

## Duch Ze Scapa Flow

### Aktorzy:

Kpt Prien - Wojciech Malajkat  
Kpt Tranow - Wiktor Zborowski  
Dowódca pancernika - Jan Nowicki  
Płk Braune - Jerzy Kamas  
Marynarz - Adam Ferency

Przez wiele lat nikt nie potrafił wyjaśnić, w jaki sposób niemiecki okręt podwodny przedostał się do bazy brytyjskiej marynarki wojennej w Scapa Flow i zatopił stojący na kotwicy pancernik "Royal Oak". Wreszcie znaleziono wytłumaczenie: U-boot prowadzony był przez szpiega, który doskonale znał wszystkie cieśniny i morskie przejścia. Ten szpieg miał nazywać się Alfred Wehring. Prasa ochrzciła go mianem "Ducha ze Scapa Flow". Musiały minąć dziesiątki lat, abyśmy mogli poznać prawdę o tragedii w brytyjskiej bazie.

Była ciemna bezksiężycowa noc 13 października 1939 roku. Niemiecki okręt podwodny U-47 zbliżył się do wschodniego wejścia prowadzącego do bazy brytyjskiej Floty Macierzystej w Scapa Flow na Orkanach. Kapitan Günter Prien podszedł do peryskopu.

**Prien:** Trym plus trzy. Peryskopowa.

**Marynarz:** Jest trym plus trzy.

Syk sprężonego powietrza wypychającego wodę ze zbiorników balastowych świadczył, że okręt zaczął iść do góry, ale pozostawał ukryty pod powierzchnią wody.

**Prien:** Peryskop w górę!

Stalowa rura pośrodku kiosku okrętu zaczęła wysuwać się ze studzienki peryskopowej, aż jej oko znalazło się kilkadziesiąt centymetrów nad wodą. Kapitan Prien przywarł do okularu lustrując powierzchnię morza. Nie było żadnych wrogich jednostek. Brytyjczycy, choć od ponad miesiąca prowadzili wojnę z Niemcami, jeszcze nie nauczyli się dostatecznie chronić baz i okrętów.

**Prien:** Peryskop w dół. Do wynurzenia!

Marynarze, którzy po wynurzeniu mieli podjąć służbę na pomoście, ustawili się pod lukiem.

**Prien:** Wynurzenie na sterach!

**Marynarz:** Ster dziobowy plus dziesięć. Rufowy plus pięć.

**Prien:** Szasować balasty!

Po chwili mechanik zameldował:

**Marynarz:** Kiosk wychodzi. Okręt na powierzchni.

**Prien:** Oba pól naprzód.

**Marynarz:** A Jest oba pól naprzód.

U-47 wyszedł na powierzchnię. W istocie załoga niczym nie ryzykowała. W czasie bezksiężycowej nocy dostrzeżenie sylwetki niewielkiego okrętu podwodnego, którego tylko kiosk wystawał nad wodę, było praktycznie niemożliwe. Kapitan Prien zanotował w dzienniku:

**Prien:** Piękny widok. Na lądzie wszystko ciemne. Wysoko na niebie świeci zorza polarna. Zatoka otoczona przez wysokie góry bezpośrednio oświetlone z góry. Dostrzegłem kadłuby okrętów zatopionych w cieśninie.

Kapitan wiedział, że kadłuby okrętów, które miały blokować wejście do cieśniny Kirk Sound, prowadzącej do Scapa Flow, leżą wystarczająco daleko od siebie, aby jego okręt przeszedł między nimi. Brytyjczycy również zdawali sobie z tego sprawę i dlatego przejście zamykała stalowa sieć, która miała zatrzymać okręt podwodny. Jednakże była tak przerdzewiała, że jej kółka nie wytrzymałyby uderzenia kadłuba okrętu, dlatego zdemontowano ją i już 14 października miała zostać zamontowana nowa. Skąd kapitan Prien wiedział, że między zatopionymi kadłubami jest przejście? To pierwsza tajemnica wyprawy U-47. To, co stało się później, jest jeszcze bardziej tajemnicze.

Na brzegu miały błysnąć światła samochodu. Umówiony znak, że oczekuje tam przewodnik, który miał wprowadzić niemiecki okręt podwodny do Scapa Flow. Kim był ten człowiek?

