

Mija rok od ukazania się numeru specjalnego 34, zatytułowanego „Z dziejów floty niemieckiej od 1849 do dzisiaj.” Postanowiliśmy kontynuować przychylnie przez was przyjęty pomysł, poświęcając specjalne wydanie innej znaczącej w dziejach świata flocie – Japońskiej Marynarce Wojennej. Zgodnie z tradycją (w końcu drugi raz to już tradycja!) na naszych łamach znajdziecie teksty poruszające tematy od samych początków cesarskiej floty, poprzez jej szczytowe momenty rozwoju, aż do jej tragicznego końca. Ale nie dosyć na tym, bo sięgnęliśmy do czasów nam bliższych, czyli dziejów Japońskich Morskich Sił Samoobrony, które choć formalnie są... policją wodną, w rzeczywistości godnie i dumnie kontynuują tradycje Nippon Kaigun. Co więcej, w posiadaniu Japończyków znajdują się obecnie jedne z największych sił morskich na naszym globie.

Polecamy rozpoczęcie lektury od pierwszego artykułu, krótko wprowadzającego w historię Japońskiej Marynarki Wojennej i w wiele interesujących kwestii jej dotyczących. Większość tekstów nasi autorzy tradycyjnie poświęcili monografiom okrętów wojennych lub ich typów, ale Czytelnik znajdzie też tematy innego rodzaju. Analizę całej klasy japońskich krążowników ciężkich, opis rajdu na Port Artur w 1904 roku, a nawet niezwykle intrygujące rozważania na temat roli Cesarskiej Marynarki Wojennej w polityce zagranicznej Japonii w okresie międzywojennym. Mamy zatem ogromną nadzieję, że każdy znajdzie w niniejszym numerze coś dla siebie i zagości on w każdym domowym księgozborze.

Duża w tym również zasługa p. Tohru Kizu redaktora magazynu „Ships of the World”, który wsparł nas pięknymi fotografiami.

Redakcja i cały zespół autorski życzą milej i pożytecznej lektury.

Jarosław Jastrzębski
Jarosław Malinowski

Z dziejów floty japońskiej

ISBN 978-83-61069-15-7
ISSN 1231-014X

Nakład 1500 egz.

Redaktor numeru: Jarosław Jastrzębski
Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski
Skład, druk i oprawa: Drukpol, Tarnowskie Góry

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2011
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

Okladka: Niszczyciel śmigłowcowy Hyūga
w czasie końcowych prób odbiorczych.
Fot. „Ships of the World”

SPIS TREŚCI



Jarosław Jastrzębski
Najkrótsza historia Japońskiej
Marynarki Wojennej

2

15

Jarosław Jastrzębski
Japoński rajd na Port Artur 9 lutego 1904 roku



Krzysztof Dąbrowski
Okręty liniowe „Kawachi” i „Settsu” – pierwsze
drednoty Nipponu

23

36

Krzysztof Dąbrowski
Kanonierka „Ataka”



Krzysztof Nowicki
„Kaga” – największy lotniskowiec świata
w latach 1935-1942

41

53

Jarosław Jastrzębski, Zbigniew Rzepka
Flota japońskich krążowników ciężkich
w latach 1922-1945



Jakub Polit
Admirałowie i marynarka wojenna a japońska
polityka zagraniczna w latach 1921-1941

67

79

Roman Kochanowski
„Akizuki” niezwykle typ niszczyciela



Arkadiusz Worona, Karol Lipiński
Japońskie okręty podwodne
typu „Sen Taka Shō”

83

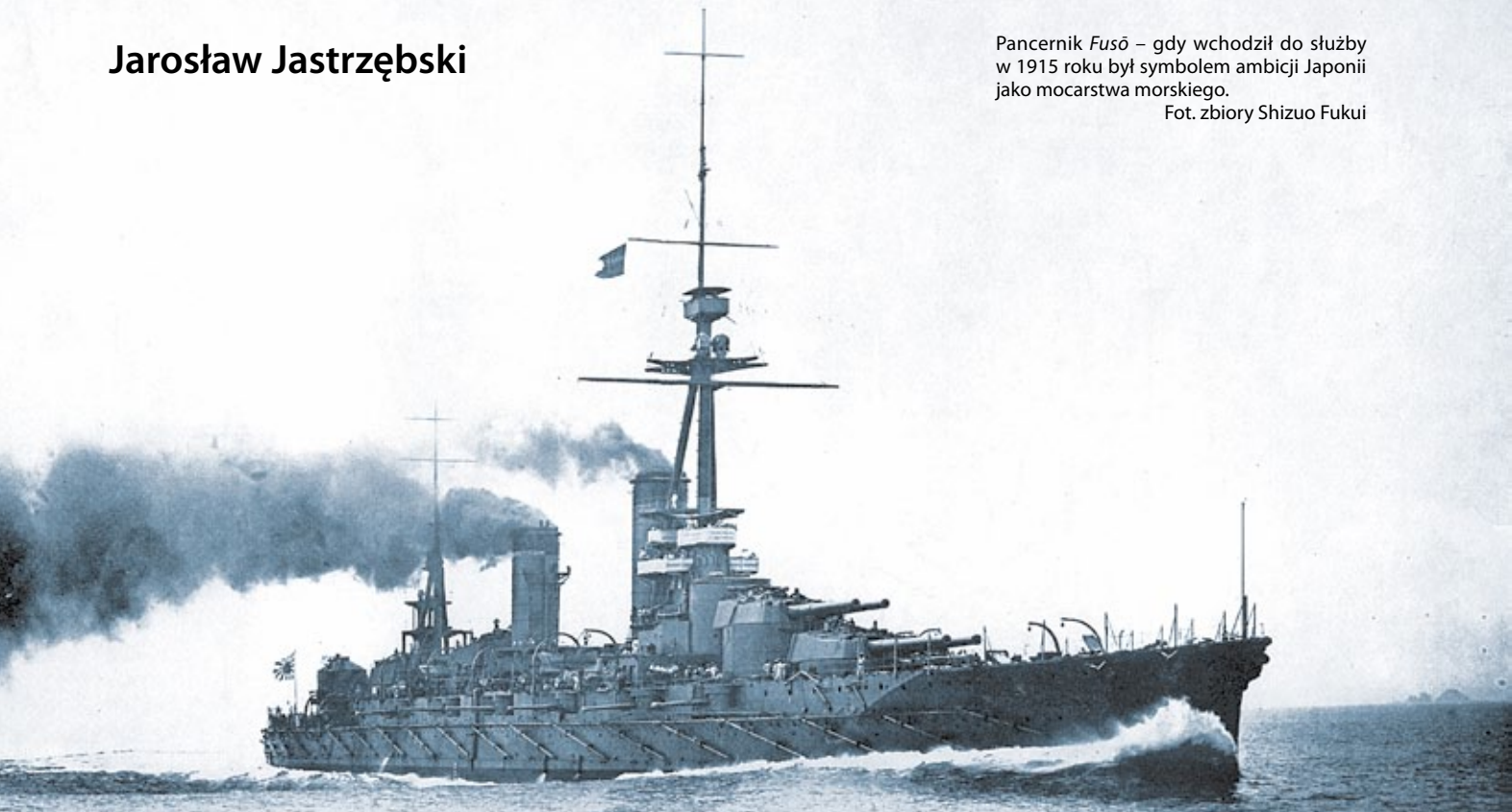
90

Maciej S. Sobański
Zapomniane niszczyciele Zimnej Wojny



Andrzej Nitka
Śmigłowcowce typu „Hyūga”

114



Najkrótsza historia Japońskiej Marynarki Wojennej

Wprowadzenie

W latach 1872-1945 morskie siły zbrojne Japonii nosiły oficjalną nazwę: Wielka Japońska Cesarska Marynarka Wojenna (jap. *Dai Nippon Teikoku Kaigun*). Stąd w języku angielskim zadomowiło się jej tłumaczenie jako *Imperial Japanese Navy* (pol. Imperialna Japońska Marynarka Wojenna). Jednak sami Japończycy używali i wciąż używają potocznej nazwy: Japońska Marynarka Wojenna (jap. *Nippon Kaigun* lub *Nihon Kaigun*). Terminem Cesarska Marynarka Wojenna (jap. *Teikoku Kaigun*) posługują się znacznie rzadziej. Instytucja ta jest obecnie wyłącznie historyczna, gdyż została zlikwidowana po zakończeniu II wojny światowej. Obowiązująca od 3 maja 1947 roku do dnia dzisiejszego Konstytucja Państwa Japońskiego (jap. *Nihonkoku Kenpō*), w swym art. 9, zakazała posiadania przez Japonię sił zbrojnych, w tym marynarki wojennej. Jednak jej tradycje kontynuują współcześnie Japońskie Morskie Siły Samoobrony, utworzone w 1954 roku. Tworzą one obecnie jedną z największych flot na świecie, choć z formalnego punktu widzenia są... policją wodną lub morską strażą graniczną; bowiem stanowią część składową Japońskich Sił Samoobrony (jap. *Jieitai*), oficjalnie traktowanych jako siły rezerwowe policji. A są to tradycje doprawdy imponujące, instytu-

cji powstałej niemal z niczego, która zdołała osiągnąć rozmiary trzeciej floty świata i utrzymać ją przez prawie ćwierć wieku. Jej gwałtowny upadek jest zaś nie mniej intrygujący.

Etymologia

Oryginalna nazwa Japońskiej Marynarki Wojennej składa się z kilku słów, których znaczenia warto przytoczyć. Pierwszy termin to *Dai* – wielki. Drugi to *Nippon* lub *Nihon* – Japonia, wbrew pozorom oba słowa stanowią po prostu dwie równoprawne wymowy tego samego zapisu ideograficznego. Przy czym, odczyt *Nippon* bardziej rozpowszechnił się w Europie i Ameryce, sami Japończycy częściej (przynajmniej obecnie) używają odczytu *Nihon*, np. mówią o sobie *Nihonjin* (pol. Japończyk; etymologicznie „japoński człowiek” lub „człowiek z Japonii”). Trzeci człon to *Teikoku* – cesarstwo, dosłownie „państwo cesarza”, „kraj cesarza” (jap. *tei* – cesarz; *koku* – państwo, kraj). Ostatnie słowo to *Kaigun* – marynarka wojenna. Niezwykle interesujące jest pochodzenie tego terminu, który mówi wiele o genezie powstania Japońskiej Marynarki Wojennej. Składa się on z dwóch części: *kai* – morze, *gun* – armia. Zatem *kaigun* to dosłownie „armia morska” i nie jest to złożenie przypadkowe.

Wymowa liter w transkrypcji Hepburna odpowiada zasadniczo wymowie liter w języku polskim z następującymi wyjątkami:

ch – wymawia się jak polskie *ć*,
j – wymawia się jak polskie *dź*,
n – przed m, b i p, wymawia się jak polskie *m*, w pozostałych przypadkach jak polskie *n*,
sh – wymawia się jak polskie *ś*,
tsu – wymawia się jak polskie *cy*,
w – wymawia się jak polskie *ł*,
y – wymawia się jak polskie *j*,
z – wymawia się jak polskie *dz*,
samogłoski z kreską na górze wymawia się w sposób wydłużony.

Geneza

Powstaje pytanie, jak to możliwe, że kraj całkowicie wyspiarski, ubogi w surowce, którego jedną z podstaw diety były i są ryby (obok rzecz jasna ryżu), mógł w ogóle obywać się bez własnej floty? Do tego stopnia, że prawdziwą Japońską Marynarkę Wojenną trzeba było stworzyć całkowicie od podstaw. Odpowiedź tkwi w ćwierćtysiącletniej poprzedzającym jej powołanie.

Od XVII wieku Japonia pozostawała w izolacji od reszty świata. Dyktatorskie rządy sprawowali w niej naczelnicy wodzowie – szogunowie (jap. *shōgun* – wódz armii), z rodu Tokugawa. Ich reżim zwy-

kło się określać mianem *bakufu* (pol. rządy spod namiotu). Choć formalną głową państwa pozostawał cesarz (jap. *mikado*), jego rzeczywista rola była symboliczna, władzę monopolizowała bowiem oligarchia skupiona wokół szoguna. Kraj był podzielony na prawie trzysta księstw (jap. *han*), mających dużą autonomię wewnętrzną. Na czele każdego księstwa stał władca z tytułem *daimyō* (pol. wielkie imię).

Tokugawowie świadomi z jakim trudem przyszło im zwycięstwo, lecz także pamiętający jak łatwo jedność kraju ulegała rozbiciu w przeszłości, postanowili uczynić wszystko, aby utrwalić swe rządy i zapobiec rozpadowi państwa w przyszłości. Tymczasem w pierwszych dekadach po zjednoczeniu, pomimo dominacji szogunatu, wciąż wybuchały bunt przeciw ich władzy. Wszystkie stłumiono, lecz nie bez trudności. Poczynione obserwacje wykazały, że jednym z istotnych czynników burzących spokój w kraju była ingerencja cudzoziemców, przede wszystkim Hiszpanów i Portugalczków. Była ona tym groźniejsza, że wiązała się z dostawami dla rebeliantów nowoczesnej broni palnej oraz krzewieniem chrześcijaństwa, wymagającego lojalności wobec zwierzchności spoza Japonii i głoszącego tezy, które nie za bardzo zgadzały się z poczuciem konfucjańskiej moralności oraz kodeksem wojownika (jap. *Bushidō*), będącego ideologiczną podstawą nie tylko nowego reżimu wojskowego, ale całej japońskiej kultury. Liczny udział japońskich chrześcijańskich neofitów w antyrządowych wystąpieniach tylko potwierdził od dawna narastające obawy. Zastosowana recepta była niezwykle radykalna, ale i bardzo skuteczna, bo działała z powodzeniem przez ponad dwa stulecia. Postanowiono odciąć kraj od wpływów zewnętrznych, tak na wszelki wypadek od wszystkich, aby przypadkiem nie pominąć tych wywrotowych.

Pierwsze uderzenie padło na chrześcijan, których zapewne uważano za coś w rodzaju zagranicznej agentury. Misjonarze portugalscy i hiszpańscy rzeczywiście mieli zwyczaj nie tylko zajmować się duszami wiernych, ale także handlem i co gorsza polityką. Pierwsze edykty antychrześcijańskie wydano już w 1611 roku. W 1622 roku stracono po raz pierwszy misjonarzy cudzoziemskich, za czym poszło wydalenie wszystkich Hiszpanów z Japonii. Czarę goryczy przepełnił bunt chrześcijan w Shimabarze w latach 1637-1638, do którego dołączyli także niezadowoleni chłopcy i samuraje bez pana (jap. *rōnin*). Armia rządowa krwawo stłumiła rebelię, niewielu jej uczestników pozostawiając przy życiu. Portugalczycy wspierali powstanie dostawami broni, a to przesądziło o ich ostatecznym losie. W 1638

roku zostali z Japonii wydalen. Zaraz po tym wydano edykty zakazujące Japończykom opuszczania kraju, a tym, którzy by się znaleźli poza granicami *Nipponu*, zakazano powrotu; karą za złamanie tych zarządzeń była śmierć. Zabroniono także budowy dalekomorskich statków. Gdy w 1640 roku Portugalczycy przypłynęli do Nagasaki, ich statek spalono, większość załogi wymordowano, a resztę puszczono, aby poniosła w świat wieść o tym, co się wydarzyło.

Od powyższych zakazów dopuszczono co prawda pewne wyjątki, ale były one bardzo nieliczne. Sprowadzały się do utrzymywania ograniczonych kontaktów handlowych z Holendrami i Chińczykami. Ci pierwsi mieli prawo wpływać do portu Nagasaki, gdzie na wyspie Dejima utrzymywali swą faktorię. Ci drudzy, obok Nagasaki, mogli dodatkowo przybijać do portów na wyspie Okinawa, zlokalizowanej w archipelagu Riukiu (jap. *Ryūkyū*). Wiązało się to z faktem, że wyspy te cieszyły się formalnie odrębną państwowością, pozostając jednak w zależności od Japonii, z ramienia której nadzór nad nimi sprawowało księstwo Satsuma, zlokalizowane w południowej części wyspy Kiusiu (jap. *Kyūshū*), a rządzone przez książąt z klanu Shimazu. Aż do połowy XIX wieku były to jedyne japońskie „okna na świat”.

Mur izolacji był bardzo szczelny, choć wspomniane wyżej wyłomy pozwalały na przedostawanie się do Japonii wieści ze świata, tyle że bardzo wąskim strumieniem, docierającym niemal wyłącznie do elity kraju. A tymczasem od początku XIX wieku zaczęły pojawiać się sygnały, że w otoczeniu zachodzą niepokojące i niebezpieczne zmiany. Coraz więcej europejskich i amerykańskich statków zaczęło pojawiać się na wodach otaczających Wyspy Japońskie. Od czasu do czasu, zdarzały się wypadki morskie, które zmuszały rozbiteków do poszukiwania ratunku na tej ziemi. Na ogół odsyłano ich przy najbliższej okazji, za pośrednictwem niderlandzkim lub chińskim. Ale dla właścicieli rozbitych jednostek, było oczywiste, że można by ich uniknąć, gdyby porty i przystanie Japonii zostały otwarte. Najbardziej szokujące były jednak wieści o wyniku tzw. I wojny opiumowej (brytyjsko-chińskiej). Oto Państwo Środka, niedościgniony wzór kulturowy dla całego Dalekiego Wschodu, wielki i bogaty kraj, o statusie mocarstwa militarne go, przegrało wojnę z jakimś odległym, małym kraikiem, leżącym na krańcu znanego świata i co najgorsze utraciło na jego rzecz część swego terytorium (Hongkong). Były to informacje wstrząsające dla reżimu, który uzasadnienie swej władzy czerpał z misji zapewnienia jedności, integralności i bez-

pieczeństwa japońskiej ziemi. Mimo to, kolejne próby nawiązywania kontaktów handlowych, czy dyplomatycznych, czynione przez ówczesne mocarstwa, były przez *bakufu* zbywane. Sytuacja zmieniła się gwałtownie 8 lipca 1853 roku.

Wówczas to cztery parowe okręty wojenne Stanów Zjednoczonych Ameryki, dowodzone przez komandora Matthew Perry'ego, wpłynęły do portu Uraga, niedaleko Edo. Perry zostawił listy do władz japońskich od prezydenta USA Millarda Fillmore'a oraz zapowiedział swój powrót w roku następnym. Technologiczna przewaga intruza była tak oczywista i przygniatająca, że Japończycy nie odważyli się poselstwa nie przyjąć. Perry powrócił do Japonii w 1854 roku, tym razem na czele dziewięciu okrętów. Pod taką militarną presją, choć nie bez trudności, zdołał doprowadzić do podpisania traktatu z Krajem Kwitnącej Wiśni. Stało się to 31 marca 1854 roku w miejscowości Kanagawa (obecnie część Yokohamy), w myśl którego Japończycy m.in. otworzyli Amerykanom dwa porty. Jest to symboliczna data końca izolacji.

Bakufu, zdając sobie sprawę ze swej słabej pozycji i wzrastającej w siłę opozycji, rozpoczęło, nie mając innego wyjścia, przemiany w duchu modernizacji. W 1854 roku zamówiono pierwsze parowe okręty w Holandii. Rok później w Nagasaki powstała szkoła morską z holenderską kadrą wykładową. W 1856 roku powołano specjalny urząd do tłumaczenia książek zachodnich. Było to jednak zbyt mało, aby wzmocnić autorytet rządu wewnątrz kraju.

W 1858 roku Amerykanie zdołali uzyskać zgodę na konwencję handlową rozszerzającą kontakty na więcej portów, przewidującą wymianę przedstawicielstw dyplomatycznych, eksterytorialność dla obywateli USA przebywających w Japonii itp.; dalej poszły traktaty z innymi mocarstwami, a nie były to układy równoprawne. Dość, by podgrzać antycudzoziemskie i antyrządowe nastroje wśród konserwatywnych samurajów. *Bakufu* poczuło się zmuszone, rzecz bez precedensu, uzyskać sankcję cesarską dla traktatu. Ale w Kioto cesarz Kōmei oraz arystokracja już poczuła swą siłę i zaczęli zwlekać, domagając się wyjaśnień, co też rząd ma zamiar zrobić, aby wyrzucić barbarzyńców z kraju. Doszło na dodatek do rozłamu w samym rodzie Tokugawa na tle sukcesji na urządzie szoguna. W ten sposób, chcąc nie chcąc, drogą precedensów, wzmocniono rolę cesarza jako arbitra, to zaś spowodowało, że wokół niego zaczęły się organizować siły opozycyjne. Mając takiego moralnego patrona, o wielkim formalnym autorytecie, opozycjoniści poczuli wiatr w żaglach.

Opozycja rosła w siłę i poczyniała sobie coraz śmielej. Domagano się wypędzenia barbarzyńców oraz przywrócenia pełni władzy cesarskiej. Hasła te zyskiwały tym bardziej na popularności, gdyż wymierzone były w znenawidzone od wieków rząd Tokugawów. Także część księstw przechodziła na jej stronę, prowadząc politykę coraz bardziej samodzielną. Wzrastała liczba aktów przemocy tak wobec urzędników szogunatu, jak i cudzoziemców. Ci ostatni, widząc bezsilność władz centralnych w zaprowadzaniu praworządności, sami uciekli się do zbrojnych przez nowoczesne siły Zachodu, wkrótce odczuły dwa najaktywniejsze opozycyjne księstwa: Satsuma i Chōshū. Potężniejsze klany *daimyō* na własną rękę utrzymywały kontakty z Kioto (co dawniej było surowo zakazane), wzmacniając swoje siły i porozumiewając się wzajemnie. Tokugawom władza wymykała się z rąk. Przy okazji zaczęła zaznaczać się stopniowa zmiana nastrojów wobec kontaktów z zagranicą. Satsuma i Chōshū, pod wrażeniem klęski zadanej im przez nowoczesne siły Zachodu, dokonały błyskawicznej wolty i nagle okazały się zwolennikami modernizacji. Tworzyły nowoczesne armie, lepiej uzbrojone od armii szogunatu, a w hasłach propagandowych coraz słabiej akcentowano żądanie wypędzenia barbarzyńców.

W 1866 roku stanowisko szoguna objął Tokugawa Yoshinobu, ostatni szef *bakufu*. Niedługo potem, na początku 1867 roku, zmarł konserwatywny cesarz Kōmei, a na tron wstąpił młody i otwarty na zmiany Mutsuhito, znany również pod pośmiertnym imieniem Meiji (pol. Światłe Rządy). Nadszedł czas ostatecznej rozgrywki. Wraz z nowym cesarzem zmieniło się podejście dworu do ugody z szogunatem – zwyciężyła koncepcja jej zerwania. Naciski dworu oraz wciąż powiększającej się grupy *daimyō* skłoniły ostatecznie Tokugawę Yoshinobu do rezygnacji z funkcji szoguna jeszcze w tym samym roku. Od tej chwili w Japonii był już tylko jeden niekwestionowany władca – cesarz.

3 stycznia 1868 roku w Kioto oficjalnie ogłoszono przywrócenie pełni władzy cesarza. Wojna domowa trwała krótko, w latach 1868-1869, bo też i Tokugawa Yoshinobu nie miał wielkiej ochoty walczyć. Pchało go do tego jego otoczenie, które nie chciało utracić profitów władzy. W toku konfliktu użyto po obu stronach również okrętów, w tym pierwszych jednostek parowych zakupionych zagranicą. Jednak po stronie cesarskiej wciąż walczyły jednostki należące do rojalistycznych książąt, a nie jego własne.

Restauracja Meiji była odpowiedzią na strach przed zagrożeniem ze strony mocarstw kolonialnych. Dążono do wzmocnie-

nia kraju i jego niepodległości. Aby jednak tego dokonać, należało szybko uczyć się od najlepszych: budować nowoczesną armię, modernizować gospodarkę, a nawet zmienić przestarzałe zwyczaje i sposoby myślenia – tak to przynajmniej rozumieli reformatorzy.

Chęć dorównania mocarstwom imperialistycznym, początkowo w celach samoobrony, później już by uzyskać należną cesarstwu pozycję, oraz kompleks niższości wobec nowoczesnego potencjalnego przeciwnika, połączone ze świadomością upokorzeń pierwszych dziesięcioleci otwarcia na świat, doznanych ze strony mocarstw zachodnich, pobudzały Japończyków do bardziej energicznego działania i modernizacji. Wszystko po to, aby pokazać światu, że Japonia nie jest już krajem zacofanym.

Ówczesna Japonia miała wielkie szczęście, że u sterów jej rządu stała grupa ludzi o nieprzeciętnych talentach organizacyjnych i politycznych. Niezwykle szybko udało im się przekonać *daimyō* (a było ich 276) do przekazania swych księstw cesarzowi. Teraz książęta stali na czele swych prowincji jako gubernatorzy cesarscy. Władze tokijskie postarały się, aby wzmocnić rolę administracji centralnej i zapewnić jej jednolitość na terenie całego kraju. W 1871 roku rząd poszedł jeszcze dalej i zlikwidował księstwa, przekształcając je w prefektury. Zaś *Daimyō* otrzymali stałe pensje i zostali przeniesieni w stan spoczynku. Ich armie rozwiązano, a zamki i nieliczne, ale już nowoczesne, okręty parowe przejął rząd cesarski. Administracja została scentralizowana.

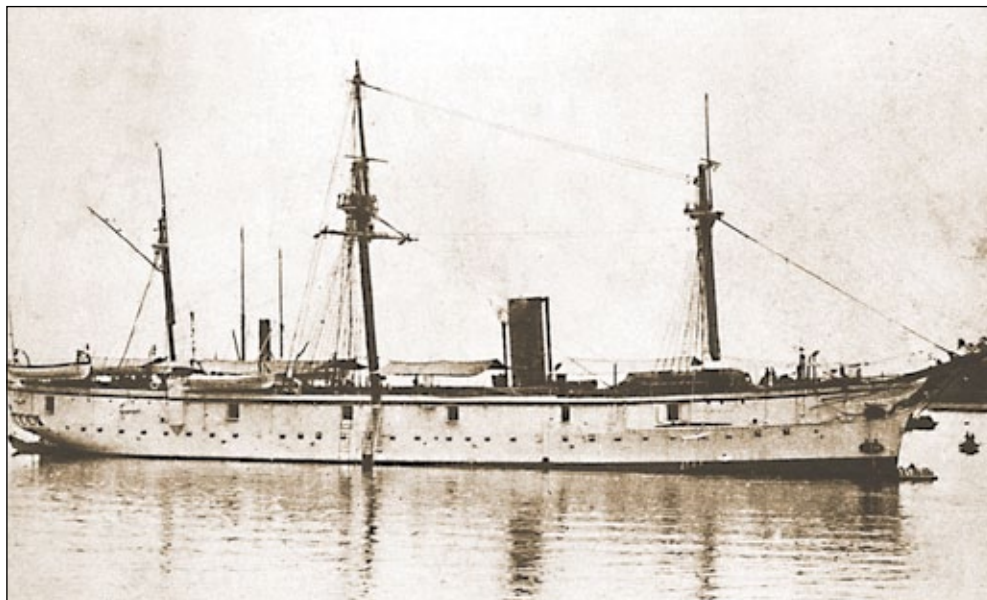
W 1868 roku powołano Wielką Radę Państwową (jap. *Daijōkan*), nowy naczelny organ władzy, wyposażony w komplet uprawnień administracyjnych. Utworzono też departamenty, które stanowiły odpowiednik zachodnich ministerstw. Powołano także Radę Doradców, gdzie skupiło się grono reformatorów, zwanych *genrō*. Szybko się okazało, że tytuł ten otwierał większość drzwi w Japonii, z pałacem cesarskim łącznie. Siedzibą nowych władz było – jak dotąd – Edo, z tym że zmieniono jego nazwę na Tōkyō.

Po skasowaniu księstw rząd przejął ich lokalne armie, a w 1873 roku przyjęto, rewolucyjną jak na warunki japońskie, zasadę obowiązkowej służby wojskowej wszystkich mężczyzn. Głównym twórcą japońskiej armii był generał Yamagata Aritomo. Warto zwrócić uwagę, że dotychczasowa Japonia w zasadzie nie posiadała czegoś takiego jak ogólnopaństwowe siły zbrojne. Pomimo że reżim Tokugawów miał bez wątpienia charakter militarny, wojska znajdujące się w dyspozycji szoguna były złożone z jego wasali, tylko jemu lojalnych. Choć

armia *bakufu* była najliczniejszą w Japonii, a żaden *daimyō* z osobna nie miał tak licznej, to w rzeczywistości miała ona identyczny charakter jak wojska hanowe. Ci z książąt, którzy zachowywali wierność szogunowi wspierali jego prywatną armię swymi samurajami. Także wszystkie sukcesy militarne cesarza w konflikcie z szogunatem zostały odniesione przez wojska lenne tych rodów książęcych, które się za nim opowiedziały przeciw rządowi Tokugawów. Dlatego niejako warunkiem powodzenia reformy państwa i utrwalenia władzy cesarskiej było utworzenie po kilkusetletniej przerwie prawdziwych narodowych sił zbrojnych, jednolitych dla całego kraju i służących wyłącznie w jego interesie.

W 1876 roku zakazano samurajom publicznego noszenia mieczy. Mimo że rząd w trosce o pokój wewnętrzny zapewnił samurajom pensje, później zamienione na obligacje państwowe, rosło wśród nich niezadowolenie, zwłaszcza że często nie potrafili oni odnaleźć się w nowej rzeczywistości ekonomicznej. Prowadziło to do buntów, których kulminacją w 1877 roku była rebelia Saigō Takamoriego – byłego członka rządu, wokół którego skupiła się armia niezadowolonych samurajów. Pod Kagoshimą doszło do ostatniej bitwy, która zakończyła się klęską rebeliantów, a ranny Saigō popełnił samobójstwo. Był to ostatni poważny sprzeciw sił konserwatywnych, co nie oznacza, że odtąd wszystko szło już gładko.

Fascynacja i strach przed Zachodem wytworzyły pęd do modernizacji Japonii na jego modłę. Wszelkie reformy w owym czasie były podyktowane tymi dwoma czynnikami. Przyjęcie zachodniego systemu prawnego oraz sądownictwa zdecydowane było m.in. chęcią skłonienia mocarstw do rezygnacji z prawa eksterytorialności dla ich obywateli, które naruszało suwerenność państwową Japonii. Podobne czynniki wpływały na szybką modernizację sił zbrojnych, według najlepszych w ówczesnym świecie modeli: w armii – najpierw francuskiego, a następnie pruskiego, w marynarce wojennej – początkowo holenderskiego, ale docelowo oczywiście brytyjskiego. Już szogunat zaczął wysyłać na Zachód swych agentów, którzy w charakterze dyplomatów czy studentów przemierzali Europę i Stany Zjednoczone, bacznie obserwując, podglądając i zbierając informacje tak potrzebne modernizującemu się krajowi. Temu służyły częste przerośnięte misje dyplomatyczne, liczące po kilkadziesiąt osób, których zadaniem było nie tyle pertraktowanie z obcymi mężami stanu, co pozyskiwanie nowoczesnej wiedzy, technologii, a nawet fachowców, sprowadzanych chętnie do Ja-



Krażownik (ówcześnie klasyfikowany jako korweta pancerna) *Kongō*. Okręt skonstruowany w stoczni brytyjskiej, wszedł do służby w 1878 roku, stając się wówczas jednym z fundamentów siły, jeszcze niewielkiej, Japońskiej Marynarki Wojennej. Uzbrojenie główne obejmowało 3 działa kalibru 170 mm i 6 dział kalibru 150 mm.

Fot. „Ships of the World”

ponii. Klasycznym sposobem na uzyskiwanie potrzebnych danych było zamawianie na Zachodzie najnowszych produktów, które następnie dokładnie w Japonii oglądano, „prześwietlano” i... kopiowano. Przez długie lata śmiano się z tego, uważając, że Japończycy nie są zdolni do wymyślenia czegoś naprawdę nowatorskiego i wszystko, na co ich stać, to nieudolne przerabianie tego, co stworzył Zachód. Japończycy szybko jednak wchłaniali obce osiągnięcia i z biegiem czasu oraz zdobywanym doświadczeniem coraz bardziej samodzielnie zaczęli wchodzić w sferę nowoczesnej technologii, poznawszy, jak to robią najlepsi.

Sprowadzano tysiące zachodnich doradców pomagających rządowi w reformowaniu prawodawstwa, szkolnictwa, administracji i gospodarki, zresztą prawie każdej dziedziny życia. Organizowano coraz liczniejszą sieć placówek szkolnych, w których wykładowcami byli specjaliści zachodni. Gdy tylko Japończycy poczuili się w jakiejś dziedzinie dość pewnie, rezygnowali z usług doradców i usamodzielniali się. Faktem pozostaje, że ekspansja cywilizacji zachodniej w Japonii była niezwykle szybka. Japończycy chcieli bowiem za wszelką cenę pokazać swą nowoczesność.

Powstanie Japońskiej Marynarki Wojennej

4 kwietnia 1872 roku oficjalnie utworzono Wielką Japońską Cesarską Marynarkę Wojenną oraz kierujące nią Ministerstwo Marynarki Wojennej (jap. *Kaigunshō*). To ostatnie wyodrębniło się z Ministerstwa Wojny (jap. *Hyōbushō*). W ten symboliczny

sposób siły zbrojne Japonii zostały rozdzielone na dwa rodzaje: wojska lądowe i wojska morskie. Odtąd też marynarka wojenna stała się samodzielnym czynnikiem mogącym skutecznie rywalizować z armią o środki finansowe przeznaczone na obronę i zbrojenia. Niemniej jeszcze długo *Nihon Kaigun* pozostawała w cieniu wojsk lądowych. Przełomem będzie tu wojna chińsko-japońska z lat 1894-1895, która zakończyła się zwycięstwem Kraju Wschodzącego Słońca, tylko dzięki aktywnemu i efektywnemu udziałowi cesarskiej floty, która była w stanie zabezpieczyć przerzut żołnierzy do Korei i obezwładnić flotę Państwa Środka.

Organizacja floty

Rozrost sił japońskiej floty wymuszał jej podział na wygodniejsze do kierowania jednostki organizacyjne. Ponieważ Japońska Marynarka Wojenna długo budowana była w celach defensywnych przed zakusami obcych mocarstw na japońską ziemię, nic dziwnego, że podział ów miał na względzie lepsze przygotowanie obrony wysp macierzystych. Podstawową jednostką takiego podziału były morskie okręgi obronne (jap. *chinjufu*). W sumie powstały cztery i wszystkie funkcjonowały do końca wojny na Pacyfiku:

- Morski Okręg Obronny „Yokosuka” (jap. *Yokosuka Chinjufu*) – utworzony 15 grudnia 1884 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.
- Morski Okręg Obronny „Kure” (jap. *Kure Chinjufu*) – utworzony 26 września 1887 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.
- Morski Okręg Obronny „Sasebo” (jap. *Sasebo Chinjufu*) – utworzony 26 września

1887 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

- Morski Okręg Obronny „Miazuru” (jap. *Maizuru Chinjufu*) – utworzony 1 października 1901 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

Okręgi obronne były uzupełniane mniejszymi okręgami strażniczymi (jap. *keibifu* lub *yōkōbu*) o podobnym charakterze, lecz skromniejszym obszarze działania. W sumie funkcjonowało ich 8, lecz część została zlikwidowana jeszcze przed końcem wojny na Pacyfiku:

- Morski Okręg Strażniczy „Takeshiki” (jap. *Takeshiki Keibifu*) – utworzony 1 kwietnia 1896 roku, zlikwidowany 1 października 1912 roku.
- Morski Okręg Strażniczy

czy „Mako” (jap. *Mako Keibifu*) – utworzony 4 lipca 1901 roku, zlikwidowany 1 kwietnia 1943 roku.

- Morski Okręg Strażniczy „Ryojun” (jap. *Ryojun Keibifu*) – utworzony 6 lutego 1905 roku, zlikwidowany 5 stycznia 1942 roku.

• Morski Okręg Strażniczy „Ōminato” (jap. *Ōminato Keibifu*) – utworzony 12 grudnia 1905 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

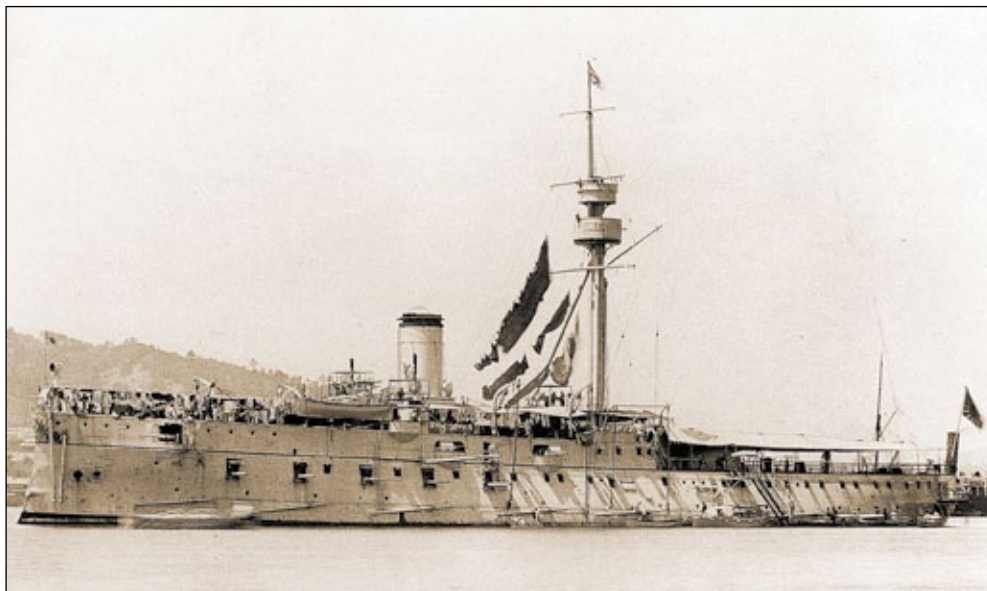
- Morski Okręg Strażniczy „Chinkai” (jap. *Chinkai Keibifu*) – utworzony 1 kwietnia 1916 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

• Morski Okręg Strażniczy „Kainan” (jap. *Kainan Keibifu*) – utworzony 10 kwietnia 1941 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

- Morski Okręg Strażniczy „Osaka” (jap. *Ōsaka Keibifu*) – utworzony 20 listopada 1941 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

• Morski Okręg Strażniczy „Takao” (jap. *Takao Keibifu*) – utworzony 1 kwietnia 1943 roku, zlikwidowany 30 listopada 1945 roku.

Jednak dalsza rozbudowa floty oraz wzrost japońskich ambicji mocarstwowych przyczynił się do stopniowego organizowania również jednostek o charakterze ofensywnym, które grupowały najw wartościowsze okręty Japońskiej Marynarki Wojennej. Zmiany w tym zakresie były liczne, w końcu 19 lipca 1894 roku utworzono po raz pierwszy Połączoną Flotę (jap. *Rengō Kantai*), jednostkę organizacyjną grupującą główne siły japońskiej floty, największe i najbardziej wartościowe okręty. Jej pierwszym dowódcą został wiceadmirał Itō Sukeyuki. Jej nazwa wiąże się z połączeniem



Krażownik *Matsushima* – okręt flagowy wiceadmirała (później admirała floty) Itō Sukeyuki w zwycięskiej dla Japonii bitwie morskiej z flotą chińską u ujścia Jalu w 1894 roku. Uzbrojenie główne stanowiła pojedyncza armata kalibru... 320 mm!

w jej ramach dwóch flot dotąd funkcjonujących odrębnie: Floty Stałej (jap. *Jōbi Kantai*) i Floty Morza Zachodniego (jap. *Seikai Kantai*). Jednak wraz z zakończeniem wojny postanowiono zlikwidować Połączoną Flotę, która wydawała się niepotrzebna w czasach pokoju. Stało się to formalnie 15 grudnia 1895 roku. Narastające napięcie w stosunkach z Rosją i związana z tym przyspieszona rozbudowa marynarki wojennej, przywróciła potrzebę skupienia jej trzonu w jeden organizm. W ten sposób 15 grudnia 1903 roku ponownie powołano Połączoną Flotę, na której czele stanął wiceadmirał Tōgō Heihachirō. Następnie powoływano ją w razie wzrostu napięcia międzynarodowego, a od 1922 do 1945 roku funkcjonowała już stale, choć jej struktura i skład zmieniały się wielokrotnie.

Pierwsze doświadczenia

Z przemianami wewnętrznymi wiązały się też sukcesy w polityce międzynarodowej, najpierw niewielkie: w 1871 roku zawarto równoprawny traktat handlowy z Chinami, w 1873 roku młoda marynarka wojenna zajęła wyspy Bonin, a w 1875 roku w drodze rokowań udało się uzyskać od Rosjan Kuryle. W 1874 roku przeprowadzono karną ekspedycję na Tajwan w związku z zabójstwem kilku żeglarzy z Riukiu, uzyskując faktyczne uznanie przez Chiny japońskiej zwierzchności nad tym ostatnim archipelagiem. Wykorzystano to już w 1879 roku, anektując Wyspy Riukiu. W latach 1875-1876 Japończycy zmusili Koreańczyków „metodą kanonierek” do nawiązania stosunków gospodarczych i zawarcia traktatu o przyjaźni, zyskując m.in. eksterytorialność dla swych obywateli! Mała, ale nowoczesna japońska

flota odegrała w powyższych akcjach znaczący udział.

Jednak pierwszy prawdziwy test nadszedł w latach 1894-1895. Japończycy prowadzili wówczas z Chinami wojnę, w której odnieśli pierwsze duże zwycięstwo w bitwie morskiej u ujścia rzeki Jalu. Jego autorem był wspomniany admirał Itō, na swym flagowym krążowniku *Matsushima*. Konflikt zakończył się dla Japonii pomyślnie, uzyskując wiele korzyści gospodarczych i politycznych, a także terytorialnych m.in. wyspę Tajwan. Dla mocarstw zachodnich był to sygnał, że Japonia staje się niebezpieczna. Dotychczasowa pobłażliwość wobec niej została zastąpiona podejrzliwością, a Rosja, Niemcy i Francja w toku tzw. potrójnej interwencji dyplomatycznej pospieszyły pozbawić Kraj Wschodzącego Słońca części jego nabytków ze wspomnianej wojny.

W 1900 roku Japończycy wzięli udział w interwencji mocarstw w Chinach przeciw powstaniu bokserów, w tym ekspedycji do Pekinu, ukazując znaczną wartość bojową swej armii. Ale największy sukces dyplomacji japońskiej miał nadejść w 1902 roku, kiedy to zawarto z Wielką Brytanią traktat sojusznicy, pierwszy taki między mocarstwem zachodnim a państwem Azji i w istocie jedyny jaki Imperium Brytyjskie było skłonne zawrzeć w ogóle. Sojusz ten w oczywisty sposób był wymierzony w Rosję, której ambicje w Azji były przez obu aliantów nie mile widziane. Jeszcze przed sojuszem współpraca gospodarcza układała się niezwykle pomyślnie. Brytyjczycy robili kokosowe interesy na dostawach do Japonii nowoczesnych pancerników i krążowników. Z czasem skorzystał też japoński przemysł stoczniowy, pozyskując najnowsze technologie.

Wyższe szkolnictwo morskie

Każda duża marynarka wojenna dba o fachowe przygotowanie swoich kadr na wszystkich szczeblach. Głównie poprzez oferowanie szeregu kursów specjalistycznych z dziedziny i na poziomie odpowiadającym zapotrzebowaniu floty. Największą jednak wagę przykładano do kształcenia oficerów, na których barkach spoczywa zwykle najistotniejsza część odpowiedzialności za funkcjonowanie marynarki wojennej oraz przebieg działań zbrojnych. Bez wątpienia w Japonii rolę takich placówek pełniły szkoły morskie w Etajima i Tsukiji.

Wojskowa Szkoła Marynarki Wojennej w Etajima (jap. *Kaigun Heigakkō*; *kaigun* – marynarka wojenna; *hei* – wojskowy; *gakkō* – szkoła) była kontynuacją szkoły morskiej założonej w 1855 roku w Nagasaki. W nowym miejscu została otwarta w 1888 roku i funkcjonowała nieprzerwanie do roku 1945. Etajima (pol. Wyspa w Zatoce Ryżowej) jest położona niedaleko Hiroszimy (jap. *Hiroshima*).

Czasem nazwę tej szkoły tłumaczy się z użyciem słowa „Akademia”, co wynika z zadowolenia się w naszym języku nomenklatury amerykańskiego szkolnictwa wojskowego – mowa rzecz jasna o odpowiedniku w postaci Akademii Morskiej Stanów Zjednoczonych w Annapolis (ang. *United States Naval Academy*). Japończycy chyba jednak podchodzili do sprawy nieco inaczej. Bez wątpienia była to placówka wyższa, zwłaszcza że od kandydatów wymagano ukończenia szkoły średniej. Warto zauważyć, że jej ukończenie nie dawało stopnia oficerskiego, a jedynie stopień o charakterze polskiego chorążego (jap. *shōi kōhōsei*, ang. *midshipman*). W amerykańskiej nomenklaturze odpowiada to statusowi akademii morskiej, stąd właśnie pojawiające się w literaturze pojęcie Akademii Marynarki Wojennej w Etajima, niemniej nie jest to najszybsze tłumaczenie. Wojskowa Szkoła Marynarki Wojennej w Etajima przyjmowała przede wszystkim kandydatów spoza floty, którzy chcieli zostać w przyszłości oficerami, jednak aby to osiągnąć musieli jeszcze po ukończeniu nauki przesłużyć pewien czas na morzu w charakterze chorążego. Staż trwał około dwóch lat, przy czym w czasie wojny był nader często skracany. Nic dziwnego, zapotrzebowanie na kadry oficerskie

ulegało w sposób naturalny gwałtownemu zwiększeniu.

Faktyczną rolę akademii sztabu generalnego pełniła Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej w Tsukiji (jap. *Kaigun Daigakkō*; *kaigun* – marynarka wojenna; *dai* – duży; *gakkō* – szkoła). Ubiegać się o przyjęcie do niej mogli wyłącznie oficerowie. Tsukiji była wówczas osadą niedaleko Tokio. Szkoła funkcjonowała w latach 1888-1945, co już samo w sobie wskazuje, że Japończycy w sposób nader przemyślany budowali swój system wyższego szkolnictwa morskiego. Należy zdecydowanie podkreślić, że stała hierarchicznie wyżej od Wojskowej Szkoły Marynarki Wojennej w Etajima. Nauka w Tsukiji opierała się o szereg kursów, za absolwenta uznawano dopiero tego kto ukończył kurs najwyższy. Nie było obowiązku sfinalizowania w niej nauki. Zdarzało, choć z czasem coraz rzadziej, że nawet oficerowi flagowi nie mogli się wylegitymować tym osiągnięciem, chyba najbardziej znanym przykładem z okresu II wojny światowej był wiceadmirał Kurita Takeo. Trudno powstrzymać się od komentarza, że ów brak w wykształceniu widoczny był w jego bojowej służbie. W każdym razie admirałowie Yamamoto Isoroku, Inoue Shigeyoshi, Mikawa Gunichi szkołę tę skończyli, choć gwoździ sprawiedliwości inny wybitny dowódca – Tanaka Raizō najprawdopodobniej absolwentem Tsukiji nie był. Szkoła ta była bowiem nieformalnym wymaganiem przede wszystkim dla oficerów z ambicjami zajmowania najwyższych stanowisk sztabowych

we flocie, na czele z szefem sztabu generalnego, czy dowódcą Połączonej Floty. Ci, którym takie aspiracje były obce, mogli się koncentrować na doskonaleniu w swej specjalizacji morskiej, jedynie w oparciu o kursy specjalistyczne oraz doświadczenie zdobywane w trakcie służby.

Wykuwania mocarstwa morskiego

W roku 1904 wybuchła wojna rosyjsko-japońska. Japonia zdobyła Port Artur, zniszczyła rosyjską Flotę Dalekowschodnią w tej bazie, rozbiła rosyjską armię pod Mukdenem, a w 1905 roku pod Cuszimą (jap. *Tsushima*) rozgromiła spieszącą daremnie na pomoc Flotę Bałtycką. Japonia zaczęła wchodzić do elitarnego klubu mocarstw. Admirał Tōgō Heihachirō twórca zwycięstwa, stał się bohaterem narodowym, a jego okręt flagowy – pancernik *Mikasa*, po zakończeniu służby, został przekształcony w okręt-muzeum. Pobita Rosja musiała pogodzić się z zajęciem przez Japończyków Korei, którą ci anektowali w 1910 roku, Półwyspu Liaotńskiego i południowego Sachalinu, a także odstąpić swe prawa do kolei południowo-mandżurskiej.

30 lipca 1912 roku zmarł cesarz Mutsuhito, człowiek, któremu Japonia zawdzięcza doniosłą zmianę w swych dziejach. Niewiele wiadomo o roli, jaką sam władca odegrał w przemianach, niemniej o wielkości przywódców często decyduje nie ich osobista działalność, ale umiejętność dobierania sobie doradców, współpracowników i wykonawców. Jesliby więc Mutsuhito odgry-

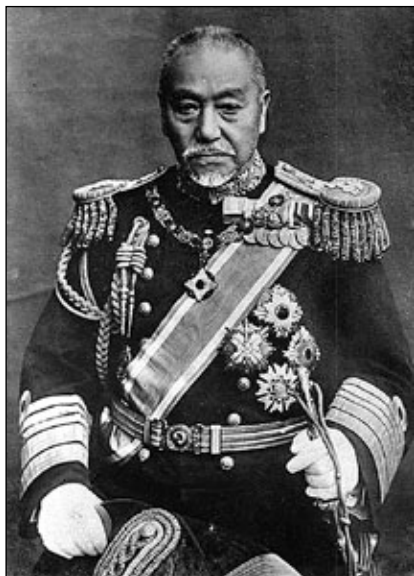
wał jedynie bierną rolę w reformatorskim dziele, to już z pewnością trzeba przyznać, że otaczał się wybitnymi podwładnymi. Większość z nich była ludźmi energicznymi, inteligentnymi, mającymi duże zdolności organizacyjne. Choć popełniali oni wiele błędów oraz byli obciążeni wychowaniem w innej epoce, konsekwentnie dążyli do realizacji celu, którym było unowocześnienie Japonii i pozyskanie dla niej liczącej się pozycji w świecie. I za to cesarzowi należy się uznanie. Niestety tron po nim przejął chory umysłowo Yoshihito, panujący w latach 1912-1926. Czasy jego władania określa się jako epokę *Taishō* (pol. Wielka Sprawiedliwość). Jego syn książę Hirohito, już od 1921 roku regent, w imieniu swego chorego ojca, wstąpił na tron cesarski w 1926 roku, zapoczątkowując okres *Shōwa* (pol. Światły Pokój).

W sierpniu 1914 roku wykorzystując koniunkturę polityczną, Japonia przystąpiła do I wojny światowej po stronie Aliantów. W parę miesięcy zdobyła niemieckie posiadłości w Chinach oraz Oceanii: półwysp Shantung, Wyspy Marshalla, Karoliny i Mariany. W 1915 roku, korzystając z zaangażowania większości mocarstw na froncie europejskim, wystosowała tzw. „Dwadzieścia jeden żądań” wobec Chin. Wprowadziły one cały świat w zdumienie, tym większe, że po wielomiesięcznych negocjacjach Chiny większość z nich przyjęły. Zyski z chińskich ustępstw miały głównie wymiar ekonomiczny i w nieco mniejszym stopniu polityczny, w każdym razie japońska sto-

Pancernik *Mikasa* – okręt flagowy admirała (później admirała floty) Tōgō Heihachirō w bitwie pod Cuszimą (27-28 maja 1905 roku), uznawanej za największe zwycięstwo w dziejach Japońskiej Marynarki Wojennej.

Fot. „Ships of the World”





Admirał floty Tōgō Heihachirō (1847-1934) – szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1905-1909, dowódca Połączonej Floty w latach 1903-1905. Zwycięzca wielu bitew, w tym najsłynniejszej pod Cuszimą w 1905 roku. Uważany za jednego z trzech najsłynniejszych wodzów japońskiej floty, obok Yamamoto Isoroku i Itō Sukeyuki. Fot. Internet

pa mocno już stanęła w Państwie Środka, a w dodatku uzyskała konkretne profity w postaci różnych przywilejów i koncesji. Konferencja pokojowa w Paryżu, zakończona podpisaniem traktatu pokojowego w Wersalu, potwierdziła poniemieckie zdobycze Cesarstwa. Dopiero w 1918 roku interwencja w rosyjskiej wojnie domowej przyniosła straty, których nie pokryto żadnym zyskiem. W 1922 roku, choć niechętnie, armia japońska musiała ostatecznie wycofać się z Syberii i Kraju Przymorskiego.

W 1922 roku podpisano w Waszyngtonie układ o redukcji zbrojeń morskich i inne towarzyszące traktaty, a w 1930 traktat londyński o podobnym charakterze. Traktaty te były bardzo korzystne dla Japonii. Ogromna przewaga przemysłowa Stanów Zjednoczonych została okiełznana więzami traktatowymi, dzięki czemu dystans w rozmiarach obu flot był stosunkowo niewielki. Jednak niewielu w Japonii zdawało sobie z tego sprawę, fanatyczny szowinizm i militarystyka przytłumił zdrowy rozsądek u części społeczeństwa i nastroje te, wspierane czynnie przez armię, zaczęły w latach trzydziestych brać górę.

Nomenklatura okrętowa

Bez wątpienia najpotężniejszą klasą okrętów spośród znajdujących się w posiadaniu Japońskiej Marynarki Wojennej były lotniskowce, choć pierwszy z nich wszedł do służby dopiero w 1922 roku. Klasę tę w języku japońskim określa się terminem *kōkūbōkan*. Japończycy zapisują to słowo

czterema ideogramami oznaczającymi kolejno: *kō* – nawigacja; *kū* – niebo; *bo* – matka; *kan* – okręt wojenny. Ponieważ słowo *kōkū* oznacza lotnictwo, zatem etymologicznie lotniskowiec to po japońsku dosłownie „okręt matka lotnictwa”. Pionierski cesarski lotniskowiec *Hōshō* (jap. *Latający Ptak*) zapoczątkował zwyczaj nadawania okrętom tej klasy nazw wywodzących się od rzeczywistych lub mitycznych zwierząt latających (np. ptaków, smoków, feniksów). Od reguły tej dość często odstępowano. Wyjątki początkowo dotyczyły okrętów przebudowanych na lotniskowce z innych okrętów bojowych, którym przyznano przywilej zachowania swej pierwotnej nazwy: np. były pancernik *Shinano*, czy były krążownik liniowy *Akagi*. Były okręty pomocnicze oraz statki cywilne, które podlegały przekształceniu dostawały już nowe nazwy. Natomiast w okresie wojny na Pacyfiku ograniczenie nazewnictwa zniesiono i lotniskowce coraz częściej otrzymywały nazwy gór, które wcześniej zarezerwowane były dla krążowników ciężkich. Z budowy tych ostatnich zrezygnowano jeszcze w 1942 roku.

Jednak zanim nastała epoka lotniskowca, główną klasą okrętów były oczywiście pancerniki. Na określenie tej klasy jednostek Japończycy używają terminu *senkan*. Jego zapis ideograficzny składa się z dwóch znaków: *sen* – wojna, bitwa; *kan* – okręt. Zatem etymologicznie japoński pancernik to „okręt bitewny” (względnie „okręt bojowy” lub „okręt wojenny”). Taka nazwa nie powinna dziwić. Japończycy niemal od początków budowali swą flotę z zapatrzeni w Imperium Brytyjskie, które przez cały XIX wiek dzierżyło niekwestionowane panowanie nad wszystkimi oceanami naszej planety. A w języku angielskim pancernik to dosłownie „okręt bitewny” (ang. *battleship*; *battle* – bitwa; *ship* – okręt). Reguła nadawania nazw pancernikom mówiła, że powinny się one wywodzić od tradycyjnych japońskich prowincji, których nie należy mylić z ówczesnymi prefekturami. Było to coś w rodzaju polskiego tradycyjnego podziału na Małopolskę, Wielkopolskę, Mazowsze, Śląsk itd. Przykładowo pancernik *Musashi* został ochrzczony na cześć prowincji, w której znajdowała się obecna stolica Japonii – Tokio, zaś *Yamashiro* ku chwale prowincji, w której znajdowała się stara cesarska siedziba – Kioto.

Krążowniki Japończycy zwą *junyōkan*. Zapis słowa jest złożony z trzech ideogramów: *jun* – krążyć; *yō* – ocean, morze; *kan* – okręt. Etymologicznie termin opisuje „okręt krążący po morzu”. Zapewne i tu Japończykom bardzo zależało na pewnej bliskości pojęciowej z brytyjskim pierwowzorem. W nazewnictwie krążowników zasady

zmieniały się w czasie, niemniej od początku XX wieku przyjęto, że duże krążowniki, powyżej 7000 ton wyporności otrzymywały imiona wywodzące się od szczytów górskich, zaś mniejsze jednostki od rzek. Pierwsza reguła dotyczyła zatem krążowników pancernych, liniowych i ciężkich, zaś druga głównie krążowników lekkich. Jednak należy pamiętać, że rzecz nie w konkretnej klasie, lecz w wielkości. Stąd jednostki typu *Mogami*, pomimo że weszły do służby jako krążowniki lekkie otrzymały nazwy wzgórz. Reguły nie były też takie święte, skoro przykładowo krążownik *Kako* zawdzięcza swą nazwę rzece, a jego bliźniak *Furutaka*, jak należy, górze.

Najpotężniejszą i specyficzną odmianą krążowników były liniowe, które miały być w założeniach następcami krążowników pancernych, a aspirowały nawet do zrównania się z pancernikami, co im jednak ostatecznie na zdrowie nie wyszło. Wyobrażano to sobie jako ewolucyjną przemianę, analogiczną do relacji: pancernik liniowy – pancernik eskadrowy. Jak wiemy było to brzemienne w skutkach nieporozumienie. Początkowo też wiele flot klasyfikowało krążowniki liniowe właśnie jako pancerne, postąpiła tak również Japonia. Dopiero 31 marca 1912 roku wprowadzono oficjalnie osobną kategorię – krążownik bitewny (jap. *junyōsenkan*; *jun* – krążyć; *yō* – ocean, morze; *senkan* – okręt bitewny). Zapewne wzorując się tu na oficjalnej klasyfikacji brytyjskiej, gdzie krążownik liniowy to *battle cruiser* (ang. *battle* – bitwa, *cruiser* – krążownik).

Bardziej poetyckie było pojęcie oznaczające krążownik pancerny – *sōkō junyōkan*. Gdzie poszczególne człony to: *sō* – zasypywać; *kō* – zbroja; *junyōkan* – krążownik. Zatem dosłownie „krążownik zasypywany pancernem”. Wraz ze wzmacnianiem marynarki wojennej nowymi pancernikami i krążownikami liniowymi, stare pancerniki eskadrowe i krążowniki pancerne przeklasyfikowywano na okręty obrony morskiej I klasy (jap. *ittō kaibōkan*; *ittō* – pierwsza klasa, *kai* – morze; *bō* – bronić, ochraniać; *kan* – okręt), czyli w istocie pancerniki obrony wybrzeża.

Pierwszymi japońskimi okrętami torpedowymi były kutry torpedowe eufemistycznie określane wówczas torpedowcami (jap. *suiraitai*; *sui* – woda, *rai* – piorun, *tei* – łódź; *suirai* – torpeda, „wodny piorun”). Od początku XX wieku Japończycy określali klasę niszczyteli nazwą *kuchikukan*, co można przetłumaczyć jako „okręt pościgowy”: *ku* – gonić, iść za; *chiku* – ścigać, tropić; *kan* – okręt. Przy czym, jednostki powyżej 1000 t klasyfikowano jako okręty pościgowe pierwszej klasy (jap. *ittō kuchiku-*

kan; *ittō* – pierwsza klasa), natomiast mniejsze jako okręty pościgowe drugiej klasy (jap. *nitō kuchikukan*; *nitō* – druga klasa). Było to podobne rozwiązanie jak stosowane w oficjalnej klasyfikacji krążowników na ciężkie (jap. *ittō junyōkan*) i lekkie (*nitō junyōkan*). W odniesieniu jednak do najmniejszych niszczycieli wciąż posługiwano się terminem *suiraitai*. „Pełnokrwiste” duże niszczyciele otrzymywały nazwy związane ze zjawiskami atmosferycznymi, mniejsze od drzew, kwiatów lub ptaków.

W języku japońskim okręt podwodny to *sensuikan*, co dosłownie oznacza „okręt chowający się pod wodą” (*sen* – chować, nurkować; *sui* – woda; *kan* – okręt wojenny). Przy czym, mniejsze jednostki klasyfikowano czasem jako *sensuitei* (pol. *tei* – łódź). Nie da się wyznaczyć sztywnej granicy pomiędzy *kan*, a *tei*, lecz to ostatnie słowo z pewnością nie zostałoby użyte względem jednostki o wyporności powyżej 1000 t. Dotyczy to również okrętów innych klas. Dla okrętów podwodnych Japońska Marynarka Wojenna wprowadziła w 1924 roku zasadę nadawania nazw sylabowo-cyfrowych. Dla oceanicznych okrętów podwodnych i krążowników podwodnych stosowano sylabę *I*, dla morskich (średnich) okrętów podwodnych była to sylaba *Ro*, zaś dla jednostek zatokowych (małych) i miniaturowych stosowano sylabę *Ha*. Japońska armia, która również posiadała własne okręty tej klasy używała sylaby *Yu*.

Dla jednostek innych klas stosowano różne reguły. Przykładowo stawiacze min (jap. *fusetsukan*) zwykle otrzymywały nazwy wysp. Przywilej nazw pojęciowych przy-

sługiwał przeważnie okrętom dużym. Ale już mniejsze musiały zadawać się numerami np trałowce (jap. *sōkaitei*), czy ścigacze (jap. *kusentei*). W tych ostatnich przypadkach należy zwrócić uwagę, że nie sam numer stanowił nazwę własną, lecz dopiero numer wraz z podaniem klasy np. *Dai 1-Gō Sōkaitei* (pol. *Trałowiec nr 1*), *Dai 1-Gō Kusentei* (pol. *Ścigacz nr 1*). Jest to bardzo ważne ponieważ okrętów różnych klas o tym samym numerze było jednocześnie wiele. Natomiast czystą fikcją jest, spotykane nader często w literaturze anglo- i polskojęzycznej, stosowanie do japońskich okrętów z czasów *Nippon Kaigun* amerykańskich oznaczeń typu PB – do patrolowców, czy W – do trałowców. Kapitan trałowca *Dai 1-Gō Sōkaitei* byłby zapewne bardzo zdziwiony, gdyby się dowiedział, że jego okręt zwie się *W-1*. Ale cóż status supermocarstwa pozwala jak widać na wprowadzanie zmian i w... przeszłości, do tego stopnia że nawet w Japonii zdarza się obecnie stosowanie tych oznaczeń, za którym bez wątpienia przemawia prostota.

Na szczycie

Pokojowa polityka partyjnych rządów w okresie międzywojennym kosztowała życie aż trzech urzędujących premierów, zamordowanych przez fanatycznych nacjonalistów. Warto zwrócić uwagę na ten element – dość popularnego jeszcze od czasów szogunatu – terroryzmu politycznego, który cieszył się zresztą mniej lub bardziej skrywanym poparciem części wojskowych, urażonych cięciami w budżecie armii i po prostu żądnych większej władzy. Ostatecznym

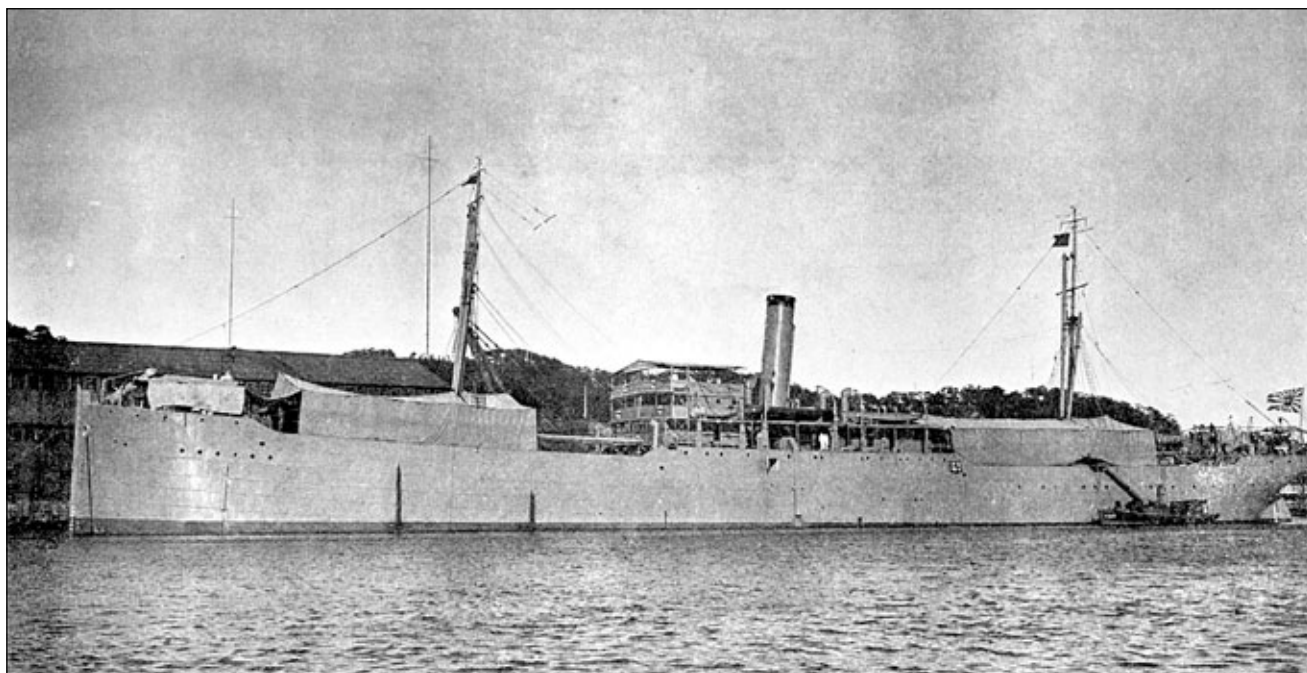
ciosem dla polityków cywilnych była samowola armii i floty, które pozwoliły sobie, bez wiedzy rządu, na atak na Mandżurię 18 września 1931 roku (tzw. incydent mandżurski) oraz na interwencję w Szanghaju w 1932 roku (tzw. incydent szanghajski). Chiny, będące najważniejszym rynkiem zbytu towarów japońskich oraz posiadające zasoby większości surowców niezbędnych dla japońskiej gospodarki, wydawały się militarystom świetnym celem agresji, której zadaniem było właśnie zabezpieczenie interesów ekonomicznych Kraju Kwitnącej Wiśni. Mocarstwa zachodnie bez przerwy ingerowały w chińskie sprawy wewnętrzne i zagraniczne, ale po zakończeniu I wojny światowej wszyscy musieli się coraz bardziej liczyć ze Stanami Zjednoczonymi, prowadzącymi w Państwie Środka politykę tzw. otwartych drzwi, oraz z Japonią, która jako jedyna miała na Dalekim Wschodzie naprawdę liczące się siły zbrojne.

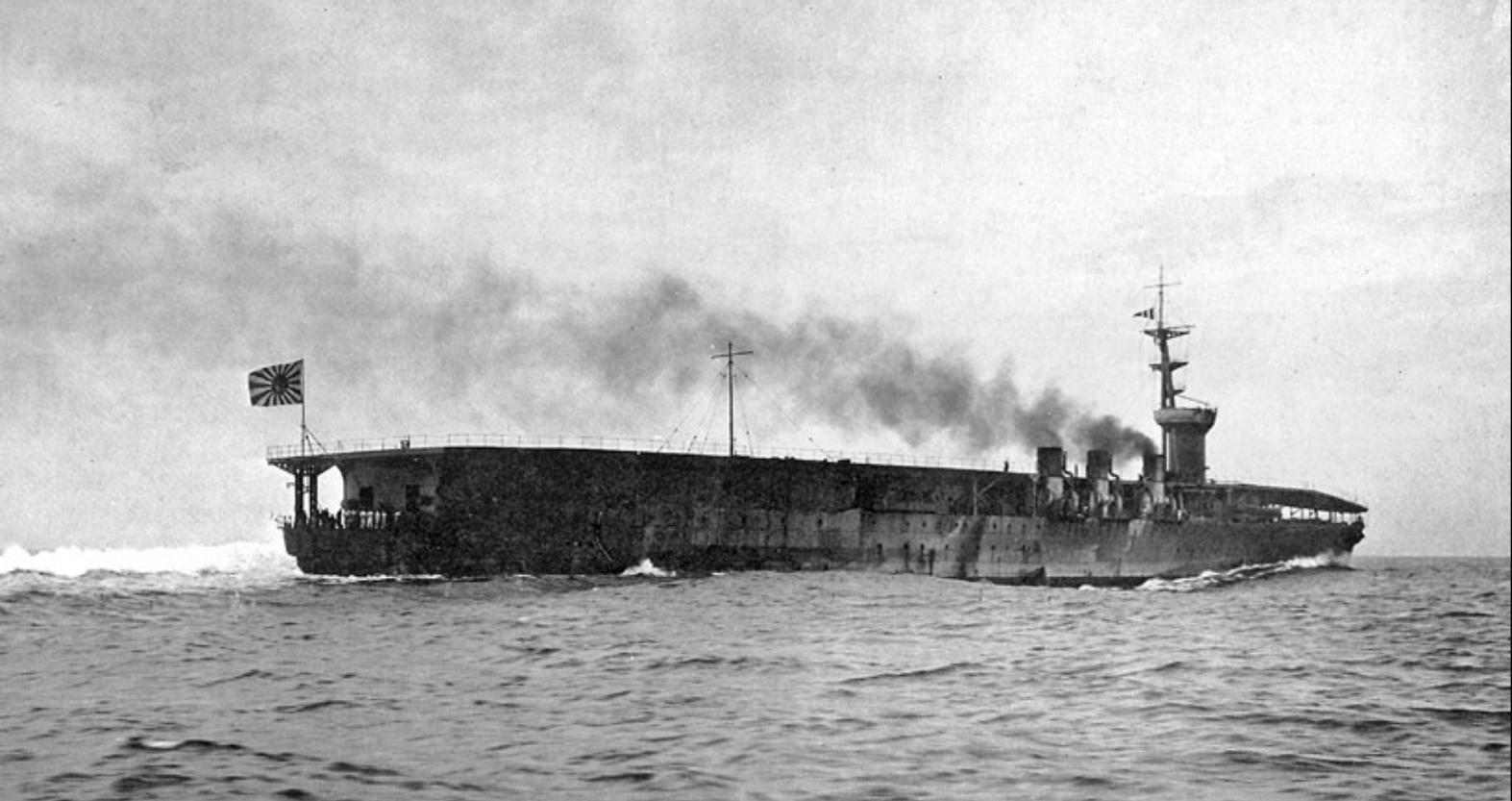
Mandżuria była pierwszym celem japońskich militarystów. Incydent mandżurski zakończył się sukcesem, w odróżnieniu od szanghajskiego, co wystarczyło, by do reszty rozzuchwalić armię i przekonać wahających się, że Chiny są kąskiem łatwym i możliwym do przełknięcia. W marcu 1932 roku z terytorium podbitej Mandżurii (węgiel, ropa naftowa, rudy żelaza) utworzono marionetkowe państwo – Mandżukuo.

15 maja 1932 roku grupa szowinistycznych wojskowych podjęła próbę przewrotu wojskowego w stolicy. Bunt się nie udał, ale w najwyższych sferach rządzących zaczęto zdawać sobie sprawę, że upadek autorytetu gabinetu i możliwość niesubordynacji w ar-

Okręt-baza wodnosamolotów *Wakamiya* stanowił o początkach japońskiego lotnictwa morskiego.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Lotniskowiec *Hōshō* w początkowym okresie służby. Pierwsza iskierka przyszłej, krótkotrwałej, lecz bezapelacyjnej potęgi japońskiego lotnictwa pokładowego.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

mii mogą mieć katastrofalne skutki. W efekcie powierzono funkcję premiera emerytowanemu admirałowi Saitō Makoto, którą ten piastował w latach 1932-1934. Ster państwa przeszedł w ręce wojskowych, a skoro musiało do tego dojść, cesarz i jego współpracownicy woleli, aby szefem rządu został ktoś z bardziej umiarkowanej marynarki wojennej niż szowinista z sił lądowych.

Do nowego buntu wojskowych doszło 26 lutego 1936 roku. Bunt co prawda ponownie stłumiono, ale wydarzenie przeraziło nawet część generalicji. Zginęło lub zostało rannych kilku znanych mężów stanu, w pewnym momencie obawiano się nawet o bezpieczeństwo cesarza. Po tym wydarzeniu flota zorganizowała specjalne oddziały morskie do obrony gmachu Ministerstwa Marynarki Wojennej oraz oddelegowała krążownik, który miał stałe oczekiwać w gotowości, by w razie potrzeby ewakuować monarchę z Tokio.

7 lipca 1937 roku pod Pekinem doszło do starcia między chińskimi i japońskimi oddziałami wojskowymi. Była to samowolna akcja armii cesarskiej, bez wiedzy rządu japońskiego. Incydent graniczny stał się początkiem nieplanowanej wojny między Chinami a Japonią, która miała tym razem trwać nieprzerwanie aż do 1945 roku! Japończycy liczyli na szybki i znaczący sukces, ale prędko okazało się, że mimo sukcesów na froncie i zajęcia olbrzymich terytoriów, Chin nie udało się pokonać. Nie doceniono rozmiaru Państwa Środka i ogromnej liczby ludności, która je zamieszkiwała, oraz determinacji wielokrotnie już poniżanych Chińczyków. Chiny okazały się workiem bez dna,

do którego wrzucano coraz to nowe dywizje wojska, olbrzymie ilości sprzętu i pieniędzy. Starano się z biegiem czasu znaleźć honorowe wyjście z sytuacji, ale Chińczycy Czang Kaj-szeka¹ nie widzieli powodu, by dać Japończykom jakąkolwiek satysfakcję, a już w żadnym wypadku nie godzili się na rozczłonkowanie państwa i większe straty terytorialne. I tak wojna trwała, angażując ograniczone zasoby japońskie i wykrwawiając „nieograniczone” zasoby chińskie.

W pierwszych latach wojny Japończycy osiągnęli wielkie sukcesy. Do 1940 roku Japonia zajęła wszystkie większe chińskie miasta, opanowała najnowocześniejsze sektory gospodarki Chin i kontrolowała wszystkie główne szlaki komunikacyjne, zarówno kolejowe, drogowe, jak i rzeczne. Japończycy podbili południowe prowincje Chin, utworzyli w zdobytym Nankinie marionetkowy rząd chiński Wang Jingweia, wreszcie zdolali odciąć Chiny od morza i zamknąć tzw. drogę birmańską, jedyną lądową drogę, którą Czang Kaj-szek mógł być zaopatrywany w broń przez Brytyjczyków i Amerykanów. Wszystko to jednak na próżno, bo chiński opór trwał. Na tyłach wojsk japońskich rozwinął się ruch partyzancki przeciw Wielkiej Wschodnioazjatyckiej Strefie Wspólnej Pomyślności i Dobrobytu (jap. *Daitōa Kyōeiken*), którą chcieli zafundować wschodniej Azji Japończycy. Okrutne metody prowadzenia wojny i gwałty na ludności cywilnej tylko wzmacniały opór, wpędzając japońskich generałów we frustrację, zwłaszcza że nijak nie mogli wytłumaczyć w kraju, jak to możliwe, że ich obietnice łatwego zwycięstwa jakoś nie chciały się ziścić.

25 listopada 1936 roku Japonia i Niemcy zawarły pakt antykominternowski, który stał się początkiem sojuszu obu mocarstw. W 1937 roku przystąpiły do niego Włochy. Pakt ów wymierzony był w komunizm, a w szczególności w Związek Radziecki, który jeszcze w tym okresie zdawał się być najważniejszym wrogiem Japonii. Wiarę w nowego sojusznika zachwiała jednak czasowo porozumienie pomiędzy ZSRR i Niemcami z 23 sierpnia 1939 roku (pakt Ribbentrop-Mołotow), zawarte w okresie, gdy na Dalekim Wschodzie toczyły się regularne walki na wielką skalę pomiędzy armiami Czerwoną i Cesarską.

Niemniej wybuch wojny w Europie w 1939 roku początkowo okazał się dla Japonii bardzo korzystny. Konflikt bowiem najpierw zaangażował dwa wielkie mocarstwa, Wielką Brytanię i Francję, odbierając im możliwość koncentracji w Azji większych sił. Potem nastąpił upadek Holandii, który pozbawił bogate Indie Holenderskie (dzisiejsza Indonezja) metropolii, skazując je na łaskę i niełaskę sojuszników zachodnich, którzy słabli w oczach, i wreszcie kapitulacja Francji. Ta ostatnia miała w Azji swoje Indochiny (dzisiejsze Wietnam, Laos i Kambodża), które teraz Japończykom łatwo było wchłonąć dzięki poparciu zwycięskich Niemiec. Najważniejsze jednak było zneutralizowanie groźnej siły, jaką była flota francuska, która częściowo została zniszczona przez Brytyjczyków, częściowo rozbrojona przez Niemców, a częściowo

1. Nazwisko i imię spolszczone, w transkrypcji *pinyin*: Jiang Jieshi.

podlegała zależnemu rządowi Vichy. Tylko nieliczne okręty przejęli Brytyjczycy, ale mieli oni własne kłopoty związane z krwawą wojną z Niemcami: powietrzną bitwą o Wielką Brytanię i morską batalią o Atlantyk. W końcu 1940 roku brytyjskie zaangażowanie w wojnę eliminowało także jej flotę i lotnictwo z jakiegoś bardziej realnego wsparcia kolonii w Azji Wschodniej i Środkowej, nie mówiąc już o Pacyfiku.

W 1940 roku cesarz Hirohito podjął próbę odejścia od polityki zbliżenia z Niemcami i Włochami mianując premierem admirała Yonai Mitsumase. Jednak opór kręgów armii był tak wielki, że po kilku miesiącach Yonai musiał odejść i zastąpił go Konoe Fumimaro – premier po raz drugi w latach 1940-1941.

Japonia postanowiła korzystać z dogodnej sytuacji. Kiedy Adolf Hitler w sierpniu 1939 roku zawiadomił władze japońskie o pakcie z Iosifem Stalinem, zrobił to zaledwie z dwudniowym wyprzedzeniem. Mimo to 27 września 1940 roku Japonia podpisała w Berlinie traktat sojuszniczy z Niemcami i Włochami, zwany „Osią Tokio-Berlin-Rzym” i dający Japonii wolną rękę w Azji Wschodniej. W ten sposób Japonia wybrała sobie sprzymierzeńców. Zgodnie z obraną polityką zawarto w kwietniu 1941 roku pakt o neutralności ze Związkiem Radzieckim, który wówczas wydawał się stać po tej samej stronie barykady. Niemcy bowiem nie zadbały, aby poinformować swego alianta o planach agresji na ten kraj. Co pewnie i tak nie zmieniłoby decyzji japońskiej, ale osad we wzajemnych stosunkach już pozostał. Jedynym liczącym się przeciwnikiem Japonii pozostawały Stany Zjednoczone.

Te zaś z niepokojem patrzyły na postępy Cesarstwa i jego sukcesy. Interesy Stanów Zjednoczonych w Chinach były naruszane wojną, zagrożone stawały się Filipiny i Guam, których wobec ich wysuniętej pozycji – blisko Japonii, daleko od Stanów – nie można było skutecznie zabezpieczyć. Dodatkowo osłabienie państw europejskich na Dalekim Wschodzie eliminowało i ten czynnik odstrasżający Japonię. Ale najważniejszym elementem było dążenie Franklina Roosevelta do włączenia Stanów Zjednoczonych do wojny, gdyż był to jedyny sposób, aby kraj ten mógł zrealizować, naszkicowaną już przez jego krewnego Theodora Roosevelta, misję USA jako głównego rozgrywającego w świecie. Stany Zjednoczone zatem powoli zaostrzały swą politykę wobec Japończyków, zwłaszcza po zajęciu północnych Indochin przez wojska cesarskie. We wrześniu 1940 roku ograniczyły dostawy ropy naftowej i innych niezbędnych dla gospodarki japońskiej towarów i surowców, a po zajęciu przez Japonię

w 1941 roku reszty Indochin, odpowiedziały embargiem handlowym, do którego przyłączyła się także Wielka Brytania i, choć z duszą na ramieniu, Holandia (Indie Holenderskie). Japońscy stratedzy oceniali, że zapasy starczą najwyżej na dwa lata, należało zatem albo odblokować dostawy pokojowo, przy uznaniu japońskich pretensji do określonej przez siebie strefy wpływów, albo na drodze wojny – cele w takim wypadku byłyby już jednak znacznie bardziej ambitne.

Stopnie wojskowe

Tworząc swoje siły zbrojne Japończycy stanęli przed koniecznością wprowadzenia nowoczesnego systemu rang wojskowych, który odpowiadałby modelowi mocarstw zachodnich. Język japoński nie rozwijał się jednak w kręgu europejskim i w związku z tym nie dysponował prostymi odpowiednikami stosownych terminów, musiał stworzyć własne, bardziej odpowiadające tradycji Kraju Wschodzącego Słońca. Ostatecznie przyjęto system specyficzny, w którym nie było w zasadzie podziału na osobny system stopni w wojskach lądowych i morskich. Oba rodzaje sił zbrojnych miały identyczne nazewnictwo rang i aby zaznaczyć

różnicę należało podać przy dystynkcji słowo: *kaigun* – jeśli chodziło o marynarkę wojenną (jap. *kai* – morze; *gun* – armia, wojsko; zatem w zasadzie wojska morskie) albo *rikugun* – jeśli chodziło o wojska lądowe (jap. *riku* – ląd; *gun* – armia, wojsko).

Japońskie siły zbrojne, podobnie jak np. polskie, nie posiadały odpowiednika najniższego oficera flagowego: komдора – w wojskach morskich i brigadier – w wojskach lądowych. Nader często pojawia się również w literaturze i Internecie próba tłumaczenia stopnia *gensui*, jako marszałka. Nie jest ona jednak szczególnie słusza, co najmniej z dwóch powodów. Po pierwsze ze względu na niedużą ilość rang w korpusie oficerów flagowych, ograniczyłoby to liczbę generałów jedynie do trzech. Pod drugie ze względu na wspólnotę stopnia w obu rodzajach sił zbrojnych, a przecież buławę marszałkowską trudno uznać za symbol władzy na morzu.

Wojna o wszystko

Do 1941 roku w japońskich elitach władzy sympatie ekspansywne podzielone były między kierunek północny i południowy, ale postawa Stanów Zjednoczonych w zasadzie przesądziła sprawę, bo nie można było

Tabela nr 1. Ekwivalentność japońskich stopni wojskowych w obu rodzajach sił zbrojnych

Flota (<i>Kaigun</i>)	Stopień	Armia (<i>Rikugun</i>)
Oficerowie flagowi		
admiral floty	gensui	generał armii
admiral	taishō	generał korpusu (broni)
wiceadmiral	chūjō	generał dywizji
kontradmiral	shōshō	generał brygady
Oficerowie polowi		
komandor	taisa	pułkownik
komandor porucznik	chūsa	podpułkownik
komandor podporucznik	shōsa	major
kapitan	taii	kapitan
porucznik	chūi	porucznik
podporucznik	shōi	podporucznik

Tabela nr 2. Etymologia japońskich oficerskich stopni wojskowych

Stopień	Etymologia
gensui	<i>gen</i> – podstawa, fundament; <i>sui</i> – dowódca
taishō	<i>tai</i> – starszy; <i>shō</i> – dowódca
chūjō	<i>chū</i> – średni; <i>jō</i> (<i>shō</i>) – dowódca
shōshō	<i>shō</i> – młodszy; <i>shō</i> – dowódca
taisa	<i>tai</i> – starszy; <i>sa</i> – pomocnik
chūsa	<i>chū</i> – średni; <i>sa</i> – pomocnik
shōsa	<i>shō</i> – młodszy; <i>sa</i> – pomocnik
taii	<i>tai</i> – starszy; <i>i</i> – oficer
chūi	<i>chū</i> – średni; <i>i</i> – oficer
shōi	<i>shō</i> – młodszy; <i>i</i> – oficer

skutecznie walczyć bez ropy naftowej napędzającej okręty, samoloty i czołgi! Na niekorzyść stronników kierunku północnego przemawiały też wyniki próbnych starć na pograniczu Mandżukuo i Związku Radzieckiego oraz jego sojusznika – satelity Mongolii. W okresie od maja do września 1939 roku w Mongolii doszło do faktycznej niewypowiedzianej wojny japońsko-radzieckiej; japońska Armia Kwantuńska operująca z terytorium Mandżurii, wraz ze swym sojusznikiem Mandżukuo, poniosła serię dotkliwych klęsk zadanych przez Armię Czerwoną, wspieraną przez satelicką Mongolię. Stalin nie zdołał tego wykorzystać jedynie ze względu na nadchodzącą rozgrywkę w jednak cenniejszej Europie. A w czasie powyższego konfliktu napłynęła wieść o pakcie o nieagresji Ribbentrop-Mołotow, zawartym 23 sierpnia 1939 roku przez Niemcy i Związek Radziecki. 13 kwietnia 1941 roku Japonia również podpisała z ZSRR pakt o neutralności, przygotowując grunt dla strategii południowej. Hitler zaś 22 czerwca 1941 roku dokonał, nie zawiadamiając uprzednio Japończyków, agresji na Imperium Sowieckie. W ten sposób obaj sprzymierzeńcy pogrzebali możliwość efektywnej współpracy dla osiągnięcia wspólnych celów. Aczkolwiek jak zostało już wspomniane, ze względów surowcowych Japonia, nawet przy największych chęciach, nie mogłaby do tej wojny wówczas przystąpić.

Gdy jednak Japończycy zaatakowali Stany Zjednoczone, 11 grudnia 1941 roku wojnę Ameryce wypowiedzieli także Adolf Hitler i Benito Mussolini. Hitler zresztą wręcz zachęcał Japończyków do ataku na USA, upoważniając swego ministra spraw zagranicznych Joachima von Ribbentropa, aby zapewnił ich, że Niemcy przyłączą się do tej wojny, choć nie wymaga tego Pakt Osi. Liczył, że Stany skoncentrują przeważającą część swego wysiłku militarnego i ekonomicznego na walce z Imperium Wschodzącego Słońca, pozwalając III Rzeszy zyskać na czasie. Tym bardziej, że już od początku 1941 roku stało się oczywiste, że neutralność USA w wojnie jest czymś w rodzaju fikcji.

Prawie do ostatniej chwili prowadzono negocjacje amerykańsko-japońskie. Stany Zjednoczone żądały wycofania się Japonii z Indochin i z bloku państw osi oraz zawarcia pokoju z Chinami. Japończycy domagali się zniesienia embarga na surowce oraz uznania państwa Mandżukuo i Chin za swoją strefę wpływów. Japończycy sami chcieli pokoju z Chinami, wojna ta bowiem wykrwawiała ich znacznie, jednak nie mogli zgodzić się na układ, który sprawiałby, iż straty poniesione w kilkuletniej walce nie

zostałyby „godziwie” wynagrodzone. Zresztą musieli „zachować twarz”, tak ważną na Dalekim Wschodzie. Nawiasem mówiąc takiej hańby nie przeżyliby (i to najprawdopodobniej jak najbardziej dosłownie!) japońscy generałowie odpowiedzialni za rozpetanie konfliktu z Chinami i brak sukcesu. W kulminacyjnym momencie Japończycy byli nawet gotowi wycofać się z Indochin i rozluźnić stosunki z Niemcami oraz Włochami, ale Amerykanie bez włączenia się do wojny nie mogliby ustanawiać nowego porządku w świecie. Japończykom nie ustępowano, ci więc ostatecznie podjęli decyzję, której zwiastunem było objęcie teki premiera przez generała Tōjō Hideki, któremu współpracownicy nadali wiele mówiącą ksywkę „Brzytwa”.

Najważniejszym zadaniem dla sił zbrojnych w pierwszym półroczu wojny było zapewnienie Imperium Japońskiemu samowystarczalności surowcowej. Był to bowiem warunek niezbędny dla możliwości dalszego kontynuowania wojny. Jego spełnienie mogło się odbyć tylko poprzez opanowanie Wielkich Wyp Sundajskich. W 1941 roku przytłaczającą większość ich powierzchni zajmowały Holenderskie Indie Wschodnie, resztę zaś brytyjskie posiadłości na Borneo. Opanowanie Wyp Sundajskich nie było jednak sprawą prostą i zanim można się było do tego zabrać należało zagwarantować sobie w miarę bezpieczny dostęp do nich. I temu właśnie miały służyć pierwsze operacje militarne. Japonia przeprowadziła zatem początkowe uderzenia równoległe na trzech kierunkach operacyjnych: hawajskim, malajskim i filipińskim.

