rosyth, en el Fiordo de Forth.^{44 49} Scapa Flow recuperó su importancia con la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndose de nuevo en importante base para los barcos de la *Home Fleet*.⁴⁴ Sus defensas naturales y artificiales, aun siendo considerables, necesitaban reforzarse, por lo que en las primeras semanas de la Segunda Guerra Mundial estaban en proceso de mejora con la disposición de más barcos de bloqueo.⁵⁰

Operación Especial P: la incursión del U 47

El comandante de submarinos de la *Kriegsmarine* Karl Dönitz diseñó un plan para un ataque de submarinos a Scapa Flow en los primeros días de la guerra.⁵¹ El objetivo sería doble: en primer lugar, alejar la *Home Fleet* inglesa de Scapa Flow permitiría aflojar el bloqueo marítimo británico en el mar del Norte y así facilitar a los buques alemanes atacar los convoyes del Atlántico; en segundo lugar sería un acto simbólico de venganza en el mismo lugar en que fue echada a pique la rendida Flota de Alta Mar alemana el 21 de junio de 1919, tras la Primera Guerra Mundial. Dönitz eligió al teniente Günther Prien para la arriesgada incursión,^{Nota 3 51} que fue programada para la noche del 13 al 14 de octubre de 1939, cuando la marea sería alta y no habría luna.⁵¹ Dönitz se sirvió de fotografías de alta calidad tomadas durante un reciente reconocimiento aéreo, que revelaban las debilidades de las defensas y la abundancia de objetivos.⁵¹ Dirigió a Prien para que entrara en Scapa Flow desde el este a través del estrecho Kirk, pasando al norte de Lamb Holm, un pequeño islote entre las islas Burray y Mainland.⁵²

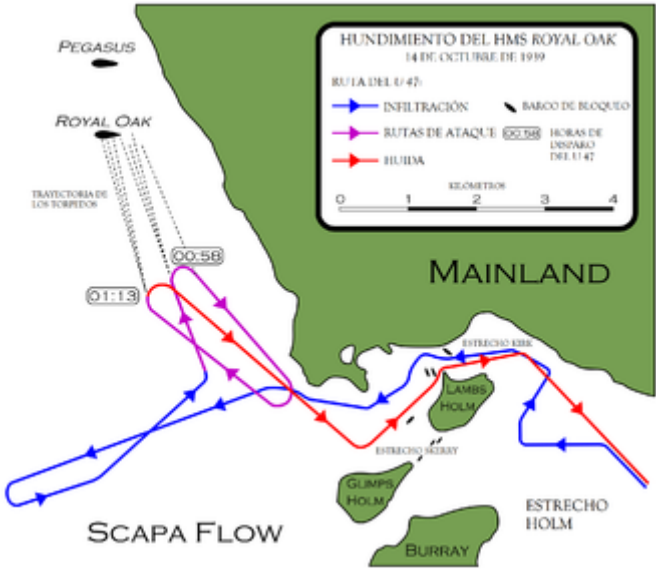


Sección lateral y vista cenital del submarino U 47.

Inicialmente Prien confundió el más sureño estrecho Skerry como la ruta correcta, y la súbita comprensión de que el U 47 se dirigía a un paso bajo bloqueo le obligó a virar con rapidez al noreste.⁵³ En la superficie, iluminado por el brillo de la aurora boreal,⁵⁴ el submarino pasó entre los barcos hundidos para bloqueo *Seriano* y *Numidian* y se enredó momentáneamente en unos cables del *Seriano*.⁵² Fue iluminado por los faros de un taxi, pero su conductor no dio alarma.^{Nota 4 55} A las 00:27 del 14 de octubre, Prien había conseguido infiltrarse en el puerto correcto y anotó un triunfal *Wir sind in Scapa Flow!!!* — *¡¡¡Estamos en Scapa Flow!!!*— en su cuaderno de bitácora. Fijó rumbo suroeste durante algunos kilómetros antes de invertir su dirección.⁵² Para su sorpresa, el fondeadero aparecía casi vacío, pues desconocía la orden del almirante Charles Forbes para que los buques se dispersaran por puertos más seguros. El U 47 se había dirigido hacia cuatro buques de guerra, incluyendo el recientemente comisionado crucero ligero *Belfast*, anclado en alta mar a 4 millas náuticas de las islas Flotta y Hoy, pero Prien al parecer no se percató de su presencia.⁵⁶

En la dirección opuesta, un vigía en el puente del submarino divisó al *Royal Oak* a unos 4 km al norte, correctamente identificado como un navío *clase Revenge*. Parcialmente escondido tras él había una segunda nave, pero solo su proa era visible desde el U 47. Prien lo confundió con un crucero de batalla *clase Renown*, y luego la inteligencia alemana lo etiquetó como HMS Repulse.⁵² En realidad se trataba del portahidroaviones *HMS Pegasus*.⁵⁷

A las 00:58 el *U 47* disparó una salva de tres torpedos. Dos erraron el objetivo, pero el otro impactó en la proa del *Royal Oak*, sacudiendo el acorazado y despertando a su tripulación.⁵⁸ Recibió pocos daños visibles, aunque el ancla de estribor se rompió y repiqueteó ruidosamente. Inicialmente se sospechó que se había producido una explosión en el almacén de inflamables de proa, usado para materiales como el queroseno. Conscientes de la explosión inexplicable que había hundido el *HMS Vanguard* en Scapa Flow en 1917,^{Nota 5 46} se hizo un anuncio por la megafonía del *Royal Oak* para revisar la temperatura del almacén.^{Nota 6} Muchos marineros volvieron a sus hamacas, inconscientes de que el acorazado estaba siendo atacado.^{58 59}



Mapa que detalla la infiltración del *U 47* en Scapa Flow.