W 1942 roku ujawniono, że był to kapitan Alfred Wehring, były oficer niemieckiej marynarki wojennej, wysłany przez wywiad w 1927 roku do Scapa Flow. Zamieszkał w nabrzeżnej miejscowości Kirkwall pod nazwiskiem Albert Oertel, Szwajcar. Oczywiście jak na Szwajcara przystało, był zegarmistrzem, któremu pracowitość, skromność i umiarkowane ceny usług zyskały sympatię miejscowej społeczności. Nawet Królewska Marynarka Wojenna przysyłała po niego, gdy trzeba było naprawić pokładowe chronometry. Dzięki temu Oertel miał okazję dobrze poznać obyczaje załóg okrętów stacjonujących w Scapa Flow i drogi prowadzące do kotwiczowiska.

Przez 12 lat miał pozostawać w uśpieniu, jak nazywano brak jakiegokolwiek aktywności agentów. Nikt się z nim nie kontaktował, nie nakazywano mu wypełniania jakiegokolwiek zadań, nie wysyłał żadnych raportów. Aż w 1939 roku, gdy wybuchła wojna, Oertel miał otrzymać polecenie ustalenia, w jaki sposób okręt podwodny może przedrzeć się do miejsca, gdzie kotwiczyły brytyjskie okręty.

Jak dotąd, wszystko brzmi bardzo prawdopodobnie.

Tamtej nocy z 13 na 14 października Oertel miał wyjechać na brzeg samochodem i oczekiwać na wynurzenie okrętu podwodnego. Gdy dostrzegł jego kiosk, nadał umówiony sygnał migając światłami swojego samochodu. W odpowiedzi wysłano po niego ponton, na którym dotarł do burty okrętu podwodnego i stanął na pomoście bojowym obok kapitana Priena. On miał poprowadzić U-47 trudną i krętą drogą przez cieśninę Kirk Sound.

Kapitan Günter Prien, korzystając z rad szpiega Alberta Oertele, bez przeszkód przeprowadził swój okręt podwodny U-47 do Scapa Flow. Południowa część kotwiczowiska była pusta. Wszystkie okręty wyszły stamtąd dużo wcześniej.

Dlaczego Oertel, który miał obserwować ruchy brytyjskiej floty, o tym nie wiedział?

Dochodziła godzina 1.00 w nocy 14 października, gdy niemiecki okręt zawrócił na północ i wkrótce z jego pomostu dostrzeżono sylwetki dwóch dużych okrętów: pancernika "Royal Oak" i transportowca lotniczego "Pegasus". Prien zaczął manewrować okrętem, aby ustawić go w pozycji do strzału:

**Prien:** Lewy silnik stop. Prawy mała naprzód. Ster lewo na burt.

W okularze peryskopu widać było wyniosłą sylwetkę brytyjskiego pancernika.

Był to stary okręt, który rozpoczął służbę w Royal Navy w 1916 roku i w okresie międzywojennym nie był modernizowany, ale zatopienie go byłoby pięknym sukcesem Kriegsmarine i wielką kompromitacją dla brytyjskiej marynarki.

Kapitan Prien wydał rozkaz:

**Prien:** Wyrzutnie dziobowe, otworzyć pokrywy wylotowe!

**Marynarz:** Pokrywy wylotowe od pierwszej do czwartej otwarte.

U-47 był w odległości 4 tysięcy metrów od brytyjskiego pancernika.

**Marynarz:** Wyrzutnie jeden do czterech gotowe. Strzela wyrzutnia jeden i trzy. Odległość 4 tysiące. Wyprzedzenie zero. Położenie dziewięćdziesiąt.

**Prien:** Wyrzutnie jeden do czterech, ognia!

Sprężone powietrze wypchnęło trzy torpedy z wyrzutni dziobowych. Jedna pozostała w rurze, co mogło być wynikiem zbyt małego ciśnienia. Dwie torpedy przeszły pod kadłubem pancernika. Trzecia trafiła w łańcuch kotwiczny lub dziobnicę pancernika. Jej ładunek bojowy musiał być wadliwy, co zdarzało się dość często, gdyż wybuch był tak cichy, a wstrząs tak niewielki, że marynarze na brytyjskim okręcie nawet nie zorientowali się, że zostali zaatakowani torpedami. Kapitan Prien nakazał odwrócić okręt rufą do celu. Z tyłu miał tylko jedną wyrzutnię. I ta torpeda chybiła celu.