Operacje prowadzone w kierunku hawajskim zmierzały do zneutralizowania sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, w stopniu uniemożliwiającym im aktywny udział w walkach na Dalekim Wschodzie. Aby to osiągnąć, 7 grudnia 1941 roku przeprowadzono rajd lotniskowców na Oahu w Archipelagu Hawajskim, gdzie znajdowała się Pearl Harbor, główna baza Floty Pacyfiku, oraz gdzie koncentrowały się największe siły powietrzne USA na całym połączonym obszarze Azji Wschodniej i Oceanii. W efekcie Amerykanie stracili m.in. 2 pancerniki (*Arizona*, *Oklahoma*), a 6 pancerników i 3 krążowniki zostały w różnym stopniu uszkodzone. Jeszcze w grudniu opanowano też Wysp Gilberta oraz atol Wake.

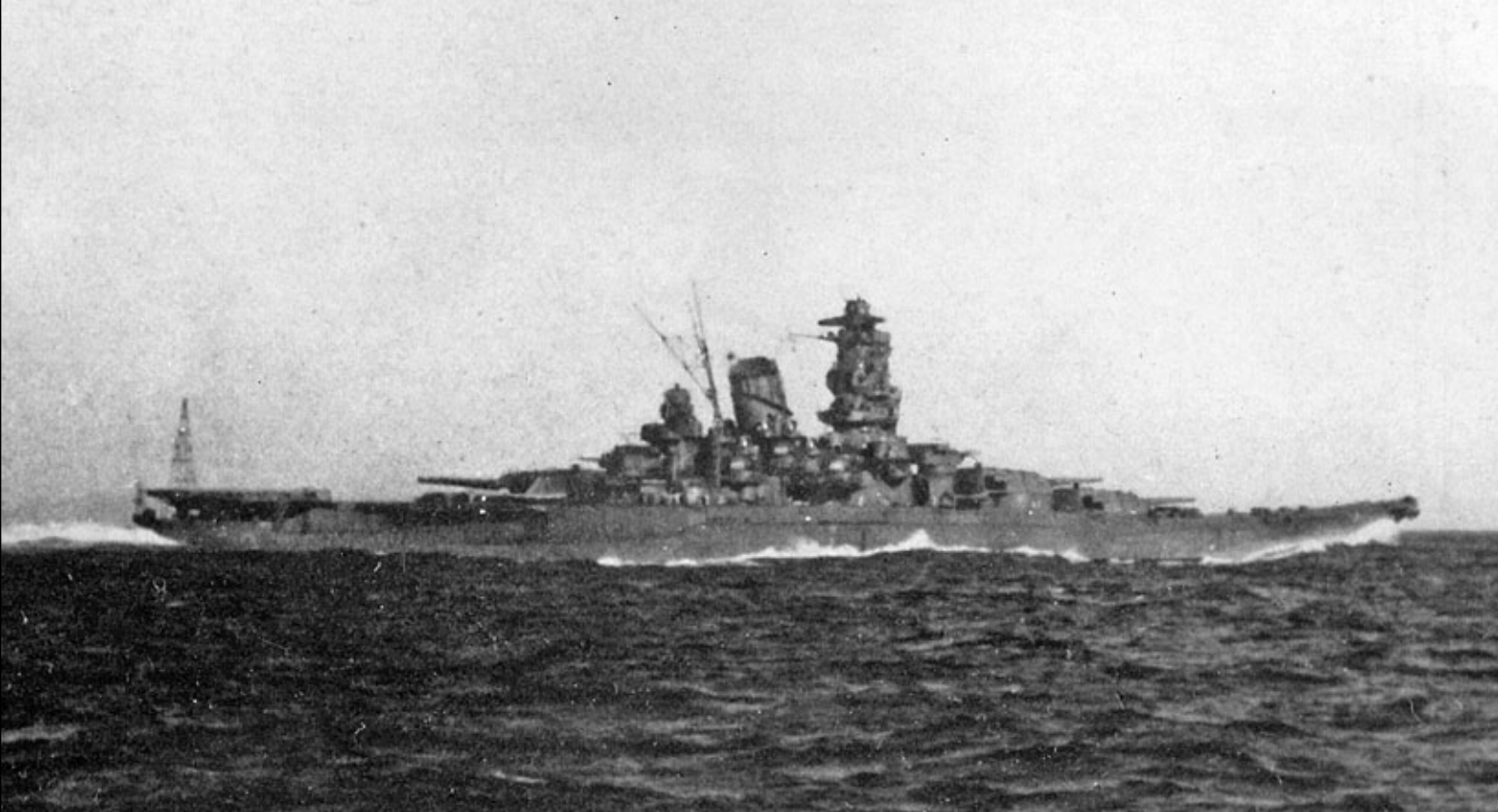
Operacje prowadzone na kierunku malajskim zmierzały do trzech celów. Pierwszym było wyparcie floty brytyjskiej z akwenów Azji Wschodniej. Drugim było uzyskanie dogodnego punktu wypadowego do przewidywanego nieco później ataku na Indie Holenderskie od strony północno-zachodniej, przede wszystkim przeciw

zachodniemu Borneo i Sumatrze. Trzecim było podporządkowanie Tajlandii, aby z kolei uzyskać punkt startu do ofensywy w kierunku Birmy. Operacjami japońskimi na Malajach dowodził jeden z najzdolniejszych cesarskich generałów Yamashita Tomoyuki. Kampania rozpoczęła się 8 grudnia 1941 roku od lądowania japońskich desantów w kilku miejscach Półwyspu Malajskiego, głównie w jego syjamskiej części, dzięki czemu ograniczono straty do minimum. Rząd tajlandzki zawarł tajne porozumienie ze stroną japońską i po symbolicznym oporze, podporządkował się „napastnikowi”.

Jednak głównym kierunkiem japońskiej ofensywy był Singapur. 10 grudnia 1941 roku doszło do bitwy powietrzno-morskiej pod Kuantanem, która okazała się ciosem dla morale brytyjskich obrońców. W jej toku, japońskie lotnictwo morskie zatopilo pancerniki *Prince of Wales* i *Repulse*, stanowiące trzon brytyjskiej floty na Dalekim Wschodzie. Japońskie natarcie rozwijało się na południe wzdłuż Półwyspu Malajskiego. Pomimo że wojska cesarskie były słabsze liczebnie, sukcesywnie spychały Brytyjczyków do morza. 15 lutego 1942 roku Singapur skapitulował. Najważniejsza baza *Royal Navy* na tym obszarze dostała się w ręce Japonii. Jeszcze wcześniej, bo 25 grudnia 1941 roku, Japończycy zdobyli inną legendarną bazę floty brytyjskiej – Hongkong.

Operacje prowadzone na kierunku filipińskim zmierzały do dwóch celów. Po pierwsze, do uzyskania dogodnego punktu wypadowego do ataku na Indie Holenderskie od strony północno-wschodniej, przede wszystkim przeciw wschodniemu Borneo i Celebesowi. Po drugie, do wyeliminowania obcych enklaw w centrum budowanej Wielkiej Wschodnioazjatyckiej Strefy Wspólnej Pomyślności i Dobrobytu. Było to konieczne, aby uzyskać swobodę komunikacyjną po liniach wewnętrznych, co radykalnie poprawiłoby warunki obrony granic kształtującego się imperium. Realizacja obu zadań sprowadzała się do opanowania Filipin i Guam, których pozostanie w rękach amerykańskich oznaczałoby stałe niebezpieczeństwo dla połączeń morskich pomiędzy Japonią, a Azją Południowo-Wschodnią i południowo-zachodnim Pacyfikiem.

Kampania filipińska zaczęła się niemal równocześnie z hawajską i malajską 8 grudnia 1941 roku lądowaniem na wyspie Batan, zlokalizowanej na północ od Luzonu. Następnie Japończycy przystąpili do zajmowania kolejnych punktów. 10 grudnia dokonali pierwszego desantu na Luzonie, największej wyspie Filipin. W kolejnych dniach wysadzano oddziały na innych przyczółkach Luzonu, jak i na dalszych wyspach. Pomimo że



Pancernik *Yamato*. Chyba najbardziej znany japoński okręt. Gigantyczne marnotrawstwo japońskiej floty, choć bowiem uzyskano największy okręt świata, to gdy w 1941 roku wchodził do służby, czasy pancerników już kończyły się bezpowrotnie. Nowoczesna wojna wymagała lotniskowców, nowych władców oceanów. Fot. zbiory Shizuo Fukui

wojska amerykańsko-filipińskie długo posiadały przewagę liczebną nie były w stanie powstrzymać ataku. Zostały zepchnięte na półwysep Bataan. Tam walki toczyły się do 9 kwietnia 1942 roku. Ostatnim punktem oporu na Filipinach była wyspa Corregidor, która skapitulowała 6 maja 1942 roku. Na marginesie kampanii znalazło się opanowanie przez Japończyków wyspy Guam 10 grudnia 1941 roku.

Pomyślny przebieg wyżej wymienionych batalii pozwolił Japonii wykonać uderzenia na kolejnych trzech kierunkach operacyjnych: sundajskim, birmańskim i nowobrytyjskim. Warunkiem wstępnym uruchomienia którejkolwiek z tych akcji było bowiem uzyskanie stosownych pozycji wyjściowych i baz lotniczych umożliwiających wsparcie powietrzne nowych działań ofensywnych oraz zwolnienie niezbędnych sił morskich, których wspomaganie nie było już konieczne w poprzedzającej operacji. Stąd też nowe operacje zostały zainicjowane jeszcze zanim dobiegły końca walki na Malajach i Filipinach.

Najważniejszym punktem była inwazja na Wielkie Wyspy Sundajskie. Opanowanie Indii Holenderskich miało dać Imperium Japońskiemu wymarzoną samowystarczalność surowcową, przede wszystkim uniemożliwiając kraj od importu paliw płynnych z zagranicy. Tym samym pozwalając na dalsze prowadzenie działań wojennych i poprawiając perspektywy produkcyjne przemysłu japońskiego. Ze zdobyciem tego obszaru uzyskiwano bowiem również dostęp do rud metali kolorowych, kauczuku i wielu innych

surowców przemysłowych. Podbój posiadłości holenderskich w Azji pozwalał również osiągnąć na południowym-zachodzie doskonałe, naturalne granice dla Imperium Wschodzącego Słońca, strzeżone rozległymi przestrzeniami Oceanu Indyjskiego. Podporządkowanie zaś Małych Wysp Sundajskich stanowiło znakomitą odskocznnię do działań przeciw Australii.

Kampania sundajska rozpoczęła się 16 grudnia 1941 roku od japońskiego lądowania na Borneo w rejonie Miri. 3 stycznia 1942 roku Alianci utworzyli, z opóźnieniem, wspólne Dowództwo Amerykańsko-Brytyjsko-Holendersko-Australijskie (ang. *American-British-Dutch-Australian Command*, w skr. ABDA), które miało kierować obroną na Dalekim Wschodzie. Jednak szybkość japońskiej ofensywy sprowadziła jego zadanie do walki o utrzymanie Wysp Sundajskich. Kluczowa rola przypadła Jawie, gdzie znajdowały się główne bazy morskie: Surabaja i Batawia oraz największe zgromadzenia wojsk lądowych. Przy tym, wyspa ta była najbardziej zurbanizowana i uprzemysłowiona w całym archipelagu. Aby utrudnić wsparcie obrońców Wysp Sundajskich 19 lutego japońskie lotniskowce zaatakowały australijską bazę w Darwin. Rozstrzygnięcie padło jednak w serii bitew na Morzu Jawajskim pomiędzy 27 lutego a 1 marca. Japońska flota zniszczyła tam Zespół Uderzeniowy ABDA, przesądzając tym samym los Jawy. Siły morskie Aliantów zostały rozbite. 9 marca 1942 roku wojska alianckie na tej wyspie skapitulowały.

Operacje prowadzone na kierunku birmańskim zmierzały do osiągnięcia strategicznie najdogodniejszej granicy z Imperium Brytyjskim w Górach Zachodniobirmańskich, łączących zbocza Himalajów z Oceanem Indyjskim. Dodatkowo zamierzano zabezpieczyć zachodnie krańce posiadłości japońskich przez opanowanie Andamanów i Nikobarów, aby w ten sposób wyraźnie zwiększyć odległości od najbliższych baz alianckich w basenie Oceanu Indyjskiego.

Kampania rozpoczęła się 15 stycznia 1942 roku od wkroczenia do Birmy wojsk japońskich z terytorium Tajlandii. Ofensywę wojsk lądowych wsparł rajd floty. 5 wietnia samoloty z japońskich lotniskowców uderzyły na Kolombo na Cejlonie, zaś 9 kwietnia przeprowadziły podobny atak na Trincomalee. Do generalnej rozprawy jednak nie doszło. 20 maja ostatnie wojska brytyjskie opuściły Birnę, a Japończycy wstrzymali ofensywę przechodząc do obrony. W wielu miejscach przekroczyli obecną granicę indyjsko-myanmarскую, ale co do zasady linia defensywy oparła się o Góry Zachodniobirmańskie.

Operacje prowadzone na kierunku nowobrytyjskim zmierzały do dwóch celów. Po pierwsze, do uzyskania panowania powietrznego nad wodami i brzegami Australii północno-wschodniej. Po drugie, do zajęcia podstaw wyjściowych do kontynuacji pochodu na kolejne wyspy południa na Oceanie Spokojnym. Warunkiem wstępnym było tu zajęcie Archipelagu Bismarcka,

w tym niezwykle dogodnej bazy morskiej w Rabaulu na Nowej Brytanii. Zamierzano z niej uczynić główny bastion, pozwalający na sprawowanie kontroli nad całym rejonem południowo-zachodniego Pacyfiku. Dopiero stąd zamierzano wyruszyć na podbój Wysp Salomona oraz Nowej Gwinei. Te pierwsze pozwalałyby myśleć o dalszej ekspansji na Nowe Hebrydy, Fidzi i Wyspy Lagunowe. Opanowanie zaś Nowej Gwinei tworzyłoby wygodny, centralny element południowej granicy Imperium Japońskiego i byłoby nieodzownym warunkiem wstępnym ewentualnej inwazji na kontynent australijski.

Operacja rozpoczęła się 6 stycznia 1942 roku od nalotów lotnictwa z Truk na pozycje australijskie w Archipelagu Bismarcka. 23 stycznia 1942 roku wojska japońskie wylądowały na brzegach Nowej Brytanii i Nowej Irlandii, a 24 stycznia zajęły Rabaul. 5 marca Japończycy wylądowali na Nowej Gwinei. Następnym akordem kampanii nowobrytyjskiej było zajęcie 13 marca wyspy Buka na zachodnich Wyspach Salomona, gdzie w przyszłości zamierzano utworzyć pomocniczą bazę lotniczą.

Operacja nowobrytyjska była jedyną, której Japończycy nie zdołali zakończyć zgodnie z planem. Japoński wywiad i rozpoznanie doniosły bowiem, że na południowym Pacyfiku grasuje co najmniej jeden amerykański lotniskowiec. Oznaczało to konieczność skoncentrowania w rejonie poważniejszych sił Połączonej Floty, z lotniskowcami w roli głównej. Dlatego ostatecznie zdecydowano się czasowo wstrzymać ofensywę na tym kierunku i wznowić ją dopiero pod stosowną osłoną. Ta zaś miała zostać przydzielona dopiero pod koniec kwietnia 1942 roku. Wynikało to z faktu, że Japończycy zaplanowali już rajd lotniskowców na Ocean Indyjski i dopiero po ich powrocie na wody Pacyfiku można je było skierować na inne obszary. W końcu w maju 1942 roku ofensywę wznowiono zajmując Wyspy Salomona, lecz desant w południowej Papui nie doszedł do skutku. Doszło bowiem do bitwy na Morzu Koralowym, pierwszego starcia pomiędzy japońskimi i amerykańskimi lotniskowcami. Zakończyła się ona co prawda japońskim tryumfem, lecz poniesione straty wymuszały odłożenie akcji w czasie.

Zrealizowanie powyższych planów oczywiście nie mogło samo w sobie zakończyć konfliktu. Niezbędne były dalsze działania. Do wyboru pozostały trzy kierunki: Australia, wschodnia Melanezja oraz Hawaje. Jednak uderzenie na Australię wymagało skoncentrowania poważnych sił lądowych, a na to trzeba było dużo czasu, dlatego ten kierunek musiał pozostać na koniec. Tak napraw-

dę wybór musiał być dokonany pomiędzy dwoma pozostałymi.

Ostatecznie przyjęto rozwiązanie kompromisowe zakładające naprzemienne uderzania na centralnym i południowym Pacyfiku. Połączona Flota skierowała się przeciw atolowi Midway, który miał stać się przyczółkiem do dalszego pochodu wzdłuż Archipelagu Hawajskiego. Jednak głównym celem było zniszczenie amerykańskich lotniskowców. W wyniku bitwy o Midway rozegranej w dniach 3-6 czerwca 1942 roku japońska flota poniosła jednak największą klęskę w swej dotychczasowej historii. Utracono 4 duże lotniskowce, które były podstawą japońskiej przewagi na Pacyfiku przez całe pierwsze półrocze wojny. Jak się okazało starcie to pozbawiło inicjatywy strategicznej Japończyków, choć szczerze powiedziawszy zadecydowały o tym kolejne walki.

W sierpniu 1942 roku Amerykanie wylądowali na Guadalcanalu na Wyspach Salomona, gdzie Japończycy szykowali bazę lotniczą do kontynuowania ofensywy na południe. Rozpoczęła się bardzo intensywna półroczna kampania. W jej toku doszło do serii bitew morskich. W tym dwóch walnych starć lotniskowców koło wschodnich Wysp Salomona i pod Santa Cruz. Jednak ostatecznie strona cesarska ją przegrała i musiała opuścić Guadalcanal. W 1943 roku toczyły się dalsze walki na Salomonach oraz na Nowej Gwinei, gdzie Alianci po odparciu japońskiej ofensywy lądowej, przeszli do kontrataku. Na marginesie starć na południu rozegrała się mało intensywna kampania aleucka. Rozpoczęli ją Japończycy równocześnie z działaniami przeciw Midway, zajmując wyspy Attu i Kiska. Jednak placówki te ostatecznie uznano za nie warte zachodu i w 1943 roku zostały ewakuowane.

Pod koniec 1943 roku Flota Pacyfiku przeszła do kontrofensywy w Mikronezji, zajmując przyczółki na Wyspach Gilberta, a następnie na Wyspach Marshalla. Zaś po sparaliżowaniu uderzeniami powietrznymi japońskiej bazy w Truk, Amerykanie ominęli Karoliny i uderzyli na Mariany. Atak ten dał asumpt do podjęcia przez japońską flotę operacji zmierzającej do zatrzymania pochodu przeciwnika i zniszczenia jego lotniskowców. W czerwcu 1944 roku doszło do bitwy na Morzu Filipińskim, która jednak zakończyła się cesarską klęską.

Jesienią 1944 roku Amerykanie wylądowali na Filipinach na wyspie Leyte. Japończycy zgromadzili w rejonie wszystkie swoje najwartościowsze siły i desperacko zaatakowali flotę amerykańską w październiku. I tym razem ponieśli ogromne straty, które praktycznie zdruzgotały siłę Japońskiej Marynarki Wojennej.

Kolejne amerykańskie uderzenia w 1945 roku doprowadziły po krwawych walkach do zajęcia Iwojimy i Okinawy. Do obrony tej ostatniej japońska flota wysłała superpancernik *Yamato* w dość silnej eskorcie. Amerykanie nie dali się zaskoczyć unicestwiając zespół. Odtąd japońska flota była skazana jedynie na działania obronne małymi okrętami i kurczącym się lotnictwem. Beznadziejna sytuacja wojenna Japonii, podkreślona dywanowymi nalotami ciężkich bombowców, które zrównały z ziemią niemal wszystkie większe japońskie miasta oraz zrzucone bomby atomowe skłoniły w końcu cesarza do uznania klęski w imię ocalenia narodu, któremu fanatycy chcieli zgotować unicestwienie „walką do samego końca”. 2 września 1945 roku Japonia podpisała akt bezwarunkowej kapitulacji. Klęska w wojnie na Pacyfiku była też końcem Japońskiej Marynarki Wojennej. Nieliczne ocalałe okręty brały udział w akcjach repatriacyjnych i trałowych, resztki floty zostały przejęte przez wroga lub nakazano ich złomowanie. Japonia została pozbawiona sił zbrojnych, a za jej obronę odpowiedzialność wzięły Stany Zjednoczone.

Ważniejsza bibliografia

1. Agawa Hiroyuki, *Yamamoto*, Gdańsk 2005.
2. Batowiski Henryk, *Między dwiema wojnami 1919-1939*, Kraków 2001.
3. Beasley William, *Japanese imperialism 1894-1945*, Oxford 1999.
4. Dull Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 1978.
5. Dyskant Józef, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.
6. Dyskant Józef, Michalek Andrzej, *Port Artur, Cuszima 1904-1905*, Warszawa 2005.
7. Flisowski Zbigniew, *Burza nad Pacyfikiem*, tom I-II, Warszawa 1994-1995.
8. Gordon Andrew, *Nowożytna historia Japonii*, Warszawa 2010.
9. Gozdawa-Golebiowski Jan, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Gdańsk 1985.
10. Gozdawa-Golebiowski Jan, Wywerka-Prekurat Tadeusz, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1994.
11. Jastrzębski Jarosław, *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7-23 XII 1941 roku*, Kraków 2010.
12. Kosiarz Edmund, *Bitwy morskie*, Warszawa 1994.
13. Lipiński Jerzy, *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1999.
14. Olender Piotr, *Wojna rosyjsko-japońska 1904-1905. Działania na morzu*, Kraków 2010.
15. Olender Piotr, *Wojny morskie 1883-1914*, Warszawa 2005.
16. Polit Jakub, *Smutny kontynent. Z dziejów Azji wschodniej w XX wieku*, Kraków 2002.
17. Skwiot Mirosław, *Japońskie pancerniki*, tom I, Lublin 2007.
18. Totman Conrad, *Historia Japonii*, Kraków 2009.
19. Tubielewicz Jolanta, *Historia Japonii*, Wrocław 1984.



Japoński rajd na Port Artur 9 lutego 1904 roku

Zwycięstwo, w prowadzonej w latach 1904-1905, wojnie z Rosją jest symbolicznym momentem uzyskania przez Japonię statusu mocarstwa światowego. Odtąd bowiem, żadna z pozostałych potęg nie mogła go już jej odmówić. Kraj Wschodzącego Słońca dokonał tego przebojem, pokonując na wodzie i lądzie Cesarstwo Rosyjskie, bezsprzecznie posiadające ów mocarstwowy status od wieków.

Była to pierwsza wojna pomiędzy tymi państwami. Rozpoczęła się 6 lutego 1904 roku od zajęcia w Cieśninie Koreańskiej rosyjskiego statku *Jekatierinosław* przez japoński krążownik *Saiyen*. Ze względu na ówczesne środki łączności, pomimo przejęcia przez wroga jeszcze kilku carskich statków, do rosyjskich sił zbrojnych fakt, że znajdują się w stanie wojny dotarł dopiero 9 lutego, nieco po północy, gdy japońska flota zaatakowała Port Artur (chin. *Lüshan*). Była to główna baza carskiej floty na Dalekim Wschodzie, zlokalizowana na Półwyspie Liaotunskim, w północno-wschodnich Chinach, nad cieśniną Bohai, łączącą morze o tej samej nazwie z Morzem Żółtym. Jej przełomowe punkty wyznaczają zwycięskie dla Japonii bitwy: lądowa pod Mukdenem i morska pod Cuszimą. Konflikt ten zakończył się 18 września 1905 roku zawarciem zawieszenia broni na froncie morskim (na lądowym dokonano tego już 13 września),

do czasu ratyfikacji traktatu pokojowego podpisanego w Portsmouth, w stanie New Hampshire w USA, 5 września tegoż roku.

Japoński atak na Port Artur, przeprowadzony z zaskoczenia, bez uprzedniego wypowiedzenia wojny (dopiero 10 lutego Japończycy dopełnili ceremoniału), odegrał wielką rolę w powodzeniu przerzutu japońskich wojsk lądowych z wysp macierzystych do Korei i Chin, a tym samym przyczynił się w ogromnej mierze do zwycięstwa Japonii w wojnie z Rosją. Znaczenie to jest często podważane, lecz niesłusznie.

Gdy napięcie na linii Rosja – Japonia, na tle rywalizacji obu państw o podział wpływów w Korei i Chinach, zaczęło osiągać temperaturę wrzenia mało kto stawiał na zwycięstwo Kraju Kwitnącej Wiśni w starciu z azjatyckim gigantem – Rosją. Ta ostatnia dysponowała ogromną przewagą w siłach zbrojnych, ale nade wszystko przewyższała konkurenta potencjałem gospodarczym i demograficznym. Choć na tle mocarstw europejskich i Stanów Zjednoczonych wyglądała na uboższego krewnego pod względem rozwoju przemysłowego, to wobec nuworysza, dobijającego się dopiero swej pozycji w świecie – Japonii, miała i pod tym względem przewagę. A przy tym nie miała problemu z brakiem wszelkich surowców niezbędnych do prowadzenia wojny, co było poważną piętą Achillesową prze-

ciwnika. Nawet zatem uwzględniając archaiczność systemu władzy w państwie carów oraz wszechogarniającą korupcję i nepotyzm wydawało się, że Japończycy zostaną po prostu „zarzuceni rosyjskimi czapkami”.

Był jednak kraj, który, jak się wydawało cokolwiek ekscentrycznie, pokładał wiarę w Japonię i jej siły zbrojne. Mowa o Wielkiej Brytanii, która mając przez większość XIX wieku ustawiczne kłopoty z Rosją jako rywalem w kolonizacji Azji, postawiło w swej polityce zagranicznej oprzeć się na sojuszu z *Nipponem*. Miał on stać się zbrojnym ramieniem brytyjskiej dyplomacji na Dalekim Wschodzie. Wszak jak powiedział Carl von Clausewitz, wojna to po prostu kontynuacja polityki innymi metodami. Zresztą, na długo zanim alians został zawarty, Wielka Brytania była gospodarczo obecna w Japonii. Kraj ten był bowiem bardzo zainteresowany współpracą z pierwszą potęgą ówczesnego świata. Dzięki temu pozyskiwał nowoczesną technologię dla budowanego od podstaw przemysłu, ale też dla tak młodej Japońskiej Marynarki Wojennej. Brytyjskie stocznie robiły kokosowe interesy na dostarczaniu jej najnowocześniejszych okrętów, przede wszystkim pancerników i krążowników, ale też przekazując doświadczenia rozbudowującemu się japońskiemu przemysłowi stoczniewemu. Na początku XX wieku dopiero raczkował on w zakresie budowy własnych

wielkich okrętów, a pomoc angielska była mile widziana nawet jeszcze w początkach lat 20-tych, choć już przed I wojną światową zaczęto coraz śmielej wkraczać w samodzielne projektowanie i konstruowanie takich jednostek. Dobra współpraca gospodarcza, jak również polityczna na obszarze Azji Wschodniej, stały się podstawą zawarcia w 1902 roku traktatu sojuszniczego. Był on dla obu stron na tyle korzystnym posunięciem, że później odnawiano go jeszcze dwukrotnie w 1905 i w 1911 roku. Brytyjczycy mający bezpośredni wpływ na stan japońskich zbrojeń i postęp japońskiej ekonomiki oraz biorąc czynny udział w budowie doktryny i techniki Japońskiej Marynarki Wojennej, także poprzez dostarczanie nowoczesnej technologii wojennomorskiej, dobrze wiedzieli, jakie są rzeczywiste możliwości Kraju Kwitnącej Wiśni. I to lepiej, niż którekolwiek z pozostałych mocarstw. Dlatego jako jedyni nie przekreślali szans swego alianta, choć mieli świadomość ogromnych dysproporcji potencjałów obu stron.

Tymczasem Japończycy mieli po swej stronie kilka cennych atutów, które umiejętnie wykorzystane i przy odrobinie uśmiechu losu, mogły zgotować całemu światu ogromną niespodziankę. Choć patrząc na mapę polityczną ówczesnej Azji Wschodniej, może to wydać się szokujące, ale najsilniejszym punktem Japonii była... bliskość względem przyszłych terenów walki: Mandżurii i Korei oraz jeszcze większa względem przyszłych akwenów walki: Morza Żółtego i Morza Japońskiego. Jak to możliwe?

Mogłoby się wydawać, że Rosja pozostawała niejako na uboczu rywalizacji kolonialnej w XIX i początkach XX wieku. Jednak to tylko pozory. Rosja dzięki swemu położeniu geograficznemu mogła skierować się na podbój nie jakiś zamorskich lądów, lecz w bezpośrednie sąsiedztwo. Podporządkowując sobie tereny całej północnej Azji, sięgała coraz dalej, zmieniając coraz częściej kierunek swej ekspansji ze wschodu na południe, w stronę Kaukazu, Persji, Afganistanu i Chin. Doprowadziło to Rosję do sytuacji, w której przytłaczająca większość jej terytorium znajdowała się i do dziś dnia się znajduje w Azji. Jednak widocznym znakiem, w jaki sposób traktowano nowo podbite ziemie, było rozmieszczenie rosyjskiego przemysłu, w tym najbardziej nas interesującego – zbrojeniowego. Był on skoncentrowany w przytłaczającej większości w europejskiej części Rosji, na zachód o Uralu. A jednym z najbardziej uprzemysłowionych jej obszarów było... Królestwo Polskie. Niektórym zszokowanym nieco czytelnikom wyjaśnimy, że po upadku Powstania Styczniowego i przeprowadzonej

przez carat reformie uwłaszczeniowej na wsł, gwałtownie rozwinął się przemysł Kongresówki pracujący na potrzeby całego imperium carów i obficie korzystający z jego ogromnego rynku zbytu. Wówczas to potężnie rozkwitły okręgi przemysłowe Łodzi i Warszawy, osiągając w latach 80-tych i 90-tych czołową pozycję w ramach Imperium Rosyjskiego. Choć ze względów strategicznych (bliskość granicy z Niemcami i Austro-Węgrami)¹ Rosjanie starali się od końca XIX wieku, o przeniesienie środka gospodarczej ciężkości bardziej w głąb Rosji, to do wybuchu I wojny światowej Królestwo utrzymało ważne miejsce w jej ekonomii, co przed 1904 rokiem było jeszcze bardziej widoczne. Dodajmy na marginesie, że pośrednio sytuacja ta pokazuje ogrom strat poniesionych przez Kongresówkę w latach „Wielkiej Wojny”, gdzie zarówno straty bojowe, jak i celowa polityka obu stron, dokonała spustoszeń w mocach produkcyjnych miejscowego przemysłu, które później z trudem i nie zawsze z sukcesem odrabiano w II Rzeczypospolitej.

Rosjanie mieli zatem w 1904 roku ogromne zasoby, przewyższające i to znacznie wszystko co mogła im przeciwstawić Japonia, jednak były one skoncentrowane w Europie. Aby skierować owe zasoby przeciw Krajowi Wschodzącego Słońca nie wystarczyło zmobilizować żołnierzy i powiększyć produkcję zbrojeniową, ale należało to wszystko przetransportować na wschód przez całą Azję. Przy ówczesnym rozwoju infrastruktury w azjatyckiej części Rosji, były tylko trzy drogi transportu z za Uralu na Daleki Wschód. Pierwszą była droga morska przez Bałtyk, Atlantyk i Ocean Indyjski. Poza długotrwałością, miała ona i tę wadę, że położenie Wysp Japońskich praktycznie odcinało ją od rosyjskich portów w Azji. Drugą była również droga morska wzdłuż północnych wybrzeży Rosji. Szlak ten był jednak niedostępny dla szerszego strumienia żeglugi ze względów klimatycznych. Powyższe względy wskazywały, że w przypadku wojny można liczyć jedynie na drogę lądową, którą była transsyberyjska linia kolejowa. Była ona wąskim gardłem rosyjskich sił zbrojnych w Azji Wschodniej. Jej przepustowość była bowiem bardzo ograniczona. Dlatego Rosjanie winni byli skoncentrować przeważające siły i stosowne zapasy w regionie jeszcze zanim do wojny z Japonią dojdzie. Jednak nadmierna pewność siebie, w połączeniu z powszechnym defraudowaniem środków publicycznych na wszystkich szczeblach administracji cywilnej i wojskowej spowodowały, że gdy dzień próby nadszedł, rosyjskie armia i flota były dalekie od zakończenia stosownych przygotowań.

Wszelkie słabości rosyjskiej infrastruktury,

logistyki, administracji i sił zbrojnych były dobrze znane stronie japońskiej, której wywiad należał wówczas do światowej czołówki. Japoński plan wojny zakładał ich bezwzględne wykorzystanie. Zamierzano przerzucić na kontynent ogromną armię, która miała zniszczyć obecne tam wojska lądowe wroga zanim z Europy dotrą stosowne posiłki. Gdy zaś Japończycy staną się panami pola walki, mieli sukcesywnie rozbijać, zawsze słabsze, nadciągające nowe oddziały rosyjskie, które przerzucano by wąskim szlakiem kolejowym. Koncepcja była znakomita, jednak Rosjanie posiadali w ręku środek, który mógł skutecznie uniemożliwić Japonii jej realizację. Była nim flota – Eskadra Oceanu Spokojnego, z bazami w Port Artur i Władywostoku. Mogła ona przeszkodzić w przerzucie japońskiej armii do Korei i Chin, a w każdym razie na tyle go utrudnić, że Japończycy nie zdołaliby skoncentrować oddziałów na tyle szybko, żeby wyprzedzić rosyjskie posiłki. Co więcej, mogła utrudnić zaopatrywanie tych wojsk cesarskich, które zdołają dotrzeć w rejon walk na lądzie. Podstawowym zatem warunkiem wojennego sukcesu Japonii było zniszczenie, względnie sparaliżowanie rosyjskiej floty na Dalekim Wschodzie, w stopniu pozwalającym na w miarę bezpieczny przerzut wojsk i zaopatrzenia w pierwszym, decydującym okresie wojny. Gdyby to się udało, zamierzano zdobyć główną bazę rosyjskiej floty w Port Artur, tym samym zapewniając sobie panowanie na wodach Azji Wschodniej. Przed Japońską Marynarką Wojenną stało zatem trudne i odpowiedzialne zadanie.

Co prawda japońska flota zdołała w okresie poprzedzającym wojnę wypracować sobie przewagę nad przeciwnikiem, lecz nie była ona duża. Rosjanie posiadali na Dalekim wschodzie 7 pancerników (*Cesariewicz, Piereswiet, Pietropawłowski, Pobieda, Połtawa, Retwizan, Siewastopol*) i 4 krążowniki pancerne (*Bajan, Gromoboj, Riurik, Rossija*). Japończycy mieli również 7 pancerników (*Asahi, Chinyen, Fuji, Hatsuse, Mikasa, Shikishima, Yashima*), ale aż 8 krążowników pancernych (*Asama, Tokiwa, Izumo, Iwate, Azuma, Yakumo, Nisshin, Kasuga*). Tyle, że pancernik *Chinyen* był już jednostką małą i mocno przestarzałą, a świeżo zakupione krążowniki pancerne *Nisshin* i *Kasuga* dopiero płynęły z Włoch do Japonii. Także Rosjanie zamierzali wzmocnić swe siły wysyłając na Daleki Wschód pancer-

1. Miały one zdecydowanie większe znaczenie, niż wrogość carskiego aparatu władzy do wiecznie niezadowolonych Polaków, z czego nie należy wnosić, iż ów aparat nie czerpał pewnej satysfakcji z osłabiania ekonomicznego znaczenia Kongresówki na rzecz terenów bardziej rosyjskich.

nik *Oslabia* i krążownik pancerny *Dmitrij Donskoj*, tyle że nie zdążyły one dotrzeć do celu przed wybuchem konfliktu. A gdyby do tego doszło, przewaga japońska stałaby się ledwie widoczna². Niemniej i tak jak widać owa przewaga wcale nie była miażdżąca i wszystko zależało od postawy obu flot w pierwszych tygodniach, a nawet dniach konfliktu zbrojnego.

Japońska Marynarka Wojenna mogła zasadniczo przyjąć jedną z dwóch strategii. Defensywną, czyli ograniczenie się do bezpośredniej eskorty transportowców z wojakiem, w biernym oczekiwaniu na rosyjskie posunięcia, oraz ofensywną, czyli próbę zablokowania rosyjskich okrętów w bazach i nie dopuszczenie ich na pełne morze, gdzie mogły zagrozić liniom żegludowym między Japonią, a kontynentem.

Pierwsza możliwość miała jednak poważną wadę. Przy ówczesnych środkach łączności trudno było na czas koncentrować okręty w zaatakowanym miejscu, a nawet dowodzić nimi wystarczająco elastycznie w bitwie. Do komunikacji na większych dystansach używano podstawowo awiz – okrętów łącznikowych, zaś na krótkich dystansach sygnalizacji flagowej i świetlnej. Te ostatnie były jednak zawodne, ze względu na dymy szybko okrywające akwen walk. Zarówno napęd parowy okrętów, jak i technika artyleryjska miały na ten fakt przemożny wpływ. Co więcej, dystans walki przy ówczesnych środkach walki na morzu, nie przekraczał 10 km, a w praktyce toczył się w przedziale od 2 do 8 km. W takich warunkach nie sposób było zapewnić pełnego bezpieczeństwa transportowcom i istniało ogromne zagrożenie, że nawet w przypadku pomyślnego dla Japonii przebiegu bitew straty przewożonych wojsk lądowych mogą okazać się ogromne. W razie zaś porażki lub klęski, rosyjskie okręty nie miałyby problemu ze zniszczeniem statków, które przecież znajdowały się niedaleko swej eskorty.

Druga możliwość stanowiła znacznie większe wyzwanie operacyjne dla młodej japońskiej floty. Jednak sprawę ułatwiało zgromadzenie większości rosyjskich okrętów w jednej bazie – Port Artur. W ten sposób główne ramię Japońskiej Marynarki Wojennej – Połączona Flota, mogło skoncentrować swe siły do blokady tego portu. Co prawda, Rosjanie utrzymywali również zgrupowanie we Władywostoku, lecz były tam jedynie 3 krążowniki pancerne. Wszystkie pancerniki i ostatni z krążowników pancernych bazowały zaś w Port Artur. Koncepcja ofensywna miała tę niewątpliwą zaletę, że w razie powodzenia niemal wykluczała wszelkie przypadkowe straty w statkach przerywających wojska na kontynent. Problemem było tylko, jak zablo-

kować wroga, w sytuacji, gdy ma on porównywalne siły i jest świadom znaczenia panowania nad Morzem Żółtym dla przebiegu działań zbrojnych. Autorem planu był bohater wojny chińsko-japońskiej 1894-1895 i zwycięzca bitwy u ujścia Jalu, a wówczas szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej – admirał Itō Sukeyuki. Szukając rozwiązania postanowił on wykorzystać zaskoczenie oraz stosunkowo nową i bardzo obiecującą broń – torpedy.

Oczywiście dostanie się do portu przez zespół torpedowców nie było możliwe. Rosyjska baza chroniona była przez liczną artylerię nadbrzeżną, a jednostki strażnicze nie miałyby problemu z zaalarmowaniem swych okrętów o beczelnej próbie przedarcia się na wody Portu Artura. Skryte podejście było niemożliwością, a fiasco operacji pewne. Japończycy znali jednak istotną słabość rosyjskiej głównej bazy morskiej na Dalekim Wschodzie – płytki kanał wejściowy łączący port z redą. Powodował on, że ciężkie okręty mogły opuszczać Port Artur tylko z przypływem. Ogromnie ograniczało to elastyczność i szybkość działań Eskadry Oceanu Spokojnego dowodzonej przez wiceadmirała Oskara Starka. Choć mówiąc szczerze, Rosjanie powinni byli zdawać sobie sprawę, że może to zostać wykorzystane przeciw nim. Miasto dostało się w ich ręce stosunkowo niedawno, bo w 1898 roku. Wymuszono na Chinach jego wydzierżawienie. Od tego czasu sporo inwestowano w rozbudowę portu wojennego i jego zaplecza, lecz nie zdołano rozwiązać problemu kanału wejściowego.

Japończycy przyjęli zatem bardzo dostępny plan, wykorzystujący niefrasobliwość przeciwnika, który przecież od kilku lat szykował się do wojny, a przyszykować nie zdołał. Postanowiono zaatakować rosyjskie okręty, gdy będą stały na redzie Portu Artura. Aby zaś napad się udał, musiał zostać wykonany z zaskoczenia. Powstawało jednak pytanie, skąd Połączona Flota ma z wyprzedzeniem wiedzieć, że Rosjanie koticzą na redzie. Otóż stuprocentowej pewności oczywiście nie można było osiągnąć, jednak można było znacząco podnieść szanse na to, że w stosownym momencie carskie pancerniki i krążowniki na owej redzie się znajdą. Było bowiem oczywiste, że w okresie wysokiego napięcia na linii Rosja – Japonia, grożącego wojną, dowództwo Eskadry Oceanu Spokojnego będzie chciało zapewnić sobie możliwość jak najszybszego wyjścia na morze, aby przeciąć japońskie linie komunikacyjne z Koreą. Wystarczyło zatem wytworzyć ową skrajnie napiętą atmosferę w stosunkach między oboma państwami. Z drugiej jednak strony, gdyby zawczasu Japonia wypowiedziała wojnę Ro-

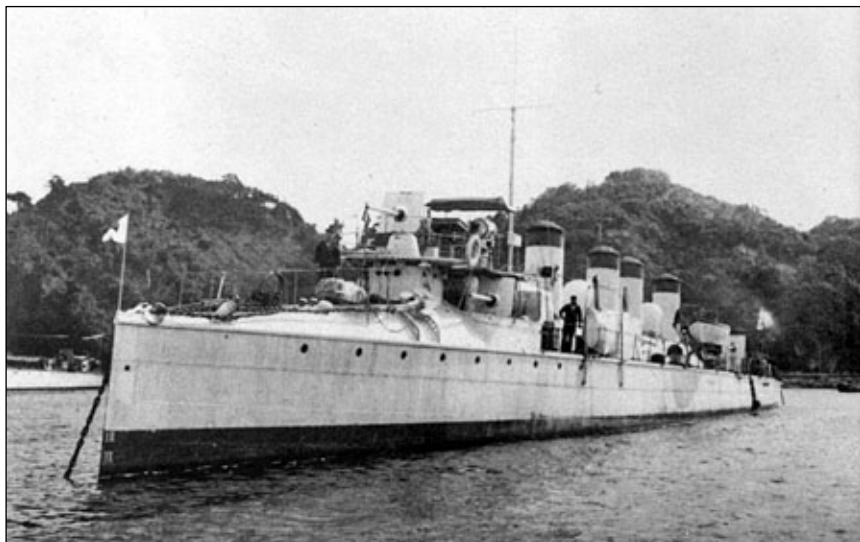
sji, to wiceadmirał Stark mógłby wyruszyć w morze i z zaskoczenia nic by nie wyszło.

Japończycy postanowili zatem zagrać następująco. Najpierw 6 lutego 1904 roku zerwano stosunki dyplomatyczne z Rosją, lecz bez wypowiedzenia wojny. Stark został powiadomiony o możliwości szybkiego wybuchu wojny, lecz nie o jej wybuchu. Postanowił nie wprowadzać ciężkich okrętów do portu, po manewrach przeprowadzonych w dniach 3-4 lutego, i zatrzymać je na redzie, aby w każdej chwili móc ruszyć do akcji, gdy tylko działania wojenne się rozpoczną. Japończycy właśnie na to liczyli, nie zamierzali informować przeciwnika z wyprzedzeniem o tym, że rozpętają konflikt zbrojny. Ich pierwsze działania były bardzo skryte. Mogli też liczyć, że choć czujność Rosjan będzie podwyższona, to jednak nie będzie jeszcze pełna, ze względu na założenie, iż wciąż znajdują się w stanie pokoju. W takich warunkach nocny atak niszczycieli na radę, był przedsięwzięciem wciąż ryzykownym, ale wykonalnym.

W przededniu wybuchu wojny Połączona Flota była dowodzona przez wiceadmirała Tōgō Heihachirō. W jej skład wchodziły 3 floty. 1. Flota, którą dowodził osobiście Tōgō, obejmowała: 6 pancerników eskadrowych (*Mikasa*, *Asahi*, *Fuji*, *Yashima*, *Shikishima*, *Hatsuse*), 4 krążowniki pancernopokładowe (*Chitose*, *Kasagi*, *Takasago*, *Yoshino*), 1 kanonierkę torpedową, 11 kontrtorpedowców, 4 torpedowce, 4 kutry torpedowe. 2. Flotę dowodził wiceadmirał Kamimura Hikonojo, obejmowała ona: 6 krążowników pancernych (*Asama*, *Tokawa*, *Izumo*, *Iwate*, *Azuma*, *Yakumo*), 4 krążowniki pancernopokładowe (*Naniwa*, *Takachiho*, *Akashi*, *Niitaka*), 1 kanonierkę torpedową, 8 kontrtorpedowców, 4 torpedowce, 4 kutry torpedowe, 2 kanonierki, 7 rążowników pomocniczych. 3. Flotę dowodził wiceadmirał Kataoka Shichiro, obejmowała ona: 1 pancernik eskadrowy (*Chinyen*), 2 pancerniki obrony wybrzeża (*Fusō*, *Heiyeen*), 11 krążowników pancernopokładowych (*Itsukushima*, *Hashidate*, *Matsushima*, *Izumi*, *Suma*, *Akitsuishima*, *Chiyoda*, *Saiyen*, *Miyako*, *Tsukushi*, *Kaimon*), 4 kanonierki, 1 torpedowiec, 11 kutrów torpedowych. Poza tymi siłami Japończycy posiadali jeszcze inne okręty należące do morskich okręgów obronnych, lecz na ogół mniejsze lub o niewielkiej wartości bojowej.

Tymczasem 8 lutego 1904 roku w Port Artur znajdowały się m.in. następujące jednostki bojowe: 7 pancerników (*Cesarijewicz*, *Retwizan*, *Piereswiet*, *Pobieda*, *Siewastopol*, *Pietropawłowski*, *Połtawa*), 1 krążownik pan-

2. Rosjanie – 8 pancerników i 5 krążowników pancernych; Japonia – 7 pancerników i 8 krążowników pancernych.



Sazanami – przedstawiciel niszczycieli typu *Ikazuchi*. Cztery takie jednostki wzięły udział w ataku na Port Artur, lecz bez sukcesów.
Fot. „Ships of the World”

cerny (*Bajan*), 6 krążowników pancernopokładowych (*Askold*, *Diana*, *Pallada*, *Nowik*, *Bojarin*, *Dżygiti*), 6 kanonierek, 2 kanonierki torpedowe, 25 kontrtorpedowców, 2 stawiacze min, 1 krążownik pomocniczy. Mniejsze okręty stacjonowały w porcie, większe pozostawały na redzie.

W istocie decyzję o rozpoczęciu działań wojennych zatwierdził cesarz Mutsuhito 4 lutego 1904 roku. 6 lutego Sztab Generalny Marynarki Wojennej wydał wiceadmirałowi Tōgō rozkaz przystąpienia do wykonania planów operacyjnych przygotowanych na pierwszy etap wojny z Rosją. Głównymi zadaniami były: zaskakujący atak na rosyjską flotę w Port Artur oraz przerzucenie czołowych oddziałów do koreańskiego portu Czemulpo (obecnie Inczhon), które miały zabezpieczyć przyczółek do lądowania kolejnych oddziałów cesarskiej armii.

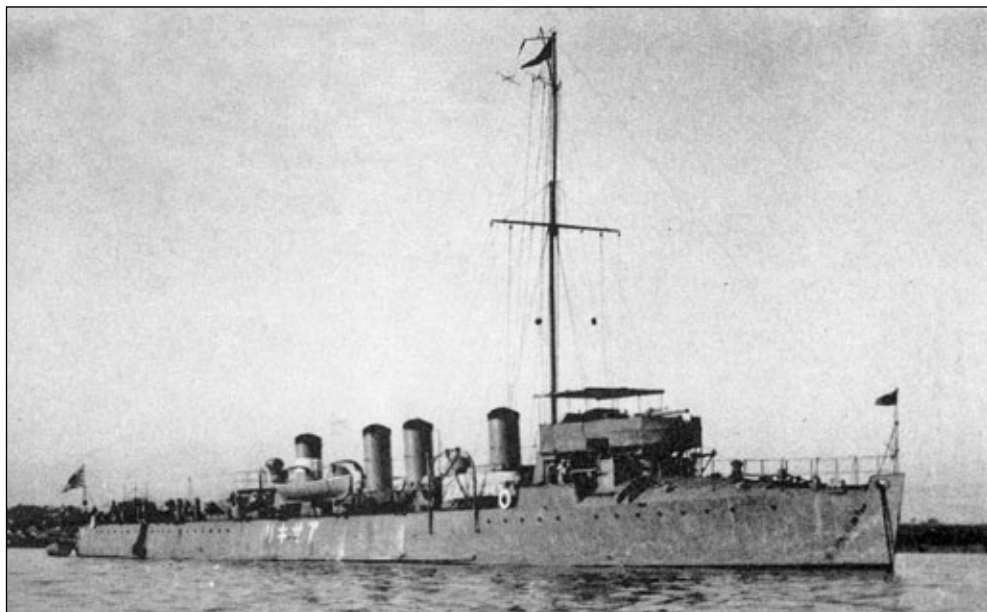
6 lutego siły główne Połączonej Floty opuściły bazę morską Sasebo, kierując się na Morze Żółte. Po drodze oddzieliły się okręty przeznaczone do ataku na Czemulpo (1 krążownik pancerny, 4 krążowniki pancerno-pokładowe, 8 torpedowców). Wieczorem 8 lutego zespół wiceadmirała Tōgō zbliżył się do Port Artur na odległość 44 mil, zajmując pozycję w pobliżu wyspy Round. Jego siły składały się wówczas z 6 pancerników, 5 krążowników pancernych, 4 krążowników pancernopokładowych, 2 kanonierek torpedowych, 18 kontrtorpedowców. Wówczas od zespołu oddzieliły się niszczyciele ruszając na spo-

dziewane kotwicowiska rosyjskich okrętów na redzie Port Artur oraz na redzie Talien (chin. *Dalian*). Ten ostatni stanowił pomocniczą bazę rosyjskiej eskadry i spodziewano się, że przynajmniej część ciężkich okrętów wroga może się tam znajdować.

Przeciw Port Artur skierowano 10 kontrtorpedowców: 1. Dywizjon (*Shirakumo*, *Asashio*, *Kasumi*, *Akatsuki*), 2. Dywizjon (*Ikazuchi*, *Oboro*, *Inazuma*³), 3. Dywizjon (*Usugumo*, *Shinonome*, *Sazanami*). Przeciw Talien skierowało się 8 kontrtorpedowców: 4. Dywizjon (*Hayatori*, *Harusame*, *Murasame*, *Asagiri*), 5. Dywizjon (*Kagerō*, *Murakumo*, *Yūgiri*, *Shiranui*). Japończycy przeznaczyli zatem do przeprowadzenia ataku swoje najlepsze okręty torpedowe, najnowsze i najnowocześniejsze.

Asagiri – przedstawiciel niszczycieli typu *Harusame*. Skierowanie całego dywizjonu (4 okręty) tych jednostek do akcji przeciw Talien osłabiło impet japońskiego ataku na Port Artur, być może na rosyjskie szczęście.

Fot. „Ships of the World”



Raid na Talien okazał się jednak ciosem w próżnię. Żadnych pancerników i krążowników pancernych tam nie było. Rosjanie posiadali tam raptem 2 małe krążowniki *Zabijaka* i *Rozbojnik*, lecz nie zostały one dostrzeżone przez japońskie niszczyciele. Po bezskutecznych poszukiwaniach, od godz. 22:00 8 lutego do godz. 02:00 9 lutego, kontrtorpedowce zawróciły docierając 10 lutego do Czemulpo. Japończycy mieli czego żałować, gdyby te 8 okrętów torpedowych znalazło się wówczas na redzie Portu Artura, mogłyby przysporzyć Rosjanom dodatkowych i poważnych zmartwień.

Atakiem niszczycieli na Port Artur dowodził komandor Asai Shiro, stojący na czele 1. Dywizjonu. Sprzyjały mu okoliczności. Na redzie stało wówczas wszystkie 7 pancerników (*Cesariewicz*, *Retwizan*, *Piereswiet*, *Pobieda*, *Siewastopol*, *Pietropawłowski*, *Połtawa*), krążownik pancerny (*Bajan*), 6 krążowników pancernopokładowych (*Askold*, *Diana*, *Pallada*, *Nowik*, *Bojarin*, *Dżygiti*), kanonierka (*Gilak*) i krążownik pomocniczy (*Angara*) oraz dwa dozorujące kontrtorpedowce (*Biesstrasnyj*, *Rastoropnyj*). Rosjanie nie przestrzegali zaciemnienia, co ułatwiało obserwację i namierzanie celu.

A jednak nie wszystko szło Japończykom idealnie. Zbliżając się do Rosjan, dostrzegli ich dozorujące niszczyciele. Asai wykonał manewr omijający je i nakazał zgaszenie lamp pozycyjnych. W efekcie, w całkowitych ciemnościach, poszczególne dywizjo-

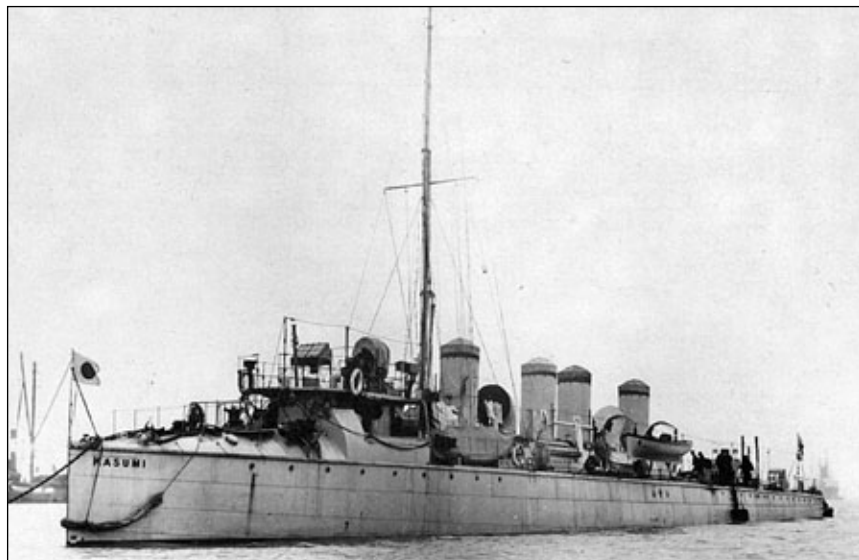
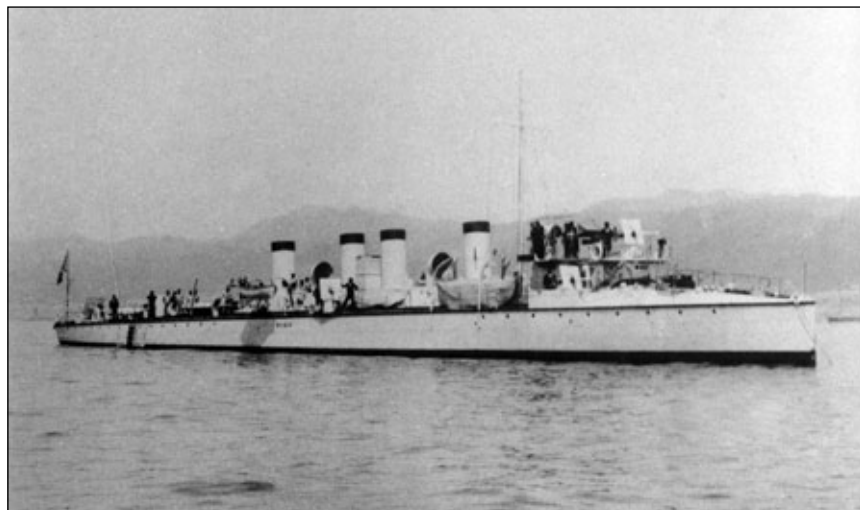
3. Czwarty *Akebono* został uszkodzony w czasie pochodu Połączonej Floty i 7 lutego musiał zawrócić do Sasebo.

ny pogubiły się wzajemnie i musiały atakować oddzielnie. Nie dość na tym, niszczyciel *Oboro* zderzył się z niszczycielem *Ikazuchi*. Uszkodzenia okrętów nie były groźne, lecz wprowadziły dodatkowy chaos w japońskim uderzeniu.

Asai podchodził jednak do wrogich okrętów ze swym flagowym dywizjonem mając wciąż w ręku atut zaskoczenia. Okręty zwolniły do około 5 węzłów, aby hałas ich maszyn nie wzbudził czujności przeciwnika. W ten sposób kontrtorpedowce zdołały podejść do rosyjskich okrętów na odległość około 600 metrów. Pomiędzy godz. 00:28 a 00:36, już 9 lutego, każdy z japońskich niszczycieli wystrzelił po 2 torpedy. W sumie poszło ich w stronę Rosjan 8. Flagowy *Shirakumo* wystrzelił po torpedzie w stronę pancerników *Pobieda* i *Cesariewicz*. Pierwsza spudłowała, lecz druga wybuchła idealnie w celu. Drugi w szyku *Asashio* wycelował obie w pancernik *Retwizan*. I on mógł się pochwalić jednym trafieniem. Dopiero o godz. 00:32 Rosjanie otworzyli ogień. Jednak Japończycy właśnie kończyli robotę. Trzeci niszczyciel w szyku – *Kasumi* strzelił oba swoje pociski w stronę krążownika *Pałłada*. I znów sukces, jedna z torped trafiła w kadłub wrogiego okrętu. Ostatni *Akatsuki* wyrzucił pierwszą torpedę w kierunku pancernika *Retwizan*, a drugą skierował w kadłub pancernika *Pobieda*. Tym razem jednak atak zakończył się fiaskiem. Natychmiast po ukończeniu akcji Asai nakazał pospieszny odwrót dywizjonu. Jak się okazało cały swój sukces Japończycy zawdzięczają właśnie rajdowi torpedowemu 1. Dywizjonu.

Ale natarcie wciąż trwało. Nadciągał 2. Dywizjon komandora porucznika Ishidy Ichiro, choć w rozproszeniu. Jako pierw-

Inazuma – przedstawiciel niszczycieli typu *Ikazuchi*. Wszystkie niszczyciele biorące udział w ataku na Port Artur, niezależnie od typu, miały standardowe uzbrojenie artyleryjskie założone z 2 dział kalibru 76 mm i 4 dział kalibru 57 mm. Jednak to nie artyleria, lecz torpedy odegrały największą rolę w japońskim zwycięstwie.



Niszczyciel *Kasumi*, typu *Akatsuki*. Pogromca krążownika *Pałłada* w czasie ataku na Port Artur 9 lutego 1904 roku. Wystrzelona z niego torpeda wyłączyła rosyjski okręt ze służby na ponad 3 miesiące.
Fot. „Ships of the World”

szy wystrzelił dwie torpedy flagowy *Ikazuchi*, jednak obie spudłowały, trudno też ocenić do czego właściwie strzelał. *Inazuma* przyłączył się zaś do *Usugumo* i *Shinonome* z 3. Dywizjonu komandora porucznika Tsuchiya Mitsukane. Jego flagowy *Usugumo* wystrzelił o godz. 00:39 torpedę do krążownika *Diana*, po chwili kolejną do krążownika *Pałłada*, jednak obie okazały się niecelne. Ogień rosyjskiej artylerii robił się coraz bardziej gęsty i zdenerwowanie, jak widać, wkrađło się w umysły japońskich marynarzy. O godz. 00:42 idący za nim *Shinonome* strzelił podwodny pocisk w stronę pancernika *Cesariewicz*. Torpeda ta nie osiągnęła jednak celu. Trudno stwierdzić dlaczego kontrtorpedowiec ten nie wystrzelił drugiego swojego pocisku, być może wyrzutnia lub torpeda okazały się niesprawne. O godz.

00:45 *Inazuma* wystrzelił po jednej torpedzie w kierunku krążownika *Diana* i pancernika *Retwizan*, znów niecelnie.

Trzeci z niszczycieli 2. Dywizjonu *Sazanami* zgubił się w ciemnościach i po nieudanych próbach odnalezienia swych okrętów, musiał samodzielnie przystąpić do ataku. Dopiero o godz. 01:25 strzelił pojedynczą torpedę do pancernika *Poltawa*, po czym wycofał się, jakby nie było z drugą torpedą wciąż w wyrzutni. Jego zaś jedyny pocisk minął się z celem. Jako ostatni atak torpedowy przeprowadził *Oboro*, mocniej pokiereszowany w wypadku, wystrzelił jedynie pojedynczą niecelną torpedę o godz. 01:45, w kierunku krążownika pancernego *Bajan*, po czym zawrócił. W ten sposób atak torpedowy dobiegł końca.

Operacja zakończyła się bezsprzecznie japońskim zwycięstwem, pomimo że nie zatonał ani jeden rosyjski okręt. Jednak 3 ciężkie jednostki zostały poważnie uszkodzone, w tym 2 pancerniki *Cesariewicz* i *Retwizan* oraz krążownik pancernopokładowy *Pałłada*. Oba pancerniki osadzono na płyciźnie niedaleko wejścia do portu, aby uchronić je od zatonięcia. Podobnie postąpiono z krążownikiem, choć jego uszkodzenia były stosunkowo najmniejsze. *Cesariewicz* i *Pałłada*, po prowizorycznym załataniu wyrw w kadłubach zostały ściągnięte z mizli i wprowadzone do portu już 10 lutego. Najgorzej było z *Retwizanem*, który zdołano wprowadzić do bazy dopiero 9 marca. Zginęło jednak niewielu marynarzy, w sumie 13 (na *Pałładzie* – 7, na *Retwizanie* – 5, na *Cesariewiczu* – 1). Japończycy mieli co prawda dwa uszkodzone niszczyciele *Oboro* i *Ikazuchi*, lecz nie ponieśli strat w ludziach. Co więcej, oba okręty ucierniały od kraksy. Natomiast żaden rosyjski pocisk nie trafił

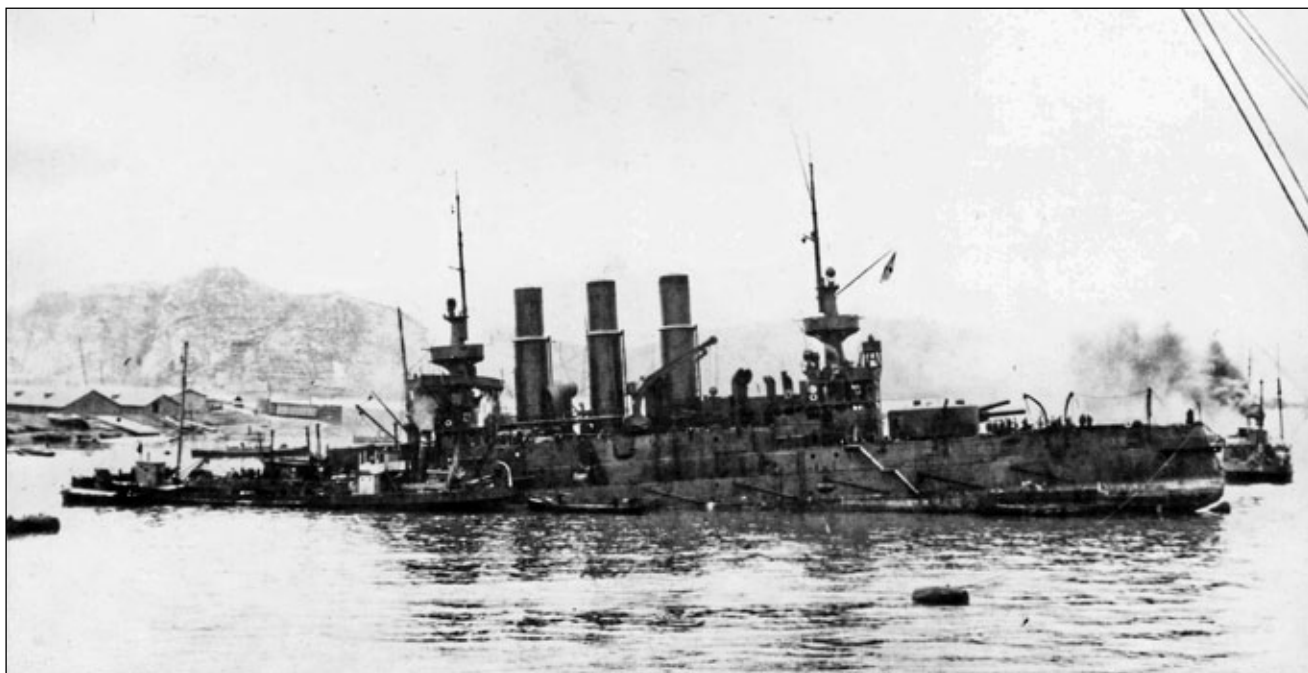
w japoński okręt, co w pewnym sensie podkreśla dość upokarzający charakter rosyjskiej porażki.

W sumie z 16 wystrzelonych torped kalibru 457 mm trafiły 3, co daje skuteczność na poziomie 19%. Biorąc pod uwagę, że ówczesna broń torpedowa nie należała do niezawodnych, wydaje się, że Japończycy osiągnęli całkiem przyzwoity wynik. Oczywiście liczyli na więcej, ale trochę sami są sobie winni. Gdyby wszystkie siły skoncentrowały do uderzenia na Port Artur, to kto wie co kolejne 8 kontrtorpedowców mogłoby dokonać, albo przynajmniej, gdyby pod Talien posłano tylko jeden dywizjon niszczycieli, a nie aż dwa. Wydaje się, że prawdopodobieństwo napotkania smakowitych celów w bazie głównej, niż w bazie pomocniczej było jednak większe niż 3:2. Warto zauważyć, że nie wszystkie japońskie okręty zdołały wystrzelić obie torpedy. Nie powinno

nawet na dobiecie pogrzebionej rosyjskiej eskadry. Gdyby zaś były niewielkie, mógł przynajmniej spróbować wywabić okręty przeciwnika spod osłony artylerii nadbrzeżnej i zniszczyć ją na pełnym morzu. Nawet jeśli Rosjanie w ogóle nie ucierpieli, to przecież Tōgō miał 6 pancerników i 5 krążowników pancernych, przeciw 7 pancernikom i 1 krążownikowi pancernemu Starka. Taka przewaga przemawiała przecież za Japończykami.

Wiceadmirał Stark przewidział manewr Tōgō, był on zresztą dość oczywisty. Jeszcze przed świtem rozesał kilkanaście lekkich okrętów na patrole, aby ostrzegły na czas o nadciąganiu wroga. Gdy wieści nie nadchodziły, o godz. 09:20 wydał rozkaz wyruszenia, z zamiarem zajęcia pozycji wyciekającej, pod osłoną artylerii nadbrzeżnej. Musiał jednak niemal natychmiast zawrócić odwołany rozkazem namiestnika – admi-

O godz. 10:54 krążownik *Bojarin* wykrył przeciwnika, i ile pary w maszynach ruszył do bazy by ostrzec siły główne. Tymczasem Japończycy z daleka zdołali oszacować straty przeciwnika, obserwując osadzone na płycznach rosyjskie okręty. Nie wyglądało to na poważną ujmę po stronie wroga. Niemniej Tōgō postanowił kontynuować realizację pierwotnego planu. Bitwa rozpoczęła się około godz. 12:00. Dowódca Połączonej Floty wiódł ze sobą 15 okrętów, w tym 6 pancerników (*Mikasa, Asahi, Fuji, Yashima, Shikishima, Hatsuse*), 5 krążowników pancernych (*Izumo, Azuma, Yakumo, Tokiwa, Iwate*) i 4 pancernopokładowe (*Chitose, Kasagi, Takasago, Yoshino*). Rosjanie mogli przeciwstawić im jedynie 5 prawnych pancerników (*Pietropawłowsk, Połtawa, Siewastopol, Piereswiet, Pobieda*), 1 krążownik pancerny (*Bajan*) i 3 krążowniki pancernopokłado-



Pancernik *Retwizan* w dniu 26 lutego 1904 roku. Osadzony na mieliźnie po odniesionych uszkodzeniach w czasie japońskiego ataku z 9 lutego. Doskonale widać poważny stan okrętu, który mało nie zatonął. Fot. zbiory Boris Ajzenberg

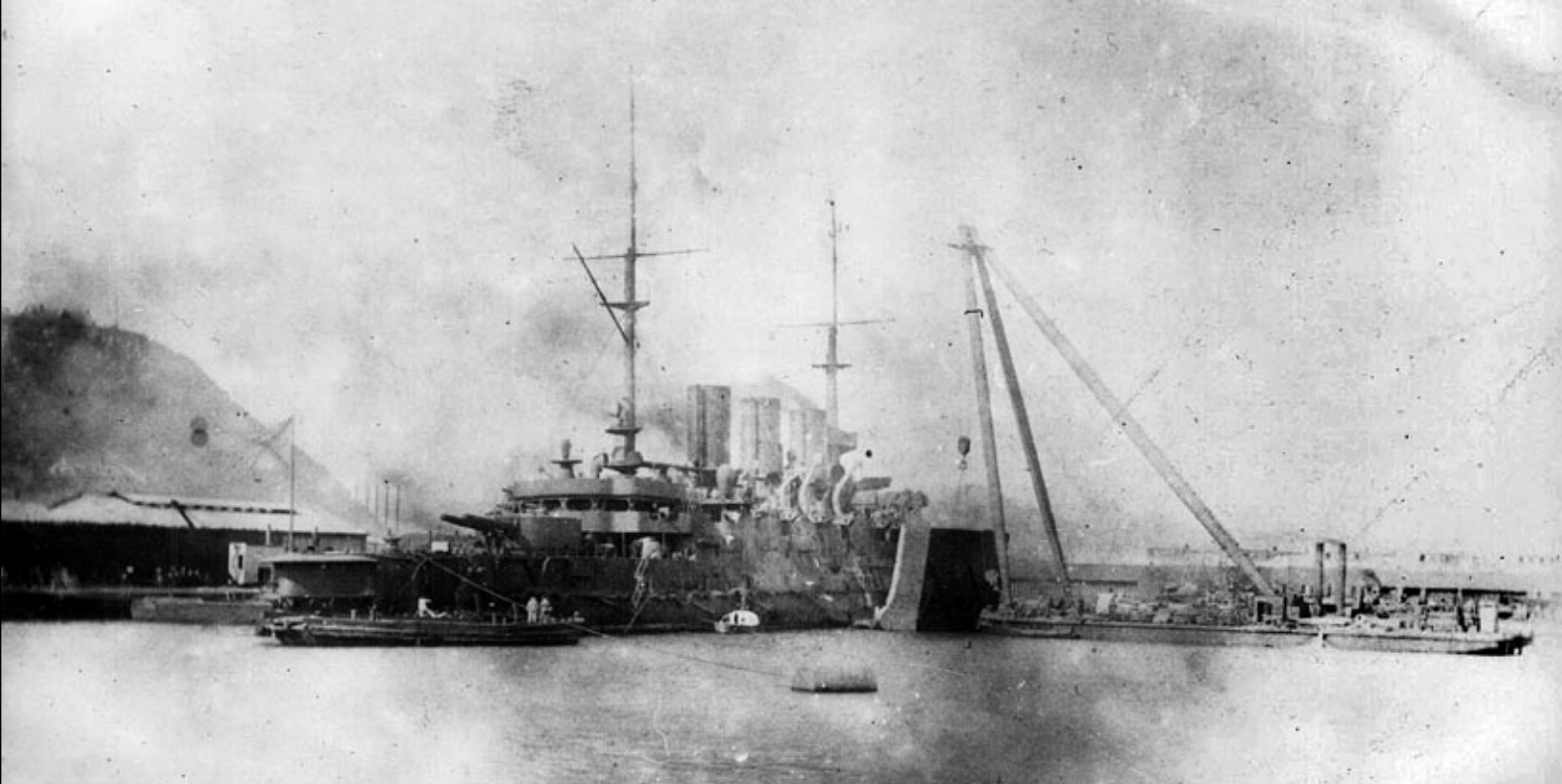
to dziwić. To jeszcze nie był czas słynnych „długich lanc”, broń torpedowa wciąż była w powijakach, a jej niezawodność była powszechnym problemem. Wydaje się, że wadliwość na poziomie 20%, choć sprawia wrażenie dużej, nie byłaby czymś niezwykłym. A być może była ona nawet mniejsza, jeśli bowiem *Oboro* uszkodził wyrzutnię w czasie zderzenia, to owa „eksploatacyjna” wadliwość wnosłaby już tylko 15%.

Oczywiście w ciemnościach nocnych nie sposób było oszacować szkód zadanych wrogowi. Dlatego wiceadmirał Tōgō postanowił zbliżyć się z ciężkimi okrętami do Port Artur i sprawdzić rezultaty bojem. Jeżeli straty wroga byłyby duże, mógł liczyć

rała Jewgienija Aleksiejewa, który prawdopodobnie obawiał się, że Stark w desperacji, pod wpływem szoku po nocnym ataku wroga i poniesionych stratach lub uniesiony „poczuciem dumy” zrobi jakieś głupstwo. A takim byłoby wyjście na pełne morze, poza osłonę dział rozmieszczonych na lądzie, i szukanie walki z przeciwnikiem posiadającym w tym momencie ogromną przewagę. Około godz. 10:40 flagowy pancernik Starka – *Pietropawłowsk* ponownie zatem rzucił kotwicę, a sam admirał udał się do namiestnika, aby wyjaśnić mu swoje rzeczywiste zamiary. Tak się jednak złożyło, że gdy najwyżsi rosyjscy dowódcy radzili, sytuacja nabrała ogromnej dynamiki.

we (*Askold, Diana, Nowik*), mieli również pod ręką 14 niszczycieli, te ostatnie jednak ze względu na krótkość starcia nie zdołały włączyć się do boju. Pozostałe siły lekkie znajdowały się wciąż poza bazą. Porównanie sił nie wyglądało dla strony rosyjskiej zachęcająco, zatem dowodzący pod nieobecność Starka, jego szef sztabu – komandor Andriej Ebergard postanowił nie wychodzić spoza osłony ogniowej najcięższej artylerii nadbrzeżnej Portu Artura. Postępowanie to było zresztą zgodne z życzeniem jego nieobecnego zwierzchnika.

Taktyka Rosjan stała się dla Tōgō szybko oczywista. O godz. 12:32 zarządził zmianę kursu na oddalenie od rosyjskiej bazy, cie-



Pancernik *Retwizan* w czasie prac remontowych prowadzonych w stoczni w Port Artur.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

kawy, czy wróg da się sprowokować i ruszy w pościg, poza zasięg swych dział lądowych. Nic takiego jednak nie nastąpiło. W tej sytuacji Tōgō zaniechał dalszej akcji, szkoda było narażać na szwank wypracowaną tej nocy przewagę. Jego decyzja była całkowicie słuszna. Rosjanie pozostawali jeszcze przez jakiś czas w szyku bojowym, ale gdy zorientowali się, że odwrót Japończyków ma charakter trwały, Ebergard zarządził o godz. 13:05 powrót na redę Portu Artura. Zespół Tōgō zakończył operację zawijając 10 lutego do Czemulpo.

Pojedynek artyleryjski nie poczynił wielkich strat po obu stronach. Japończycy uzyskali jednak nieco więcej, trafiając wrogie okręty 38 pociskami. Uszkodziły one poważniej krążownik pancernopokładowy

Nowik i zabiły 22 ludzi. Inne trafione okręty miały tylko powierzchowne uszkodzenia. Rosjanie uzyskali tylko 11 trafień pociskami artyleryjskimi, które zabiły 9 ludzi, lecz okręty ucierpiały bardzo niewiele.

W sumie japoński atak na Port Artur 9 utego 1904 roku zakończył się sukcesem operacyjnym i taktycznym. Rosjanie nie stracili co prawda żadnego okrętu, lecz 2 pancerniki i 2 krążowniki pancernopokładowe zostały poważnie uszkodzone i wyłączone na pewien czas z walk. Najszybciej naprawiono krążowniki: *Nowik* – 23 lutego, *Pałłada* – 16 maja, dłużej trwał remont pancerników: *Cesarijewicz* do 7 czerwca, zaś *Rietwizan* do 8 czerwca 1904 roku. Japończycy żadnego z okrętów nie musieli odstawić do remontu i dzięki temu ich przewaga

w pierwszym, najbardziej newralgicznym dla przebiegu wojny okresie, została ugruntowana. Co prawda, z czasem Rosjanie zdołają wprowadzić do służby wyremontowane okręty, jednak zanim to nastąpi Japończycy zdołają już przerzucić na kontynent trzon swej armii. Poza tym, czas pracował na niekorzyść rosyjskiej floty dalekowschodniej, która nie mogła liczyć na posiłki. Tymczasem do Japonii już gnały 2 świeżo zakupione krążowniki pancerne *Kasuga* i *Nisshin*.

Ale należy również pamiętać, że dzięki poważnemu ograniczeniu swobody manewru rosyjskiej floty Japończycy uzyskali swobodę w przerzucie wojsk do Korei, a później Chin. Dzięki rajdowi na Port Artur transport ten odbywał się gładko i niemal bez strat, a japoński plan wojny mógł zostać bezwzględnie wykonany. Biorąc to pod uwagę, wydaje się że można przypisać atakowi z 9 lutego 1904 roku także cechę zwycięstwa strategicznego. Jest to też interesujący i rzadki przykład takiego triumfu w dziejach wojen na morzu, w którym strona przegrywająca w zasadzie nie utraciła bezpowrotnie żadnego okrętu.

Perspektywy rysowały się zatem dla Rosjan nieciekawie. Ich sytuację mogło poprawić tylko bardzo energiczne dowodzenie i umiejętne wykorzystanie tych sił, które posiadali. Takim wodzem mógł być wiceadmirał Stiepan Makarow, który formalnie już 14 lutego zastąpił Starka na stanowisku dowódcy Eskadry Oceanu Spokojnego, choć w rzeczywistości zdołał dotrzeć z Petersburga do Port Artur dopiero 8 marca. Lecz Rosjanom los zdecydowanie nie sprzyjał w tej wojnie. Makarow zginął już 13 kwietnia 1904 roku, wraz z swym flagowym pancernikiem *Pietropawłowski*, który wszedł na pole mino-

Intrygująca fotografia pancernika *Cesarewicz* w czasie naprawy uszkodzeń w bazie Port Artur.

Fot. zbiory Witalij Kostriczenko



Tabela nr 1. Charakterystyka bojowa japońskich niszczycieli typu *Murakumo*

Okrety	<i>Kagerō</i> <i>Murakumo</i> <i>Shinonome</i> <i>Shiranui</i> <i>Usugumo</i> <i>Yūgiri</i>
Wyporność	280 t
Wymiary	63 × 6 × 2 m
Prędkość	30 w
Uzbrojenie artyleryjskie	2 × 76 mm, 4 × 57 mm
Uzbrojenie torpedowe	2 × 457 mm

Tabela nr 2. Charakterystyka bojowa japońskich niszczycieli typu *Ikazuchi*

Okrety	<i>Akebono</i> <i>Ikazuchi</i> <i>Inazuma</i> <i>Niji</i> <i>Oboro</i> <i>Sazanami</i>
Wyporność	310 t
Wymiary	68 × 6 × 2 m
Prędkość	31 w
Uzbrojenie artyleryjskie	2 × 76 mm, 4 × 57 mm
Uzbrojenie torpedowe	2 × 457 mm

Tabela nr 3. Charakterystyka bojowa japońskich niszczycieli typu *Akatsuki*

Okrety	<i>Akatsuki</i> <i>Kasumi</i>
Wyporność	370 t
Wymiary	67 × 6 × 2 m
Prędkość	31 w
Uzbrojenie artyleryjskie	2 × 76 mm, 4 × 57 mm
Uzbrojenie torpedowe	2 × 457 mm

Tabela nr 4. Charakterystyka bojowa japońskich niszczycieli typu *Shirakumo*

Okrety	<i>Asashio</i> <i>Shirakumo</i>
Wyporność	350 t
Wymiary	68 × 6 × 2 m
Prędkość	31 w
Uzbrojenie artyleryjskie	2 × 76 mm, 4 × 57 mm
Uzbrojenie torpedowe	2 × 457 mm

Tabela nr 5. Charakterystyka bojowa japońskich niszczycieli typu *Harusame*

Okrety	<i>Arare</i> <i>Ariake</i> <i>Asagiri</i> <i>Fubuki</i> <i>Harusame</i> <i>Hayatori</i> <i>Murasame</i>
Wyporność	350 t
Wymiary	68 × 6 × 2 m
Prędkość	31 w
Uzbrojenie artyleryjskie	2 × 76 mm, 4 × 57 mm
Uzbrojenie torpedowe	2 × 457 mm

we. Co w efekcie zmniejszyło rosyjskie aktywa do raptem 4 pancerników i tak miało być do zakończenia napraw uszkodzonych w lu-

tym okrętów. Jego następcy nie potrafili się już niczym wykazać i trzon rosyjskiej floty dalekowschodniej został samozatopiony na

wieść o zdobyciu Port Artur przez wojska japońskie. Baza skapitulowała 2 stycznia 1905 roku. Spiesząca jej na pomoc II i III Eskadry Oceanu Spokojnego, dowodzone przez wiceadmirała Zinowija Rożestwińskiego, czyli główne siły Floty Bałtyckiej, zostały rozbite w puch i pył bitwie pod Cuszimą 27 maja 1905 roku. A autorem pogromu był nie kto inny jak sam Tōgō Heihachirō.

Pomimo że i na lądzie Rosjanom się nie wiodło wynik wojny wcale nie musiałby zostać ustalony, gdyby nie sytuacja wewnętrzna w państwie carów. Rozruchy i strajki osłabiały, już i tak niewydolną, rosyjską machinę militarną, skłaniając cara Mikołaja II do pogodzenia się z klęską. Niemniej negocjacje były trudne, Rosjanie bowiem zdawali sobie sprawę, że wciąż posiadają ogromne niewykorzystane zasoby ludzkie i materiałowe. Tymczasem Japończycy robili co mogli, aby ukryć fakt, że gonili niemal ostatkiem sił. Choć zatem po zawarciu pokoju społeczeństwo japońskie wyrażało powszechnie wielkie niezadowolenie z nie dość korzystnych postanowień traktatu, to elity polityczne i wojskowe, z cesarzem Mutsuhito na czele, odetchnęły z ulgą wiedząc jak wiele to zwycięstwo kosztowało Japonię. Z drugiej strony tryumf ten wprowadził Kraj Kwitnącej Wiśni do klubu mocarstw światowych. W końcu Rosja również była jego członkiem, zatem odtąd nie można już było odmówić Japonii stosownego uznania.

Ważniejsza bibliografia

1. Bartlett Christopher, *Konflikt globalny. Międzynarodowa rywalizacja wielkich mocarstw w latach 1880-1990*, Wrocław 1997.
2. Bazyłow Ludwik, Wiczorkiewicz Paweł, *Historia Rosji*, Wrocław 2005.
3. Beasley William, *Japanese imperialism 1894-1945*, Oxford 1999.
4. Dobrzycki Wiesław, *Historia stosunków międzynarodowych 1815-1945*, Warszawa 2007.
5. Dyskant Józef, *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.
6. Dyskant Józef, Michałek Andrzej, *Port Artur, Cuszima 1904-1905*, Warszawa 2005.
7. Gozdawa-Gołębiowski Jan, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Gdańsk 1985.
8. Kennedy Paul, *Mocarstwa Świata. Narodziny, rozkwit, upadek*, Warszawa 1995.
9. *Konflikty kolonialne i postkolonialne w Afryce i Azji 1869-2006*, Warszawa 2006.
10. Olender Piotr, *Wojna rosyjsko-japońska 1904-1905. Działania na morzu*, Kraków 2010.
11. Olender Piotr, *Wojny morskie 1883-1914*, Warszawa 2005.
12. Pałasz-Rutkowska Ewa, Starecka Katarzyna, *Japonia*, Warszawa 2004.
13. Solarz Jacek, *Armia japońska 1875-1945*, Warszawa 2001.
14. Totman Conrad, *Historia Japonii*, Kraków 2009.



Okręty liniowe „Kawachi” i „Settsu” – pierwsze drednoty Nipponu

Geneza

Japończycy obok Brytyjczyków, Amerykanów i Włochów byli jednymi z pierwszych, którzy zdali sobie sprawę z zalet okrętu liniowego uzbrojonego w jednolitą baterie dział ciężkiego kalibru. Już w 1902 r. inż. Kaneda Wasaburo proponował taki okręt i przedstawił szkic (wstępny projekt) jednostki o wyporności 17 000 ton i uzbrojeniu składającym się z ośmiu dział kal. 305 mm¹. Dalsze prace miały zaowocować dopracowanym projektem przeznaczonym do budowy. Okręt taki nie zmaterializował się jednak ze względu na wojnę z Rosją – *Nippon* odniósł wprawdzie wielkie zwycięstwo, lecz jego koszt był również ogromny. Co więcej, bieżące potrzeby prowadzonej wojny, które wymagały natychmiastowego zaspokojenia, zaburzyły planowe funkcjonowanie japońskiego przemysłu i całej gospodarki. Choć więc budowany pancernik *Aki*² miał być pierwszym japońskim okrętem liniowym z jednolitą artylerią głównego kalibru, składającą się z dwunastu dział 305 mm (4 x II + 4 x I), to jednak na skutek trudności finansowych oraz niewydolności przemysłu zamiar tego nie udało się urzeczywistnić i planowaną jako awangardową³ jednost-

kę, po przeciągającym się ponad miarę procesie budowy, wykończono ostatecznie z uzbrojeniem odpowiadającym standardom sprzed wybudowania pancernika *Dreadnought*⁴.

Mimo tego niepowodzenia, sprawa konstruowania tego rodzaju jednostki pozostawała nadal aktualna, co więcej wobec budowy drednotów przez inne państwa – szczególnie przez USA, zaniepokojone wzrostem znaczenia Japonii po wygranej z Rosją wojnie – wręcz paląca, i kolejny typ japońskich okrętów liniowych miał już otrzymać artylerię główną jednolitego kalibru. W wyniku prac utworzonego w ramach Ministerstwa Marynarki specjalnego komitetu (jap. *Kankei Shosei Linkai*) pod przewodnictwem adm. Yamamoto Gonnohyōe, biorąc za punkt wyjścia pancernik *Aki*, opracowano wytyczne dotyczące zasadniczych charakterystyk nowej jednostki i sporządzono wstępny projekt pod roboczym oznaczeniem A 30. Wyznaczono limit wyporności 20 000 ton (zresztą przekroczony), nie wynikający z jakich konkretnych trudności technicznych przy projektowaniu oraz przewidywanej budowie większych jednostek, lecz z z chęci ograniczenia kosztów gdyż im większy okręt tym więcej środ-

ków finansowych jest niezbędnych do jego zbudowania. Od samego początku zakładano napęd turbinowy, jako najbardziej perspektywiczny i gwarantujący wysokie osiągnięcia. Ostateczny projekt, na podstawie którego nowe okręty zbudowano, opracował zespół konstruktorów kierowany przez komandora Kondō Motoki.