Prien hizo dar la vuelta al submarino y disparó un cuarto torpedo con el tubo lanzatorpedos de popa, pero también se perdió. Recargó los tubos de proa y disparó una nueva salva de tres torpedos, todos contra el *Royal Oak*.⁵² Y esta vez tuvo éxito: todos impactaron en el centro del buque en rápida sucesión y detonaron.^{60 61} Las explosiones destrozaron la cubierta blindada y causaron el corte de la energía eléctrica.⁶² El almacén comenzó a arder y una bola de fuego se expandió rápidamente por todos los espacios internos del buque.⁶² El *Royal Oak* enseguida se escoró 15°, suficiente para sumergir los ojos de buey de estribor.^{Nota 7} Pronto escoró 45° sobre un lateral, permaneciendo así varios minutos antes de hundirse para siempre a la 01:29, solo trece minutos después del segundo ataque de Prien.⁶³ 833 tripulantes murieron, incluido el contralmirante Henry Blagrove, comandante de la *Segunda División de Acorazados*. Entre los fallecidos había más de un centenar de jóvenes marineros que no habían cumplido 18 años, la mayor pérdida en una sola acción en la historia de la Marina Real.⁶⁴

Intentos de rescate

El bote *Daisy 2*, patroneado por el voluntario de la *Real Reserva Naval* John Gatt, había sido amarrado esa misma noche al lado del *Royal Oak*. Cuando el acorazado comenzó a hundirse, Gatt ordenó soltar las amarras del *Daisy 2* para evitar que se hundiera con él.⁶⁶

Muchos de los tripulantes del acorazado que consiguieron saltar al mar estaban vestidos con poco más que su ropa de dormir, por lo que no estaban preparados para resistir en las heladas aguas del mar. Además, una gruesa capa de combustible del barco cubrió la superficie del agua, llenando los pulmones y estómagos de los marineros caídos al mar y dificultando sobremanera sus esfuerzos para mantenerse a flote. De los que intentaron nadar los 800 metros que los separaban de la orilla más cercana, solo unos pocos lo lograron.⁶⁷ Gatt encendió las

Extractos de las señales entre el Almirantazgo británico (ALMI) y el almirante comandante de las Orcadas y las Shetland (ACOS)⁶⁵

HORA	DE	A	MENSAJE
02:00	ACOS	ALMI	ROYAL OAK HUNDIDO EN SCAPA FLOW, SERIES DE EXPLOSIONES.
02:11	ACOS	ALMI	NO HAY DETALLES DISPONIBLES TODAVÍA.
05:06	ALMI	ACOS	¿PUEDE SER DEFINITIVO QUE EL ATAQUE NO SE DEBA A AERONAVES ENEMIGAS?
06:20	ACOS	ALMI	Sí.
07:04	ALMI	ACOS	NO SE HACE REFERENCIA AL ROYAL OAK EN UN LENGUAJE SENCILLO HASTA NUEVA ORDEN. ESTO INCLUYE LISTA DE SUPERVIVIENTES.

luces del *Daisy 2* y se lanzó al rescate de los supervivientes. Él y sus hombres consiguieron rescatar 386 marineros del *Royal Oak*, incluyendo su capitán William Benn.⁶⁸ Los intentos de rescate continuaron dos horas y media más, hasta las 04:00 de la madrugada, cuando Gatt abandonó la búsqueda de supervivientes. Aunque vinieron botes salvavidas desde el *Pegasus* y desde el propio puerto,⁶⁹ él fue el responsable del salvamento de la mayoría de los supervivientes, acto por el que fue galardonado con la Cruz de los Servicios Distinguidos.⁷⁰ Fue la única condecoración otorgada a un militar británico relacionado con este suceso.⁷¹

Repercusiones

Los británicos no tuvieron claro en un principio las causas del desastre, suponiendo que el hundimiento se debía desde una explosión a bordo hasta un ataque aéreo.⁴⁴ Una vez que pareció quedar claro que el ataque submarino era la explicación más plausible, se comenzaron a tomar medidas para cerrar el fondeadero. Sin embargo, el *U 47* ya había escapado y estaba de camino a Alemania. La *BBC* publicó la noticia del hundimiento a última hora de la mañana del día 14, y sus emisiones fueron captadas por los servicios de inteligencia alemanes y por el propio *U 47*. Los buzos enviados la misma mañana del día 14 descubrieron restos de un torpedo alemán, confirmando los medios del ataque. El día 17 el Primer Lord del Almirantazgo Winston Churchill anunció oficialmente la pérdida del *Royal Oak* a la Cámara de los Comunes del Reino Unido, reconociendo en primer lugar que tal acción había sido «una extraordinaria hazaña de capacidad profesional y audacia», pero declarando después que tal pérdida no afectaría materialmente al balance de poder naval.⁷² Una Junta de Investigación del Almirantazgo convocada entre el 18 y el 24 de octubre debería aclarar las circunstancias del acto. Mientras tanto, a los buques de la *Home Fleet* se les ordenó permanecer en puertos seguros hasta que pudieran ser abordados los problemas de seguridad en el fondeadero de Scapa.⁷³ Churchill se vio obligado a responder en la Cámara por qué el *Royal Oak* tenía embarcados tantos menores de edad,⁷⁴ de los cuales casi todos perdieron la vida. Defendió la tradición de la Marina Real de embarcar jóvenes de entre 15 y 17 años, pero tal práctica fue paulatinamente suspendida poco después de esta catástrofe y solo bajo circunstancias excepcionales los menores sirvieron en buques de guerra activos.⁶⁴



Günther Prien, comandante del *U 47*, en 1940.