U-47 zaczął uchodzić z pola walki. Rozsądek nakazywał wycofać się po nieudanych atakach, gdyż mogły wywołać alarm na pokładzie brytyjskiego okrętu, a w zatoce niemiecki okręt podwodny nie miał żadnych szans ucieczki przed bombami głębinowymi. Prien nie chciał jednak rezygnować z łatwej zdobyczy, jaką był stojący na kotwicy pancernik. U-47 wycofał się z pola walki, ale tylko po to, aby załadować torpedy do wyrzutni dziobowych, co miało zająć kilkanaście minut.

W przedziale torpedowym wewnętrzne pokrywy wyrzutni zostały otwarte i trzy wielometrowe stalowe cygara spoczywające już na szynach ładowniczych zostały wsunięte na

miejsca. Po piętnastu minutach U-47 był ponownie gotowy do ataku. Tym razem nie zawiódł.

Torpedy trafiły w kadłub pancernika, a wybuch rozdarł blachy kadłuba i tysiące ton wody zaczęły wlewać się do jego wnętrza. Wyrwa była tak wielka, że okręt po trzynastu minutach przewrócił się do góry dnem i osiadł pod wodą.

Zginęło 833 marynarzy.

Kapitan Prien nie miał czasu na fetowanie zwycięstwa. Wiedział, że lada moment wszystkie brytyjskie okręty ruszą do wielkiego polowania na U-47. U-boot wykonał zwrot i całą mocą elektrycznych silników uchodził z zatoki. Szybko przebył Kirk Sound i o godzinie 2.15 znalazł się na otwartym morzu. Na jego pokładzie miał wracać do Niemiec kapitan Alfred Wehring, który miał tak wielki udział w sukcesie U-boota.

W październiku 1939 roku, gdy nazistowska prasa rozpisywała się o wielkim sukcesie, nikt nie wiedział, że to skromny zegarmistrz od lat pracujący w nadmorskiej mieścinie wprowadził niemiecki okręt do brytyjskiej bazy. Dopiero na wiosnę 1942 roku dziennikarz Kurt Riess ujawnił nazwisko szpiega ze Scapa Flow. Wszystko wydawało się jasne. Ale wiele lat później prawda okazała się całkowicie inna.

Na wiosnę 1942 roku dziennikarz Kurt Riess ujawnił, że w bazie brytyjskiej marynarki wojennej Scapa Flow działał niemiecki agent kapitan Alfred Wehring, ukrywający się pod nazwiskiem Albert Oertel. On miał poprowadzić okręt podwodny U-47, który zatopił brytyjski pancernik "Royal Oak". Wyjaśniałoby to, w jaki sposób okrętowi udało się w bezkسیężycową noc przedostać przez cieśninę blokową przez kadłuby zatopionych okrętów i odpalić śmiertelne torpedy.

Tyle że kapitan Alfred Wehring nigdy nie istniał.

W archiwum wywiadu niemieckiego Abwehry nie figurowało jego nazwisko. Ale to jeszcze nie dowód. Ale w Kirkwall, gdzie miał mieszkać i pracować jako zegarmistrz, też nikt go nie znał. W żadnym z dokumentów brytyjskiej marynarki nie ma mowy o zegarmistrzu z Kirkwall, który miał być wzywany do naprawy pokładowych chronometrów. Szpiega ze Scapa Flow nie było!

Pozostają więc dwa pytania.

Pierwsze: w jaki sposób niemiecki okręt podwodny przedostał się do brytyjskiej bazy, znajdując jedyne niestrzeżone wejście?

Pytanie drugie: czemu miała służyć historyjka o szpiegu, który przez kilkanaście lat miał przygotowywać się do wykonania zadania?

Odpowiedź na pierwsze pytanie wydaje się dość prosta.

Niemcy przygotowywali się do ataku na okręty brytyjskie w Scapa Flow już od pierwszych dni wojny. 6 września 1939 roku, a więc trzy dni po wypowiedzeniu wojny przez Wielką Brytanię, admirał Karl Doenitz, dowódca floty podwodnej zwrócił się do wywiadu dowództwa marynarki wojennej o przedstawienie mu wszelkich informacji na temat