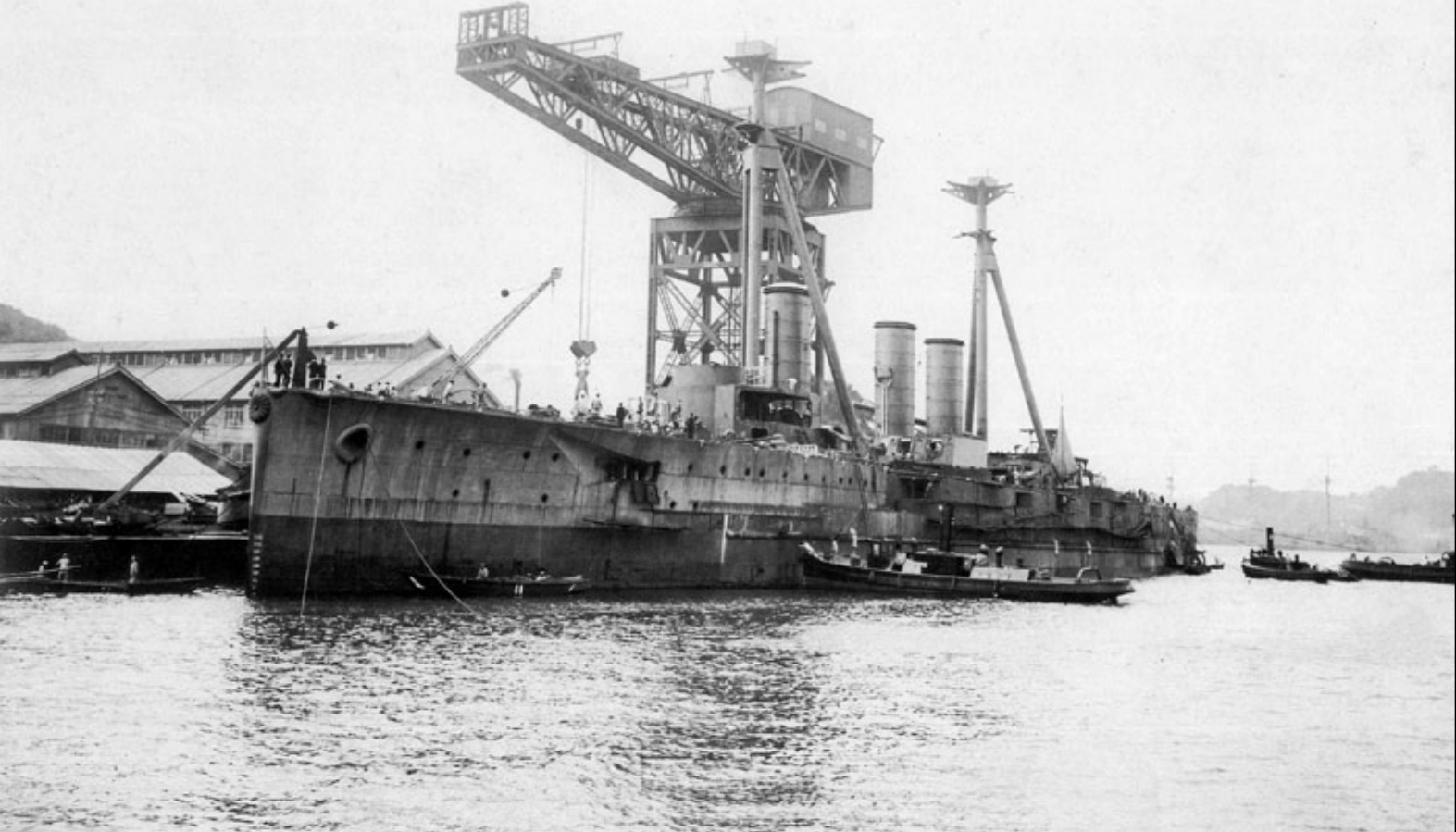
Wieżę artylerii głównej zdecydowano się rozmieścić po jednej na dziobie i rufie oraz cztery na burtach (dwie z każdej). Takie ustawienie było prostym przejściem konfiguracji artylerii ciężkiej pancerników określany mianem semi- czyli półdredno-

1. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że wpływ doświadczeń wojny rosyjsko-japońskiej z lat 1904-1905 nie był bodźcem do opracowania okrętów liniowych o jednolitej artylerii głównego kalibru (takie koncepcje narodziły się już nieco wcześniej), choć analiza działań wojennych była o tyle cenna, że potwierdziła słuszność takiego sposobu uzbrajania ciężkich jednostek.

2. Wyporność – 21 100-21 800 t; prędkość – 20 w.; uzbrojenie – 4 x 305 mm, 12 x 254 mm, 8 x 119 mm, 7 x 76 mm, 5 wt. 457 mm.

3. Już w trakcie budowy zdecydowano o wyposażeniu okrętu w turbiny w miejsce klasycznych maszyn parowych.

4. Wyporność – 18 120 t; prędkość – 21 w.; uzbrojenie – 10 x 305 mm, 27 x 76 mm, 5 wt. 457 mm. Czytelnikom „Okrętów Wojennych” nie trzeba chyba wyjaśniać wpływu tej jednostki na rozwój okrętów liniowych jako klasy oraz całej sztuki prowadzenia wojny na morzu jako takiej.



Kawachi w trakcie budowy stoi przy nadbrzeżu Stoczni Marynarki w Jokosuce.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

tów⁵, gdzie najcięższe działa dużego kalibru umieszczano w wieżach na dziobie i rufie, a pozostałe działa ciężkie (mniejszego kalibru) lokowano w wieżach burtowych. Nie było to najlepsze rozwiązanie, gdyż optymalnym jest rozmieszczenie wszystkich dział głównego kalibru w osi symetrii okrętu, w superpozycji na dziobie i rufie. Taka konfiguracja pozwalała na oddawanie pełnych salw burtowych ze wszystkich dział, a zarazem umożliwia wykorzystanie połowy artylerii (w zależności od liczby wież proporcje w kierunku dziobu/rufy mogły być inne) jeżeli konieczność taktyczna zmusza do strzelania przez dziób, względnie w kierunku rufy. Zgodnie z tym schematem na swoich pierwszych dreadnotach działa ustawili Amerykanie oraz tak „morskie” państwo jak Austro-Węgry. Nie należy jednak ocenić w tym względzie Japończyków zbyt surowo, gdyż konstruktorzy w wielu krajach, w tym Wielkiej Brytanii, mieli problem z ustawieniem licznych wież co skutkowało najdziwniejszymi konfiguracjami artylerii głównego kalibru, zwykle ze szkodą dla walorów bojowych tak uzbrojonego okrętu.

Drugą ważną kwestią dotyczącą uzbrojenia był wybór typu dział głównego kalibru. Dotychczas artyleria główna japońskich pancerników składała się z dział kal. 305 mm, o długości lufy maksymalnie czterdzieści pięć kalibrów. Tymczasem chciano zwiększyć siłę ognia budowanych okrętów poprzez zastosowanie nowych dział o długości lufy pięćdziesiąt kalibrów dających

wystrzeliwanym pociskom większą prędkość początkową, donośność i przebijalność. Jednak wystąpiły trudności ze sfinansowaniem zakupu, względnie produkcji, niezbędnej liczby takich dział dla dwóch okrętów liniowych, gdyż środki na sfinansowanie czegokolwiek były, wobec trudnej sytuacji ekonomicznej Japonii, wydzielane w sposób iście aptekarski. W związku z tym zdecydowano się na chociażby częściowe uzbrojenie nowo budowanych jednostek w działa tego typu. Orędownikiem takiego rozwiązania był adm. Togo Heihachirō, który opierając się na swoim autorytecie zwycięzcy spod Cuszimy, twierdził, iż w świetle wojennych doświadczeń na dziobie i rufie niezbędne są silniejsze działa. W retrospektywie można zaryzykować tezę, iż argument ten został wymyślony *ad hoc* by przekonać do pozyskania i zainstalowania na okrętach nowych dział przynajmniej w ograniczonej ilości. Ostatecznie takie, jak się okazało nie najszcześniejsze, rozwiązanie zostało dla obydwu nowych okrętów liniowych przyjęte.

Opis konstrukcji

Pod względem aparycji, okręty charakteryzowały dwa maszty trójnożne, trzy komin, nachylona w kierunku pokładu rufa (z galeryjką) i pionowa stewa dziobowa w przypadku *Kawachi*, natomiast *Settsu* posiadał dziobnice kliprową – była to charakterystyczna cecha umożliwiająca łatwo odróżnić obydwie jednostki. Artyleria głównego kalibru miała heksagonalne (to jest na

planie sześciokąta) ustawienie, z jedną wieżą na dziobie i rufie oraz dwoma na każdej burcie. Jak już wspomniano, jednostki miały dwa maszty trójnożne ze stanowiskami obserwacyjnymi oraz platformami reflektorów, do grotmasztu przymocowano bom ładunkowy służący podnoszeniu i opuszczaniu łodzi okrętowych. Na śródokręciu biegła jednopoziomowa nadbudówka przykryta spardeckiem; u nasady fokmasztu znajdował się przedni kompleks nadbudówek z głównym stanowiskiem dowodzenia, pomostem nawigacyjnym i platformą dalmierza; podobnie na rufie, za grotmasztem a przed ostatnią wieżą artylerii głównego kalibru, zlokalizowano drugi kompleks nadbudówek z zapasowym stanowiskiem dowodzenia oraz platformą dalmierza.

Pierwszy komin znajdował się pomiędzy tylnymi podporami fokmasztu, natomiast pozostałe dwa jeden za drugim na śródokręciu. Takie ustawienie kominów wynikało z wewnętrznej konfiguracji kadłuba. Kotłowni nie rozmieszczono szeregowo, gdyż szerokość barbet oraz magazynów amunicji pierwszych wież burtowych artylerii głównego kalibru uniemożliwiała zlokalizowanie wszystkich trzech kotłowni jedna za drugą. Dlatego też pierwsza kotłownia była oddzielona od pozostałych, co uwidaczniało na zewnątrz usytuowanie kominów.

5. Określenie to, choć powszechnie używane, jest jednak zupełnie nie trafione, gdyż stosowane na semidreadnotach działa ciężkie dwóch różnych kalibrów nie były rozwiązaniem czyniącym z takiego okrętu połowy dreadnota, lecz ich całkowite zaprzeczenie pod względem koncepcji głównego uzbrojenia artyleryjskiego.

Kadłub jednostek był podzielony na 19 zasadniczych przedziałów wodoszczelnych i posiadał łącznie cztery pokłady (poziomy). Ciężar kadłuba wynosił 7910 ton dla *Kawachi* i 7878 ton w przypadku *Settsu*. Konstrukcje jednostek wykonano ze stali typu HT⁶. Do budowy wykorzystano 1 848 000 nitów dla *Kawachi* oraz 1 828 000 dla *Settsu*. Stateczność jednostek poprawiały dwie boczne stępki przeciwp przechyłowe, a manewrowanie umożliwiały pojedynczy ster o powierzchni 28,37 m². Okręty miały następujące wymiary: długość między pionami – 152,4 m, długość całkowita – 160,32 m (z tym, że ze względu na kliprów dziobnicę długość całkowita *Settsu* wynosiła 162,64 m), szerokość – 25,26 m, zanurzenie – 8,4 m⁷, wysokość wolnej burty – 6,25 m, a wysokość od pokładu nadbudówki do podwójnego dna na śródokręciu – 14,93 m. Wyporność okrętów (normalna) wynosiła 21 832,857 ton dla *Kawachi* oraz 21 295,650 ton dla *Settsu*⁸.

Z dodatkowego wyposażenia warto wspomnieć o reflektorach, oryginalnie przewidziano montaż trzech o średnicy 90 cm oraz dwóch o średnicy 75 cm, jednak w chwili oddania do służby jednostki miały po sześć reflektorów – dodano jeden o średnicy 90 cm⁹. Dla okrętów zakładano etatową liczebność załogi po 968 oficerów i marynarzy, jednak w rzeczywistości załogi *Kawachi* i *Settsu* liczyły odpowiednio 999 i 986 ludzi, choć nie jest do końca jasne z czego te różnice wynikały¹⁰.

Siłownia

Okręty napędzały dwie turbiny typu Curtis¹¹ o mocy projektowej 25 000 KM. Turbiny dla *Kawachi* wyprodukowała stocznia Kawasaki w Kobe (zamówienie złożono 30 października 1908 r.), natomiast dla *Settsu* wykonawcą okrętu – to jest stocznia marynarki w Kure. Średnica wirników turbiny wynosiła 3,581 m, a średnica korpusu (wykonanego jako odlew w dwóch

częściach) 4,317 m, mierząc po zewnętrznej, zaś maksymalna szerokość na złączach 4,930 m. Obliczeniowo turbiny miały rozwijać moc 25 000 KM i przy 245 obrotach na minutę zapewniają osiągnięcie prędkości 20 węzłów. Na próbach, siłownie *Kawachi* oraz *Settsu* osiągnęły odpowiednio 27 300 KM i 27 100 KM, co umożliwiało rozwinięcie prędkości maksymalnej rzędu

6. HT – ang. *High Tensile* – stal o dużej wytrzymałości na rozciąganie.

7. Podawano również zanurzenie 8,2 – 8,23 m dla *Kawachi* i 8,47 – 8,5 m dla *Settsu*.

8. W dostępnych publikacjach można również znaleźć 21 833 t albo 21 900 t dla *Kawachi* oraz 21 443 t albo 21 926 t dla *Settsu*.

9. Niektóre źródła mówią o sześciu reflektorów o średnicy 60 cm.

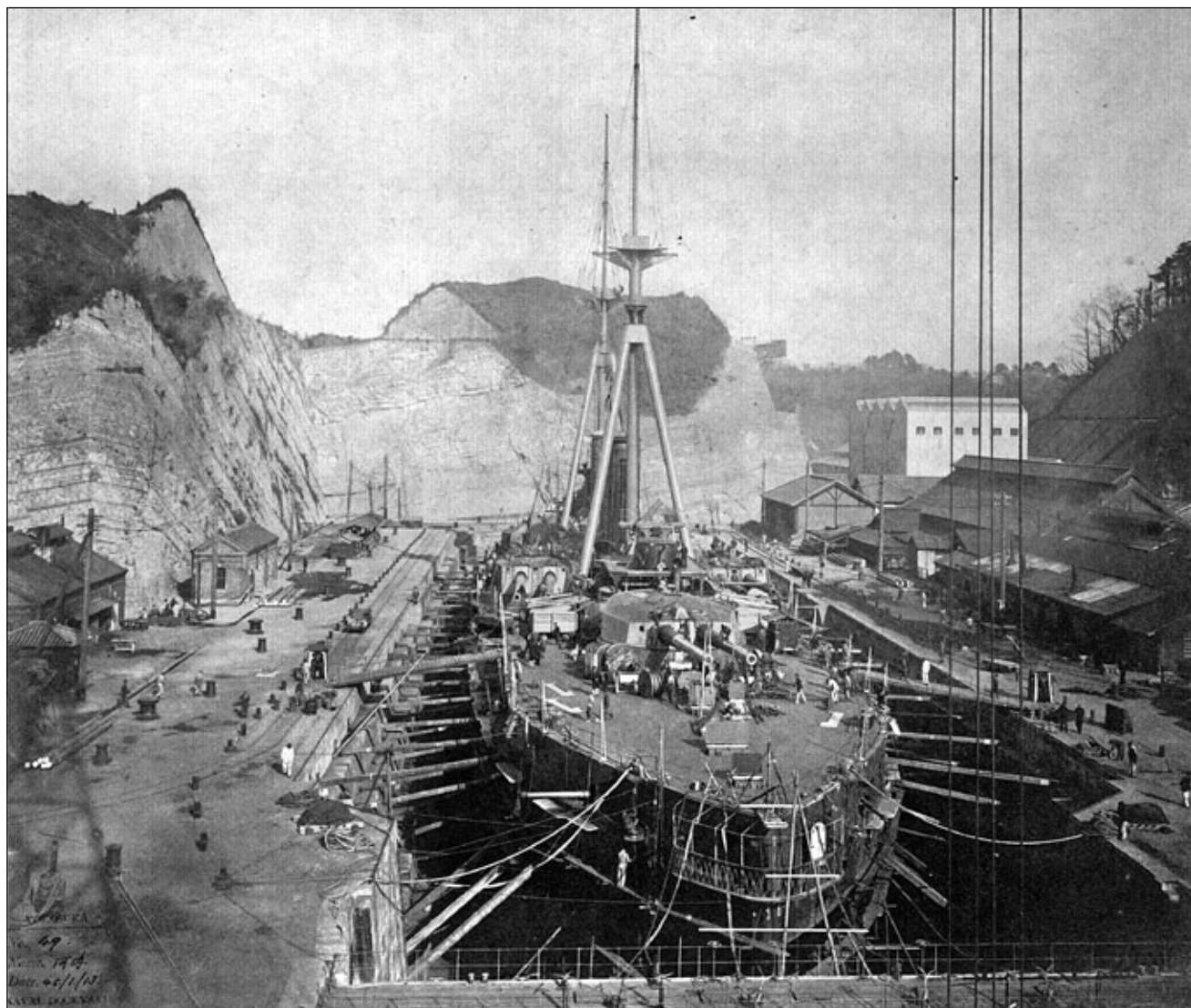
10. W późniejszym okresie liczebność załogi wzrastała nawet do 1100-1250 ludzi. W chwili zatonięcia załoga *Kawachi* liczyła 1054 osoby.

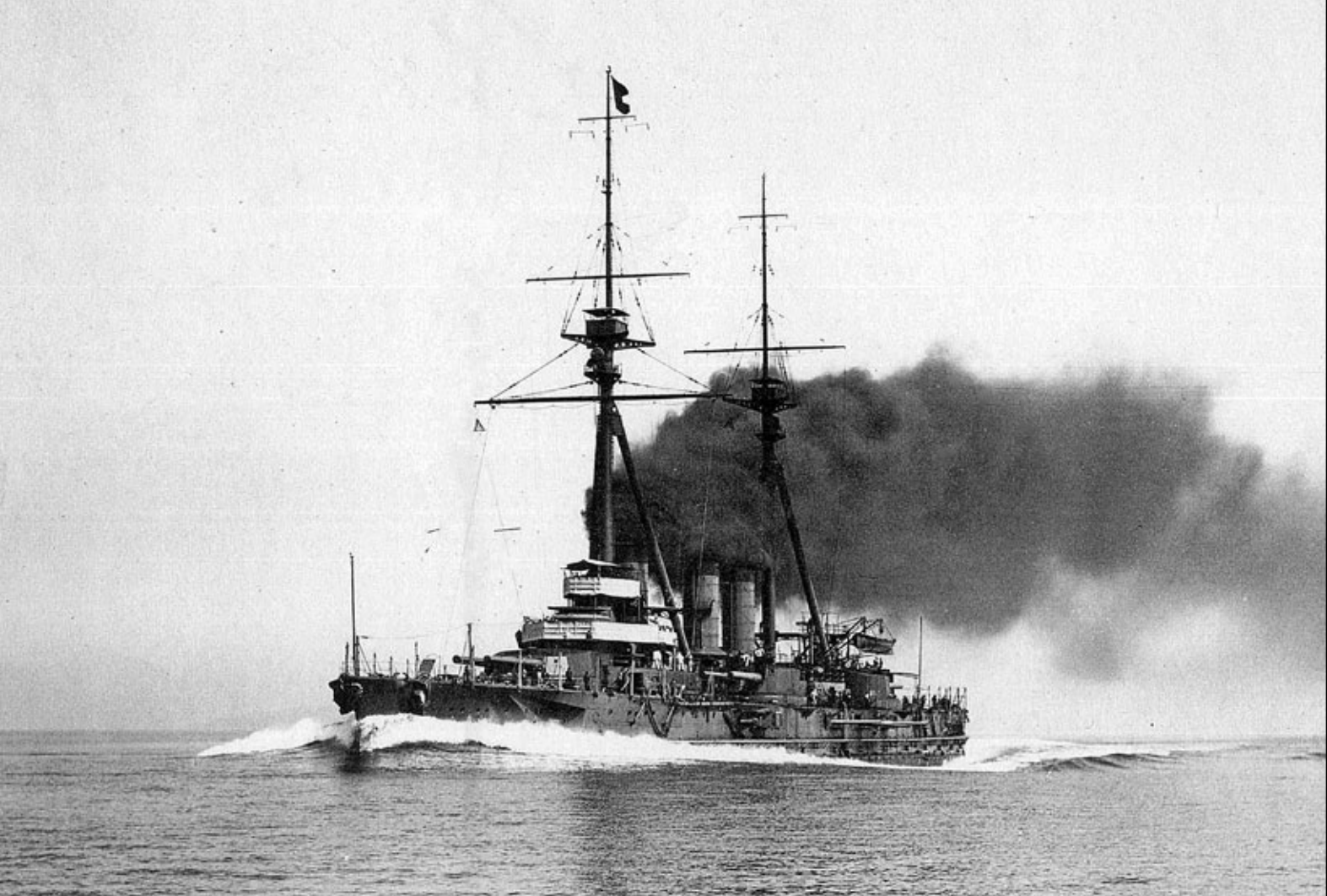
11. Jentschura/Jung/Mickel w ich fundamentalnej pracy o japońskich okrętach wojennych podają, że *Settsu* wyposażono w turbiny Parsons, ale w świetle posiadanych danych ta informacja wydaje się błędna.

12. Jednak w trakcie służby rzadko przekraczano prędkość 18,5 węzła.

Kawachi podczas prac w suchym doku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Settsu tnący z dużą prędkością fale w ujściu od dziobu.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

21-21,5 węzła¹². Przy ruchu wstecznym turbiny miały maksymalnie rozwijać moc 10 500 KM, ale rzeczywiste osiągi były nieco inne i wynosiły 12 835 KM.

Parę dla turbin wytwarzało szesnaście kotłów wodnorurkowych typu Miyabara, rozmieszczonych w trzech kotłowniach. Spaliny z każdej kotłowni odprowadzano przez odrębny komin. Całkowita powierzchnia grzewcza kotłów wynosiła 4973,27 m². W kotłach zastosowano opalanie mieszane węglem i olejem ciężkim (mazutem). Przy czym zasadniczym paliwem był węgiel, natomiast dodatkowy wtrysk paliwa płynnego stosowano, gdy wymagały tego okoliczności np. konieczność szybkiego zwiększenia prędkości. Normalny zapas paliwa wynosił 1000 ton węgla i 176 ton mazutu, zaś maksymalny 2300 ton węgla i 400 ton mazutu. Kotły wytwarzały parę pod ciśnieniem 19,3 atmosfer, które było redukowane do 17,5 atmosfer przez zawory wejściowe turbin. Prawidłowy obieg wody w instalacji napędowej zapewniały pompy i kondensatory. Obydwie jednostki wyposażono w kondensatory nieco innych typów. Powierzchnia chłodzenia dla *Kawachi* i *Settsu* wynosiła odpowiednio 1,254 m² i 1,115 m², a liczba rurek chłodzących 5,695 i 5,060. Przepływ wody to maksymalnie do 7,150 t na godzi-

nę i 7,200 t na godzinę, a prędkość przepływu 2,4 metrów na sekundę i 2,72 metrów na sekundę dla *Kawachi*, względnie *Settsu*.

Całkowity ciężar maszyn wynosił dla *Kawachi* i *Settsu* odpowiednio 2033,10 t i 2072,99 t. Łączna powierzchnia przedziałów zajmowanych przez urządzenia napędowe wynosił 829 m², z czego 307 m² przypadało na maszynownię, a 522 m² na kotłownię. Siłownia pracowała bezpośrednio – nie stosowano wówczas jeszcze przekładni redukcyjnych – na dwa wały zakończone śrubami napędowymi. Pod względem stosunku zużytej pary do wytworzonej mocy na godzinę, siłownie oceniano jako bardzo ekonomiczną. Kotły uważano za proste w obsłudze a zarazem niezawodne. Natomiast do wad zespołu napędowego zaliczano silne tarcia łożysk wałów i ich przegrzewanie oraz występowanie niepożądanych wibracji. Zasięg okrętów przy prędkości maksymalnej wynosił 825 mil morskich, a przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów wzrastał do 2700 mil morskich. Energję elektryczną zapewniały turbogeneratory napędzane przez maszyny główne, ale przewidziano również sześć dodatkowych generatorów prądotwórczych dla wind amunicyjnych oraz jeszcze jeden odrębny generator dostarczający zasilanie dla radiostacji okrętowej.

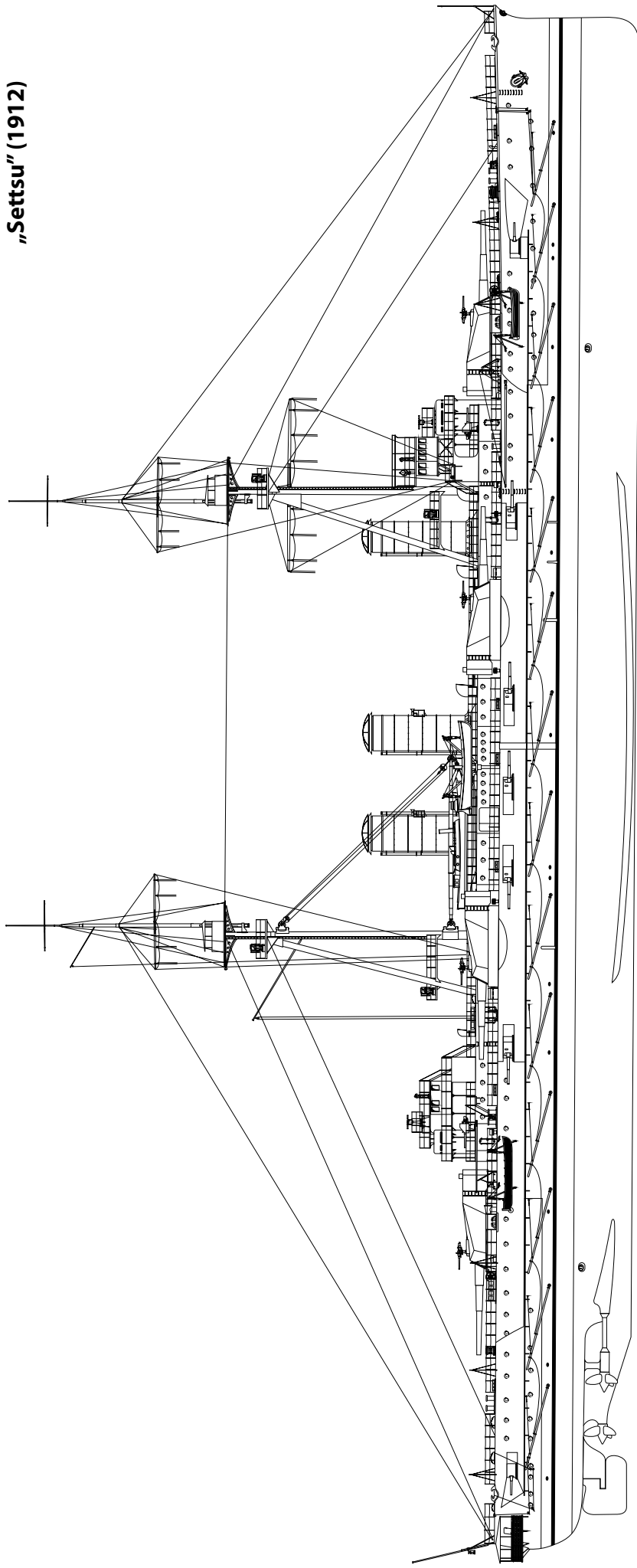
Opancerzenie i ochrona przeciwtorpedowa

Pancerz dla okrętów wykonano według niemieckiej technologii Kruppa ze stali nawęglanej hartowanej (utwardzanej) powierzchniowo, dzięki czemu otrzymywano twardą warstwę zewnętrzną i grubszą miękką warstwę spodnią. Dane otrzymane z zagranicy oraz testy porównawcze prowadzone na poligonie Kamegakubi w pobliżu Kure wykazały wyższość płyt pancernych wykonanych w niemieckiej technologii Kruppa nad dotychczas stosowanym pancerzem produkowanym według brytyjskiej technologii Armstronga. Płyty pancerne dla obydwu jednostek wykonała stocznia marynarki wojennej w Kure – oddział stalowni (jap. Seikōbu)¹³.

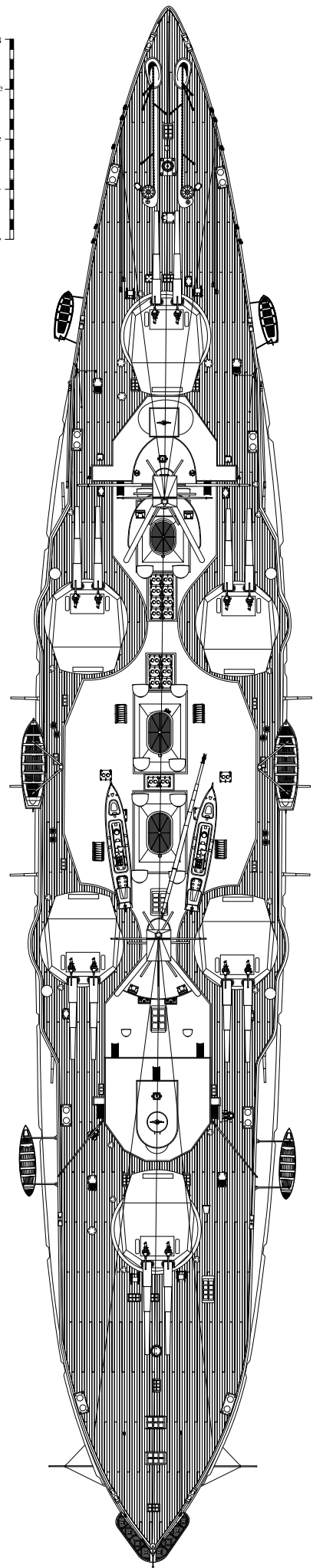
Główny pas pancerza burtowego osiągał maksymalną grubość 305 mm na śródokręciu, która następnie zmniejszała się do 127 mm w kierunku dziobu i rufy. Jego wysokość wynosiła 4 m z czego 1,93 m sięgało powyżej linii wodnej, a 1,95 m poniżej (szerokość linii wodnej 0,12 m). Nad głównym pasem biegł dodatkowy pas pancerza o grubości 203 mm dochodzący do pokładu środkowego, a z kolei nad nim umieszczo-

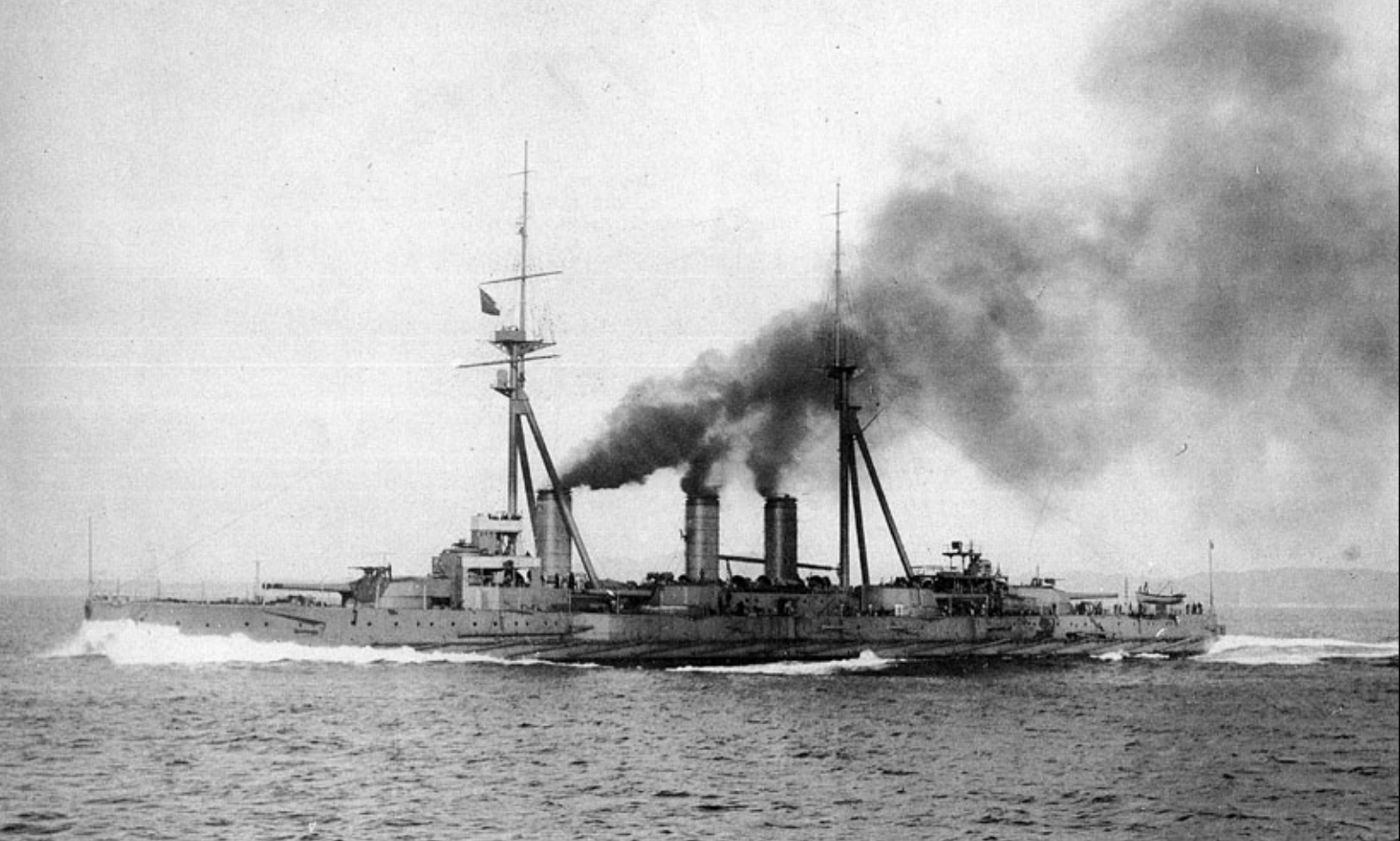
13. Specjalnie w celu obróbki pancerza zakupiono dwie prasy hydrauliczne o nacisku odpowiednio 3000 i 6000 t.

„Settsu” (1912)



rys. Jerzy Lewandowski 2011





Kawachi sfotografowany podczas prób 6 lutego 1912 r. Dobrze widoczne rozmieszczenie artylerii głównej i pomocniczej.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

wiono 152 mm pancierz chroniący kazamaty artylerii średniego kalibru. Pancierz burtowy łączył się ukośnymi grodziami pancernymi o grubości 203 mm z pancierzem barbet dziobowej i rufowej wieży artylerii głównego kalibru. Pokład pancerny miał grubość jedynie 29 mm. Główne stanowisko dowodzenia chronił pancierz o grubości 254 mm, a przewód komunikacyjny 152 mm. Pancierz czołowy i boczny wieży artylerii głównego kalibru posiadał grubość 279 mm, płyta tylna 254 mm zaś dach 76 mm. Barbety ochraniał pancierz o grubości 279 mm w górnej i 229 mm w dolnej części. Płyty pancierza burtowego mocowano do kadłuba na drewnianym podkładzie. Łączny ciężar opancerzenia wynosił 3706,860 t dla *Kawachi* i aż 4151,792 t dla *Settsu*¹⁴, a drewnianego podkładu odpowiednio 196,060 t i 80,676 t (różne źródła podawały też inne wartości).

Jeśli chodzi o ochronę przed atakiem spod wody, to odpowiedni stopień niezatapialności miał zagwarantować wewnętrzny podział kadłuba na przedziały wodoszczelne oraz podwójne dno. Ponadto w owych czasach duże nadzieje wiązano z rozwieszonymi na burtowych wytykach sieciami przeciwtorpedowymi. Oryginalnie w projekcie przewidziano sieci o długości 114,30 m z każdej burty co następnie decyzją z dn. 10 maja 1910 r. zwiększono do 129,54 m. Tym sposobem jedynie stosunkowo niewielki odcinek dziobu i rufy nie był chroniony. Jednak późniejsze doświadczenia

wykazały niewielką praktyczną przydatność sieci przeciwtorpedowych i oferowanej przez nie ochrony. Biorąc dodatkowo pod uwagę, że sieci były ciężkie (21,93 t, a niezbędne wyposażenie dodatkowe 22,3 t) i kłopotliwe w obsłudze, ich zainstalowanie było decyzją chybioną.

Uzbrojenie

Kawachi i *Settsu* były pierwszymi japońskimi okrętami liniowymi uzbrojonymi w artylerię ciężką jednolitego kalibru, choć o różnych długościach luf. Jak już wskazano powyżej, okręty uzbrojono w dwanaście dział kal. 305 mm – cztery o długości lufy 50 kalibrów oraz osiem o długości lufy 45 kalibrów¹⁵. Wszystkie szesnastce dział drugiego typu wykonał arsenał marynarki w Kure, natomiast cztery egzemplarze dział z lufami pięćdziesięciokalibrowymi zakupiono w brytyjskiej firmie Vickers¹⁶ (otrzymał je *Kawachi*), zaś pozostałe cztery dla *Settsu* wyprodukował rodzimy przemysł japoński. Lufy wszystkich dział wykonano w następujący sposób: na rurę rdzeniową 1 A nałożono trzy warstwy pierścieniowe oznaczone od 2 A do 2 C, zaś na nie nawinięto drut (płaski o przekroju kanciastym – grubości 3 mm i szerokości 12 mm) w kilkudziesięciu warstwach, których liczba malała od 90 przy zamku do 20 przy wylocie lufy. Na warstwy uzwojenia nałożono zewnętrzny płaszcz lufy składający się z pierścieniowych warstw oznaczonych 4 A to 4 B. Obydwa typy luf miały 72

bruzdy, a ich waga wynosiła 69,0 t, względnie 57,6 t.

Zamki dział były otwierane i zamykane za pomocą siłowników hydraulicznych, ale przewidziano również awaryjny mechanizm ręczny. Zazwyczaj do ładowania ustawiano działa pod kątem +5°, lecz technicznie ładowanie było możliwe przy kącie podniesienia do +13°. Podstawowym rodzajem amunicji były pociski przeciwpancerne czepcowe o masie 385,5 kg, ładunek miotający w przypadku dział pięćdziesięciokalibrowego miał ciężar 139,95 kg¹⁷, natomiast do dział o długości lufy 45 kalibrów stosowano ładunki miotające o masie 100,6 kg albo 113,5 kg. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 865 m/s w przypadku pierwszego typu działu i 820 m/s w przypadku drugiego, zaś maksymalna donośność to odpowiednio 22 000 m i 20 000 m¹⁸. Gdy okręty wprowadzano do

14. 402 tony pancierza dla *Settsu* pochodziło z zapasów zmagazynowanych dla potrzeb budowy wcześniejszych pancerników.

15. W istocie rzeczy kaliber dział wynosił 304,8 mm zaś długości luf 51,4 i 46,6 kalibrów.

16. Należy podkreślić, że działa głównego kalibru były Vickersa – niektóre publikacje podają działa Armstronga, ale wynika to chyba z faktu, że japońska MW szeroko stosowała uzbrojenie artyleryjskie Armstronga i zapewne wielu założyło, iż *Kawachi* i *Settsu* miały również działa tej firmy.

17. Aby zuniformizować osiągi dział stosowano dla „pięćdziesięciokalibrowek” ładunki miotające o masie 95,35 kg co odpowiednio redukowało prędkość początkową i donośność.

18. Ze względu na redukcję masy ładunku miotającego (patrz poprzedni przypis) prędkość początkowa pocisku wystrzelianego z działu o długości lufy 50 kal. była zredukowana do 810 m/s, a donośność do 20 000 m.

służby standardowym dystansem na którym ćwiczone prowadzenie ognia z dział dużego kalibru w japońska MW było 8000 m. Z tej odległości, strzelając przy pełnym ładunku miotającym dającym prędkość początkową 865 m/s, pocisk z „pięćdziesięciokalibrowki” uderzał w cel pod kątem 5°9', z prędkością 582 m/s i przebijał 437 mm stali Vickersa, co należy uznać za bardzo dobrą zdolność do penetracji. Na większych dystansach prowadzenia ognia przebijalność kształtowała się następująco: 305 mm stali Vickers mogło być przebite przy strzale z odległości 14 261 m, a 264 mm stali Kruppa z 10 000 m. Dla dział z lufami długości 45 kalibrów analogiczna penetracja była możliwa z dystansu 13 314 m w pierwszym przypadku, a z dystansu 10 000 m przebijano 250 mm stali Kruppa. Poza tymi różnicami należy pamiętać, że strzelanie z dział o różnej prędkości początkowej pocisku powodowało też dołot pocisków do celu z różną prędkością, a tym samym różny czas ich upadku i pojawiania się wytrysków wody, co z kolei utrudniało obserwację dokładności prowadzonego ognia i jego korektę. Ponadto ze względu na różnice w trajektorii lotu pocisków niezbędnym było wyliczać dwa kąty podniesienia by uzyskać skupienie salwy w celu na tym samym dystansie. Z tego powodu zdecydowano się stosować słabsze ładunki miotające w „pięćdziesięciokalibrowkach” tak by zredukować ich osiągi do poziomu „czterdziestekpiątek”

(patrz przypisy 17 i 18). Tym samym możliwym było prowadzenie ognia salwami jakgdyby z jednorodnej baterii.

Zapas amunicji wynosił po 80 pocisków na dział, co dawało łącznie 960 sztuk. Kąt podniesienia armat obydwu typów zamykał się w granicach od -5° do +25°, natomiast sektor ostrzału wież dziobowych wynosił 270°, zaś wież burtowych 160°. Zmiana kąta podniesienia i obrót wież odbywał się za pomocą napędu hydraulicznego, ale windy amunicyjne miały napęd elektryczny, przy czym przewidziano odrębne podnośniki dla pocisków i ładunków miotających. Wieże i barbety „pięćdziesięciokalibrowek” były cięższe i miały większe rozmiary od „czterdziestekpiątek”. Ciężar wież i średnica barbet wynosiła 560 t i 9,8 m w pierwszym przypadku oraz 513 t i 8,3 m w drugim.

Artylerie główną uzupełniało dziesięć dział kal. 152,4 mm, rozmieszczonych po pięć z każdej burty, w kazamatach wzdłuż śródokręcia, a także osiem armat kal. 120 mm umieszczonych parami w rufowych i dziobowych kazamatach burtowych oraz na półotwartych (chronionych tarczami przeciwdziałkowymi) stanowiskach na przednim i tylnym kompleksie nadbudówek. Zapas amunicji dla dział obydwu kalibrów wynosił po 150 pocisków na dział, co łącznie dawało odpowiednio 1500 i 1200 sztuk. Dla armat kal. 152,4 mm przewidziano sześć, zaś dla dział 120 mm cztery win-

dy amunicyjne. Ponadto na wszystkich wieżach artylerii głównej zainstalowano po dwie armaty kal. 80 mm – jak łatwo obliczyć było ich dwanaście. Zapas amunicji dla „osiemdziesiątek” wynosił 1200 pocisków, czyli po 100 na dział.

Dodatkowo okręt przenosił również cztery krótkolufowe armaty kal. 80 mm, które w czasie pokoju służyły jako działka salutowe. „Krótkie osiemdziesiątki” mogły również służyć jako uzbrojenie łodzi okrętowych (w tym celu przewidziano dwie przenośne lekkie podstawy morskie) lub dzięki dwóm lawetom lądowym w charakterze dział desantowych. Okręty uzbrojono także w cztery karabiny maszynowe Ma shiki kal. 6,5 mm – były to km. Maksym dostosowane do japońskiej amunicji.

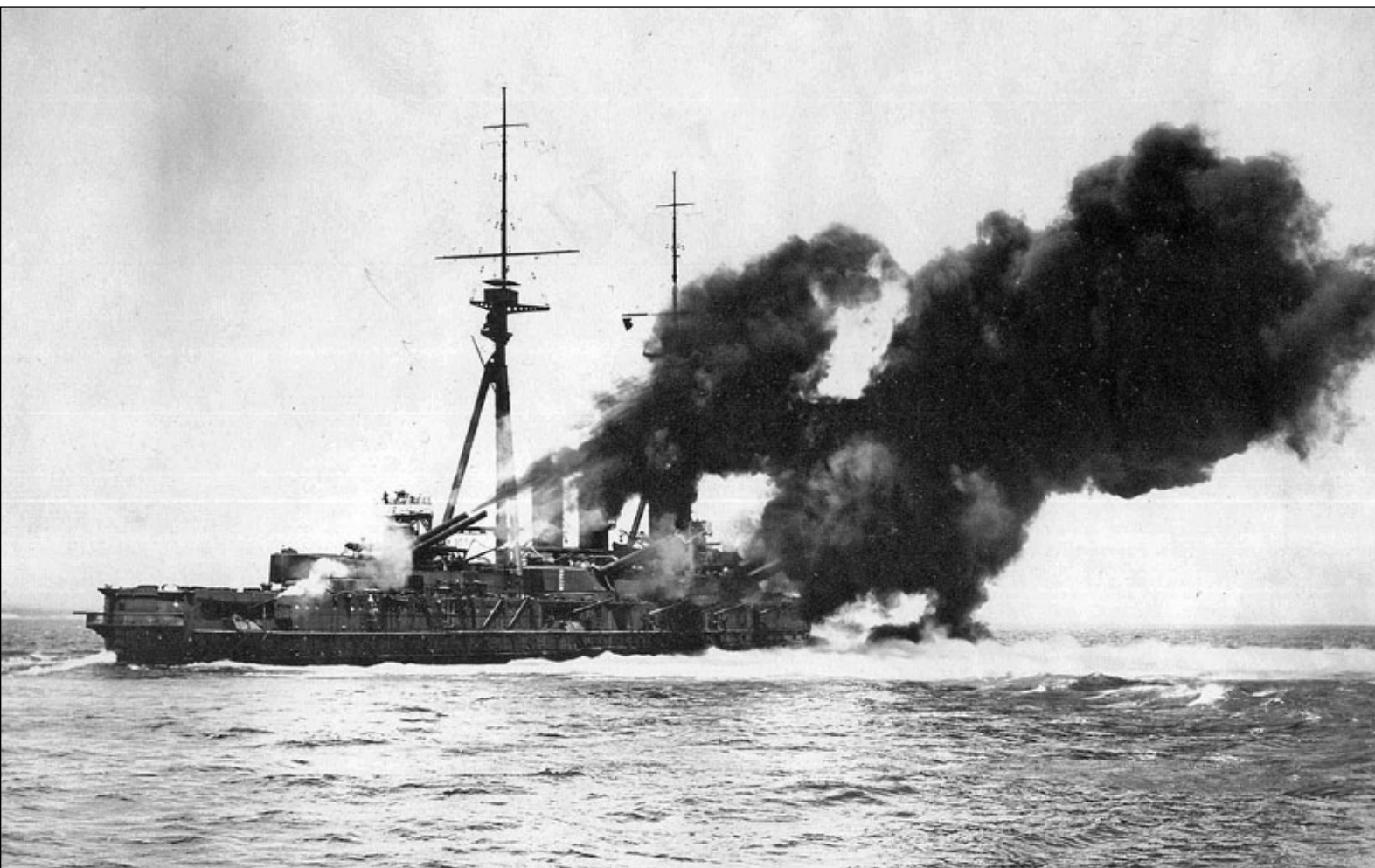
Artylerie uzupełniało pięć podwodnych kadłubowych wyrzutni torpedowych kal. 457 mm, które rozmieszczono równomierne po dwie z każdej burty, a piątą na dziobie. Dodatkowo wśród łodzi okrętowych dwie przewidziano do uzbrojenia w wyrzutnie torpedowe¹⁹. Zapas podwodnych pocisków (torpedy Typ 43 – zasięg 5000 m, przy prędkości 26 w, głowica bojowa 95 kg) liczył 24 sztuki²⁰.

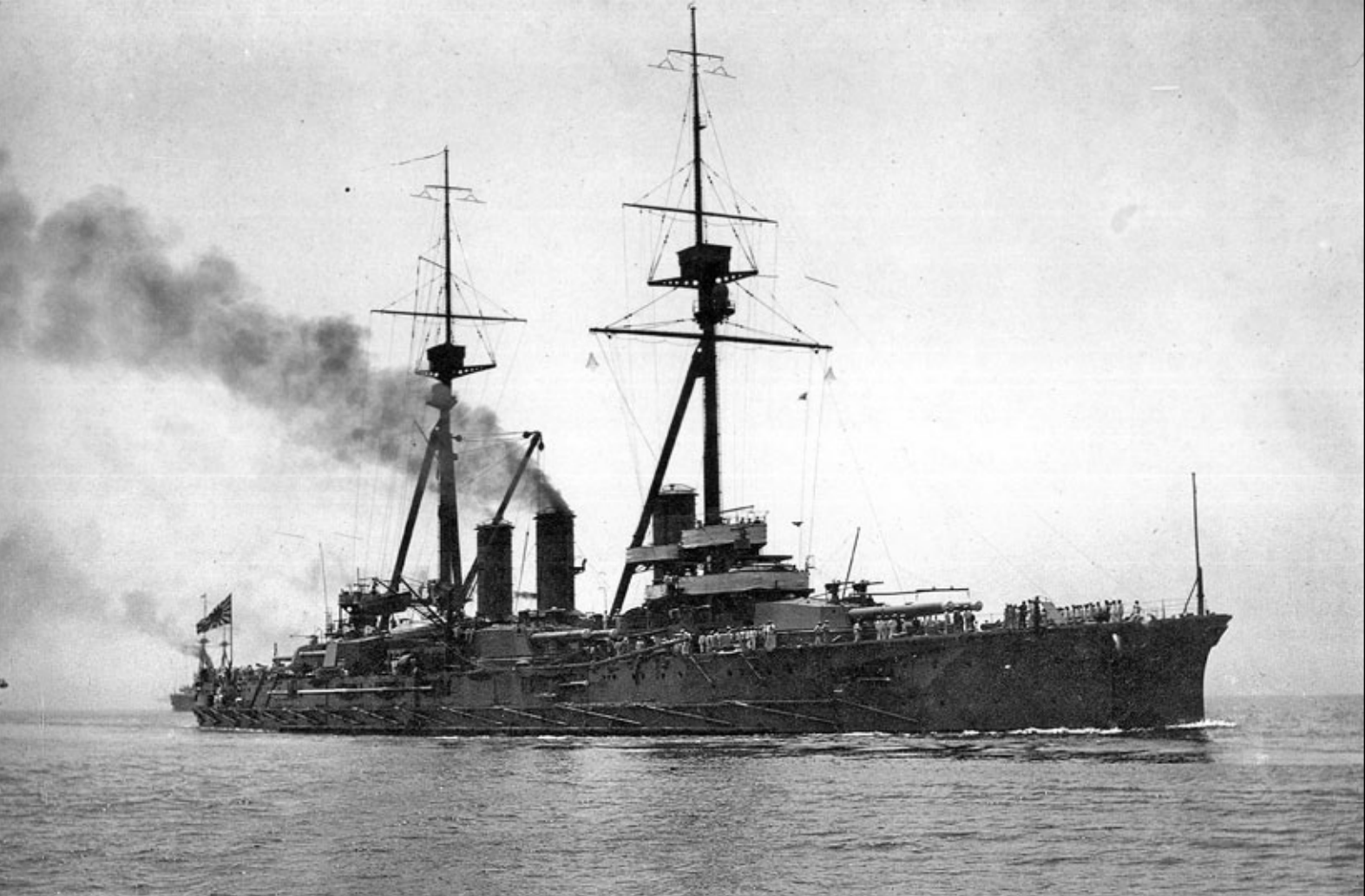
19. Ściśle rzecz ujmując nie były to wyrzutnie, lecz stelaże, z których „wypuszczano” torpedy.

20. Zwiększony o 10 względem 14 oryginalnie przewidzianych – ówczesni konstruktorzy i tacyty jakoś nie mogli jeszcze pojąć, iż okręt liniowy praktycznie nie będzie miał okazji do użycia tego rodzaju uzbrojenia.

Settsu oddaje efektowną salwę burtową podczas ćwiczeń artyleryjskich 25 października 1915 r.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Widok ogólny *Settsu* pod koniec I wojny światowej.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Łączna masa uzbrojenia i amunicji wynosiła dla *Kawachi* i *Settsu* odpowiednio 4543,97 t oraz 4533,50 t. Urządzenia kierowania ogniem przedstawiały się dość skromnie, gdyż okręty nigdy nie otrzymały dalecelowników i zasadniczo sprzęt optyczny składał się z pięciu dalmierzy Typ B o długości bazowej 1,5 m. Zmiany uzbrojenia podczas służby w charakterze okrętów liniowych były stosunkowo niewielkie. W 1918 r. zdjęto dwanaście dział kal. 80 mm i zainstalowano cztery działa plot. tego samego kalibru, zredukowano również liczbę wyrzutni torpedowych do trzech.

Budowa i pierwszy okres służby

Zamówienie na budowę obydwu jednostek złożono 22 czerwca 1907 r. Stępkę pod budowę okrętu liniowego *Kawachi* (河内)²¹ położono dnia 1 kwietnia 1909 r. w Stoczni Marynarki w Jokosuce. Natomiast *Settsu* (津)²² dn. 18 stycznia tego samego roku.²³ Położenie stępki każdorazowo połączono z ceremonią oficjalnego nadania nazwy nowej jednostce co uczyniono w bardzo podniosły sposób. Główny nadzór nad budową nowych okrętów sprawowali kpt. inż. Obata Bunsaburō²⁴ (nadzór konstrukcyjny i ogólny), kpt. inż. Mizutani Toshihiko (siłownia) i kpt. Matsumi Tomokichi (uzbrojenie). Kadłuby *Kawachi* i *Settsu* wodowano odpowiednio 15 października 1910 r. i 30

marca 1911 r. Okręty oddano do służby 31 marca 1912 r. *Kawachi* oraz 1 lipca 1912 r. *Settsu*, ich koszt budowy wyniósł odpowiednio 11 130 000 Jenów oraz 11 010 000 jenów (z czego 2 300 000 Jenów względnie 2 320 000 Jenów kosztowały maszyny główne), wydatki pokryto ze środków wyasygnowanych w budżetach z lat 1907-1911.

21. Nazwa dawnej japońskiej prowincji ob. część prefektury Osaka.

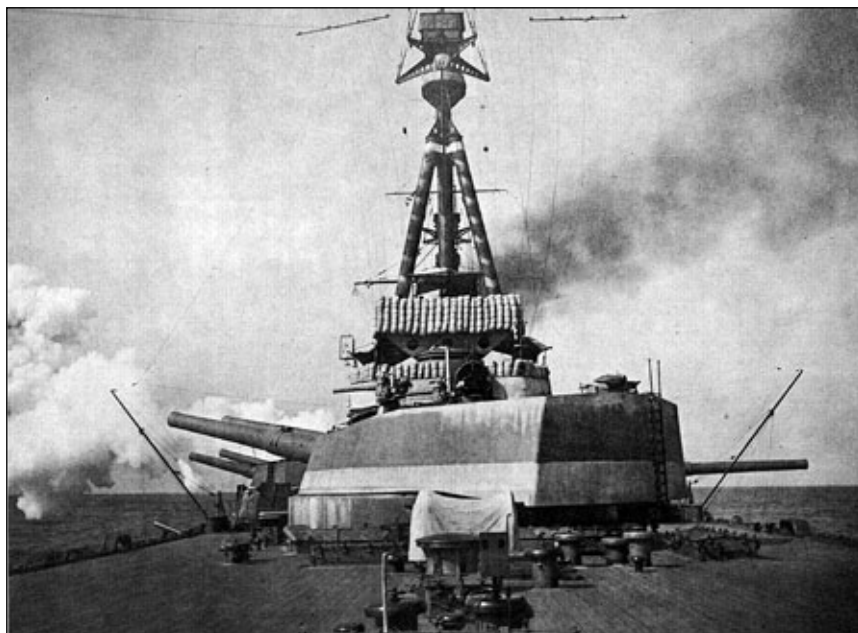
22. Nazwa dawnej japońskiej prowincji.

23. Jak widać pierwsza ruszyła budowa *Settsu*, jednak okręty określane są typem (klasą) *Kawachi*, gdyż ten ostatni został ukończony i wszedł do służby jako pierwszy.

24. Absolwent Wydziału Technicznego Uniwersytetu Tokijskiego oraz francuskiej Ecole Genie Maritime, późniejszy kontradmirał i doktor nauk technicznych.

Ćwiczebne strzelania artylerii głównej *Settsu*.

Fot. zbiory Siegfried Breyer



Pierwszym dowódcą *Kawachi* został komandor Tsuchiyama Tetsazo, jego zastępcą kmdr por. Yoshioka Hansaku, oficerem nawigacyjnym kmdr por. Ide Genji, dowódcą działu artylerii kmdr por. Ishikawa Hideaburo a dowódcą działu broni podwodnej kmdr por. Takahashi Ritsuto. Natomiast pierwszym dowódcą *Settsu* został kmdr Tanaka Morihide, a jego zastępcą kmdr por. Katsuki Genjiro²⁵.

Po przeprowadzeniu prób oraz zgrywaniu załogi i szkoleniu okręty działały na wodach ojczystych, koreańskich oraz u wybrzeży Chin, stojąc na straży japońskich interesów w tamtych krajach i demonstrując zarówno tuziemcom jak też innym mocarstwom, że Japonia uważa się za gospodarza tych wód i dysponuje środkami by swe interesy zabezpieczyć. Okres aktywnych działań bojowych nastąpił, gdy z racji sojuszu z Wielką Brytanią, dnia 8 sierpnia 1914 roku Japonia wypowiedziała Niemcom wojnę. Z dniem 18 sierpnia okręty weszły w skład 1. Floty. Po odbyciu kilku rejsów patrolowych, mających na celu ochronę żeglugi oraz ewentualne przechwycenie niemieckich statków lub okrętów, *Kawachi* i *Settsu* zawinęły 4 września do Sasebo. W tamtejszej bazie morskiej jednostki przygotowywano do działań przeciwko Cingtao jedynej niemieckiej kolonii w Chinach. Japonia wyekspediowała tam znaczne siły morskie – łącznie ponad sto okrętów bojowych i jed-

nostek pomocniczych oraz oddziały lądowe z ciężką artylerią oblężniczą. *Kawachi* i *Settsu* aktywnie uczestniczyły w działaniach bojowych w dniach od 31 października do 7 listopada 1914 r. prowadząc ostrzał niemieckich pozycji z dział głównego kalibru. Była to dla japońskich okrętów liniowych jedyna okazja podczas całej I Wojny Światowej by otworzyć ogień do przeciwnika – co prawda lądowego – z dział głównego kalibru. Następnie *Kawachi* i *Settsu* wykonywały jeszcze patrole chroniące morskie linie komunikacyjne i poszukujące niemieckie okręty lub statki, ale przeciwnika nie napotkano. Właściwie reszta „wojennej” służby okrętów niewiele różniła się od pokojowej. Parokrotnie zmieniano przynależność organizacyjną jednostek z 1. Dywizjonu do 2. Dywizjonu i znów do 1. Dywizjonu 1. Floty, lecz trudno to uznać za naprawdę godne uwagi wydarzenia. Zresztą cały wysiłek Japonii podczas „Wielkiej Wojny” był ograniczony, natomiast korzyści osiągnięte przez *Nippon* w stosunku do poniesionych kosztów nadproporcjonalnie duże.

Utrata „Kawachi”

W godzinach wieczornych 11 lipca 1918 r., po odbyciu ćwiczeń, *Kawachi* rzucił kotwice w zatoce Tokuyama. Na następny ranek planowano kolejne ćwiczenia, jednak zostały odwołane ze względu na stan morza i przez większą część dnia załoga wyko-

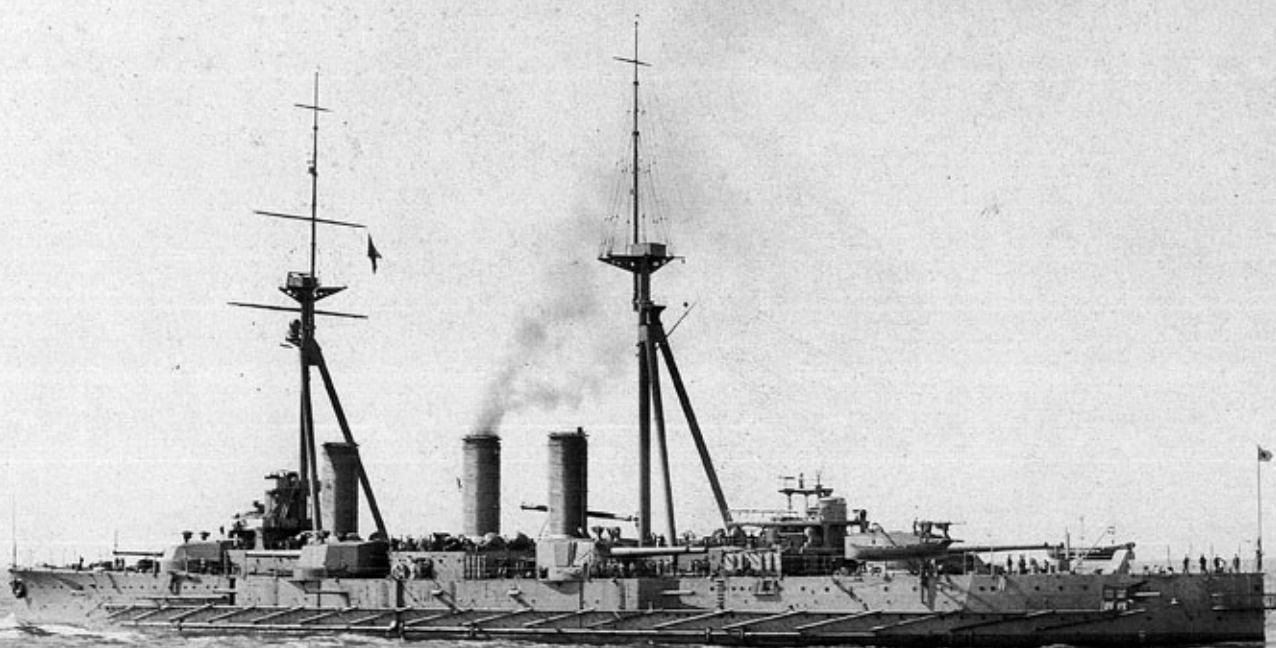
nywała swoje rutynowe czynności. O godz. 15:51 usłyszano eksplozję w części dziobowej, na sterburcie w rejonie wieży artylerii głównego kalibru. Zaraz po pierwszym nastąpił drugi, znacznie silniejszy wybuch, po którym między pierwszym a drugim kominem buchnął żółty dym, następnie żółty dym zaczął również wydobywać się z wieży głównego kalibru, a brązowy z kominów. Dodatkowo gorące gazy uchodziły przez wszystkie otwarte włazy pokładu górnego.

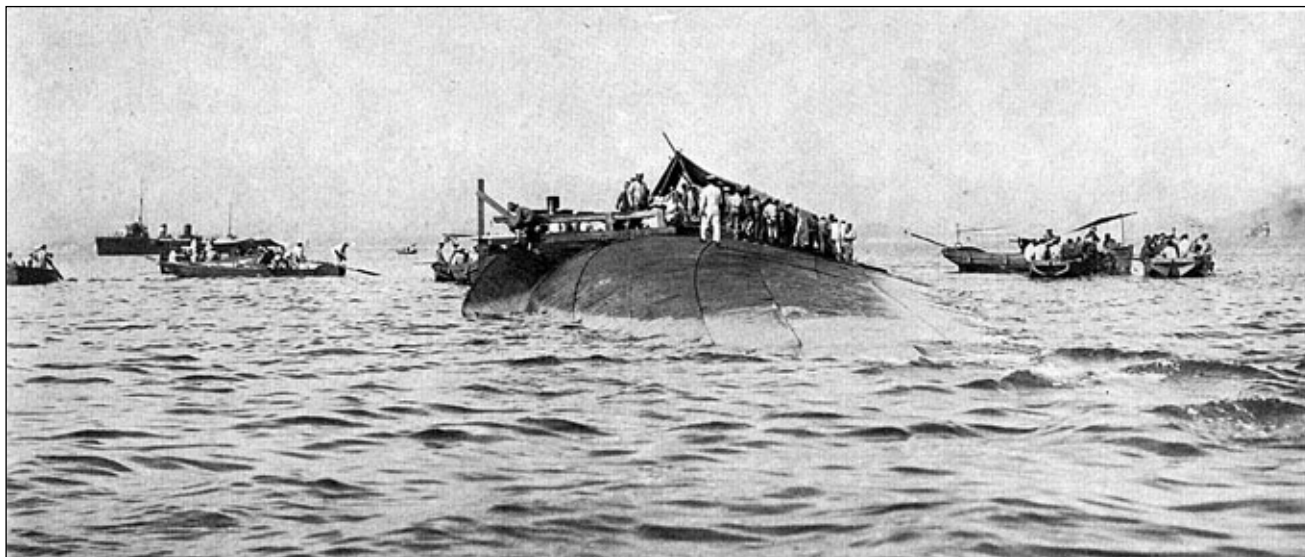
Mimo natychmiastowego podjęcia akcji ratowniczej rozmiar uszkodzeń był tak duży, że wszelkie wysiłki były skazane na niepowodzenie i po około czterech minutach od eksplozji okręt przewrócił się do góry dnem. Jednostka zaryła się masztami i nadbudówkami w dno zatoki. Ze względu na niewielką głębokość wody w miejscu katastrofy, ponad powierzchnię wystawała lewoburtowa stępka przeciwperechylowa, lewy wał napędowy ze śrubą oraz część steru. Dzięki szybkiemu przybyciu na miejsce innych jednostek uratowało się łącznie 433 członków załogi, w tym kilku uwięzionych wewnątrz, którzy wydostali się z wraka pod wodą, przez otwarte włazy, po czterech godzinach (!) od eksplozji. Przez dłuższy czas słyszano również dochodzące z wnętrza kadłuba stukanie, ale nikomu nie udało się już

25. Patrz również załączniki: Obsada głównych stanowisk oficerskich okrętu liniowego *Kawachi* / *Settsu*.

Kawachi wypływa na próby, względnie z nich powraca.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Akcja ratunkowa po zatonięciu *Kawachi*, widoczna wystająca ponad lustro wody część dna z lewoburtową stępką przeciwpchyletą.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

udzielić pomocy. Wraz z okrętem zginęło 621 członków załogi.

Już 18 lipca Ministerstwo Marynarki wydało polecenie przeprowadzenia operacji wydobycia wraku, celem odbudowy okrętu. Jednak po przeprowadzeniu wstępnych oględzin, przedłożony w tej sprawie raport z dn. 6 sierpnia stwierdzał, że ze względu na rozmiar uszkodzeń, wydobywanie oraz odbudowa jednostki będą trudne technicznie i nieopłacalne ekonomicznie (koszt kilka milionów Jenów, tyle co połowa ceny budowy nowego, porównywalnego okrętu). Dlatego też Ministerstwo zmieniło swoją decyzję polecając rozebrać wrak *in situ*. W związku z powyższym z dniem 11 września port macierzysty okrętu zmieniono z Jokosuki na Kure²⁶. Jednostkę formalnie skreślono z listy floty dnia 21 września 1918 r. Następnie, z wykorzystaniem personelu i środków technicznych bazy floty w Kure, na miejscu katastrofy rozebrano kadłub okrętu (jednak nie w całości – część pozostawiono wraz z zarytami w dno masztami i nadbudówkami). Wydobyto również 512 ciał, a 109 członków załogi uznano za zaginionych.

Nie był to pierwszy ani ostatni przypadek utraty przez japońską MW okrętu w wyniku eksplozji amunicji: 11 września 1905 r. w Sasebo zatonął pancernik *Mikasa*²⁷ (następnie przywrócony do służby), 30 kwietnia 1908 r. krążownik *Matsushima*²⁸ w Makungu (strata całkowita), 14 stycznia 1917 r. krążownik *Tsukuba*²⁹ w Jokosuce (strata całkowita) oraz 8 czerwca 1943 r. okręt liniowy *Mutsu*³⁰ w zat. Hashirajima (strata całkowita). Miały miejsce również wypadki o mniej katastrofalnych skutkach. Tego rodzaju zdarzenia zwykle opisywano w literaturze przedmiotu jako skutek używania

przez japońską flotę ładunków miotających z kordytem, produkowanym według brytyjskiej technologii, który charakteryzował się niestabilnością chemiczną prowadzącą do niekontrolowanych reakcji mogących skutkować samozapłonem lub wybuchem. Jeśli przyjrzeć się tym wypadkom bliżej, nie jest to jednak tak oczywiste. Wybuch na pancerniku *Mikasa* został spowodowany przez zaproszenie ognia – marynarz nadużywający trunków rozpałił ogień by dym stłumił zapach alkoholu (!!!). Nieostrożne obchodzenie się z ogniem było również przyczyną utraty krążownika *Matsushima*. W wypadku krążownika *Tsukuba* dochodzenie wykazało, iż eksplozję celowo spowodował jeden z marynarzy popełniając w ten sposób samobójstwo. Natomiast wybuch na okręcie liniowym *Mutsu* wiązano z nowymi pociskami Typu 3, jednak przeprowadzone testy nie potwierdziły takiej teorii w związku z czym ten przypadek pozostał niewyjaśniony.

Wracając do utraty *Kawachi*, również w tym wypadku, mimo drobiazgowego śledztwa prowadzonego przez komisję ekspertów pod przewodnictwem adm. Murakami Kakuichi, nie udało się znaleźć zadowalającego wyjaśnienia, choć samozapłon i eksplozja ładunków miotających została wskazana jako jedna z możliwych przyczyn. Należy przy tym zaznaczyć, że surowce i półprodukty wykorzystywane w procesie wytwarzania³¹ stosowanych przez japońską flotę ładunków miotających oraz produkt finalny były poddawane rygorystycznym kontrolom, dokonywano również okresowych inspekcji już wyprodukowanych i magazynowanych ładunków miotających. Nie wyklucza to oczywiście możliwości ich wybuchu na skutek zachodzących w nich

reakcji chemicznych, ale czyni taką ewentualność mniej prawdopodobną. Po utracie *Kawachi* jeszcze bardziej zaostrzono rygorystyki kontroli jakościowej procesu produkcji i składowania ładunków miotających.

Przebudowa „Settsu” na okręt-cel

Po zakończeniu I wojny światowej *Settsu* nadal pełnił normalną służbę w składzie floty. W październiku 1918 r. jednostkę przygotowywano do przyjęcia na pokład cesarza. W dniu 28 października cesarz Taisho³² dokonał z pokładu *Settsu* przeglądu floty zgromadzonej w Jokohamie. Nie minął rok, a już 9 lipca 1919 r. wraz z innymi okrętami *Settsu* brał udział w kolejnym przeglądzie floty w Jokosuce przed cesarzem (tym razem władca nie zaszczycił jednostki swoją obecnością), ale już 6 listopada okręt przeniesiono do trzeciej rezerwy. Nieco ponad rok później, 20 listopada 1920 r. jednostkę skierowano do stoczni w Kure gdzie przeprowadzono remont kotłowni oraz przegląd i naprawy kadłuba. Jesienią następnego

26. To nie żart – ponieważ Kure było położone bliżej miejsca katastrofy uznano, że prace przy rozbiórce wraku będzie łatwiej prowadzić wykorzystując środki tamtejszej bazy i stąd dziwna na pierwszy rzut oka decyzja o zmianie portu macierzystego zatopionego okrętu.

27. Wyporność – 15 140 t; prędkość – 18,25 w.; uzbrojenie – 4 x 305 mm, 14 x 152 mm, 20 x 76 mm.

28. Wyporność – 4217-4285 t; prędkość – 16,5 w.; uzbrojenie – 1 x 320 mm, 12 x 120 mm, art. małokalibrowa, 4 w.t. 360 mm.

29. Wyporność – 13 750-15 400 t; prędkość – 20,5 w.; uzbrojenie – 4 x 305 mm, 12 x 152 mm, 12 x 119 mm, 4 x 76 mm, 3 w.t. 457 mm.

30. Wyporność – 42 850 t; prędkość – 27 w.; uzbrojenie – 8 x 406 mm, 18 x 140 mm, 8 x 127 mm, małokalibrowa art. plot.

31. W samym procesie produkcji do ładunków miotających dodawano stabilizatory chemiczne mające zapobiegać samoistnemu powstawaniu niepożądanych reakcji (dekompozycji lub innych).

32. 123 cesarz Japonii ur. 31 sierpnia 1879 r. – zm. 25 grudnia 1926 r.

roku okręt przeniesiono do pierwszej rezerwy, a następnie przeklasyfikowano na jednostkę szkolną.

Przełomowym wydarzeniem w losach okrętu była konferencja dotycząca zbrojeń morskich odbyta w Waszyngtonie. Podpisany dzięki niej w 1922 r. traktat ograniczał zbrojenia morskie państw sygnatariuszy. Dla Japonii postanowienia traktatu były dość korzystne, bowiem zachowano wszystkie już posiadane nowoczesne okręty i krążowniki liniowe oraz prawo do wykończenia dwóch dopiero budowanych jako lotniskowców. Przedstawicielom Kraju Kwitnącej Wiśni udało się między innymi wynegocjować zachowanie w służbie okrętu liniowego *Mutsu* w zamian za wycofanie *Settsu*. Mówiąc wprost był to doskonały interes – *Mutsu* był jednostką nowocześniejszą i silnie uzbrojoną, a *Settsu* okrętem starszym, słabszym i o nietypowej artylerii. Zgodnie z waszyngtońskimi postanowieniami *Settsu* rozbrojono i zdjęto z niego również opancerzenie. Jednostka przez cały czas znajdowała się w rezerwie, a po rozbrojeniu została skierowana latem 1923 r. do bazy marynarki w Kure, gdzie pełniła funkcję hulku mieszkalnego.

W 1924 r. *Settsu* przebudowano na okręt-cel i sklasyfikowano jako jednostkę specjalną (jap. *Tokumukan*). Przystosowanie do nowej funkcji obejmowało dodanie na górnym pokładzie pancerza ze stali typu Ducol, mogącego wytrzymać trafienia bomb ćwiczebnych o wadze do 30 kg. Zmniejszono liczbę kotłów i zredukowano prędkość do 16 węzłów, a wyporność zmniejszyła się do 16 130 ton na skutek wcześniejszego zdjęcia

opancerzenia, uzbrojenia, fokmasztu oraz demontażu części kotłów.

Obok pełnienia swojej zasadniczej funkcji *Settsu* został również wykorzystany podczas wojny z Chinami. W sierpniu 1937 r. przewoził na swoim pokładzie 4. Specjalny Battalion Desantowy Piechoty Morskiej z Sasebo do Szanghaju. Po powrocie z wód chińskich w latach 1937-1938 *Settsu* przystosowano do zdalnego kierowania drogą radiową przez niszczyciel *Yakaze*³³. Pownownie wzmocniono opancerzenie, tak by było zdolne do wytrzymania trafień pociskami artyleryjskimi kal. 203 mm i bombami lotniczymi o masie do 10 kg, zrzucanymi z wysokości do 4000 m. W tym samym czasie dokonano kolejnych zmian w kotłowni, w efekcie czego jednostka posiadała osiem kotłów typu Miyabara oraz dwa typu Kampon. Na skutek dodania opancerzenia wyporność jednostki wzrosła do 16 914 ton. Pełniąc swoją zasadniczą funkcję, *Settsu* służył za cel ćwiczebny pilotom lotnictwa morskiego (głównie stacjonującym w Iwakuni) zwykle płynącym po zachodniej części Japońskiego Morza Wewnętrznego. Monotonie codziennej służby przerwał udział w przeglądzie floty, który odbył się 11 października 1940 roku w Zatoce Tokijskiej. Łącznie 98 okrętów zaprezentowało się cesarzowi Hirohito³⁴. *Settsu* znajdował się w drugim rzędzie jednostek z czterema okrętami liniowymi 1. Dywizjonu.

Następnie w latach 1940-1941 okręt skierowano do stoczni celem dokonania ponownych zmian w kotłowni, po ich dokonaniu jednostka miała cztery kotły typu Miyabara i cztery typu Kampon, co pozwa-

łało na rozwinięcie przez maszyny mocy 16 000 KM i osiągnięcie prędkości maksymalnej 18 węzłów. *Settsu* miał również swój udział (choć pośredni) w ataku na Pearl Harbor. W grudniu 1941 r. jednostkę skierowano na Formozę (Tajwan) a następnie w kierunku Filipin. Podczas rejsu radiostacja okrętu intensywnie nadawała w eter, co miało zmylić amerykański nasłuch radiowy odnośnie faktycznej pozycji japońskiego zespołu uderzeniowego lotniskowców (jak wiemy lotniskowce zmierzały z Kuryli w kierunku Hawajów). Po powrocie na wody ojczyzny przez większą część wojny *Settsu* pływał po Japońskim Morzu Wewnętrznym służąc w swej podstawowej roli okrętu-celu dla lotnictwa morskiego. W tym czasie okręt kilkakrotnie zmieniał swój przydział będąc przyporządkowanym jednostkom lotnictwa morskiego bazującym na lądzie (szkolnym), bądź poszczególnym dywizjom lotniskowców, a nawet bezpośrednio dowództwu Połączonej Floty.

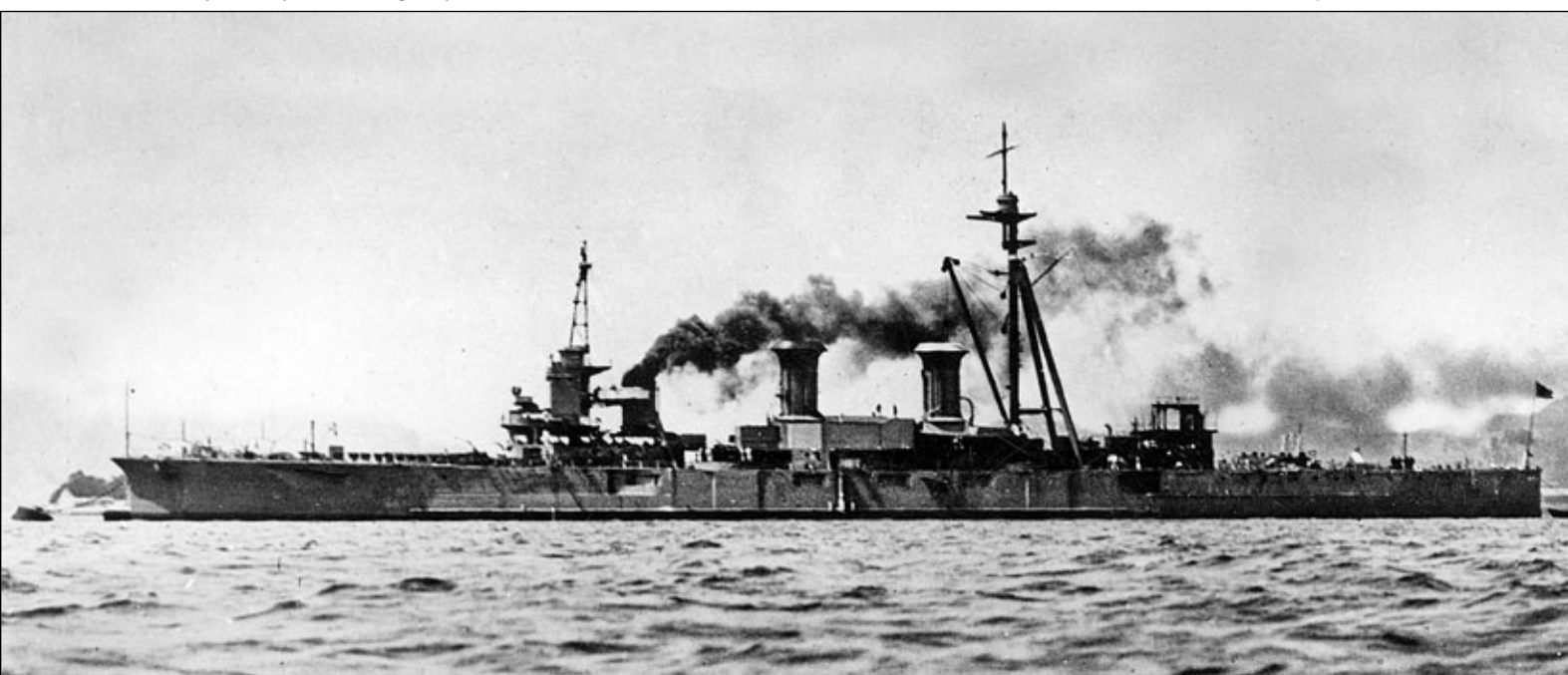
W 1944 r., gdy wojna zawitała na japońskie wody macierzyste, dotychczas uważane za bezpieczne, dwa stanowiska wielkoka-

33. Niszczyciel typu *Minekaze* (wyporność – 1345-1650 t; prędkość – 39 w; uzbrojenie – 4 x 120 mm, 6 w.t. 533 mm), po prawie całkowitym rozbrojeniu pełnił funkcję jednostki zdalnie kierującej drogą radiową okrętem-celem *Settsu*, sam również służył w roli okrętu-celu dla lotnictwa. Jego uzbrojenie składało się z pojedynczej armaty kal. 50 mm na dziobie, w 1944 r. dodano cztery działka plot. 25,4 mm oraz zrzutnie dla ośmiu bomb głębinowych celem samoobrony przed samolotami i okrętami podwodnymi – na niewiele się to jednak zdało, gdyż okręt został 18 lipca 1945 r. uszkodzony przez amerykańskie lotnictwo w stopniu wykluczającym opłacalność naprawy, a po wojnie złomowany.

34. 124 cesarz Japonii, ur. 29 kwietnia 1901 – zm. 7 stycznia 1989 r.

Settsu jako okręt-cel w konfiguracji z 1940 roku.

Fot. „Ships of the World”



librowych karabinów maszynowych kal. 13 mm Typu 93 (całe dotychczasowe uzbrojenie jednostki) zastąpiono podwójnie sprzężonymi automatycznymi działkami przeciwlotniczymi kal. 25,4 mm Typu 96, zainstalowano również hydrofon oraz zrzutnie bomb głębinowych – wszystkie te środki miały umożliwić samoobronę przed amerykańskimi samolotami i okrętami podwodnymi. Niewiele to jednak pomogło, gdy około godz. 15:00 dn. 24 lipca 1945 r. okręt zaatakowało 30 samolotów należących do *Task Force 38*. Jedna bomba trafiła bezpośrednio na sterburcie za przednią nadbudówką, powodując śmierć dwóch członków załogi i rany dwóch dalszych. Od tego trafienia o wiele groźniejsze okazały się eksplozje pięciu bomb w wodzie u burt okrętu. Jedna z nich spowodowała rozszczelnienie poszycia prawej burty poniżej linii wodnej na wysokości maszynowni. Wobec groźby zatonięcia okrętu³⁵ dowódca zdecydował wyrzucić jednostkę na brzeg wyspy Etajima. *Settsu* utknął na przybrzeżnej mieliźnie z przechylem na lewą burtę. Po wstępnych oględzinach, z pokładu okrętu zdjęto uzbrojenie, część wyposażenia oraz wyokrętowano zapasy. Zamierzano ściągnąć jednostkę z mieliżny i wykorzystać w charakterze hulku mieszkalnego. Jednak do tego nie doszło bowiem *Settsu* stał się celem kolejnego ataku lotniczego 28 lipca. Trzy samoloty zbombardowały i ostrzelały okręt z broni pokładowej. Jednostka otrzymała dwa bezpośrednie trafienia bombami: jedna wybuchła przy uderzeniu w pokład, a druga przebiła go eksplodując w kubryku nr 3. Następnego dnia okręt uznano za całkowicie stracony³⁶. Po wojnie prace przy wraku prowadzono w okresie czerwiec 1946 – sierpień 1947. W efekcie jednostkę uszczelniono, osuszono i ściągnięto z mieliżny, a następnie przeholowano do stoczni Harima, gdzie *Settsu* został rozebrany na złom.

Konkluzja

Opisywane jednostki trudno jest jednoznacznie ocenić. *Kawachi* i *Settsu* były pierwszymi japońskimi okrętami liniowymi o artylerii głównej jednego kalibru i pierwszymi tak dużymi jednostkami zaprojektowanymi i wybudowanymi japońskimi siłami. Były też, co również godne odnotowania, owocem japońskich przemysłów dotyczących koncepcji okrętu liniowego nowego typu i jego uzbrojenia – przemyslenia te okazały się trafne i zbieżne z ówczesnymi najnowszymi trendami w budownictwie wojennomorskim, które pierwsi wcielili w życie Brytyjczycy. Zwraca

35. W rzeczywistości napływ wody nie mógł być duży bowiem całkowite zalanie wnętrza okrętu nastąpiło dopiero 26 lipca.

36. Formalnie skreślenia z listy floty dokonano 20 listopada 1945 r.

Załącznik 1: Obsada głównych stanowisk oficerskich *Kawachi*

Dowódca	
01.11.1911 – 01.12.1911	kmdr Tsuchiyama Tetsuzo
01.12.1912 – 01.12.1913	kmdr Nakajima Ichitaro
01.12.1913 – 13.12.1915	kmdr Machida Komajiro
13.12.1915 – 01.12.1917	kmdr Koyamada Chunojo
01.12.1917 – 21.09.1918	kmdr Masaki Yoshimoto
I Oficer (z-ca dowódcy)	
01.11.1911 – 01.12.1911	kmdr por. Yoshioka Hansaku
01.12.1912 – 05.05.1913	kmdr por. Kaneda Hidetaro
05.05.1913 – 01.12.1913	kmdr por. Furukawa Shinzaburo
01.12.1913 – 25.12.1913	kmdr por. Kato Yujiro
25.12.1913 – 27.05.1914	kmdr por. Kanemaru Kiyotsugu
27.05.1914 – 01.12.1914	kmdr por. Taguchi Hisamori
01.12.1914 – 13.12.1915	kmdr por. Ishikawa Hidesaburo
13.12.1915 – 28.04.1916	kmdr por. Miyamura Rekizo
28.04.1916 – 01.12.1916	kmdr por. Kurose Seiichi
brak danych dla późniejszego okresu	
Oficer nawigacyjny (główny nawigator)	
01.11.1911 – 01.12.1912	kmdr por. Ide Genji
13.12.1914 – 04.04.1916	kmdr por. Yonemura Sueki
brak danych dla późniejszego okresu	
Dowódca działu artylerii	
01.11.1911 – 01.12.1912	kmdr por. Ishikawa Hidesaburo
01.12.1912 – 04.10.1913	kmdr por. Mikami Yoda
01.05.1914 – 13.12.1915	kmdr por. Matsudaira Morio
13.12.1915 – 01.12.1916	kmdr por. Kanoe Saburo
brak danych dla późniejszego okresu	
Dowódca działu broni podwodnej	
01.12.1911 – 01.04.1913	kmdr por. Takahashi Ritsuto
01.04.1913 – 01.12.1913	kmdr por. Yutani Kenzo
brak danych dla późniejszego okresu	

Załącznik 2: Obsada głównych stanowisk oficerskich *Settsu*

Dowódca	
01.12.1911 – 01.12.1912	kmdr Tanaka Morihide
01.12.1912 – 01.12.1913	kmdr Yamanaka Shibakichi
01.12.1913 – 01.12.1914	kmdr Kimura Takeshi
01.12.1914 – 13.12.1915	kmdr Nagata Yasujiro
13.12.1915 – 01.12.1916	kmdr Kawahara Kesataro
01.12.1916 – 01.12.1917	kmdr Honda Chikatami
01.12.1917 – 10.11.1918	kmdr Inutsuka Sukejiro
10.11.1918 – 10.06.1919	kmdr Uchida Kosaburo
10.06.1919 – 20.11.1919	kmdr Furukawa Hiroshi
20.11.1919 – 03.06.1920	kmdr Imaizumi Tetsutaro
03.06.1920 – 20.11.1920	kmdr Yokoo Hisashi
20.11.1920 – 20.11.1921	kmdr Takemitsu Kazu
20.11.1921 – 10.11.1922	kmdr Oyamada Shigezo
10.11.1922 – 20.01.1923	kmdr Matsudaira Morio
20.01.1923 – 20.11.1923	kmdr Taketomi Kanichi
20.11.1923 – 01.12.1924	kmdr Matsumoto Takumi
01.12.1924 – 20.04.1925	kmdr Migita Kumagoro
20.04.1925 – 01.11.1926	brak danych
01.11.1926 – 28.09.1927	kmdr Sezaki Nihei
28.09.1927 – 30.11.1929	brak danych
30.11.1929 – 01.12.1930	kmdr Chiya Sadae
01.12.1930 – 18.04.1935	brak danych

18.04.1935 – 15.11.1935	kmdr Mizusaki Shojiro
15.11.1935 – 01.12.1936	brak danych
01.12.1936 – 20.07.1938	kmdr Sakonjo Naomasa
20.07.1938 – 15.11.1939	kmdr Suzuki Chozo
15.11.1939 – 10.03.1940	kmdr Harada Kaku
10.03.1940 – 01.11.1940	kmdr Kogure Gunji
01.11.1940 – 28.11.1940	kmdr Isaki Shunji
28.11.1940 – 01.09.1941	kmdr Mori Tokuji
01.09.1941 – 10.02.1942	kmdr Matsuda Chiaki
10.02.1942 – 20.06.1942	kmdr Ishii Keishi
20.06.1942 – 01.10.1942	kmdr Shimamoto Hisagoro
01.10.1942 – 02.02.1943	kmdr Nagai Mitsuru
02.02.1943 – 12.04.1943	kmdr Hase Shinzaburo
13.04.1943 – 25.06.1943	kmdr Sato Katsuya
25.06.1943 – 04.08.1943	kmdr Miura Kanzo
04.08.1943 – 10.08.1944	kmdr Soma Shinshiro
10.08.1944 – 28.07.1945	kpt. rez. Ofuji Masanao
I Oficer (z-ca dowódcy)	
01.12.1913 – 01.12.1914	kmdr por. Katsuki Genjiro
01.12.1914 – 13.12.1915	kmdr por. Omi Heishiro
13.12.1915 – 12.02.1916	kmdr por. Seki Tateki
12.02.1916 – 01.12.1916	kmdr por. Taketomi Kanichi
01.12.1917 – 06.01.1918	kmdr por. Fujita Hisanori
01.12.1921 – 10.04.1922	kmdr por. Inoue Shiro
01.11.1922 – 01.04.1923	kmdr por. Asai Kenji
15.04.1938 – 15.12.1938	kmdr por. Kubota Toshi
15.12.1938 – 15.11.1939	kmdr por. Yamataka Matsujiro
15.11.1940 – 11.08.1941	kmdr por. Haneda Jiro
Oficer operacyjny	
15.10.1926 – 20.06.1927	kmdr ppor. Okano Ikkan
Dowódca działu łączności	
13.08.1923 – 01.09.1923	por. Kurose Hiroshi
Oficer nawigacyjny (główny nawigator)	
01.12.1913 – 01.12.1914	kmdr ppor. Miyamura Rekizo
01.02.1915 – 13.12.1915	kmdr ppor. Murase Teijiro
14.06.1918 – 09.11.1918	kmdr ppor. Monai Isao
01.12.1918 – 01.12.1919	kmdr ppor. Inoue Choji
01.12.1921 – 19.08.1922	kmdr ppor. Sato Osamu
26.07.1928 – 05.10.1929	kmdr ppor. Kusakawa Kiyoshi
15.11.1929 – 16.03.1930	por. Kagawa Kiyoto
26.05.1930 – 22.07.1930	por. Kimura Kozo
15.04.1938 – 15.12.1938	kmdr ppor. Kondo Yasuhira
Dowódca działu artylerii	
13.12.1915 – 01.12.1916	kmdr ppor. Hashimoto Saisuke
01.12.1916 – 01.12.1917	kmdr ppor. Kiyoto Tokuya
01.12.1921 – 15.04.1922	kmdr ppor. Katagiri Eikichi
15.04.1922 – 01.11.1922	kmdr ppor. Asai Kenji
pełniący obowiązki Dowódcy działu artylerii	
01.04.1919 – 01.12.1919	por. Honda Tadao
10.09.1921 – 01.05.1922	kmdr ppor. Terada Kokichi
Dowódca działu broni podwodnej	
01.12.1912 – 15.01.1913	kmdr ppor. Sakamoto Teiji
01.12.1913 – 15.08.1914	kmdr ppor. Ueda Yoake
13.12.1915 – 17.02.1916	por. Ishikawa Kiyoshi
17.02.1916 – 01.12.1916	kmdr ppor. Nakayama Tomonobu

także uwagę wyprodukowanie udanych pod względem eksploatacyjnym turbin przez japoński przemysł. Jednak z powodu całego szeregu trudności, pierwszy japoński drednot powstał, gdy budowanie takich okrętów stało się na świecie już standardem. Pomysł z uzbrojeniem w działa o różnych długościach luf okazał się być ostatecznie chybiącym. Pożytku z silniejszego uzbrojenia nie było żadnego, gdyż i tak koniecznym okazało się strzelanie słabszymi ładunkami miotającymi by móc prowadzić ogień z całej artylerii głównego kalibru jakby była jednolita. Ponadto „długie trzysta piątki” nie stały się „cudowną bronią” japońskiej floty. Powód był taki sam jak w przypadku całych okrętów – wobec wprowadzenia przez pozostałe floty potężniejszych okrętów z działami większego kalibru (superdrednotów) jednostki typu *Kawachi* wiele do nich traciły.