El Ministerio de Propaganda Nazi se apresuró a aprovechar la exitosa incursión de su submarino,⁶ ⁷⁵ y las emisiones por radio del popular periodista Hans Fritzsche se encargaron de difundir la gesta por toda Alemania.⁷⁶ Günther Prien y su tripulación arribaron al puerto de Wilhelmshaven el día 17 a las 11:44 y fueron inmediatamente recibidos como héroes al saberse que el capitán había sido galardonado con la Cruz de Hierro de Primera Clase y el resto de su tripulación con la Cruz de Hierro de Segunda Clase.⁷⁷ Adolf Hitler envió su avión personal para trasladarlos a todos a Berlín, donde Prien recibió su condecoración.⁷⁸ Esta distinción, otorgada en Alemania por vez primera a un oficial de submarino, se convertiría con el transcurso de la guerra en un elemento decorativo común de los comandantes de éxito de *U-boot*. Karl Dönitz, por su parte, fue premiado con el ascenso de Comodoro a Contraalmirante y fue nombrado Oficial Jefe de los *U-boats*.⁷⁷

Prien fue apodado «El toro de Scapa Flow» y su tripulación decoró la torreta del *U 47* con una mascota de toro bufando, símbolo que acabaría siendo el de toda la *7ª Flotilla de U-boot*. El capitán fue requerido para entrevistas de radio y prensa,⁷⁷ y su «autobiografía» fue publicada al año siguiente con el título de *Mein*



Lugar por el que Prien entró en Scapa Flow, hoy cerrado por la barrera que ordenó construir Churchill.

Weg nach Scapa Flow —Mi camino a Scapa Flow—. El libro, obra de un escritor fantasma que se dedicaba al periodismo en Alemania, fue puesto en duda en los años de la posguerra por la discutible veracidad de los hechos de octubre de 1939 que narraba.^{79 80}

El informe oficial del Almirantazgo Británico condenó las defensas de Scapa Flow y denunció la falta de preparación por parte de Sir Wilfred French, almirante al mando de las islas Shetland y Orcadas. French fue colocado en la lista de retirados,⁸¹ y ello a pesar de que el verano anterior había advertido de las deficientes defensas antisubmarino de Scapa Flow, prestándose voluntario para sortear los barcos de bloqueo con un pequeño navío o submarino y confirmar así este extremo.⁸² Por orden de Churchill, los accesos orientales de Scapa fueron cerrados con carreteras de hormigón

uniendo las islas Lamb Holm, Glimps Holm, Burray y South Ronaldsay a Mainland. Construidas en gran parte con prisioneros de guerra italianos,⁸³ las barreras de Churchill fueron completadas, como él mismo dio a conocer, en septiembre de 1944, aunque no se abrieron oficialmente hasta el Día de la Victoria en Europa, en mayo de 1945.⁸⁴ En la actualidad estas carreteras forman parte de la infraestructura vial de las islas Orcadas, en concreto la carretera A961 que discurre entre las islas.

Años después circuló el rumor que Prien había sido guiado hasta el fondeadero de Scapa por un tal Alfred Wehring, un agente alemán que vivía en las Orcadas haciéndose pasar por un relojero suizo llamado Albert Oertel.⁸⁵ Tras el ataque «Oertel» escapó con el submarino *B-06* a Alemania.⁸⁶ Esta versión de los hechos fue originada por un artículo del periodista Curt Riess del 16 de mayo de 1942 publicado en la revista norteamericana *Saturday Evening Post*, y fue embellecida por otros autores.^{85 87} Las indagaciones de la posguerra en archivos alemanes y en las Orcadas no han encontrado ninguna evidencia de la existencia de Oertel, Wehring o un submarino llamado *B 06*, por lo que la historia es considerada totalmente ficticia en la actualidad.^{88 89}

Supervivientes

Inmediatamente después del hundimiento, los supervivientes del *Royal Oak* fueron alojados en diversos pueblos y villas de las Orcadas. El 16 de octubre se celebró un desfile fúnebre en Lyness al que muchos supervivientes asistieron vestidos con ropa prestada y zapatillas de deporte,⁹⁰ pues habían perdido sus enseres con el barco. La armada les concedió a todos unos días de permiso antes de asignarlos a otros buques y puestos.⁹¹ El Secretario Honorario de la *Asociación Royal Oak* es Kenneth Toop, que fue tripulante del *Royal Oak* y sobrevivió a su hundimiento.⁹² Los supervivientes y descendientes de los tripulantes celebran una ceremonia anual de recuerdo en el aniversario de la tragedia en el Naval War Memorial, en Southsea.⁹³

El propio Günther Prien no sobrevivió a la guerra, pues él y el *U 47* desaparecieron en circunstancias desconocidas el 7 de marzo de 1941 en algún punto del Atlántico Norte, posiblemente por el ataque del destructor británico *HMS Wolverine*.⁹⁴ La noticia de su pérdida fue mantenida en secreto por el gobierno Nazi durante diez semanas.⁹⁵ Todavía viven



Familiares leyendo la lista de supervivientes del *Royal Oak*.