brytyjskiej bazy. Otrzymał je 9 września. Z raportu wynikało, że wszystkie przejścia prowadzące do zatoki są szczelnie zamknięte i żadnemu podwodnemu okrętowi nie uda się pokonać tych zapór. Admirał Doenitz nie rezygnował. Doprowadził do wysłania nad Scapa Flow samolotu zwiadowczego, który 10 września dostarczył zdjęcia bazy. Widać na nich było kotwiczące tam okręty, ale nie można było dostrzec podwodnych zapór. Przypadek sprawił, że w końcu września z rejonu Orkanów powrócił okręt podwodny U-16, który krążył w pobliżu brytyjskiej bazy przez kilka tygodni. Jego dowódca, komandor porucznik Wellner dostrzegł, że w Kirk Sound między kadłubami zatopionych okrętów jest przejście o szerokości około 15 metrów. Wystarczająco szerokie, aby przez nie mógł przejść okręt podwodny. W tym samym czasie wywiad wojskowy Abwehra otrzymał raport od swojego szpiega komandora Menzela. Jako dowódca frachtowca "Theseus" dotarł on do rejonu Kirk Sound i poczynił wiele ważnych obserwacji, które w efekcie umożliwiły przygotowanie wyprawy U-47. Ale Brytyjczycy zdawali sobie sprawę, że między kadłubami zatopionych okrętów blokujących Kirk Sound istnieje szerokie przejście i zastawili je stalową siecią. Ta zaporą zardzewiała, więc zdemontowali ją, robiąc miejsce dla nowej, którą mieli zainstalować 14 października. Czy Niemcy o tym wiedzieli, czy też ślepy traf sprawił, że U-47 przedostał się między zatopionymi okrętami akurat wtedy, gdy zdemontowano sieć?

Odpowiedź na te pytania wiąże się z jedną z najbardziej sensacyjnych i tajemniczych spraw II wojny światowej.

Po śmiałym rajdzie podwodnego okrętu U-47, który przedostał się do brytyjskiej bazy Scapa Flow i zatopił pancernik "Royal Oak", Niemcy dość szybko przyznali, że stało się to możliwe dzięki pomocy ich agenta, kapitana Alfreda Wehringa. To było kłamstwo.

Kapitan Alfred Wehring nigdy nie istniał. Albert Oertel nigdy nie mieszkał w pobliżu Scapa Flow. Po co wymyślono tę postać? Najprostsza odpowiedź brzmi: po to, aby ukryć źródło prawdziwych informacji. I tak było w istocie. O ile bowiem Brytyjczycy wiele lat po wojnie ujawnili, że odczytywali niemieckie szyfry powstające w maszynie Enigma, to bardzo niechętnie mówili o tym, że Niemcy odnieśli podobny sukces. Autorem tego sukcesu był kapitan Wilhelm Tranow.

Jego kariera rozpoczęła się w czasie I wojny światowej, gdy służył jako radiotelegrafista na pokładzie pancernika "Pommern". Latem 1914 roku wezwał go dowódca.

**Dowódca:** Panie Tranow, czy pan odebrał szyfrogram z krążownika "Breslau"?

**Tranow:** Tak jest.

**Dowódca:** Co było dalej?

**Tranow:** Zgodnie z poleceniem przesłałem do dowództwa marynarki wojennej. Wkrótce odebrałem wiadomość z dowództwa, że depecha z krążownika "Breslau" była źle zaszyfrowana i że żądają powtórzenia.

**Dowódca:** Co pan zrobił?

**Tranow:** Nie udało mi się nawiązać łączności z krążownikiem "Breslau", więc sam odszyfrowałem depechę i przesłałem do dowództwa.

**Dowódca:** Jak to pan: "odszyfrował"? Przecież nie zna pan tego szyfru?!

**Tranow:** To prawda, ale szybko go złamałem.

**Dowódca:** Panie Tranow, zabraniam panu ponownego odszyfrowywania tajnych rozkazów. Po wejściu do portu ma pan trzydniowy zakaz opuszczania okrętu!

Zdolny kryptolog został ukarany, aczkolwiek jego wyczyn zwrócił na niego uwagę. Gdy kilka miesięcy później porucznik Martin Braune zaczął tworzyć sekcję dekryptażu, włączył do niej Tranowa. Po przegranej wojnie sekcja została rozwiązana, aczkolwiek Tranow pozostał w tajnej organizacji, która zajmowała się łamaniem szyfrów i kodów zwyciężonych państw.

Sukcesy przyszły szybko. W latach 20. Tranow złamał kilka kodów, co umożliwiło śledzenie ruchów floty brytyjskiej. Sekcja nazwana B-Dienst, co było skrótem od Beobachtung-Dienst, czyli służba obserwacyjna, rozrastała się i na początku 1933 roku, gdy w Niemczech naziści doszli do władzy, liczyła już kilkaset osób. Jednakże Hitler nie doceniał ich pracy. On chciał uniknąć wojny z Wielką Brytanią i większą wagę przywiązywał do zdobywania informacji o flocie francuskiej i włoskiej niż Royal Navy. Dlatego szef Tranowa, Martin Braune, który awansował już do stopnia pułkownika, wydał mu polecenie, aby zaprzestał pracy nad brytyjskimi szyframi.