Tak więc ogólnie, jeśli nie liczyć niefortunnego pomysłu z różnymi długościami luf artylerii głównego kalibru, japońskie okręty można zaliczyć do całkiem poprawnych (nie odbiegających parametrami od podobnych jednostek w innych flotach) drednotów pierwszej generacji. Jednak ze względu na szybki postęp³⁷ w dziedzinie budownictwa wojennomorskiego już w chwili wejścia do służby *Kawachi* i *Settsu* ustępowały najnowszym okrętom głównych uczestników gry o panowanie na morzach i oceanach. Ich służba w podstawowej roli okrętów liniowych, dla której zostały zbudowane, trwała stosunkowo krótko i pomijając epizod z udziałem w działaniach przeciwko Cingtao raczej bezbarwna. *Kawachi* trwał miejsce w morskich annałach zapewnił tragiczny finał, a nie jakieś szczególne dokonania okrętu, podobnie można zaryzykować twierdzenie, że *Settsu* stał się naprawdę interesującą jednostką dopiero dzięki przebudowie na okręt-cel.

Bibliografia

- Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, London 1977.
- Evans D., *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1979.
- Howarth S., *The Fighting Ships of the Rising Sun*, Atheneum 1983.
- Apalkow Ju. W., *Bojowyje korabli japonskogo flota. Linkory i awianoscy 10.1918-8.1945 gg. Sprawocznik*, Sankt Petersburg 1997.
- Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.

37. Było to okres bardzo szybkiego, napędzanego głównie przez brytyjsko-niemiecki wyścig zbrojeń, postępu w dziedzinie budownictwa okrętowego, co szczególnie widoczne było na przykładzie okrętów liniowych, gdzie wyporność rozrastała się niepomiarowo, a także zwiększał kaliber artylerii głównej. W ciągu niespełna dziesięciu lat ze standardu jakim było 305 mm do 381 mm, a wkrótce znalazły się w budowie jednostki z jeszcze silniejszym uzbrojeniem.



Kanonierka „Ataka”

Wstęp

Flota *Nipponu* jest zwykle kojarzona z pancernikami – nawet laicy słyszeli o potężnym *Yamato* – lotniskowcami i lotnictwem pokładowym, silnie uzbrojonymi krążownikami albo niszczycielami, czyniącymi spustoszenie we wrogich szykach za pomocą torped, słynnych „długich lanc”. Jednak obok takich prawdziwie „bojowych” okrętów, których już sam wygląd przyciąga zainteresowanie (a trzeba pamiętać, że japońska architektura okrętowa szczególnie okresu międzywojennego i II wojny światowej należy do oryginalnych i ciekawych) w każdej flocie, służyły również liczne inne jednostki nie wyróżniające się ani rozmiarem, ani uzbrojeniem, ani też żadnymi innymi cechami mogącymi przy pierwszym kontakcie wzbudzić entuzjazm miłośnika okrętów wojennych. Lecz również takie jednostki tworzą floty i stanowią część ich historii. Poniżej zapraszam Czytelników do zapoznania się z kanonierką *Ataka*, będącym jednym spośród właśnie takich niepozornych okrętów.

Geneza

Japońskie zainteresowanie Chinami, pomijając wcześniejsze wpływy kulturowe i inne, datuje się właściwie od momentu, gdy Japonia, po wyrwaniu z wielowiekowej izolacji i przeprowadzeniu niezbędnej modernizacji, pewnym krokiem ruszyła ku ekspansji. Penetracja gospodarcza Państwa Środka i polityczna dominacja następowały

wraz z działaniami militarnymi, które miały zapewnić najpierw otwarcie – czy raczej wyważenie – drzwi, a następnie zabezpieczać własne interesy. Ze względu na charakter kraju, w Chinach ważną rolę odgrywały (i odgrywały nadal) żegluga przybrzeżna oraz rzeczna, szczególnie na rzece Jangcy. Dlatego też z punktu widzenia Japończyków niezbędnym było posiadanie na tamtejszych wodach przybrzeżnych i śródlądowych odpowiednich jednostek klasy kanonierka, zresztą takie niewielkie okręty często bywają nader użyteczne również w innych sytuacjach. Mając powyższe na względzie w programie rozbudowy japońskiej floty na lata 1920-1928 („8-8 Kantai”) przewidziano między innymi budowę kanonierki będącej przedmiotem niniejszego artykułu.

Opis jednostki

Za punkt wyjścia przy opracowaniu nowej jednostki posłużyła kanonierka *Saga* (wyp. 785 t, uzbrojenie: 1×120 mm, 3×80 mm, 3 km-y, prędkość 15 w). Dla jednostki początkowo przewidziano nazwę *Nakoso* (来), którą zmieniono jeszcze przed wodowaniem na *Ataka* (安宅). Okręt został włączony w wydatki roku podatkowego 1920. Kadłub *Ataki* posiadał stosunkowo wysoką wolną burtę i pionową stewę dziobową. Inną cechą charakterystyczną było obniżenie pokładu na śródokręciu o jeden poziom względem dziobu i rufy (zarazem wzdłuż śródokręcia biegły wysokie nadburcia). Sylwetkę jednostki kształtowały dwa maszty palowe

– wyższy fokmaszt posiadał stanowisko obserwacyjne przypominające marsz o krętów minionej już wówczas epoki oraz pojedynczy komin na śródokręciu. Nadbudówki były ograniczone pod względem wielkości, tylko kompleks pomostu wyróżniał się nieco większym rozmiarem. Obrazu jeśli chodzi o wygląd zewnętrzny dopełniały z każdej burty po dwie pary żurawików dla łodzi okrętowych. Napęd zapewniała dwuwałowa siłownia składająca się z pionowej maszyny parowej potrójnego rozprężenia zasilanej w parę przez dwa kotły typu Kampon. Moc maszyn wynosiła 1700 KM, co pozwalało na rozwinięcie prędkości maksymalnej 16 węzłów. Zapas paliwa stanowiło 235 ton węgla. Uzbrojenie składało się z dwóch pojedynczych dział 120 mm typu 3 (3-shiki)¹, dwóch dział 80 mm typu 3² oraz sześciu karabinów maszynowych. Warto odnotować, że obok pełnienia zasadniczej funkcji kanonierki, *Ataka* przystosowano również do wykonywania zadań jednostki pomocniczej dla okrętów podwodnych. W 1937 r. okręt zmodernizowano i przebrojono. Jeśli chodzi o widoczne zmiany w wyglądzie zewnętrznym, to skrócono grotmaszt i postawiono

1. Pełna nazwa: 45-kōkei 10 Nendo-shiki 12 cm Kōkaku-hō. Kaliber rzeczywisty 120 mm, długość 45 kalibrów, masa działa 8,5 tony, waga pocisku 20,45 kg, szybkostrzelność 10-12 strz./min., prędkość wylotowa 825 m/s, zasięg maksymalny 10 070 m (optymalny 8500 m) przy kącie podniesienia 80°.

2. Pełna nazwa: 40-kōkei 3in Dai Gyōkaku-hō. Kaliber rzeczywisty 76,7 mm, długość 40 kalibrów, masa działa 700 kg, waga pocisku 6 kg, zasięg 7000 m przy kącie podniesienia 70°.

nowy trójnożny fokmaszt oraz powiększono przednią nadbudówkę. Ponadto u burt dodano „bąble”, które jednak nie tyle miały stanowić zabezpieczenie przeciwtorpedowe co poprawić stateczność jednostki – ewidentnie była to kwestia problemowa, gdyż już wcześniej (1934 r.) w kadłubie umieszczono dodatkowy balast. Zmiany dotknęły również uzbrojenie, które składało się teraz z pojedynczego dział 120 mm na dziobie oraz czterech dział 80 mm, po dwa typów 3 i 11³. Dodano również zrzutnię bomb głębinowych i zredukowano dotychczasową liczbę karabinów maszynowych do czterech, ale w zamian jednostka otrzymała dwa zdwojone stanowiska przeciwlotniczych karabinów maszynowych 13,2 mm typu 93⁴, których liczbę w 1939 r. podwojono. Tak więc po dokonanych zmianach pod względem uzbrojenia jednostka bardziej odpowiadała eskortowcowi, aniżeli kanonierce.

Budowa i służba

Stępkę pod budowę okrętu sklasyfikowanego jako kanonierka pierwszej klasy (jap. Dai hōkan) o nazwie *Nakoso* położono 15 sierpnia 1921 r. na pochylni stoczni w Jokohamie (Yokohama Senkyo). Z dniem 11 października 1921 r. nazwę oficjalnie zmieniono na *Ataka*, a 11 kwietnia 1922 r. jednostkę zwodowano. Po przeprowadzeniu niezbędnych robót na wodzie nowa kanonierka przepłynęła własnymi siłami do Yokosuki. Ostateczne wykończenie, doposażenie a następnie szkolenie i zgrywanie załogi trwały jeszcze ponad rok, lecz 12 sierpnia 1923 r. okręt wreszcie oficjalnie wszedł do służby w bazie Sasebo. Z dniem 1 października 1923 r. *Ataka* został podporządkowany pod względem operacyjnym japońskim siłom ekspedycyjnym operującym na wodach chińskich.

Tymczasem w relacjach japońsko-chińskich doszło do dramatycznego zaostreżenia w wyniku prowokacji militarystycznych kół japońskich znanej jako „incydent mukdeński”. W rozgrywających się następnie wydarzeniach swój udział miała również *Ataka*, która wraz z przydziałem do 11. Dywizjonu dnia 18 stycznia 1932 r. stała się również okrętem flagowym kontradmirała Shiozawy Kōichiego (1881-1943), dowodzącego japońskimi siłami morskimi na wodach chińskich. Protestując przeciwko japońskiej prowokacji i agresji w Chinach ogłoszono bojkot japońskich towarów. Ze swej strony Japończycy sięgnęli po najprostszą metodę rozwiązywania sporów czyli zamiast do siły argumentów odwołali się do argumentu siły. W dniu 20 stycznia japoński konsul generalny w Szanghaju wraz z kontradmirałem Shiozawą zażądali od Wú Tiéchénga (1888-1953), burmistrza tego miasta, rozwiązania antyjapońskich organizacji, zaprzestania wrogiej Japonii agitacji oraz wypłacenia odszkodowań. Japońskie żądania poparte zostały przygotowaniami do podjęcia bezpośrednich działań militarnych. Okręty *Nipponu* znajdujące się w Szanghaju zajęły 28 stycznia 1932 r. dogodną pozycję dla wejścia do akcji, w tym również *Ataka*, która zakotwiczyła w pobliżu japońskiego konsulatu. Pomimo faktu, że Wú zgodził się spełnić japońskie żądania to jednak do wybuchu walk doszło – taki był zresztą od samego początku cel japońskiej soldateski, inscenizującej prowokację i nakręcającej spiralę napięcia. *Ataka* była aktywnym uczestnikiem starć w rejonie Szanghaju (walki toczyły się również w innych rejonach Chin). Bez wdawania się w szczegółowy opis konfliktu w 1932 r., wystarczy powiedzieć, że siłą udało się Japończykom zrealizować większość swoich celów, bo-

wiem umocniono pozycję Japonii w Chinach, między innymi poprzez utworzenie marionetkowego państwa Mandżukuo na północy tego kraju.

Nie był to jednak koniec, lecz zaledwie uwertura do kolejnego konfliktu, który z lokalnego i krótkotrwałego incydentu (w założeniu Japończyków) przekształcił się w długotrwałą wojnę z Chinami, a ta prowadziła już wprost do wojny z USA oraz „starymi” mocarstwami kolonialnymi o panowanie w Azji i na Oceanie Spokojnym. Wszystko to miało jednak nastąpić dopiero w 1937 r. i później. W międzyczasie z dniem 20 maja 1933 r. *Ataka* została okrętem flagowym 11. Dywizjonu 3. Floty.

Jednostka otrzymała dodatkowy balast w kadłubie podczas postoju w Sasebo w 1934 r., a w okresie od kwietnia do lipca 1937 r. okręt przeszedł w Kure modernizację i przebrojenie omówione w opisie jednostki (zob. wyżej). Zakończenie modernizacji było na czasie, bowiem po tak zwanym „incydencie na moście Marco Polo”, konflikt z Chinami rozgorzał na nowo ze zdwojoną siłą. W związku z powyższym 30 lipca 1937 r. *Ataka* pod flagą kontradmirała Tanimoto Umatarō (1886-1942) wyszła z Kure, kierując się do Szanghaju. Po dotarciu na chińskie wody okręt, wraz z pozostałymi jednostkami 11. Dywizjonu, uczestniczył w ewakuacji japońskich cywilów. Następnie *Ataka* brała aktywny udział w inten-

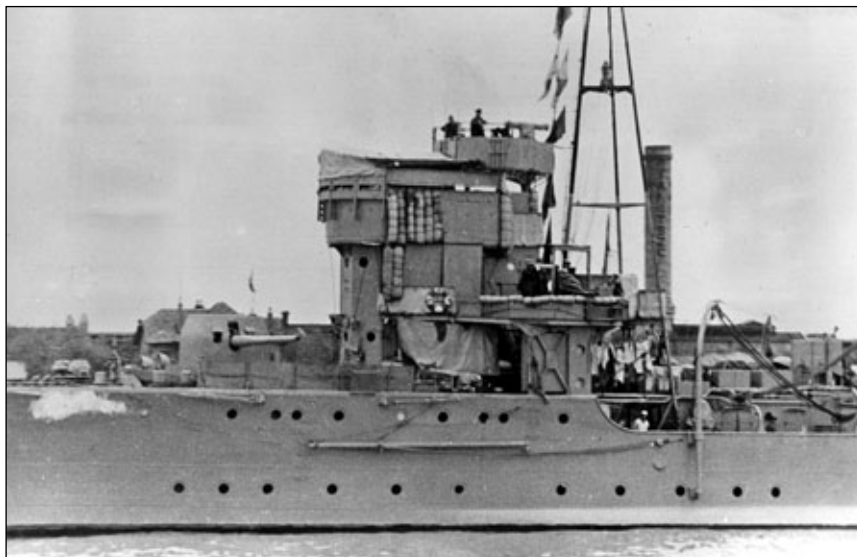
3. Kaliber rzeczywisty 76,4 mm, długość 40 kalibrów, masa dział 3,4 tony, waga pocisku 5,7 kg, szybkostrzelność 12 strz./min., prędkość wylotowa 680 m/s, zasięg maksymalny 7000 m (optymalny 5300 m) przy kącie podniesienia 80°.

4. Pełna nazwa: 93-shiki 13.2mm kijū. Oparty na karabinie Hotchkiss M1930, wprowadzony do służby w 1933 r. Długość 108 kalibrów, masa 32,4 kg, waga pocisku 53 g, szybkostrzelność maksymalna 450 strz./min., prędkość wylotowa 805 m/s, zasięg maksymalny 6500 m przy kącie podniesienia 45°.

Kanonierka *Ataka* po przeprowadzonej modernizacji, która nadała jednostce bardziej nowoczesny wygląd.

Fot. „Ships of the World”





Powyższe ujęcie dobrze ukazuje szczegóły pomostu oraz dziobowej armaty.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

sywnych walkach 13 sierpnia 1937 r. kiedy to wysadzono na brzeg desant i ostrzeliwano chińskie pozycje. O ile wiadomo, w okresie gdy działania wojenne koncentrowały się wokół Szanghaju, okręt przebywał na tamtejszych wodach. Dniem szczególnie intensywnych działań był 13 grudnia 1937 r. gdy zespół japońskich okrętów, w którym *Ataka* zajmowała trzecie miejsce w szyku, płynąc w górę Jangcy prowadził walkę ogniową z nieprzyjacielskimi pozycjami rozlokowanymi wzdłuż koryta rzeki i niszczył napotkane jednostki chińskie. *Ataka* uczestniczyła również w wielkiej operacji toczony

w 1938 r., której celem było okrążenie i zniszczenie chińskiej armii, a następnie zakończenie wojny na korzystnych dla *Nipponu* warunkach. W toku tej operacji kanonierka brała udział w przeprowadzonym w nocy z 12 na 13 czerwca 1938 r. desancie pod Anqing. Do szczególne zaciętych walk doszło w dniach 24-25 czerwca. Ogień japońskiej artylerii okrętowej, w tym z *Ataki*, walczy przyczynił się do odparcia chińskich kontrataków, a następnie umożliwił wysadzenie desantu. Choć Japończycy osiągnęli powodzenie bitwa daleka była od zakończenia. Kolejnym jej etapem stało się zdoby-

cie Hankou, będącego tymczasową siedzibą chińskich władz. *Ataka* również brała udział w działaniach rzecznych związanych z tą operacją. Ostatecznie 26 października 1938 r. Japończycy zajęli opuszczone przez obrońców Hankou. Jednak mimo zadanych Chińczykom strat w żołnierzach i odebranych terenach, Japończykom nie udało się osiągnąć zamierzonych celów, co zmuszało ich do kontynuowania pochłaniającej coraz więcej sił i środków wojny⁵.

Po zakończeniu opisywanej bitwy *Ataka* kontynuowała służbę na wodach rzeki Jangcy, niejednokrotnie korzystając z Hankou jako bazy. Kanonierka wykonywała liczne patrole, trzeba bowiem pamiętać, iż poza miastami oraz punktami oporu wzdłuż szlaków kolejowych japońska kontrola nad teoretycznie zajęętymi obszarami Chin była problematyczna i wymagała stałego umacniania.

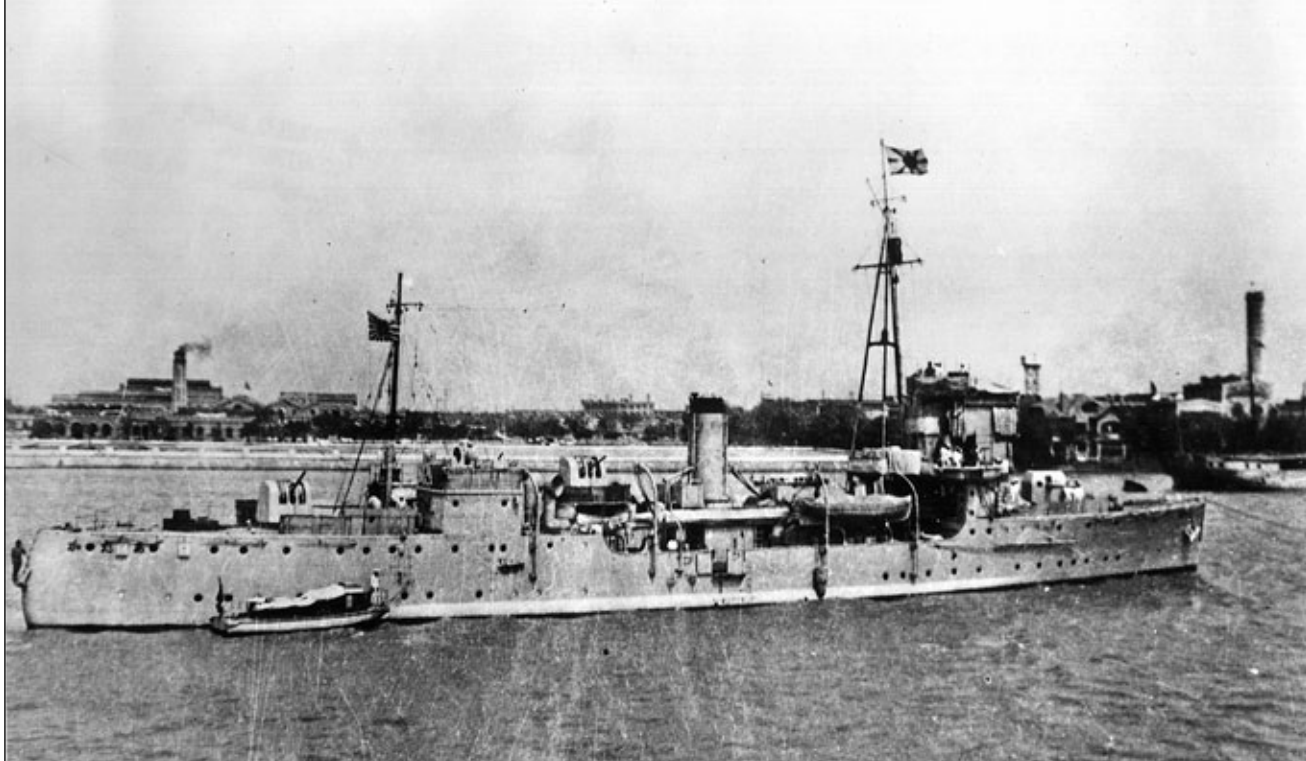
Długotrwała służba jednostki wymagała przeprowadzenia niezbędnych prac remontowych. W związku z powyższym okręt skierowano do Szanghaju, gdzie dotarł 17 listopada 1941 r., i tamże *Ataka* dokowano (w okresie od 20 listopada do 6 grudnia 1941 roku). 7 stycznia 1942 r. kanonierka powróciła do Hankou. Następnie znów patrolowała wody Jangcy, głównie na odcinku pomiędzy Hankou a Nankinem. Tego rodzaju służbę okręt pełnił przez większość 1942 r., a monotonię tylko z rzadka przerywały wydarzenia takie jak ostrzał chińskich pozycji nad brzegiem rzeki w dniu 17 kwietnia. Po upływie roku od dokowania jednostkę znowu skierowano do Szanghaju (w listopadzie 1942 r.) celem dokonania przeglądu i niezbędnych napraw. Poza zakończeniu remontu (12 grudnia), *Ataka* podjęła ponownie służbę patrolową na rzece Jangcy wykonując również inne zadania wedle potrzeb – między innymi 21 grudnia transportuje pododdział specjalnych sił desantowych marynarki.

Na podstawie dostępnych źródeł brak jest godnych odnotowania wydarzeń w służbie okrętu (nie licząc zmian przynależności organizacyjnej związanych z reorganizacją sił japońskiej marynarki w Chinach) aż do lata 1943 r. W trakcie postoju *Ataka* w Hankou tamtejszy port i lotnisko stały się 21 sierpnia 1943 r. celem ataku formacji amerykańskich bombowców B-24 *Liberator* i B-25 *Mitchell* osłanianych przez myśliwce P-40 *Warhawk*. Szczęśliwym trafem *Ataka* wyszła z nalotu bez uszkodzeń i jeszcze tego samego dnia odpłynęła do Szanghaju. Już następnego dnia okręt opuścił port kierując się na patrol, który okazał się jednym z dłuższych,

5. Szerzej zob. J. Dyskant, *Wojna na wodach chińskich 1937-1939*, „OW”, nr 78 i 79.

Podstawowe dane kanonierki <i>Ataka</i> (安宅)		
	pierwotne	po modernizacji
wyporność pustego okrętu	725 t	
– standardowa	880 t	866 t
– pełna	1133 t	1094 t
długość całkowita	71,7 m	
– między pionami	67,67 m	
szerokość całkowita	9,75 m	9,78 m
– między pionami	9,02 m	
zanurzenie	2,27 m	2,29 m
uzbrojenie	2 × 1 – 120 mm 2 × 1 – 80 mm 6 kmów 7,7 mm	1 × 1 – 120 mm 2 × 1 – 80 mm typ 3 2 × 1 – 80 mm typ 11 4 × 11 kmy – 13,2 mm* 4 kmy – 6,5 mm 1 rzutnia bomb głębinowych
napęd	1 pionowa maszyna parowa potrójnego rozprężenia	
moc maszyny	1700 KM	
kotły	2 typu Kampon	
prędkość maksymalna	16 w.	
zapas paliwa	235 t węgla	
zasięg	2500 Mm przy prędkości 12 w.	
załoga	etat 118 ludzi (8 oficerów, 1 chorąży, 25 podoficerów, 84 marynarzy) oraz 2 oficerów nadetatowych (służb specjalnych)	

* dwa stanowiska zainstalowano w 1937 r. a dwa kolejne w 1939 r.



Ataka, lecz tym razem w 1939 roku na wodach chińskich.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

gdyż trwał nieprzerwanie przez 27 dni. O ile wiadomo, służba patrolowa z przerwami technicznymi trwała przez resztę roku. Dostępne źródła milczą o aktywności jednostki do wiosny 1944 r., z czego można wnioskować, że nie miały miejsca godne odnotowania wydarzenia.

Tymczasem sytuacja wojskowa Japonii ulegała stałemu pogorszeniu. Widowym tego znakiem były rosnące straty japońskiej żeglugi ponoszone od ciosów amerykańskich okrętów podwodnych, broni minowej i lotnictwa. W związku z tym japońskie dowództwo było zmuszone wzmocnić siły osłony własnych transportowców zaś jednym z wielu okrętów skierowanych do zadań eskortowych została właśnie *Ataka*. Pierwszy krótki rejs w ochronie konwoju jednostka odbyła w dniach 1-5 kwietnia 1944 r. W następny rejs eskortowy *Ataka* wyszła 21 kwietnia. Kanonierka wraz z wieloma innymi okrętami opuściła Dongqiaoshan, osłaniając składający się z 16 transportowców konwój „Take”, mający przetransportować na swoim pokładzie pododdziały 32. i 35. Dywizji armii z Chin, poprzez Filipiny, na Nową Gwineę. Japończykom nie dane było jednak bezpiecznie dotrzeć na miejsce przeznaczenia. 26 kwietnia na północny zachód od filipińskiej wyspy Luzon konwój został zaatakowany przez amerykański okręt podwodny SS-259 *Jack* (dowódca kmdr por. T.M. Dykers). Amerykanin przeprowadził trzy ataki, odpalając łącznie osiemnaście torped. W efekcie trafiony został transportowiec *Yoshida Maru*, który przełamał się na pół i zatonął na pozycji 18°06'N 119°40'E. Wraz ze statkiem na dno poszedł praktycznie cały pułk, gdyż zginęło aż 3189 ludzi. Gdy wieść o tak dotkliwej stracie dotarła do Japonii, w oba-

wie przed dalszymi atakami i wynikających z nich stratami, Tokio nakazało skierować konwój do Halmahery w archipelagu Moluków. Nie jest do końca jasnym, kiedy *Ataka* odłączyła od pechowego konwoju, w każdym razie okręt powrócił do Chin.

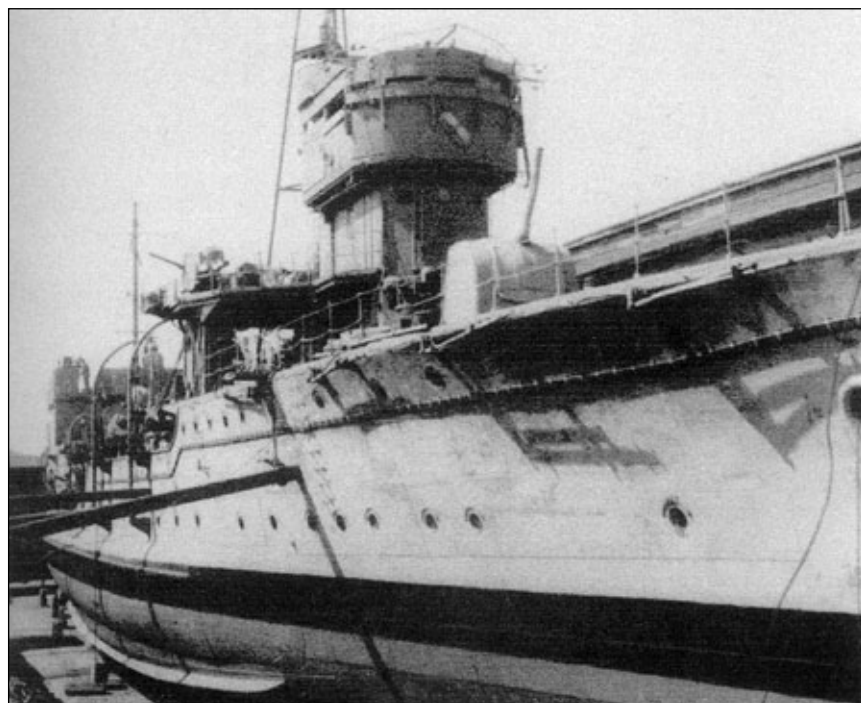
W dniach od 23 do 26 maja 1944 r. jednostka eskortowała konwój na wodach chińskich zawijając do Kirun (ob. Keelung) na Tajwanie. Po czterech dniach *Ataka* wraz z innymi okrętami wyszła z Takao (Kaohsiung) w eskorcie konwoju „Tamo 20”, składającego się z 23 transportowców. 5 czerwca jednostka weszła do Moji, skąd znów po-

wróciła na wody Jangcy. W sierpniu 1944 r. okręt przechodził naprawę a następnie eskortował konwój z Szanghaju.

Niestety dostępne źródła znów milczą na temat służby okrętu przez niemal cały kolejny rok. Kres „przerwie w życiorysie” kładzie informacja o uszkodzeniu jednostki w amerykańskim ataku lotniczym 1 czerwca 1945 r. – szkody materialne były stosunkowo niewielkie, ale załoga *Ataka* poniosła straty liczące ośmiu zabitych. Jednak ponad odnotowanie tego faktu niewiele więcej wiadomo na temat końcowego okresu służby jednostki pod japońską banderą.

Ciekawe ujęcie kanonierki wykonane w czasie wojny w doku. Widoczny kabel demagnetyzacyjny biegnący wzdłuż burty.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III



W dniu 15 sierpnia 1945 r. na pokład okrętu dotarła wieść o zakończeniu działań wojennych. Na początku września kanonierka wyszła z Szanghaju w kierunku Japonii, jednak na pełnym morzu została przechwycona przez okręty US Navy. Dowodzony przez por. Elmo Zumwalta (po wojnie słynnego admirała) oddział przyzowy z niszczyciela *Robinson* (DD-562) wszedł na pokład *Ataki*, która od tego momentu działała pod amerykańskim dowództwem i banderą. Jednostka mająca łącznie na pokładzie 200 ludzi (japońska załoga oraz sprawujący nad nimi nadzór Amerykanie) została skierowana z powrotem do Szanghaju, gdzie asystowała w utrzymaniu porządku, zapobiegając anarchii mogącej łatwo wyniknąć po „eksplozji pokoju” i rozbrajaniu Japończyków. Niedługo później zapadła decyzja o przekazaniu okrętu marynarce wojennej Republiki Chin (formalnej ceremonii dokonano 17 września). Po zakończeniu wszystkich niezbędnych czynności związanych z przekazaniem Chińczykom okrętu, amerykańska załoga ostatecznie zwolniła kanonierkę 8 grudnia 1945 r. pokład kanonierki.

Pod chińską banderą *Ataka* zmieniła nazwę na *Āndōng* (安東), na cześć prowincji i miasta w południowej Mandżurii. Dalsze dzieje jednostki nierozwalnie związane były z rozwojem sytuacji wewnętrznej w Chinach. Porażki nacjonalistów (Kuomintangu) w wojnie domowej z „czerwonymi” spowodowały kolejny zwrot w losach kanonierki. 23 kwietnia 1949 r. na pokładach okrętów wchodzących w skład 2. Eskadry (w tym *Āndōng*) doszło do buntu, w wyniku którego jednostki przeszły na stronę Armii Ludowo-Wyzwolenczej. Jednak kanonierce nie dana była długa służba pod czerwoną banderą – kilka miesięcy później, 24 września 1949 r., znajdując

Grupa oficerów amerykańskich i chińskich, za nimi widoczna *Ataka*.
Fot. U.S. Naval Historical Center



Dowódcy		
12.8.1923-1.12.1923	kmdr por. Umeda Saburō (1892-?)	梅田 三良
1.12.1923-20.11.1924	kmdr por. Shimomura Shōsuke ⁶ (1885-1953)	下村 正助
20.11.1924-15.11.1927	kmdr por. Nakajima Naokuma (1890-?)	中島 直熊
15.11.1927-15.6.1928	kmdr por. Suzuki Kōzō ⁷ (1885-1944)	鈴木 幸三
15.6.1928-1.12.1932	kmdr por. Noguchi Kōichi (1893-?)	野口 幸一
1.12.1932-20.10.1933	kmdr por. Hara Chūichi ⁸ (1889-1964)	原 忠一
20.10.1933-15.11.1934	kmdr por. Mori Kunizō ⁹ (1890-1949)	森 国造
15.11.1934-25.10.1935	kmdr Hori Yūgorō ¹⁰ (1893-1973)	堀 勇五郎
1.12.1936-1.12.1937	kmdr por. Shibazaki Keiji ¹¹ (1894-1943)	柴崎 恵次
1.12.1937-26.3.1938	kmdr por. Matsumoto Takeshi ¹² (1896-1962)	松本 毅
26.3.1938-15.12.1938	kmdr por. Ōishi Kenshirō (1896-?)	大石 堅志郎
15.12.1938-15.11.1939	kmdr por. Ishizuka Chitoshi (1896-1946)	石塚 千俊
15.11.1939-15.11.1940	kmdr Takeo Kaizuka ¹³ (1898-1944)	貝塚 武男
15.11.1940-1.10.1941	kmdr Nijima Nobuo (1896-1981)	新島 信夫
1.10.1941-7.12.1942	kmdr Mutaguchi Kakurō ¹⁴ (1894-1945)	牟田口 格郎
7.12.1942-25.12.1943	kmdr Hosoya Sukehiko (1897-1944)	細谷 資彦
25.12.1943-9.1945	kmdr Teranishi Takechiyo (1897-?)	寺西 竹千代
9.1945-8.12.1945	por. Elmo Russell Zumwalt, Jr. (1920-2000) (USN)	
1945-?	brak danych (Chiny)	
przed 4.1949-9.1949	kmdr Hán Tíngfēng	韓廷楓

cy się w Wuhu (prowincja Anhui) okręt został zbombardowany przez nacjonalistyczne lotnictwo. Jednostka została uszkodzona na tyle poważnie, że z odbudowy zrezygnowano. Warto tutaj wspomnieć, że doznała później swego „życia po życiu”, gdyż przez zachodnie roczniki była mylnie wykazywana jeszcze w latach 70.

Konkluzja

Ataka była jedną z niezliczonych kanonierek, dozorowców i tym podobnych jednostek, które obok okrętów głównych klas dopełniały stan posiadania każdej dużej floty. Na pierwszy rzut oka nieco archaiczny wygląd z mogącym wzbudzić wesołość pojedynczym „piszczalkowatym” kominem nie zachęca do bliższego zapoznania się z tak niepozorną jednostką. Okazuje się jednak, że losy okrętu niejednokrotnie wpływały go w historyczne wydarzenia, których doniosłości nie sposób zaprzeczyć.

Warto też zwrócić uwagę, że *Ataka* związana była z wieloma nietuzinkowymi postaciami – wśród dowódców okrętu nie brak japońskich oficerów, którzy później wyróżnili się podczas wojny na Pacyfiku, a jako przyzem dowodził nim dowódca

czas por. Zumwalt, który następnie zasłużył sobie na miano najwybitniejszego amerykańskiego admirała Zimnej Wojny. To właśnie te okoliczności i przebieg służby w ogóle czynią *Ataka* obiektem godnym bliższego poznania.

Uzupełnił Oskar Myszor

6. Później m.in. dowódca krążownika *Kitakami* (1928-29), attache morski w USA (1930-32) i dowódca 5. Eskadry Niszczycieli (1934-35), 1. Eskadry Okrętów Podwodnych (1935-36), kolejno 10. i 14. Eskadry (w 1937), a wreszcie okręgu morskiego Ōminato (1937-38).

7. Wcześniej dowódca kanonierek *Fushimi* (1920-21), *Toba* (1921-22), *Seta* (1923-24) i *Saga* (1926-27), później m.in. krążownika *Jintsū* (1933-35) i 45. Flotyli Trałowców (od 3.1943, poległ 23.9.1945).

8. Prawdopodobnie najbardziej znany z japońskich dowódców *Ataki*. Później dowodził m.in. krążownikiem *Tatsuta* (1934-35), 5. Flotyli Lotniskowców (1941-42, wt. podczas ataku na Pearl Harbor), 8. Eskadrą Krążowników (1942-43), a wreszcie 4. Flotą (od 19.2.1944 do kapitulacji).

9. Podczas II wojny światowej m.in. dowódca wojsk japońskich w Makassar (1942) i Lae (1943). Jako dowódca na wyspie Chichi-jima (od 2.1944 do kapitulacji) zachęcał do zjadania ciał mordowanych jeńców amerykańskich (szczególnie wątroby, która miała posiadać wartości lecznicze). Powieszony za zbrodnie wojenne przez Holendrów, 22.4.1949.

10. Wcześniej dowódca kanonierek *Hōzu* (1927-28) i *Futami* (1930-31), później m.in. krążownika *Yubari* (11.1937-7.1938) i bazy w Rashin (3-8.1945, ob. Rasōn w KRL-D).

11. Później m.in. dowódca Szanghajskiej Dywizji Piechoty Morskiej (1941-43), Eskadry Ochronnej Kure (4-7.1943) i 3. Flotyli Bazowej (od 3.1943, poległ 25.11.1943).

12. Wcześniej m.in. dowódca kanonierki *Fushimi* (1928-30), później krążowników *Iwate* (5-9.1942) i *Maya* (9.1942-10.1943), orszef sztabu 5. Floty (11.1943-2.1945).

13. Później dowódca lotniskowców *Hōshō* (7-12.1943) i *Zuikaku* (12.1943 do zatopienia 25.10.1944).

14. Wcześniej dowódca kanonierki *Toba* (1934-35) oraz 21. Flotyli Trałowców (1939-41), później m.in. krążownika *Ōyodo* (8.1944-2.1945) i pancernika *Ise* (2.1945 do zatopienia 24.7.1945) (wszystkie uwagi dot. dowódców *Ataki* – OM).



„Kaga” – największy lotniskowiec świata w latach 1935-1942

Wprowadzenie

Stępkę pod przeznaczony dla floty wojennej Japonii pancernik *Kaga* położono 19 lipca 1920 roku w stoczni firmy Kawasaki w Kobe. Miał szansę stać się, wraz z bliźniaczym pancernikiem *Tosa*, jednym z największych pancerników świata z wypornością około 40 000 ts (1 ts = 1016 kg) i działami kalibru 410 mm. Tak się jednak nie stało...

Na konferencji w Waszyngtonie, która zakończyła się podpisaniem Traktatu Waszyngtońskiego 6 lutego 1922 roku zdecydowano o ograniczeniu zbrojeń na morzu, co najbardziej dotknęło właśnie pancerniki. Nieukończony *Kaga* miał być zgodnie z jego postanowieniami złomowany. Tak też się jednak nie stało...

Otwierając Konferencję Waszyngtońską, przedstawiciel USA sekretarz stanu Charles Hughes zaskoczył delegatów propozycją redukcji flot okrętów liniowych. Sugerował też ograniczenie tonażu całkowitego lotniskowców do 80 000 ts dla Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii oraz 48 000 ts dla Japonii. W trakcie dyskusji na temat lotniskowców, 28 grudnia 1921 roku, japoński minister marynarki wojennej, wiceadmirał Katō Tomosaburō, ostro zaprotestował przeciwko planom amerykańskim żądając 81 000 ts. Japońska Marynarka Wojenna wymagała przynajmniej trzech lotniskow-

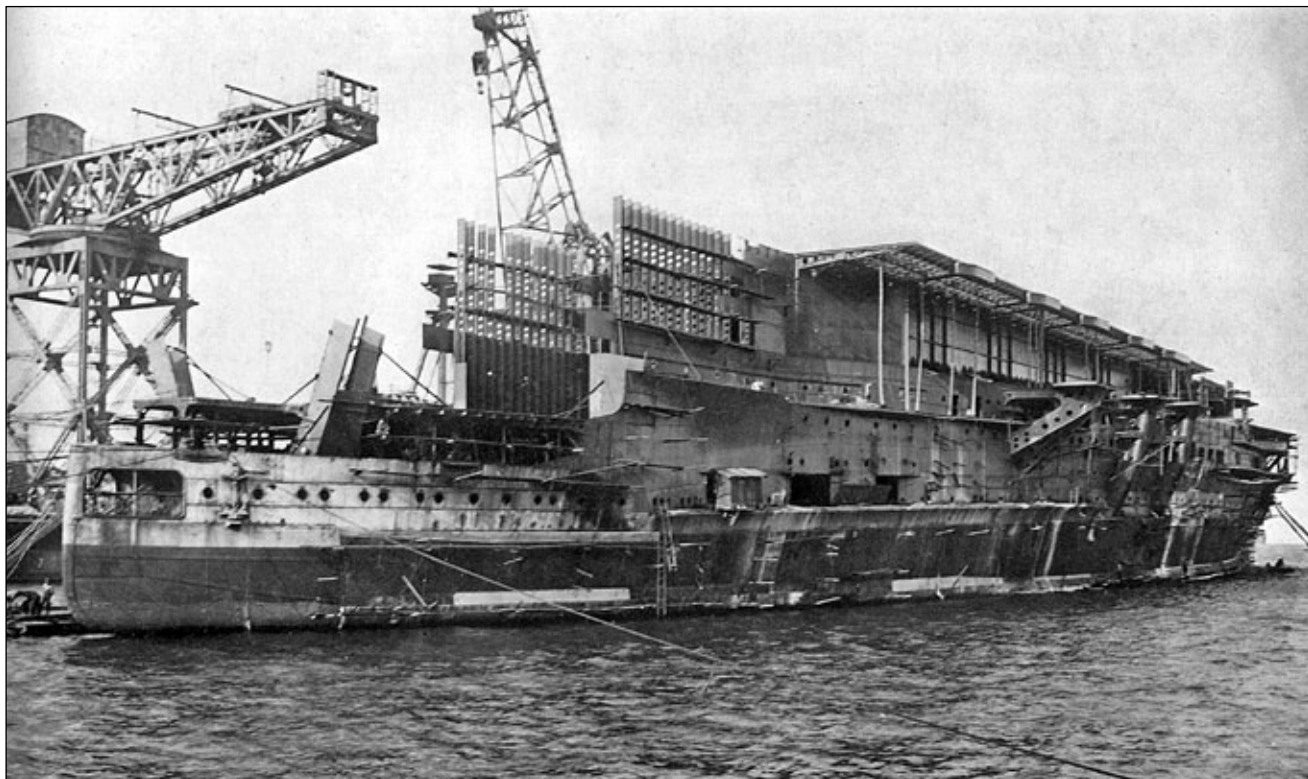
ców, przy zachowaniu ich proponowanej maksymalnej wyporności jednostkowej wynoszącej 27 000 ts. Brytyjczycy w tym czasie chcieli zaś posiadać aż pięć takich okrętów. Negocjacje skończyły się na tym, że oba żądania zostały w podpisanym traktacie uwzględnione. W artykule 7 przydzielono limity: dla Japonii 81 000 ts i po 135 000 ts dla USA i Wielkiej Brytanii. Traktat definiował lotniskowce jako okręty powyżej 10 000 ts, przeznaczone częściowo lub wyłącznie do przenoszenia samolotów i skonstruowane w taki sposób aby mogły one startować i lądować na ich pokładach. Dodatkowo wprowadzono ograniczenia w uzbrojeniu artyleryjskim – kaliber armat nie mógł przekraczać 203 mm. Artykuł 9 zezwalał, mimo standardowego ograniczenia jednostkowego tonażu do 27 000 ts, na budowę dwóch okrętów o tonażu do 33 000 ts pod warunkiem nie przekroczenia tonażu przeznaczonego dla całej floty. Mogły to być jednak jedynie okręty już zbudowane lub będące w budowie.

Ustalenia te ukierunkowały rozwój floty lotniskowców japońskich i miały znaczący wpływ na losy późniejszego lotniskowca *Kaga*. Wpływ wywarło również... trzęsienie ziemi w dniu 1 września 1923 roku, które poważnie uszkodziło kadłub budowanego krążownika liniowego *Amagi* – okrętu bliźniaczego do *Akagi*, który został pierwot-

nie zakwalifikowany do przebudowy na lotniskowiec. *Amagi* początkowo także, lecz okazało się, że uszkodzenia kadłuba były na tyle poważne, że zdecydowano się na przebudowę innej jednostki. Wybór padł na niedokończony okręt liniowy i „niedoszły złom” *Kaga*. Stał się on tym samym szczęśliwie częścią floty japońskiej, a nawet jej elitą, w odróżnieniu od bliźniaczej jednostki – *Tosa*, która posłużyła jedynie jako okręt-cel, zatopiona ostatecznie 9 lutego 1925 roku.

Nazwa okrętu – *Kaga* – wywodzi się od nazwy prowincji, na które w czasach feudalnych Japonia była podzielona. Nazwy prowincji były zastrzeżone dla pancerników, ale przywilejem jednostek bojowych było zachowanie imienia mimo zmiany przeznaczenia okrętu. Decyzja o przebudowie planowanego pancernika *Kaga* na lotniskowiec zapadła 19 listopada 1923 roku. Jednak lotniskowiec wszedł do służby dopiero 31 marca 1928 roku.

Kaga przeszedł gruntowną modernizację w latach 1933-1935 i wraz z jej zakończeniem stał się największym lotniskowcem świata o wyporności 38 800 ts. Zdystansował wtedy na kilka lat amerykańskie lotniskowce typu *Lexington*. Był także najpotężniej uzbrojony m.in. w 10 dział 203 mm i 16 dział 127 mm. Jego załogę stanowiło ponad 2000 ludzi. Było tak do 4 czerwca 1942, kiedy to w czasie bitwy o Midway został zamieniony przez



Niedoszły pancernik *Kaga* w trakcie konwersji. Pionowe rusztowanie to obudowa rufowego podnośnika samolotów.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

amerykańskie bombowce nurkujące w pochodnię i zatopiony przez własny niszczyciel eskortujący... Ale po kolei.

Priorytety japońskiej polityki wojennej naznaczone były rywalizacją z państwami mającymi strategiczne interesy w basenie Pacyfiku: Rosją, Chinami, Wielką Brytanią i, z wyrastającymi na najpoważniejszego przeciwnika, Stanami Zjednoczonymi. Po I wojnie światowej sprawy dotyczące flot Pacyfiku regulował Traktat Waszyngtoński. Spowodowało to konieczność zaniechania japońskiego Programu Flota 8-8 (jap. *Hachi hachi kantai kansei keikaku*), który zakładał wprowadzenia 16 okrętów liniowych (po 8 pancerników i krążowników liniowych). Wprowadzono do służby jedynie 2 pancerniki (*Nagato* i *Mutsu*), a dwa krążowniki liniowe miały zostać przebudowane na lotniskowce. Pozostałe będące w trakcie budowy okręty liniowe przeznaczone zostały do likwidacji.

Kaga, którego budowę zaczęto w 1920 roku był takim właśnie okrętem liniowym do likwidacji. Prace stoczniowe wstrzymano w miesiącu podpisania Traktatu Waszyngtońskiego. Na lotniskowce początkowo przeznaczono dwa bliźniacze krążowniki liniowe: nr 4 – *Amagi* i nr 5 – *Akagi*, gotowe w około 40%. Stały się one częścią nowego post-traktatowego programu rozwoju imperialnej floty. Program został zaakceptowany w marcu 1923 roku i zastąpił wszelkie poprzednie programy. Prace przy *Amagi* pokrzyżowało trzęsienie ziemi, które nawie-

dziło region Kantō 1 września 1923 roku. Kadłub *Amagi* został uszkodzony na tyle poważnie, że skreślono go listy okrętów 14 kwietnia 1924 roku i przeznaczono na złom. *Kaga* w Programie 8-8 był oznaczony numerem 7 i jako pancernik został wodowany 17 listopada 1921 roku. Prace na nim zostały przerwane, jak na wielu innych okrętach, po decyzjach w Waszyngtonie i od widma „pocięcia na żyłki” uratowało go uszkodzenie kadłuba *Amagi*. Decyzje o ostatecznym wyborze *Kaga* (oraz *Akagi*) do konwersji na lotniskowce ogłoszono 19 grudnia 1923 roku. Przebudowa zaczęła się oficjalnie 13 grudnia 1923 roku, ale tak naprawdę prace nie były prowadzone aż do roku 1925. Stocznia Yokosuka musiała bowiem sama podnieść się ze zniszczeń.

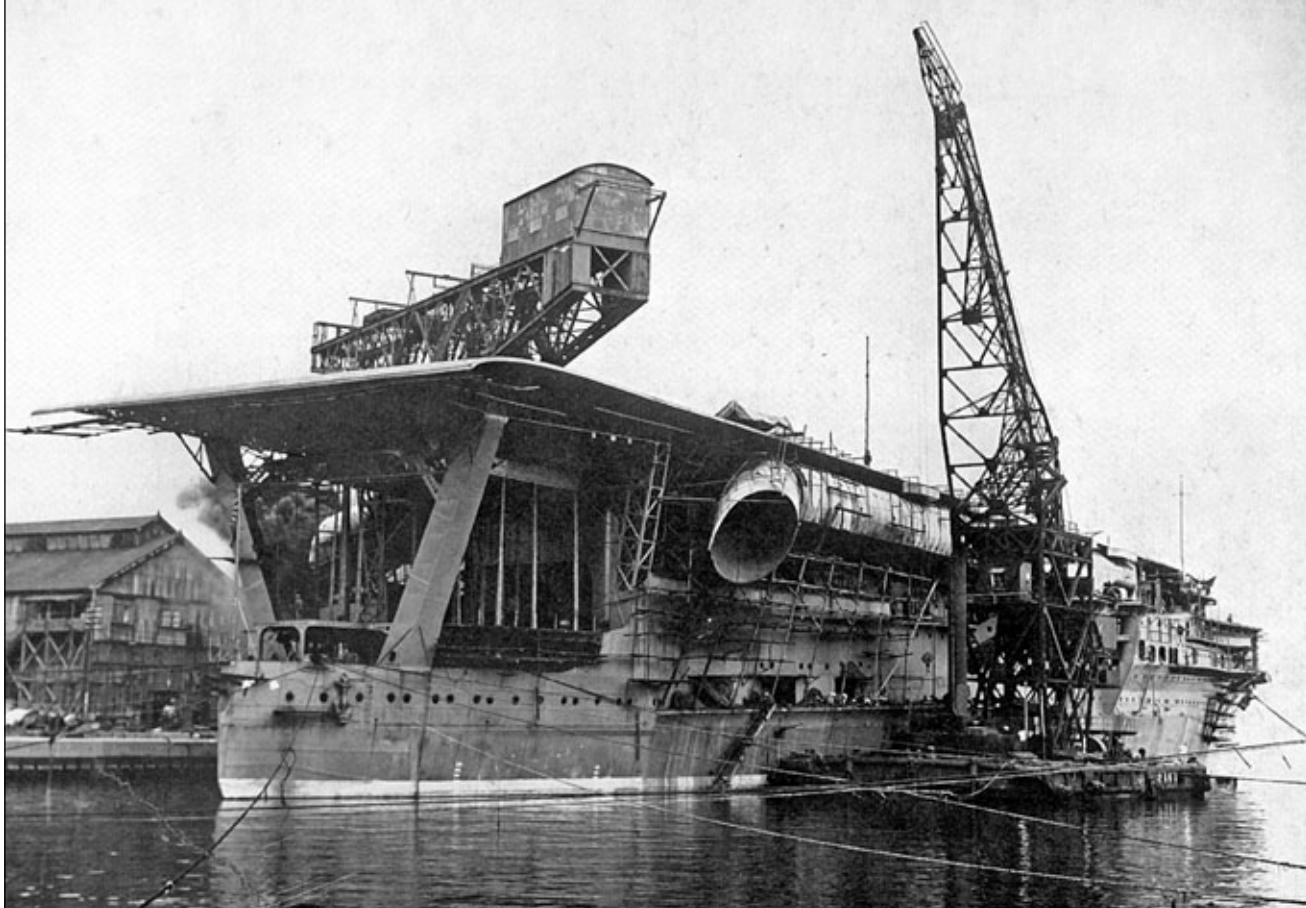
Szczegółowe plany konwersji *Kaga* długo nie były kompletne. Będąc w pierwotnym założeniu pancernikiem, miał zupełnie inne parametry niż przebudowywany „zgodnie z planem” krążownik liniowy *Akagi*, którego bliźniaczy okręt *Amagi* (a właściwie jego niedokończony kadłub) musiał „zastąpić”. W wyniku tych utrudnień *Kaga* wszedł do służby dopiero 31 marca 1928 roku, ale jeszcze w grudniu tego roku w Sasebo dokonano kilku poprawek i wreszcie 30 listopada 1929 roku *Kaga* został przydzielony do Połączonej Floty (jap. *Rengō Kantai*).

Kaga wraz z *Akagi* miały przy tym spełniać jednakową rolę, jeśli nie bliźniaczych, to przynajmniej „siostrzanych” lotniskowców, choć „z pochodzenia” były innymi

okrętami. Bardzo starano się podczas przebudowy jak najbardziej je „zunifikować”, jednak nie zawsze było to możliwe...

Pokłady lotnicze

Kaga jako pancernik miał posiadać krótszy, ale za to szerszy kadłub. Tymczasem górny pokład lotniczy miał 171,20 m długości, natomiast przy dolnym pokładzie wykorzystano szerszy „pancernikowy” kadłub i rozciągał się na 22,86 m. Nie był on przy tym tak zalewany przez wodę jak w przypadku *Akagi*. Przebudowa *Kaga* rozpoczęła się później i windy postanowiono zrobić większe, dostrzegając zaznaczający się trend budowania coraz większych i cięższych samolotów. System do przechwytywania lądujących samolotów początkowo wzorowano na opracowanym przez francuską firmę Schneider, który funkcjonował na lotniskowcu *Béarn*. Pozostałe dwa krótkie pokłady lotnicze, przy braku katapult, mogły służyć jedynie jako dodatkowe np. dla lekkich samolotów dwupłatowych (głównie rozpoznawczych). Do końca lat dwudziestych zastąpiono samoloty dwupłatowe jednopłatowcami wymagającymi dłuższego pasa startowego. Zrezygnowano także z typowych samolotów rozpoznawczych (ich rolę przejęły myśliwce lub bombowce). Wreszcie, wobec braku zastosowania, w trakcie modernizacji zrezygnowano ostatecznie z dwóch dolnych na rzecz przedłużenia głównego pokładu oraz rozbudowy hangarów.



Znakomicie widoczny przejaw niezwykle pomysłowości japońskich konstruktorów okrętowych: początkowy nie najlepiej się sprawdzający system odprowadzania spalin lotniskowca *Kaga*. Inwencja nie opuszczała ich także przy kolejnych typach japońskich lotniskowców. Fot. zbiory Shizuo Fukui

Maszynownia

Okręt został wyposażony w cztery zestawy turbin Kawasaki Brown-Curtis dające 91 000 KM na cztery śruby. Miał on osiągać 26,5 węzłów jako pancernik. Z powodu redukcji wagi z 39 000 ton do 33 693 ton *Kaga* osiągnął 27,5 węzła w czasie prób dokonanych 15 września 1928 roku. Parę wytwarzały kotły typu B (Ro) Kampon pracujące pod ciśnieniem 20 kg/cm². *Kaga* posiadała 12 kotłów, w tym 8 wielkich spalających olej i 4 mniejsze mieszane olejowo-węglowe. Wszystkie kotły produkowały parę nasyconą.

Po obu stronach kadłuba *Kaga* rury odprowadzające spaliny poprowadzone zosta-

ły poniżej pokładu lotniczego prawie do samej rufy. Nad tą metodą wywiązała się dość gorąca dyskusja. Projektanci tacy jak Yazu-ru Hiraga (opracował krążowniki od *Yūbari* do *Myōkō* i wiele innych okrętów) wystawili takiemu rozwiązaniu dość srogie cenzurki. Udowadniali, zresztą słusznie, że cel utrzymania gazów wylotowych z dala od pokładu lotniczego nie został osiągnięty, gdyż przy dość niskiej prędkości jaką rozwijał *Kaga* strugi powietrza przy rufie ulegały zaburzeniu i utrudniały lądowanie samolotom. Na domiar złego pomieszczenia dla oficerów, które znajdowały się w pobliżu przebiegu przewodów kominowych stawały się

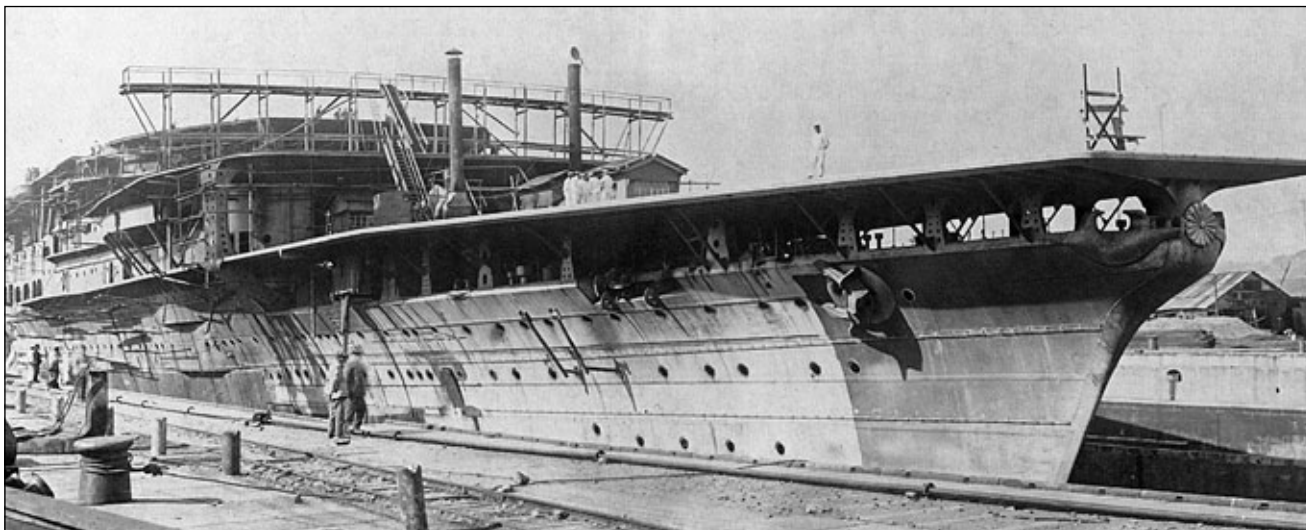
praktycznie nie do zamieszkania z powodu panujących tam warunków. Wreszcie kolejnym niekorzystnym aspektem przyjętego rozwiązania była jego znaczna waga.

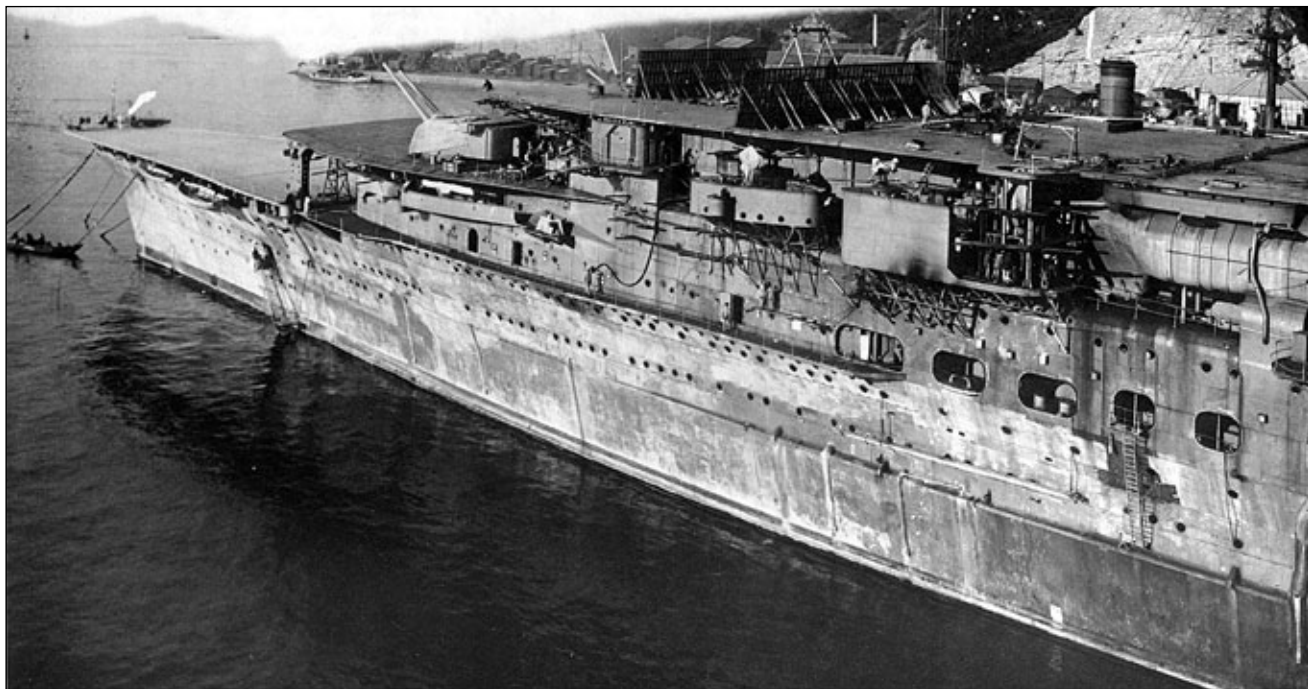
Opancerzenie

Konwersję *Kaga* z pancernika w skrócie można określić „odpancerzaniem”. Grubość pancerza pokładowego zredukowano z 102 mm do 38 mm (podobnie zrobiono na siostrzanym *Akagi*). Pancerz burtowy zmniejszono miejscami z 280 mm do 152 mm. Nie zmieniono za to bąbli przeciwtorpedowych – miały one 127 mm. Hangary zaś wcale pancerza nie posiadały.

Widoczny najniższy dziobowy pokład lotniczy *Kaga*.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Unikatowe ujęcie części dziobowej lotniskowca *Kaga* wciąż w konfiguracji trójpokładowej. Widoczna wieża dział kal. 203 mm. Fot. zbiory Shizu Fukui

Uzbrojenie

Na *Kaga*, zgodnie z Traktatem Waszyngtońskim, przewidywało zamontowanie 20 dział kalibru 200 mm (dla porównania amerykańskie lotniskowce *Saratoga* i *Lexington* posiadały po 8 dział 203 mm). Zainstalowane były one parami w stanowiskach zwanych kazamatami. Kazamaty ulokowane były: po jednej na obu stronach środkowego pokładu, natomiast kolejne trzy z każdej strony rufy. Planowano umieszczenie sześciu dział 120 mm, zastępowanych działami 200 mm w przypadku wojny, lecz ten pomysł odrzucono przed zakończeniem przebudowy. Priorytetem Japończyków było uzyskanie przewagi ogniowej nad amerykańskimi lotniskowcami. Cel ten nie został jednak osiągnięty. Amerykanie zamontowali swoje działa w wieżach nad pokładem o budowie wyspowej co pozwalało na oddanie salwy burtowej ze wszystkich ośmiu dział, podczas gdy w przypadku *Kagi* było to tylko pięć...

Zainstalowanie dział 200 mm było wyjątkowe w japońskiej marynarce. Dotąd pomocniczym uzbrojeniem pancerników i krążowników były działa 140 mm. Na *Kaga* zamontowano działa 200 mm Model 3 No 1, które tak naprawdę miały kaliber 203,2 mm (8 cali). Służyły one jako główne uzbrojenie ciężkich krążowników (klas takich jak *Furutaka*, *Aoba* i *Myōkō*). W tych czasach montowanie takiej broni na pokładach uważano za ważny element skuteczności bojowej okrętów. Tak naprawdę takie uzbrojenie na lotniskowcu było kompletnie nieellogiczne z powodu dużej podatności na uszkodzenia instalacji lotniczych (hanga-

rów, pokładów lotniczych, zbiorników paliwa dla samolotów i innych systemów pomocniczych) w trakcie wymiany ognia typowej dla walk krążowników, czy pancerników. Jednak takie były wówczas dominujące poglądy o wykorzystaniu lotniskowców wśród konstruktorów nie tylko w Japonii. Pamiętajmy jednak, że były to tak naprawdę początki rozwoju nowej broni jaką stanowiły lotniskowce. Wyważenie proporcji wyposażenia lotniczego i artyleryjskiego wymagało rozwoju nowych technologii. W tym czasie powstała swego rodzaju luka między zapotrzebowaniem a dostępnymi rozwiązaniami technicznymi. Konfiguracja idealnego wyposażenia lotniskowca trwa tak naprawdę do dziś i weryfikowana jest stosownie do rozwoju technologii lotniczej i okrętowej. Japończycy byli pionierami i nie zawsze mogli się uczyć na błędach innych, ale także czasem musieli na swoich...

Lotnictwo pokładowe

Samoloty stanowiły esencję lotniskowców. W końcu po to je zbudowano, aby wykorzystać siłę lotnictwa z dala od baz na lądzie. Na początku stacjonowały na nim samoloty dwupłatowe. Przyjrzyjmy się jednak bliżej konstrukcjom japońskich samolotów, które *Kaga* miał na pokładzie w końcowym okresie służby.

Mitsubishi A5M to pierwszy na świecie jednopłatowy myśliwiec używany na lotniskowcach. W nomenklaturze wojsk alianckich oznaczony kodem *Claude*. W 1932 roku Japońska Cesarska Marynarka Wojenna ogłosiła wymagania na nowy pokładowy samolot myśliwski. Specyfikacja mó-

wiła o osiągnięciach: prędkość maksymalna 350 km/h na pułapie 3000 metrów, zdolność osiągnięcia pułapu 5000 metrów w 6 minut i 30 sekund oraz zbiorniki paliwa nie mniejsze niż 240 litrów. Uzbrojenie samolotu miało się składać z dwóch karabinów maszynowych kalibru 7,7 mm. Ponadto maszyna miała posiadać urządzenia radiowe i wymiary: rozpiętość nie większą niż 11 metrów i długość do 8 metrów, uwarunkowane to było oczywiście rozmiarami wind obsługujących samoloty na lotniskowcach.

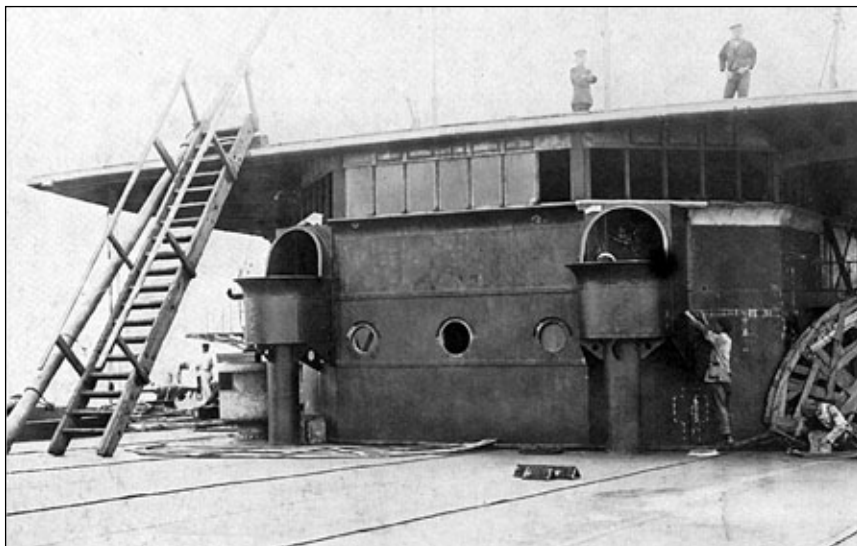
Inżynierowie firmy Mitsubishi zbudowali samolot myśliwski oznaczony jako 1MF10, zewnętrznie bardzo podobny do amerykańskiego myśliwca P-26 *Peashooter*. Nowy samolot był dolnopłatem o metalowym kadłubie z otwartą kabiną pilota i skrzydłach krytych tkaniną. Napęd stanowił chłodzony powietrzem silnik gwiazdowy napędzający dwupłatowe śmigło drewniane. Podwozie, tak samo jak w samolocie amerykańskim, było stałe. Uzbrojenie stanowiły dwa zsynchronizowane karabiny maszynowe kalibru 7,7 mm, zamontowane w górnej części osłony silnika. Przez przednią szybę owiewki wystawał celownik teleskopowy.

Pierwszy z dwóch zbudowanych prototypów wzbił się w powietrze w marcu 1933 roku, a drugi wkrótce po nim. Obie maszyny różniły się konstrukcją podwozia głównego, które w pierwszym samolocie wyposażone było w rozpórki, a w drugim zastosowano gołenie z owiewkami na koła. Prototypowe 1MF10 były dość nieudane i nie spełniały wymagań stawianych przez marynarkę. Oba rozbiły się podczas prób, ale doświadczenie zdobyte przy ich te-

stowaniu pozwoliło kontynuować prace nad nową, lepszą konstrukcją.

W 1934 roku Kaigun Koku Honbu (dowództwo Japońskiej Marynarki Wojennej), wciąż nie posiadając myśliwca pokładowego, po raz kolejny złożyło zapotrzebowanie na tego typu samolot. Tym razem inżynierowie firmy Mitsubishi przedstawili projekt całkowicie metalowego samolotu, oznaczonego jako Ka-14, ze skrzydłami w kształcie spłaszczonej litery W. Maszyna była napędzana 9-cylindrowym silnikiem gwiazdowym Nakajima Kotobuki 5 o mocy 550 KM, który został wybrany ze względu na mniejszą masę niż konkurencyjny Mitsubishi Kinsei A-4. Pierwszy prototyp oblatany 4 lutego 1935 roku okazał się szybszy niż wymagała tego marynarka, ale pojawiły się trudności w jego sterowaniu. W rezultacie w drugim prototypie zastosowano skrzydła proste i mocniejszy silnik Kotobuki 3 o mocy 640 KM. Zbudowano jeszcze dalsze cztery maszyny prototypowe zewnętrznie takie same jak druga maszyna testowa, różniące się tylko w bardzo małym stopniu, przeznaczone głównie do testów różnych jednostek napędowych. Ostatecznie samolot z silnikiem Kotobuki-2-KAI-1 o mocy 580 KM został zaaprobowany przez dowództwo Cesarskiej Marynarki Wojennej i skierowany do produkcji pod oznaczeniem A5M1 lub Myśliwiec Pokładowy Typ 96 Model 1.

Mitsubishi A6M Reisen był najsłynniejszym samolotem japońskim i jednym z najsławniejszych samolotów w historii lotnictwa jako oczywiście legendarny



Widok na mostek lotniskowca *Kaga*, w okresie sprzed przebudowy pokładów lotniczych.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Zero, w kodzie alianckim zwany *Zeke*. Był to podstawowy typ samolotu myśliwskiego Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej w okresie Drugiej Wojny Światowej, jeden z najlepszych myśliwców początkowego okresu wojny. Właściwą nazwą japońską samolotu jest *Reisen* – skrót od *Rei-shiki kanjō-sentōki* – „myśliwiec pokładowy Typ 0”. Cyfra 0 oznaczała końcówkę roku, w którym samolot wprowadzono do produkcji. Oficjalnym amerykańskim oznaczeniem kodowym było imię *Zeke* (lub *Hamp* dla Modelu 32), jednakże znacznie większą popularność zdobyło angielskie tłumaczenie nazwy japońskiej, czyli *Zero*. Stało się ono popularne do tego stopnia, że tak-

że w Japonii spotyka się hybrydowe oznaczenie *Zero-sen*.

Samolot opracował inż. Jirō Horikoshi w 1940 roku. Konstrukcja powstała jako odpowiedź na zamówienie marynarki, która poszukiwała następcy dotychczas używanego myśliwca A5M4. Zamówienie i wymagania postawione przed nowym myśliwcem pokładowym były bardzo wygórowane: prędkość maksymalna w locie poziomym ponad 500 km/h, rozbieg z pokładu okrętu nie więcej niż 70 m. Japońskie lotniskowce w tym *Kaga*, ze względu na swoją modułową konstrukcję, nie miały katapult i samoloty musiały startować „o własnych siłach”. Zdolność do lotu na maksymalnych obro-

Lotniskowiec *Kaga* z lotu ptaka – widoczne trzy pokłady lotnicze. Z dwóch najniższych możliwy był tylko start lekkich samolotów (myśliwskich i bserwacyjnych), wszystkie lądowania odbywały się na pokładzie najwyższym.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



tach silnika przez co najmniej 1,5 godziny, promień działania bojowego nie mniej niż 500 km. Wymagania te były bardzo trudne do spełnienia, a dodatkowy problem wynikał z faktu, że konstruktorzy japońscy, w przeciwieństwie do np. amerykańskich, nie dysponowali silnikiem lotniczym o wystarczającej mocy. Efektem tego była rezygnacja z opancerzenia i samouszczelniających się zbiorników paliwa.

Zero był pierwszym myśliwcem marynarki japońskiej, który nie tylko dorównywał myśliwcom armii, ale je przewyższał. Wiele korzystnych cech samolotu zawdzięczał niskiej masie własnej, dzięki czemu obciążenie powierzchni płata było nieduże i przez to zwrotność maszyny była bardzo dobra. Na samym początku samoloty te odniosły wielkie sukcesy i to właśnie spowodowało powstanie mitu „supermyśliwca”, któremu nie może sprostać żaden z alianckich samolotów. Początkowo rzeczywistość przewaga jakościowa nad samolotami Brewster F2A *Buffalo* i Grumman F4F *Wildcat* była duża, tym bardziej, że japońskie lotnictwo pokładowe miało bardzo dobrych i doświadczonych pilotów. Z czasem sytuacja zaczęła się zmieniać. Zwłaszcza od roku 1943, gdy Amerykanie wprowadzali do służby nowe typy samolotów – myśliwce pokładowe F6F *Hellcat* i F4U *Corsair* oraz myśliwce P-38 *Lightning*, P-47 *Thunderbolt* czy P-51 *Mustang*, które górowały już znacznie nawet nad coraz doskonalszymi modelami A6M. Mit *Zera* zaczął przyskać. Dużą rolę odegrało pozyskanie mało uszkodzonego myśliwca *Zera* przez USA. Po próbach pozorowanej walki wypracowano właściwą taktykę (m.in.: unikanie walki kołowej na tym samym pułapie). Okazało się, że *Zero* nie bardzo nadaje się do prowadzenia wojny obronnej, jest nieopancerzony i bardzo wrażliwy na uszkodzenia. Brak samouszczelniających zbiorników paliwa często prowadził do eksplozji. Wiele samolotów wybuchało po dłuższej serii z 6 karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm amerykańskich myśliwców.

Zero był stosunkowo słabo uzbrojony, zwłaszcza do walki z tak odpornymi maszynami jak myśliwce amerykańskie. Wszystkie wersje miały seryjnie montowane w skrzydłach dwa działka kalibru 20 mm, z zapasem 60 pocisków na działko, i dwa karabiny maszynowe kalibru 7,7 mm w kadłubie, zsynchronizowane ze śmigłem. Oprócz uzbrojenia strzeleckiego myśliwce te mogły przenosić bomby o wadze 60 kg podwieszanych pod skrzydłami. Prędkość maksymalna 565 km/h również przestała wystarczać, gdyż konkurenci osiągałi grubo powyżej 600 km/h: *Hellcat* 625-650 km/h, *Corsair* 635-720 km/h (w zależności od wersji), *Mu-*



Bombowiec nurkujący Aichi D3A „Val” był źródłem niebывалych sukcesów w początkowym okresie wojny na Pacyfiku.
Fot. zbiory Seweryn Fleischer

stang do 712 km/h, a *Thunderbolt* w wersji N nawet 751 km/h. Wysoka zwrotność *Zera* przestała być przewagą, gdy przeciwnicy nie wdawali się już w pojedynki powietrzne, tylko atakowali szybko z przewagą prędkości i wysokości. W 1944 i 1945 roku A6M był już przestarzały i nie był trudnym przeciwnikiem dla alianckich myśliwców. Dodatkowym problemem był fakt, że początkowe sukcesy tak zachwyciły marynarkę, iż prace nad następcą A6M – A7M *Reppu*, zostały bardzo spowolnione. Nie udało się wprowadzić tego samolotu do służby. Japońska marynarka zakończyła wojnę z *Zerami* na pokładach.

Zera przez cały okres wojny pozostawały podstawowymi myśliwcami pokładowymi marynarki japońskiej. Kariera bojowa A6M rozpoczęła się 19 sierpnia 1940 roku w Chinach. Debiut był udany. Potem walki na Pacyfiku: od ataku Pearl Harbor, przez bitwy na Morzu Koralowym, o Midway, krwawe zmagania na Guadalcanalu, klęski na Morzu Filipińskim aż do walk o Okinawę i kapitulację Japonii. Myśliwce te brały udział we wszystkich bitwach toczonych przez lotnictwo marynarki. Pod koniec wojny wiele z tych samolotów było używanych przez formacje *Kamikaze*. Samoloty A6M stacjonujące na *Kaga* przebywały tam w okresie swojej świetności i, mimo wad, jednak zasłużonej sławy.

Aichi D3A (oznaczenie amerykańskie *Val*) to dwumiejscowy japoński pokładowy bombowiec nurkujący z okresu II wojny światowej. Jego konstrukcja była wzorowana na niemieckim samolocie kurierskim Heinkel He 70. Prototyp, początkowo oznaczany AM-17, zbudowano w grudniu 1937 roku. Pierwszy lot, już pod nazwą D3A1,

miał miejsce w styczniu 1938 roku. Samoloty seryjne D3A1 Model 11 produkowane od grudnia 1939 roku miały większą rozpiętość skrzydeł, inną osłonę kabiny i silnik o większej mocy. Dla poprawy stateczności dodano płetwę przed statecznikiem pionowym. Z powodów ekonomicznych zastosowano stałe podwozie.

W czerwcu 1942 roku samolot unowocześniono, zwiększając moc silnika, tak zmodyfikowany samolot nosił oznaczenie D3A2 Model 12. Do produkcji seryjnej trafiła wersja D3A2 Model 22 z powiększonymi zbiornikami paliwa. Zbudowano 470 seryjnych D3A1 i 815 D3A2 w zakładach Aichi i 201 D3A2 w zakładach Shōwa. Razem z prototypami powstało łącznie 1495 maszyn tego typu. Samolot nie osiągał dużej prędkości, ale był zwrotny. Pod tym względem dorównywał myśliwcom, toteż często używano go do zwalczania wrogich bombowców. W czasie ataku na Pearl Harbor samoloty te jako pierwsze uderzyły na port amerykański. Używano ich jeszcze w 1944 roku, choć samoloty te były już wtedy mocno przestarzałe.

Nakajima B5N (oznaczenie amerykańskie *Kate*) był trzymiejscowym pokładowym samolotem torpedowo-bombowym. Zamówienie na ten samolot złożono w 1935 roku. Opracowywana konstrukcja zastąpiła używane wcześniej w marynarce japońskiej pokładowe samoloty bombowe, budowane w układzie dwupłata. Projekt otrzymał nazwę Typ K. Prototyp samolotu, oblatany w styczniu 1937 roku nosił oznaczenie B5N1. Zamontowano w nim hydrauliczny mechanizm składania końcówek płata. Sprawił on jednak problemy i zrezygnowano z niego na rzecz mechanizmu ręcznego.

Pierwsze samoloty seryjne (Model 11) wysłano do Chin, gdzie sprawdzano ich przydatność w warunkach bojowych. W grudniu 1939 roku powstała wersja B5N2 Model 12 z nowym silnikiem o mniejszej średnicy i większej mocy. Do 1941 roku samolot budowano w firmie macierzystej. W następnych latach, do 1943 roku, kontynuowano produkcję w zakładach Aichi Takei Denki K.K. i Dai-Juichi Kaigun Kokusho. Łącznie zbudowano 1150 egzemplarzy tego samolotu, w tym także 30 sztuk wersji szkolnej B5N1-K. Do końca wojny maszyny tego typu służyły w szkołach lotniczych, wykorzystywano je również do ataków *Kamikaze*.

Modernizacja

Pomimo tego, że *Kaga* został później przebudowany niż *Akagi*, to jednak pierwszy został poddany modernizacji mającej na celu polepszenie zdolności przenoszenia samolotów i lepsze ich rozmieszczenie. Te dwie cechy, a także nienajlepsza konfiguracja kominów, niska prędkość i zbyt mały pokład wymagały natychmiastowej poprawy. Jednak od zatwierdzenia planów modernizacji w maju 1933 roku minęło sporo czasu nim 25 czerwca 1934 roku zabrano się do pracy w stoczni Sasebo. Dokładnie w rok później (dla porównania podobna przebudowa *Akagi* trwała prawie trzy lata) modernizacja została zakończona. Poprawiała ona właściwości okrętu w wielu elementach.

Górny pokład lotniczy został powiększony do 248,58 m, po przebudowie części dziobowej i rufowej. Dwa niższe pokła-

dy lotnicze zostały zlikwidowane w celu powiększenia podpokładowych hangarów. Trzecia winda została przystosowana do obsługi dwóch nowych i najniższego hangaru. Powiększona powierzchnia hangarowa zapewniała pomieszczenie maksimum 90 samolotów (72 operacyjnych i 18 rezerwowych). Windy służące do transportu bomb i torped zostały tak przebudowane aby transportowały amunicję bezpośrednio na pokład lotniczy lub do hangaru. Poprzednio wymagało to uciążliwego przeładowywania.

Podczas modernizacji *Kaga* stał się pierwszym japońskim lotniskowcem przystosowanym do aerofiniszów czyli „łapaczy” samolotów. Poprzednie systemy należały klasyfikować bardziej jako wyhamowujące niż łapiące i zostały zastąpione systemem Typu 1 wynalezionym przez Biuro Rozwoju Technologii Transportu. Na następnym etapie zastąpiono go Typem 3, który był także zastosowany na *Akagi*.

W celu zwiększenia prędkości zastosowano nowy napęd i śruby a także wydłużono kadłub (w części rufowej) aby polepszyć współczynnik oporu. W nowej maszynowni znalazły się cztery zestawy turbin Kampon, pracujące w systemie pary zrównoważonej. Każda turbina zawierała części: wysokoprężną, średnioprężną i niskoprężną pracujące na jednym wale napędowym. Oprócz tego na okręcie pracowało osiem turbin olejowych Typu B (Ro) o ciśnieniu 22 kg/cm² przy temperaturze pary 300°C. Kotłownia została powiększona i zostały wydzielone osobne pomieszczenia dla poszcze-

gólnych grup kotłów. Zainstalowano także system chłodzenia spalin oraz system kominowy typu Ryūjō, podobny jak na *Akagi*, lecz o mniejszych rozmiarach. Projektowana prędkość wynosiła 28,5 węzła przy mocy 125 000 KM przy normalnym załadunku. W czasie prób *Kaga* osiągnął 28,34 węzła przy 127 400 KM, przy wyporności 42 700 ton. Zbiorniki paliwa zostały rozbudowane do 7500 ton co zwiększało zasięg do 10 000 mil przy prędkości 15 węzłów.

Przestrzeń górnych hangarów, którą wcześniej zajmowały przewody kominowe wykorzystano do wybudowania pomieszczeń dla dodatkowych członków załogi. Mostek nawigacyjny zlokalizowano na prawej burcie pokładu lotniczego. Jego wyspowa struktura miała poprawić bezpośrednie kierowaniem operacjami lotniczymi.

Modernizację uzbrojenia przeprowadzono zaczynając od zastąpienia przeciwlotniczych dział 120 mm szesnastoma działami kalibru 127 mm Typu 89, w ośmiu podwójnych wieżyczkach (prawa burta: 2 wieże z przodu, 2 z tyłu; burta lewa: 1 wieża z przodu i 3 z tyłu). Dla obrony bezpośredniej zamontowano działka 25 mm Typu 96, oparte na licencji Hotchkiss'a, w jedenaście podwójnych wieżyczkach. Na pokładzie znajdowało się także 6 karabinów maszynowych 6,5 mm Typu 11. Rekonstrukcja pokładu lotniczego wymogła usunięcie podwójnych wież z działami 200 mm, zastąpiły je działa także 203 mm również podwójnie ułożone, tym razem w kazamatach burtowych.