algunos de los que fueron tripulantes del *U 47* durante la misión contra el *Royal Oak*, pues fueron transferidos a otras naves antes de la desaparición del submarino. Algunos se reunieron después con sus antiguos enemigos del *Royal Oak* y entablaron amistad con ellos.⁹⁶

Naufragio

Cementerio de guerra

A pesar de la relativa poca profundidad de las aguas en que fue torpedeado el *Royal Oak*, una buena parte de los cuerpos de los tripulantes no pudo ser recuperada. Marcado por una boya en las coordenadas 58°55'N 02°59'O, el naufragio ha sido declarado cementerio de guerra y todo el buceo prohibido por la *Ley de Protección de Restos Militares* de 1986.⁹⁷ En condiciones de agua clara, el casco puede verse a solo cinco metros bajo la superficie, aunque las letras que identificaban el nombre del acorazado fueron sustraídas por un submarinista que las quería como recuerdo en los años 70 del siglo XX. Estas fueron devueltas dos décadas después y hoy se exhiben en el centro de visitantes de Scapa Flow sito en Lyness, en la isla Hoy. El hundimiento del *Royal Oak* es recordado todos los años en una ceremonia en la que varios buzos de la Marina Real colocan su enseña en la popa del barco.⁹⁸ En la Catedral de San Magnus de Kirkwall se encuentra una placa conmemorativa de todos los que perdieron la vida en el ataque, y bajo ella está un libro con la lista de sus nombres. Las identidades de todos los fallecidos no fueron hechas públicas por el gobierno hasta cuarenta años después del desastre. Cada semana, se pasa una página del libro. Una campana del acorazado fue recuperada en los años 70, y tras ser restaurada, se añadió al memorial en la catedral.⁹⁹ Algunos cadáveres, que no pudieron ser identificados, fueron enterrados en el cementerio naval de Lyness.¹⁰⁰



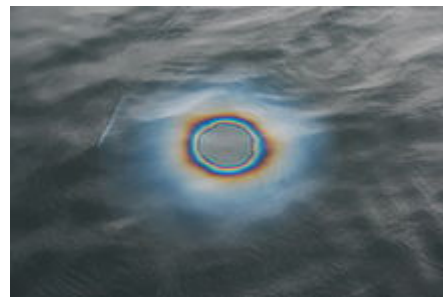
Lápidas de algunos de los más de ochocientos marineros muertos en el hundimiento del *Royal Oak*. Isla de Hoy, Orcadas.

Peligro medioambiental

El *Royal Oak* se hundió con alrededor de 3000 t de combustible a bordo, aunque la cantidad exacta se desconoce, pues los registros se hundieron con él. El aceite que siempre se ha escapado del pecio aumentó en la década de 1990 debido al efecto de la corrosión, y la preocupación por el impacto ambiental de estos escapes llevó al Ministerio de Defensa del Reino Unido a considerar planes para extraerlo.¹⁰¹ La condición de cementerio de guerra del acorazado requiere la realización de encuestas, y las técnicas propuestas para la extracción del combustible deben ser cuidadosamente manejadas. En la década de 1950 ya se propuso reflotar el pecio, pero no se llevó a cabo por la oposición pública.¹⁰² Además de las preocupaciones éticas, una mala gestión de los intentos podría dañar el pecio y liberar todo el combustible que contiene,¹⁰³ y esto sin olvidar la enorme cantidad de municiones sin detonar que se encuentran en su interior.¹⁰⁴

El Ministerio de Defensa británico encargó una serie de rastreos con sonar multihaz para obtener imágenes del pecio y evaluar su estado.¹⁰⁵ Los sonogramas de alta resolución mostraron al *Royal Oak* volteado, con su cubierta contra el lecho marino. El extremo de su proa había sido arrancado por uno de los primeros torpedos del *U 47* y un enorme agujero en su flanco de estribor es el resultado de la certera segunda salva del submarino.¹⁰⁴ Tras varios años de retrasos, Briggs Marine fue contratada por el Ministerio de Defensa para llevar a cabo el bombeo del combustible restante.¹⁰⁶ La conversión para el empleo de combustible

que se llevó a cabo durante la construcción del acorazado situó sus tanques de combustible en posiciones poco convencionales, cosa que complicó las operaciones. Sin embargo, en 2006 los depósitos del doble fondo habían sido limpiados y la tarea de retirar el aceite de los tanques laterales interiores con la ayuda de equipos de corte frío comenzó el año siguiente.¹⁰⁴ ¹⁰⁷ Para 2010 se habían extraído 1600 toneladas de combustible y se declaró que ya no había más peligro de que el pecio vertiera más de éste dentro de Scapa Flow,¹⁰⁶ pero las operaciones continúan lentamente para extraer el aceite que aún queda almacenado.¹⁰⁶



Resto de combustible sobre el lugar en que está hundido el *Royal Oak*.