Kilka dni później wezwał Tranowa.

**Szef:** Oczekuję od pana raportu na temat nowej organizacji pana zespołu.

**Tranow:** Jakiej "nowej organizacji"?

**Szef:** Poleciałem panu zaprzestanie pracy nad szyframi brytyjskimi i chcę wiedzieć, na jakim etapie jest reorganizacja pana zespołu.

**Tranow:** Nie przystąpiłem do niej.

**Szef:** To już najwyższy czas!

**Tranow:** Panie generale, nie zajmuję się wielką polityką, ale jedno chcę powiedzieć: z odszyfrowanych brytyjskich meldunków możemy się zorientować, gdzie są ich okręty. Jeżeli ich Flota Śródziemnomorska zechce przejść przez cieśninę Gibraltarską i wyjść na Morze Północne, to czy nie powinniśmy o tym wiedzieć?

**Szef:** Właściwie tak.

**Tranow:** Dziękuję, panie generale.

Zespół Tranowa pracował więc nadal nad szyframi brytyjskimi i zdołał złamać 5-cyfrowy kod morski, powszechnie używany przez brytyjskie okręty i poczynił duże postępy w rozwiązaniu trudniejszego kodu 4-cyfrowego, który był dodatkowo szyfrowany. A sam Tranow najdobitniej wykazał swoim oponentom jak dobrze jego ludzie są zorientowani w ruchach brytyjskiej floty. Pewno ranka przybył na naradę, w czasie której rozważano, gdzie jest brytyjski pancernik "Queen Elizabeth". Pułkownik Braune był wyraźnie zdenerwowany, gdyż

w dowództwie Kriegsmarine wysłmano jego informację opartą na ustaleniach zespołu Tranowa.

**Szef:** Panie Tranow, wciąż pan twierdzi, że "Queen Elizabeth" jest w Wielkiej Brytanii?

**Tranow:** Tak. Pancernik jest w suchym doku. Poddano go poważnej modernizacji. Dlatego od pewnego czasu jego radiostacja nie pracuje.

**Szef:** Wywiad zarzuca nam, że niewiele wiemy. Meldunki agenta z Gibraltaru wskazują, że pancernik "Queen Elizabeth" wszedł do tego portu.

**Tranow:** Nie interesuje mnie, co donoszą agenci Abwehry. Ja twierdzę, że pancernik jest w suchym doku. I to jest prawda!

Najbliższa przyszłość wykazała, że to kryptolodzy Tranowa mieli rację. W Gibraltarze był rybacki statek o tej samej nazwie, a pancernik stał w suchym doku.

Wszystko wskazuje na to, że kryptolodzy z B-Dienst mogli odegrać główną rolę w sukcesie okrętu podwodnego U-47. Odszyfrowali meldunki, z których wynikało, że sieć przeciw okrętom podwodnym, grożąca przejściu między kadłubami blokującymi cieśninę Kirk Sound, jest przerdzewiała i musi być wymieniona. Z następnych dowiedzieli się, kiedy stara sieć zostanie zdemontowana i kiedy będzie zamontowana nowa. Miało to nastąpić 13 i 14 października 1939 roku i w nocy z 13 na 14 października U-47 prześlizgnął się przez otwarte przejście i zaatakował brytyjski pancernik.

Niemcy musieli ukryć źródło bezcennych informacji, zdając sobie sprawę, że wiedza o ruchach nieprzyjacielskiej floty przyniesie im wiele zwycięstw. Dlatego wymyślili postać kapitana Wehringa, który miał wprowadzić U-47 do Scapa Flow.

Anglicy do końca wojny nie zorientowali się, że B-Dienst odczytuje meldunki ich okrętów. Dzięki temu w kwietniu 1940 roku Niemcy wiedzieli, gdzie są brytyjskie jednostki i niemiecka flota inwazyjna płynąca do Norwegii mogła umknąć przed silniejszym przeciwnikiem. Kryptolodzy Tranowa mieli więc swój udział w wielkim zwycięstwie wojsk hitlerowskich w Norwegii. To była jedna z bardzo wielu bitew II wojny światowej, które żołnierze wygrywali dzięki wywiadowi.