Kaga przy brzegach Japonii. Jednostka już po modernizacji, z jednym ciągłym pokładem lotniczym.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

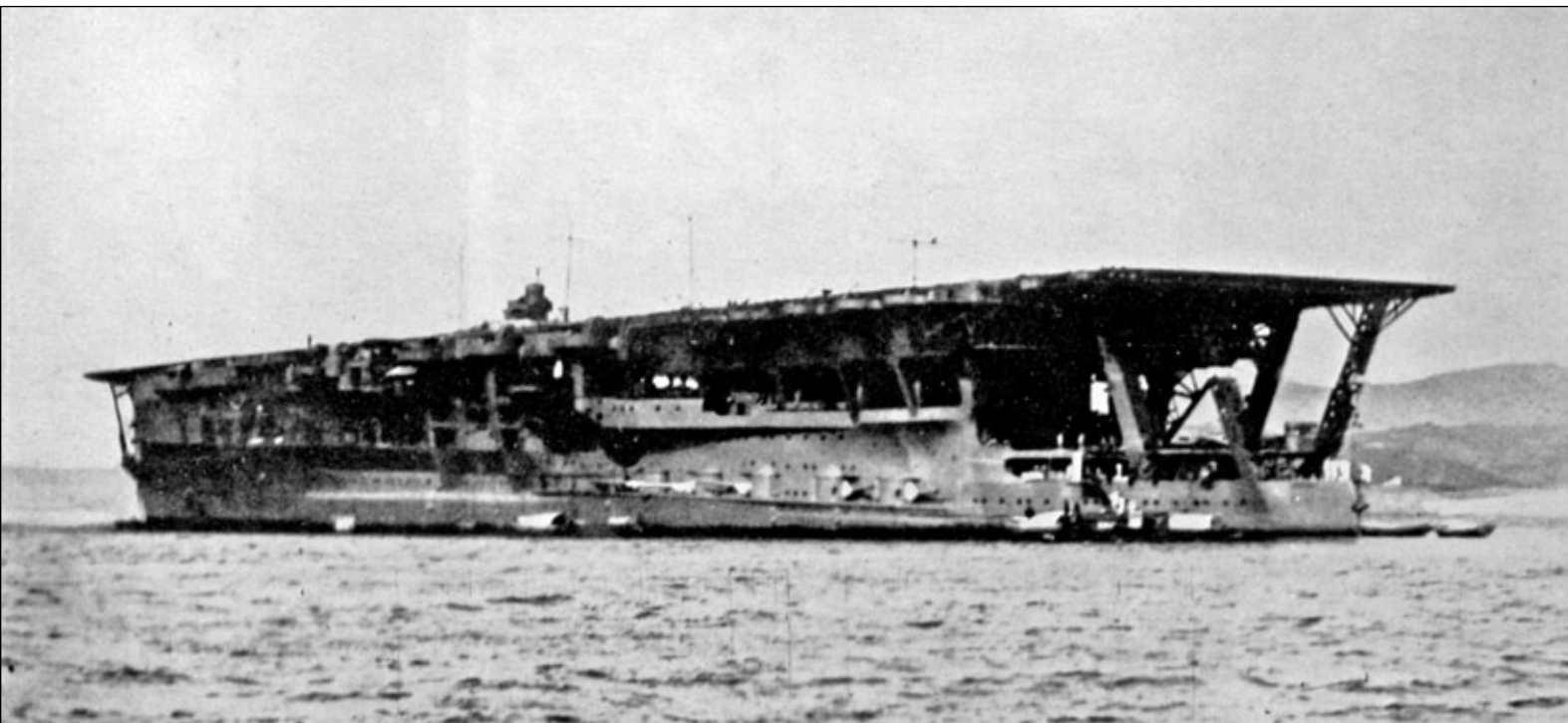


Tabela 1.

Cecha	Przed modernizacją	Po modernizacji
Stocznia	Kawasaki (Kobe)	Sasebo
Położenie stępki	19 lipca 1920	-
Wodowanie	17 listopada 1921	-
Rozpoczęcie konwersji	19 listopada 1923	25 czerwca 1934
Zakończenie prac	31 marca 1928	25 czerwca 1935
Wyporność standardowa	26 900 t	38 200 t
Wyporność testowa	33 693 t	42 541 t
Zanurzenie	7,29 m	9,48 m
Długość	238,5 m	247,65 m
Długość głównego pokładu lotniczego	171,3 m	248,58 m
Szerokość głównego pokładu lotniczego	30,48 m	30,48 m
Ilość hangarów	3	3
Ilość wind	2	3
Ilości samolotów:		
Myśliwskie	16 Typ 3	12 (+3 rezerwowe) Typ 96
Bombowce torpedowe	28 Typ 13	36 (+9) Typ 95
Bombowce nurkujące	-	24 (+6) Typ 94
Rozpoznawcze	16 Typ 10	-
Uzbrojenie:		
200 mm Typ 3	10 (2 x II, 6 x I)	10 (10 x I)
120 mm Typ 10 (plot.)	12 (6 x II)	-
127 mm AA Typ 89 (plot.)	-	16 (8 x II)
25 mm AA Typ 96 (plot.)	-	22 (11 x II)
Turbiny	Brown Curtis	Kampon
Kotły	12 Kampon Typ B	8 Kampon Typ B
Moc	91 000 KM	127 400 KM
Prędkość	27,5 w	28,34 w
Ilość paliwa	3600 t oleju 1700 t węgla	7500 t oleju
Zasięg	8000 Mm/14 w	10 000 Mm/15 w

W trakcie modernizacji wyciągnięto wnioski z „wywrotki” torpedowca *Tomozuru*, która wydarzyła się w marcu 1934 roku. Postarano się obniżyć środek ciężkości w celu zwiększenia poziomu stabilności okrętu. Osiągnięto ten cel zwiększając szerokość okrętu poprzez dobudowanie dodatkowych bąbli przeciwtorpedowych. W sumie modernizację można uznać za sukces – *Kaga* powrócił w połowie 1935 roku na morza jako największy i najsilniej uzbrojony lotniskowiec świata.

Początek służby

Stępka pod okręt *Kaga* położona została w stoczni Kawasaki 19 lipca 1920 roku. Kadłub został wodowany 17 listopada 1921 roku, jeszcze jako pancernik No 7. Jako taki „funkcjonował” w dokumentach do 5 lutego 1922 roku, kiedy to wstrzymano pracę przy jednostce. Kadłub został przetransportowany do stoczni Yokosuka. Prace nad konwersją z pancernika na lotniskowiec oficjalnie rozpoczęły się 13 grudnia 1923 roku i zostały zakończone 31 marca 1928 roku.

Z tą datą został oddany pod komendę komandora Kawamura Giichiro w bazie morskiej w Sasebo.

Wojna japońsko-chińska

Kaga otrzymał samoloty 1 grudnia 1929 roku i jednocześnie został włączony do Połączonej Floty. Lotniskowiec opuścił Sasebo 28 marca 1930 roku i rozpoczął służbę w rejonie Tsigtao. Od 1 grudnia 1930 roku komendę nad jednostką przejął komandor Uno Sekizo. Niecały rok później dowodził już komandor Ōnisi Jirō. Z nim na pokładzie 29 stycznia 1932 roku *Kaga* opuścił Sasebo i pełną parą udał się do Szanghaju. W trakcie tzw. incydentu szanghajskiego ochraniał lądowanie armii japońskiej. Lotniskowce i grupy uderzeniowe przeniosły się do bazy pomocniczej w Kodai. Walki wstrzymano 3 marca, a 22 tegoż miesiąca lotniskowiec powrócił do Japonii przez cieśninę Terashima. Następnym dowódcą, który przejął komendę nad okrętem 28 grudnia 1932 roku był komandor Hara Goro, został on zastąpiony od 14

lutego 1933 roku przez komandora Nomurę Nokouni.

Po przyłączeniu do Połączonej Floty *Kaga* zaczął aktywną służbę. Sytuacja w Chinach zaczynała się pogarszać i *Kaga* 10 sierpnia 1932 roku opuścił Japonię, pod komendą komandora Inagaki Ayao, eskortując konwój udający się przez cieśninę Terashima do północnych Chin. Lotniskowiec przybył do Szanghaju 15 sierpnia 1932 roku, a jego samoloty patrolowały przestrzeń nad miastem. Atak lotniczy na Hangczou 17 sierpnia 1932 roku okazał się katastrofą. Bombowce straciły kontakt z eskortą myśliwców z powodu złej pogody i poleciały na cel bez ochrony. Efekt – po spotkaniu chińskich myśliwców zestrzelonych zostało 11 z 12 bombowców.

Po tym wydarzeniu *Kaga* dostał rozkaz zaokrętowania nowych samolotów myśliwskich typu 96 czyli Mitsubishi A5M *Claude*. Przybył do Sasebo 26 sierpnia 1932 roku i po przyjęciu samolotów na pokład wypłynął następnego dnia. Do 25 września 1937 roku, rzecz jasna pamiętając o rocznej przerwie na modernizację (od czerwca 1934 roku do czerwca 1935 roku), zapewniał wsparcie lotnicze w czasie walk w rejonie Szanghaju m.in. jego samoloty brały udział w pierwszym ataku powietrznym na Nanking – ówczesną stolicę Chin. Samoloty lotniskowca *Kaga* brały także udział w atakach na żeglugę i pozycje wojsk wzdłuż rzeki Jangcy. Operacje te zapewniały wartościowe doświadczenia dla załogi lotniskowca. Dla uzupełnienia zapasów *Kaga* 26 września 1937 roku udał się do Sasebo. Do południowych Chin udał się znowu 4 października, gdzie brał udział w operacjach do 24 października. Ponownie uzupełnił zaopatrzenie w Sasebo 27 października, a opuścił port 1 listopada w celu eskortowania lądowania wojsk w Zatoce Hangchow na południe od Szanghaju, które odbyło się 5 listopada. Lotniskowiec powrócił do Sasebo 17 listopada. Na następną operację wyruszył 21 listopada biorąc udział w ofensywie w okolicach Kantonu trwającej w dniach 24-29 listopada 1937 roku. Do Sasebo powrócił 2 grudnia i od tego dnia komendę przejął komandor Abe Katsuo. Z nowym kapitanem *Kaga* wypłynął z portu i brał udział w atakach na różne cele w południowych Chinach pomiędzy 12 grudnia 1937 roku a 21 stycznia 1938 roku. Cztery dni później z Sasebo udał się do Yokosuka skąd wypłynął 28 lutego. Skierował się do południowych Chin, gdzie m.in. jego samoloty wzięły udział w ataku lotniczym na Kanton i Amoy. Od 12 października *Kaga* zapewniał wsparcie w okupacji Kantonu przez wojska japońskie.

Do Sasebo powrócił 12 grudnia 1938 roku, gdzie przeprowadzono naprawy i mo-



Opuszczone anteny radiowe, w czasie operacji lotniczych na pokładzie lotniskowca *Kaga*.
Fot. zbiory Shizuo Fukui



Komin lotniskowca *Kaga* po modernizacji jednostki.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

dernizacje m.in. aerofiniszera i wyposażenia na mostku. Od 15 grudnia 1939 roku *Kaga* był klasyfikowany jako „okręt specjalnego przeznaczenia” a jego kadłub i uzbrojenie przeszło remont kapitalny. Dokładnie rok później okręt powrócił do aktywnej służby przyłączony do Drugiej Floty.

Pierwsza Flota Lotnicza została sformowana 10 kwietnia 1941 roku, a Pierwsza Flotylla Lotniskowców z *Kaga* oraz *Akagi* stała się jej częścią. Od 1 do 14 maja 1941 roku *Kaga* pozostawał w dokach stoczni Sasebo, skąd udał się 21 czerwca do Zatoki Ariake. Do portu w Yokosuka zawiął 31 czerwca, skąd wypłynął do Tateyama, by powrócić na wody Zatoki Ariake 11 lipca 1941 roku. Nowym dowódcą od 15 września 1941 roku został komandor Okada Jisaku, który okazał się ostatnim kapitanem *Kaga*...

Od 11 do 14 listopada 1941 roku lotniskowiec znów trafił do doków stoczni Sasebo. Następnie 19 września popłynął do Zatoki Tankan, gdzie przybył 22 listopada. Kilka dni wcześniej 17 listopada w Zatoce Saeki, *Kaga* wziął na swój pokład 100 torped specjalnie zaprojektowanych na płytkie wody Pearl Harbor...

Operacja Hawajska (Hawaii Sakusen)

Celem Operacji Hawajskiej było zneutralizowanie Amerykańskiej Floty Pacyfiku w jej bazie w Pearl Harbor, na Oahu, na około 6-12 miesięcy. Niespodziewany

atak po około 30 minutach (sic!) od wypowiedzenia wojny, miał na celu powstrzymanie floty amerykańskiej od ingerowania w trakcie planowanego japońskiego podboju południowo-wschodniej Azji, jej okupacji oraz zyskanie czasu na zbudowanie silnego systemu fortyfikacji wokół nowo zdobytych terenów.

Grupa uderzeniowa wypłynęła z odciętej od świata Zatoki Tankan pod komendą wiceadmirała Nagumo Chūichi 26 listopada 1941 roku. Tworzyło ją 6 lotniskowców: *Kaga*, *Akagi*, *Sōryū*, *Hiryū*, *Shōkaku* i *Zuikaku*. Miały one na swoich pokładach łącznie do 441 samolotów, włączając 54 rezerwowe. Resztę grupy tworzyły: 2 pancerniki (*Hiei* i *Kirishima*), 2 krążowniki ciężkie (*Tone* i *Chikuma*), krążownik lekki (*Abukuma*), 9 niszczycieli (*Tanikaze*, *Urakaze*, *Hamakaze*, *Isokaze*, *Shiranui*, *Kasumi*, *Arare*, *Kagerō* i *Akigumo*), 3 okręty podwodne (*I 19*, *I 21* i *I 23*) oraz 7 zbiornikowców i okrętów zapotrzenia.

Rankiem 8 grudnia 1941 roku okręty osiągnęły punkt około 230 mil morskich na północ od Oahu. O świcie 85 B5N2 *Kate*, 51 D3A1 *Val*, 43 A6M2 *Zero* (*Zeke*), razem 183 samoloty wystartowało z lotniskowców do ataku na okręty i lotniska Oahu.

Półtorej godziny później wystartowała druga fala uderzeniowa z punktu oddalonego o około 200 mil morskich od Oahu i po około 15 minutach w powietrzu było kolej-

ne 54 B5N2 *Kate*, 80 D3A1 *Val* i 36 A6M2 *Zero*. Dwa samoloty *Val* musiały zawrócić z powodu awarii silników. Do ataku szło zatem 167 samolotów. Spośród sił amerykańskich w Pearl Harbor znajdowało się 8 pancerników, 2 ciężkie i 6 lekkich krążowników, 30 niszczycieli, 4 okręty podwodne i kilkadziesiąt jednostek innych klas. Na lotniskach osłonę powietrzną zapewniały zaś 387 samolotów wspieranych przez baterie przeciwlotnicze. W porcie nie było dwóch amerykańskich lotniskowców Floty Pacyfiku, czyli jej najbardziej wartościowych okrętów i głównych celów dla Japończyków. *Lexington* wypłynął z portu 5 grudnia z zadaniem dostarczenia grupy samolotów na wyspę Midway, a *Enterprise* wypłynął 28 listopada z podobnym zadaniem dostarczenia grupy samolotów na wyspę Wake. Rozkaz przygotowania się do ataku wydał komandor porucznik Fuchida Mitsuo. Hasło wzywające do właściwego ataku brzmiało *To! To! To!*, nadane o 07:49. Najbardziej znane z trzech haseł, *Tora! Tora! Tora!*, oznaczało, że wróg został zupełnie zaskoczony. Nadano je o 07:53. Nieprzygotowane siły amerykańskie poniosły spore straty: 5 pancerników zatopionych, 3 pancerniki uszkodzone, 3 krążowniki uszkodzone, 2 niszczyciele zatopione, 1 niszczyciel uszkodzony, 1 inny okręt zatopiony, 3 inne okręty uszkodzone, 188 samolotów zniszczonych, 155 samolotów uszkodzonych, zabitych 2345 żołnierzy

i 57 cywilów, rannych 1247 żołnierzy i 35 cywilów. Samoloty lotniskowca *Kaga* w liczbie 62 (spośród 72 na pokładzie) uczestniczyły w obu falach nalotu. W pierwszej fali brały udział samoloty: 14 *Kate* pod dowództwem komandora porucznika Hashiguri Takashi, 12 *Kate* porucznika Kitajima Kazayoshi i 9 *Zero* porucznika Shiga Yoshio. W drugiej fali leciały: 26 *Val* porucznika Makino Saburo i 9 *Zero*, którymi dowodził porucznik Nikaido Yasushi. Przypisuje im się udział (lub współudział z samolotami *Akagi*) w zniszczeniach okrętów *Nevada*, *Oklahoma*, *Arizona*, *California*, *West Virginia*, *Maryland*. Oprócz tego przypisuje im się oficjalnie (także przez źródła armii amerykańskiej) zniszczenie na lotniskach 29 samolotów USA przy stratach własnych 15 samolotów oraz 28 uszkodzonych.

Kaga po ataku zakotwiczył w Hashirajima a Połączona Flota na Morzu Wewnętrznym. Niedługo po tym ruszył do Kure, a 9 stycznia 1942 roku popłynął do Truk (obecnie Chuuk), gdzie przybył 15 stycznia, czyli dzień później niż *Akagi*.

Rabaul i Kavieng

Wiceadmirał Nagumo zgromadził swoje okręty przy atolu Truk by wziąć udział w Operacji R w Archipelagu Bismarcka. Miała ona na celu zdobycie Rabaul i Kavieng. Miasta te miały kluczową pozycję w południowej części pierścienia obronnego skierowanego przeciwko Australii. Zgrupowanie okrętów miało stanowić dalekie wsparcie.

Grupa składała się z okrętów biorących udział w Operacji Hawajskiej za wyjątkiem: Drugiej Floty i Lotniskowców (*Hiryū* i *Sōryū*), okrętów podwodnych i niektórych jednostek pomocniczych. Okręty zespołu opuściły Truk 17 stycznia 1942 roku i dotarły do punktu startowego dla pierwszego ataku powietrznego o godzinie 05:00 trzy dni później. Start opóźnił się z powodu intensywnego deszczu do 10:00 i wtedy to 109 samolotów (47 *Kate*, 38 *Val* i 24 *Zero*) wystartowało z czterech lotniskowców. Samoloty stoczyły walkę z australijskimi samolotami *Wirraway* i zatopiły norweski frachtowiec, niestety, nie było to udziałem samolotów z *Kaga*, co więcej lotniskowiec ten stracił samolot *Kate* zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą. Dzień później 21 stycznia samoloty z *Kaga* razem z samolotami z *Akagi* zaatakowały Kavieng z równie rozczarującym rezultatem co wcześniejszy atak na Rabaul z tą różnicą, że obyło się bez strat. Następnego dnia przeprowadzono kolejny atak na Rabaul. Samoloty *Val* bombardowały stanowiska obrony wybrzeża (wyeliminowały dwa działa 155 mm), a *Zero* atakowały lotnisko Lakunai (*Zero* z *Akagi* jednocześnie

atakowały inne lotnisko). Dwa samoloty *Val* miały lądowanie awaryjne, ale załogi udało się uratować.

Samoloty *Kaga* wykonały jeszcze 23 stycznia loty w celu zabezpieczenia przestrzeni powietrznej, ale nie napotkały oporu i wróciły bez strat. *Kaga* rzucił kotwice w Truk 25 stycznia 1942 roku, gdzie wiceadmirał Nagumo przygotowywał okręty do kolejnej operacji.

Operacja przeciwko lotniskowcom U.S. Navy

Z początkiem lutego 1942 roku amerykańska flota dokonała kilka nalotów bombowych na cele w grupie wysp Marshalla i Gilberta wykorzystując m.in. lotniskowce *Enterprise* i *Yorktown*. Wiceadmirał Nagumo postanowił zaatakować z zaskoczenia grupę amerykańskich okrętów w pobliżu Wysp Marshalla około 1200 mil morskich od Truk. Płynąca szybko na wschód grupa operacyjna składała się oprócz *Kaga* z: lotniskowców *Akagi* i *Zuikaku*, pancerników *Hiei* i *Kirishima*, krążowników ciężkich *Tone* i *Chikuma*, krążownika lekkiego *Abukuma* i niszczycieli *Urakaze*, *Isokaze*, *Tanikaze*, *Hamakaze*, *Kasumo*, *Arare*, *Kagerō*, *Shiranui*, *Akigumo*. Na lotniskowcach było w sumie 180 samolotów i Nagumo był przekonany o swojej przewadze nad lotniskowcami amerykańskimi. Jednak 2 stycznia 1942 roku o godzinie 23:20 będąc z grupą na pozycji 8°N, 162°36'E wiceadmirał otrzymał rozkaz od dowództwa Połączonej Floty do powrotu... Zmienił kurs o 270° i z prędkością 16 węzłów przybył do Palau 8 stycznia. W trakcie zmiany miejsca cumowania 9 stycznia *Kaga* uderzył w nieoznaczoną na mapie rafę. Pomimo tego, że warunki w Palau pozwalały jedynie na prowizoryczne naprawy, *Kaga* został „połatany” na tyle aby wziąć w operacji przeciw Port Darwin.

Rajd na Port Darwin

Po zdobyciu przez Japonię Kendari 24 stycznia 1942 roku stał się możliwy atak powietrzny na Holenderskie Indie Wschodnie. Siły lotnicze i marynarka USA, Wielkiej Brytanii i Holandii zostały zepchnięte na Jawę, a Port Darwin stał się strategicznym, jako baza tyłowa dla wojsk ABDA (od angielskiego skrótu państw tworzących grupę: American, British, Dutch, Australia). Japończycy byli zdeterminowani wyeliminować ten port i lotnisko poprzez zaskakujący atak podobny do tego na Hawaje.

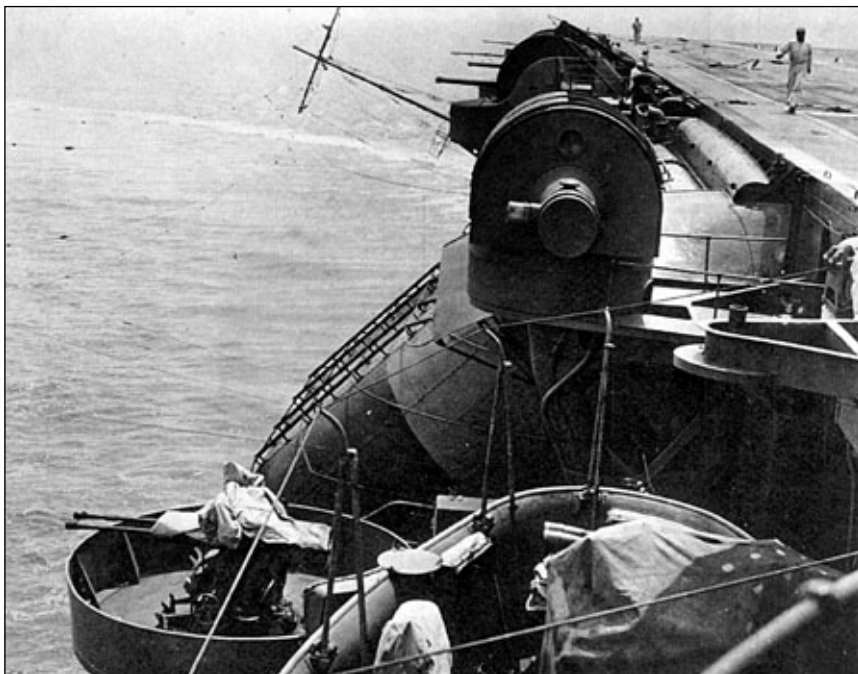
Admirał Yamamoto 7 lutego o godzinie 24:00 rozkazał wiceadmirałowi Naguno przyłączyć się do floty obszaru południowego i 15 lutego grupa popłynęła do Davao. Były w niej: lotniskowce *Kaga*, *Akagi*, *Hiryū* i *Sōryū*, krążowniki *Tone* i *Chikuma* oraz

lekki krążownik *Abukuma* z niszczycielami *Tanikaze*, *Urakaze*, *Isokaze*, *Hamakaze*, *Kasumi*, *Shiranui* i *Ariake*. Grupa skierowała się na zachód przez Cieśninę Manilla na Morze Sunda, aż znalazła się 19 lutego 1942 roku o godz. 06:20 około 240 mil morskich na północ-północny zachód od Portu Darwin. Stąd 188 samolotów (81 *Kate*, 71 *Val*, 26 *Zero*) wzniosło się z pokładów i po zebraniu się w powietrzu odleciało w kierunku Darwin o godz. 07:00 pod dowództwem komandora Fichida Mitsuo.

Nad Wyspami Melville o 07:45 osłona myśliwska objęła prowadzenie grupy a 25 minut później Fuchida dał rozkaz ataku. Pomiędzy 08:20 a 09:20 samoloty atakowały okręty, lotniska i inne obiekty militarne w rejonie Darwin biorąc miasto i jego obronę z zaskoczenia. Zatoka była pełna okrętów i statków. Ośiem z nich w tym: amerykański frachtowiec *Meigs*, brytyjski zbiornikowiec *British Motorist* i amerykański niszczyciel *Peary* zostały zatopione. Czternaście dalszych okrętów zostało poważnie uszkodzonych. Z samolotów przeznaczonych do obrony Timoru 23, włączając w to 10 amerykańskich *Kittyhawków* zostało zestrzelonych lub zniszczonych na ziemi, a dwa dalsze uszkodzone. Pasy startowe i hangary wokół lotnisk zostały zniszczone z kolei przez samoloty bombowe z baz lądowych w Kendari i Ambon, które zaatakowały w tym samym czasie. Japońskie samoloty powróciły na swoje lotniskowce lądując między 10:40 a 11:40. Atak kosztował *Kaga* tylko jeden *Kate* a oprócz tego Japończycy stracili jedynie jeden *Zero* z *Hiryū*. Grupa wycofała się na północny zachód „po drodze” zatapiając amerykańskie frachtowce *Don Sidro* i *Florence D*, które zostały wykryte przez samoloty wracające na *Akagi*, a zatopione zostały przez 9 samolotów *Val* (jeden uległ zniszczeniu) z lotniskowców *Sōryū* i *Hiryū*. Grupa trzymała nadal północno-zachodni kurs i osiągnęła Zatokę Staring o 10:45 dnia 21 lutego 1942 roku.

Blokada Jawy

Niespełna cztery dni później 25 lutego wiceadmirał Nagumo wyszedł w morze do kolejnej operacji. Tym razem grupa uderzeniowa składała się z: lotniskowców *Kaga*, *Akagi*, *Hiryū* i *Sōryū*, pancerników *Hiei*, *Kirishima*, *Haruna* i *Kongō*, krążowników ciężkich *Tone* i *Chikuma*, krążownika lekkiego *Abukuma*, niszczycieli *Maikaze*, *Hagikaze*, *Tanikaze*, *Urakaze*, *Isokaze*, *Hamakaze*, *Shiranui*, *Kasumi*, *Ariake*, *Akigumo*. Niszczyciele *Kuroshio* i *Oyashio* podlegały grupie jedynie w dniach 6-11 marca. Poza tym, w akcji brało udział 5 zbiornikowców. Nagumo miał dwa główne zadania: blokadę zaopatrzenia z Australii, Indii i Cejlonu



Działka przeciwlotnicze kalibru 25 mm na sponsonach przy burcie *Kaga*. Fot. zbiory Shizuo Fukui

dla potrzebującej Jawy oraz zatapianie statków i okrętów próbujących się wydostać z jej rejonu.

W trakcie realizacji powyższych zadań najwyraźniej *Kaga* był nieco oszczędzany. Do osiągnięć grupy można zaliczyć m.in. ostrzelanie i uszkodzenie transportowca lotniczego *Langley*, zatopienie zbiornikowca amerykańskiego *Pesos*, a niedługo później amerykańskiego niszczyciela *Edsall* i holenderskich statków *Madjokerto* i *Enggano*. Grupa przeprowadziła 5 marca 1942 roku atak na najważniejszy port na południowym wybrzeżu Jawy – Tjilatjap z odległości około 230 mil morskich. Udział brały samoloty *Kate*, *Val* i *Zero* z *Sōryū*, *Kate* i *Zero* z *Akagi*. Niestety nie są dostępne informacje odnośnie ilości samolotów i pilotów z innych lotniskowców, w tym z *Kaga*. Po tym ataku 6 marca grupa rozdzieliła się, a *Kaga* odpłynął 15 marca do Sasebo, gdzie dotarł 22 marca.

Do suchego doku trafił 27 marca 1942 roku, gdzie zajęto się nim, a w szczególności uszkodzeniami dna powstałymi po uderzeniu w rafę 9 lutego. Z pewnością uszkodzenia te, jedynie prowizorycznie naprawione w Palau, a ograniczające znacząco prędkość do 18 węzłów, przeszkodziły w aktywniejszej postawie okrętu przez ten czas. W czasie, gdy *Kaga* był remontowany grupa wiceadmirała Nagumo operowała na Oceanie Indyjskim.

Kaga pozostawał w doku do początku maja. Nie zdołał zatem wziąć udziału w Bitwie na Morzu Koralowym. Wreszcie jednak 4 maja 1942 roku *Kaga* wypływa na Morze Wewnętrzne. W Hashirajima spo-

tyka się ponownie z *Akagi*, który przybywa tam 18 maja. Dnia 27 maja 1942 roku o godzinie 06:00 *Kaga* opuszcza Zatokę Hiroshima wypływając do Operacji MI.

Bitwa o Midway

Wróćmy jednak na chwilę do Bitwy na Morzu Koralowym, która odbyła się 7-8 maja 1942 roku. Porównanie strat obu stron wskazywało na niewielkie zwycięstwo Japończyków, którzy zatopili duży lotniskowiec, a także duży zbiornikowiec floty i niszczyciel, tracąc jeden lekki lotniskowiec. Jednakże, wynik bitwy nie był jednoznaczny. Przede wszystkim, na skutek bitwy na Morzu Koralowym Japończycy zostali zmuszeni do poniesienia zamiaru inwazji morskiej Port Moresby. Po raz pierwszy też Aliantom udało się powstrzymać niepokonany dotychczas pochód Japończyków, zadając im przy tym straty i topiąc pierwszy lotniskowiec. Co okazało się istotne, lotniskowce *Shōkaku* i *Zuikaku* nie wzięły udziału w kolejnej bitwie. Po drugiej stronie uszkodzony *Yorktown* został dzięki wielkiemu wysiłkowi ekip stoczniowych pociągownie wyremontowany *nota bene* w Pearl Harbor – na czas, żeby wziąć udział w bitwie o Midway.

Od udanego ataku zaskoczenia na amerykańską bazę na Hawajach aż do marca 1942 roku prawie wszystko układało się po myśli japońskiej admiralicji. Japończycy kontynuowali swój zwycięski marsz na południe, zajmując kolejne obszary Azji. Swoją plan zrealizowali w pełni, biorąc we władanie: Indie Holenderskie, Wyspy Salomona, częściowo Nową Gwineę, Nową Bryta-

nię, Singapur, Hongkong, Filipiny, Malaje. Dalsze plany ekspansji skupiały się na Pacyfiku, gdzie chcieli przejąć Port Moresby w celu przygotowania operacji przeciwko Australii, opanować Aleuty, zabezpieczając tym samym Japonię od północy oraz zdobyć Midway.

Atol Midway jest najbardziej wysuniętą na zachód częścią Łańcucha Hawajskiego i z racji swego położenia geograficznego oraz licznych instalacji wojskowych jest ważnym punktem strategicznym, określonym jako „strażnik Hawajów”. Amerykańska baza na atolu Midway stanowiła ważny punkt strategiczny, którego opanowanie poszerzyłoby kontrolowany przez Japończyków obszar Pacyfiku. Jednak w wykrystalizowanych do marca 1942 roku koncepcjach strategicznych dowódcy Połączonej Floty admirała Yamamoto Isoroku oraz jego szefa sztabu kontradmirała Ugaki Matome inwazja na Midway nie była celem samym w sobie. Przede wszystkim uważali oni, że taki atak zmusi do kontrataku amerykańską Flotę Pacyfiku i umożliwi wydanie jej walnej bitwy. Liczyli przede wszystkim na zwabienie i zniszczenie lotniskowców *U.S. Navy* stanowiących największe zagrożenie dla Japonii. Proponowana przez Yamamoto operacja przeciw Midway miała umożliwić zastawienie gigantycznej pułapki na lotniskowce Floty Pacyfiku. Dodatkowo, przejście Midway zwiększyłoby zasięg japońskiego rozpoznania powietrznego, utrudniając w ten sposób kolejne rajdy amerykańskie w stylu nalotu Doolittle’a.

Bitwa na Morzu Koralowym zakończyła się remisem ze wskazaniem na Japonię i nie wpłynęła na plany Japończyków: nadal dążyli oni do decydującej bitwy, w której chcieli unicestwić flotę amerykańską, a nadarżająca się inwazja zdawała się być idealną okazją do tego. Na ten sam czas postanowiono wyznaczyć operację zajęcia Aleutów. Owa mnogość celów miała się okazać główną słabością japońskiego planu.

Siły, którymi Amerykanie dysponowali do obrony bazy na atolu Midway, wydawały się być skromniejsze niż flota japońska. Japończycy posiadali 4 lotniskowce uderzeniowe, Amerykanie 3, w tym *Yorktown*, który dopiero co został połączony po poprzedniej bitwie. Brak też było równie dużych i szybkich pancerników, które jednakże nie miały już wielkiego znaczenia z uwagi na działalność lotnictwa. Amerykańskie myśliwce pokładowe F4F *Wildcat* miały gorszą zwrotność niż pozbawione opancerzenia, lekkie japońskie myśliwce typu A6M2 *Reisen* (czyli słynne *Zero*), jednak opancerzenie kabiny pilota i silniejsze uzbrojenie sprawiały, iż myśliwiec ten był pierwszym samolotem amerykańskim, mogącym pod-

jąc równorzędną walkę z myśliwcami japońskimi. Warto wspomnieć o „zabójcach” lotniskowców japońskich. Był nim Douglas SBD *Dauntless* (pol. Nieustraszone) bombowiec zwadowczy, pokładowy i nurkujący. Piloci zwali je (od akronimu SBD) *Slow But Deadly*, (pol. Powolny, ale zabójczy). Dla *Kaga* z pewnością...

Zatopienie „Kaga”

Według planu, rankiem 3 czerwca 1942 roku samoloty z lotniskowców miały jednocześnie zaatakować Dutch Harbour na Aleutach oraz Midway. Natomiast 6 czerwca, po bombardowaniu lotniczym i artyleryjskim Midway, atol miał zostać zajęty przez zespół inwazyjny. Zespół ubezpieczający pozostawał pomiędzy Midway a Aleutami w razie pojawienia się amerykańskich sił. Zadaniem zespołu uderzeniowego było natomiast najpierw zbombardowanie Midway, a ewentualnie później zniszczenie amerykańskich lotniskowców.

Amerykanie dowiedzieli się z wyprzedzeniem o zainteresowaniu Japończyków Midway, dzięki złamaniu szyfru japońskiej marynarki JN25. Amerykańskie dowództwo, spodziewając się Japończyków, już w ostatnich dniach maja rozpoczęło loty rozpoznawcze, a flota zajęła pozycję około 300 mil na północny-wschód od Midway. Aż do 3 czerwca loty nie zdawały się na nic, ponieważ Japończycy przemierzali Pacyfik pod osłoną złej pogody. Dopiero tego dnia rano rozpoznawcze zameldowało o dużej formacji okrętów w odległości 700 mil od wysp – japońskie okręty zespołu inwazyjnego zostały dostrzeżone i to na kilka minut przed planowanym zawróceniem samolotu. Tymczasem 3 czerwca Japończycy zbliżyli się na odległość 400 mil do zespołu amerykańskiego, o którego obecności wciąż nie wiedzieli. Zgodnie z przewidywaniami admirała Chestera Nimitza, amerykańskiego głównodowodzącego Floty Pacyfiku, Japończycy już następnego ranka mieli przeprowadzić atak lotniczy na wyspę. Na tę okoliczność ustawił swoją flotę niespełna 200 mil na północny-wschód od wyspy.

Pamiętać należy, że zespół wiceadmirała Nagumo opuścił Japonię z jednodniowym opóźnieniem wobec harmonogramu operacji, wskutek czego data nalotu na Midway musiała zostać przesunięta. Bitwa rozpoczęła się zatem 4 czerwca 1942 roku o 04:30 od startu 108 samolotów do nalotu na instalacje wojskowe na wyspie Midway. Japończycy byli przekonani, że w pobliżu nie ma znaczących sił amerykańskich. Natomiast Amerykanie przechwytyjąc i rozszyfrowując meldunki Japończyków mieli przewagę wiedząc o planach nieprzyjaciela.

Początkowy przebieg bitwy wcale jednak nie był korzystny dla Amerykanów. Znakończone wyszkolenie i doświadczenie pozwalało Japończykom bronić się przed atakami samolotów w niespodziewanej dla nich ilości. Żniwo zaczął zbierać niestety fatalny pomysł połączenia chęci rozbicia floty amerykańskiej i desantu jednocześnie. Na dalszym przebiegu bitwy zaważył czynnik czasu i decyzje podejmowane przez wiceadmirała Nagumo. Po wysłaniu fali samolotów na Midway, zatrzymał on część samolotów na lotniskowcach, przewidując, że w pobliżu może pojawić się amerykańska flota, zważona obecnością Japończyków. Tymczasem, dowódca grupy samolotów atakujących Midway zgłosił konieczność przeprowadzenia drugiego nalotu, w celu zniszczenia lotniska na wyspie. Brak powtórnego nalotu był już błędem popełnionym przez Japończyków w Pearl Harbor. Nagumo zdecydował więc przebroić oczekujące na lotniskowcach samoloty torpedowe w bomby i wysłać je przeciw Midway. Około godziny 07:30 jednak pierwszy japoński samolot zwadowczy dostrzegł wreszcie amerykańskie okręty. Zaszła więc konieczność ponownego przebrożenia samolotów w torpedy. W międzyczasie zaczęły powracać na lotniskowce samoloty znad Midway, które należało przyjąć na pokłady, zatankować i uzbroić. Odwlekło to wysłanie samolotów uderzeniowych przeciw flocie amerykańskiej. Wówczas, około godziny 09:30, zaatakowały amerykańskie samoloty pokładowe, które o godzinie 07:00 zaczęły startować z lotniskowców amerykańskich. Amerykanie nie mogli jednak wciąż przechylić szali zwycięstwa na swoją stronę, a japońscy marynarze i piloci wielokrotnie pokazywali, że są mistrzami swojego rzemiosła. Sytuacja zmieniła się jednak, gdy nadleciały ich kolejne dywizjony – bombowce nurkujące z *Yorktowna* i *Enterprise*. Uwagę japońskich patroli powietrznych zaabsorbował rozpoczęty o godzinie 10:10 nalot samolotów torpedowych. W tej sytuacji całkowicie niespodziewanym przez Japończyków i niemożliwym już dla nich do odparcia okazał się atak dwóch eskadr bombowców nurkujących *Dauntless* z lotniskowca *Enterprise* (VB-6 oraz VS-6) pod dowództwem komandora podporucznika Clarence’a McClusky. Zaskoczyły one lotniskowce o godzinie 10:25, z osłoną myśliwską zajętą zwalczaniem samolotów torpedowych. *Dauntlessy* nurkując z wysokości kilku tysięcy metrów, ułokowały celne bomby w pokładach *Akagi* i *Kaga*.

Wbrew popularnemu pogładowi, pokłady japońskich lotniskowców nie były zastawione licznymi, gotowymi do startu i uzbrojonymi samolotami. Jeden z pilotów z *Kagi* – Takayoshi Morinaga, stwierdził, że jedy-

nie dwa lub trzy samoloty były na pokładzie w momencie ataku. Jednak minimum jedna bomba (spośród czterech celnych) wywołała eksplozję pośród zatankowanych i uzbrojonych samolotów. Jedna z bomb zniszczyła jedynie pokład, inna natomiast zdemolowała mostek i zabiła komandora Okadę. Pozbawiony dowództwa, a przez to sprawnego kierowania akcją pożarniczą *Kaga* zamienił się dość szybko w pływającą pochodnię i o 14:00 wydano rozkaz opuszczenia okrętu. Próby ratowania lotniskowca, wobec awarii silników i braku zasilania zakończyły się niepowodzeniem. Do godziny 17:00 niszczyciele *Hagikaze* i *Maikaze* ratowały ocalałą załogę. O godzinie 19:25 został on dobit dwoma torpedami niszczyciela *Hagikaze* i zatonął na pozycji 30°23'N, 79°17'W wraz z 814 ludźmi załogi.

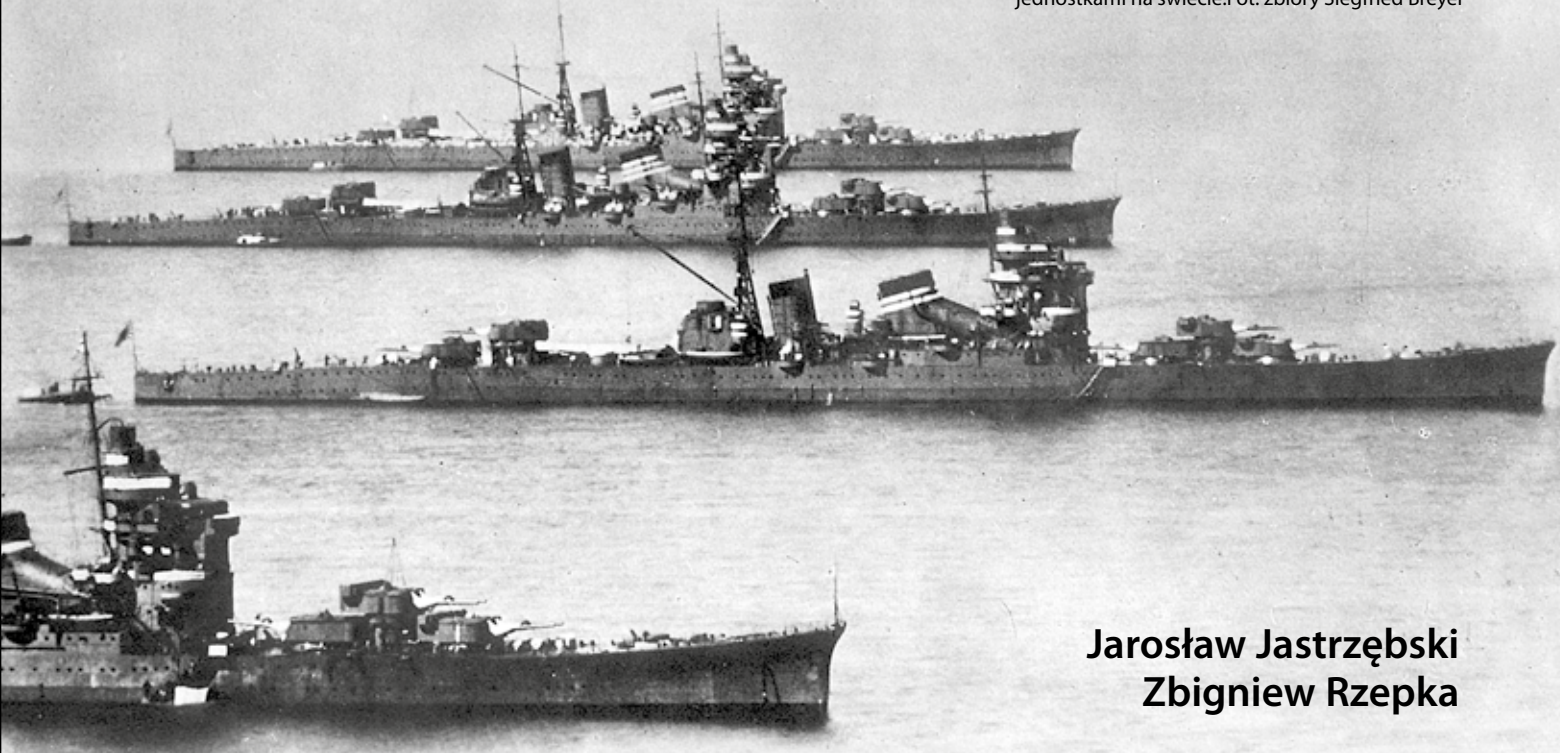
Bitwa o Midway okazała się pierwszą porażką floty japońskiej od 350 lat (tzn. od roku 1592, kiedy to koreański admirał Yi-Sun pobił Japończyków u wybrzeży Korei). Uważana jest ona umownie za punkt zwrotny w walkach na Pacyfiku, po którym Japończycy przeszli do defensywy. Japonia do końca wojny nie odzyskała już inicjatywy strategicznej. Lotniskowiec *Kaga* został oficjalnie skreślony z listy okrętów Imperium Japońskiego 10 sierpnia 1942 roku. Jego koniec można uznać za koniec pewnej epoki.

Epilog – odnalezienie wraku

Połączony zespół Naval Oceanographic Office i Nauticos rozpoczął poszukiwania wraków okrętów zatopionych w bitwie o Midway. We wrześniu 1999 roku odnaleziono fragmenty wraku okrętu w rejonie, gdzie rozgrywała się bitwa na głębokości 17 000 stóp. Po szczegółowych badaniach i konsultacjach z ekspertami Jonem Marshalllem i Davidem Dicksonem w lutym 2000 roku zidentyfikowano te fragmenty jako część górnego pokładu lotniczego największego lotniskowca świata w latach 1935-1942 – *Kaga*.

Ważniejsza bibliografia

1. Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, tom I-II, Warszawa 1994-1995.
2. Fuchida M., Okumiya M., *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Gdańsk 1996.
3. Zalewski K., *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Warszawa 1993.
4. Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej* tom I-II, Warszawa 1994.
5. Jastrzębski J. *Flota japońskich lotniskowców w latach 1920-1945*, cz. I-II, „Okręty Wojenne” 2010, nr 5-6 (103-104).
6. Lengerer H., *Akagi and Kaga*, cz. I-III, „Warship” 1982, nr 2-4 (22-24).
7. czasopisma „Okręty Wojenne”, „Morza, Statki i „Okręty”, „Skrzydłata Polska”.



Jarosław Jastrzębski
Zbigniew Rzepka

Flota japońskich krążowników ciężkich w latach 1922-1945

Wprowadzenie

Japońska Marynarka Wojenna była posiadaczką drugiej co do liczebności floty krążowników ciężkich w dziejach świata. Większą miała tylko *United States Navy*, choć i Wielka Brytania ustępowała cesarskiej flocie tylko nieznacznie. Japońskie krążowniki ciężkie reprezentowały też całą plejadę koncepcji w tej klasie okrętów. Pod tym ostatnim względem, żadna inna marynarka wojenna nie była w stanie konkurować z *Nippon Kaigun*. W sumie, w latach 1922-1940, Japonia wprowadziła do służby 18 krążowników ciężkich (Tabela nr 1).

Bez wątpienia miały one swoje wielkie chwile chwały, ze szczytowym momentem 9 sierpnia 1942 roku – nocnej bitwie pod Savo. Był to błyskotliwy pokaz możliwości cesarskich krążowników, zdolnych do pokonania przeciwnika teoretycznie silniejszego i dysponującego potężniejszymi okrętami. Jednak od 1943 roku, wraz ze wzrostem znaczenia lotnictwa morskiego, ich czas szybko zaczął się chylić ku końcowi. Ostatni ich grupowy występ bojowy miał miejsce w 1944 roku w bitwie pod Leyte i zakończył się ogromnymi stratami, co gorsza bez stosownej rekompensaty w zatopionych jednostkach przeciwnika. Do miana symbolu może urastać

Tabela nr 1. Metryki japońskich krążowników ciężkich

Lp.	Nazwa	Rozpoczęcie budowy	Rozpoczęcie służby	Zakończenie służby
1	<i>Furutaka</i>	05.12.1922	31.03.1926	11.10.1942
2	<i>Kako</i>	17.11.1922	20.07.1926	10.08.1942
3	<i>Aoba</i>	04.02.1924	20.09.1927	28.07.1945
4	<i>Kinugasa</i>	23.01.1924	30.09.1927	14.11.1942
5	<i>Nachi</i>	26.11.1924	26.11.1928	05.11.1944
6	<i>Haguro</i>	16.03.1925	25.04.1929	16.05.1945
7	<i>Myōkō</i>	25.10.1924	31.07.1929	po wojnie
8	<i>Ashigara</i>	11.04.1925	20.08.1929	08.06.1945
9	<i>Atago</i>	28.04.1927	30.03.1932	23.10.1944
10	<i>Takao</i>	28.04.1927	31.05.1932	po wojnie
11	<i>Chōkai</i>	26.03.1928	30.06.1932	25.10.1944
12	<i>Maya</i>	04.12.1928	30.06.1932	23.10.1944
13	<i>Tone</i>	01.12.1934	20.11.1938	24.07.1945
14	<i>Chikuma</i>	01.10.1935	20.05.1939	25.10.1944
15	<i>Suzuya</i>	11.12.1933	15.11.1939	25.10.1944
16	<i>Kumano</i>	05.04.1934	15.11.1939	25.11.1944
17	<i>Mogami</i>	27.10.1931	01.05.1940	25.10.1944
18	<i>Mikuma</i>	24.12.1931	01.05.1940	06.06.1942

Uwaga: Dla krążowników *Mogami*, *Mikuma*, *Suzuya*, *Kumano* podano daty wejścia do służby po przebudowie z krążowników lekkich.

ostatnia bitwa krążownika *Haguro*, pokonanego przez brytyjskie niszczyciele, w tak przecięz preferowanym przez Japończyków nocnym starciu. Ostatecznie tylko 2 krążowniki ciężkie doczekały kapitulacji Japonii 2 września 1945 roku, oba zresztą mocno uszkodzone. Zanim jednak wojna na Pacyfiku dobiegła końca flota cesarskich krążowników ciężkich miała swój znaczący i aktywny udział w sukcesach i porażkach japońskiego oręża, pod względem „pożyteczności” konkurując z lotniskowcami i niszczycielami, a zdecydowanie deklarując pancerniki i krążowniki lekkie. A nie należy też zapominać, że w okresie międzywojennym odegrały swą rolę w utrzymywaniu pozycji Japońskiej Marynarki Wojennej jako trzeciej floty świata, i to nawet większą niż ówczesnie sądzono, a to ze względu na oszustwa w podawaniu ich oficjalnego tonażu.

Geneza klasy krążowników ciężkich

Krążowniki ciężkie (jap. *ittō junyōkan*; *ittō* – pierwsza klasa, *junyōkan* – krążownik) to właściwie jedyna klasa okrętów wojennych, na której powstanie i charakterystyki miały tak wielki wpływ efekty ustaleń konferencji międzynarodowych, ściśle jednej – waszyngtońskiej. Dotychczasowy rozwój różnych klas okrętów wojennych zwanych zbiorczo krążownikami, był w rzeczywistości efektem naturalnego, ewolucyjnego rozwoju. Zazwyczaj motorem wszelkich zmian konstrukcyjnych był postęp techniczny w zakresie uzbrojenia, opancerzenia i napędu, a bezpośrednią ich przyczyną – zbrojenia potencjalnego przeciwnika i próba zdeklasowania jego istniejących lub planowanych okrętów. Stąd tak kręte i często ślepe uliczki w rozwoju krążowników od momentu ich, nie tak w końcu jednoznacznego, momentu powstania.

Można zaryzykować twierdzenie że krążownik ciężki winien być ewolucyjnym następcą krążownika pancernego (jap. *sōkō junyōkan*; *sō* – zasypywać, *kō* – zbroja), pełniąc we flocie te same co on funkcje, przy budowie którego użyto by już jednak najnowszych zdobyczy techniki i wykorzystano świeże doświadczenia wojenne, bezlitośnie obnażające wszelkie wady tak konstrukcyjne, jak i koncepcyjne. Jednak przejęcie pałeczki zostało opóźnione o kilkanaście lat poprzez zabrnienie przez mocarstwa morskie w ślepą uliczkę jaką stały się krążowniki liniowe (jap. *junyōsenkan*), będące *de facto* próbą powiększenia floty okrętów liniowych. Skutkiem tego, pierwsze krążowniki ciężkie, wtedy jeszcze nawet tak nie nazywane, pojawiły się w służbie dopiero po I wojnie światowej. Ich wyróżnikiem była jednokalibrowa artyleria główna, składają-

ca się z co najmniej 6 dział kalibru powyżej 155 mm, w całości rozmieszczonych w wieżach, znajdujących się w osi symetrii okrętu (wyjąwszy oczywiście zaprojektowane wcześniej typu *Hawkins*, będące rozwinięciem lekkich typu *Birmingham*). Od poprzedników różniło ich również zastosowanie turbiny parowej jako źródła napędu. Łączne spełnienie powyższych warunków stanowiło czynnik odróżniający je od krążowników pancernych. Kwestie grubości opancerzenia, ilości i rozmieszczenia uzbrojenia, w tym torpedowego, położenia nacisku na jakiś parametr taktyczny poszczególne marynarki rozstrzygały już indywidualnie. Od powyższej charakterystyki odbiegają wspomniane wyżej brytyjskie krążowniki typu *Hawkins*, które zwyczajowo zaliczane są do klasy ciężkich z powodu kalibru artylerii głównej, lecz należałoby się poważnie zastanowić, czy ze względu na znaczącą różnicę jakości między nimi a ich następcami oraz staroświeckie rozmieszczenie artylerii głównej, w ogóle na to zasługują.

Zasadniczym impulsem do rozwoju krążowników ciężkich były wprowadzenie dla klasy krążowników ograniczenie wyporności standardowej do 10 160 t (10 000 ts), a kalibru dział do 203 mm. Czołowe floty świata zapragnęły oczywiście posiadać jak najwięcej tych największych, które stąd zwano krążownikami traktatowymi lub po prostu waszyngtońskimi.

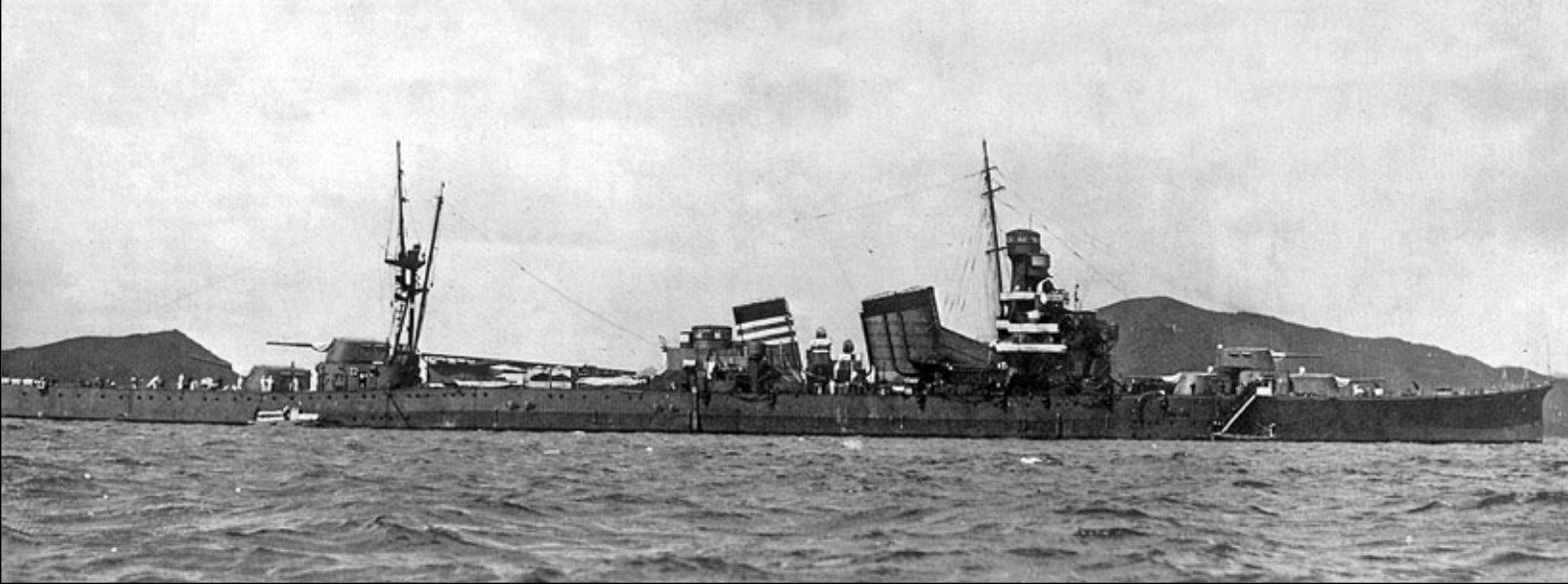
W realiach budownictwa okrętowego krążowniki ciężkie uzbrajano w działka kalibru od 180 mm do 283 mm, rozmieszczone w wieżach liczących od 1 do 3 dział, przy czym, dominującym kalibrem było jednak 203 mm (8"). Przeważały wieże dwudziałowe. A najczęściej spotykane uzbrojenie najcięższe składało się z 8 dział, w czterech wieżach – po dwie na dziobie i rufie, w tzw. superpozycjach, zapewniających optymalne kąty ostrzału. Standard ten dominował we flotach brytyjskiej, francuskiej, włoskiej, niemieckiej i hiszpańskiej (dysponującej *de facto* wersją brytyjskich krążowników typu *county*). Jedynie flota amerykańska, która najdłużej produkowała tą klasę okrętów przyjęła, niemal od początku, jako normę wieże trzydziałowe. Nietypowym kalibrem dział wyróżniały się floty sowiecka (180 mm – 7,1"), brytyjska i argentyńska (190 mm – 7,5"), niemiecka (283 mm – 11"), a do czasu także japońska (200 mm – 7,9"). Niemniej prawie wszystkie te floty przyjęły w końcu kaliber 203 mm jako optymalny, bez wątplenia pod wpływem *U.S. Navy*, która w tym zakresie nie miała najmniejszych wahań. Owa pewność w wyborze kalibru uzbrojenia głównego zdradza rzeczywistego twórcę koncepcji ciężkiego krążownika jako takiego. Dziwny ten kali-

ber, nie wynikający z rzeczywistych potrzeb większości flot i nie będący wynikiem naturalnej ewolucji uzbrojenia okrętu tej wielkości i przeznaczenia, ustalony został na konferencji waszyngtońskiej jako maksymalny możliwy do zainstalowania na krążownikach i lotniskowcach. Wyjaśnieniem jest istniejący już w czasie trwania konferencji projekt budowy okrętu uzbrojonego właśnie w takie działka dla marynarki Stanów Zjednoczonych.

Formalny podział na krążowniki ciężkie (typu A) i lekkie (typu B) wprowadził dopiero pierwszy traktat londyński z 1930 roku. Ustalał on dla krążownika lekkiego maksymalny kaliber dział na 155 mm, utrzymując górną granicę 203 mm dla krążowników ciężkich. Pamiętajmy jednak, że klasyfikacja ta oficjalnie objęła wyłącznie sygnatariuszy układu, zatem kraje Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, Francję, Japonię, Stany Zjednoczone i Włochy, rozciągnięto ją również na Niemcy bilateralnym układem morskim z Wielką Brytanią z 1935 roku. Ten ostatni został jednak wypowiedziany przez Adolfa Hitlera w 1939 roku. Zaś jeszcze wcześniej ograniczenia przestały obowiązywać Japonię i Włochy, które do II traktatu londyńskiego nie przystąpiły. Niemniej w praktyce do końca światowej kariery krążowników ciężkich, poza flotą niemiecką (pancerniki kieszonkowe), nikt nie zbudował takich krążowników z działami powyżej limitu waszyngtońskiego. Natomiast nagminnie przekraczano limitowaną wyporność i to nawet w okresie formalnego obowiązywania traktatów morskich, tu najczęściej na sumieniu mieli Japończycy oraz Niemcy, ale i Amerykanie nie byli tacy całkiem niewinni.

Pierwsza generacja – oczy floty liniowej

Japończycy bacznie przyglądali się działaniom bojowym w I wojnie światowej oraz kierunkowi rozwoju budownictwa okrętowego największych potęg po stronie alianckiej, czyli przede wszystkim Wielkiej Brytanii i Stanom Zjednoczonym. Oczywiście szczególną uwagę zwrócono na bitwę jutlandzką z 1916 roku, której przebieg dawał wiele do myślenia. Przede wszystkim rzucał się w oczy bardzo słaby poziom odporności brytyjskich krążowników liniowych na ostrzał dział ciężkich kalibrów, co poważnie zaniepokoiło Japońską Marynarkę Wojenną, której wszystkie jednostki tej klasy były skonstruowane według identycznych wzorców. Japończycy nie zamierzali rezygnować z krążowników liniowych, ale konieczna była zmiana w podejściu do ich projektowania i ukierunkowanie myślenia w stronę niemieckiej odmiany krążownika liniowego, która w istocie bardziej odpowiadała idei szybkiego pancernika.



Kako – przedstawiciel najstarszego typu japońskich krążowników ciężkich, w pierwotnej konfiguracji uzbrojenia głównego (aż 6 wież jednostanowiskowych!).
Fot. zbiory Shizuo Fukui

Jeszcze przed „Wielką Wojną” uświadomiono sobie również, że używanie tak cennych okrętów do celów drugorzędnych, jak rozpoznanie, eskorta konwojów, itp. jest całkowicie nieekonomiczne. Krążownik liniowy był bowiem faktycznie jednostką, której koszty budowy były porównywalne, a często nawet większe niż klasycznego pancernika. Widoczna stała się potrzeba skonstruowania takiej klasy okrętu, która łączyłaby w sobie wszystkie cechy wymagane od krążownika – zasięg i prędkość przewyższające wymogi stawiane pancernikowi oraz koszty budowy i eksploatacji znacznie niższe niż dla pancernika. Krążownik liniowy tych ostatnich nie spełniał i na tym polegała jedna z podstawowych wad jego koncepcji.

Ze szczególnym zainteresowaniem Japończycy odnieśli się do budowanych pod koniec I wojny światowej brytyjskich krążowników typu *Hawkins*. Znacznie mniejszych niż krążowniki bojowe, ale uzbrojonych w działa kalibru 190 mm (największego umożliwiającego jeszcze ręczne ładowanie), potężniejsze od standardowego uzbrojenia nowoczesnych krążowników lekkich lub rajderów, których na własnych liniach komunikacyjnych Brytyjczycy obawiali się najbardziej. Tak narodził się w Japonii pomysł skonstruowania krążowników rozpoznawczych, których głównym zadaniem było poszukiwanie przeciwnika dla potrzeb własnej floty liniowej.

Krążownik taki musiał posiadać cechy ułatwiające mu wykonanie tej ryzykownej misji. Nigdy nie było wiadomo na co się natknie, a mogły to być nawet siły główne wrogiej floty. Krążownik musiał mieć zatem dużą prędkość umożliwiającą mu odcieranie się od przeważającego przeciwnika (pancerników i krążowników liniowych), najlepiej znacznie powyżej 30 węzłów. Ponieważ obserwacja wzrokowa miała swoje poważne wady, okręt musiał być w stanie prowadzić rozpoznanie walką, zatem musiał posiadać opancerzenie zwiększające jego szanse na przetrwanie krótkiego po-

bytu w zasięgu bojowym wrogich krążowników i niszczycieli. Nie mógł się zaudać zbliżyć, zatem jego artyleria powinna mieć zasięg przekraczający to, czego można się było spodziewać po krążownikach strony przeciwnej. Dzięki temu mógł utrzymywać bezpieczny dystans. Postanowiono uzbroić go w działa kalibru 200 mm, a zatem większe niż brytyjskim typie *Hawkins*. Aby nie marnować szansy na zadanie przeciwnikowi poważniejszych strat w boju spotkaniowym, zamierzano uzbroić okręt w wyrzutnie torped kalibru 610 mm. Nie były to jeszcze słynne „długie lance”, które weszły na uzbrojenie dopiero w latach trzydziestych, ale i tak zwiększona masa głowicy bojowej miała swoje znaczenie, przy bardzo przyzwoitej prędkości maksymalnej sięgającej 38 węzłów, na dystansie 10 000 m.

I właśnie z taką koncepcją krążownika ciężkiego Japonia weszła w konferencję waszyngtońską. Planowano zbudowanie serii 4 okrętów, ostatecznie reprezentujących dwa typy: *Furutaka* i *Aoba*. Dalsze rozwijanie tego podejścia w budowie krążowników ciężkich okazało się jednak szybko nieadekwatne do zmian zachodzących w światowej myśli wojennomorskiej. Postęp w technologiach lotniczych, już w latach dwudziestych czynił z samolotu idealny instrument rozpoznania, zwłaszcza że standardem stawało się wyposażanie ciężkich okrętów we własne hydroplany. Pierwotny japoński pomysł na krążownik ciężki był zatem już od samego początku skazany na porażkę. Dopiero wejście w życie traktatu waszyngtońskiego pięciu mocarstw, w połączeniu z obserwacją poczynąń *Royal Navy* i *U.S. Navy* w zakresie budowy dużych krążowników, wymusiły na *Nippon Kaigun* radykalną zmianę koncepcji. Zanim jednak do tego doszło, Japończycy dokończyli program krążowników rozpoznawczych, bowiem na zaprojektowanie i zbudowanie jednostek nowego wzoru potrzeba było więcej czasu, a mocarstwa anglosaskie, mimo pewnego opóźnienia w swych programach

zbrojeniowych, nie zamierzały pozwolić Krajowi Kwitnącej Wiśni wysforować się naprzód w budownictwie lepszych okrętów.

Typ „Furutaka”

Furutaka był pierwszym typem japońskiego krążownika ciężkiego, poprzednikiem typu *Aoba*. Zaplanowano i ukończono 2 okręty tego typu: *Furutaka*, *Kako*. Produkcję rozpoczęto w Japonii w latach 1922-1926.

Furutaka był chronologicznie pierwszym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodziła się od góry *Furutaka* (jap. *Furutaka-san*) na wyspie *Etajima* w Zatoce Hiroszimskiej (jap. *Hiroszima-wan*). Był budowany przez firmę *Mitsubishi* w jej stoczni w *Nagasaki*.

Kako był chronologicznie drugim wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodziła się od rzeki *Kako* (jap. *Kako-gawa*), uchodzącej do Morza *Harima* (jap. *Harima-nada*), stanowiącego część japońskiego Morza Wewnętrznego (jap. *Sentonai-kai*). Co prawda, w 1905 roku przyjęto w Japońskiej Marynarce Wojennej zasadę, że duże krążowniki (głównie pancerne, a później także liniowe i ciężkie) będą otrzymywać nazwy wywodzące się od gór, jednak dla *Kako* uczyniono wyjątek. Owe niecodzienne wówczas odstępstwo od reguł okręt zawdzięczał zbiegowi okoliczności. Otóż pierwotnie imię to zarezerwowano dla krążownika lekkiego typu *Sendai*, pod który stępkę położono 15 lutego 1922 roku, miał to być czwarty okręt tego typu. Jednak już 17 marca tego samego roku jego budowę przerwano. Japońska Marynarka Wojenna uznała, że krążowników lekkich, uzbrojonych w działa kalibru 140 mm, ma na razie dość, a w świetle postanowień Traktatu Pięciu Mocarstw, podpisanego w Waszyngtonie 6 lutego 1922 roku, istotne było przyspieszenie prac nad projektowanymi od 1920 roku krążownikami z artylerią kalibru 200 mm. Niejako w formie rekompensaty za przerwanie konstrukcji postanowiono już wybraną nazwę

Tabela nr 2. Charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu *Furutaka*

Cecha	Wejście do służby	Początek wojny na Pacyfiku
Wyporność	8250 t	9500 t
Długość	185 m	185 m
Szerokość	16 m	17 m
Zanurzenie	6 m	6 m
Prędkość	34 w	33 w
Zasięg	6 000 Mm	7 900 Mm
Lotnictwo	1 wsam.	2 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	6 × 200 mm	6 × 203 mm 4 × 120 mm
	4 × 76 mm	8 × 25 mm
	2 × 8 mm	4 × 13 mm
Uzbrojenie torpedowe	12 × 610 mm	8 × 610 mm

Uwaga: W tej i następnych tabelach podano: wyporność standardową w tonach metrycznych (1 t = 1 000 kg), z zaokrągleniem do 50 ton – dla jednostek o wyporności do 10 000 ton, i do 100 ton – dla jednostek o wyporności powyżej; długość i szerokość maksymalną z dokładnością do 1 metra; zanurzenie przy wyporności standardowej z dokładnością do 1 metra; prędkość maksymalną z dokładnością do 1 węzła; zasięg maksymalny z dokładnością do 100 mil morskich; lotnictwo obejmuje maksymalną ilość okrętowych wodnosamolotów; kaliber artylerii i torped podano w zaokrągleniu do 1 milimetra, przy czym najpierw podano liczbę luf albo rur torpedowych, a po znaku mnożenia ich kaliber.

Kako przydzielić jednemu z nowych krążowników ciężkich. Powody tego dość specyficznego zabiegu nie są jasne, ale najprawdopodobniej chodzi o sprawy finansowe. Jak można się domyślać środki budżetowe przyznane pierwotnie na krążownik lekki postanowiono wykorzystać do produkcji krążownika ciężkiego, zachowanie nazwy, która już zapewne przewijała się w rozmowach na linii Ministerstwo Marynarki Wojennej – parlament, prawdopodobnie ułatwiałoby finalizację programu jednostek typu *Furutaka*. *Kako* był budowany przez firmę Kawasaki w jej stoczni w Kobe.

Były to jeszcze okręty parametrami nie sięgającymi górnej granicy traktatu waszyngtońskiego, gdyż ich koncepcja powstała znacznie wcześniej. Miały być budowane jako krążowniki rozpoznawcze. Japończycy zatem dość prędko zorientowali się, że do realizacji takich zadań lepsze będą mniejsze jednostki niż krążowniki liniowe. Program tych ostatnich był co prawda do 1922 roku rozwijany, lecz cztery jednostki typ *Akagi*, uzbrojone w artylerię 410 mm, oraz cztery kolejne, których uzbrojenie miało składać się z dział 460 mm, były przewidywane jako szybkie skrzydło floty liniowej, a w zasadzie miały działać jako druga flota pancerników. Poza tym, ich produkcja została zaprzestana postanowieniami wspomnianego Traktatu Pięciu Mocarstw.

Choć Japończycy bardzo się starali, krążowniki typu *Furutaka* trudno było zaliczyć do jednostek udanych, a zwłaszcza perspektywicznych. To co szczególnie rzuca się w oczy to zastosowanie zupełnie anachronicznego rozmieszczenia artylerii głównej w sześciu jednodziałowych wieżach (przewyższając jednak *Hawkinsy* umieszczeniem wszystkich w osi symetrii i w zamkniętych

wieżach). Spowodowało to tak duże zwiększenie powierzchni wymagającej opancerzenia, że jego grubość musiała zostać ograniczona i w zasadzie jednostka w żadnym miejscu nie była odporna na ostrzał dział o kalibrze artylerii choćby zbliżonym do własnej. W okresie międzywojennym krążowniki *Furutaka* i *Kako* przechodziły dwie poważne modernizacje, nie licząc drobniejszych modyfikacji. Pierwszą w latach 1931-1933. Drugą i najpoważniejszą w latach 1936-1939. Ta ostatnia wiązała się m.in. z zastąpieniem wież jednodziałowych, trzema wieżami dwudziałowymi, co zdecydowanie unowocześniło ich sylwetkę, jednak nie mogło zniwelować wszystkich ujemnych konsekwencji pierwotnej konfiguracji uzbrojenia głównego. Dodatkowo nowo zamontowane wieże mieściły armaty nieco większego kalibru – 203 mm. Okręty uzyskały uzbrojenie o nowocześniejszych parametrach bojowych. Z drugiej strony, aby jednostki nieco odciążyć, zredukowano ich uzbrojenie torpedowe. Pomimo niewielkiego spadku prędkości, wydaje się, że ostatnia modernizacja poprawiła wartość bojową krążowników typu *Furutaka*. Tabela nr 2 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników tego typu w momencie wejścia do służby oraz wybuchu wojny na Pacyfiku.

Typ „Aoba”

Aoba był drugim typem japońskiego krążownika ciężkiego, następcą typu *Furutaka* i poprzednikiem typu *Myōkō*. Zaplanowano i ukończono 2 okręty tego typu: *Aoba*, *Kinugasa*. Produkowano je w Japonii w latach 1924-1927.

Początkowo planowano kontynuować produkcję jednostek typu *Furutaka*, jednak podstawowa wada – przestarzały sposób rozmieszczenia uzbrojenia głównego była tak oczywista, że postanowio-

no o znacznej modyfikacji projektu. W ten sposób powstały dwa kolejne cesarskie krążowniki waszyngtońskie, jako wersja rozwojowa poprzedniego typu. Choć nowe krążowniki miały identyczną liczbę dział kalibru 200 mm, to od początku rozmieszczono je w trzech dwulufowych wieżach. Także od razu zamontowano na nich uniwersalne armaty kalibru 120 mm.

Aoba był chronologicznie trzecim wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Aoba* (jap. *Aoba-san*), na wyspie Honshu. Był budowany przez firmę Mitsubishi w jej stoczni w Nagasaki.

Kinugasa był chronologicznie czwartym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Kinugasa* (jap. *Kinugasa-san*), również na wyspie Honshu. Był budowany przez firmę Kawasaki w jej stoczni w Kobe.

W okresie międzywojennym okręty przeszły tylko jedną poważną modernizację w latach 1938-1940, oczywiście nie licząc drobniejszych modyfikacji. Tabela nr 3 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników typu *Aoba* w momencie wejścia do służby oraz wybuchu wojny na Pacyfiku.

Druga generacja – szybkie skrzydło floty liniowej

Japończycy bacznie przyglądali się krążownikom ciężkim budowanym i projektowanym przez pozostałe mocarstwa morskie. Analiza wykazała, że wszystkie one wznoszą okręty większe i silniej uzbrojone w artylerię. W połączeniu z przewidywanym zanikiem znaczenia funkcji rozpoznawczych w zakresie zadań zakładanych dla krążowników ciężkich, oznaczało to konieczność przygotowania konstrukcji odpowiadających zupełnie innemu modelowi taktycznemu.

Od powstania klasy krążowników liniowych jednym z podstawowych zadań dla

no o znacznej modyfikacji projektu. W ten sposób powstały dwa kolejne cesarskie krążowniki waszyngtońskie, jako wersja rozwojowa poprzedniego typu. Choć nowe krążowniki miały identyczną liczbę dział kalibru 200 mm, to od początku rozmieszczono je w trzech dwulufowych wieżach. Także od razu zamontowano na nich uniwersalne armaty kalibru 120 mm.

Aoba był chronologicznie trzecim wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Aoba* (jap. *Aoba-san*), na wyspie Honshu. Był budowany przez firmę Mitsubishi w jej stoczni w Nagasaki.

Kinugasa był chronologicznie czwartym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Kinugasa* (jap. *Kinugasa-san*), również na wyspie Honshu. Był budowany przez firmę Kawasaki w jej stoczni w Kobe.

W okresie międzywojennym okręty przeszły tylko jedną poważną modernizację w latach 1938-1940, oczywiście nie licząc drobniejszych modyfikacji. Tabela nr 3 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników typu *Aoba* w momencie wejścia do służby oraz wybuchu wojny na Pacyfiku.

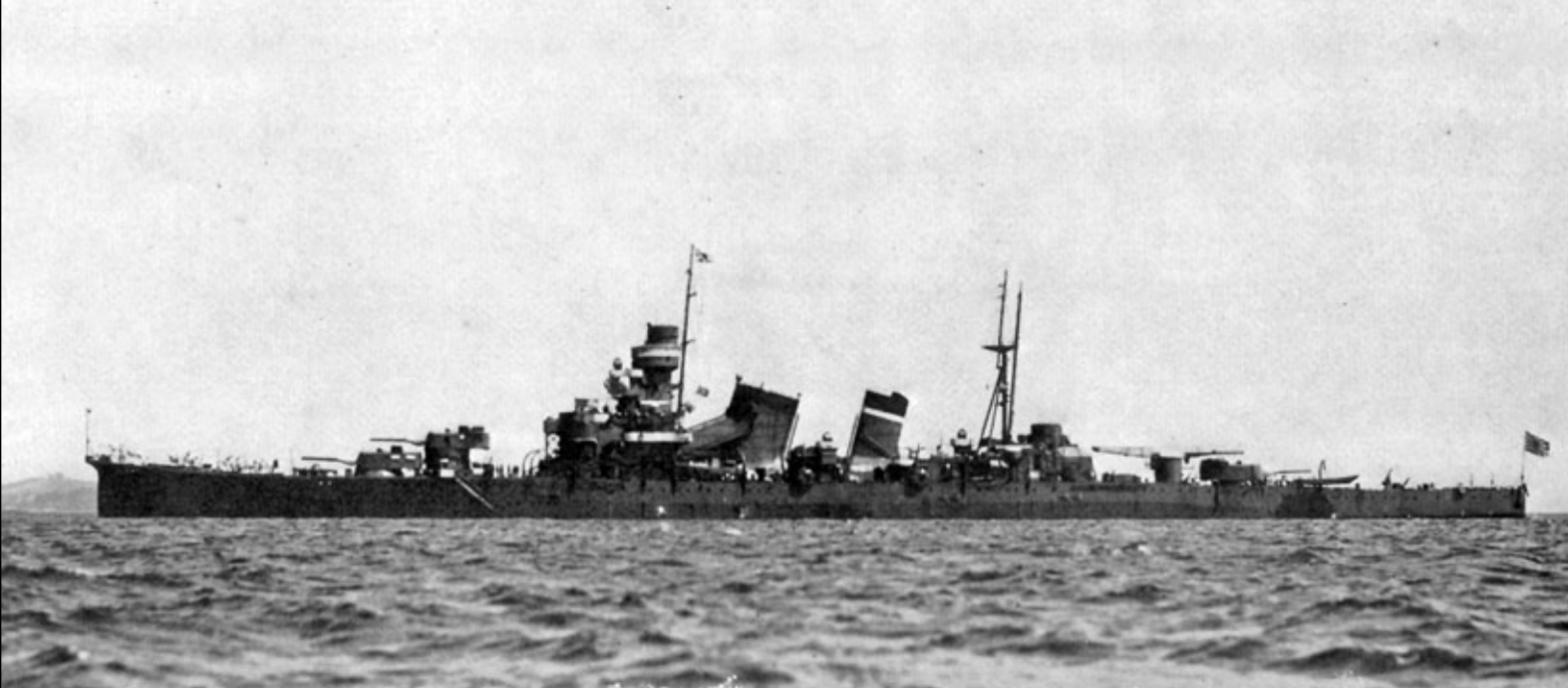
Druga generacja – szybkie skrzydło floty liniowej

Japończycy bacznie przyglądali się krążownikom ciężkim budowanym i projektowanym przez pozostałe mocarstwa morskie. Analiza wykazała, że wszystkie one wznoszą okręty większe i silniej uzbrojone w artylerię. W połączeniu z przewidywanym zanikiem znaczenia funkcji rozpoznawczych w zakresie zadań zakładanych dla krążowników ciężkich, oznaczało to konieczność przygotowania konstrukcji odpowiadających zupełnie innemu modelowi taktycznemu.

Od powstania klasy krążowników liniowych jednym z podstawowych zadań dla

Tabela nr 3. Charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu *Aoba*

Cecha	Wejście do służby	Początek wojny na Pacyfiku
Wyporność	8650 t	10 800 t
Długość	185 m	185 m
Szerokość	16 m	18 m
Zanurzenie	6 m	6 m
Prędkość	34 w	34 w
Zasięg	7000 Mm	8200 Mm
Lotnictwo	1 wsam.	2 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	6 × 200 mm	6 × 203 mm 4 × 120 mm
	4 × 120 mm	8 × 25 mm
	2 × 8 mm	4 × 13 mm
Uzbrojenie torpedowe	12 × 610 mm	8 × 610 mm



Aoba – prototypowa jednostka drugiego typu japońskich krążowników ciężkich. Ulepszona wersja jednostek typu *Furutaka*, identyczną liczbę dział kalibru 200 mm rozmieszczono jedynie w 3 dwulufowych wieżach.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

nich przewidzianych była rola szybkiego skrzydła floty, zdolnego do okrążania przeciwnika, krótkich wypadów prowokacyjnych, pościgu oraz misji wymiatających, w których szybkość działania miała większe znaczenie niż siła dział i pancerza. Doświadczenia I wojny światowej poważnie podkopały wiarę w krążowniki liniowe, jednak ostatecznym ciosem dla wyżej zarysowanej roli tych jednostek były rezultaty konferencji waszyngtońskiej. Zrównywała ona pancerniki i krążowniki liniowy, umieszczając je w jednej kategorii (okrętów głównych, ang. *capital ships*), do której stosowały się identyczne ograniczenia jakościowe i ilościowe. Zablokowano też, z nielicznymi wyjątkami, na piętnaście lat budowę nowych okrętów liniowych. W ten sposób niejako „wymuszono” na flotach traktowanie pancerników i krążowników liniowych, jako jednej klasy o identycznym zastosowaniu. Gorzej, że dwie dekady pokoju między mocarstwami sprawiły, że uwierzyli w to nawet liczni admirałowie na najwyższych szczeblach dowodzenia, co miało przynieść w latach II wojny światowej nader opłakane skutki. Najbardziej wyrazistym, choć bynajmniej nie jedynym, tego przykładem był tragiczny koniec brytyjskiego krążownika liniowego *Hood*.

Japonia wyciągnęła wnioski ze stanu rzeczy zapisanego w Waszyngtonie. Uznała, że krążowniki ciężkie, których liczebności do 1930 roku ograniczenia traktatowe nie obejmowały, mogą pełnić właśnie rolę owego szybkiego skrzydła własnej floty liniowej, z zachowaniem możliwości przewidzianych dla krążowników rozpoznawczych. Mając świadomość, że ich pierwsze krążowniki traktatowe nie dorównywały konstrukcjom innych państw, postanowili odtąd budować okręty sięgające oficjalnie górnej granicy wyporności traktatowej, a w rzeczywistości

znacznie ją przekraczających. Najsilniejsze uzbrojenie, nie wzbudzające podejrzeń u pozostałych sygnatariuszy układu waszyngtońskiego, obejmowało 10 dział 200 mm i takie właśnie przyjęto za standard. Samo z siebie było już dość ciężkie, tak ze względu na samą ilość luf jak i z powodu nie najnowocześniejszego rozmieszczenia ich w wieżach dwudziałowych, z dość znacznie ograniczonymi kątami ostrzału dla przynajmniej jednej z nich. Odpowiednie ich rozmieszczenie na jednostce, od której wymagano osiągania wysokich (a nawet bardzo wysokich jak na okręt tej wielkości) prędkości, a więc z proporcjonalnie dużą siłownią i długim a wąskim kadłubem nie było łatwe, stąd próby różnej aranżacji architektury kadłuba. Od okrętów oczekiwano aktywnego zwalczania floty liniowej przeciwnika, dlatego miały być bardzo szybkie i silnie uzbrojone w broń torpedową, która miała być ich podstawowym atutem w takich akcjach. Opancerzenie jednostek było zdecydowanie najsłabszą ich stroną. Podsumowując można stwierdzić, że konstrukcja okrętów odzwierciedlała dynamiczną i ofensywną doktrynę użycia floty, preferując szybkość i siłę ataku nad zdolnością przetrzymania ciosu przeciwnika.

Atak torpedowy na jednostki o potężniejszym uzbrojeniu artyleryjskim wymagał dużej prędkości, umożliwiającej szybkie podejście na pozycję strzału i równie szybki odwrót, nawet w walkach nocnych – a w przypadku krążowników ciężkich przede wszystkim o takich myśłano. Tylko w ten sposób można było maksymalnie skrócić czas pozostawania pod ogniem nieprzyjaciela. W istocie spodziewano się uzyskać okręty o możliwościach pozwalających na szarżę torpedową w stylu niszczycieli, choć oczywiście w ciemnościach i przy sprzyjających warunkach taktycz-

nych. Prędkość nowych krążowników jedynie minimalnie odstawała od właśnie planowanych niszczycieli typu *Fubuki*, które jak miano nadzieję będą w stanie przechylić szalę zwycięstwa na korzyść *Nippon Kaigun* w ewentualnej konfrontacji z amerykańską Flotą Pacyfiku. Należy jednak podkreślić, że w japońskiej koncepcji bitwy morskiej flotyllę niszczycieli i flotyllę krążowników miały oddzielne i całkowicie autonomiczne zadania, co oczywiście nie wykluczało możliwości współpracy w razie potrzeby.

Odkąd, po zakończeniu wojny rosyjsko-japońskiej, stało się jasne, że potencjalnie głównym wrogiem Japonii na morzu będą Stany Zjednoczone, powstało pytanie jak zneutralizować ilościową przewagę nieprzyjaciela, oczywistą w świetle różnicy potencjałów gospodarczych obu krajów. Japończycy zaczęli stopniowo wypracowywać koncepcję tzw. decydującej bitwy, która jednak szybko przekształciła się w istocie w decydującą kampanię. Choć w dalszym ciągu przyznawano pancernikom funkcję rozstrzygania bitew, to coraz szerzej zaczęto zastanawiać się nad problemem wyrównania szans przed takim ostatecznym starciem.

Od I wojny światowej Japończycy zintensyfikowali prace nad torpedami kalibru 610 mm o imponującej sile rażenia, zasięgu, prędkości i niezawodności. Prace doskonalące tą broń trwały zresztą do wojny na Pacyfiku, przynosząc w efekcie słynny typ pocisku podwodnego zwany „długą łańcą”. W latach dwudziestych torpedy tego kalibru nie były jednak jeszcze tak doskonałe, choć i tak pod wieloma względami przewyższały światowe odpowiedniki. Broń ta miała być głównym atutem niszczycieli, które zamierzano rzucić całymi flotyllami na podążającą w stronę Japonii amerykańską flotę liniową. Aby zwiększyć szanse na przeżycie

okrętów i ich załóg, zdecydowano się na przyjęcie wariantu bitwy nocnej. Do czasu masowego pojawienia się na pokładach okrętów radaru, wróg był skazany na obserwację wzrokową, która w ciemnościach była bardzo utrudniona i ograniczona w zasięgu. Japończycy sporo zainwestowali w doskonały sprzęt optyczny, reflektory i flary oświetlające, by wypracować w takim starciu jak największy margines przewagi. Dodali do tego żmudne, ale bardzo efektywne szkolenie, osiągając w walkach nocnych mistrzostwo, czego dowiedli wielokrotnie w 1942 roku. Ich przewagę w tej dziedzinie zdołał zniwelować dopiero radar.

Kolejnym elementem decydującej kampanii stały się okręty podwodne, które wysunięte na dalekie przedpola własnej floty miały szarpać Amerykanów w dzień i w nocy. Na początku lat dwudziestych zaczęto rozważać aktywne włączenie do niej również krążowników ciężkich. Tak właśnie narodziła się koncepcja okrętów typu *Myōkō*, której Japończycy będą, z jednym wyjątkiem, wierni już do końca.

Typ „Myōkō”

Myōkō był trzecim typem japońskiego krążownika ciężkiego, następcą typu *Aoba*, a poprzednikiem typu *Takao*. Zaplanowano i zbudowano 4 okręty tego typu: *Ashigara*, *Haguro*, *Myōkō*, *Nachi*. Produkowano je w Japonii w latach 1924-1929.

Nachi był chronologicznie piątym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Nachi* (jap. *Nachi-san*) na wyspie

Honsiu. Był budowany przez państwową stocznice w Kure.

Haguro był chronologicznie szóstym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Haguro* (jap. *Haguro-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Mitsubishi w jej stoczni w Nagasaki.

Myōkō był chronologicznie siódmym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Myōkō* (jap. *Myōkō-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez stocznice państwową w Yokosuka.

Ashigara był chronologicznie ósmym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Ashigara* (jap. *Ashigara-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Kawasaki w jej stoczni w Kobe.