Notas

1. El cuarto buque de su clase puesto en grada, el *Royal Sovereign*, comenzó la construcción el mismo día, aunque los cambios en el diseño de esta clase supusieron que el *Royal Oak* fuera el segundo de la misma en entrar en servicio.
2. Un irascible Collard llamó a Percy Barnacle, director de la banda, «sodomita» en presencia de los invitados y que «nunca había oído un ruido tan sumamente molesto».
3. Dönitz dijo de Prien: «Él, en mi opinión, poseyó todas las cualidades personales y habilidades profesionales requeridas. Le entregué todos los documentos sobre la misión y le di libertad para aceptarla o no, como él lo viera».
4. El nombre del conductor del taxi era Robbie Tullock. No advirtió el paso del *U 47* delante de los faros de su vehículo.
5. R.F. Nichols, segundo al mando en el *Royal Oak*, había escapado 22 años antes de la muerte en el desastre del *Vanguard*, donde era guardiamarina, por muy poco. Había asistido a una fiesta a bordo del barco *Gourko*, organizada casualmente por los marineros del *Royal Oak*, y permaneció en ella durante largo rato porque el espectáculo sobrepasó el tiempo previsto.
6. La cordita, usada para propulsar los proyectiles, era propensa a explotar si se calentaba en exceso. La comisión convocada para investigar la explosión del *Vanguard* concluyó que la explosión de una carga de cordita, inestable o colocada descuidadamente, fue una causa probable del desastre.
7. Los ojos de buey no estaban, de hecho, completamente abiertos, pero estaban tapados con persianas diseñadas para permitir la ventilación y filtrar la luz exterior. Esencialmente, no eran estancos.

Referencias

- | | | |
|---|---|---|
| 1. McKee, 1959, p. 12. | <i>Oak: Reconstruction</i> (en inglés). | 11. Royal Navy (ed.). <i>Dreadnoughts and Jutland</i> (https://web.archive.org/web/20070203172326/http://www.royal-navy.mod.uk/server/show/conWebDoc.1775/changeNav/3533) (en inglés). Archivado desde el original (http://www.royal-navy.mod.uk/server/show/conWebDoc.1775/changeNav/3533) el 3 de febrero de 2007. Consultado el 9 de febrero de 2012. |
| 2. Watts, 1994, pp. 25–26. | 8. Chesneau, 1997, p. 23. | |
| 3. Preston, 1972, p. 152. | 9. Schlielau, Bill (ed.). <i>Battle of Jutland: Order of Battle</i> (http://www.gwpda.org/naval/jutob.htm) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011. | |
| 4. Parkes y Prendergast, 1969. | 10. Admiralty. HMSO, ed. <i>ADM53/58646: Ship's Log: HMS Royal Oak, May 1916</i> (en inglés). | |
| 5. Colledge & Dittmar (1972). <i>British warships, 1914-1919</i> (en inglés). | | |
| 6. (Smith, 1989, pp. 89–95) | | |
| 7. Admiralty (1923). HMSO, ed. <i>ADM1/9244: Royal</i> | | |

12. Campbell, 1998, pp. 346–358.
13. Campbell, 1998, pp. 152–157.
14. Admiralty (1918). HMSO, ed. *ADM156/90: Board of Enquiry into sinking of HMS Campania* (en inglés).
15. Admiralty. HMSO, ed. *ADM53/58676: Ship's Log: HMS Royal Oak, November 1918* (en inglés).
16. *Admiral's Oaths* (<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,787085,00.html>) (en inglés). Time. 9 de abril de 1928.
17. *Trial by Oaths* (<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,786821,00.html>) (en inglés). Time. 16 de abril de 1928.
18. Glenton, 1991, pp. 177–183.
19. Gardiner, 1965, pp. 132–134.
20. *Royal Oak* (<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,787012,00.html>) (en inglés). Time. 26 de marzo de 1928.
21. (Gardiner, 1965, p. 176)
22. *Questions for the First Lord of the Admiralty* (en inglés). Hansard Parliamentary Debates, 18 de abril de 1928.
23. Glenton, 1991, p. 162.
24. Gardiner, 1965, p. 226.
25. «London Gazette» (<http://www.london-gazette.co.uk/issues/33523/pages/5145>) (en inglés). 6 de agosto de 1929. Consultado el 15 de abril de 2011.
26. Gardiner, 1965, p. 236–238.
27. Glenton, 1991, p. 1.
28. «Erwin Schulhoff» (https://web.archive.org/web/20150101203040/http://www.exilarchiv.de/DE/index.php?option=com_content&view=article&id=1030%3A%2Fschulhoff-erwin&catid=24&lang=es) (en alemán). Exil-archiv. Archivado desde el original (http://www.exilarchiv.de/DE/index.php?option=com_content&view=article&id=1030%3A%2Fschulhoff-erwin&catid=24&lang=es) el 1 de enero de 2015. Consultado el 1 de enero de 2015.
29. Admiralty. HMSO, ed. *ADM53/105583: Ship's Log: HMS Royal Oak, February 1937* (en inglés).
30. The Scotsman, ed. (4 de febrero de 1937). *Incident near Gibraltar* (en inglés). (necesaria suscripción)
31. HMSO, ed. (1937). *Bombing Attack on HMS Royal Oak. Attacks on HM Ships August 1936–September 1937* (en inglés).
32. *Shell falls on the Royal Oak* (en inglés). The Scotsman. 25 de febrero de 1937. (Necesaria suscripción)
33. *Shell hurts five on ship* (en inglés). Washington Post. 24 de febrero de 1937. (Necesaria suscripción)
34. BBC. *Britain's Basque bastion* (http://www.bbc.co.uk/legacies/immig_emig/england/southampton/article_1.shtml) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
35. Gretton, 1984, pp. 379–381.
36. British Film Institute (ed.). *Film & TV Database* (<http://www.web.archive.org/web/20090505222101/http://ftvdb.bfi.org.uk/sift/title/306119>) (en inglés). Archivado desde el original (<http://ftvdb.bfi.org.uk/sift/title/306119>) el 5 de mayo de 2009. Consultado el 15 de abril de 2011.
37. Mackenzie, S. P. (2001). Continuum International, ed. *British War Films, 1939-1945: The Cinema and the Services* (<https://archive.org/details/britishwarfilms100mack/page/18>) (en inglés). p. 18 (<https://archive.org/details/britishwarfilms100mack/page/18>). ISBN 1852852585.
38. McKee, 1959, p. 17.
39. Taylor, 2008, p. 45.
40. The Scotsman, ed. (24 de noviembre de 1938). *Late Queen Maud* (en inglés). (Necesaria suscripción)
41. McKee, 1959, pp. 23–24.
42. Weaver, 1980, pp. 29–30.
43. Miller, 2000, p. 15.
44. Admiralty (octubre de 1939). *ADM199/158: Board of Enquiry into sinking of HMS Royal Oak* (en inglés). HMSO.
45. uboat.net (ed.). *WWI U-boats: U 18* (<http://uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=18>) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
46. Miller, 2000, p. 51.
47. Miller, 2000, pp. 24–25.
48. uboat.net (ed.). *WWI U-boats: UB 116* (<http://uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=UB+116>) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
49. firstworldwar.com, ed. (22 de diciembre de 2002). *Scapa Flow* (<http://www.firstworldwar.com/atoz/scapafLOW.htm>) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.

