



### Informacje o książce

Autor: Guenther Prien

Tłumaczenie: Tomasz Waszak

Wydawca: FINNA

Seria: Z Kotwiczka

Rok wydania: 2000

Stron: 143

Wymiary: 21,3 x 14,7 x 1,2 cm

Oprawa: twarda

ISBN: 83-87827-50-9

### Recenzja

„Moja droga do Scapa Flow” to jedna z wielu pozycji o okrętach podwodnych. Napisana przez słynnego niemieckiego dowódcę U-bootów z czasów II wojny światowej – Guenthera Priena, aspiruje do miana jego autobiografii, choć bardzo wrywkowej. Autor opowiada nam kolejno o czasach swojej młodości, o tym jak trafił na morze, o pierwszych latach swojej kariery, o bezrobociu w czasach wielkiego kryzysu lat 30-tych i przystąpieniu w braku innych perspektyw na zatrudnienie do Ochotniczej Służby Pracy, wreszcie o wstąpieniu do odbudowywanej przez Hitlera Kriegsmarine i powrocie na morze, gdzie niedługo przed rozpoczęciem II wojny św. udaje mu się objąć dowództwo okrętu podwodnego U-47, z którego załogą odnosi znaczące sukcesy, w tym największy – zatopienie w bazie marynarki brytyjskiej pancernika HMS „Royal Oak” i uszkodzenie pancernika HMS „Repulse”.

Całą swoją marynarską karierę Prien przedstawia jako drogę, która doprowadziła go do tego wielkiego sukcesu. Tytułowa akcja na Scapa Flow ukazana zostaje jako najważniejsze wydarzenie w jego życiu. W notce na końcu książki sam wspomina nawet, że niektóre wydarzenia opisywane w rozdziałach wcześniejszych w rzeczywistości miały miejsce po ataku na Scapa Flow, jednak uznał on ten ostatni za najważniejszy i pragnął nim właśnie zakończyć książkę o swoim życiu i dotychczasowej karierze na morzu (w rzeczywistości zginął niecały rok po napisaniu książki). Również przedstawione w niej wydarzenia stanowią – jak sam pisze – wybór z tego co przydarzyło mu się podczas służby na morzu.

Książka napisana została dość lakonicznie. Nie znajdziemy tu rozwlekłych, trzymających w napięciu opisów walki morskiej czy różnych zdarzeń, których obszernie relacjonowanie bywa tak typowe dla tego rodzaju literatury. Czasami, ot strzelili torpedą, policzyli, czekając czy trafiła, i w zasadzie tyle. Nie znaczy to, że w książce nie ma emocji, ale są one dość proste. Z drugiej strony, dzięki temu czyta się ją płynnie i jest łatwa w odbiorze. Różne wydarzenia stanowią raczej migawki. Przy czym Prien najlepiej pamięta i najobszerniej opisuje swoje pierwsze doświadczenia na kolejnych etapach swojego życia, a więc pierwszy kontakt z morzem, pierwszy okręt, na którym był pełnoprawnym marynarzem, pierwszy okręt podwodny, na którym służył itd.

Początkowa część książki, jak i w dużej mierze całość, ma w znacznym stopniu charakter przygodowy. W środkowej części sporo miejsca, jak na tego typu literaturę, poświęca on przymusowej przerwie w kontakcie z morzem, jaką był okres bezrobocia, a następnie pracy w Ochotniczej Służbie Pracy w Vogtlandzie. Trudne czasy wielkiego kryzysu przypadły akurat na najlepsze lata życia Priena. Mimo, że był już kapitanem żeglugi wielkiej, nie znalazłszy pracy musiał się zatrudnić jako zwykły robotnik. W tym czasie, jak pisze, przystąpił do ruchu narodowosocjalistycznego.

W tym miejscu pora wspomnieć o czasie powstania i ukazania się książki oraz o jej kolejnej warstwie – propagandowej. W polskiej edycji autor tylko pokrótce wspomina o tym, że książka stanowi produkt propagandy III Rzeszy, pozostawiając czytelnikowi samodzielne wyłapywanie tego co może stanowić propagandę i oddzielanie jej od prawdy. Z edukacyjnego punktu widzenia zapewne lepiej byłoby, gdyby została ona opatrzona przypisami, wyjaśniającymi w jednoznaczny sposób, co z wywodów Priena ma oparcie w rzeczywistości, a co dopisano na potrzeby ideologiczne. Z drugiej strony, swego rodzaju zabawa w detektywa i samodzielne zastanawianie się nad tym, co tu może stanowić prawdę, a co nie, może być bardziej interesujące.