Japończycy koniecznie chcieli maksymalnie wykorzystać granice określone w traktacie waszyngtońskim dla tej klasy jednostek. A szczerze powiedziawszy od początku zamierzali znacznie przekroczyć dopuszczalną wyporność. Przy czym, pragnęli uzyskać jednostki silnie uzbrojone, ale i szybkie. Właśnie prędkość była tą cechą, którą najłatwiej było ukryć, a była imponująca, i nawet

Tabela nr 4. Charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu *Myōkō*

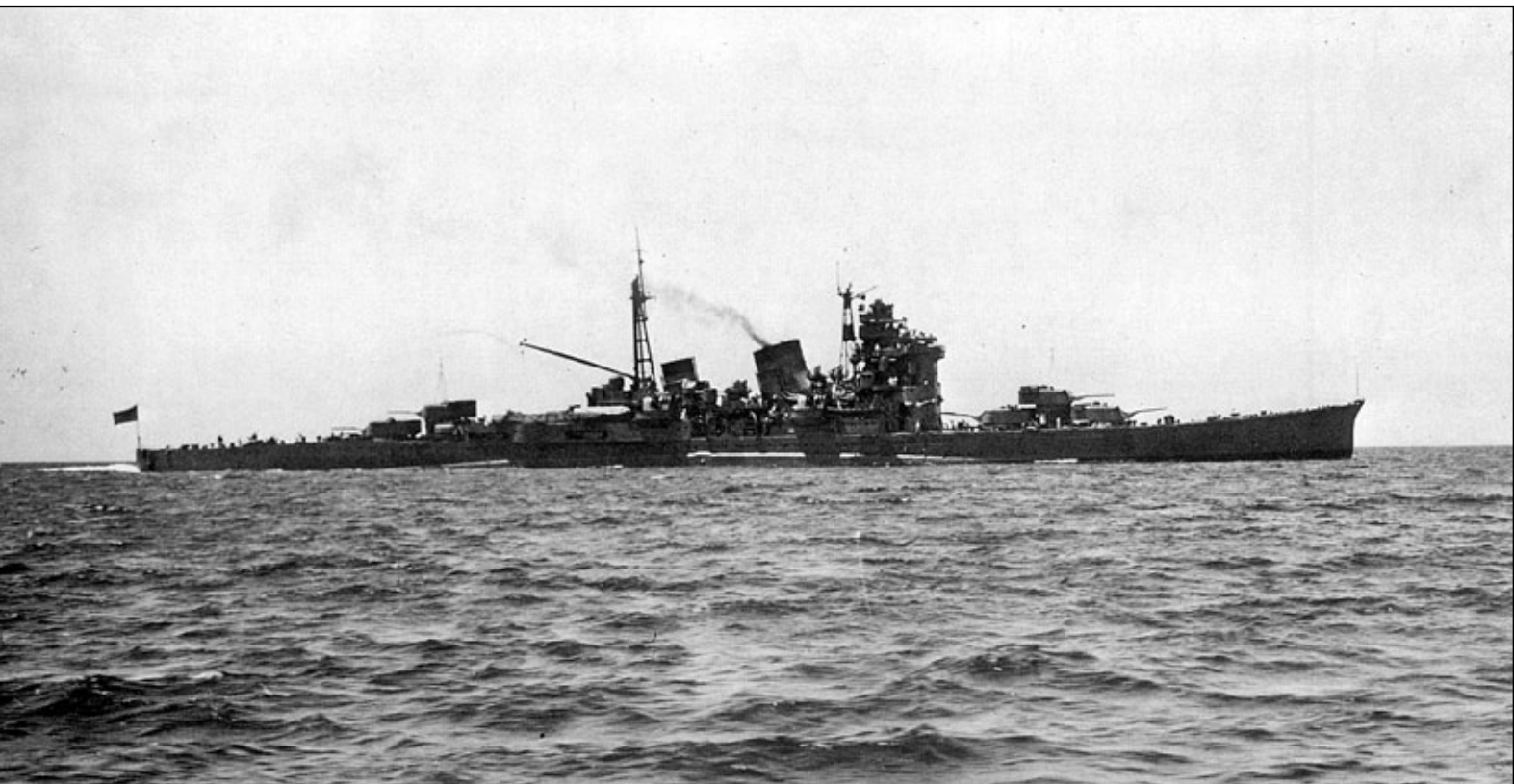
Cecha	Wejście do służby	Początek wojny na Pacyfiku
Wyporność	10 700 t	12 500 t
Długość	204 m	204 m
Szerokość	18 m	21 m
Zanurzenie	6 m	7 m
Prędkość	36 w	34 w
Zasięg	7000 Mm	7500 Mm
Lotnictwo	1 wsam.	3 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	10 × 200 mm 6 × 120 mm 2 × 8 mm	10 × 203 mm 8 × 127 mm 8 × 25 mm 4 × 13 mm
Uzbrojenie torpedowe	12 × 610 mm	16 × 610 mm

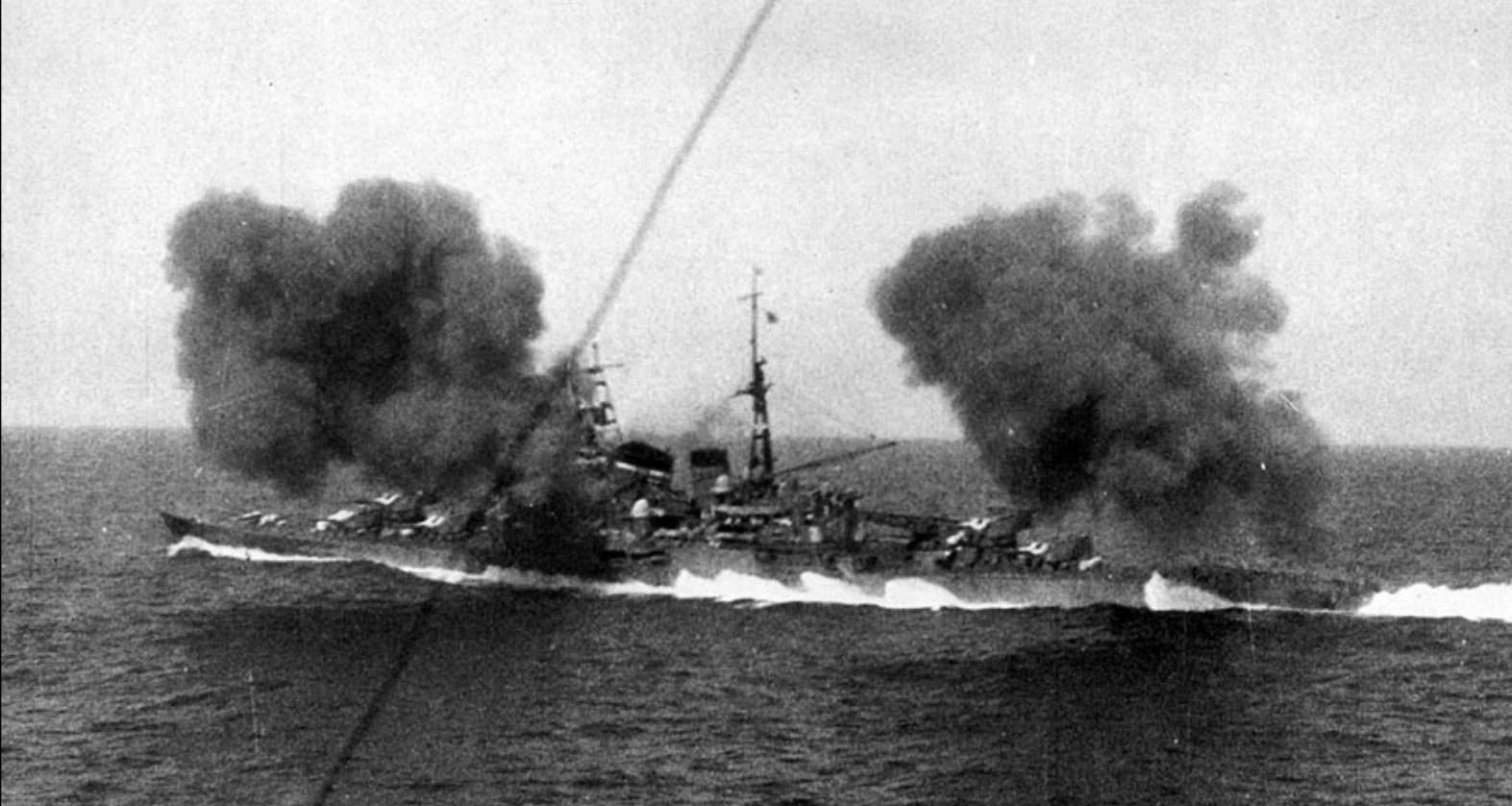
w okresie II wojny światowej niewiele ustępowała niszczycielom. Aby jednak to wykorzystać stworzono okręty bardzo smukłe, przez co z konieczności zastosowano aż pięć dwudziałowych wież artylerii głównej, co było już pod koniec lat dwudziestych nieco anachroniczne. Warto zwrócić uwagę, że Japończycy nie zrezygnowali z wież dwulufowych nawet przy projektowaniu krążowników ciężkich typu *Ibuki* z lat czterdziestych, które choć nigdy nie ukończone, były ostatnim słowem japońskiej myśli okrętowej w swojej klasie. Krążowniki typu *Myōkō* należały do najpotężniejszych w świecie.

Poza drobniejszymi zmianami okręty przeszły trzy gruntowne modernizacje: pierwszą w latach 1931-1934, drugą w latach 1934-1935 i trzecią w latach 1939-1941.

Ashigara – najbardziej znany w świecie japoński krążownik ciężki, a to dzięki rejsowi do Europy, który odbył w 1937 roku, jako reprezentant Cesarstwa na koronację króla Wielkiej Brytanii Jerzego VI. Doskonale widoczne rozmieszczenie wież artylerii głównej, zwraca uwagę charakterystyczny, ciasny, „piramidowy” układ trzech dziobowych – dość ryzykowny dla okrętu w boju.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Krażownik ciężki *Chōkai* – przedstawiciel okrętów typu *Takao*, zasłynął jako okręt flagowy wiceadmirala Mikawy Gunichi w bitwie pod Savo 9 sierpnia 1942 roku.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

Ta pierwsza była o tyle istotna, że wiązała się z wymianą artylerii głównego kalibru na 203 mm. Tabela nr 4 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników typu *Myōkō* w momencie wejścia do służby oraz wybuchu wojny na Pacyfiku.

Pomiędzy kwietniem, a lipcem 1943 roku zmodyfikowano uzbrojenie przeciwlotnicze wszystkich krążowników. Zdemontowano karabiny maszynowe kalibru 13 mm i dodano 8 działek kalibru 25 mm, zwiększając ich liczbę do 16. Kolejne wzmocnienie obrony przeciwlotniczej nastąpiło pomiędzy listopadem 1943 roku, a marcem 1944 roku. Dodano wówczas kolejne 8 działek kalibru 25 mm, powiększając ich liczbę do 24. W czerwcu 1944 roku na *Myōkō* i *Haguro* zamontowano kolejne 28 działek kalibru 25 mm, zwiększając ich liczbę do 52. *Ashigara* i *Nachi* przeszły podobny zabieg we wrześniu 1944 roku, z tym że zamontowano na nich 24 dodatkowe działka, a ich ogólna suma wzrosła do 48.

Typ „Takao”

Takao był czwartym typem japońskiego krążownika ciężkiego, następcą typu *Myōkō*, a poprzednikiem typu *Tone*. Był rozwinięciem koncepcji poprzednika. Zaplanowano i zbudowano 4 okręty tego typu: *Atago*, *Chōkai*, *Maya*, *Takao*. Produkowano je w Japonii w latach 1927-1932.

Atago był chronologicznie dziewiątym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry Atago (jap. *Atago-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez państwo-wą stocznię w Kure.

Takao był chronologicznie dziesiątym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry Takao (jap. *Takao-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez stocznię państwową w Yokosuka.

Chōkai był chronologicznie jedenastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry Chōkai (jap. *Chōkai-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Mitsubishi w jej stoczni w Nagasaki.

Maya był chronologicznie dwunastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Co prawda, wszedł do służby w tym samym dniu co *Chōkai*, ale ponieważ stępkę pod ten ostatni położono wcześniej, zatem i honorowe pierwszeństwo właśnie jemu się należy. Jego nazwa wywo-

dzi się od góry Maya (jap. *Maya-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Kawasaki w jej stoczni w Kobe.

Przed wybuchem wojny na Pacyfiku jedyne *Atago* i *Takao* przeszły poważną modernizację w latach 1938-1940. *Maya* i *Chōkai* przechodziły jedynie drobne modyfikacje. Tabela nr 5 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników typu *Takao* w momencie wejścia do służby oraz wybuchu wojny na Pacyfiku.

Produkcja japońskich krążowników ciężkich

Japończycy podchodzili do programów budowy swych krążowników ciężkich w sposób wyjątkowo przemyślany. Co zaplanowali to ukończyli, z wyjątkiem pary krążowników typu *Ibuki*, których realizację

Tabela nr 5. Charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu *Takao*

Cecha	Wejście do służby	Początek wojny na Pacyfiku (<i>Atago</i> , <i>Takao</i>)	Początek wojny na Pacyfiku (<i>Chōkai</i> , <i>Maya</i>)
Wyporność	11 700 t	13 600 t	11 700 t
Długość	204 m	204 m	204 m
Szerokość	19 m	21 m	19 m
Zanurzenie	6 m	7 m	6 m
Prędkość	36 w	34 w	35 w
Zasięg	7000 Mm	8500 Mm	7000 Mm
Lotnictwo	3 wsam.	3 wsam.	3 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	10 × 203 mm 4 × 120 mm 2 × 40 mm 2 × 8 mm	10 × 203 mm 8 × 127 mm 12 × 25 mm	10 × 203 mm 4 × 120 mm 4 × 25 mm 2 × 8 mm
Uzbrojenie torpedowe	12 × 610 mm	16 × 610 mm	12 × 610 mm

Tabela nr 6. Typy krążowników ciężkich japońskiej floty – ilość okrętów

Lp.	Typ	Planowano	Budowano	Ukończono
wprowadzone do służby				
1	<i>Furutaka</i>	2	2	2
2	<i>Aoba</i>	2	2	2
3	<i>Myōkō</i>	4	4	4
4	<i>Takao</i>	4	4	4
5	<i>Tone</i>	2	2	2
6	<i>Mogami</i>	4	4	4
nie wprowadzone do służby				
1	<i>Ibuki</i>	2	2	0
suma		20	20	18

Tabela nr 7. Japońskie krążowniki ciężkie – przebudowane z krążowników lekkich

Lp.	Okręt	Funkcja pierwotna	Lata przebudowy
1	<i>Tone</i>	krążownik lekki	1937-1938
2	<i>Chikuma</i>	krążownik lekki	1937-1939
3	<i>Suzuya</i>	krążownik lekki	1939
4	<i>Kumano</i>	krążownik lekki	1939
5	<i>Mogami</i>	krążownik lekki	1939-1940
6	<i>Mikuma</i>	krążownik lekki	1939-1940

Tabela nr 8. Stan liczbowy japońskich krążowników ciężkich w latach 1922-1945 (stan na koniec roku, jedynie w 1945 r. na 2 IX)

Rok	W służbie	W budowie	Łącznie
1922	0	2	2
1923	0	2	2
1924	0	6	6
1925	0	8	8
1926	2	6	8
1927	4	6	10
1928	5	7	12
1929	8	4	12
1930	8	4	12
1931	8	4	12
1932	12	0	12
1933	12	0	12
1934	12	0	12
1935	12	0	12
1936	12	0	12
1937	12	2	14
1938	13	1	14
1939	16	2	18
1940	18	0	18
1941	18	0	18
1942	14	1	15
1943	14	0	14
1944	5	0	5
1945	2	0	2

Uwaga: Krążowniki typu *Mogami* zostały rozpoczęte i ukończone jako krążowniki lekkie. Wszystkie zostały skierowane do przebudowy w 1939 roku, przy czym dwa z nich zakończyły ją jeszcze w tym samym roku, a dwa pozostałe w następnym. Krążowniki typu *Tone* zostały rozpoczęte jako lekkie, dopiero od 1937 roku, po wygaśnięciu zobowiązań wynikających z pierwszego traktatu londyńskiego, ich budowę kontynuowano już z zamiarem ukończenia obu jako ciężkie. Tabela informuje jedynie o losach okrętów jako krążowników ciężkich, czyli od rozpoczęcia przebudowy. W 1942 roku rozpoczęto budowę dwóch krążowników ciężkich typu *Ibuki*, lecz jeszcze w tym samym roku budowa jednego została anulowana, stąd tabela go nie uwzględnia. Prototyp został skierowany do przebudowy na lotniskowiec, której nigdy nie zakończono, zaś konstrukcja bliźniaka została przerwana w początkowej fazie budowy jeszcze w lipcu 1942 roku.

przerwały efekty analiz przegranej przez Japonię bitwy o Midway. W połowie 1942 roku stało się już oczywiste, że budowa krążowników ciężkich to w sytuacji Cesarstwa zwykły luksus, na który nie może ono sobie pozwolić.

Niemniej w okresie międzywojennym japońska flota bardzo dbała o rozwój tej klasy okrętów, z którą wiązała duże nadzieje. Gwałtowną rozbudowę przerwał I traktat londyński, który zamroził poziom tonażowy, a co za tym idzie ilościowy, japońskich krążowników ciężkich. Japończycy mogli jedynie dokończyć już rozpoczęte okręty, ale po osiągnięciu ilości 12 więcej już budować nie mogli. W tych okolicznościach narodził się pomysł wykorzystania wolnego tonażu w kategorii krążowników lekkich i zbudowanie 6 takich okrętów, które od początku będą przygotowane do szybkiego i prostego przebrożenia z dział 155 mm na 203 mm. Dzięki temu Japonia mogła w razie potrzeby, w krótkim czasie, wyrównać amerykańską przewagę w krążownikach ciężkich.

Japończycy produkowali krążowniki ciężkie przez dwie dekady w latach 1922-1942. W sumie skonstruowali 18 okrętów w 6 typach oraz rozpoczęli budowę 2 nieukończonych kolejnego typu (Tabela nr 6). Spośród zbudowanych: 12 od stępki miało być krążownikami ciężkimi, zaś 6 dalszych zostało przebudowanych z krążowników lekkich, w tym 4 już po ich ukończeniu, a 2 jeszcze w trakcie budowy (Tabela nr 7).

Rozwój ilościowy i produkcję japońskich krążowników ciężkich przedstawia Tabela nr 8. Nie uwzględnia ona jedynie jednej jednostki typu *Ibuki*, ze względu na to, że cała jej historia zamknęła się wewnątrz roku 1942.

Trzecia generacja – eskorta lotniskowców

Geneza kolejnych japońskich krążowników ciężkich jest nietypowa, były bowiem początkowo budowane jako krążowniki lekkie. Wiązało się to z postanowieniami I konferencji londyńskiej, która wprowadziła limity tonażowe w klasie krążowników ciężkich. Japonii przyznano wówczas prawo do posiadania 110 135 t tych jednostek, Stanom Zjednoczonym zaś aż 182 880 t. Skutkiem tego było ograniczenie liczby japońskich okrętów tej kategorii do 12, podczas gdy Stany Zjednoczone mogły ich posiadać nawet 18.

Obie marynarki wojenne przypisywały krążownikom ciężkim ogromne znaczenie w ewentualnej przyszłej wojnie morskiej na Pacyfiku. Japonii bardzo zależało na ilościowym zrównaniu się w tej klasie z Amerykanami. Ponieważ jednak nie udało się tego przeforsować na wspomnianej konferencji, Japońska Marynarka Wojenna postanowiła uciec się do pewnego podstępu. Wykorzystując rezerwę tonażu, przyznaną Japonii w kategorii krążowników lekkich, postanowiono zbudować 6 dużych krążowników, które w odpowiednim momencie zamierzano przebrozić w działą większego kalibru. Przy czym, już w projekcie uwzględniono potrzeby związane z modyfikacją, przez co stawała się ona prostsza, szybsza i tańsza. Powstały dwie serie takich okrętów. Pierwszą stanowiły 4 jednostki typu *Mogami*, zaś drugą 2 jednostki typu *Tone*. Japończycy nie spieszyli się jednak z ogłaszaniem swych planów, gdyż dzięki temu usypiali czujność innych mocarstw, zwłaszcza USA, które przecież łatwo mogły przystąpić do natychmiastowej budowy nowych krążowników ciężkich. Nieświadomie zainicjowali przy tym mały wyścig zbrojeń w kategorii „wielkiego” krążownika lekkiego, znacznie przewyższającego parametrami dotychczas budowane. Typowy krążownik lekki tego okresu miał wyporność 6000-8000 t i uzbrojenie złożone z 6-9 dział 149-152 mm więc projektowane jednostki z 15 działami 155 mm zdecydowanie deklasowały wszystko co było zbudowane do tej pory. Spośród potencjalnych przeciwników najbardziej zagrożona nową odmianą krążownika była *Royal Navy* gdyż posiadała tylko 15 krążowników ciężkich, w tym 2 jedynie 6-działowe (nie licząc jednak typu *Hawkins*) oraz krążowniki lekkie maksymal-



Tone – prototyp unikatowej konstrukcji krążowników ciężkich, w której cała artyleria głównego kalibru została rozmieszczona przed nadbudówką. Miejsce na pokładzie rufowym zostało przeznaczone na wyposażenie lotnicze (2 katapulty i do 6 wodnosamolotów). Fot. „Ships of the World”

nie 8-działowe. Odpowiedzią Anglosasów były typy *Brooklyn* i *Town*, bardzo zresztą udane, co w pełni uwidoczniło się podczas działań wojennych. Nie podjętą do tej pory kwestią w literaturze przedmiotu jest próba oceny słuszności decyzji o przebrojeniu japońskich okrętów. Alianckie odpowiedniki, z racji niekwestionowanej przewagi nad poprzednikami możemy roboczo nazwać „dużymi krążownikami lekkimi”, działały bardzo skutecznie, walcząc z powodzeniem nawet z silniejszymi teoretycznie przeciwnikami, ciężar salwy burtowej rekompensując większą szybkostrzelnością i lepszym opancerzeniem.

Postanowienia I traktatu londyńskiego zablokowały dalszą rozbudowę japońskiej floty krążowników ciężkich. Tymczasem Japończycy pragnęli kontynuować program rodziny okrętów zapoczątkowanych typem *Myōkō*. W ten sposób doszło do zamówienia owych 6 krążowników lekkich o wielkości krążowników ciężkich, ale o uzbrojeniu w działą 155 mm. Od początku projektowano je z myślą o przebrojeniu w artylerię 203 mm w dogodnym momencie. Tak powstał rozwojowy typ krążowników typu *Ta-kao*, w postaci 4 jednostek typu *Mogami*.

Pozostałe 2 krążowniki lekkie, składające się na typ *Tone*, zostały opracowane już w zupełnie innej koncepcji i tak się złożyło, że choć ich budowę rozpoczęto później to jako krążowniki ciężkie zadebiutowały wcześniej, nim przebudowano okręty serii *Mogami*.

Kolejna generacja japońskich krążowników ciężkich była próbą odpowiedzi na nowe wyzwania, w szczególności wzrost znaczenia lotniskowców i samolotów pokładowych. W 1934 roku położono stę-

kę pod lotniskowiec *Sōryū*, który miał stanowić zdecydowany przełom w japońskim budownictwie tego rodzaju jednostek, a nie zamierzano na tym poprzestawać już planując budowę jeszcze nowocześniejszych: *Hiryū*, *Shōkaku* i *Zuikaku*. W Japonii zaczęła się kształtować nowoczesna doktryna użycia szybkich lotniskowców, zgrupowanych w zespołach uderzeniowych (jap. *kidō butai*). Ich główną bronią miały być samoloty, lecz było oczywiste, że lotniskowce muszą posiadać stosowną eskortę zdolną dotrzymać im kroku i zabezpieczającą je przed ewentualnością starcia z okrętami nawodnymi np. w nocy. Krążowniki typu *Tone* miały stanowić odpowiedź na nowe wyzwania.

Typ „Tone”

Tone był piątym typem japońskiego krążownika ciężkiego wprowadzonego do służby, będąc generacyjnie szóstym a to z tego powodu, że jego konstrukcyjny poprzednik, typ *Mogami*, został ukończony i przyjęty do służby jako krążownik lekki. Zaplanowano i zbudowano 2 okręty tego typu: *Chikuma*, *Tone*. Produkowano je w Japonii w latach 1934-1939.

Tone był chronologicznie trzynastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Tone* (jap. *Tone-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Mitsubishi w jej stoczni w Nagasaki.

Chikuma był chronologicznie czternastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Chikuma* (jap. *Chikuma-san*) na wyspie Honsiu. Również był budowany przez firmę Mitsubishi w Nagasaki.

Geneza tych okrętów miała wspólną podstawę z jednostkami typu *Mogami*. Były bowiem początkowo budowane jako krążowniki lekkie, a ich uzbrojenie miało składać się z 12 dział 155 mm, rozmieszczonych w czterech wieżach. 1 stycznia 1937 roku oba okręty znajdowały się jeszcze w stoczniach, zatem ich przebudowa nie nastręczała większych problemów. Dzięki temu *Tone* i *Chikuma* stały się krążownikami ciężkimi wcześniej niż okręty serii *Mogami*. Ostatecznie artyleria główna składała się z 8 dział 203 mm.

Warto również wspomnieć o dodatkowym czynniku, który wpłynął na koncepcję jednostek typu *Tone*. Jak wspominaliśmy w latach trzydziestych zaczęła się w Japonii kształtować doktryna użycia lotniskowców zgrupowanych w zespołach uderzeniowych, które potrzebowały odpowiedniej eskorty i wsparcia ze strony okrętów innych klas. Krążowniki te od początku zostały przeznaczone do wykonywania właśnie takich zadań. To, co je w związku z tym szczególnie wyróżniało na tle innych krążowników waszyngtońskich, to wyjątkowo duża grupa lotnictwa pokładowego. Standardem dla pancerników i krążowników, zarówno w okresie międzywojennym, jak i II wojny światowej, było zaokrętowanie na pokładach od 1 do 4 wodnosamolotów, zwykle obserwacyjnych. Tymczasem *Tone* i *Chikuma* mogły ich mieć początkowo aż 6, teoretycznie niewielka różnica, ale dodatkowo ich wodnopląty mogły być cięższe niż na większości okrętów, przez co część z nich mogła być maszynami rozpoznawczymi średniego zasięgu. Maszyny te mogły prowadzić skuteczne patrole na rzecz lotniskowców, tym samym oszczędzając ich gru-

Tabela nr 9. Charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu *Tone*

Cecha	Wejście do służby
Wyporność	11 400 t
Długość	202 m
Szerokość	18 m
Zanurzenie	6 m
Prędkość	35 w
Zasięg	8000 Mm
Lotnictwo	6 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	8 × 203 mm
	8 × 127 mm
	12 × 25 mm
	4 × 13 mm
Uzbrojenie torpedowe	12 × 610 mm

py lotnicze, bardziej użyteczne w niszczeniu nieprzyjacielskich okrętów.

Wyposażeniu lotniczemu podporządkowano rozmieszczenie artylerii głównej, która w całości została zgrupowana w części dziobowej kadłuba. W efekcie powstał okręt o dość kontrowersyjnej charakterystyce bojowej. Nie dość, że miał tylko 8 dział kalibru 203 mm, to na dodatek owo rozmieszczenie mogło bardzo utrudnić mu obronę lotniskowców przed okrętami nawodnymi przeciwnika ze względu na ograniczone sektory ostrzału części wież i niebezpieczeństwo wyłączenia z akcji kilku z nich celnym trafieniem. Z drugiej strony, taka architektura nadbudówki zdecydowanie ułatwiała kwestie opancerzenia kadłuba,

w tym komór amunicyjnych, i kierowania ogniem (skupienie). W wypadku napotkania przeciwnika lotniskowce, jako niemal niezdołne do walki artyleryjskiej, przedstawiające wyjątkowo duży i słabo opancerzony cel, musiały szybko uchodzić, krążowniki w straży tylnej powinny mieć możliwość prowadzenia ognia do tyłu, w stronę ścigającego wroga (taką architekturę co ciekawe miała większość japońskich niszczycieli floty). Tymczasem na rufie nie było ani jednego ciężkiego dział, za to wodnosamoloty miały nieporównanie lepsze warunki do obsługi i działania niż na „standardowym” okręcie artyleryjskim. Wyposażenie lotnicze trudno uznać za równoważną rekompensatę ograniczenia możliwości wykorzystania podstawowej broni okrętów, którą była artyleria ciężka, jednak Japończyków wszelkimi sposobami próbujących przewyższyć przeciwników trudno posądzić o całkowicie nie uzasadnioną koncepcję. Docenili oni wyjątkowo wcześniej możliwości i wartość szybkiego oraz dobrego rozpoznania, którego jednak paradoksalnie w kulminacyjnym momencie zabrakło. Rodzi się pytanie czy Japończycy lepiej by zrobili budując klasyczne krążowniki, a pomysłowa koncepcja wsparcia wodnosamolotami grup lotniczych lotniskowców, mogła być zrealizowana poprzez przydzielenie szybkiego okrętu-bazy wodnosamolotów (hydroplanowca) o prędkości umożliwiającej towarzyszenie zespołowi uderzeniowemu. Japończycy posiadali przecież takie jed-

nostki (*Chitose*, *Chiyoda*, *Mizuho*), tyle że ich prędkość nie przekraczała 29 węzłów. Z drugiej strony, prędkość maksymalna lotniskowca *Kaga*, jednej z głównych podpór *Kidō Butai* wiceadmirała Nagumo Chūichi w pierwszym półroczu wojny na Pacyfiku, nie przekraczała 28 węzłów. Zatem w praktyce nic nie stałoby na przeszkodzie powyższemu rozwiązaniu. Choć dodajmy, że perspektywiczne ono nie było, co wiązało się z widocznym spadkiem wartości bojowej hydroplanów po 1942 roku, względem coraz liczniejszych, szybszych i zwrotniejszych samolotów z podwoziem kołowym.

Wzrost liczby zaokrętowanych hydroplanów z 3 do 6 nie rekompensował strat w wartości bojowej krążownika ciężkiego, tym bardziej, że rufowy pokład lotniczy stał się raczej piętą achillesową krążowników w przypadku wymiany ognia. Jak pokazał przebieg wielu starć wyposażenie lotnicze wyjątkowo łatwo stawało w płomieniach nie tylko utrudniając usuwanie uszkodzeń ale i je powiększając. W warunkach wojennych krążowniki nigdy nie miały na pokładzie więcej niż 5 wodnopłatów, podczas gdy wiadomo, że jednostki typów *Myōkō*, czy *Takao*, mogły na upartego zabierać nawet 4 wodnosamoloty, choć w praktyce nigdy nie było ich na pokładzie więcej niż 3. Koncepcja okazała się chybiona i wydaje się, że Japończycy to czuli skoro ich ostatni projekt krążowników ciężkich typu *Ibuki* rozmieszczeniem artylerii głównej ponownie odwoływał się do starej koncepcji wy-

Suzuya – krążownik ciężki typu *Mogami*. Jednostki te miały obejść ograniczenia w budowie krążowników ciężkich nałożone na Japonię pierwszym morskim traktatem londyńskim z 1930 roku. Konstruowano je jako krążowniki lekkie, ale tak aby w szybki i tani sposób można je było przebroić w artylerię kalibru 203 mm, co w latach 1939-1940 uskuteczniiono.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Tabela nr 10. Charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu Mogami

Cecha	Wejście do służby
Wyporność	12 600 t
Długość	204 m
Szerokość	20 m
Zanurzenie	6 m
Prędkość	35 w
Zasięg	7 500 Mm
Lotnictwo	3 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	10 × 203 mm
	8 × 127 mm
	8 × 25 mm
	4 × 13 mm
Uzbrojenie torpedowe	12 × 610 mm

pracowywanej już od czasu *Myōkō*. Warto jednak gwoli sprawiedliwości podkreślić, że *Tone* i *Chikuma* mają opinię najlepiej opancerzonych japońskich jednostek w swojej klasie. Tabela nr 9 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników typu *Tone* w momencie wejścia do służby. Do wybuchu wojny na Pacyfiku nie przechodziły one żadnej modernizacji.

Typ „Mogami”

Mogami był ostatnim typem japońskiego krążownika ciężkiego przyjętego do służby. Jednak należy pamiętać, że mowa o karierze okrętów w klasie krążowników ciężkich, bowiem pomijając uzbrojenie artyleryjskie, okręty typu *Mogami* reprezentowały konstrukcję starszą od *Tone*, z wszystkimi tego konsekwencjami, zwłaszcza ujemnymi w zakresie opancerzenia. Zaplanowano i zbudowano 4 okręty tego typu: *Mikuma*, *Mogami*, *Kumano*, *Suzuya*. Powstały w wyniku przebudowy, w latach 1939-1940, wszystkich krążowników lekkich typu *Mogami*, produkowanych w Japonii w latach 1931-1937.

Suzuya był chronologicznie piętnastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Suzuya* (jap. *Suzuya-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez państwową stocznię w Yokosuka.

Kumano był chronologicznie szesnastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Kumano* (jap. *Kumano-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Kawasaki w jej stoczni w Kobe.

Mogami był chronologicznie siedemnastym wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego nazwa wywodzi się od góry *Mogami* (jap. *Mogami-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez państwową stocznię w Kure.

Mikuma był chronologicznie osiemnastym i ostatnim wprowadzonym do służby japońskim krążownikiem ciężkim. Jego

nazwa wywodzi się od góry *Mikuma* (jap. *Mikuma-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez firmę Mitsubishi w jej stoczni w Nagasaki.

Pierwotne uzbrojenie krążowników lekkich typu *Mogami* składało się z 15 dział 155 mm, rozmieszczonych w pięciu wieżach. Gdy traktat londyński przestał Japonię obowiązywać 1 stycznia 1937 roku, postanowiono o ich przebrojeniu na krążowniki ciężkie. Ostatecznie nowa artyleria główna składała się z 10 dział 203 mm.

Zatem ich kariera jako krążowników lekkich była dość krótka, natomiast spowodowała, że stały się ostatnimi krążownikami ciężkimi jakie weszły do służby w Japońskiej Marynarce Wojennej. Bowiem z uwagi na przeciążenia stoczni, przebudowa została zrealizowana już po zasileniu floty przez krążowniki ciężkie *Tone* i *Chikuma*. Tabela nr 10 zawiera zestawienie charakterystyk bojowych krążowników typu *Mogami* w momencie ponownego wejścia do służby jako ciężkie, do wybuchu wojny na Pacyfiku nie przechodziły one żadnej modernizacji, choć jeszcze jako krążowniki lekkie często przebywały w stocznich. Co ciekawe, po uszkodzeniach odniesionych przez *Mogami* w bitwie pod Midway, podczas remontu został on przebudowany na podobieństwo typu *Tone* z pokładem dla maksymalnie 11 wodnosamolotów w miejsce rufowych wież artyleryjskich. Powodem miała być próba

nigdy oficjalnie nie wybrano, choć można spotkać hipotezę, iż mogła ona brzmieć *Kurama* (Nr 301). Przemawia za nią przesłanka, że właśnie takie imiona nosiły jednostki ostatniego japońskiego typu krążowników pancernych, jest ona jednak niezwykle słaba. Z drugiej strony, trudno uwierzyć, aby Japończycy nie mieli przynajmniej nieoficjalnych i wstępnych planów co do imienia okrętu, który jakby nie było rozpoczął budować, dlatego być może w przyszłości źródła japońskie sprawę tę zdołają ostatecznie wyjaśnić. Jeżeli chodzi o rozkład artylerii głównej, okręty miały być w zamierzeniach kontynuatorami typu *Mogami* (Tabela nr 12), jeśli jednak idzie o kadłub i opancerzenie to były raczej ulepszoną wersją krążowników typu *Tone*. Nazwa *Ibuki* wywodzi się od góry *Ibuki* (jap. *Ibuki-san*) na wyspie Honsiu. Był budowany przez państwową stocznię w Kure.

O losie okrętów tego typu zadecydowały wyniki bitwy o Midway. Budowę mniej zaawansowanego z krążowników anulowano już w lipcu 1942 roku, aby jak najszybciej zwolnić pochylnię pod budowę bardziej potrzebnych jednostek. Nowoczesna wojna wymagała przede wszystkim lotniskowców, niszczycieli i okrętów podwodnych. Okręty artyleryjskie schodziły nieuchronnie do rangi drugoplanowej. Budowę prototypu początkowo kontynuowano, żal było bowiem Japończykom marnować efekty kilkumiesięcznej produkcji okrętu, jednak postanowiono ostatecznie ukończyć go jako lotniskowiec, z grupą lotniczą składającą się z 30 samolotów. Prace prowadzono wyjątkowo wolno, tak że do końca wojny nie zo-

Tabela nr 11. Metryki nieukończonych japońskich krążowników ciężkich typu Ibuki

Lp.	Nazwa	Rozpoczęcie budowy	Wodowanie
1	<i>Ibuki</i>	24.04.1942	21.05.1943
2	bez nazwy (<i>Kurama</i> ?)	01.06.1942	-

Uwaga: Drugi z krążowników typu *Ibuki* nigdy nie posiadał oficjalnie nadanej nazwy. Pojawiają się czasem w literaturze i Internecie nazwa *Kurama* ma chyba raczej charakter hipotezy.

poprawy możliwości rozpoznawczych floty, co stawało się priorytetem w erze walk powietrzno-morskich.

Typ „Ibuki”

Ibuki miał być siódmym typem japońskiego krążownika ciężkiego, początkowo rozważany jako modyfikacja typu *Tone*, następnie jako poprawiony typ *Mogami*. Jednak tak się nie stało. Seria miała liczyć dwa okręty (Tabela nr 11): *Ibuki* oraz drugi okręt, dla którego nazwy

Tabela nr 12. Projektowana charakterystyka bojowa krążowników ciężkich typu Ibuki

Cecha	Projekt
Wyporność	12 400 t
Długość	200 m
Szerokość	19 m
Zanurzenie	6 m
Prędkość	35 w
Zasięg	8100 Mm
Lotnictwo	3 wsam.
Uzbrojenie artyleryjskie	10 × 203 mm
	8 × 127 mm
	8 × 25 mm
	4 × 13 mm
Uzbrojenie torpedowe	16 × 610 mm

stały one zakończone. *Ibuki* nigdy nie zasilł Japońskiej Marynarki Wojennej.

Wojna na Pacyfiku

Japończycy weszli do wojny z wszystkimi 18 krążownikami ciężkimi. Zostały one zorganizowane w kilka flotylli. Potocznie używa się pojęcia flotylla krążowników (jap. *Junyōkan Sentai*; *junyōkan* – krążownik; *sentai* – flotylla), lecz oficjalnie Japońska Marynarka Wojenna stosowała wówczas ciągłą numerację dla flotylli pancerników i krążowników, bez doprecyzowujących określeń.

4. Flotyllę (jap. *Dai Yon Sentai*) tworzyły krążowniki *Atago*, *Chōkai*, *Maya*, *Takao*. 5. Flotyllę (jap. *Dai Go Sentai*) tworzyły krążowniki *Haguro*, *Myōkō*, *Nachi*. 6. Flotyllę (jap. *Dai Roku Sentai*) tworzyły krążowniki *Aoba*, *Furutaka*, *Kinugasa*, *Kako*. 7. Flotyllę (jap. *Dai Nana Sentai*) tworzyły krążowniki *Kumano*, *Mikuma*, *Mogami*, *Suzuya*. 8. Flotyllę (jap. *Dai Hachi Sentai*) tworzyły krążowniki *Chikuma*, *Tone*. Krążownik *Ashigara* znajdował się w składzie 16. Flotylli (jap. *Dai Jūroku Sentai*).

Pierwsze pół roku wojny na Pacyfiku przebiegało pod znakiem japońskich podbojów. Wszystkie japońskie krążowniki ciężkie od początku intensywnie brały udział w operacjach bojowych. Ale jedynie w serii bitew na Morzu Jawańskim pomiędzy 27 lutego a 1 marca 1942 roku miały one możliwość wykazania się w walce. Japończycy rozbili wówczas doszczętnie Zespół Uderzeniowy ABDA zatapiając m.in. 2 cięż-

kie i 3 lekkie alianckie krążowniki. Walnie przyczyniły się do tego właśnie japońskie krążowniki waszyngtońskie, same ponosząc nieznaczne straty. W dwóch największych bitwach tego okresu na Morzu Koralowym i pod Midway krążowniki ciężkie nie miały okazji się wykazać. Mimo to w tej ostatniej Japońska Marynarka Wojenna utraciła pierwszy z nich. 6 czerwca 1942 roku amerykańskie samoloty pokładowe z lotniskowca *Enterprise* zatopiły krążownik *Mikuma* i ciężko uszkodziły *Mogami*, który czekał poważny remont połączony z przebudową na krążownik lotniczy. Przyczyną utraty była kolizja wyżej wymienionych krążowników do której doszło 5 czerwca. Ciężej uszkodzonego *Mikumę* trafiły co najmniej 5 bombami amerykańskie bombowce nurkujące, powodując pożar i wtórne eksplozje własnych torped prowadzące w finale do utraty jednostki. *Mogami* mimo otrzymania 6 bomb zdołał uciec z pola bitwy.

Druga połowa 1942 roku należała do najbardziej owocnych w całej służbie japońskich krążowników ciężkich. Były one intensywnie wykorzystywane w kampanii guadalcanalskiej. Już w pierwszej bitwie morskiej pod Savo doszło do najbardziej spektakularnej akcji japońskich krążowników ciężkich, dowodzonych przez wiceadmirała Mikawę Gunichi, stojącego na czele 8. Floty. W odpowiedzi na lądowanie wojsk amerykańskich na wyspie Guadalcanal, błyskawicznie zorganizował on operację przeciw wrogim jednostkom przebijającym w tamtym rejonie. Wśród 8 jego

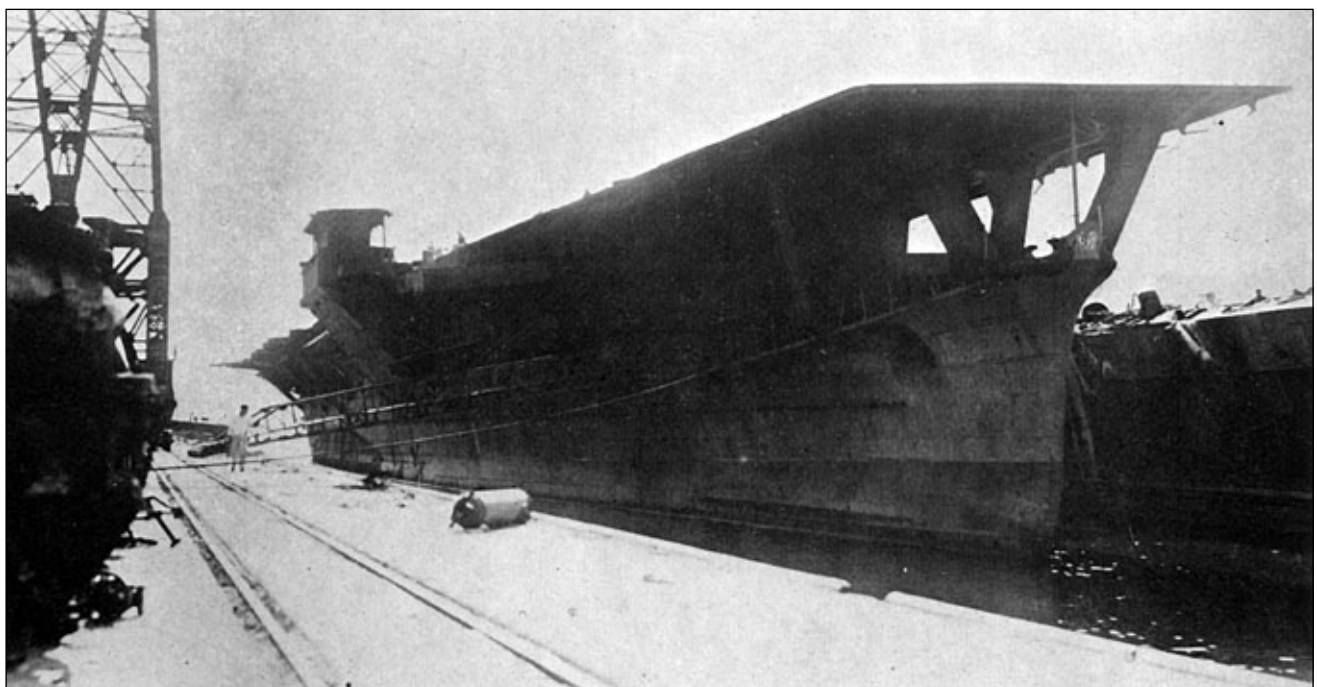
Tabela nr 13. Stan liczbowy japońskich krążowników ciężkich w 1942 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Straty	Stan
I	-	18
II	-	18
III	-	18
IV	-	18
V	-	18
VI	1	17
VII	-	17
VIII	1	16
IX	-	16
X	1	15
XI	1	14
XII	-	14
Razem	4	14

jednostek bojowych znajdowało się 5 krążowników ciężkich (*Chōkai*, *Furutaka*, *Kako*, *Aoba*, *Kinugasa*), 2 krążowniki lekkie (*Yūbari*, *Tenryū*) oraz 1 niszczyciel (*Yūnagi*). Japońskie krążowniki należały do najmniejszych i najbardziej przestarzałych jednostek na świecie. A mimo to, 9 sierpnia 1942 roku, błyskotliwie dowodzone przez Mikawę, rozbiły aliancką osłonę sił inwazyjnych w rejonie Guadalcanalu, topiąc 4 krążowniki ciężkie i uszkadzając kolejny, bez większych strat własnych. Cała operacja mogłaby jednak skończyć się dla Aliantów znacznie tragiczniej, gdyby nie to, że Mikawa nie miał pojęcia o kardynalnym błędzie przeciwnika, który pozostawił nowo zdobytą placówkę bez jakiegokolwiek osłony powietrznej ze strony lotnictwa pokładowego. Niemniej i tak

Ibuki – niedoszły krążownik ciężki. W wyniku analiz skutków katastrofalnej dla Japonii bitwy o Midway postanowiono przebudować okręt na lotniskowiec, jednak prace stoczniowe bardzo się wlekły i ostatecznie *Ibuki* nigdy i w żadnej formie nie zasilł Floty Wschodzącego Słońca.

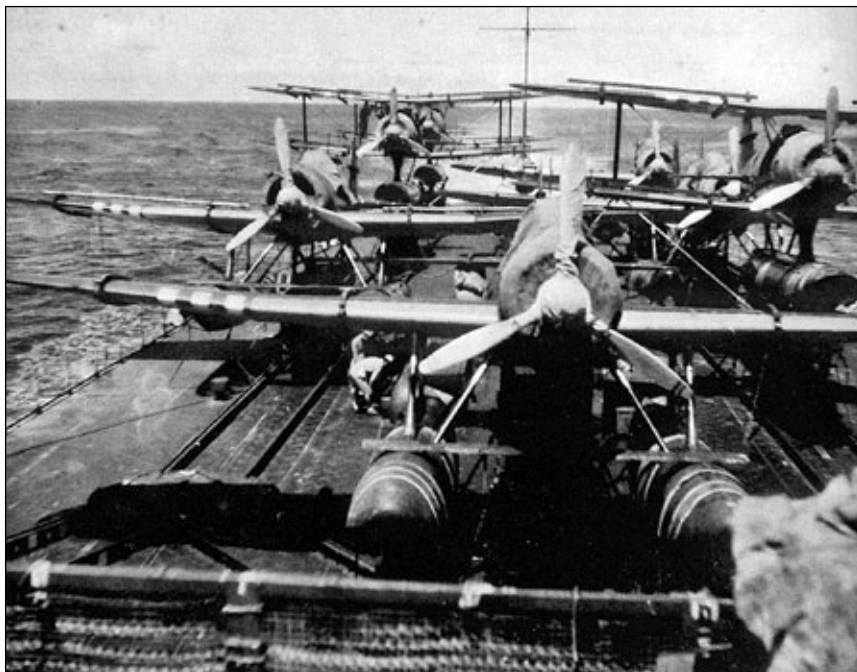
Fot. zbiory Shizuo Fukui



triumf był jednoznaczny. Ogromny sukces stał się jednak źródłem niepotrzebnej straty. W drodze powrotnej 10 sierpnia amerykański okręt podwodny *S-44* zatopił 3 torpedami krążownik *Kako*, co biorąc pod uwagę łagodnie mówiąc nie najwyższą przeciętną skuteczność jankeskich podwodniaków w owym czasie (wadliwość torped) wyraźnie wskazuje na znaczne rozluźnienie na pokładzie krążownika, skoro pozwolono wrogiej jednostce podejść tak blisko. Był to drugi krążownik ciężki utracony przez Japonię i pierwszy zatopiony przez okręt podwodny.

Następną stratą był krążownik *Furutaka*, który zatonął w toku bitwy u przylądka Esperance, 12 października 1942 roku. Był to trzeci krążownik ciężki utracony przez japońską flotę, lecz pierwszy zatopiony przez okręty nawodne. Zatonął w wyniku trafienia torpedą oraz około 90 pociskami artyleryjskimi. W tej samej bitwie bardzo poważne uszkodzenia odniósł *Aoba*, trafiony około 40 pociskami. Z kolei 14 listopada amerykańskie lotnictwo zatopiło krążownik *Kinugasa*, również w rejonie Wysp Salomona. Okręt trafiony został bombą oraz 4-5 torpedami, dodatkowe uszkodzenia spowodowały bliskie chybienia. W ten sposób rok 1942 zamknął się utratą przez Japonię 4 krążowników ciężkich (Tabela nr 13).

Rok 1943 był zdecydowanie mniej intensywny od poprzedniego. Japończycy nie utracili żadnego krążownika ciężkiego, choć doszło do dwóch dużych bitew z ich udziałem. Pierwszą była bitwa koło Wysp Komandorskich 27 marca 1943 roku. Bitwa ta przeszła do historii jako ostatnia klasyczna bitwa artyleryjska stoczona w dzień, bez udziału lotnictwa (wyłączając oczywiście wodnosamoloty obserwacyjne). Mimo znaczącej przewagi strony japońskiej posiadającej 2 ciężkie i 2 lekkie krążowniki wobec pojedynczych ciężkiego i lekkiego (co więcej – najstarszych typów używanych w U.S. Navy) po stronie przeciwnika bitwa zakończyła się remisem ze wskazaniem na stronę amerykańską. Co ciekawe, sprawcą uszkodzeń zadanych *Nachi* (4-5 trafień) był lekki krążownik *Richmond*, natomiast wszystkie trafienia w *Salt Lake City* (5-6 trafień) były dziełem krążownika *Maya*. Wrogie zespoły rozeszły się po wystrzeleniu większości swych zapasów amunicji. Drugą z bitew w których brały udział japońskie krążowniki ciężkie w roku 1943 była stoczona w dniach 1-2 listopada bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty. Brały w niej udział ze strony japońskiej krążowniki ciężkie *Myōkō* i *Haguro* oraz lekkie *Agano* i *Sendai*, z których ten ostatni został w bitwie zatopiony ogniem artyleryjskim, *Myōkō* natomiast odniósł uszkodzenia w kolizji z niszczycielem. Amerykanom udało się uzyskać element za-



Krążownik lotniczy *Mogami* – po poważnych uszkodzeniach odniesionych w bitwie pod Midway postanowiono połączyć remont z przebudową, która wyposażała okręt w rufowy pokład lotniczy. Na krążowniku mogło okrętować do 11 wodnosamolotów, które w japońskich założeniach miały wzmocnić komponent lotnictwa rozpoznawczego ich zespołów uderzeniowych lotniskowców.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

skoczenia dzięki zastosowaniu radaru i wypracowaną przewagę utrzymać już do końca bitwy, zmuszając przeciwnika do odwrotu i uniemożliwiając mu planowany atak na desantowane oddziały.

Z kolei 1944 rok był najtragiczniejszy w dziejach floty japońskich krążowników ciężkich. Zamknął się utratą aż 8 jednostek tej klasy (Tabela nr 14). Kluczowym punktem była tu bitwa pod Leyte w której wzięło udział aż 13 krążowników ciężkich (*Aoba* została uszkodzona 23 października torpedą okrętu podwodnego *Bream* i pełniła odtąd aż do tragicznego końca rolę baterii przeciwlotniczej). W tej największej bitwie powietrzno-morskiej, stoczonej w dniach 23-25 października, flota cesarska została uszczuplona o 6 krążowników ciężkich. Pierwsze straty zostały zadane przez amerykańskie okręty podwodne już podczas koncentracji przed samą bitwą – 23 października toną *Atago* i *Maya* (po 4 trafienia torpedami), uszkodzony zostaje *Takao* (2 trafienia torpedami). 25 października dopełnił się los *Mogami*, trafionego 4 pociskami w bitwie w Cieśninie Surigao, a następnie uszkodzonego w kolizji z *Nachi*. Okręt został dobity ogniem artyleryjskim amerykańskich krążowników i 2 bombami z samolotów pokładowych. Tego samego dnia w trakcie bitwy na Morzu Samar toną *Chōkai* (uszkodzenia od ognia artyleryjskiego niszczycieli i ... lotniskowca eskortowego oraz trafienie bombą lotniczą), *Chikuma* (6 trafień torpedami) oraz *Suzuya* (brak

bezpośrednich trafień!). Ten ostatni ginie tragicznie od własnych torped, których eksplozję powodują liczne bliskie trafienia. Uszkodzenia w tym starciu odnosi *Kumano* (torpeda z niszczyciela i od ataków lotniczych).

5 listopada w Zatoce Manilskiej lotnictwo pokładowe amerykańskich lotniskowców zatopiło *Nachi*, trafiając go co najmniej 8 torpedami, 20 bombami i raketami. Następnego dnia *Kumano* podczas eskortowania konwoju zostaje trafiony 2 torpedami przez okręt podwodny *Ray*. Uszkodzony okręt zostaje dobity 25 listopada 5 torpedami i 4 bombami przez samoloty pokładowe lotniskowca *Ticonderoga*. 12 grudnia amerykański okręt

Tabela nr 14. Stan liczbowy japońskich krążowników ciężkich w 1944 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Straty	Stan
I	-	14
II	-	14
III	-	14
IV	-	14
V	-	14
VI	-	14
VII	-	14
VIII	-	14
IX	-	14
X	5	9
XI	3	6
XII	-	6
Razem	8	6

Tabela nr 15. Stan liczbowy japońskich krążowników ciężkich w 1945 roku (na koniec miesiąca)

Miesiąc	Straty	Stan
I	-	6
II	-	6
III	-	6
IV	-	6
V	1	5
VI	1	4
VII	2	2
VIII	-	2
Razem	4	2

noc od Sumatry, po otrzymaniu trzech trafień torpedami. Była to *nota bene* ostatnia bitwa morska tej skali stoczona podczas II wojny światowej, a więc i ostatnia w której brał udział krążownik ciężki walcząc z okrętami nawodnymi przeciwnika. *Ashigara* została zatopiona w wyniku trafienia pięcioma torpedami przez brytyjski okręt podwodny *Trenchant* 8 czerwca 1945 roku niedaleko Singapuru. *Aoba* został zatopiony 28 lipca 1945 roku w Kure przez amerykańskie lotnictwo. *Takao* został uszkodzony w stopniu uniemożliwiającym naprawę podczas ata-

Tabela nr 16. Przyczyny zniszczenia japońskich krążowników ciężkich

Sprawca	1942	1943	1944	1945	Razem
samoloty pokładowe	2	-	6	2	10
okręty podwodne	1	-	2	1	4
okręty nawodne	1	-	-	1	2
razem	4	0	8	4	16

Uwaga: Japońskie krążowniki ciężkie były wielokrotnie uszkodzane i często przyczyna strat nie jest całkiem jednoznaczna, za sprawcę przyjęto ostatniego napastnika.

podwodny *Bergall* uszkodził torpedą krążownik *Myōkō*. Jednostka nie zatonęła, lecz utraciła rufę i z wielkim trudem dotarła do Singapuru. Tam jednak okazało się, że stocznia nie dysponuje środkami umożliwiającymi przywrócenie sprawności okrętu. Odtąd do końca wojny pełnił wyłącznie rolę neruchomej baterii artyleryjskiej.

Rok 1945 był już tylko agonią cesarskiej floty, która straciła m.in. kolejne 4 krążowniki ciężkie (Tabela nr 15). *Haguro* został zatopiony w nocnej walce z brytyjskimi niszczycielami 15 maja 1945 roku na pół-

ku miniaturowego okrętu podwodnego *XE3* na bazę w Singapurze 31 lipca 1945 roku. Wojnę przetrwały więc tylko dwa poważnie uszkodzone krążowniki ciężkie, ich los dopełnił się już po jej zakończeniu.

Ważniejsza bibliografia

1. BuKała Grzegorz, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2002.
2. BuKała Grzegorz, *Krążowniki typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2007.
3. BuKała Grzegorz, *Dwie niebezpieczne japońskie góry*, „Okręty Wojenne” 1993.

4. BuKała Grzegorz, *Dzieje japońskich krążowników typu Takao*, „Morze, Statki i Okręty” 1999.
5. BuKała Grzegorz, *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 1996, nr 3.
6. BuKała Grzegorz, *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 1997, nr 1.
7. Dull Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 1978.
8. Flisowski Zbigniew, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1-2, Warszawa 1994-1995.
9. Flisowski Zbigniew, *Leyte 1944*, Warszawa 2004.
10. Gelewski Tadeusz, *Bitwa na Morzu Jawajskim*, Gdańsk 1984.
11. Jastrzębski Jarosław, *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7-23 XII 1941 roku*, Kraków 2010.
12. Kadow Ryszard, *Japońskie ciężkie krążowniki Furutaka i Kako*, „Okręty Wojenne” 1992.
13. Kosiarz Edmund, *Bitwy morskie*, Warszawa 1994.
14. Kosiarz Edmund, *Działania flot w drugiej wojnie światowej*, Gdańsk 1989.
15. Lipiński Jerzy, *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1999.
16. Morison Samuel, *Guadalcanal*, Gdańsk 2004.
17. Pejčoch Ivo, Novák Zdeněk, Hájek Tomáš, *Válečné lodě*, t. 4, *Druhá světová válka*, Praha 1993.
18. Rojek Wojciech, *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919-1939*, Kraków 1994.
19. Sobański Maciej, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2005, nr 4.
20. Sobański Maciej, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2005, nr 5.
21. Sobański Maciej, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2005, nr 6.
22. Szewczyk Andrzej, *Trojca Waldemar, Japońskie krążowniki ciężkie*, Warszawa 1994.

Krążownik ciężki *Tone* w boju. Bitwa koło wyspy Samar (część bitwy pod Leyte) – 25 października 1944 roku.

Fot. „Warship International”



Admirałowie i marynarka wojenna a japońska polityka zagraniczna w latach 1921-1941



Admirał floty Katō Tomosaburo (1861-1923) – premier w latach 1922-1923, minister marynarki wojennej w latach 1915-1923, wiceminister marynarki wojennej w latach 1906-1909. Fot. „Ships of the World”

Hybrydowe mocarstwo

Wśród wielkich mocarstw okresu międzywojennego (tradycyjnie wyliczano ich siedem i długo w następującej kolejności: Imperium Brytyjskie, Stany Zjednoczone, Francja, Japonia, Niemcy, Włochy, ZSSR) odległe i wyspiarskie Cesarstwo Japońskie zajmowało miejsce szczególne. Było mianowicie jedynym „mocarstwem hybrydą”, usiłującym być silnym jednocześnie na lądzie i na morzu. Tak Związek Sowiecki jak i Niemcy były klasycznymi potęgami lądowymi, utrzymującymi floty o nikłych – w stosunku do obiektywnych możliwości – rozmiarach. Z kolei oba kolosy anglosaskie dominując na morzu dysponowały malutkimi armiami, przy braku zresztą obowiązkowej służby wojskowej. Nawet Francja, jedyna potęga lądowa o ambicjach oceanicznych (tego ostatniego nie można było rzec o ograniczonej do Morza Śródziemnego Italii) przypominała pod tym względem Japonię jedynie pozornie, skoro dwie największe floty w jej sąsiedztwie nie musiały być brane w rachubę jako potencjalne przeciwniczki. Cesarstwo natomiast, co prawda położone w bezpiecznie odległym zakątku świata, od pewnego momentu zmuszone było uwzględniać w swych kalkulacjach zarówno starcie z jedną z największych na świecie flot anglosaskich (albo obydwoma naraz!) jak i z najsilniejszą liczebnie sowiecką Armią Czerwoną.

Ów fakt zaogniał niebawem i tak zażartą rywalizację między armią a flotą. Ponieważ Cesarstwo było archipelagiem wysp, z pozo-

ru ostatnie słowo w bataliach o większe nakłady finansowe powinna mieć marynarka. Jej klęska w bitwie morskiej mogła bowiem pociągnąć za sobą nieprzyjacielską inwazję bezbronnego archipelagu. Natomiast ewentualne unicestwienie rzuconego na kontynent korpusu ekspedycyjnego wcale taką katastrofą nie groziło, jak długo tylko okręty utrzymywały panowanie nad pobliskimi morzami. W rzeczywistości sprawa nie przedstawiała się aż tak prosto. Jest prawdą, że japońskim admirałom udało się do 1941 r. stworzyć marynarkę o jakości co najmniej równej (jeśli nie większej) od każdej innej floty. Nie można tego było powiedzieć o armii, kulejącej zwłaszcza w dziedzinie broni pancernej. Ponieważ jednak wojna w Azji zaczęła się w roku 1931 (a na pełną skalę w 1937), jako wojna klasycznie lądowa, właśnie głos generałów okazał się donośniejszy i rozstrzygający. Ich siłę przebiecia zwiększał fakt, że byli oni znacznie agresywniejsi od swoich kolegów z floty. Na morzu cenny sprzęt odgrywał bowiem większą rolę niż na lądzie, flotę zaś utracić można było w ciągu godziny bez żadnej możliwości szybkiej wymiany zatopionych jednostek. Natomiast wojskowi – zwłaszcza w kraju o ludzkich zasobach Japonii – liczyć zawsze mogli na bezproblemowe, szybkie dostawy mięsa armatniego.

Do tych problemów, wynikających z geopolityki, dołączały się osobliwości będące pochodną japońskiej historii i ustroju. O ile armia posiadała tradycję nieprzerwaną, aczkolwiek – z racji wielowiekowej, do-

browolnej izolacji – od pewnego momentu archaiczną, flota w sławnym okresie reform Meiji tworzona być musiała najzwyczajniej z niczego. Na początku owego okresu wszystkie dotyczące jej kwestie nadzorowane były przez Ministerstwo Marynarki Wojennej (*Kaigunshō*). Od 1886 r. dowodzenie flotą znalazło się wszakże w gestii Morskiego Sztabu Generalnego (*Kaigun Sanbu Honbu*), oddzielonego od Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych. Podlegając bezpośrednio cesarzowi, obdarzonemu przez konstytucję 1889 r. ogromną, acz nieostro zdefiniowaną władzą, sztaby te były niezależne od rządu i od siebie nawzajem. W ten sposób rola Ministerstwa Marynarki Wojennej ograniczona została – przynajmniej w interpretacji sztabowców – do kwestii administracyjnych, acz szef tego resortu miał do odegrania dodatkową rolę jako członek gabinetu. W tym ostatnim – podobnie jak jego wojskowy kolega, minister armii lądowej – posiadał on jednak pozycję zupełnie szczególną, nie będąc podwładnym premiera a tylko i wyłącznie monarchy. Ponieważ ministrami obu rodzajów broni byli zawsze wojskowi w służbie czynnej, ich zwierzchnicy, drogą dymisji jednego z nich, spowodować mogli w dogodnym dla siebie momencie upadek gabinetu. Czyniło to władzę Cesarstwa – na zewnątrz, paradoksalnie, coraz bardziej autorytarnej – ogromnie niestabilną. Jedyną instytucją zdolną powściągnąć i skoordynować poczynania obu sztabów i rządu był tron. Wszystko wszakże zależało od formatu tego, kto go zajmo-

wał. Wszelako cesarz Taishō, panujący w latach 1912-1926, okazał się władcą miernym, zdradzającym zresztą szybko objawy choroby umysłowej, a jego następca Shōwa (za życia znany jako Hirohito, od 1921 r. regent) nie posiadał ani osobistego autorytetu, ani siły charakteru.

Młoda flota japońska osiągnęła potęgę dzięki sojuszowi z najpotężniejszą wówczas na świecie brytyjską *Royal Navy*. Zawarty w 1902 r. i dwukrotnie modyfikowany (w 1905 i 1911 r.) wprowadził on egzotyczny, azjatycki kraj do grona mocarstw. Zwycięska wojna z Rosją, wygrana dzięki politycznemu współdziałaniu z Londynem, była tego potwierdzeniem i skutkiem. Dowódca Cesarskiej Floty (w tym legendarny zwycięzca spod Cuszimy, Tōgō Heichahirō) byli absolwentami brytyjskich uczelni morskich. Na pokładach okrętów, początkowo głównie w Wielkiej Brytanii budowanych, panowały brytyjskie regulaminy, w mesach zaś serwowano takie potrawy jak w *Royal Navy*, i to jedzone po europejsku, nożem i widelcem. Brytyjska edukacja, owocująca powszechną znajomością angielskiego, oraz typowa dla marynarzy szeroka znajomość świata dawała oficerom floty znaczną przewagę horyzontów nad kolegami z armii, uważanymi zwykle (choć były wyjątki) za ograniczonych zupaków. „Nie licząc kwestii czysto morskich – wspominał swe studia w Londynie pierwotny syn samuraja, admirał Yamanashi Katsunoshin – przeszliśmy daleko sięgający i szeroki kurs dotyczący brytyjskich obyczajów, wolnych instytucji, liberalnego myślenia i poczucia obowiązku z takim skutkiem, że podziwialiśmy Anglię jako wiodący przykład wyspiarskiej monarchii”.

Ponieważ I wojna światowa w pełni potwierdziła przydatność sojuszu, pozwalającego Brytanii na koncentrację sił w Europie i ściągnięcie tamże (konwojowanych przez flotę japońską) posiłków z kolonii na oceanach Indyjskim i Spokojnym, rozwiązanie aliansu w 1921 r. przyjęte zostało w Japonii jako wstrząs i niezasłużona krzywda. Dokonało się ono pod naciskiem Stanów Zjednoczonych, wyrosłych w latach wojny na drugą światową potęgę morską i dopytujących się po jej zakończeniu przed kim właściwie ów sojusz zamierza się bronić. Do tego czasu stosunki japońsko-amerykańskie zdążyły już przejść ewolucję od platońskiej, acz dość nieokreślonej sympatii po niezbyt starannie maskowany antagonizm. Przyjęte w 1907 r. dwa tajne dokumenty, Generalny Plan Strategiczny (*Yōhei Kōryō*) oraz Wymagania Odnośnie Potęgi Morskiej (*Kokubō Shoyō Heiryoku*) zawierały trzy współzależne założenia, w następnych latach mające skamienieć jako dogmaty.

Pierwsze mówiło, że *US Navy* jest „hipotetycznym przeciwnikiem” marynarki Cesarskiej. Drugie domagało się stworzenia floty o tonażu równym co najmniej 70% tonażu amerykańskiego jako imperatywu dla zwycięstwa (USA nie mogły wycofać wszystkich okrętów z Atlantyku, a dla powalenia odległej Japonii musiałyby wywalczyć przewagę liczebną). Trzecie powiadało, że trzonem takiej floty powinno stać się osiem drednotów i osiem krążowników liniowych (tzw. plan *hachi-hachi*).

Początkowo amerykański wróg był raczej tylko „wrogiem budżetowym”. Miał on dla rządu i parlamentu uzasadnić potrzebę morskich zbrojeń po unicestwieniu na Pacyfiku floty rosyjskiej i wycofaniu do Europy głównych sił *Royal Navy*. Potem wszakże amerykańska dyskryminacja imigrantów japońskich w Kalifornii i sprzeciw Waszyngtonu wobec japońskich poczynań w Chinach rozjęły przeciw Stanom Zjednoczonym także polityków, żołnierzy i opinię publiczną. Prawda: tylko najwięksi fanteści na Wyspach gotowi byli wierzyć, że w wojnie z USA (zwłaszcza zaczepnej) Brytyjczycy wystąpiliby czynnie po japońskiej stronie. Wszelako możliwość korzystania przez Japonię z brytyjskich baz, pożyczek oraz pokojowego pośrednictwa, a także sama obecność za plecami Amerykanów sprzymierzonej z Cesarstwem, choćby tylko politycznie, największej potęgi morskiej doprowadzała wielu Jankesów do niemal historycznych konkluzji. Wyraziły się one w 1916 r. w przyjęciu oszalałego programu budowy „Floty nie mniejszej od żadnej innej” (*Navy Second to None*). Zrzuconej wojną Wielkiej Brytanii nie stać było na podjęcie wyścigu zbrojeń, podobnie zresztą jak Japonii, na konflikcie wprawdzie wzbogaconej, ale wciąż należącej finansowo do ostatniej kategorii. W tej sytuacji niespodziewana amerykańska propozycja zwołania w Waszyngtonie morskiej konferencji rozbrojeniowej dla obu (jeszcze) sojuszników wydawać się musiała rozwiązaniem wręcz zbawiennym.

Dla wszystkich trzech morskich potęg konferencja waszyngtońska (znana w Japonii jako *Washington kaigi*) okazać się miała punktem zwrotnym. Po stronie japońskiej głos decydujący należał na niej do admirała Katō Tomosaburō, odnośnie floty głównego decydenta ze strony Cesarstwa. W pracy wspierał go pierwszy doradca morski, wiceadmirał Katō Kanji, mimo wspólnego nazwiska wcale nie krewny. Sekundowali im wspomniany już Yamanashi (jeszcze wtedy kapitan) i główny adiutant, kapitan Nomura Kichisaburō. Każdy z nich odegrał w dziejach Japonii rolę ważną i niekiedy osobliwą.

W krótkiej historii japońskiej floty Katō Tomosaburō należał do postaci absolutnie wyjątkowych. Zestawić go można było jedynie z legendarnym admirałem Tōgō (którego był uczniem) i przyszłym „admirałem Pearl Harbor”, Yamamoto Isoroku (którego był nauczycielem). Wyniosły i majestatyczny, szef sztabu Tōgō spod Cuszimy i od roku 1915 minister marynarki w pięciu kolejnych gabinetach, o spojrzeniu i ripostach tnących niczym nóż, osobistą charyzmą i autorytetem przytłaczał swych współczesnych – i to nie tylko admirałów. Yamanashi opisywał go jako „człowieka o stalowych nerwach i wielkim opanowaniu”; inny uczestnik konferencji, amerykański kapitan, potem admirał William Pratt jako „jednego z najwybitniejszych na świecie mężów stanu (...) człowieka wielkiego charakteru”. W opinii amerykańskiego wywiadu był on „człowiekiem decyzji”, który w ważnych chwilach nie waha się wziąć na siebie odpowiedzialności bez konsultacji z władzami w kraju”. Zwłaszcza ta ostatnia cecha czyniła go (wraz z wspomnianym już Yamamoto) absolutnym fenomenem wśród japońskich nawet nie admirałów, co przywódców. Odważni na polu bitwy, upadali oni zwykle pod ciężarem odpowiedzialności w chwili, gdy trzeba było podjąć niepopularną decyzję i – przywykli do rezolucji o charakterze konsensusu, głęboko zakorzenionych w kulturze konfucjańskiej – drżeli przed „utratą twarzy” związaną z podążaniem pod prąd dominujących trendów. Wyłamanie się z tych tendencji było postawą tak niesamowitą, że jeden z towarzyszy broni uznał potem Yamamoto i jego nieżyjącego już wtedy mentora za „produkt mutacji”.

Historyczna rola starszego Katō w Waszyngtonie polegała na trafnym zrozumieniu, że amerykańskie propozycje, sprzeczające się do rozwiązania sojuszu anglo-japońskiego oraz do podporządkowania rozmiarów flot liniowych trzech kolosów morskich formule liczbowej 5:5:3 nie są żadnymi poniżeniem Japonii, ale rozwiązaniem najlepszym z możliwych do uzyskania. Kres sojuszu bolał; lecz admirał David Beatty, odpowiednik Katō w delegacji Jego Królewskiej Mości, wyjawiał japońskiemu koledze przyczynę bezsilności wobec amerykańskiego nacisku krótkim stwierdzeniem „nie mamy pieniędzy”. Japończyk doskonale to rozumiał. „Nie można, mówiąc bez ogródek – zawiadamiał chłodno rząd – prowadzić wojny bez pieniędzy. (...) Nawet zakładając, że zbrojenia Japonii dorównywałyby amerykańskim, naród nie mógłby, jak to było w czasie wojny z Rosją, walczyć za grosze. Skąd mogłyby nadejść pieniądze? Odpowiedź brzmi, że poza Ameryką nie ma kraju, który mógłby służyć Japonii potrzebnym

zagranicznym kredytem – a ten z pewnością nie nadejdzie, jeśli Ameryka będzie wrogiem. (...) *Wiosek jest taki, że walka między Japonią a Ameryką jest nie do pomyślenia... Japonia powinna za każdą cenę uniknąć wojny z Ameryką. Sądzę, że prawdziwym celem obrony narodowej powinno być utrzymanie potęgi militarnej adekwatnej do zasobów narodu i szkolenie tych sił, uciekając się do dyplomacji celem uniknięcia wojny*".

W obliczu faktu, że amerykański prześmyśl stocznioowy w wypadku eskalacji zbrojeń był w stanie pozostawić japoński o lata świetlne za sobą, rzekomo haniebna dla Cesarstwa formuła 5:5:3 była faktycznie barierą ograniczającą rozbudowę anglosaskich flot, których dogonić Japonia zwyczajnie nie była w stanie. Odnosiła się ona zresztą tylko do okrętów liniowych i lotniskowców, jednostki mniejsze były spod niej wyjęte. Ponieważ zaś flota cesarska operowała tylko na jednym oceanie, podczas gdy amerykańska na dwóch, a brytyjska na wszystkich, na przyszłym teatrze działań wojennych formuła ta dawała w istocie Japonii przewagę.

Katō Tomosaburō kontra Katō Kanji

Owej prostej prawdy nie chciał wszakże zrozumieć Katō Kanji, dla którego różnica między przyjętym w Waszyngtonie rozwiązaniem przyznającym Cesarstwu 60% amerykańskiego liniowego tonażu a postulowanymi przez plan z 1907 r. 70% była różnicą między klęską a zwycięstwem. Młodszy Katō dorównywał swemu zwierzchnikowi i adwersarzowi tylko pod względem siły charakteru. Ongiś świadek aneksji Hawajów przez USA, uczulony z tego powodu na groźbę amerykańskiej przewagi morskiej, potem attaché morski w Londynie i dowódca eskadry na Oceanie Indyjskim pod brytyjskim dowództwem, boleśnie przeżył rozwiązanie aliansu z Brytanią, widząc w tym akcie zdradę i dowód spowodowanej strachem przed Ameryką degeneracji. W opinii wywiadu Stanów Zjednoczonych „*czujny, energiczny, zdecydowany*” miał być wszakże również „*zwany przez swych przeciwników człowiekiem o ciasnych horyzontach i skrajnym (...) nie wahającym się atakować ad personam zarówno swych zwierzchników jak i podwładnych*". Nie był to sąd nietrafny. W Waszyngtonie Katō Kanji posunął się do groźb, że popelni samobójstwo, jeśli plan 70% nie zostanie dotrzymany (jakoż w Tokio gruchnęła pogłoska, że wiceadmirał naprawdę popelnił seppuku). Potem zaś, równie nielojalnie co zuchwale, usiłował mobilizować przeciw swemu zwierzchnikowi rząd w Tokio i japońską opinię publiczną. Lecz Katō Tomosaburō przeszedł nad jeremiadami imiennika do porządku dziennego i 6 lutego 1922 r. podpisał, mające obowiązywać przez lat 15, morskie

porozumienia waszyngtońskie. W osiągnięciu tego rezultatu wsparli go dwaj pozostali koledzy z floty. Nomura, w latach 1914-1918 attaché morski w USA, ożeniony z Amerykanką, uchodził za człowieka rozumiejącego Stany Zjednoczone i mentalność ich mieszkańców. Yamanashi, który miał zająć wyżej, był postacią jeszcze wybitniejszą. W opinii Elizabeth Gray Vining, amerykańskiej preceptorki syna cesarza Shōwa (obecnego cesarza Akihito) przyszedł admirał „*był jednym z najwspanialszych i najsympatyczniejszych ludzi (...), miał wszystkie cechy idealnego samuraja: odwagę, surowe poczucie obowiązku, lojalność, wiarygodność, uмиłowanie piękna, ascetyczny wdzięk w obliczu ubóstwa, życzliwość, poczucie godności. W dodatku miał marynarskie doświadczenie szerokich przestrzeni i rozległą wiedzę o innych flotach, trybach życia i myślenia, które wojownik przywiązany do lądu posiada rzadko i bez których jest fatalnie skłonny do pychy*".

Traktaty waszyngtońskie zapoczątkowały w Japonii tak zwaną „miękką dekadę”, podczas której Cesarstwo, żyjąc w zgodzie z Anglosasami, prowadziło w Chinach ekspansję ekonomiczną. Lecz człowiek pokonany w „wojnie dwóch Katō”, który podpisanie traktatów powitał okrzykiem „*Jeśli o mnie chodzi, wojna z Ameryką zaczyna się teraz. Na Boga, zemiśmy się za to!*” bynajmniej nie zamierzał złożyć broni. W maju 1922 r. został wiceszefem sztabu morskiego. Wiedziona przez niego tak zwana „frakcja flotowa” (Kantai-ha) wydała wojnę stronnictwu ministra marynarki, zwanemu znamiennie „frakcją traktatową” lub „administracyjną” (Jōyaku-ha). W bitwie tej młodszego Katō wspierał żarliwie szef kluczowej Sekcji Operacyjnej Sztabu Generalnego Marynarki Suetsugu Nobumasa. Niedawno w Waszyngtonie, jako oficer telegraficzny, słał on do Tokio depesze Katō Kanjiego o swoim szefie, będące właściwie donosami. Lecz Katō Tomosaburō, zgodnie ze swoją bezkompromisową naturą, nie zamierzał bawić się w biurowe wojny, lecz rozwiązać sprawę radykalnie i u źródła. Mianowany w czerwcu 1922 r. premierem rozpoczął opracowywanie drastycznej reformy instytucjonalnej, mającej wprowadzić system cywilnych ministrów floty. Owo wzorowane na brytyjskim rozwiązanie miało wykluczyć aktualną sytuację, w której on – pełny admirał, premier i minister marynarki – paraliżowany był w swych poczynaniach przez osobników, których zwał „małymi ludzikami”. Lecz na samym początku tych zmagających przeciwnik silniejszy niż „frakcja flotowa” położył kres wysiłkom morskiego tytana. 24 sierpnia 1923 r., po ledwie trzynastomiesięcznym kierowaniu rządem, Katō Tomosaburō zmarł na chorobę nowotworową.

Przedwczesny zgon admirała Katō był nieszczęściem dla Japonii i świata. Zdaniem japońskiego historyka Asady Sadao „*charyzma i dalekowzroczność odchodziły wraz z wyniosłą postacią Katō, na pierwszy plan wysuwały się kaprysy biurokracji i rywalizacja między miernotami*". Dwaj przedstawiciele tych ostatnich, admirałowie Yamashita Gentarō i Suzuki Kantarō byli, odpowiednio w latach 1920-1925 i 1925-1929 szefami morskiego Sztabu Generalnego, ale instytucję ową całkowicie zdominował silniejszy charakterem Katō Kanji, który wreszcie w styczniu 1929 r. stanął na jej czele. Ową pozycję „jastrzębi” równoważył wszakże fakt, że ministrem marynarki był w latach 1923-1927 i 1929-1930 (z pięciomiesięczną przerwą) przedstawiciel „frakcji traktatowej” Takarabe Takeshi. Był on wprawdzie człowiekiem słabym, ale oparcie dawał mu wybitny zastępca, „waszyngtończyk” admirał Yamanashi, na kluczowych zaś stanowiskach w ministerstwie zakotwiczeni byli inni przedstawiciele umiarkowanych, Nomura oraz Hori Teikichi. Ten ostatni dźwigał stopniowo w górę swego protegowanego Yamamoto Isoroku.

Tak podzielona flota skonfrontowana została 10 stycznia 1927 r. z zaproszeniem na kolejną konferencję morską do Genewy. Jej obrady – w gronie trzech, bo mniejsze mocarstwa morskie odmówiły udziału – w intencjach inicjatora, prezydenta USA Calvina Coolidge'a rozciągnąć miały waszyngtońską formułę na mniejsze od okrętów liniowych jednostki morskie. „Frakcja flotowa”, jak się łatwo było spodziewać, zainspirowała w mediach hałaśliwą kampanię przeciw takiemu rozwiązaniu, identyfikowanemu wręcz ze zdradą narodową. Było to tym łatwiejsze, że zdobyła poparcie chodzącego pomnika, sędziwego już wówczas zwycięzcy spod Cuszimy, admirała Tōgō. W instrukcjach dla głównego delegata floty, admirała Saitō Makoto, oraz jego głównego doradcy morskiego, wiceadmirała Kobayashi Seizō, sztab marynarki zlecił twarde i bezalternatywną obronę dogmatu, że tonaż jednostek, o które chodziło konferencji, wynosić musi nie 60, a 70% ogólnego tonażu analogicznych jednostek anglosaskich. W liście do Saitō zuchwały Katō Kanji zaapelował wręcz, by admirał odmówił wyjazdu z powodu rzekomego braku „*doświadczenia negocjacyjnego*” i faktu, że „*z punktu widzenia floty niepożądane jest mianowanie wybitnej osobistości jako (...) delegata, mającego dyskutować kwestie morskie*”. Owa sugestia, że prostoduszny marynarz zawsze da się oszukać perfidnym Anglosasom maskowała w istocie strach, by „wybitna osobistość” swym autorytetem nie zdusiła przeciwników niczym drugi Katō Tomosaburō;



Admirał Suzuki Kantarō (1867-1948) – premier w 1945 roku, wiceminister marynarki wojennej w latach 1914-1917, szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1925-1929, dowódca Połączonej Floty w 1924 roku.
Fot. „Ships of the World”



Admirał Okada Keisuke (1868-1952) – premier w latach 1934-1936, minister marynarki wojennej w latach 1927-1929 i 1932-1933, wiceminister marynarki wojennej w latach 1923-1924, dowódca Połączonej Floty w latach 1924-1926.
Fot. „Ships of the World”



Admirał Katō Kanji (Hiroharu) (1870-1939) – szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1929-1930, wiceszef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1922-1923, dowódca Połączonej Floty w latach 1926-1927.
Fot. „Ships of the World”

dodać można iż ówczesnie 69-letni Saitō, w latach 1898-1905 wiceminister, a 1906-1914 minister floty, zaś od 1919 r. gubernator Korei, żadną miarą nie mógł być poczytywany za „niedoświadczonego”, zwłaszcza przez człowieka młodszego od siebie o blisko 20 lat. Z powodu „delikatności sprawy” Katō domagał się dodatkowo zniszczenia listu zaraz po przeczytaniu. Ponieważ jednak tekst wkrótce zaczął kursować w odpisach, stało się jasne, że sam warunku dyskrecji nie dotrzymał.

Owe zabiegi „jastrzębi” okazały się chwilowo daremne. Zarówno Kobayashi jak i Saitō uchodzili za umiarkowanych, zaś delegat cywilny, hrabia Ishii Kikujirō oraz pozostali w Tokio premier Wakatsuki byli pod wrażeniem niedawnego kryzysu finansowego, każącego oceniać pomysły wyścigu zbrojeń jako szalone miraż. W dodatku konferencję zdominowała brytyjsko-amerykańska batalia odnośnie kwalifikacji typów krążowników i ich tonażu, tak że japońskie problemy pozostały za kulisami. Saitō okazał się mistrzem dyplomacji, chwalonym przez Anglosasów za profesjonalizm i bezstronność, ale jego stosunki ze Sztabem Generalnym osiągnęły stopień napięcia do tej pory nawet w Japonii nienotowany. 24 lipca wiceminister marynarki Ōsumi Mineo, mierna figura pociągana za sznurki przez Katō Kanjiego, zadepeszerwał do Saitō z pominięciem swego zwierzchnika Takarabego. Z nie lada tupetem ostrzegał siwowłosego potomka samurajów by raczej zerwał konferencję niż poszedł na kompromis, gdyż inaczej „oburzenie naszego narodu stanie się wiecznym zarzewiem przyszłych problemów i zniszczy morale floty”. Telegram do Kobayashiego był jeszcze ostrzejszy: wice-

admirał oburzał się potem, iż Ōsumi wypowiadał się tak „*jakbym był zdrajcą zagrażającym narodowej obronie Japonii*”. Ponieważ niżsi członkowie delegacji (z wyjątkiem Horiiego Teikichiego) byli w jej składzie „wtyczkami” Katō Kanjiego, mającymi patrzeć swym zwierzchnikom na ręce, w Genewie wytworzyła się niezdrowa i niezmiernie osobliwa atmosfera. Szyfrowane instrukcje z Tokio nie dochodziły bezpośrednio do rąk admirała Saitō, lecz słane były wprost do jego młodszych podwładnych, którzy ujawniali „defetyście” tylko to, co ich zwierzchnicy uważali za stosowne ujawnić.

Ostatecznie na scenie genewskiej utrzymano jeszcze dziedzictwo Katō Tomosaburō. Na samych Wyspach Japońskich wpływy jego imiennika czyniły wszakże przerażające postępy. Teoretycznie umiarkowani zachowali jeszcze silne bastiony. Do ich frakcji należał nowy minister marynarki admirał Okada Keisuke (następca Takarabego w latach 1927-1929 i ponownie 1932-1933), wiceszef Sztabu Marynarki Nomura, Yamanashi (szef Sekcji Rozporządzeń Floty), a także na przykład wiceadmirał Sakonji Seizō, kierujący Biurem Spraw Morskich. Ich połączone siły nie równoważyły jednak braku jednego Katō Tomosaburō, potwierdzając jak wielkim ciosem była jego strata. Zwolennicy Katō Kanjiego byli w natarciu. Należał do nich stale wspomniany już admirał Suetsugu oraz Yamamoto Eisuke (nie mylić z Yamamoto Isoroku!), najpierw szef lotnictwa morskiego, a potem (1929-1931) dowódca głównej siły uderzeniowej, Połączonej Floty (*Rengō Kantai*). Ten ostatni w 1930 r. napisał głośny i na wpół publiczny „list protestacyjny” (!) do członków rządu. Nazywając flotę „pierwszą

linią obrony” oskarżył przedstawicieli ministerstwa, że gotowi są poświęcić bezpieczeństwo kraju na ołtarzu problemów budżetowych, przez co „zaczynają przypominać raczej cywilnych gryziopiórków niż prawdziwych morskich wojowników”. Dalej była mowa o „gwałtownym oburzeniu” admirałów z powodu „żałosnych następstw” konferencji waszyngtońskiej i „despotycznych rządów” podwładnych Katō Tomosaburō, który doprowadził do „wykastrowania floty”. W demokratycznym kraju tego rodzaju występ spowodowałby nieuchronnie dymisję swego sprawcy, ale w ówczesnej Japonii admirał-kontestator czuć się mógł całkowicie bezkarny.

Zajadłość Yamamoto Eisukego była o tyle zrozumiała, że w dobie, gdy opracowywał swe wystąpienie Japonia uczestniczyła w kolejnej konferencji rozbrojeniowej (tym razem w Londynie), wedle „frakcji flotowej” oczywiście zagrażającej bezpieczeństwu narodowemu. Obie frakcje od dawna przygotowywały się do niej propagandowo. Zdaniem raportu opracowanego przez tak zwany Komitet Nomury (w skład którego między innymi, obok tego właśnie oficera, wchodził wymieniony już wiceadmirał Sakonji) w interesie Japonii leżało utrzymanie jak najlepszych stosunków ze Stanami Zjednoczonymi jako głównym gospodarczym partnerem Cesarstwa. Możliwie najsilniejsza flota powinna w tych stosunkach odgrywać jedynie rolę „milczącej siły”, mającej odstraszać, ale nie używanej. Innymi słowy, w myśl owej koncepcji, (umiarkowane) zbrojenia morskie miały zmniejszać ryzyko wybuchu wojny. Natomiast memoriał przeciwstawnej frakcji powiadał, że konflikt o rynek chiński musi „prowadzić

do wybuchu wojny między Japonią a Stanami Zjednoczonymi” i że w Chinach USA „coraz bardziej ukazują swoją prawdziwą twarz jako gospodarczy imperialista”. Jakby tego było mało, Katō Kanji doszedł nagle do wniosku, że „nawet pułap 70% nie jest wystarczający”, a to z powodu pojawienia się „półpancerników”, czyli wypierających 10 tys. ton krążowników zaopatrzonych w działa ośmiocalowe. Szybkość i opancerzenie tych jednostek jakoby przemieniają Pacyfik w „amerykańskie jezioro” w związku z czym Japonia dążyć musi do zwyczajnego parytetu na morzu z USA. Były to wypowiedzi wręcz prowokacyjne.

Cywilnym szefem delegacji został były premier Wakatsuki Reijirō, który jako dwukrotny minister finansów znał doskonale gospodarczą słabość Japonii. Z tego powodu odrzucał on dogmatyzowanie formuły 70%, wskazując, że dla zachowania twarzy wystarczyłoby osiągnąć „65 lub, powiedzmy, 67%”. Towarzyszyć miał mu ponowny minister marynarki Takarabe, na którym wszakże, zdaniem Katō Kanjiego, „nie można było polegać”, gdyż Wakatsuki mógłby go „zbałamucić”. Dlatego minister, jako oficjalny delegat floty, obstawiony został ekspertami w rodzaju członka Najwyższej Rady Wojennej admirała Abo Kiyokazu, skrajnie „jastrzębiego” kapitana Nakamury Kamesaburō, podówczas szefa Sekcji Operacyjnej Sztabu Generalnego, oraz szerzej jeszcze nieznanego Yamamoto Isoroku, o którym Katō miał bardzo dobre mniemanie z racji agresywności wykazywanej na morzu. I oni, i ich pomniejsi koledzy nadzorować mieli „głównego doradcę morskiego” admirała Sakonji Seizō, uważanego za duchowego dziedzica znienawidzonego Katō Tomosaburō.