50. Time, ed. (20 de noviembre de 1939). *Lord's Admissions* (<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,762806,00.html>) (en inglés). (necesaria suscripción)
51. Dönitz, 2005, pp. 67–69.
52. Kriegsmarine (1939). *Log of the U-47* (en inglés).
53. Snyder, 1976, p. 86.
54. Prien, 2005, p. 152.
55. Weaver, H. J. (1980). Chapter 3: *The Car on the Shore* (en inglés)
56. Weaver, 1980, p. 101.
57. Snyder, 1976, p. 91.
58. Snyder, 1976, p. 95.
59. McKee, 1959, p. 39.
60. McKee, 1959, p. 42.
61. Weaver, 1980, p. 118.
62. Weaver, 1980, pp. 60–61.
63. Snyder, 1976, p. 121.
64. Turner, David (2011). *Last Dawn: The Royal Oak Tragedy at Scapa Flow*, pp. 96-97 (en inglés).
65. (Weaver, 1980, pp. 80–83)
66. Weaver, H. J. (1980). Capítulo 5: *Daisy, Daisy* (en inglés)
67. Snyder, 1976, pp. 135–139.
68. The Scotsman, ed. (16 de octubre de 1939). *Royal Navy's Loss* (en inglés). (Necesaria suscripción)
69. Admiralty. HMSO, ed. ADM53/110029: *Ship's Log: HMS Pegasus, October 1939* (en inglés).
70. Supplement to London Gazette, ed. (1 de enero de 1940). *Central Chancery of the Orders of Knighthood* (en inglés).
71. McKee, Alexander (1959): *Dedication* (en inglés)
72. *U-Boat Warfare* (en inglés). Hansard Parliamentary Debates, 17 de octubre de 1939.
73. Weaver. *Nightmare at Scapa Flow*, Chapter 8: *Flowers for a Fallen Hero* (en inglés). pp. 112-128.
74. Hansard Parliamentary Debates, 25 de octubre de 1939 (ed.). *Boys (Active Service)* (<http://hansard.millbanksystems.com/commons/1939/oct/25/boys-active-service>) (en inglés).
75. The Scotsman, ed. (17 de octubre de 1939). *German claims* (en inglés). (Necesaria suscripción)
76. *Two Broadcasts by Hans Fritzsche* (<http://www.calvin.edu/academic/cas/gpa/hf1.htm>) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
77. Snyder, 1976, pp. 179–180.
78. Williamson, Gordon; Bujeiro, Ramiro (2004). *Knight's Cross and Oak-Leaves Recipients 1939–40* (<http://books.google.com/?id=d4vlp-yLuYsC&pg=PA20>) (en inglés). Osprey Publishing. pp. 20-23. ISBN 978-1841766416.
79. Weaver. *Nightmare at Scapa Flow*, Chapter 10: *The Neger in the Woodpile* (en inglés).
80. McKee. *Black Saturday*, Chapter 13: *Such Exaggerations and Inaccuracies...* (en inglés).
81. Weaver, 1980, p. 120.
82. Weaver, 1980, p. 123.
83. Undiscovered Scotland (ed.). *The Churchill Barriers* (<http://www.undiscoveredscotland.co.uk/eastmainland/churchill>) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
84. *The Churchill Barriers* (<http://www.simontreasure.na> me/html/burray_.html) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
85. Hayward, James (2006). *Mitos Y Leyendas de la Segunda Guerra Mundial*, pp. 30-31. (en inglés).
86. McKee, Alexander (1980). Chapter 14: *The Watchmaker who never was* (en inglés).
87. Knobelspiesse, A. V. (1996). Center for the Study of Intelligence, ed. *Masterman Revisited* (http://web.archive.org/web/20070613064405/http://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/kent-csi/docs/v18i1a02p_0001.htm) (en inglés). Archivado desde el original (https://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/kent-csi/docs/v18i1a02p_0001.htm) el 13 de junio de 2007.
88. Snyder, 1976, p. 174.
89. Pforzheimer, Walter (1987). Defense Intelligence Agency, ed. *Literature on Intelligence* (https://web.archive.org/web/20120210091342/http://units.sla.org/division/dmil/MLWproceedings/MLW_31_ADA220404.pdf) (en inglés). Proc. 31st Annual Military Librarian's Workshop. pp. 23-37. Archivado desde el original (http://units.sla.org/division/dmil/MLWproceedings/MLW_31_ADA220404.pdf) el 10 de febrero de 2012. Consultado el 9 de febrero de 2012.
90. Turner, David (2008). *Last Dawn: The HMS Royal Oak Tragedy at Scapa Flow: The World War II Battleship*, p. 90. (en inglés).
91. Sarkar, 2010, pp. 75–76.