W końcowej części w wielu miejscach dość łatwo wyłapać elementy nazistowskiej propagandy. A więc, gdy autor pisze o rycerskich dowódcach U-bootów, gdy określa wziętego do niewoli pierwszego oficera angielskiego statku jako opasłego i leniwego, tak jakby nie przypominał człowieka morza, gdy pisze o tym jak alianccy kapitanowie zatapianych przez niego statków nie dbali o los swoich załóg i drżeli ze strachu przed U-bootami, jak niektórzy z nich nie potrafili zachować godności w obliczu wroga i zatopienia własnej jednostki – dość łatwo wyczuwamy warstwę ideologiczną. Podobnie podkreślanie dbałości przez Niemców o los rozbitków zatapianych jednostek, faktu zostawiania im żywności z własnych zasobów oraz prośby nadawane przez radio do innych jednostek alianckich, by wzięty rozbitków storpedowanych statków na pokład – wszystko to wydaje się dość oczywiste. Trzeba jednak wspomnieć, że ostatnio coraz częściej można spotkać wiarygodne relacje rehabilitujące niemieckich dowódców okrętów podwodnych, oskarżanych z kolei przez drugą stronę o strzelanie do rozbitków i pozostawianie ich zawsze na pastwę losu. W rzeczywistości zapewne prawda leży tutaj pośrodku, tzn. zdarzało się i tak, i tak.

Są jednak w książce fragmenty mniej oczywiste, jak choćby opis nędzy egzystencji w czasach Wielkiego Kryzysu – szczególnie w obozie na zamku Vogtsberg. Tutaj nie tak łatwo oddzielić prawdę od propagandy. Wiadomo, że III Rzesza wyrosła na krytyce Republiki Weimarskiej, a

## Moja droga do Scapa Flow

Wpisany przez *Raleen*

środa, 02 listopada 2011 11:23 - Poprawiony środa, 02 listopada 2011 13:11

---

Hitler przedstawiał się jako ten, który wyprowadził Niemcy z rozpaczliwego położenia gospodarczego, w jakim się znajdowały w tamtym czasie. I pod wieloma względami jest to prawda, podobnie jak katastrofalne w tamtych czasach bezrobocie, które tylu młodych ludzi bez perspektyw zachęciło do wstępowania do NSDAP. Wśród nich był i autor tej książki. W przypisach tłumacza do tego rozdziału znajdziemy krótką wzmiankę odnośnie stosowanej w nim retoryki o „partyjnych bonzach”, co jak podaje, było typowym określeniem stosowanym przez nazistów dla stosunków panujących w Republice Weimarskiej (bodaj jedyna „naprowadzająca” wzmianka tego typu).

Wreszcie propagandowa warstwa książki polega też na tym, czego w niej nie znajdziemy. Brakuje więc w opisach akcji bojowych różnego rodzaju rozterek moralnych czy o charakterze politycznym, doznawanych przez załogę, obrazów załamania psychicznego marynarzy, chwil słabości, wszystkiego co mogłoby stanowić rysę i potencjalnie zniechęcać do służby na okrętach podwodnych. Jeśli już tego rodzaju elementy się pojawiają, to są one wzmiankowane bardzo skrótowo, po czym następuje sugestywny opis ich przewycięzania, tak że ogólny wydźwięk jest zawsze pozytywny. Jedność załogi, zespołowe działanie, podkreślanie roli zbiorowości, kolektywu i płynącej z tego konieczności posłuszeństwa przełożonym, czyli typowe dla narodowego socjalizmu (i nie tylko dla niego) wynoszenie pierwiastka kolektywnego na piedestał, to jeszcze jeden rys propagandy. Być może w tej ostatniej kwestii autor nie był nawet poddawany jakimś szczególnym naciskom, ale sam przynależąc kilka lat do NSDAP przyswoił sobie podstawowe składniki tej ideologii i wzbogacił o nie treść swojej książki.

Podsumowując, mamy przed sobą krótką (ok. 140 stron) acz ciekawą pozycję. Napisaną przez wybitnego dowódcę U-bootów, prostym, przystępnym językiem, lekką w lekturze, okraszoną wątkami przygodowymi, niepozbawioną pewnej prawdy historycznej. Za tą fasadą kryje się jednak jej druga twarz. Dla mnie ciekawe było w niej właśnie to poznanie u źródła głównych wątków nazistowskiej propagandy (w odniesieniu do broni podwodnej). „Moja droga do Scapa Flow” jest z pewnością jednym z jej pomników, który później stanowił pewien punkt odniesienia, zarówno dla kolejnych materiałów propagandowych tworzonych w III Rzeszy, jak i po wojnie – jako obiekt potępienia. Mimo upływu lat, nawet dziś książka urzeka prostym, lekkim stylem i swą warstwą przygodową. Tym bardziej możemy sobie wyobrazić jak kiedyś wpływała w Niemczech na młodych chłopców, w czasach, gdy tego typu poczytnej literatury nie było zapewne zbyt wiele.

Autor: *Raleen*

Opublikowano 02.11.2011 r.