Skompletowana w ten sposób delegacja funkcjonować miała jeszcze osobliwiej niż jej poprzedniczka w Genewie, stając się kwintesencją gnębiących wówczas Marynarkę Cesarską plag. Z Tokio pełniący obowiązki ministra floty admirał Yamanashi i jego prawa ręka, szef Biura Spraw Morskich ministerstwa, wiceadmirał Hori, ślali delegatom instrukcje w duchu kompromisu, korzystając ze wsparcia premiera Hamaguchiego Osachi oraz samego cesarza. Dokładnie w tym samym czasie Katō Kanji żądał od admirała Abo telegramów z dowodami „zdrady” delegatów, które pozwoliłyby poruszyć opinie publiczną i (przez zastraszenie tą drogą) usztywniłyby postawę gabinetu. Argumentował, iż „stawką nie jest dłużej sama w sobie nasza potęga morska, ale nasz narodowy prestiż i wiarygodność” (list z 5 lutego 1930 r.). Tymczasem Yamanashi, doprowadzając „frakcję flotową” do pasji, argumentował, iż „pla-

ny zbrojeń, opracowane przez Sztab Generalny z punktu widzenia strategiczno-operacyjnego nie są nienaruszalną świętością; muszą zostać uzgodnione między Ministerstwem a Sztabem Generalnym z szerszej perspektywy, biorącej pod uwagę wszystkie czynniki”. Hori posunął się jeszcze dalej. Powołując się na zmarłego Katō Tomosaburō oznajmił iż decyzje o zbrojeniach są kwestią polityczną, nie wojskową, skoro ich podstawą jest budżet i dlatego podejmowane być powinny przez gabinet, a nie admirałów.

W Londynie minister Takarabe, zawsze nieszczerdółnej odwagi cywilnej, upadł zupełnie pod ciężarem odpowiedzialności, miotając się między terroryzującymi go „ekspertami” a Wakatsukim. Ci pierwsi wzięli w końcu górę: Wakatsuki alarmował szefa dyplomacji Shideharę Kijūrō, że choć tradycja wymaga konsensusu przy decyzjach, Takarabe „nie zgadza się ze mną przy żadnej okazji, a zamiast tego solidaryzuje z admirałem Abo i morskimi doradcami – ku mej rozpaczy, przekonanie go okazało się ponad moje siły mimo podejmowanych raz po raz wysiłków”. Bliski Wakatsukiemu „główny doradca morski” Sakonji ślał depesze bezpośrednio Yamanashiemu i Horiemu w Tokio, szyfrując je osobiście, by otaczający go „eksperci” nie mogli poznać jego stanowiska. To samo czynił Wakatsuki, porozumiewając się z Tokio tajnym kodem używanym przez ambasadora w Londynie Matsudairę Tsuneo; w tej sytuacji Katō Kanji rozkazał łamać owe kody ekspertom sztabu marynarki. Przypominało to do złudzenia pozostające ze sobą w stanie wojny mocarstwa.

13 marca 1930 r. Wakatsuki osiągnął wstępne, swoiście „dżentelmeńskie” porozumienie z przedstawicielem USA senatorem Davidem Reedem. Jego kluczowy punkt mówił, że oficjalne porozumienie, dające Japonii 60% tonażu amerykańskiego w klasie krążowników ciężkich, naprawdę dawać będzie 70%, gdyż USA do końca okresu jego trwania nie ukończą budowy trzech jednostek tego typu. Jednocześnie przyjmowano parytet w okrętach podwodnych, przy pułapie 52 700 t. Wystraszony Takarabe, znów zmieniawszy obóz, podpisał ów dokument. Dla Katō Kanjiego oznaczał on wszakże otwarcie wrót piekieł. 19 marca admirał odwiedził premiera Hamaguchiego, krzycząc, że postanowienia odnośnie krążowników to skandal, parytet zaś w okrętach podwodnych nie ma znaczenia, skoro zafiksowano go na poziomie tak niskim; niewielka liczba podwodnych jednostek wykluczy przewencyjne patrolowanie wód hawajskich i uniemożliwi atak na Filipiny. Jako argument ostateczny wy dobył list admirała Tōgō, stwierdzający, że lepiej

zerwać konferencję niż cofnąć się choćby o cal. Lecz Hamaguchi nie był człowiekiem dającym się łatwo zastraszyć. Gróźb nie lekceważył, ale liczył na Yamanashiego i jego kolegów. Jeszcze przed konferencją oznajmił mu, że w imię kompromisu „jestem gotów rzucić na szalę moje życie dla kraju, cesarza oraz narodu. Panie wiceministrze, proszę mi pomóc”. Yamanashi, ryzykując życie własne w decydującym momencie telegrafował (1 kwietnia) do Wakatsukiego, że liczyć może na poparcie nie tylko premiera, ale i ministerstwa marynarki, Takarabemu zaś napisał, że jego obstruktory „wtrącić może flotę w najbardziej szkodliwe i wiodące ku samozniszczeniu tarapaty”. „Gorąco zaklinam Pana – kończył – do działania w imię dogłębnego interesu narodu. Błagam o rozważne przezwyciężenie trudności i wypełnienie swego obowiązku jako delegata”.

Kompromis – już ostatni – został uratowany, 22 kwietnia londyński traktat morski podpisany został na brytyjskim Dworze Świętego Jakuba. Koszty zwycięstwa „frakcji traktatowej” okazać się wszakże miały dla niej niezmiernie wysokie. Yamanashi zdążył jeszcze pchnąć do Harbinu adiutanta naprzeciw wracającym do kraju przez ZSSR delegatom, ostrzegając ich, że w ojczyźnie czekać ich mogą bomby, kule i laski dynamitu. Sam 13 czerwca utracił stanowisko, sygnalizując gotowość udania się na emeryturę w wieku 54 lat. Wakatsuki pożegnał go gorzkimi słowami: „taki wielki człowiek jak pan powinien być teraz ministrem marynarki; to, że pan odchodzi, napawa mnie troską o kraj”.

Powiew szaleństwa

Była ona w pełni uzasadniona. 14 listopada premier Hamaguchi został śmiertelnie postrzelony przez członka tajnej organizacji, oskarżającej go o zdradę interesów narodowych. Moralny sprawca zbrodni, Katō Kanji, zdążył już do tego czasu nazwać rządy partii „judaizacją społeczeństwa”, co wobec braku Żydów w Japonii zakrawało na próg obłąkania. W dzienniku notował, że doznana w Londynie hańba „dręczy mnie dzień i noc; są chwile gdy myślę o popełnieniu samobójstwa. Jednakże nie mogę zdobyć się na odwagę”. Z uwagi na los Japonii i świata należy żałować, iż ministrowi odwagi tej zabrakło. Postanowienia londyńskie były bowiem w sposób oczywisty korzystne dla Japonii, zwłaszcza biorąc pod uwagę jej słabość przemysłową. Amerykańscy stratedzy alarmowali wręcz, iż „praktycznie uniemożliwiły one Stanom Zjednoczonym wspieranie ich polityki na Dalekim Wschodzie”.

Zabójstwo Hamaguchiego było wszakże tylko prologiem do lawiny. Pałeczkę szaleństwa przejęła skutecznie armia lądowa, atakując we wrześniu 1931 r. chińską Man-



Admirał Suetsugu Nobumasa (1880-1944) – wiceszef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1928-1930, dowódca Połączonej Floty w latach 1933-1934.

Fot. „Ships of the World”



Admirał Shimada Shigetarō (1883-1976) – minister marynarki wojennej w latach 1941-1944, szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w 1944 roku, wiceszef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1935-1937. Fot. „Ships of the World”



Admirał floty Nagano Osami (1880-1947) – minister marynarki wojennej w latach 1936-1937, szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1941-1944, wiceszef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1930-1931, dowódca Połączonej Floty w 1937 roku. Fot. „Ships of the World”

dżurię i doprowadzając do upadku drugiego gabinetu Wakatsukiego (po raz pierwszy rządził w latach 1926-1927). Kolejny premier, Inukai Tsuyoshi zamordowany został 15 maja przez kadetów marynarki wojennej, mszczących się między innymi za ograniczenie naboru do Wojskowej Szkoły Marynarki Wojennej w Etajimie. Inna grupa, już mieszana, ale też z oficerami floty w składzie, rzuciła bomby na Bank Japonii, siedzibę rządzącej partii *Seiyūkai* oraz dom (na szczęście przypadkowo nieobecnego) sygnatariusza traktatu wersalskiego, barona Makino Nobuakiego. Przewrót nie osiągnął celów, ale marynarka była już pod kontrolą „frakcji flotowej”.

Katō Kanji, rozdający karty w marynarce jako wpływowy członek Najwyższej Rady Wojennej, wywindował już swego protegowanego, księcia Fushimi Hiroyasu, na stanowisko „nieusuwalnego” szefa sztabu (miał pozostać na tym stanowisku od lutego 1932 do kwietnia 1941) a swego *alter ego*, admirała Suetsugu, do roli dowódcy Połączonej Floty. Najgorszą rolę odegrać miał wszakże skądinąd mierny a wspomniany już Ōsumi Mineo, w latach 1931-1936 minister marynarki. Pod jego nominalnym przywództwem (istotnym decydem był oczywiście Katō wspierany przez Fushimiego) nastąpiła mordercza czystka najzdolniejszych i najbardziej zasłużonych admirałów. Na liście przeniesionych na przymusową emeryturę znaleźli się między innymi Yamanashi (którego wcześniejsze zwolnienie zatwierdził obecnie właśnie Ōsumi) oraz 51-letni Hori i 55-letni Sakonji (według przepisów admirał opuszczał służbę w wieku lat 65, a wice-

admirał 62). Była to zarówno dekapitacja floty, jak i jej odmłodzenie.

Yamamoto Isoroku przeszedł do tego czasu dość zmienną ewolucję. W Londynie zajmował w wielu kwestiach stanowisko tak nieustępliwie wojownicze, że jego przynależność do umiarkowanej „frakcji flotowej” mogła zakrawać na kpinę. Pod koniec negocjacji sugerował nawet zawsze chwiejnemu Takarabemu by raczej wybrał dymisję niż sygnował traktat, który „*zszokuje całą flotę, zniszczy jej morale, nakłoni do incydentów*”. Przełomem stało się uświadomienie sobie faktu, że niektórzy z jego kolegów naprawdę dążą do „incydentów”, czyli politycznego przewrotu, którego konsekwencją być może wejście na równię pochyłą prowadzącą do wojny. „*Posunięcie się do zakwestionowania dyscypliny wojskowej*” było dla niewielkiego tylko wzrostem admirała jaskrawym symbolem politycznego awanturnictwa.

Yamamoto był jednak w owym czasie skutecznie od polityki odizolowany. Będąc jednym z pionierów japońskiego lotnictwa morskiego, został szefem Działu Technicznego Departamentu Lotnictwa Morskiego, w latach 1933-1934 dowodził 1. Flotyllą Lotniskowców, a w roku 1935 – awansowany na wiceadmirała – przejął sam Departament Lotnictwa Morskiego. Dowództwo na morzu, odsuwające go od spraw ograniczenia zbrojeń, pozwoliło mu na zachowanie munduru. Dzięki temu, w znanej opinii wiceadmirała Takagi Sōkichiego, stał się jednym z czterech ledwie pierwszej klasy admirałów – pozostałymi byli Yonai Mitsumasa, Inoue Shigeyoshi i Koga Mineichi –

którzy cudem przetrwali mordercze czystki Ōsumiego. W następnych latach grupka ta (zwłaszcza dwaj panowie na „Y” oraz Inoue) miała ściśle współpracować ze sobą, zawsze jednak znajdując się w mniejszości.

Zaznaczyć warto iż admirałowie Katō i Suetsugu, prześladowający marynarzy bezustannymi nocnymi ćwiczeniami, pieścili zupełnie anachroniczną wizję przyszłego konfliktu, lekceważąc lotnictwo i obsesyjnie stawiając na coraz większe pancerze i działa. Gardzili też wywiadem. Nawet w 1941 r. Sekcja Wywiadowcza floty zatrudniała 79 oficerów (wobec 230 w analogicznej instytucji w USA), których analiz – na ogół wartościowych – zwierzchnicy zwykle nie chcieli czytać. Zamiast tego Katō, Suetsugu i Yamamoto Eisuke poili się przekonaniem, iż (jak ujął to ten ostatni) „*Amerykani są przyzwyczajeni do wygodnego życia, przez co nie mogą wytrzymać niebezpieczeństw i surowości służby na pokładzie okrętu podwodnego. Gdy ich okręt cumuje w Qingdao [w Chinach], oficerowie mieszkają z rodzinami w Grand Hotelu i na pokładzie są zwiedzającymi*”. Sądy te (czerpane podobno z hollywoodzkich filmów, których admirał był skrytym entuzjastą) wspierać potem mieli produkowani coraz liczniej przez szkoły morskie germanofile.

Cesarz, czując lęk przed ekstremistami z obu rodzajów broni, mianował premierem najpierw sędziwego Saitō Makoto, a 8 lipca 1934 r. kolejnego emerytowanego admirała, byłego ministra floty, Okadę Keisuke. Monarcha wierzył, iż człowiek ten, znany z wypowiedzi typu „*Japonia jest biednym kra-*

jem nie mogącym pozwolić sobie na wyścig zbrojeń z USA” i „problemy obrony narodowej rozwiązuje się najlepiej metodami dyplomatycznymi” zdoła powstrzymać grupę Katō i Suetsugu, okiełzać flotę i armię oraz przeforsować nowy traktat morski. Lecz Katō uciekł się do szantażowania szefa rządu przy pomocy powolnego sobie ministra Ōsumiego – jego dymisja, zgodnie z przyjętym zamiarem, wywracałaby cały gabinet – oraz szefa Sztabu Marynarki księcia Fushimiego, beczelnie nadużywającego swej pozycji jako członka rodziny cesarskiej. Ten ostatni podczas spotkania z władcą dnia 12 lipca przekazał mu pismo opracowane przez Katō, wyrażające „determinację” floty i konkludujące iż „nie ma alternatywy dla pozbycia się istniejącego systemu traktatowego i energicznego forsowania polityki parytetu; inaczej flota nie będzie w stanie kontrolować swoich oficerów” [podkreślenie moje – J.P.]. Cesarz zmiął pismo i wyrzucił krewniaka (starszego o 26 lat) za drzwi, mówiąc iż nie ścierpi takich słów ze strony szefa organu nie ponoszącego odpowiedzialności konstytucyjnej. Lecz parlament, wypełniony już wtedy w znacznej mierze przez ekstremistów, podzielał nastroje „jastrzębi”, zwłaszcza po wielkiej mowie wygłoszonej 24 sierpnia przez admirała Suetsugu na forum Ligi Wielkiej Azji (*Dai Ajia Kyōkai*). W zgłębku frenetycznych oklasków dowódca Połączonej Floty groził rezygnacją w razie kontynuacji „hańby waszyngtońskiej”. 7 września Okada, pozbawiony poparcia nawet wśród gabinetu, ogłosił, iż przed końcem roku zapowie, że traktaty waszyngtońskie, wpływające w 1936 r., nie będą przedłużone. Triumfujący Katō Kanji zameldował o tym triumfie ceniom admirała Tōgō na cmentarzu Tama, a jednego ze swych sprzymierzeńców uczcił bilecikiem o treści „wreszcie wieść o wypowiedzeniu nadeszła, zwiastując świt odrodzenia dla Cesarskiej Floty”.

Skret w stronę przepaści obwieszony został światu na preliminaryjnych rozmowach w Londynie, rozpoczętych 24 października 1934 r. Premier Okada zdołał przeforsować wysłanie tam wiceadmirała Yamamoto, choć rozczarowany doń Katō ostrzegał, iż „trudno ufać, by [ten] dokazał czegoś wielkiego”. Amerykanie, oceniający swego przyszłego pogromcę jako „niezwykle zdolnego, silnego człowieka o szybkim myśleniu” raportowali zarazem, że zdawał się on „naprawdę pragnąć osiągnięcia jakiejś formy porozumienia, ale rząd japoński zdecydował się już na politykę potępienia [traktatów waszyngtońskich]”. Tokio zapowiedziało, że zrywa artykuł XIX Traktatu Pięciu Mocarstw z 1922, zakazujący fortyfikowania wysp na Pacyfiku. Starym znajomym brytyjskim z czasu sojuszu Yamamoto

zwierzał się, iż „za wielu mamy twardogłowych w Japońskiej Marynarce”, w kraju zaś oznajmił iż pogrzebana „formuła 10:10:6 była dla nas znakomita, ponieważ traktaty te ograniczały inne państwa” przed rozkręceniem zbrojeń morskich. Głoszenie takich poglądów zamknęło przed nim wyjazd na właściwą konferencję, znaną jako druga londyńska konferencja morska i otwartą 9 grudnia 1935 r. Zresztą, czując się bezsilnym, nie miał na to najmniejszej ochoty. Główny delegat, równie gruboskórny co tępawy Nagano Osami, członek „frakcji floty” i protegowany Katō Kaniego, przybył tam, aby – słowami amerykańskiego admirała Jamesa Richardсона – „uderzyć w podzwonne dla szlachetnego eksperymentu ograniczenia zbrojeń na morzu”. Nagano, zrywając konferencję 15 stycznia 1936 r., sprawił – jak biadał wiceminister spraw zagranicznych Shigemitsu Mamoru – iż „Japonia odrzuciła ostatnią tarczę chroniącą jej międzynarodowy status”. W USA zatwierdzono w odpowiedzi tak zwaną Ustawę Vinsona-Trammella, zapowiadającą zbudowanie w ciągu ośmiu lat 102 okrętów i 1 184 samolotów. Reakcją Japończyków nie było otrzeźwienie, lecz coś, co zszokowany Inoue Shigeyoshi określił jako „współczynnik szaleństwa”. Postanowiono stworzyć flotę stanowiącą 80% marynarki amerykańskiej, w tym dwa tytaniczne superpancerniki o wyporności po 64 tys. ton.

W rywalizacji o główne dźwignie władzy flotę zawsze jednak wyprzedzała armia, co prawda rozdzielana przez przeciwstawne frakcje. 26 lutego 1936 r., wkrótce po zerwaniu konferencji londyńskiej, jedna z nich, tak zwana frakcja Kōdō (*Kōdōha*), uważająca za głównego wroga ZSSR, próbowała krwawego zamachu stanu. Przewrót, przeprowadzony siłami żołnierzy trzech pułków z garnizonu tokijskiego, został ostatecznie zdławiony. Jego organizatorom udało się jednak dopaść znaczących przedstawicieli wyrzuconych już z floty – ale jeszcze nie z polityki – dawnej „frakcji traktatowej”. Zamordowany został były premier admirał Saitō. Jego losu tylko cudem uniknął były (1925-1929) szef Sztabu Generalnego Marynarki Suzuki Kantarō, aktualnie marszałek dworu, zwany przez rebeliantów „pałacową kanalią” (*Kunsoku-no kan*) z uwagi na moderujący wpływ na cesarza. Trafiony trzema kulami, osłonięty został przez żonę, podczas gdy przekonani o sukcesie zamachowcy, w iście japońskiej mieszaninie farsy i tragedii, oddawali mu honory, zapewniając o braku osobistej nienawiści. Szef rządu admirał Okada, usłyszawszy meldunek „panie premierze, przyszliśmy pana zabić!” próbował ucieczki i ocalał, bowiem oddział szturmowy zastrzelił omyłkowo jego szwagra.



Admirał Yonai Mitsumasa (1880-1948) – premier w 1940 roku, minister marynarki wojennej w latach 1937-1939 i 1944-1945, dowódca Połączonej Floty w latach 1936-1937.

Fot. „Ships of the World”

Krwawe walki ujawniły podziały nie tylko w armii ale i flocie. Szef sztabu księżę Fushimi, uwierzywszy w śmierć Okady, usiłował namówić cesarza do sformowania nowego rządu. Jednakże w bazie morskiej w Yokosuce kontradmirał Yonai Mitsumasa i jego szef sztabu, Inoue, rozkazali piechocie morskiej bronić gmachu Ministerstwa Marynarki, w Zatoce Tokijskiej zaś skoncentrowali okręty mające – w razie potrzeby – otworzyć ogień na pozycje rebeliantów. Specjalny krążownik gotowy był do ewakuacji cesarza, by nie stał się on więźniem rokoszan. Rebelię po dwóch dobach stłumiono, lecz był to sukces pyrrusowy. Kosztem rozgromionej Kōdō, armię zdominowała frakcja Tōsei (*Tōseiha*), poza postulowanym kierunkiem ekspansji (Chiny, nie Sowiety) podzielająca całą filozofię rządzenia przeciwników. Rządy konstytucyjne konały, choć formalnie funkcjonował i parlament, i konstytucja.

Wielka inwazja na Chiny, rozpoczynająca wojnę zakończoną zdruzgotaniem Japonii, rozpoczęła się w nocy 7 lipca 1937 r. Okoliczności samego wybuchu są niejasne. Jasne jest wszelako, że przedstawiciele armii w rządzie oraz szef Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych Sugiyama Hajime powitali go jako dar niebios dający szansę ostatecznego (jak mniemali) zdruzgotania Chińczyków oraz ugruntowania pozycji armii w państwie. Stosunek floty do przedsięwzięcia był żałośnie chwiejny. Yonai Mitsumasa, minister w powołanym ledwie trzy dni przed wybuchem rządzie księcia Konoe Fumimaro, twardo sprzeciwiał się awanturze, widząc w niej prowokowanie mających znaczne interesy w Chinach Anglosasów. Morski Sztab Generalny popierał swego ministra tak długo, jak długo wal-

ki, toczone na bezkresnych przestrzeniach Chin Północnych, zapowiadały dotowanie wojsk lądowych kosztem floty. Skoro tylko jednak płomień wojny objął portowy Szanghaj, którego zdobycie zapewnić mogły jedynie okręty, lotnictwo morskie i dywizje przerzucane morzem, sztabowi decydenci dostrzegli okazję rewanżu i 12 sierpnia złamali opór Yonaia (który, pozostając w służbie czynnej, był ich podwładnym). W kolejnych krwawych walkach, w których flota pozostawała na dalszym planie, armia połykała olbrzymie przestrzenie Chin, póki nie stało się jasne, że to owe przestrzenie połykają japońskie dywizje.

W październiku 1938 r. desant z morza wziął Kanton, blokując pobliski, brytyjski Hongkong, zaś w styczniu 1939 r. kolejny desant opanował wyspę Hainan. W marcu Tokio ogłosiło suwerenność nad bezludnymi (lecz strategicznymi) Wyspami Spratley na Morzu Południowochińskim, choć Paryż uznawał je za część Francuskich Indochin. Kroki te prowokowały tak Francję, jak i Wielką Brytanię oraz panujące nad pobliskimi Filipinami, Stany Zjednoczone. Jeśli jednak minister marynarki Yonai i jego prawa ręka, wiceminister Yamamoto Isoroku, widzieli w nich niepożyteczne igranie z ogniem, to ich przeciwnicy we flocie, stawiając przysłowiowy wóz przed koniem, dostrzegali w nich właśnie przewencyjne zabezpieczenie przed wystąpieniem ze strony mocarstw zachodnich.

„Czy flota uratuje kraj?”

Małomówny, lecz nieustępliwy Yonai, przelotny dowódca Połączonej Floty (1936-1937) i od 1937 r. pełny admirał, łączył anglofilizm w polityce zagranicznej z bezkompromisową odwagą cywilną. Wykazał ją już w 1934 r., publicznie nazywając Katō Kanjiego moralnym sprawcą zabójstw premierów Hamaguchiego i Inukaia. „*Japonia nie ma absolutnie żadnych szans na wygranie wojny – oznajmił na posiedzeniu rządu 8 sierpnia 1939 r. – A co się dotyczy flot niemieckiej i włoskiej, w niczym nie będą nam pomocne*”. „*Elementy które pragną dla Japonii faszystów i, w konsekwencji, złączenia się z Niemcami i Włochami*” – zapowiedział w kwietniu ambasadorowi USA Josephowi Grewowi – zostaną przez ludzi myślących tak jak on, Yonai, „zdlawione”. Jego zastępca, Yamamoto, uważał, że w razie niesubordynacji, należy do owych „elementów” strzelać; Inouye Shigeyoshi, szef Biura Spraw Morskich Ministerstwa, że „wykurzyć” z floty. Cała trójka pracowała harmonijnie i z energią. „*Yonai był mężem niewielu słów, lecz zdecydowanej decyzji – wspominał zatrudniony w ministerstwie wiceadmirał Enomoto Jōji – Yamamoto*

człowiekiem ukrytych pasji, a Inoue tnącego intelektu”. *Ich celem było zablokowanie katastrofy i sprawienie by (jak to ujął poufnie sam cesarz) kraj został, ale bez wojny, „ocalony przez flotę”*.

Na razie do wojny szykowała się Europa, po niemieckiej aneksji Czech i Moraw. W Tokio, w obliczu faktu, że zacieklej opór Chin możliwy jest w znacznej mierze dzięki wojskowej i finansowej pomocy Kremla, rozważano sprzymierzenie się z Berlinem i Rzymem, ale wyłącznie przeciw Moskwie. Powody były – starcia na granicy z ZSSR, nigdy nie wygasłe, w marcu zaczęły przechodzić w faktyczną, acz niewypowiedzianą wojnę. Część armii wzywała do sojuszu bardziej uniwersalnego. Lecz cesarz, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i wreszcie przeważająca część floty twarde odrzucała rozwiązanie, mogące uwikłać Japonię w wojnę z Francją, Wielką Brytanią i – w konsekwencji – także USA. Yonai i Yamamoto, wkrótce znienawidzeni przez ambasadę niemiecką, wykazywali bezużyteczność paktu z partnerem bezsilnym na morzu i mogącym zaoferować tylko konflikt z Anglosasami. Premier Hiranuma Kiichiro, od stycznia 1939 r. następca Konoego, mimo swych sympatii wobec armii przeżywał rozterkę. W marcu i kwietniu na tak zwanych konferencjach pięciu ministrów (premier, ministrowie armii, floty, spraw zagranicznych i finansów) doszło do balansujących na krawędzi rękoczynów starć między Yonaim a proniemieckim ministrem wojny Itagakim Seishirō. Ulica sprzyjała raczej „jastrzębiom”, że zgrozą komentując postawę wiceministra Yamamoto, który na pytanie „*czy sądzi pan, że nasza wspaniała flota zawsze zwycięży?*” odparł zwięźle i po prostu „*nie*”. Przed biurami obu „admiralów Y” wystawiono warty, i jeden i drugi odmówili jednak osobistej ochrony poza miejscem pracy. Poza kulami, adwersarze sięgali też po metody bardziej wyrafinowane, proponując nagłośnić „*prywatne życie wiceministra Yamamoto, a mianowicie fakt, że jego kochanką jest pewna gejsza ze Shimabashi zwana Umeryu, co go niszczy w oczach społeczeństwa*”. W odpowiedzi Yamamoto wywiesił nad biurkiem napis „*gotów jestem zginąć za to, co uważam za słusze*”. W wywiadzie prasowym – a cieszył się mimo wszystko sympatią dziennikarzy – oznajmił: „*Służę mojemu krajowi dokładnie tak, jakbym dowodził w bitwie. Toczę bitwę, aby moi rodacy powrócili na drogę rozsądku. Mogą mnie zabić – ale jego nie mogą zabić*”.

Ostatecznie Yonai, Yamamoto i ich nieliczni sprzymierzeńcy (we flocie przede wszystkim Inoue) zdołali w roku 1939 r. zablokować niedoszłe przymierze z Niemcami i Włochami. Cena tego sukcesu była

niestety wysoka. „*Większa część naszego czasu i energii – wyrzekł Inoue – została nie na przedsięwzięcia pozytywne i konstruktywne, ale na negatywne wysiłki by nie dopuścić do powodzenia czegoś*”. Chwilowo sytuację wyklarował pakt Hitler-Stalin z 23 sierpnia 1939 r., zbiegający się z sowieckimi zwycięstwami nad japońską Armią Kwantuńską w Mongolii. Gabinet Hiranumy, wstrząśnięty jak cała japońska klasa polityczna, „stracił twarz” i zrezygnował w ciągu tygodnia. Ponieważ przyjaźń niemiecko-sowiecka totalnie skompromitowała ideę sojuszu z Niemcami i Włochami, wśród członków nowego gabinetu (utworzył go emerytowany generał Abe Nobuyuki) pojawiły się głosy o konieczności poprawy stosunków z Zachodem. Lecz czyny poprzedników nie dawały się tak łatwo wyprostować. 26 lipca 1939 r., w ostatnich tygodniach egzystencji rządu Hiranumy, USA zapowiedziały, że nie przedłużą japońsko-amerykańskiego układu o handlu i nawigacji; była to czytelna zapowiedź dotkliwych sankcji w wypadku dalszych aktów agresji. 1 października Biały Dom zarządził przesunięcie Floty Pacyfiku, bazującej dotąd na zachodnim wybrzeżu, do Pearl Harbor.

W polityce, wbrew podręcznikowym schematom, możliwe było jeszcze wszystko. Niespodziewana współpraca Hitlera i Stalina zdawała się budzić w Londynie nadzieje na zwrot w stosunkach z Tokio, obejmujący nawet sojusz przeciw Sowietom, obecnie w istocie sprzymierzonym z III Rzeszą. Po sowieckiej inwazji Finlandii 30 listopada 1939 r. mocarstwa zachodnie i Kreml znajdowały się na krawędzi wojny, a choć reżim japoński posiadał w Londynie niewielu przyjaciół, miał swoich obrońców, argumentujących, że jest on zawsze lepszym wyjściem od kombinacji niemiecko-sowieckiej. Podobnego zdania byli Francuzi, proponujący mediację w wojnie chińsko-japońskiej, a także Polacy, mający w Tokio kontakty i przyjaciół. Cała sprawa niedoszłego aliancko-japońskiego porozumienia antysowieckiego z przełomu lat 1939-1940 była potem starannie omijana przez badaczy, traktujących ją jako wstydliwą z perspektywy rzeczywistej wojennej koalicji. Do dziś obfituje ona w mnóstwo znaków zapytania. Liczne poszlaki sugerują jednak, że zimą i wiosną szykowało się spektakularne „odwrócenie przymierzy”. „*Wobec obrotu walk, w które jesteśmy obecnie zaangażowani w Europie – raportował entuzjasta takiego rozwiązania, ambasador JKM w Tokio Robert Craigie – już musimy mieć do czynienia z ZSSR jako z ukrytym wrogiem, a możemy wkrótce walczyć z nim otwarcie. W takich okolicz-*

nościach jednym z naszych naturalnych sojuszników byłaby Japonia”.

16 stycznia 1940 r. symbol zdrowego rozsądku Yonai objął dzięki poparciu cesarza oraz wpływowych cywilnych polityków (na przykład ostatniego żyjącego doradcy cesarza Meiji, księcia Saionji) stanowisko premiera. Jego przyjaciel Yamamoto zainstalowany już był na stanowisku dowódcy Połączonej Floty; w fotelu ministra marynarki zasiadł dość bezbarwny Yoshida Zengō. Wzywianie było kolosalne, ale niedawne (1939) przejście Katō Kanijego do krainy cieni zdawało się dawać próbie szanse powodzenia. Choć niemiecki ambasador Eugen Ott raportował, iż we flocie „oficerowie średnich szczebli coraz bardziej biorą naszą stronę” trójca Yonai-Yamamoto-Inoue zamierzała zapobiec – jak oznajmił premier – „zdegenerowaniu się [floty] w uzbrojony tłum”. Politykowanie skutkowało miało dymisją.

Podczas swego półrocznego sterowania rządem Yonai podjął w Hongkongu (wszystko wskazuje, że za zgodą Brytyjczyków) tajne rokowania z Czang Kaj-szelem celem zakończenia beznadziejnej wojny z Chinami. Popierał go jego probrytyjski szef dyplomacji, Arita Hachirō, zdecydowany antykomunista. Przez krótki czas wydawało się, że nawet Sztab Generalny Armii Lądowej pozyskany został dla owej polityki. Sytuacja przypominała jednak nieustanne balansowanie. Nawet w Ministerstwie Spraw Zagranicznych (*Gaimushō*) ścierały się „Frakcja Anglo-Amerykańska” (*EiBe-ihā*), popierająca linię polityczną premiera, z „frakcją prosoiową” (*Shujikuha*) podziеляjącą opinie dominujące wśród armii. Flota jako całość była – jeśli chodzi o dowódców – niechętna jednostronnym zobowiązaniom wobec Niemiec i dlatego bliska „umiarkowanym” w *Gaimushō*. Wszelako (zdaniem świetnego znawcy zagadnienia Iana Nisha) „istniały wewnątrz floty grupy podzielające cele armii i odwrotnie”. Czyniło to kierowanie polityką Cesarstwa zadaniem wyjątkowo niewdzięcznym. Premier liczyć mógł na osobisty autorytet – swój i swoich dwóch sprzymierzeńców.

Pokój sowiecko-fiński zawarty w marcu i niemiecka inwazja Skandynawii w kwietniu i maju 1940 r. pogrzebały wszelkie nadzieje na „odwrócenie przymierzy”. Ostateczny cios zadał im szokujący upadek Francji w czerwcu, którego następstwem było wrześniowe wkroczenie wojsk japońskich do północnej części Indochin Francuskich. Wraz z upadkiem Francji minister wojny Hata Shunroku (niedawno wódz armii ekspedycyjnej w Chinach) zażądał od premiera współpracy z tak zwanym Ruchem Nowej Struktury (*Shintaisei Undō*)

wzywającym do budowy „nowego porządku w Azji Wschodniej”. Yonai w odpowiedzi wręczył mu dymisję, lecz Hata odpowiedział, że usunąć go może jedynie wojsko. 22 lipca admirał odszedł, a wraz z nim ostatnia może szansa na uratowanie Japonii. Niemiecki ambasador Ott i jego attaché morsk Paul Wencker (którego Yonai chciał odwołać z Tokio) nie ukrywali swojej radości. Fatalny błąd popełnił także rząd Stanów Zjednoczonych, nie czyniąc nic dla ułatwienia międzynarodowego manewru gabinetu admirała. Ani ambasador Joseph Grew, ani pracownicy jego morskiego ataszatu nie podtrzymywali żadnych kontaktów z „anglo-amerykańską grupą” w cesarskiej flocie.

Wprowadzenie wojsk do północnych Indochin, podjęte w myśl zasady „okazja czyni złodzieja” (formalnym argumentem był fakt, że przez Indochiny biegło 40% zagranicznych dostaw dla walczących Chin) okazać się miało dalszym krokiem ku otchłani. 27 września USA ogłosiły – tłumaczone potrzebami własnymi – embargo na sprzedaż do Japonii złomu żelaznego, rozszerzone w grudniu na rudę żelaza, surowkę i stal. Przywódcy floty (w tym nawet szef Sztabu Fushimi) zdawali się rozumieć igranie z ogniem. Obawiali się jednak – z własnej, krótkowzrocznej perspektywy, nie bez słuszności – że rezygnacja z indochińskich portów spowoduje obcięcie nakładów na marynarkę wojenną, jako nieistotną we wciąż trwającej wojnie z Chinami. We flocie brała zresztą górę „frakcja prosoiowa”. Młodzi oficerowie sztabu nie pamiętali sojuszu z Wielką Brytanią, przewidywali za to rychłe lądowanie Niemców w Londynie. 27 września podpisany został japońsko-niemiecko-włoski sojuszniczy Pakt Trzech (co prawda jedynie obronny). Słaby Yoshida Zengō, piastujący ciągle stanowisko ministra floty w rządzie następcy Yonai, Konoego (był to już drugi gabinet księcia) miesiąc wcześniej ostrzegał, iż „Japonia staje w obliczu narodowej ruiny”. W rozmowie z zaufaną osobą – niestety była nią żona, a nie ktokolwiek z gabinetu – wzdychał „nie wspiera mnie nikt godny zaufania, tymczasem sytuacja jest doniosła, i jeśli poczynimy jeden fałszywy krok, doprowadzić może do wojny”. Naciskany przez wysłanników Fushimiego załamał się i trafił do szpitala, ministerstwo zaś przejął mile widziany w armii Oikawa Koshirō. Z zamiłowania sinolog, lekceważony był w rokowaniach dotyczących aliansu, które ze strony floty prowadzili Fushimi i jego zastępca, Kondō Nobutake.

Na zwołanej 19 września Łącznej Konferencji Cesarskiego Sztabu Dowodzenia i Rządu (*Daihon'ei Seifu Renraku Kaigi*) aprobatę floty dla aliansu potwierdził Fu-



Admirał floty Yamamoto Isoroku (1884-1943) – wiceminister marynarki wojennej w latach 1936-1939, dowódca Połączonej Floty w latach 1939-1943. Fot., „Ships of the World”

shimi, nie Oikawa; nikt nie miał odwagi zapytać, jakim prawem szef sztabu wypowiada się w stricte politycznej materii. Oikawa, na polu bitwy odważny, jako polityk okazał się pozbawiony kręgosłupa. Krótko wcześniej, 15 września, odwiedził go Yamamoto starając się powstrzymać szaleństwo i argumentując, że gdy przed rokiem był wiceministrem, 80% materiałów niezbędnych do prowadzenia wojny pochodziło z rejonów pod kontrolą Anglosasów. Na spotkaniu, acz nieoficjalnym, obecnych było wielu oficerów floty. Wobec wywołanego wrzenia, przyszły „admiral Pearl Harbor” sięgnął do nesesera, ukazując tabele demonstrujące straszliwą prawdę – pięciokrotną przewagę USA w produkcji stali, dziesięciokrotną w węgla i osiemdziesięciokrotną (!) w produkcji samochodów. W tejsze chwili Oikawa odebrał mu głos, a potem, zwracając się do admirała Ōsumi Mineo – autora osławionych czystek i najstarszego, w dodatku proniemieckiego uczestnika spotkania – poprosił go o zamknięcie narady, co tenże uczynił stwierdzeniem iż „obecni są w całkowitej zgodzie z Ministrem Marynarki”. Bezsilny Yamamoto wyszedł, oznajmiając później iż w razie wojny Tokio będzie „wypalone do korzeni”, a Konoë i jego ekipa zostaną „rozerwani na strzępy przez żądnych zemsty ludzi”.

Szala przechyliła się ostatecznie w lipcu 1941 r., tuż po niemieckiej inwazji na ZSSR. O jej przygotowaniu Tokio nic nie wiedziało (choć powinno się jej spodziewać). Nie wiele wcześniej, 13 kwietnia, Japonia ukoronowała poprawę swych stosunków z ZSSR podpisaniem paktu o neutralności. Sowietci porzucili wspieranie nieugiętych Chin,

wszelako zastąpili ich w tym Amerykanie, objąwszy Państwo Środka (w tymże kwiecieniu) swą ustawą *lend-lease*. Na dramatycznych posiedzeniach Łącznych Konferencji szef dyplomacji Matsuoka Yōsuke agitował za uderzeniem na ZSSR. Krok taki – dziś można to już rzec z pewnością – doprowadziłby do doszczętnego zdruzgotania Sowietów, i tak stojących u progu zagłady; prezydent Roosevelt, ciągle blokowany przez izolacjonistyczny Kongres, nie miałby żadnych możliwości ich ocalenia. Jednakże obradujący, odczuwając (skądinąd zrozumiałą) urazę wobec Niemców, 2 lipca wybrali okupację pozostałej, południowej części Indochin – przy pełnej świadomości, że krok taki oznaczać może wojnę z Anglosasami. Ratując imperium sowieckie, wydali wyrok na swoje własne.

Kurs ku otchłani

Sternicy floty doskonale zdawali sobie sprawę z możliwych reperkusji takiego posunięcia, zwłaszcza że rozważane były one od szeregu miesięcy. Gdy 30 stycznia przyjęty został *Zarys polityki wobec Indochin Francuskich i Tajlandii* Yamamoto Isoroku zdecydował się napisać – mimo przykrych doświadczeń – do ministra marynarki Oikawy:

„Nikt nie zakwestionuje, że żądania wojskowe, które zdają się być najistotniejszą częścią Zarysu zakładają posunięcia przeciw Stanom Zjednoczonym i Wielkiej Brytanii. (...) Zważywszy na wszystko, Zarys implikuje niebezpieczne prawdopodobieństwo, że bieg wypadków może doprowadzić do wojny (...). Dlatego wierzę, że ci, którzy podjęli ową decyzję są przygotowani na taką ewentualność. Sądząc z faktu, że Stany Zjednoczone najwyraźniej już nie blefują (...) jeśli zdecydujemy, że musimy zastosować w Indochinach Francuskich nacisk wojskowy w razie, gdy nasze żądania nie zostałyby przyjęte, możemy raptem znaleźć się w sytuacji krytycznej. Przypuszczam, że pamięta Pan o takiej możliwości”.

Ostrzeżenie nie wywołało żadnego echa, co zmusza do bardzo smutnych refleksji. W rzeczy samej, wśród najwyższych rangą przywódców floty tylko garstkę – na przykład Suetsugu – określić by można mianem zdecydowanych zwolenników wojny. Ryzyko towarzyszące bitwom morskim – a także chyba, mimo wszystko, szersze horyzonty – uczyniły ich zdecydowanie trzeźwiejszymi od generałów. Mimo to wśród istotnych decydentów – czyli ministrów i przywódców sztabu – za brakło głosów zdecydowanego sprzeciwu. Prócz mentalnej niemożności wyłamania się z uświęconej zasady konsensusu i obawy „utrąty twarzy” w wypadku uznania za

tchórza ważył tu jeszcze jeden, kapitalny czynnik. Jeśli oświadczono by jasno, że nie istnieją żadne szanse zwycięstwa, to czym usprawiedliwiono by wcześniejsze ogromne – i dokonywane kosztem armii – wydatki na marynarkę wojenną? Tradycja japońska uznawała zresztą za wysoce niegrzeczne dawanie ostro negatywnych odpowiedzi. Z tego powodu Inoue – jeden z garstki nonkonformistów – miał pretensje nawet do Yamamoto. Ten ostatni, pytany przez Konoego o szanse w ewentualnym starciu, udzielił często później cytowanej odpowiedzi, że osiągnie nieprzerwane passmo sukcesów przez pierwsze sześć miesięcy, ale za ciąg dalszy „nie może ręczyć”. „*Powinno być oczywiste – wołał z pasją Inoue – że takie słowa w rozmowie z człowiekiem w rodzaju księcia Konoe, całkowicie ignorantem odnośnie spraw militarnych, sugerowały mgliście, lecz zachęcająco, iż Japonia posiada zdolności bojowe*”.

Sfinalizowane w lipcu wkroczenie do południowych Indochin okazało się przekroczeniem progu katastrofy. 25 lipca Stany Zjednoczone ogłosiły zamrożenie aktywów japońskich w USA, a nieco później ogłosiły sankcje naftowe. Następnego dnia w ich ślady poszła Wielka Brytania, a 27 lipca Holandia, władająca roponośnym Archipelagiem Sundajskim. Japońscy przywódcy, bez własnych źródeł ropy i z tylko niewielkimi jej zapasami, pojąć musieli, że dokonując coraz zuchwalszych agresji w stylu pokrowej zagrywki, wpędzili się wreszcie w sytuację bez wyjścia.

W sensie formalnym, wyjście stale zresztą istniało – były nim negocjacje. Wysłany jeszcze w lipcu do Waszyngtonu Nomura Kichisaburō – relikty dawnych, zupełnie innych czasów – próbował zasypać przepaść, proponując Rooseveltowi w imieniu Konoego spotkanie na Alasce. Prezydent (który, wbrew legendzie, chciał wciągnąć swój kraj do konfliktu, ale przeciw Niemcom) był jednak związany opinią publiczną, zaalarmowaną przez poczynania japońskie; liczbą Amerykanów gotowych im przeciwdziałać, nawet przy ryzyku wojny, wzrosła z 12% w 1940 r. do 57%. „*Podczas gdy Pan negocjuje z sekretarzem Hullem – oznajmił Roosevelt – japońskie oddziały zajęły nowe tereny w Indochinach Francuskich. Obawiam się, że gdy ja będę negocjował z księciem Konoe, oddziały te zajmą Syjam*”.

Konoe, wykazujący całkowity paraliż woli, ustąpił 18 października na rzecz Tōjō Hidekiego, zwanego „Brzytwą” i od początku zdecydowanego na konfrontację. Próby powstrzymania katastrofy istniały, ale pochodziły spoza grona decydentów w rządzie i sztabie. Jeszcze 29 września Yamamoto „nie jako dowódca Połączo-

nej Floty, ale jako admirał i obiektywny obserwator”, odwiedził Nagano Osamiego, wtedy już (od kwietnia) Szefa Sztabu Marynarki, przekonując, że „*nie jesteśmy w stanie współzawodniczyć ze Stanami Zjednoczonymi*”. Przerażonego Konoego zaklinał wcześniej, by „*nie okazywał nieprzejednania, nawet jeśli proponowana konferencja [z Rooseveltem] nie dojdzie do skutku, bo w dyplomacji nie ma ostatniego słowa*”. 11 listopada w liście do Horigo pokładał „*ostatnią nadzieję w świętej decyzji cesarza*”. Jeszcze 3 grudnia próbował dotrzeć do ministra floty Shimady Shigetarō, który przez podanie się do dymisji mógł – zgodnie z japońską praktyką – obalić gabinet Tōjō. Lecz Shimada (zwany „lokalnym Tōjō”) nie był zdolny do takiego kroku, a sam Yamamoto, obrońca legalizmu, nie mógł zdecydować się na wystąpienie przeciw konstytucyjnemu rządowi.

26 listopada Nomura, któremu przydano do pomocy zawodowego dyplomata Kurusu Saburō, usłyszał od sekretarza stanu Hulla, że warunkiem kontynuacji rokowań jest wycofanie się z Chin. W Tokio, z przyczyn do dziś niejasnych, uznano że żądanie to obejmuje także Mandżurię. Yamamoto uważał iż należy przyjąć owe warunki. 29 listopada w domu byłego premiera admirała Okady spotkali się emerytowani dowódcy morscy, w tym admirałowie Yonai i Kobayashi. Yonai ostrzegał przed „*straceniem wszystkiego za jednym zamachem*”. Żaden z zebranych nie piastował jednak jakiegokolwiek stanowiska. Ostatnią nadzieję pokładano w cesarzu.

Rankiem 30 listopada brat monarchy, książę Takamatsu, zasygnalizował mu, że przywódcy floty zrobią wszystko, by uniknąć wojny. Niestety, realnymi „przywódcami floty” byli ci, którzy dzierżyli rzeczywiste stanowiska, a więc minister Shimada i szef sztabu Nagano. Wezwani do pałacu cesarskiego i zapytani wprost o szanse w razie konfrontacji, zadali umiarkowanym ostatni cios. Shimada oznajmił: „*To pewne, iż jesteśmy lepiej przygotowani do walki teraz niż bylibyśmy w jakimkolwiek późniejszym terminie*”. Szef sztabu poszedł o krok dalej, z niezrównanym tupetem deklarując „*głównodowodzący Yamamoto żywi pełną ufność i jest całkowicie przygotowany do swoich operacji*”. W rezultacie, podczas otwartej nazajutrz konferencji, prowadzonej podobno w atmosferze „*kryzysu, desperacji i rytualistycznego formalizmu*” monarcha oznajmił jedynie: „*ponieważ jak sądzę byłoby bezcelowym się sprzeciwiać, nie wypowiem nawet słowa*”. Po spotkaniu, przypieczętującym skok w przepaść, Shimada rozplakał się, potem zaś (ale dopiero w 1945 r.) wydał zwięzłą ocenę własnego zachowania

w słowach: „gdyby ministrem marynarki był Hori Teikichi, wynik [narady] byłby zupełnie inny”.

Politycy – także ci w mundurach – rozegrali już swą partię, przemówić miał oręż. W Tokio w noc poprzedzającą atak na Pearl Harbor admirał Suetsugu czaił się przy telefonie: na wieść o sukcesie popędzić miał na grób Katō Kanjiego, by zameldować mu słodką wieść o wojnie. Autorem planu ataku targały inne emocje. „W jakże dziwnym jestem teraz położeniu – pisał ponuro Yamamoto – zmuszony do podjęcia decyzji diametralnie przeciwnej moim własnym przekonaniom. Nie mam żadnego wyjścia prócz nadania szybkiego biegu wykonaniu owej decyzji. Czy to jest los? Cóż za parszywy początek...”

Historia Japońskiej Marynarki Wojennej jako siły politycznej skłania do smutnych konkluzji. Flota stworzona od podstaw w biednym i pozbawionym prawdziwie oceanicznych tradycji kraju, przeżyła burzliwy i jedyny w swoim rodzaju rozwój, osiągając w 1941 r. ponad 70% tonażu floty USA. Lecz system japoński nie potrafił wypracować skutecznego mechanizmu decyzyjnego, który zapewniłby rządowi kontrolę nad flotą (podobnie zresztą jak nad armią), a samej flocie nad własnymi podwładnymi. Tak typowy, wydawałoby się dla wojska, scentralizowany system podejmowania decyzji nie istniał, a jego elementy targane były porywami rozzuchwalonych frakcji. Wedle kontradmirała Nakazawy Tasuku, w roku 1943 szefa Działu Operacyjnego sztabu, brakowało nawet prawdziwego planu wojennego; istniały tylko plany na nadchodzący rok. Wielkiego przywódcę, jakim był Katō Tomosaburō zabrała przedwcześnie śmierć, a jego następcy zwyczajnie nie dorosli do wyzwania. Nie w tym rzecz, by ludzi wybitnych brakowało w sensie absolutnym: lecz wezwania do rozsądku i uniknięcia wojny nadchodziły od oficerów takich jak Yamamoto i Inoue, którzy nie zajmowali naprawdę rozstrzygających pozycji i przez to nie mieli realnych politycznych wpływów. Pozostali, w imię „honoru” i „zgody narodowej” samobójczo grawitowali w stronę wojny, w której sukces w większości nie wierzyli. „Gdy dyskutowaliśmy twarzą w twarz – wspominał Fukudome Shigeru – wszyscy byliśmy za uniknięciem wojny, ale podczas konferencji jej konkluzje zawsze wiodły krok po kroku w stronę wojny. To doprawdy bardzo dziwne, że (...) zawsze gdy spotykaliśmy się konferując, sprawy zawsze wiodły w najmniej pożądanym kierunku. Myślę, że ogólny bieg wypadków leżał zwyczajnie poza ludzką kontrolą. (...) Często dyskuto-

SZEFOWIE SZTABU GENERALNEGO MARYNARKI 1921-1941		
nazwisko	stopień	daty urzędowania
Shimamura Hayao	wiceadmirał, od 28 VIII 1915 admirał	22 IV 1914 – 1 XII 1920
Yamashita Gentarō	admirał	1 XII 1920 – 15 IV 1925
Suzuki Kantarō	admirał	15 IV 1925 – 22 I 1929
Katō Kanji (Hiroharu)	admirał	22 I 1929 – 11 VI 1930
Taniguchi Naomi	admirał	11 VI 1930 – 2 II 1932
Fushimi Hiroyasu, książę	admirał, od 27 V 1931 admirał floty	2 II 1932 – 9 IV 1941
Nagano Osami	admirał	9 IV 1941 – 21 II 1944

MINISTROWIE MARYNARKI 1921-1941		
nazwisko	stopień	daty urzędowania
Katō Tomosaburō	admirał	15 VIII 1915 – 15 V 1923
Takarabe Takeshi	admirał	15 V 1923 – 7 I 1934
Murakami Kakuichi	admirał	7 I 1923 – 11 VI 1924
Takarabe Takeshi	admirał	11 VI 1924 – 20 IV 1927
Okada Keisuke	admirał	20 IV 1927 – 2 VII 1929
Takarabe Takeshi	admirał	2 VII 1929 – 3 X 1930
Abo Kiyokazu	admirał	3 X 1930 – 13 XII 1931
Osumi Mineo	admirał	13 XII 1931 – 26 V 1932
Okada Keisuke	admirał	26 V 1932 – 9 I 1933
Osumi Mineo	admirał	9 I 1933 – 9 III 1936
Nagano Osami	admirał	9 III 1936 – 2 II 1937
Yonai Mitsumasa	wiceadmirał, od 1 IV 1937 admirał	2 II 1937 – 30 VIII 1939
Yoshida Zengō	wiceadmirał	30 VIII 1939 – 5 IX 1940
Oikawa Koshiro	admirał	5 IX 1940 – 18 X 1941
Shimada Shigetarō	admirał	18 X 1941 – 17 VII 1944

WICEMINISTROWIE MARYNARKI 1921-1941		
nazwisko	stopień	daty urzędowania
Tochinai Sojiro	wiceadmirał	1 IX 1917 – 16 VIII 1920
Ide Kenji	wiceadmirał	16 VIII 1920 – 25 V 1923
Okada Keisuke	wiceadmirał	25 V 1923 – 11 VI 1924
Abo Kiyokazu	wiceadmirał	11 VI 1924 – 15 IV 1925
Osumi Mineo	wiceadmirał	15 IV 1925 – 10 XII 1928
Yamanashi Katsunoshin	wiceadmirał	10 XII 1928 – 10 VI 1930
Kobayashi Seizō	wiceadmirał	10 VI 1930 – 1 XII 1931
Sakonji Seizō	wiceadmirał	1 XII 1931 – 1 VI 1932
Fujita Hisanori	wiceadmirał	1 VI 1932 – 10 V 1934
Hasegawa Kiyoshi	wiceadmirał	10 V 1934 – 1 XII 1936
Yamamoto Isoroku	wiceadmirał	1 XII 1936 – 30 VIII 1939
Sumiyama Tokutaro	wiceadmirał	30 VIII 1939 – 5 IX 1940
Toyoda Teijiro	wiceadmirał	5 IX 1940 – 4 IV 1941
Sawamoto Yorio	wiceadmirał, od 1 III 1944 admirał	4 IV 1941 – 18 VII 1944

wałem (...) dlaczego ludzie tak wojnie przeciwni podążali krok za krokiem w stronę jej rozpoczęcia za każdym razem, gdy spotykaliśmy się podczas konferencji”. Ową zagadkę wyjaśnił, jak się zdaje, Yamamoto Isoroku, pisząc o swoich kolegach jesienią 1940 r.: „Krytyczność chwili, od której zale-

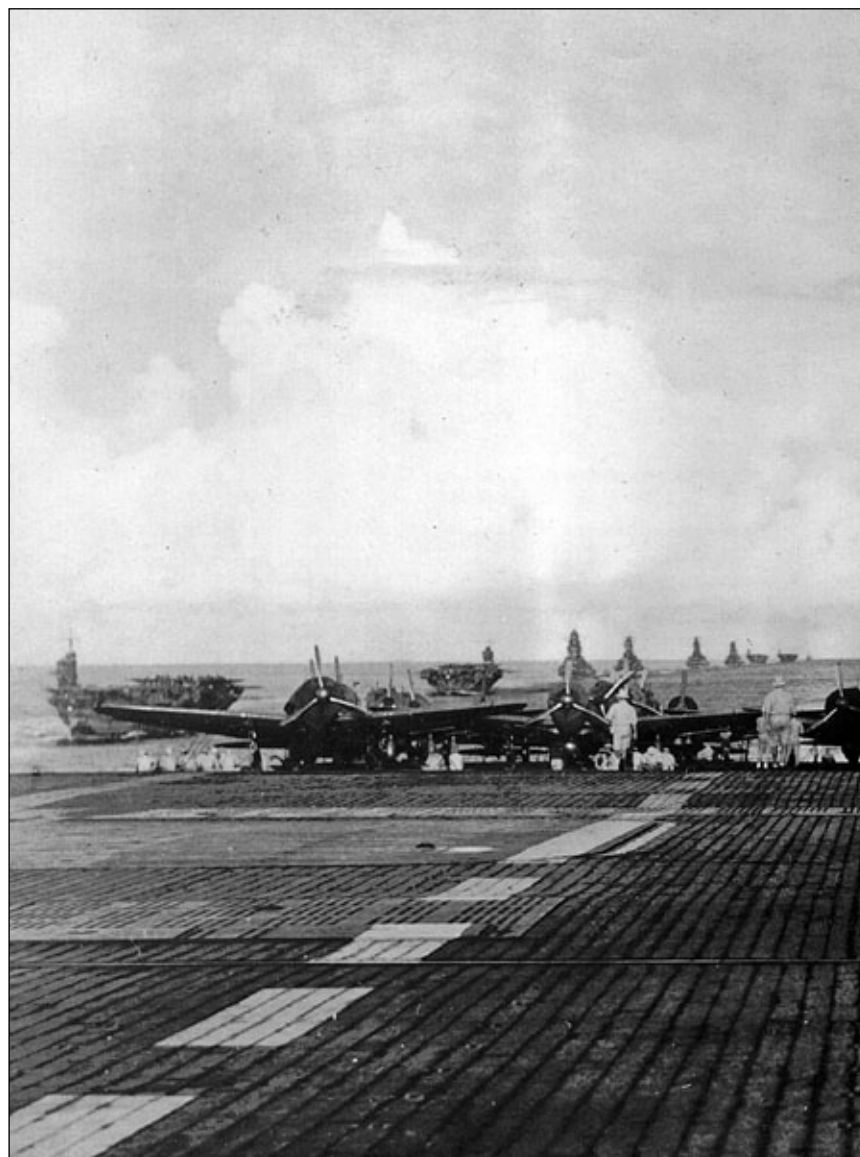
ży los naszego kraju, polega nie na potędze militarnej Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, ale na braku utalentowanych ludzi wśród władz marynarki w Tokio”.

Ostatecznie zgodzić się więc należy z ponurą konstatacją Asady Sadao, iż „z punktu widzenia procesu podejmowania decyzji,

DOWÓDCY POŁĄCZONE FLOTY, 1921-1941

nazwisko	stopień	daty urzędowania
Tochinai Sojiro	admirał	24 VIII 1920 – 1 XII 1922
Takeshita Isamu	wiceadmirał	1 XII 1922 – 27 I 1924
Suzuki Kantarō	admirał	27 I 1924 – 1 XII 1924
Okada Keisuke	admirał	1 XII 1924 – 10 XII 1926
Katō Kanji (Hiroharu)	wiceadmirał	10 XII 1926 – 10 XII 1928
Taniguchi Naomi	admirał	10 XII 1928 – 11 XII 1929
Yamamoto Eisuke	wiceadmirał	11 XII 1929 – 1 XII 1931
Kobayashi Seizō	wiceadmirał	1 XII 1931 – 15 XI 1933
Suetsugu Nobumasa	wiceadmirał	15 XI 1933 – 15 XI 1934
Takahashi Sankichi	wiceadmirał	15 XI 1934 – 1 XII 1936
Yonai Mitsumasa	wiceadmirał	1 XII 1936 – 2 II 1937
Nagano Osami	admirał	2 II 1937 – 1 XII 1937
Yoshida Zengō	wiceadmirał	1 XII 1937 – 30 VIII 1939
Yamamoto Isoroku	admirał	30 VIII 1939 – 18 IV 1943

Widok z flagowego lotniskowca *Akagi* wiceadmirala Nagumo Chūichi na jego Zespół Uderzeniowy (jap. *Kidō Butai*) zdążający do ataku na Pearl Harbor. Fot. „Ships of the World”



droga japońskiej floty do Pearl Harbor rozważana być może najlepiej jako klęska – lub brak – przywództwa?

Bibliografia

1. H. Agawa, *The Reluctant Admiral. Yamamoto and the Imperial Navy*, Tokyo 1979 [wyd. pol. Yamamoto, Gdańsk 2005].
2. S. Asada, *From Mahan to Pearl Harbor. The Imperial Japanese Navy and the United States*, Annapolis Maryland 2006.
3. S. Asada, *From Washington to London. The Imperial Japanese Navy and the Politics of Navy Limitation*, w: E. Goldstein, J. Maurer (eds), *The Washington Conference, 1921-1922. Naval Rivalry, East Asian Stability and the Road to Pearl Harbor*, London 1994, s. 147-191.
4. S. Asada, *Japanese Admirals and the Politics of Naval Limitation: Katō Tomosaburō vs Katō Kanji*, w: G. Jordan (ed.), *Naval Warfare in the Twentieth Century, 1909-1945. Essays in Honour of Arthur Marder*, London 1977, s. 141-166.
5. H.P. Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, New York 2000.
6. R.J.C. Butow, *Tojo and the Coming of the War*, Stanford Calif. 1961.
7. H. Fukuda, *The Peaceful Overture. Admiral Yamana-shi Katsunoshin (1877-1967)*, w: H. Cortazzi, G. Daniels, *Britain and Japan, 1859-1991. Themes and Personalities*, London 1991, s. 198-213.
8. E.O. Goldman, *Sunken Treaties. Naval Aims Control between the Wars*, University Park 1994.
9. I. Gow, *Military Intervention in Pre-War Japanese Politics. Admiral Katō Kanji and the „Washington System”*, Richmond 2004.
10. Y. Ichihashi, *The Washington Conference and After*, Stanford Calif. 1928.
11. I. Nish, *Alliance in Decline. A Study of Anglo-Japanese Relations, 1908-1923*, London 1972.
12. I. Nish, *Japanese Foreign Policy in the Interwar Period*, Westport Conn. 2002.
13. I. Nish, *The Leadership of Katō Tomosaburō*, w: I. Nery (ed.), *Leaders and Leadership in Japan*, London 1996, s. 147-153.
14. J. W. Morley (ed.), *The Final Confrontation: Japan's Negotiations with the United States, 1941*, New York 1994.
15. M. r. Peattie, *Sunburst. The Rise of Japanese Naval Air Power, 1909-1941*, Annapolis 2007.
16. J. Polit, *The Far Eastern War and the Beginning of European Catastrophe*, w: P. Mikietyński (ed.), *1939-2009. 70th Anniversary of the Outbreak of the World War II*, Kraków 2010, s. 43-60.
17. J. Polit, *Odwrot znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu 1914-1922*, Kraków 1999.
18. J. D. Potter, *Yamamoto. The Man Who Menaced America*, New York 1965.
19. W. Rojek, *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym, 1919-1939*, Kraków 1994.
20. J. Tsunoda, *Navy's Role in the Southern Strategy*, w: J. W. Morley (ed.), *The Fateful Choice. Japan's Advance into Southeast Asia, 1939-1941*, New York 1980, s. 241-295.



„Akizuki” niezwykle typ niszczyciela

Traktat waszyngtoński petryfikujący ilościowe i jakościowe *status quo* dużych okrętów wojennych (pancerników, lotniskowców i krążowników) głównych mocarstw morskich nie obejmował jednostek lekkich, w tym także niszczycieli. Fakt ten skrupulatnie wykorzystali Japończycy, dostrzegając w nim szansę zniwelowania handicapu ilościowej nierównowagi w jednostkach ciężkich wobec *Royal Navy* i *U.S. Navy*.

Pierwsze japońskie konstrukcje tego typu okrętów powstałe po I wojnie światowej były bardzo podobne w swych techniczno-taktycznych parametrach do jednostek innych dużych flot świata. I tak, okręty klasy *Kamikaze* (9 jednostek), budowane w latach 1922-1925 przy standardowej wyporności 1400 ton (bojowej 1740 ton) rozwijały prędkość 37,3 węzła, uzbrojone były w 4 działa kal. 120 mm oraz dwa przeciwlotnicze karabiny maszynowe kal. 7,7 mm (później uzupełnione o 6 do 8 dział przeciwlotniczych kal. 25 mm), jak również 6 rur torpedowych kal. 533 mm. Podobną charakterystykę miały nieco mniejsze niszczyciele klasy *Wakatake* (6 jednostek) i nieco większe klasy *Mutsuki* (12 jednostek). Okręty te były w pełni porównywalne z brytyjskimi niszczycielami klasy *Amazon*, czy francuskimi typu *Bourasque*. Te ostatnie były prototypami polskich jednostek: *Burzy* i *Wichra*. Do tych klas podobne były również pierwsze amerykańskie niszczyciele wybudowane po zawarciu traktatu waszyngtońskiego. Chodzi o klasę *Farragut*. Od wymienionych wyżej jednostek różniło je tylko uzbrojenie torpedowe – o 2 rury torpedowe silniejsze niż na brytyjskich, francuskich i japońskich okrętach.

Sytuacja uległa zmianie w połowie lat

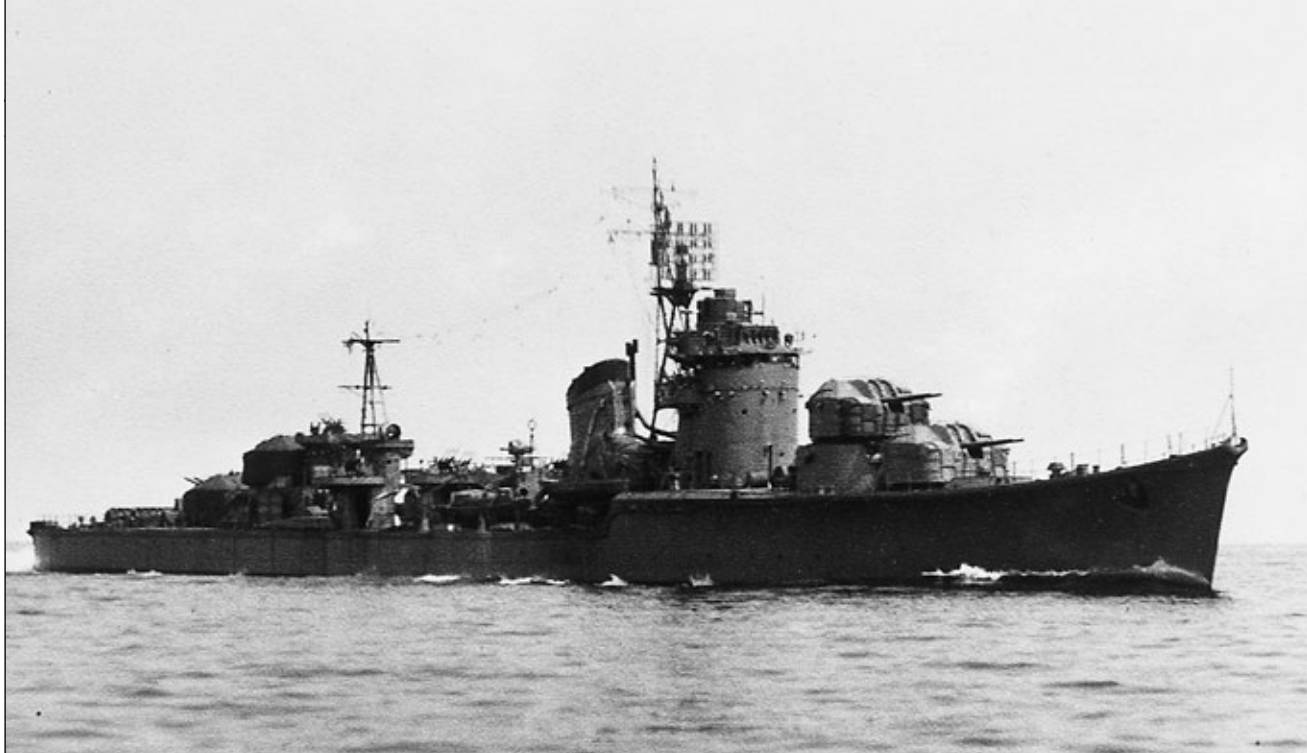
20-tych. Japońska admiralicja chcąc zniwelować przewagę flot amerykańskiej oraz brytyjskiej nad cesarską postanowiła opracować niezwykle jak na owe lata niszczyciel, którego typ został określony od imienia pierwszego okrętu jako *Fubuki*. Ich wyporność standardowa wynosiła prawie 1800 ton, a bojowa sięgała 2150 ton. Niezwykle było też uzbrojenie owego okrętu – 6 dział kalibru 127 mm, umieszczonych w trzech zamkniętych wieżach, zapewniających załodze ochronę przeciwdziałkową. Pierwsze 10 niszczycieli otrzymało wieżę typu A o kącie podniesienia dział 40°, następne wieżę typu B o kącie podniesienia 75° co umożliwiała teoretycznie prowadzenie ognia przeciwlotniczego, lecz w praktyce okazało się problematyczne. To ważny szczegół, stanowiący piętę Achillesową klasy *Fubuki* i następnych tej konstrukcji. Lekkie uzbrojenie przeciwlotnicze było bowiem dość słabe. Obejmowało początkowo tylko jedno dział kal. 76 mm i 2 działa kal. 40 mm, jak również 2 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm, zastąpione później przez 6 karabinów maszynowych kal. 12,7 mm. Siłownia o mocy 50 000 KM zapewniała okrętowi prędkość 35 węzłów.

Jednostki typu *Fubuki* pomyślane były od początku jako okręty ofensywne, mające wspierać ataki ciężkich krążowników, zwłaszcza w porze nocnej. Niezwykle silne było ich uzbrojenie torpedowe – 9 rur kal. 610 mm (aczkolwiek słynne torpedy – tzw. długie lance – modelu 13 opracowano dopiero w połowie lat 30-tych) umieszczonych w 3 wyrzutniach. Ta charakterystyka bojowa w niewielkim stopniu predestynowała typ *Fubuki* do zadań eskortowych, zarówno

statków handlowych, jak również dużych okrętów wojennych, takich jak pancerniki, czy lotniskowce. Dodatkowym mankamentem była nienajlepsza stateczność tych jednostek. Utrudniało to utrzymanie wysokich prędkości, zwłaszcza przy eskortowaniu najnowszych lotniskowców cesarskiej floty typu *Shōkaku*, *Hiryū* oraz *Sōryū* osiągających prędkość od 33 do nawet 35 węzłów.

Rozwój lotnictwa pokładowego rozdzielił zagrożenie także dla dużych okrętów i własnych lotniskowców. Początkowo wydawało się, że problem ten rozwiąże artyleria przeciwlotnicza ciężkich okrętów eskorty, zwłaszcza krążowników. Przewidziane do współdziałania z lotniskowcami krążowniki klasy *Tone* miały przykładowo po 8 dział kal. 127 mm dostosowanych do prowadzenia ognia przeciwlotniczego.

Już przed wybuchem II wojny światowej w *Royal Navy* i *U.S. Navy* narodziła się idea budowy krążownika przeciwlotniczego mającego zapewnić dużym zespołom floty bezpieczeństwo przed zagrożeniami z powietrza. Jej wynikiem była budowa amerykańskich jednostek typu *Atlanta* i brytyjskich typu *Dido*. Nie były to jednostki w pełni udane. Krążowniki brytyjskie miały duży kaliber dział przeciwlotniczych – 132 mm, choć paradoksalnie niektóre z nich wyposażone w artylerię kal. 114 mm, ze względu na trudności w produkcji wież 132 mm, lepiej spisywały się w roli okrętów przeciwlotniczych. Warto w tym momencie wspomnieć, że najlepiej w roli krążownika przeciwlotniczego wypadły stare krążowniki rodziny „C”, gdzie artylerię kal. 152 mm zastąpiły armaty przeciwlotnicze kal. 102 mm. Z kolei przydatność amerykań-



Piękna fotografia niszczyciela *Fuyuzuki*. Pomost bojowy okrętu jest zamknięty, o bardzo niewielkich iluminatorach. Wydaje się, że mógł być lekko opancerzony, ale nie ma co do tego pewności. Na przednim maszcie widoczny radar. Właśnie niedostatki w wyposażeniu elektronicznym były „piętą Achillesową” okrętów tej klasy. Fot. „Ships of the World”

skich krążowników klasy *Atlanta* była o tyle problematyczna, że posiadały one 16 dział zmodyfikowanego typu (zamknięte wieże) kal. 127 mm, a najnowsze krążowniki typu *Baltimore* miały ich 12. Zatem niewiele mniej, a były wszak okrętami o wiele bardziej uniwersalnymi w swej klasie. I rzecz najważniejsza – zarówno okręty amerykańskie, jak i brytyjskie, będąc krążownikami wymagały ochrony przeciwpodwodnej, co powodowało konieczność wyznaczenia do dużych zespołów floty dodatkowych niszczycieli do ich osłony.

Doświadczenia będące udziałem typu *Dido* w początkowym okresie II wojny światowej były przez japońską admiralicję pilnie studiowane. Nie ulega wątpliwości, że miały one wpływ na ostateczny kształt uzbrojenia nowych niszczycieli, które od nazwy prototypowego okrętu określane są jako typ *Akizuki*.

Początkowo okręty te miały być również klasycznymi krążownikami obrony przeciwlotniczej, mniejszymi od jednostek amerykańskich i brytyjskich, o nieco słabszym uzbrojeniu (zakładano początkowo wyposażenie ich w 8-10 dział 127 mm). Pierwsze doświadczenia z kampanii morskich lat 1939-1941 skłoniły japońskich konstruktorów do modyfikacji pierwotnych założeń projektowych. W ich rezultacie powstał unikatowy typ dużego niszczyciela. Pomimo jego charakterystyki bojowej, nieco trudno nazwać go eskortowym, gdyż wypornością, siłą uzbrojenia, wreszcie prędkością zdecydowanie górował nad amerykańskimi okrętami klasy *Buckley*, czy brytyjskimi klasy *Hunt II* oraz *Hunt III*. *Nota bene* amerykańskie, czy brytyjskie niszczyciele eskortowe budowane były z myślą o ochronie konwo-

jów. A ich odpowiednikami we flocie cesarskiej były w zasadzie okręty klasy *Matsu* i *Tachibana*. Niemniej *Akizuki* był dużym niszczycielem floty przeznaczonym do służby eskortowej w zespołach wielkich okrętów, przede wszystkim lotniskowców.

Jego relatywnie niewielkie (w porównaniu z lekkimi krążownikami) wymiary i znakomita manewrowość były cechami, które miały ułatwiać służbę eskortową. Właściwości te były przydatne do kolejnego bardzo ważnego celu – ratowaniu załóg lotniczych, które po uszkodzeniu samolotu (lub z braku paliwa) musiały wodować. Kształt kadłuba niszczycieli typu *Akizuki* nie odbiegał od charakterystycznej dla niszczycieli japońskich sylwetki (podwyższony pokład na 1/3 długości). Jednak ich sylwetka różniła się od pozostałych okrętów floty cesarskiej rozmieszczeniem artylerii głównej – cztery wieże ustawione w superpozycji, dwie na dziobie i rufie. Do tego dochodziło nietypowe umieszczenie wieży „B” na krótkiej nadbudówce, która nie była połączona z pomostem bojowym. Niszczyciele *Akizuki* były nie tylko dłuższe, ale przede wszystkim szersze od wcześniej budowanych jednostek. Zapewniało to im dużą stabilność na morzu, także na dużych prędkościach, co było trwałą bolączką niszczycieli typu *Fubuki* i pochodnych.

Nazwa prototypowego niszczyciela i całej serii (a planowano budowę 38 jednostek) pochodziła od japońskich określeń księżyc, np. *Akizuki* to po polsku *Jesienny Księżyc*. Daje to wyobrażenie o poetyckości języka japońskiego. Warto na marginesie zastanowić się, ile określeń naturalnego satelity ziemi zna język polski.

Główne uzbrojenie artyleryjskie obej-

mowało 8 dział kal. 100 mm rozmieszczonych po dwa w 4 wodoszczelnych (kolejna nowość na japońskich niszczycielach) wieżach. Przeciwlotnicza armata kal. 100 mm była ostatnim, szczytowym osiągnięciem japońskiego przemysłu zbrojeniowego u progu II wojny światowej. Działo L65 typu 98/1938 wystrzeliwało pocisk o wadze 13,2 kg na wysokość 13 000 m, a więc zasięg wertykalny przewyższał pułap jaki osiągały wszystkie ówczesne samoloty. Donośność horyzontalna wynosiła 16 000 m. Kąt podniesienia wynosił 90°, a szybkostrzelność praktyczna tych dział sięgała 15 strzałów na minutę. Było to na owe czasy chyba najlepsze uniwersalne działo morskie tego kalibru. Dla porównania brytyjskie armaty uniwersalne, montowane na ciężkich i lekkich krążownikach oraz niektórych niszczycielach (*Hunt II* i *III*, a także od 1941 na ORP *Błyskawica*) miały pociski o wadze 14,06 kg, których zasięg poziomy wynosił 15 000 m, pionowy 8800 m, zaś szybkostrzelność praktyczna 10 strzałów na minutę.

Niewiele lepsze parametry miały podówczas brytyjskie działa nieco większego kalibru 114 mm, montowane początkowo na brytyjskich najnowszych lotniskowcach (poczynając od *Ark Royal*), niektórych krążownikach klasy *Dido* (*Scylla* i *Charybdis*), a dopiero pod koniec wojny na niszczycielach klasy *Battle*. Kąt podniesienia działa kal. 102 mm wynosił 80°, ale ładowanie pocisków możliwe było tylko do 60°, co nie pozostawiało bez wpływu na intensywność ognia przeciwlotniczego. Nie ulega wątpliwości, że pod względem wyposażenia w ciężką artylerię przeciwlotniczą niszczyciele klasy *Akizuki* należały w okresie II wojny światowej do absolutnej świa-

towej czołówki. Obraz ten uzupełnia doskonała centrala artyleryjska okrętu typu 94 Kosha Sochi. Natomiast poważnym mankamentem (dotyczyło to zresztą całej floty cesarskiej) był brak dobrego sprzętu elektronicznego, zwłaszcza radaru. Wprawdzie wprowadzą go na wyposażenie tych okrętów (chodziło o radar 21-Gō) ale nastąpiło to pod koniec wojny, gdy klęska Imperium Wschodzącego Słońca była już tylko kwestią czasu.

Uzbrojenie w broń torpedową nie było zbyt mocne, obejmowało pojedynczą czterorurową wyrzutnię kal. 610 mm. Handicap ten częściowo niwelował fakt zabierania w specjalnym pojemniku za wyrzutnią 4 kolejnych torped zapasowych.

Uzbrojenie przeciwpodwodne obejmowało 6 wyrzutni bomb głębinowych (4 miotacze i 2 zrzutnie) z zapasem 72 pocisków przeciw okrętom podwodnym. Była to liczba wystarczająca, ale istotną przeszkodą w zwalczaniu zagrożenia spod wody był brak urządzeń typu ASDIC na japońskich niszczycielach. Zastanawiające jest dlaczego III Rzesza dysponująca tego typu urządzeniem nie odstąpiła tej technologii dalekowschodniemu sojusznikowi. Bez ASDICu japońskie niszczyciele były głuche, zwłaszcza gdy płynęły z prędkościami powyżej 20 węzłów, co w zespołach floty nie było rzadkością. Hydrofory japońskie, skądinąd doskonałej jakości – zapewniały jako taką skuteczność w poszukiwaniu podwodne-

go przeciwnika przy poruszaniu się z szybkością poniżej 18 węzłów. Mankament ten był znaczący. Wszak w kampanii 1944 roku japońskie lotniskowce poniosły największe straty na skutek ataków amerykańskich okrętów podwodnych by wspomnieć los *Shinano*, *Shōkaku*, *Taihō* oraz *Unryū*. Oczywiście konstrukcja niszczyciela nie ma tu nic do rzeczy. Zawinił brak skutecznego sprzętu nasłuchowego, bez którego niszczyciel był ślepy i głuchy na zagrożenie podwodne. Odpowiednie wyposażenie w tym zakresie mogłoby poważnie utrudnić skuteczne ataki dowódcom amerykańskich okrętów podwodnych.

Prędkość okrętów typu *Akizuki* nie była rewelacyjna, aczkolwiek 33 węzły stanowiły przyzwoity rezultat dla celów do jakich ta klasa okrętu została przeznaczona. Zwraca uwagę olbrzymi zasięg jednostek japońskich sięgający 8300 mil morskich, przy ekonomicznej prędkości wynoszącej 18 węzłów. W służbie eskortowej w zespołach floty fakt ten stanowił poważny atut.

Niszczyciele typu *Akizuki* były największymi jednostkami tej klasy we flocie japońskiej. W II wojnie światowej tylko 2 rancuskie superniszczyciele *Mogador* i *Volta* górowały wypornością nad okrętami japońskimi. Francuskie bliźniaki miały standardową wyporność około 2900 ton (bojowa 4000), natomiast typ *Akizuki* 2750 ton standardowa (zaś 3700 bojowa). Zdecydowanie wyprzedzały kon-

strukcyjnie epokę, w której przyszło im działać. Niszczyciele alianckie o podobnych parametrach i przeznaczeniu zaczęły wchodzić do służby dopiero pod koniec II wojny światowej np. wspomniana wyżej klasa *Battle*. Niestety wspomniane już braki w wyposażeniu elektronicznym tych jednostek bardzo obniżały ich wartość bojową.

Początkowo przewidywano budowę aż 55 jednostek tej klasy. Takie były założenia przyjęte w planie rozbudowy floty (*Maru Yon Keikaku*) z 1939 roku, lecz po wybuchu wojny na Pacyfiku anulowano budowę aż 39 niszczycieli tego typu, a budowa pozostałych wydłużyla się. Protoplasta tej klasy – *Akizuki* wszedł do służby 11 czerwca 1942 roku – parę dni po bitwie o Midway, a ostatni *Natsuzuki* (pol. *Letni Księżyc*) dopiero 8 sierpnia 1945 roku, a więc w momencie, gdy flota cesarska nie liczyła się już jako zwarte ugrupowanie bojowe. Był to jeden z nielicznych okrętów cesarskiej marynarki oddany do służby po 7 grudnia 1941 roku, który nie uczestniczył w działaniach wojennych.

Rozwój sytuacji na Pacyfiku sprawił, że niszczyciele typu *Akizuki* pojawiły się w wystarczającej do utworzenia zespołów eskortowych liczbie zbyt późno, bo w 1944 roku. W swej podstawowej roli jako eskortowca lotniskowców użyto ich w liczbie dwuwizjonu (4 jednostki) tylko raz, mianowicie podczas bitwy na Morzu Filipińskim. Udowodniła

Kolejna piękna fotografia niszczyciela *Harutsuki*. Szczególnie wyraźnie wyeksponowana są wieże artyleryjskie. Aż trudno uwierzyć, że kaliber ich dział wynosił zaledwie 100 mm.

Fot. „Ships of the World”



Metryki niszczycieli typu „Akizuki”			
Nazwa okrętu	Położenie stępki	Wejście do służby	Losy okrętu
Akizuki	30.07.1940 stocznia Maizuru	11.06.1942	Zatopiony 25.10.1944
Teruzuki	13.11.1940 Mitsubishi Nagasaki	31.08.1942	Zatopiony 12.12.1942
Suzutsuki	13.01.1941 jw	29.12.1942	Złomowany 1948
Hatsuzuki	25.07.1941 Maizuru	29.12.1942	Zatopiony 25.10.1944
Niizuki	08.12.1941 Mitsubishi Nagasaki	31.03.1943	Zatopiony 06.07.1943
Wakatsuki	09.03.1942 jw	31.05.1943	Zatopiony 11.11.1944
Shimotsuki	06.07.1942 jw	31.03.1944	Zatopiony 25.11.1944
Fuyuzuki	08.05.1943 Maizuru	25.05.1944	Złomowany 1948
Haruzuki	23.12.1943 Sasebo	28.12.1944	Przekazany ZSRR 1947 – <i>Wniezapnyj</i> , od 1949 – <i>Oskoł</i>
Yoizuki	25.08.1943 Uraga (Tokio)	31.01.1945	Przekazany Chinom 1947 – <i>Fen Yang</i> , od 1949 Tajwan
Natsuzuki	01.05.1944 Sasebo	08.08.1945	Przekazany 1947 r Wlk. Brytanii
Hanazuki	10.02.1944 Maizuru	26.12.1944	Przekazany USA 1947
Mochizuki	03.01.1945 Sasebo	budowy nie ukończono	
Kiyotsuki	budowę anulowano		
Ōzuki	budowę anulowano		
Hazuki	budowę anulowano		
Nazwy kolejnych jednostek, których budowy nie rozpoczęto miały brzmieć najprawdopodobniej: <i>Anagumo</i> , <i>Aogumo</i> , <i>Asagochi</i> , <i>Benigumo</i> , <i>Fuyugumo</i> , <i>Hae</i> , <i>Harugumo</i> , <i>Kochi</i> , <i>Nishikaze</i> , <i>Ōkaze</i> , <i>Okitsukaze</i> , <i>Shimokaze</i> , <i>Unuzuki</i> , <i>Yaeumo</i> , <i>Yamazuki</i> , <i>Yukiaumo</i> . Poza tym planowano jeszcze dalsze 23 jednostki, które miały już być znacznie zmodyfikowana i powiększona wersja typu <i>Akizuki</i> .			

ona niedostateczne wyposażenie przeciw-podwodne japońskich niszczycieli – amerykańskie okręty podwodne zatopili dwa największe lotniskowce zespołu wiceadmirała Ozawy Jisaburō *Shōkaku* i *Taihō*.

W obronie przeciwlotniczej były bardziej skuteczne. Podczas tej bitwy amerykańskim samolotom udało się zatopić tyl-

ko lotniskowiec *Hiyō*. Inna rzecz, że okręty klasy *Akizuki* podobnie jak wszystkie jednostki Cesarskiej Floty cierpiały na brak skutecznej artylerii przeciwlotniczej średniego kalibru (40-75 mm), której z powodzeniem używali Amerykanie, mający nadmiar dobrych pocisków z zapalnikami zbliżeniowymi.

Ostatnim wspólnym rejsiem bojowym okrętów tej klasy – o wielkości półdywizjonu (*Fuyutsuki* i *Suzutsuki*) była wyprawa wraz z superpancernikiem *Yamato*, krążownikiem lekkim *Yahagi* w kierunku Okinawy. Wprawdzie *Yamato*, *Yahagi* i 4 inne niszczyciele zatonięły, ale *Fuyutsuki* i *Suzutsuki* wyszły z tego starcia z obronną ręką. Ten ostatni odniósł pewne uszkodzenia jednak o własnych siłach wrócił do bazy. Niszczyciele *Akizuki* były najlepszymi okrętami floty cesarskiej w swojej klasie. Niestety wchodziły do służby zbyt późno. Ponadto wymienione już braki w wyposażeniu elektronicznym znacznie osłabiały skuteczność ich działania. Gdyby do tego lepsze było ich uzbrojenie przeciwlotnicze, zwłaszcza działka 40 mm, to 2-3 dywizjony tych niszczycieli u boku japońskich lotniskowców mogły w poważnym stopniu utrudnić działania amerykańskiego lotnictwa i okrętów podwodnych. Może nawet wydłużyłoby to wojnę na Pacyfiku.

DANE TECHNICZNE

Wyporność:

standardowa – 2701 t

bojowa – 3700 t

Wymiary długość całkowita – 134,2 m

szerokość – 11,6 m

zanurzenie – 4,2 m

Napęd:

2 turbiny parowe – moc łączna 52 000 KM

3 kotły parowe

2 śruby

prędkość maksymalna – 33 w

zasięg 8300 mil przy prędkości ekonomicznej 18 w

zapas paliwa – 1097 t

Uzbrojenie:

8 dział kal. 100 mm Typ 98 (4 x II)

4-51 dział przeciwlotniczych kal. 25 mm Typ 96. Początkowo 2 x II, w 1943 4 x II, a w latach 1944-1945 zwiększono do 51

4 wyrzutnie torpedowe kal. 610 mm typ 92 (1xIV), plus zapas 4 torped

2-4 miotacze bomb głębinowych typ 94 oraz 2 zrzutnie bom głębinowych (zapas 54-72 bg.)

Wyposażenie dodatkowe:

system kierowania ogniem artylerii głównej: 2 dwumetrowe dalmierze stereoskopowe (nadbudówka dziobowa i rufowa) z przelicznikiem artyleryjskim typu 94

urządzenia do kierowania ogniem przeciwlotniczym dział kal. 25 mm – 1 2,5-metrowy dalmierz na śródokręciu,

dwa 1,5-metrowe na pomoście bojowym

reflektor o średnicy 110 cm na śródokręciu

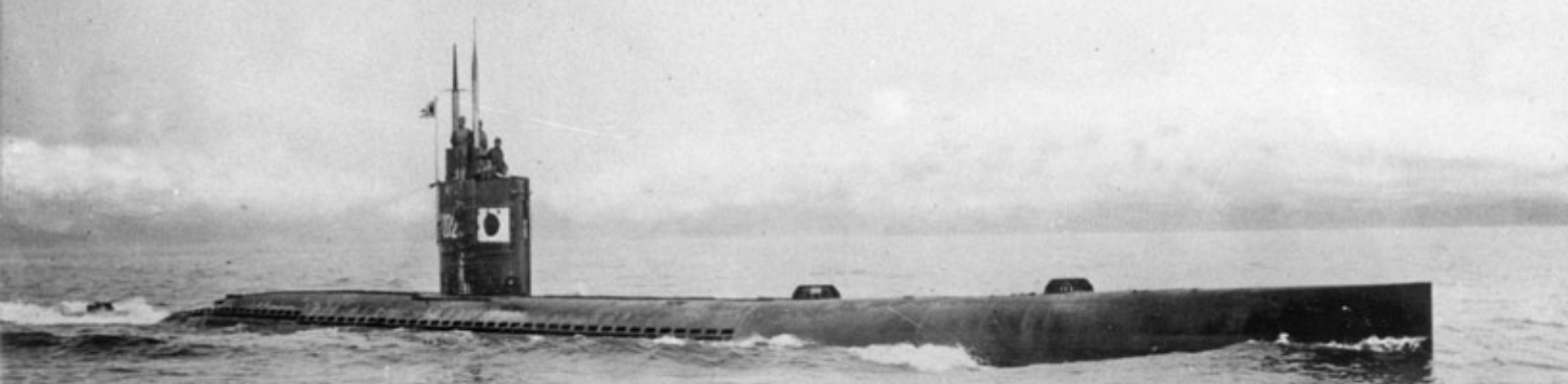
hydrofor

radar (od 1943 roku) dozoru ogólnego Typ 21 lub (od 1944 roku) Typ 22 oraz dozoru powietrznego Typ 13.