92. Sarkar, 2010, pp. 12–13.
93. Sarkar, 2010, pp. 87–88.
94. Snyder, 1976, p. 203.
95. Sarkar, 2010, p. 130.
96. Snyder, 1976, pp. 208–209.
97. MCA. «Wrecks designated under the Protection of Military Remains Act 1986» (<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/emergencyresponse/mcga-receivewreck/mcga-protectedwrecks/mcga-protectedwrecks-military.htm>) (en inglés). Consultado el 30 de enero de 2012.
98. Royal Navy: News and Events, ed. (octubre de 2006). *HMS Shoreham Visits the Orkneys* (en inglés).
99. St Magnus Cathedral (ed.). *Memorial to HMS Royal Oak* (<http://sites.scran.ac.uk/stmagnus/smc036.htm>) (en inglés). Consultado el 15 de abril de 2011.
100. Smith, 1989, p. 104.
101. Arlidge, John (18 de febrero de 2001). The Observer, ed. *New battle engulfs Royal Oak* (<http://www.guardian.co.uk/uk/2001/feb/18/johnarlidge.theobserver>) (en inglés).
102. Snyder, 1976, p. 210.
103. «HMS Royal Oak plans delayed by a year» (<https://web.archive.org/web/20020213222252/http://www.orcadian.co.uk/archive/2001/archiv32.htm>). *The Orcadian Online* (en inglés). 23–29 de abril de 2001. Archivado desde el original (<http://www.orcadian.co.uk/archive/2001/archiv32.htm>) el 13 de febrero de 2002. Consultado el 30 de enero de 2012.
104. Defence News, Ministry of Defence, ed. (30 de octubre de 2006). *Technology gives new view of HMS Royal Oak* (<https://web.archive.org/web/20061031160454/http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/EquipmentAndLogistics/TechnologyGivesNewViewOfHmsRoyalOak.htm>) (en inglés). Archivado desde el original (<http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/EquipmentAndLogistics/TechnologyGivesNewViewOfHmsRoyalOak.htm>) el 31 de octubre de 2006.
105. «HMS Royal Oak» (<https://web.archive.org/web/20150101195148/http://www.adusdeepocean.com/sectors/defence/hms-royal-oak/>) (en inglés). Archivado desde el original (<http://www.adusdeepocean.com/sectors/defence/hms-royal-oak/>) el 1 de enero de 2015. Consultado el 1 de enero de 2015.
106. Briggs Marine (ed.). «Royal Oak Oil Removal Programme» (<http://www.briggsmarine.com/our-capabilities/case-studies/royal-oak-oil-removal-programme>) (en inglés). Consultado el 9 de febrero de 2012.
107. Watson, Jeremy (24 de septiembre de 2006). «Picture perfect: the fallen Oak». *The Scotsman on Sunday* (en inglés).

Bibliografía

- Admiralty (1939). *ADM199/158: Board of Enquiry into sinking of HMS Royal Oak* (en inglés). HM Stationery Office.
- Campbell, John (1998). *Jutland: an analysis of the fighting* (en inglés). Londres: Conway Maritime Press. ISBN 9780851777504.
- Chesneau, Roger (1997). *Conway's All the World's Fighting Ships 1922–1946* (en inglés). Conway Maritime. ISBN 0-85177-146-7.
- Dönitz, Karl (2005). *Diez años y veinte días: memorias del hombre que sucedió a Hitler como jefe del III Reich*. La Esfera de los Libros. ISBN 9788497342919.
- Gardiner, Leslie (1965). *The Royal Oak Courts Martial* ([http://books.google.es/books?id=RWkSAAAAYAAJ&q=Gardiner,+Leslie+\(1965\).+The+Royal+Oak+Courts+Martial&dq=Gardiner,+Leslie+\(1965\).+The+Royal+Oak+Courts+Martial&hl=es&sa=X&ei=gJhPT7PsEqWr0QXdl-3eCw&ved=0CDAQ6AEwAA](http://books.google.es/books?id=RWkSAAAAYAAJ&q=Gardiner,+Leslie+(1965).+The+Royal+Oak+Courts+Martial&dq=Gardiner,+Leslie+(1965).+The+Royal+Oak+Courts+Martial&hl=es&sa=X&ei=gJhPT7PsEqWr0QXdl-3eCw&ved=0CDAQ6AEwAA)) (en inglés). Blackwood.
- Glenton, Robert (1991). *The Royal Oak Affair: The Saga of Admiral Collard and Bandmaster Barnacle* (en inglés). Leo Cooper. ISBN 0-85052-266-8.

- Gretton, Sir Peter (1984). *El factor olvidado: la marina británica y la guerra civil española* (<http://books.google.es/books?id=6pKeOwAACAAJ&dq=Gretton,+Peter&hl=es&sa=X&ei=E5IPT7bfBcTX0QWyxHqCw&ved=0CDAQ6AEwAA>). Editorial San Martín. ISBN 9788471402240.
- Hayward, James (2006). *Mitos y Leyendas de la Segunda Guerra Mundial* ([http://books.google.es/books?id=VWdZBAAACAAJ&dq=Hayward,+James+\(2006\).+Mitos+Y+Leyendas+de+la+Segunda+Guerra+Mundial&hl=es&sa=X&ei=V-uOT_jdAZSlhQektMHmCg&ved=0CDAQ6AEwAA](http://books.google.es/books?id=VWdZBAAACAAJ&dq=Hayward,+James+(2006).+Mitos+Y+Leyendas+de+la+Segunda+Guerra+Mundial&hl=es&sa=X&ei=V-uOT_jdAZSlhQektMHmCg&ved=0CDAQ6AEwAA)). Inédita Editores. ISBN 9788496364592.
- Kriegsmarine (1939). *Log of the U-47* (en inglés). (Reproducido en Snyder and Weaver).
- Kriegsmarine. *Report on Sinking of Royal Oak* (<https://web.archive.org/web/20070103104616/http://www.uboatarchive.net/U-47RoyalOak.htm>) (en inglés). British Admiralty. Archivado desde el original (<http://www.uboatarchive.net/U-47RoyalOak.htm>) el 3 de enero de 2007.
- Miller, James (2000). *Scapa: Britain's famous war-time naval base* (en inglés). Birlinn Ltd. ISBN 1-84158-005-8.
- McKee, Alexander (1959). *Black Saturday: The Royal Oak tragedy at Scapa Flow* (en inglés). Cerberus. ISBN 1-84145-045-6.
- Parkes y Prendergast (1919 -reimpreso en 1971-). *Jane's Fighting Ships* (en inglés). David & Charles. ISBN 0-7153-5017-X.
- Parkes and Prendergast (1919 -reimpreso en 1971-). *Jane's Fighting Ships* (en inglés). David & Charles. ISBN 0-7153-5017-X.
- Preston, Anthony (1972). *Battleships of World War I: an illustrated encyclopedia of the battleships of all nations, 1914-1918* (en inglés).
- Prien, Günther (2005). *El Camino de Scapa-Flow (Volumen 2 de Colección tempestades de acero)* (<http://books.google.es/books?id=aNgUAAAACAAJ&dq=Prien,+G%C3%BCnther&hl=es&sa=X&ei=o5tPT6nyMoLQ0QXNuYmADA&ved=0CDgQ6AEwAQ>). Nueva República. ISBN 9788493394394.
- Sarkar, Dilip (2010). *Hearts of Oak: The Human Tragedy of HMS Royal Oak* (http://books.google.es/books?id=4pZ3RAAACAAJ&dq=9781848689442&hl=es&sa=X&ei=HwOPT_CIPljChAeM5oT2Cg&ved=0CDAQ6AEwAA) (en inglés). Amberley Publishing. ISBN 9781848689442. Consultado el 18 de abril de 2012.
- Smith, Peter (1989). *The Naval Wrecks of Scapa Flow* (<https://archive.org/details/navalwrecksofsca0000smit>) (en inglés). The Orkney Press. ISBN 0-907618-20-0.
- Snyder, Gerald (1976). *The Royal Oak Disaster* (https://archive.org/details/royaloakdisaster0000snyd_z0w3) (en inglés). Presidio Press. ISBN 0-89141-063-5.
- Taylor, David (2008). *Last Dawn: The Royal Oak Tragedy at Scapa Flow* (en inglés). Argyll. ISBN 978-1-906134-13-6.
- Watts, Anthony (1994). *The Royal Navy: An Illustrated History* (en inglés). ISBN 1-85409-324-X.
- Weaver, H.J. (1980). *Nightmare at Scapa Flow: The truth about the sinking of HMS Royal Oak* (en inglés). Cressrelles. ISBN 0-85956-025-2.

Enlaces externos

-  Wikimedia Commons alberga una categoría multimedia sobre **HMS Royal Oak**.
- HMS Royal Oak (<http://www.battleships-cruisers.co.uk/royaloak.htm>) (en inglés)
- Los sumergibles alemanes en la 2GM (<http://www.U-historia.com>)
- hmsroyaloak.co.uk (<http://www.hmsroyaloak.co.uk>) Sitio web dedicado al barco y su tripulación (en inglés)
- Detalles del *Royal Oak* e informe hidrográfico (<http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?442>)
- Galería de fotos del *Royal Oak* (http://www.maritimequest.com/warship_directory/great_britain/battleships/royal_oak_1914/hms_royal_oak_1914.htm) (en inglés)
- HMS *Royal Oak* en naval-history.net (<http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-01BB-Royal%20Oak.htm>) (en inglés)

- [uboat.net: *The Bull of Scapa Flow* \(http://uboat.net/ops/scapa_flow.htm\)](http://uboat.net/ops/scapa_flow.htm) (en inglés)
- [u47.org \(http://www.u47.org/english/index.asp\)](http://www.u47.org/english/index.asp) Relato detallado del ataque (en inglés)
- [Transcripción de ADM 199/158 Board of Enquiry en National Archives \(http://yourarchives.nationalarchives.gov.uk/index.php?title=HMS_Royal_Oak\)](http://yourarchives.nationalarchives.gov.uk/index.php?title=HMS_Royal_Oak) (en inglés)

Obtenido de «[https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=HMS_Royal_Oak_\(08\)&oldid=143297584](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=HMS_Royal_Oak_(08)&oldid=143297584)»

Esta página se editó por última vez el 3 may 2022 a las 16:02.

El texto está disponible bajo la Licencia Creative Commons Atribución Compartir Igual 3.0; pueden aplicarse cláusulas adicionales. Al usar este sitio, usted acepta nuestros términos de uso y nuestra política de privacidad. Wikipedia® es una marca registrada de la Fundación Wikimedia, Inc., una organización sin ánimo de lucro.