Załoga – 300

Bibliografia

1. Bukala W., *Księżycowe niszczyciele*, „Okręty Wojenne” 2001, nr 5.
2. Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*. Tom 2, Poznań 1989,
3. Jentschura H., Jung D. P., *Warships of the Imperial Japanese Navy*, Annapolis 1977.
4. Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1991,
5. Withley M. J., *Zerstörer im zweiten Weltkrieg*. Technik, Klassen, Typen. Stuttgart 1997.
6. Marriot L., *Okręty II wojny światowej*, Warszawa 2005.



Okręty podwodne typu „Sen Taka Shō”

Od czasu powstania okrętu podwodnego pojawiała się kwestia rozwijania jego prędkości podwodnej, jako jednego z czynników zwiększających jego potencjał bojowy. Floty, w składzie których figurowały okręty wymienionej klasy czyniły starania i prowadziły badania oraz testy w kierunku poprawy tego parametru swych jednostek. Japonia nie była w tej kwestii wyjątkiem i jak wiele innych państw zaprzepaściła na dłuższy czas owoc swych eksperymentów.

Prototyp

W 1924 roku dowództwo marynarki japońskiej wykazało zainteresowanie okrętem podwodnym charakteryzującym się dużą prędkością podwodną. Pomimo to, po włączeniu projektu takiej jednostki w plan z 1923 roku środki finansowe zapewniły tylko na sześć lat. W kwietniu 1930 roku rozpoczęto prace nad modelem, a w grudniu 1937 roku budowę okrętu w ramach 3. Programu, w budżecie na lata 1937-1938, jako jednostkę doświadczalną oznaczoną jako Nr 71, którą zwodowano trzynastego sierpnia 1938 roku w Stoczni Marynarki Wojennej w Kure. Na marginesie należy zaznaczyć, że był to pierwszy japoński podwodny okręt eksperymentalny.

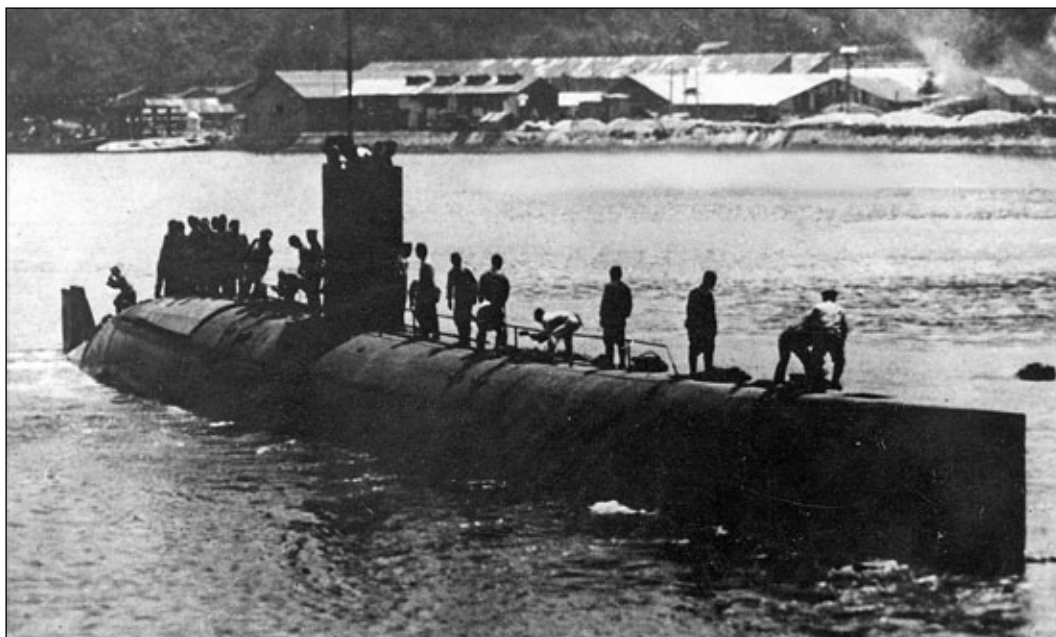
Po jego wcieleniu do służby w dniu szesnastego sierpnia 1938 roku rozpoczęto próby trwające do 1940 roku, które choć wykazały walory rozwoju jednostek charak-

teryzujących się dużą prędkością podwodną to dowództwo podeszło do tej kwestii lekceważąco i przestano się tym zagadnieniem na pewien czas interesować. Po dwóch latach prób Morski Sztab Generalny wycofał się z dalszego finansowania i okręt, który od września 1938 roku do marca 1940 roku bazował w Kure prowadząc próby i testy na Morzu Japońskim, a w kwietniu 1940 roku był przydzielony do Dystryktu Morskiego Kure – oddany został na złom w maju. Ale nie pozwolił o sobie „zapomnieć” i za kilka lat jego projekt oraz doświadczenia z eksploatacji zostały wykorzystane przy planowaniu i budowie okrętów typu *Sen Taka Shō* i *Sen Toka*.

Okręt posiadał kadłub lekki o wymiarach 42,85 (lw) × 3,28 × 3,31 m pozwalający na rozwijanie pod wodą prędkości ponad 20 węzłów. Główne mechanizmy nie różniły się od tych na seryjnych okrętach, chociaż główny silnik elektryczny miał większą moc niż dla okrętu o porównywalnie niewielkich rozmiarach, w związku z czym pojemność baterii akumulatorów nie umożliwiała zwiększonego zasięgu pływania w położeniu podwodnym. Napęd jednostki zapewniał sześciocylindrowy, czterotaktowy silnik diesla typu Daimler-Benz o mocy 1200 KM, co przy zapasie paliwa 16 ton zapewniało zasięg na powierzchni 3830 Mm, przy prędkości ekonomicznej 12,5 węzła oraz prędkość maksymalną 18 węzłów. Do pływania pod

powierzchnią wody wykorzystywany był silnik elektryczny o mocy 1800 KM, która pozwalała za uzyskanie prędkości 25 węzłów. Po wprowadzeniu silników produkcji japońskiej te wartości kształtowały się na poziomie prędkości nawodnej 13,2 węzła przy 300 KM, oraz 21,3 węzła prędkości podwodnej przy 1200 KM, co pozwalało uzyskać zasięg odpowiednio 2200 Mm/12 w i 38 Mm/7 w. Po wodowaniu okręt posiadał dwa wały napędowe, lecz po pierwszych próbach przebudowano układ napędowy dostosowując go do napędu jednowałowego. Autorzy spotykali się z wersją mówiącą też o tym, że do zmiany silników nie doszło, choć biuro projektowe występowało z takim wnioskiem a przyczyną było zamknięcie przez sztab projektu, jakim była jednostka Nr 71.

Konstrukcja okrętu o wyporności standardowej nawodnej 195 ton metrycznych, pełnej 213 oraz podwodnej 240 ton metrycznych zaplanowana została, jako jedno kadłubowa, a dwie płaskie grodzie dzieliły kadłub na trzy przedziały i gwarantowały bezpieczne zanurzenie na głębokość 45 metrów. Na uzbrojenie składały się trzy wyrzutnie torpedowe kalibru 457 mm, z których dwie znajdowały się w obszarze między kadłubem lekkim, pod pokładem zewnętrznym a kadłubem sztywnym. Całkowita ilość torped na okręcie była taka sama jak ilość wyrzutni. Autonomiczność jednostki z załogą 11 ludzi wyliczono na dziesięć dób.



HA-201 wychodzący w rejs próbny z bazy marynarki wojennej w Sasebo.

Fot. „Ships of the World”

Geneza

Za podstawę wyjściową projektu okrętów typu *Sen Taka Shō* uznano, jak wspomniano wyżej, jednostkę doświadczalną Nr 71 a motywacją do ponownego zainteresowania sztabu marynarki okrętami o dużej prędkości podwodnej i powstania omawianego typu była spodziewana inwazja amerykańska na wyspy macierzyste oraz coraz bardziej wyczerpujące się zapasy materiałów strategicznych. Całość zamówień obejmowała dziewięćdziesiąt osiem okrętów, z czego środki finansowe na trzydzieści osiem z nich przeznaczono w budżecie Wojennego Programu 1944-1945 (okręty od HA-201 do HA-238), natomiast dalszych czterdzieści z lat 1945-1946 (od HA-239 do HA-279), zaś do zamówienia ostatnich dwudziestu w ogóle nie doszło.

Zlecenia na budowę otrzymało wiele japońskich stoczn. Pierwsze z nich rozpoczęto w Stoczni Marynarki Wojennej w Sasebo i Kawasaki w Tanagawa. Kolejne zamówienia złożono w stocznjach Kawasaki i Mitsubishi w Kobe oraz Kawasaki w Kenshu. Kłopot pojawił się przy dokumentacjach konstrukcyjnych i technicznych, którego przyczyną był fakt, że opracowujący typ *Sen Taka Shō* inżynierowie i projektanci projektowali niemal równocześnie jednostki typu *Sen Taka*, które miały zdecydowanie większy priorytet niż „mniejsi bracia”. Ostatecznie dokumenty pojawiły się z opóźnieniem, jednak można było rozpocząć ich budowę, przy której zastosowano teraz niemiecką (seryjną) metodę budowy, czyli „składanie” poszczególnych osobno budowanych (prefabrykowanych) sekcji w kadłub, aby potem dokonać jego wodowania. Zaznaczyć należy, że zastosowano przy ich powstawa-

niu spawanie elektryczne na niespotykaną do tej pory w Japonii skalę, a dodatkowo upraszczając technologię planowano wstępnie wodować jeden okręt co trzy miesiące ale docelowo w ciągu miesiąca miało ich być już trzynaście.

Osiemnastego stycznia 1945 roku po klęsce na Filipinach, sztab zdecydował o anulowaniu Programu Wojennego 1944-1945, co wiązało się z „cięciami” przy budowanych okrętach. Okręty typu *Sen Taka Shō* jako mniejsze i nie pochłaniające tak dużych ilości deficytowych materiałów przeszły przez to „sito” bez większych kłopotów, na co nie miały wpływu również ich zdolność szybkiego atakowania zgrupowań zespołów okrętów, co doskonale wpisywało się w strategię obrony wysp macierzystych. Ostatecznie jednak zbliżający się koniec wojny spowodował, że gdy liczba gotowych lub budowanych okrętów osiągnęła czterdzieści dwie sztuki, pojawiły się decyzje o wstrzymaniu budowy niektórych z nich. Prawdopodobnie jest też, że wiele z nich nie tylko nie zostało anulowanych, ale i budowa kolejnych była rozpoczynana po osiemnastym styczniu 1945 roku. Sygnały o wycofaniu się z budowy tych okrętów pojawiły się na wiosnę i lato 1945 roku i wtedy też gotowych lub w bardzo zaawansowanym stadium budowy było właśnie wspomniane około czterdzieści dwie jednostki, z których ostatecznie zwodowano tylko dwadzieścia dwie. Z tej liczby tylko dziewięć zostało ostatecznie wcielonych do służby. Nie dane im było jednak wyjść w pierwszy rejs bojowy, ponieważ udało się na nich przeprowadzić jedynie podstawowe szkolenie, gdy zastał je koniec wojny i przejęcie przez marynarkę amerykańską.

Podsumowanie i ocena

W listopadzie 1944 roku na budowanych jednostkach systematycznie następowała zmiana numeracji ze stoczniowej na określającą przynależność do floty japońskiej i omawiane okręty zostawały przy przejmowaniu przez marynarkę określane jako „Ha” (sylaba japońskiego alfabetu) a wywodzące się ze starego jeszcze systemu nadawania nazw z roku 1924, czyli dla jednostek przybrzeżnych. Minęło niespełna pół roku, gdy do służby wszedł okręt będący prototy-

pem całej serii, czyli *Ha-201*, który od początku został poddany szkoleniu załogi oraz wszystkim możliwym testom i próbom morskim. W ich trakcie okazało się, że walory okrętu w pewnych kwestiach nie tylko spełniają, ale i przekraczają wymogi zawarte w projekcie. Między innymi okręt był zdolny zanurzyć się bez problemu na 160 metrów oraz osiągnąć zasięg 5000 Mm, przy prędkości 10 węzłów. Wykazywał bardzo dobre właściwości morskie, co potwierdziły nawet komisje amerykańskie, które przejęły okręty po kapitulacji, a brak sukcesów bojowych spowodowany był przedwczesnym końcem działań wojennych.

Opis techniczny

Kadłub

Bryła kadłuba została tak skonstruowana by usunąć wszelkie elementy stawiające znaczący opór w środowisku wodnym, zoptymalizowana pod kątem prędkości podwodnej. Wyposażenie górного pokładu: kabestany, okablowanie, kotwice, itp. zostało usunięte lub zredukowane tylko do wyposażenia pomostu. Bryła pomostu była wąska i zaokrąglona. Szerokość maksymalna kiosku została określona przez szerokość włazów wejściowych. Obudowa pomostu bojowego zakrywa peryskop, maszty chrap i radaru, oraz studzienkę wlewu paliwa. Opływowość uzyskano w sposób bardzo podobny jak przy typie *I-201* – przekrój poprzeczny był minimalny, a zbiorniki balastowe ułożono tak, że w niewielkim stopniu zwiększały szerokość w przekroju poprzecznym kadłuba poza maksymalną na śródokręciu. Maksymalna szerokość okrętu była o 30 cm większa od średnicy kadłuba sztyw-

nego, ale nie dotyczyło to sterów głębokości na śródokręciu i rufie, które wystają daleko poza obrys kadłuba lekkiego.

Kadłub sztywny ma grubość maksymalną 14 mm, składał się z sześciu prefabrykowanych spawanych sekcji: dziobowej, czterech środkowych i rufowej. Wszystkie sekcje były łączone przez spawanie oprócz dziobowej i rufowej, które łączono z resztą przez nitowanie. Włazy wejściowe i studzienka peryskopu były przyłączone do kadłuba za pomocą złączy nitowanych i spawanych. Jakość spawów była, w porównaniu do standardów światowych, średnia. Pod kadłubem zabudowano typowo japońską stępkę balastową.

W kadłubie znajdują się tylko dwa włazy: ładunkowy torped i w studzience pomostu. Wewnątrz kadłuba sztywnego brak grodzi wodoszczelnych. Przedziały od dziobu do rufy są następujące: torpedowy, sonaru, radiowo-radarowy, centrala ze stacją pomp, maszynownia. Zbiorniki sprężonego powietrza znajdowały się po dwa w przedziale dziobowym i maszynowni, w sumie posiadały pojemność 405 litrów pod ciśnieniem 250 kG/cm², zaś układy redukcyjne umożliwiają osiągnięcie następujących ciśnień:

- na uruchomienie silników 70 kG/cm²
- dla urządzeń okrętowych 50 kG/cm²:

strumień impulsowy do strzelania torped, opróżniania zbiornika buforowego aparatów torpedowych, napędu urządzeń pomocniczych, gwizdka

- niskiego 12 kG/cm² do obsługi pokryw wyrzutni torpedowych i kłozetu.

Rozłożenie zbiorników balastowych jest identyczne z I-201, gdzie jeden jest wokół dziobu, jeden wokół rufy i dwa wokół obudowy każdej burty na śródokręciu. Brak wewnętrznych zbiorników balastowych. Wszystkie kingstony i odwietrzniki są obsługiwane ręcznie.

Główne zbiorniki balastowe przedmuchiwano się pod wysokim ciśnieniem pod wodą i spalinami z maszynowni podczas marszu na powierzchnię. Pojemności zbiorników zestawiono w Tabeli 1.

Stery głębokości (o powierzchni 2,08 m²) umieszczono na śródokręciu. Obsługiwano je przez układ pneumatyczny, koło zębate i przekładnię ślimakową. Płatów nie można było wsunąć w obrys kadłuba. Rufowe stery głębokości o powierzchni 4,1 m² były napędzane hydraulicznie za pomocą wału z centrali manewrowej, ale możliwe było przełączenie na obsługę ręczną.

Ster kierunku był podzielony na dwa płaty: nad i pod kadłubem, i poruszany za pomocą silnika elektrycznego. Możliwe było sprzężenie napędu ręcznego. Górna płetwa sterowa miała powierzchnię 1,25 m², a dolna 2,62 m².

Tabela 1. Pojemności zbiorników okrętu typu <i>Sen Taka Shō</i> *	
Zbiornik	Pojemność [m ³]
Główny zbiornik paliwa:	
#1 i #2	7,824
#3 i #4	9,606
#5 i #6	9,307
Zbiornik oleju	0,150
Zbiornik do oddzielania oleju ciężkiego	0,070
Zbiornik do zbierania oleju ciężkiego	0,519
Zbiornik do zbierania lekkiego oleju	0,300
Główny zbiornik balastowy:	
#1	31,058
#2	14,658
#3	15,870
Prawo i lewoburtowy pomocniczy	9,852
Pływalności Ujemnej	3,642
Dziobowy trymowy	8,846
Rufowy trymowy	4,070
Zbiornik wody słodkiej	1,497
Zbiornik oleju smarowego	2,422
Zbiornik zbiorczy oleju	1,182
* Zestawiono na podstawie Raportu Amerykańskiej Misji Technicznej w Japonii nr S-01-7.	

Napęd

Główny silnik spalinowy był jednostką niewielkiej mocy, o średniej sprawności, łatwą w produkcji seryjnej i nie wymagającą zbyt wykwalifikowanej obsługi. Była to konstrukcja monoblokowa. Zawór wylotowy spalin miał trzy przekładnie: jedna zamykała zawór, druga zaciskała go szczelniej, a trzecia jeszcze szczelniej. Pracę w położeniu podwodnym umożliwiało posiadanie przez okręt chrap.

Zestawienie głównych danych silnika wysokoprężnego:

- Typ – czterosurowy jednotaktowy nieawrotny, 6 cylindrowy
- Moc – 400 (z doładowaniem 500)
- Ilość obrotów na minutę – 340
- Średnica cylindra – 300 mm
- Skok tłoka – 350 mm
- Maksymalne ciśnienie w cylindrze – 60 kG/cm²
- Masa własna – 11 ton (przybliżona)
- Chłodzenie – słoną wodą zaburtową.

Zależność prędkości okrętu od ilości obrotów silnika wysokoprężnego zestawiono w Tabeli 2.

Silnik pomocniczy napędu głównego służył do pływania na powierzchni z prędkością ekonomiczną i cechuje się małym zużyciem paliwa i wysoką sprawnością. Połączony był z wałem za pomocą 16 pasów z przekładnią redukcyjną o przełożeniu 3:1.

Tabela 2. Zestawienie prędkości nawodnej i ilości obrotów silnika wysokoprężnego	
Prędkość [w]	Obr/min
4	180
5	205
6	230
7	250
8	295
9	335
10	375
11	415

Mógł być wysprzęglony z wału głównego, gdy był odstawiony.

Główny silnik elektryczny Typ Specjalny E. Model 1 cechował się poniższymi parametrami:

- Moc – 1250 KM/600 obr/min
- Napięcie – przy pracy jako silnik 218V, oraz przy pracy jako prądnica: 265-330V
- Prąd – 4700 A przy wyładowaniu 1 godzinym, prądnica: praca ciągła 3 500 A
- Ilość obrotów/min – dla silnika 600, podczas pracy jako prądnica – 480
- Bieguny – 10
- Pole – uzwojenie bocznikowe

Możliwe są następujące zestawienia między silnikiem elektrycznym do prędkości marszowej i głównym silnikiem elektrycznym: przy połączeniu szeregowym zakres obrotów wynosi 180-400 obr/min, przy połączeniu równoległym 350-600 obr/min. Zależność prędkości okrętu od ilości obrotów silnika elektrycznego napędu głównego zestawiono w Tabeli 3.

Okręty o numerach taktycznych od HA-210 do HA-217 posiadały akumulatory typu 33, zaś dalsze typu 12. Każdy składał się z 120 cel umieszczonych w dwóch grupach na lewej i prawej burcie po 60 cel każda, połączone szeregowo. Cele każdej grupy były ustawione w czterech rzędach po 15

Tabela 3. Zestawienie prędkości podwodnej i ilości obrotów silnika elektrycznego.	
Prędkość [w]	Obr/min
1,5	90
2	115
2,5	135
3	155
4	200
5	240
6	280
7	325
8	365
9	410
10	450
11	500
12	540
13,3	600

cel. Cele były typu kwasowo-ołowiowego, po 2V każda.

Uzbrojenie i kierowanie ogniem

Dwie 21-calowe wyrzutnie torped były standardowej konstrukcji i umieszczone na dziobie. Brak żurawia do załadunku torped na pokładzie, ale zainstalowana była pochylnia do celów załadunkowych. Okręt przenosił dwie torpedy w wyrzutniach i dwie w zapasie, w przedziale torpedowym. Na okręcie znajdowało się wyposażenie do przeładowywania torped w morzu. Zapas torped wynosił dwie torpedy załadowane w wyrzutniach i na jedno przeładowanie.

Wyposażenie do nastawy kąta żyroskopowego było ręcznie obsługiwane przez operatora, który otrzymywał dane z centrali przy pomocy układu nadążnego. Brakowało automatycznego repetytora, który przekazywałby takie dane bezpośrednio z ustawy peryskopu.

Peryskop typu 88 ma 23 stopy i 4 cale długości, był jedno okularowy, 1,5 × 6, wyposażony w układy umożliwiające przeszukiwanie nieba. Rura peryskopu miała średnicę 160 mm. Studzienka peryskopu była umieszczona w kopule, która była częścią integralną kadłuba sztywnego.

Wyposażony był w standardowe przyrządy elektroniczne tamtego okresu: szumoniarnik, stację radiolokacyjną obserwacji morskiej typ 3 Mod. 2 oraz obserwacji powietrznej typ 3 Mod. 3.

Zestawienie parametrów taktyczno-technicznych:

- długość całkowita – 53 metry
- długość na linii wodnej – 44 metry
- szerokość maksymalna – 4 metry
- szerokość na linii wodnej – 4 metry
- wysokość od kilu do górnej płaszczyzny kiosku – 7,1 metra
- wysokość od kilu do szczytu osłony peryskopu – 7,94 metra
- średnica kadłuba sztywnego – 3,6 metra
- wyporność nawodna standardowa – 325 ton metrycznych
- wyporność podwodna – 440 tony metryczne
- wyporność na powierzchni, w trymie do zanurzenia – 376 ton
- średnie zanurzenie – 3,4 metra
- maksymalna bezpieczna głębokość zanurzenia – 100 metrów
- zasięg przy prędkości marszowej – 3 000 Mm, przy prędkości 10 węzłów
- prędkość maksymalna na powierzchni – 10,5 węzła
- prędkość maksymalna pod wodą – 13 węzłów
- załoga – 3 oficerów i 19 podoficerów i marynarzy

Losy okrętów

HA-201

Położenie stępki – 01.03.1945 r.

Wodowany – 23.04.1945 r.

Ukończony – 31.05.1945 r.

Stocznia – Stocznia Marynarki w Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

31.05.1945-20.07.1945 r. – 33 Dywizjon, Dywizjon Okrętów Podwodnych Kure, Dystrykt Morski Kure.

20.07.1945-20.11.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota. 02.11.1945-30.11.1945 r. – 3 Dywizjon pod amerykańskich dowództwem.

Dowódcy

31.05.1945-30.11.1945 r. – por. Yoshimitsu Sato.

Historia

Numer stoczniowy 4911. Po wcieleniu do służby okręt rozpoczął okres prób i treningów morskich. Kapitulacja Japonii zastała go w Sasebo i trzydziestego listopada 1945 roku został skreślony z listy floty. Wraz z I-402, używany był do transportu benzyny lotniczej oraz ćwiczeń z amerykańskimi okrętami, między innymi USS *Everett*. Dwudziestego szóstego marca 1946 roku na konferencji w Waszyngtonie podjęto decyzję o zatopieniu japońskich okrętów w związku z czym pierwszego kwietnia 1946 roku w rejonie wysp Goto podczas operacji „Road's End” został z innymi okrętami podwodnymi zatopiony o szesnastu mil od wyspy Kinai, w pozycji – 37°N; 129°17'E.

HA-202

Położenie stępki – 01.03.1945 r.

Wodowany – 23.04.1945 r.

Ukończony – 31.05.1945 r.

Stocznia – Stocznia Marynarki w Sasebo

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

31.05.1945-20.07.1945 r. – 33 Dywizjon, Dywizjon Okrętów Podwodnych Kure, Dystrykt Morski Kure.

20.07.1945-20.11.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota. 02.11.1945-30.11.1945 r. – 3 Dywizjon pod amerykańskich dowództwem.

Dowódcy

31.05.1945-30.11.1945 r. – por. Kiyoshi Hishitani.

Historia

Numer stoczniowy 4912. Kariera okrętu trwała krótko i po wcieleniu do służby oraz treningach kapitulacja zastała jednostkę w Sasebo, a drugiego listopada 1945 roku został wcielony do Trzeciego Dywizjonu Japońskich Okrętów Podwodnych, dowodzonego przez kmdr Paula r. Schratza, obejmującego jednostki HA-201, HA-203, HA-205 oraz HA-210. Trzydziestego listopada 1945

roku został skreślony z listy floty i pierwszego kwietnia 1946 roku zatopiony koło wysp Goto przez okręty amerykańskie na pozycji 32°37'N, 129°17'E.

HA-203

Położenie stępki – 05.04.1945 r.

Wodowany – 25.05.1945 r.

Ukończony – 20.06.1945 r.

Stocznia – Stocznia Marynarki w Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

20.06.1945-15.09.1945 r. – 33 Dywizjon, Dywizjon Okrętów Podwodnych Kure, Dystrykt Morski Kure.

02.11.1945-30.11.1945 r. – 3 Dywizjon pod amerykańskich dowództwem.

Dowódcy

20.06.1945-30.11.1945 r. – por. Takanari Mayama.

Historia

Numer stoczniowy 4913. Po wcieleniu do służby i krótkich treningach skapitulował w Sasebo, po czym trzydziestego listopada 1945 roku został skreślony z listy floty i pierwszego kwietnia 1946 roku zatopiony koło wysp Goto przez okręty amerykańskie, na pozycji 32°37'N, 129°17'E.

HA-204

Położenie stępki – 05.04.1945 r.

Wodowany – 01.06.1945 r.

Ukończony – 25.04.1945 r.

Stocznia – Stocznia Marynarki w Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

25.06.1945-15.09.1945 r. – 33 Dywizjon, Dywizjon Okrętów Podwodnych Kure, Dystrykt Morski Kure.

Dowódcy

25.06.1945-30.11.1945 r. – por. Shunichi Shigemoto.

Historia

Numer stoczniowy 4914. W dniu szóstym sierpnia 1945 roku, gdy okręt znajdował się drodze do Kure, gdzie miano dokonać naprawy kadłuba, o godz. 08:15 w rejonie wyspy Eta Jima dotarła do niego fala eksplozji bomby w Hiroszynie i załoga, a wśród niej porucznik Shigemoto przebywająca w kiosku okrętu została ciężko poparzona. Kapitulacja Japonii zastała okręt w Sasebo, który dwudziestego dziewiątego października osiadł na mieliźnie w Zatoce Aburatsubo. Trzydziestego listopada 1946 roku został skreślony z listy floty i w okresie od sierpnia do października 1948 roku złomowany w hucie Nishimura Tekkosho.

HA-205

Położenie stępki – 17.04.1945 r.

Wodowany – 14.05.1945 r.

Ukończony – 03.07.1945 r.

Stocznia – Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

03.07.1945-20.07.1945 r. – 11 Eskadra, 6 Flota, Połączona Flota.

20.07.1945-20.11.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota.

02.11.1945-30.11.1945 r. – 3 Dywizjon pod amerykańskich dowództwem.

Dowódcy

03.07.1945-30.11.1945 r. – por. Toshio Taketo.

Historia

Numer stocznioowy 4915. Cała kariera okrętu to pobyt w Sasebo i skreślenie z listy floty trzydziestego listopada 1945 roku po czym zatopienie z kilkoma innymi okrętami podwodnymi koło Iyo Nada w maju 1946 roku.

HA-206

Położenie stępki – 19.03.1945 r.

Wodowany – 10.07.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Senshu Tanagawa.

Historia

Numer stocznioowy 4916. Dziesiątego lipca 1945 roku okręt został zwodowany, oznaczony jako HA-206, po czym budowa jednostki została przerwana przy 90% gotowości. Dwudziestego piątego sierpnia 1945 roku kadłub okrętu zatonął podczas sztormu i został podniesiony w kwietniu 1946 roku tylko po to aby szóstego maja tego samego roku zatopić go koło Kii Suidō. W roku 1952 pod amerykańskim nadzorem kadłub jednostki został podniesiony i złomowany w stoczni Kawasaki Heavy Industries Kobe.

HA-207

Położenie stępki – 23.04.1945 r.

Wodowany – 26.05.1945 r.

Ukończony – 14.08.1945 r.

Stocznia – Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

14.08.1945-15.09.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota.

Dowódcy

14.08.1945-30.11.1945 r. – por. Takamoto Ozawa.

Historia

Numer stocznioowy 4917. Kapitulacja zastała okręt w Sasebo i trzydziestego listopada 1945 roku skreślono go z listy floty. Po podjęciu na konferencji w Waszyngtonie decyzji o zniszczeniu japońskich okrętów piętego kwietnia 1946 roku z innymi okrętami został zatopiony w Zatoce Sasebo.

HA-208

Położenie stępki – 01.05.1945 r.

Wodowany – 26.05.1945 r.

Ukończony – 04.08.1945 r.

Stocznia – Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

04.08.1945-20.11.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota.

Dowódcy

04.08.1945-30.11.1945 r. – por. Mitsunaga Kanetsugi.

Historia

Numer stocznioowy 4918. Drugiego września 1945 roku w Sasebo zastała go kapitulacja i trzydziestego listopada tego samego roku został skreślony z listy floty. Pierwszego kwietnia 1946 roku został zatopiony w ramach operacji „Koniec drogi” koło wyspy Goto na pozycji 32°37'N, 129°17'E.

HA-209

Położenie stępki – 07.05.1945 r.

Wodowany – 31.05.1945 r.

Ukończony – 04.08.1945 r.

Stocznia – Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

04.08.1945-20.11.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota.

Dowódcy

04.08.1945-30.11.1945 r. – por. Eiichi Tsunehiro.

Historia

Numer stocznioowy 4919. Skapitulował w Sasebo, a następnie został skreślony ze stanu floty trzydziestego listopada 1945 roku, po czym od sierpnia do listopada 1947 roku złomowany w Shimonoseki w stoczni Mitsubishi.

HA-210

Położenie stępki – 14.05.1945 r.

Wodowany – 10.06.1945 r.

Ukończony – 11.08.1945 r.

Stocznia – Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

11.08.1945-15.09.1945 r. – 52 Dywizjon, 6 Flota, Połączona Flota. 02.11.1945-30.11.1945 r. – 3 Dywizjon pod amerykańskim dowództwem.

Dowódcy

11.08.1945-30.11.1945 r. – por. Shigeru Aoki.

Historia

Numer stocznioowy 4920. Drugiego września 1945 roku okręt skapitulował w Sasebo i trzydziestego listopada tego samego roku skreślono go z listy floty, po czym piętego kwietnia 1946 roku zatopiono w Zatoce Sasebo.

HA-211

Położenie stępki – 01.04.1945 r.

Wodowany – 24.04.1946 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Tanagawa

Historia

Numer stocznioowy 4921. Kadłub okrętu był ukończony w 40%, gdy wstrzymano piętnastego sierpnia 1945 roku budowę i dwudziestego czwartego kwietnia 1946 roku zwodowano go w celu zwolnienia pochylni i zatopiono szóstego maja tego samego roku w kanale Kii.

HA-212

Położenie stępki – 10.04.1945 r.

Wodowany – 25.06.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Historia

Numer stocznioowy 4922. Jednostka była ukończona w 95% gdy wstrzymano budowę piętnastego sierpnia 1945 roku i zatopiono w maju 1946 roku w kanale Kii.

HA-213

Położenie stępki – 15.05.1945 r.

Wodowany – 29.07.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stocznioowy 4923. Budowę wstrzymano piętnastego sierpnia 1945 roku, przy 93% gotowości kadłuba, po czym zatopiono szóstego maja 1946 roku w kanale Kii.

HA-214

Położenie stępki – 15.05.1945 r.

Wodowany – 15.08.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stocznioowy 4924. Budowę wstrzymano piętnastego sierpnia 1945 roku, gdy okręt był gotów w 75% i szóstego maja 1946 roku zatopiono w kanale Kii.

HA-215

Położenie stępki – 22.05.1945 r.

Wodowany – 15.06.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stocznioowy 4295. W dniu piętnastym sierpnia 1945 roku wstrzymano budowę przy 95% gotowości jednostki i piętego maja 1946 roku zatopiono w Zatoce Sasebo.

HA-216

Położenie stępki – 27.05.1945 r.

Wodowany – 19.06.1945 r.

Ukończony – 16.08.1945 r.

Stocznia – Sasebo.

Baza macierzysta – Sasebo.

Przydział

16.08.1945-20.11.1945 r. – 52 Dywizjon.

Dowódcy

16.08.1945-30.11.1945 r. – por. Keizo Yashishima.

Historia

Numer stoczniowy 4926. Kapitulacja zastała okręt w Sasebo i, po skreśleniu z listy floty trzydziestego listopada 1945 roku, zatopiono go piątego kwietnia 1946 roku w Zatoce Sasebo.

HA-217

Położenie stępki – 02.06.1945 r.

Wodowany – 26.06.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4927. Budowę wstrzymano dwudziestego szóstego czerwca 1945 roku przy 90% gotowości okrętu i zatopiono go piątego kwietnia 1946 roku koło Sasebo.

HA-218

Położenie stępki – 08.06.1945 r.

Wodowany – 02.07.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4928. Budowę wstrzymano przy 90% gotowości jednostki drugiego lipca 1945 roku i nieukończony stał w porcie Sasebo do grudnia 1946 roku, gdy został tam złomowany.

HA-219

Położenie stępki – 15.06.1945 r.

Wodowany – 12.07.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4929. Drugiego lipca 1945 roku wstrzymano budowę okrętu w 90% gotowości, po czym zatopiono piątego kwietnia 1946 roku koło Sasebo.

HA-220

Położenie stępki – 10.05.1945 r.

Wodowany – nie zwodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Senshu Tanagawa.

Historia

Numer stoczniowy 4930. Budowę wstrzymano dziesiątego maja 1945 roku przy 20% gotowości i złomowano na pochylni w czerwcu 1946 roku.

HA-221

Położenie stępki – 20.04.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4931. Do czasu wstrzymania budowy w dniu czwartym sierpnia

1945 roku, kadłub okrętu był gotów w 85%, po czym go złomowano. Istnieją pewne nieścisłości odnośnie losów tego okrętu, gdyż spotyka się źródła mówiące o jego zwodowaniu czwartego sierpnia 1945 roku, jednak najprawdopodobniej chodziło o wodowanie techniczne dla zwolnienia pochylni.

HA-222

Położenie stępki – 15.05.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Senshu Tanagawa.

Historia

Numer stoczniowy 4932. Czwartego sierpnia 1945 roku wstrzymano budowę przy 85% (spotyka się też źródła mówiące o 15% gotowości), po czym w czerwcu 1946 roku złomowano go na pochylni.

HA-223

Położenie stępki – 01.05.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4933. Pierwszego maja 1945 roku budowę okrętu wstrzymano przy 60% gotowości i w czerwcu 1946 roku złomowano na pochylni.

HA-224

Położenie stępki – 07.06.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4934. Siódmego czerwca 1945 roku budowę wstrzymano przy 55% gotowości, i w czerwcu 1946 roku złomowano kadłub na pochylni.

HA-225

Położenie stępki – 06.06.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4935. Siódmego czerwca 1945 roku budowę wstrzymano przy 45% gotowości, i w czerwcu 1946 roku złomowano kadłub na pochylni.

HA-226

Położenie stępki – 16.06.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4936. Dziesiątego czerwca 1945 roku budowę wstrzymano przy 35% gotowości, i w czerwcu 1946 roku złomowano kadłub na pochylni.

HA-227

Położenie stępki – 10.07.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4937. Dziesiątego czerwca 1945 roku budowę wstrzymano przy 25% gotowości i w czerwcu 1946 roku złomowano kadłub na pochylni.

HA-228

Położenie stępki – 21.06.1945 r.

Wodowany – 18.07.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4938. Osiemnastego lipca 1945 roku budowę okrętu wstrzymano przy 75% gotowości i piątego kwietnia 1946 roku zatopiono koło Sasebo.

HA-229

Położenie stępki – 27.06.1945 r.

Wodowany – 27.07.1945 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4939. Dwudziestego siódmego lipca 1945 roku budowę okrętu wstrzymano przy 75% gotowości i jego kadłub stał w porcie Sasebo do grudnia 1946 roku gdy został złomowany.

HA-230

Położenie stępki – 03.07.1945 r.

Wodowany – 1946 r.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4940. Dwunastego lipca 1946 roku budowę wstrzymano przy 60% gotowości i jego kadłub stał w porcie Sasebo do grudnia 1946 roku gdy został złomowany.

HA-231

Położenie stępki – 12.07.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4941. Dwunastego lipca 1945 roku budowę wstrzymano przy 50% gotowości i w czerwcu 1946 roku złomowano kadłub na pochylni.

HA-232

Położenie stępki – 18.07.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Sasebo.

Historia

Numer stoczniowy 4942. Osiemnastego lipca 1945 roku budowę wstrzymano przy 40% gotowości i w czerwcu 1946 roku złomowano kadłub na pochylni.

HA-233

Położenie stępki – 01.06.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Senshu Tanagawa.

Historia

Numer stoczniowy 4934. Pierwszego czerwca 1945 roku budowę okrętu wstrzymano przy 10% gotowości i w czerwcu 1946 roku złomowano na pochylni.

HA-234

Położenie stępki – 15.05.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4944. Piętnastego maja 1945 roku budowę wstrzymano przy 50% gotowości, i w czerwcu 1946 roku kadłub złomowano na pochylni.

HA-235

Położenie stępki – 01.06.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Senshu Tanagawa.

Historia

Numer stoczniowy 4945. Pierwszego czerwca 1945 roku budowę wstrzymano przy 10% gotowości i w czerwcu 1946 roku kadłub złomowano na pochylni.

HA-236

Położenie stępki – 01.06.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4946. Pierwszego czerwca 1945 roku budowę wstrzymano przy 40% gotowości i w czerwcu 1946 roku kadłub złomowano na pochylni.

HA-237

Położenie stępki – ?

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4947. Dziesiątego lipca 1945 roku budowę wstrzymano przy 25% gotowości i w czerwcu 1946 roku kadłub złomowano na pochylni.

HA-238

Położenie stępki – 01.08.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4948. Pierwszego sierpnia 1945 roku budowę wstrzymano przy 15% gotowości i w czerwcu 1946 roku kadłub złomowano na pochylni.

HA-239

Położenie stępki – 01.08.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4949. Piętnastego sierpnia 1945 roku budowę wstrzymano 5% gotowości i w czerwcu 1946 roku kadłub złomowano na pochylni.

HA-240

Położenie stępki – 01.08.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Mitsubishi w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4950. Piętnastego sierpnia 1945 roku kadłub znajdował się w gotowości około 5% i w czerwcu 1946 roku złomowano go na pochylni.

HA-241 – HA-245

numery stoczniowe (4951 do 4955). Okręty zostały zamówione w stoczni w Sasebo ale nigdy nie położono pod nie nawet stępki.

HA-246

Położenie stępki – 13.07.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki Senshu Tanagawa.

Historia

Numer stoczniowy 4956. Piętnastego sierpnia 1945 roku kadłub znajdował się w gotowości około 5% i w czerwcu 1946 roku złomowano go na pochylni.

HA-247

Położenie stępki – 13.07.1945 r.

Wodowany – nie wodowany.

Ukończony – nie ukończony.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Historia

Numer stoczniowy 4957. Piętnastego sierpnia 1945 roku kadłub znajdował się w gotowości około 5%, gdy prace wstrzymano i w czerwcu 1946 roku złomowano go na pochylni.

HA-248 – HA-249

Numery stoczniowe (4958 do 4959). Okręty zostały zamówione w stoczni Kawasaki w Kobe, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-250 – HA-253

Numery stoczniowe (4960 do 4963). Okręty zostały zamówione w stoczni Mitsubishi w Kobe, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-254 – HA-258

Numery stoczniowe (4964 do 4968). Okręty zostały zamówione w stoczni Sasebo, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-259 – HA-262

Numery stoczniowe (4969 do 4972). Okręty zostały zamówione w stoczni Kawasaki w Kobe, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-263 – HA-266

Numery stoczniowe (4 973 do 4 976). Okręty zostały zamówione w stoczni Mitsubishi w Kobe, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-267 – HA-271

Numery stoczniowe (4977 do 4981). Okręty zostały zamówione w stoczni Sasebo, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-272 – HA-275

Numery stoczniowe (4982 do 4985). Okręty zostały zamówione w stoczni Kawasaki w Kobe, ale nigdy nie położono nawet stępki.

HA-276 – HA-279

Numery stoczniowe (4986 do 4989). Okręty zostały zamówione w stoczni Mitsubishi w Kobe, ale nigdy nie położono nawet stępki.

Rozpatrywano jeszcze zamówienie dziesięciu okrętów w Programie 1944-1945 roku, ale nie wyszły one poza fazę planowania nim je anulowano.

Bibliografia i źródła

1. Apalkow J. W., *Bojewyże korabli japońskowo flota-Podwodnyje łodki 10-1918 – 8-1945*.
2. Carpenter D., Polmar N., *Submarines of the Imperial Japanese Navy 1904-1945*.
3. Stille M., Bryan T., *Imperial Japanese Navy Submarines 1941-45*.
4. Lacroix E., *The Imperial Japanese Navy*.
5. Sakaida H., Nila G., Takaki K., *I-400 Japans Secret Aircraft-Carrying Strike Submarine*.
6. Fukui Shizuo Collection – *Japanese Naval Vessels 1869-1945*.
7. REPORTS OF THE U.S. NAVAL TECHNICAL MISSION TO JAPAN 1945-1946
8. Briz.
9. „Morska Kolekcja”.
10. „Warship”.
11. „Warship International”.
12. „Gakken”.
13. „Maru Special”.
14. Warship of IJN Photofile 019 (Kojinsha) – I-Go Submarines vol.1, vol. 2.
15. „Militaria”.



Zapomniane niszczyciele Zimnej Wojny

Zapoczątkowana atakiem na Pearl Harbor wojna Japonii ze Stanami Zjednoczonymi i pozostałymi państwami alianckimi przybrała z czasem coraz bardziej dramatyczny przebieg, prowadzący do nieuchronnego, acz tragicznego końca. Totalną militarną klęskę Japonii przypieczętował akt bezwarunkowej kapitulacji podpisany w dniu 2 września 1945 roku na pokładzie amerykańskiego okrętu linowego *Missouri*, kotwiczącego, o ironio, na wodach Zatoki Tokijskiej. W chwili kapitulacji, z dumnej i potężnej Cesarskiej Marynarki Wojennej (IJN) pozostały jedynie mizerne szczątki¹, które czekała demobilizacja i rozbrojenie. W wyniku działań wojennych ogromne straty poniosły okręty wszystkich klas, choć oczywiście bardziej widoczne były one wśród, siłą rzeczy mniej licznych, jednostek ciężkich.

Ocalałe okręty, oczywiście po rozbrojeniu, wykorzystywano w latach 1945-1947 w charakterze transportowców w procesie repatriacji na wyspy macierzyste licznych zdemobilizowanych japońskich oddziałów, porozrzucanych na obszarze Dalekiego Wschodu i Pacyfiku. Z chwilą zakończenia tej misji, większość uczestniczących w niej okrętów złomowano, względnie rozdzielono między zwycięskie państwa uczestniczące w antyjapońskiej koalicji tytułem reparacji wojennych. W „naturze” jednostki

przejęły, by wcielić je do własnych flot, Chiny i Związek Radziecki, zaś Wielka Brytania i Stany Zjednoczone otrzymane okręty złomowały bądź wykorzystwały do różnorodnych prób i testów.

Sama Japonia znalazła się pod okupacją amerykańskich sił zbrojnych, na których czele stanął gen. Douglas MacArthur. Tradycyjnie autokratyczny kraj został całkowicie zdemilitaryzowany i poddany procesowi przymusowej „demokratyzacji”, której zadaniem było wyeliminowanie z życia publicznego zakorzenionego nacjonalizmu i militarizmu.

Zakończenie II wojny światowej, która tak naprawdę miała dwoje zwycięzców – Stany Zjednoczone i Związek Radziecki, otworło rywalizację między tymi państwami, a może precyzyjniej systemami społeczno-ekonomicznymi, które reprezentowały. To z miejsca zaczęło rzutować na globalny rozwój sytuacji politycznej. Zmiany na przełomie lat 40 i 50-tych XX wieku objęły również rejon Dalekiego Wschodu, gdzie pojawiła się, wspierana przez ZSRR, Chińska Republika Ludowa, co miało ogromny wpływ na wybuch konfliktu zbrojnego na Półwyspie Koreańskim, a więc niemal w bezpośrednim sąsiedztwie Wysp Japońskich. W tych okolicznościach „szlachetne” założenia o pełnej demilitaryzacji Japonii szybko stały się fikcją. W obliczu

bezpośredniego zaangażowania amerykańskich sił okupacyjnych w działania wojenne w Korei, ich dowódca gen. MacArthur, podjął decyzję o sformowaniu japońskiej Narodowej Rezerwy Policji, której liczebność ustalono na 75 tys. funkcjonariuszy.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że już wcześniej dowódca sił sojuszniczych w Japonii (SCAJAP) powołał japońską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (jap. *Kaijō Hōanchō*, ang. Maritime Safety Agency), której zadaniem było oczyszczenie nie wód wokół Japonii z zagrażających żegludze min. Obsadzone japońskim „cywilnym” personelem trałowce i jednostki desantowe Agencji zostały podporządkowane siłom ONZ i wzięły czynny udział w konflikcie koreańskim². Z czasem formacja ta przekształciła się w japoński odpowiednik *US Coast Guard*.

W 1952 roku Narodowa Rezerwa Policji została przekształcona w Siły Bezpieczeństwa Narodowego. Z dniem 1 lipca 1954 roku powstały w Japonii, która przestała być formalnie obszarem okupowanym przez amerykańskie siły zbrojne, Japońskie Siły Samoobrony. Pod tą eufemistyczną nazwą, niejako narzuconą przez art. 9 pacyfistycznej konstytucji Japonii, kryły się w rzeczy-

1. Szerzej zob. S. Fukui, *Japanese Naval Vessels at the end of World War II*, London 1992.

2. A. Makowski, K. Kubiak, *Korea 1950-53: Działania morskie*, Gdańsk 2000.

Nazwa japońska		Nazwa amerykańska	Stocznia	Daty		
				położenia stępki	wodowania	ukończenia
DD-181 <i>Asakaze</i>	あさかぜ	DD-454 <i>Ellyson</i>	Federal SB & DD Co., Kearny	20.12.1940	26.07.1941	28.11.1941
DD-182 <i>Hatakaze</i>	はたかぜ	DD-458 <i>Macomb</i>	Bath Iron Works	03.09.1940	23.09.1940	26.01.1942

wistości siły zbrojne obejmujące część lądową, morską i powietrzną, nie stanowiące jednak z punktu widzenia prawa jednostek wojskowych.

Start Japońskich Morskich Sił Samoobrony (jap. *Kaijō Jieitai*, ang. Japan Maritime Self-Defence Force, JMSDF) oznaczał konieczność tworzenia od podstaw własnej floty, bowiem pochodzących jeszcze z okresu wojny światowej jednostek dawnej Cesarskiej Floty, pozostało w służbie już naprawdę niewiele. Jest rzeczą zrozumiałą, że Siły Samoobrony by choć teoretycznie zachować swój charakter nie mogły dysponować dużymi jednostkami pływającymi o charakterze ofensywnym. Uznano wówczas, że optymalnym dużym okrętem dla Sił Samoobrony będzie niszczyciel (jap. go-eikan). Należy zaznaczyć, że ta klasa jednostek Cesarskiej Floty (łącznie z małymi niszczycielami – torpedowcami i niszczycielami eskortowymi) poniosły w czasie wojny ogromne straty. Dość powiedzieć, że wojnę przetrwało pięć sprawnych niszczycieli, które złomowano w latach 1946-1948, dalších 15 uszkodzonych już nie remontowano i także złomowano w okresie 1945-1948.

Wreszcie siedem okrętów przejęły Chiny, sześć – ZSRR, a jeden – USA (do celów eksperymentalno-porównawczych)³. Stąd też do nowotworzonej formacji nie trafił żaden z dawnych niszczycieli. Trzeba było zatem sięgnąć do innych źródeł. Początkowo był to amerykański demobil (w ramach programu pomocy Mutual Defense Assistance Program), bowiem podjęcie budowy własnych nowych okrętów w zniszczonym wojną kraju, mimo posiadanego doświadczenia, nie stanowiło łatwego zadania i po prostu wymagało czasu.

Jako pierwsze w skład JMSDF (w dzierżawę) trafiły 19 października 1954 roku dwa niszczyciele typu „Gleaves”, *Ellyson* i *Macomb* (DD-454 i DD-458), którym nadano nazwy odpowiednio *Asakaze* (‘poranna bryza’) i *Hatakaze* oraz numery kadłubowe DD-181 i DD-182⁴. Były to okręty budowane jeszcze na początku II wojny światowej – *Ellyson* został nawet ukończony przed wejściem USA do konfliktu. Przez jej większość służyły na Atlantyku i Morzu Śródziemnym. 15 listopada 1944 zostały przeklasyfikowane na szybkie trałowce morskie (z numerami DMS-19 i DMS-23), a na po-

czątku 1945 przeniesione na Pacyfik, gdzie wzięły udział w walkach przeciwko... Japonii. Po wojnie głównie znajdowały się w rezerwie. 4 maja 1954 (w związku z planowanym przekazaniem Tokio) ponownie sklasyfikowane jako niszczyciele (z oryginalnymi numerami).

Wyporność standardowa jednostek wynosiła 1630 t, a pełna 2575 t przy długości kadłuba 106,2 m, szerokości 11,0 m i zanurzeniu 5,4 m. Napęd stanowiły turbiny parowe General Electric o łącznej mocy 50 000 KM, zasilane w parę przez zespół 4 kotłów Babcock & Wilcox, które pozwalały na maksymalną prędkość 35 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 441 t zapewniał zasięg 3830 Mm przy 20 węzłach oraz odpowiednio 5250 Mm przy 12 węzłach. W chwili przekazania Japończykom uzbro-

3. I. i J. Hrbek, *Loďstva států účastnících se druhé světové války*, Praha 1994.

4. Początkowo okręty nosiły numery burtowe 5 i 6. Pod koniec lat 50. JMSDF przyjęły wzorowany na stosowanym przez USN system numeracji (tzw. hull numbers), zgodnie z którym każdy okręt otrzymuje niepowtarzalne oznaczenie literowo-liczbowe (zmieniane w razie reklasyfikacji), przy czym sama liczba stanowi zarazem numer burtowy.

Hatakaze (eks-*Macomb*) amerykańskiego typu „Gleaves”, krótko po przejęciu przez marynarkę japońską.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Ariake (eks-Heywood L. Edwards) był natomiast reprezentantem typu *Fletcher*. Fotografia okrętu z końcowego kresu służby po modyfikacjach. Przed pomostem widoczny miotacz Mk 108 „Weapon Alfa”.
Fot. „Ships of the World”

jenie jednostek składał się z 4 pojedynczych dział kal. 127 mm L/38, 2 poczwórnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm oraz 2 pojedynczych dział plot. kal. 20 mm. Do zwalczania okrętów podwodnych służyło 6 miotaczy i 2 zrzutnie bomb głębinowych. Jednostki posiadały radar dozoru powietrznego SC-2 (*Macomb* – SC), dozoru nawodnego – SG. Do kierowania ogniem plot. służył radar Mk 37, a ogniem artyleryjskim Mk 25 (*Macomb* – Mk 28). Załoga liczyła 245 ludzi, w tym 17 oficerów⁵.

W trakcie służby w Siłach Samoobrony jednostki otrzymały nowe wyposażenie elektroniczne. Na ich pokładach zamontowano 2 wyrzutnie torped przeciw okrętom podwodnym (pop), co było możliwe dzięki zdjęciu działa kal. 127 mm znajdującego się w superpozycji na pokładzie dziobowym.

Oba niszczyciele zostały w 1969 formalnie zwrócone USA (zgodnie z 15-letnim okresem dzierżawy), a 1 lutego 1970 skreślone z rejestru US Naval Vessel Register (USNVR). Przez kilka miesięcy znajdowały się w amerykańskiej bazie w Yokosuce, a 1 sierpnia zostały sprzedane Republice Chińskiej (Tajwanowi). *Asakaze* (eks-*Ellyson*) został przekazany na części zamienne, zaś los *Hatakaze* (eks-*Macomb*) nie jest do końca jasny. Według jednych przekazów również został skanibalizowany⁶, zaś inny wariant dziejów sugeruje, że 6 sierpnia okręt został wcielony jako *Hsien Yang*

(咸陽, numer burtowy 16), zastępując tym samym uszkodzonego (podczas sztormu) kilka miesięcy wcześniej bliźniaka o tej samej nazwie (eks-amerykański *Rodman*). *Hsien Yang* został w 1974 roku wycofany i zacumowany jako hulk szkolny, a dwa lata później planowo zatopiony podczas kręcenia filmu.

Kolejne dwa eks-amerykańskie niszczyciele trafiły do Japonii 10 marca 1959 (również w ramach 15-letniej dzierżawy), gdy w służbie znajdowały się już jednostki budowane w rodzimych stocznich. Były to okręty typu „Fletcher”, *Heywood L. Edwards* oraz *Richard P. Leary*, które w Japonii otrzymały nazwy *Ariake* (‘świt’) i *Yūgure* (‘zmierzch’). Oba niszczyciele podczas wojny służyły na Pacyfiku (tzn. walczyły przeciwko Cesarzkiej Flocie), a po jej zakończeniu zostały wycofane (odpowiednio 1 lipca i 10 grudnia 1946) i zakonserwowane.

Wyporność standardowa jednostek wynosiła 2150 t, a pełna odpowiednio 3035 t przy długości kadłuba 114,7 m, szerokości 12,2 m i zanurzeniu 5,4 m. Napęd stanowiły turbiny parowe General Electric o łącznej mocy 60 000 KM, zasilane w parę przez zespół czterech kotłów Babcock & Wilcox Co.⁷, które zapewniały prędkość maksymalną 35 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 491 t pozwalał na zasięg 3480 Mm przy 20 węzłach lub 4900 Mm przy 12 węzłach. W chwili przekazania Japończykom uzbro-

jenie obejmowało: pięć pojedynczych dział kal. 127 mm L/38, pięć podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm i osiem pojedynczych dział plot. kal. 20 mm⁸. Załoga liczyła 273 ludzi, w tym 9 oficerów, choć w chwili wejścia do służby w Siłach Samoobrony określono ją na 300 ludzi.

Niszczyciele wcielone do JMSDF odpowiednio 17 grudnia 1959 i 21 kwietnia 1960 roku. *Yūgure* w rzeczywistości znajdował się w remoncie aż do wiosny 1963 (główną przyczyną zwłoki był zły stan maszyn). W toku prac modernizacyjnych z okrętów zdemontowano dział kal. 127 mm ze stanowiska nr 3 na śródokręciu, zmodyfikowano dziobową nadbudówkę, ustawiono trójnożny maszt oraz wymieniono na nowoczesny sprzęt łączności i pokładową elektronikę. Ostatecznie po remoncie *Yūgure* posiadał cztery działa kal. 127 mm L/38, a *Ariake* jedynie trzy, bowiem na stanowisku działa dziobowego, w superpozycji, zamontowano

5. S. Terzibaschitsch, *Zerstörer der US Navy*, Augsburg 1997.

6. Oprócz wspomnianego niżej *Hsien Yang*, Tajwan dysponował wówczas jeszcze drugim niszczycielem typu „Gleaves”, *Nan Yang* (eks-*Plunkett*), który został wycofany w 1975 roku.

7. Wg „*Jane’s Fighting Ships*” 1971/72 miały być to kotły Foster Wheeler.

8. W „*JFS*” 1959/60 brak informacji o uzbrojeniu pop i wyrzutniach torpedowych, choć w chwili odstawienia do rezerwy odpowiednio 1.7.1946 i 10.12.1946, niszczyciele posiadały dwie pięciururkowe wyrzutnie torped 533 mm, 6 miotaczy i 2 zrzutnie bomb głębinowych.

Nazwa japońska		Nazwa amerykańska	Stocznia	Daty		
				położenia stępki	wodowania	ukończenia
DD-183 <i>Ariake</i>	ありあけ	DD-663 <i>Heywood L. Edwards</i>	Boston Navy Yard	04.07.1943	06.10.1943	26.01.1944
DD-183 <i>Yūgure</i>	ゆうぐれ	DD-664 <i>Richard P. Leary</i>				23.02.1944

rakietowy miotacz bomb głębinowych kal. 320 mm Mk 108 (tzw. „Weapon Alfa”. Obydwa niszczyciele posiadały pięć podwójnie sprzężonych dział plot kal. 40 mm. W przypadku *Yūgure* do zwalczania okrętów podwodnych służyły dwa miotacze „Hedgehog”, zaś na *Ariake* wspomniany wyżej miotacz Mk 108. Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar dozoru nawodnego SPS 10, radar taktyczny SPS 12 oraz radar kierowania uzbrojeniem GFCS 68. Załoga okrętów liczyła 300 marynarzy i oficerów.

10 marca 1974 oba okręty zwrócono Amerykanom (osiem dni później zostały formalnie skreślone z USNVR). Po kilkunastu miesiącach beczynnego pobytu w Yokosuce zostały one sprzedane (1 lipca 1976) na złom w stocznich japońskich.

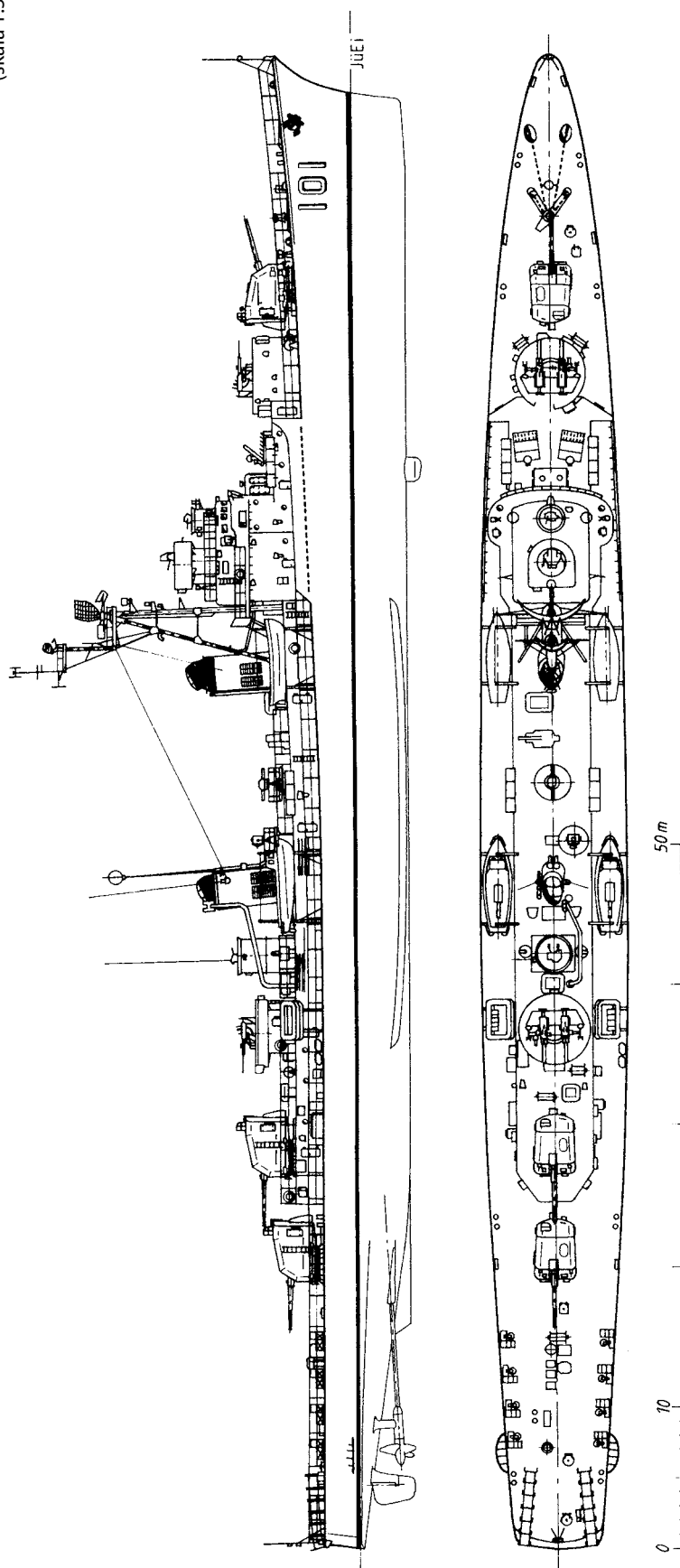
Już w roku 1953 zatwierdzono w Japonii budowę własnych, całkowicie nowych niszczycieli typu „A”, określane eufemistycznie jako szybkie eskortowce, które jednak w sensie koncepcyjnym stanowiły tak naprawdę kontynuację zmodyfikowanych jednostek z okresu II wojny światowej. Warto zaznaczyć, że w ich budowie Japończycy w szerokim zakresie korzystali z amerykańskiej pomocy, przede wszystkim w zakresie dostaw uzbrojenia, elektroniki i elementów układu napędowego.

Wyporność standardowa jednostek wynosiła 1700 t, a wyporność pełna odpowiednio 2340 t, przy długości całkowitej kadłuba 109,3 m (na linii wodnej 106,0 m), szerokości 10,5 m i zanurzeniu 3,7 m. Kadłub niszczycieli posiadał konstrukcję całkowicie spawaną. Napęd okrętów stanowił zespół turbin parowych o łącznej mocy 30 000 KM, na *Harukaze* (‘wiosenna bryza’) – Mitsubishi-Escher Weiss, a na *Yukikaze* (‘śnieżyca’) – Westinghouse. Turbiny zaopatrywane były w parę przez dwa kotły Hitachi-Babcock na pierwszym okręcie, a Mitsubishi CE na drugim. Maksymalna prędkość jednostek wynosiła 30 węzłów, zaś zapas 557 t paliwa zapewniał zasięg 6000 Mm przy 18 węzłach.

Pierwotne uzbrojenie składało się z trzech pojedynczych dział kal. 127 mm L/38 oraz ośmiu dział plot. kal. 40 mm w dwóch poczwórnie sprzężonych zestawach. Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych służyły dwa miotacze Hedgehog oraz osiem miotaczy i zrzutnia bomb głębinowych. Początkowo jednostki wyposażono w radar dozoru nawodnego SPS 10 oraz radar taktyczny SPS 12. Załoga okrętów liczyła pierwotnie 190 ludzi (*Harukaze*) i 187 ludzi (*Yukikaze*), jednak najczęściej źródła podają liczbę 240 marynarzy i oficerów.

W marcu 1959 oba niszczyciele wyposażono w wyrzutnie torped zop. Zmianie

„Harukaze”
(skala 1:500)



Rys. Copyright Jürgen Eichardt



Harukaze na próbach morskich w ciekawym ujęciu. Był to pierwszy zaprojektowany i zbudowany okręt tej klasy w Japonii po wojnie. Na rufie zrzutnie i miotacze bomb głębinowych.
Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DD-101 Harukaze	はるかぜ	Mitsubishi Jyūkōgyō Zōsensho, Nagasaki (nr budowy #1444)	15.12.1954	20.09.1955	26.04.1956
DD-102 Yukikaze	ゆきかぜ	Mitsubishi Jyūkōgyō Zōsensho, Kōbe	17.11.1954	20.08.1955	31.07.1956

Harukaze w czasie jednej z parad w latach 60-tych.

Fot. „Ships of the World”





Yukikaze, bliźniak *Harukaze*, w latach 60-tych. Ciekawie prezentuje się napis burtowy z nazwą okrętu, nawiązujący do tradycji japońskiej z lat 30-tych, kiedy nosiły je niszczyciele cesarskiej floty.
Fot. „Ships of the World”

uległo również wyposażenie elektroniczne, które stanowiły radary SPS-5 i SPS oraz sonar SQS-29. W połowie lat 70. dokonano przebrojenia *Yukikaze*, z którego usunięto rufowy maszt, działo kal. 127 mm oraz uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych, instalując w zamian pasywny sonar holowany.

27 marca 1981 roku oba okręty przeniesiono do kategorii jednostek specjalnego

przeznaczenia (jap. tokumu-kan), z oznaczeniami ASU-7002 i ASU-7003, a 5 marca 1985 wycofane. *Yukikaze* został wkrótce złomowany, zaś *Harukaze* pozostawiono w bazie Etajima, gdzie służył jako hulk treningowy dla lokalnej szkoły techników JMSDF. Został przekazany na złom dopiero w 2002 roku.

Zagrożenie związane z pojawieniem się na Pacyfiku licznych radzieckich okrę-

tów podwodnych, początkowo jeszcze konwencjonalnych, a z czasem również atomowych, spowodowało konieczność rozbudowy sił do ich zwalczania. Stało się to podstawą stworzenia serii siedmiu jednostek w wersji do zwalczania okrętów podwodnych typu „Ayanami”. Cztery pierwsze okręty zbudowano w ramach Programu 1955, jedną – Programu 1957 oraz kolejne dwa – Programu 1958.

Jeszcze raz *Harukaze*, tym razem na fotografii z 24 kwietnia 1975 roku.

Fot. „Ships of the World”





Ayanami w czasie ostatnich prób morskich, widoczny charakterystyczny dla tego typu uskok kadłuba.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DDK-103 <i>Ayanami</i>	あやなみ	Mitsubishi, Nagasaki #1480	20.11.1956	01.06.1957	12.02.1958
DDK-104 <i>Isonami</i>	いそなみ	Shin-Mitsubishi Jyūkōgyō, Kōbe	14.12.1956	30.09.1957	14.03.1958
DDK-105 <i>Uranami</i>	うらなみ	Kawasaki Jyūkōgyō, Kōbe	01.02.1957	29.08.1957	27.02.1958
DDK-106 <i>Shikinami</i>	しきなみ	Mitsui Zōsen, Tamano	24.12.1956	25.09.1957	15.03.1958
DDK-110 <i>Takanami</i>	たかなみ		08.11.1958	08.08.1959	30.01.1960
DDK-111 <i>Ōnami</i>	おおなみ	Ishikawajima Jyūkōgyō, Tokio	20.03.1959	13.02.1960	29.08.1960
DDK-112 <i>Makinami</i>	まきなみ	Iino Jyūkōgyō, Maizuru #55		25.04.1960	28.10.1960*

* Wg innych danych 30.10.1960.

Piękna i pełna ekspresji fotografia lotnicza *Shikinami* typu „Ayanami” wykonana w czasie prób stocznioowych. Działa kal. 76 mm w pozycji „B” i „C” nie posiadają masek przeciwołamkowych.

Fot. „Ships of the World”





Makinami po licznych modyfikacjach, 8 sierpnia 1983 roku.

Fot. „Ships of the World”

Wyporność standardowa niszczycieli typu „Ayanami”⁹ wynosiła 1720 t (choć spotyka się również informacje, że 1700 t), a pełna odpowiednio 2500 t, przy długości 109,0 m, szerokości 10,7 m i zanurzeniu 3,7 m. Napęd okrętów stanowił zespół turbin parowych Mitsubishi-Escher Weiss o łącznej mocy 35 000 KM. Turbiny zasilane były w parę przez dwa kotły odpowiednio systemu Mitsubishi CE (na pierwszych trzech

okrętach), Hitachi Babcock & Wilcox (na kolejnej trójce) oraz Kawasaki Jyūkō BD (na *Makinami*)¹⁰. Maksymalna prędkość wynosiła 32 węzły, a zasięg 6000 Mm przy 18 węzłach.

Uzbrojenie jednostek obejmowało sześć uniwersalnych dział kal. 76 mm L/50 Mk 33 w trzech podwójnie sprzężonych zestawach. Działa, których maksymalny kąt podniesienia lufy wynosił +85°, mogły

wystrzeliwać ważące 6 kg pociski na maksymalny dystans 13 km do celów nawodnych i 8 km do celów powietrznych. Ich szybkostrzelność wahała się między 45 a 50 wystrzałów na minutę. Dwudziałowy zestaw ważył 14,5 t. Niszczyciele posia-

9. Nazwy wzięte od rodzajów fal morskich.

10. Wg *Conway's All The World's Fighting Ships 1947-1982* wszystkie niszczyciele typu „Ayanami” wyposażono w kotły parowe systemu Mitsubishi-Nagasaki.

Takanami – kolejny okręt typu „Ayanami” w latach 70-tych. Proszę zwrócić uwagę, że maski artylerii głównej nie zapewniają osłony przed skutkami użycia broni ABC z braku ich zamknięcia i hermetyzacji.

Fot. „Ships of the World”



dały czterorurową wyrzutnię torped typu 65 kal. 533 mm, z zapasowymi torpedami i możliwością ponownego przeładowania, analogicznie jak na jednostkach tej klasy doby II wojny światowej. Do zwalczania okrętów podwodnych służyły dwa miotacze Mk 15 „Hedgehog”, dwa miotacze i dwie zrzutnie bomb głębinowych Mk 8 „Poor Boy”.

W wyposażenie elektroniczne jednostek stanowiło japońskie wersje amerykańskiego sprzętu i obejmowało radar dozoru powietrznego OPS-1 lub OPS-2, radar dozoru nawodnego OPS-15 oraz sonar kadłubowy OQS-12 lub OQS-14. Załoga liczyła 230 marynarzy i oficerów.

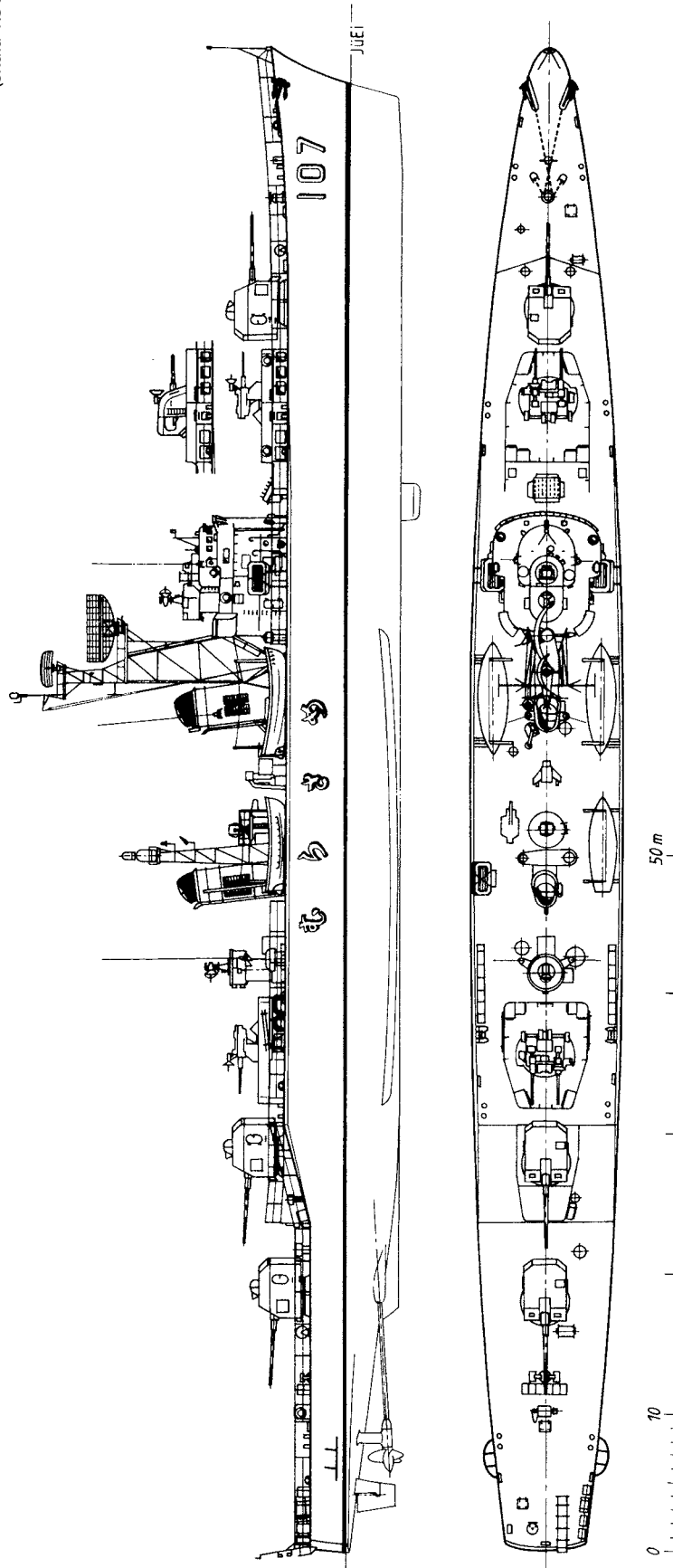
Niszczyciele budowane w ramach Programów 1957 i 1958 w końcowym okresie służby były wyposażone w dwie potrójne wyrzutnie torped typu 68 pop (DD-112) bądź Mk 4. Na *Isonami* i *Shikinami* z chwilą ich przekształcenia w jednostki szkolne w roku 1972 zdemontowano wyrzutnie torpedowe, a w ich miejsce rozbudowano nadbudówkę.

Większość okrętów typu „Ayanami” w ostatnich latach służby przeklasyfikowano na jednostki specjalnego przeznaczenia: *Ayanami* i *Uronami* 30 marca 1983 (oznaczenia ASU-7004 i ASU-7005, wycofane 25 grudnia 1986), *Takanami* 27 marca 1985 (ASU-7009, wycofany 24 marca 1989), a *Ōnami* i *Makinami* 20 lutego 1987 (ASU-7013 i ASU-7014, wycofane 23 marca 1990). Natomiast *Isonami* i *Shikinami* zostały 30 marca 1983 sklasyfikowane jako jednostki szkolne (TV-3502 i TV-3503)¹¹, a 1 lipca 1987 wycofane.

Kontynuację jednostek typu „Ayanami” był seria trzech niszczycieli typu „Murasame”¹², w których przypadku wyraźnie wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze (stąd też pierwotnie jednostki oznaczano symbolem DDA). Doprowadziło to jednak do przeciążenia nowych niszczycieli (dość charakterystyczna cech wcześniejszych japońskich jednostek tej klasy), który okazały się bardzo przeładowane, zwłaszcza w porównaniu ze swymi pierwowzorami. Pierwszy z okrętów powstał w ramach Programu 1956, a dwa pozostałe w ramach Programu 1957.

Wyporność standardowa poszczególnych niszczycieli różniła się nieznacznie i wynosiła 1838-1840 t, zaś pełną określano na 2420 t przy długości 110,0 m, szerokości 11,0 m i zanurzeniu 3,7 m. Napęd jednostek stanowił zespół turbin parowych o łącznej mocy 35 000 KM, zasilanych przez dwa kotły. Na *Murasame* zamontowano zespół napędowy Mitsubishi-Escher Weiss i kotły

„Murasame”
(skala 1:500)



Rys. Copyright Jürgen Eichardt

11. Faktycznie oba okręty wykorzystywano do celów szkolnych już od kilku lat (odpowiednio od 1974 i 1976).

12. Znaczenie nazw – odpowiednio ‘przelotny deszcz’, ‘wieczorny deszcz’ i ‘lekki wiosenny deszcz’.



Murasame był prototypem 3 okrętowej serii, będącej dobrojoną wersją typu „Ayanami”. Fotografia z początkowego okresu służby dobrze ukazuje rozmieszczenie uzbrojenia.
Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DDA-107 <i>Murasame</i>	むらさめ	Mitsubishi, Nagasaki #1510	17.12.1957	31.07.1958	31.05.1959*
DDA-108 <i>Yūdachi</i>	ゆうだち	Ishikawajima	16.12.1957	29.07.1958	25.03.1959
DDA-109 <i>Harusame</i>	はるさめ	Uruga Senkyo, Yokosuka	17.06.1958	18.06.1959	15.12.1959

* Bandereę podniesiono 28.2.1959.

Harusame w trakcie prędkościowych prób morskich. Uwagę zwraca wał wodny za rufą niszczyciela.

Fot. „Ships of the World”





Harusame po licznych modyfikacjach, 14 kwietnia 1978 roku.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DD-161 Akizuki	あきづき	Mitsubishi, Nagasaki #1530	31.07.1958	26.06.1959	13.02.1960
DD-162 Teruzuki	てるづき	Shin-Mitsubishi, Kōbe	15.08.1958	24.06.1959	29.02.1960

Mitsubishi CE, zaś na pozostałych dwóch okrętach Kanpon-Ishikawajima i kotły Ishikawajima Foster Wheeler. Maksymalna prędkość wynosiła 30-32 węzłów, a zasięg 6000 Mm przy 18 węzłach.

Uzbrojenie niszczycieli obejmowało trzy, nowsze w stosunku do stosowanego wcześniej modelu, pojedyncze działa kal. 127 mm L/54 Mk 16 oraz cztery uniwersalne działa kal. 76 mm L/50 Mk 33 w dwóch po-

dwójnie sprzężonych zestawach. Do zwalczania zagrożenia podwodnego służyły dwie zrzutnie torped Mk 8 „Poor Boy”, jeden miotacz Mk 15 „Hedgehog” oraz dwa miotacze i zrzutnia bomb głębinowych.

Akizuki był kolejnym typem niszczyciela. Tutaj na próbach 14 listopada 1959 roku przed wcieleniem okrętu do służby.

Fot. „Ships of the World”



Wyposażenie elektroniczne jednostek obejmowało radar dozoru powietrznego OPS-1, radar dozoru nawodnego OPS-15 oraz sonar SQS-29. Załoga niszczycieli typu „Murasame” liczyła 220 marynarzy i oficerów. Ostatni z okrętów serii – *Harusame* posiadał zmodyfikowane uzbrojenie przeciwpodwodne w postaci dwóch trójrurowych wyrzutni torped Mk 32 kal. 324 mm oraz dodatkowy sonar OQA-1 VDS.

Wszystkie trzy okręty przeklasyfikowano w połowie lat 80. (pierwsze dwa 30 marca 1984, a *Harusame* 5 marca 1985) na jednostki specjalnego przeznaczenia (ASU-7006 do ASU-7008), a kilka lat później wycofano (odpowiednio 23 marca 1988, 24 marca 1987 i 31 maja 1989).

W roku 1957 w ramach amerykańskiego MDAP (a dokładniej, programu pomocy Offshore Procurement) Japonia otrzymała dwa niszczyciele typu „Akizuki”¹³, które – choć powstały w japońskich stocznich – posiadały nominalne numery kadłubowe US Navy (DD-960 i DD-961). Owe jednostki, stanowiące wersję rozwojową typu „Fletcher” i wyróżniające się wydłużonym pokładem dziobowym, przewidziane były do pełnienia funkcji okrętów flagowych – liderów floty.

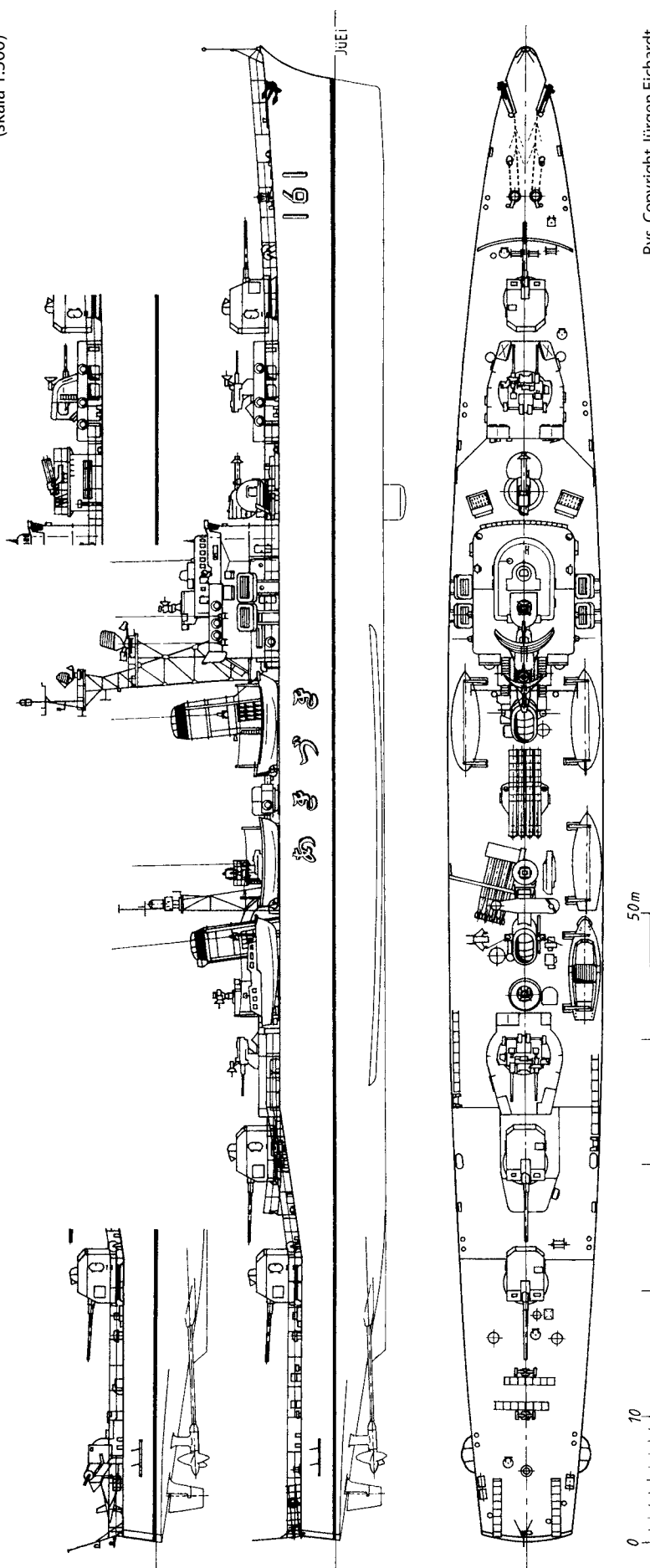
Wyporność standardowa okrętów wynosiła 2350 t, a wyporność pełna odpowiednio 2890 t przy długości całkowitej 118,0 m (między pionami 115,0 m), szerokości 12,0 m i zanurzeniu 4,0 m. Napęd jednostek stanowił zespół turbin parowych o łącznej mocy 45 000 KM (Mitsubishi-Escher Weiss na *Akizuki* oraz Westinghouse na *Teruzuki*), w obu przypadkach zaopatrywane w parę przez cztery kotły Mitsubishi CE. Prędkość maksymalna sięgała 32 węzłów.

Niszczyciele posiadały bogate i różnorodne uzbrojenie, obejmujące trzy pojedyncze działa kal. 127 mm L/54 Mk16 oraz cztery uniwersalne działa kal. 76 mm L/50 Mk 33 w dwóch podwójnie sprzężonych zestawach. Do zwalczania okrętów podwodnych służył rakietowy miotacz bomb głębinowych kal. 320 mm Mk 108 „Weapon Alfa”, dwa miotacze Mk 15 „Hedgehog”, dwie zrzutnie torped pop, dwa miotacze i dwie zrzutnie bomb głębinowych. Jednostki posiadały również czterorurową wyrzutnię torpedową Type 65 kal. 533 mm z zapasem 8 torped.

Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar dozoru powietrznego OPS-1, radar dozoru nawodnego OPS-15 oraz sonar SQS-29. Załoga niszczycieli liczyła 330 marynarzy i oficerów.

W trakcie służby szybko okazało się, że miotacz Mk 108 „Weapon Alfa” nie spraw-

„Akizuki”
(skala 1:500)



Rys. Copyright Jürgen Eichardt

13. Znaczenie nazw – odpowiednio ‘jesienny księżyc’ i ‘lśniący księżyc’.



Terezuki, kolejny okręt powyższego typu również na próbach w dniu 5 grudnia 1959 roku. Proszę zwrócić uwagę na dobrze widoczną wyrzutnię torped na śródokręciu.
Fot. „Ships of the World”

dza się w działaniu, w związku z czym jednostki poddano modernizacji (*Teruzuki* w latach 1976-77, a *Akizuki* w latach 1977-78) obejmującej wymianę uzbrojenia pop oraz wyposażenia elektronicznego. Zamiast miotacza Mk 108 zamontowano szwedz-

ki rakietowy miotacz Bofors M-49 kal. 375 mm, a w miejsce dotychczasowych zrzutni torped pop, dwie trójrurowe wyrzutnie torped Mk 32 kal. 324 mm. Równocześnie wymieniono sonar na SQS-23 oraz dodano OQA-1 VDS.

27 marca 1981 oba okręty przeklasyfikowano na ASU-7010 i ASU-7012. *Akizuki* został wycofany 12 lipca 1993, w tym samym roku co *Teruzuki*, który po zmianie kategorii na okręt szkolny (1 lipca 1987, oznaczenie TV-3504), został skreślony 27 września 1993.

Jeszcze jedno ujęcie *Terezuki* z prób. Fotografia doskonale ukazuje linię kadłuba i rozmieszczenie uzbrojenia.

Fot. „Ships of the World”





I ostatnie ujęcie *Terezuki* z końcowego okresu służby, kwiecień 1984 roku.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DDG-163 <i>Amatsukaze</i>	あまつかぜ	Mitsubishi, Nagasaki #2303	29.11.1962	05.10.1963	15.02.1965

Amatsukaze był pierwszym japońskim niszczycielem rakietowym przeznaczonym do osłony przeciwlotniczej. Fotografia z 6 sierpnia 1967 roku. Okręt nadal nie posiada zamontowanych wyrzutni torped po bokach pomostu i rakietotorped ASROC na śródokręciu.

Fot. „Ships of the World”





Amatsukaze na początku lat 70-tych z pełnym uzbrojeniem. Trzeba przyznać, że sylwetka okrętu wzorowana na amerykańskim typie „Charles F. Adams”, jest jednak pełna harmonii i wdzięku.
Fot. „Ships of the World”

Pierwszym japońskim niszczycielem, który tak naprawdę definitywnie zrywał z tradycją jednostek tej klasy okresu II wojny światowej, był dopiero niszczyciel rakietowy *Amatsukaze* (‘boski wiatr’),

przeznaczony w pierwszym rzędzie do zapewnienia obrony przeciwlotniczej zespołom okrętów. W chwili budowy jednostka (oparta zasadniczo na amerykańskim typie „Charles F. Adams”) była największym

okrętem powstałym w Japonii po zakończeniu wojny.

Wyporność standardowa niszczyciela wynosiła 3050 t, a wyporność pełna odpowiednio 4000 t przy długości całkowitej

Amatsukaze w ciekawym ujęciu rufowym w połowie lat 70-tych z nowym radarem SPS-52.

Fot. „Ships of the World”



131,0 m, szerokości 13,4 m i zanurzeniu 4,2 m. Okręt posiadał niewielką nadbudówką oraz płaski pokład, co wywoływało domniemania o zamiarze wyposażenia go w śmigłowiec pokładowy. Napęd jednostki stanowiły 2 turbiny parowe Ishikawajima/GE o łącznej mocy 60 000 KM zasilane w parę przez 4 kotły wodnorurkowe Ishikawajima/Foster Wheeler D2. Prędkość maksymalna wynosiła 32 węzły (wg niektórych źródeł 33 węzły). Zapas 900 t paliwa zapewniał zasięg 5500 Mm przy 20 węzłach lub 7000 Mm przy 18 węzłach.

Podstawowe uzbrojenie stanowiła umieszczona na pokładzie rufowym pojedyncza wyrzutnia Mk 13 rakietowych pocisków plot. „Tartar” (RIM 24C). Pociśki o prędkości 2 Machów miały zasięg 5-8 Mm, a osiągnięty pułap wynosił 12 200 m. Zapas stanowiło 40 pocisków Tartar-D. Uzbrojenie artyleryjskie stanowiły cztery działa kal. 76 mm L/50 Mk 33 w dwóch podwójnie sprzężonych zestawach na pokładzie dziobowym. Do zwalczania zagrożenia podwodnego służyły dwa miotacze Mk 15 „Hedgehog” oraz dwie zrzutnie torped pop, po jednej na każdej burcie.

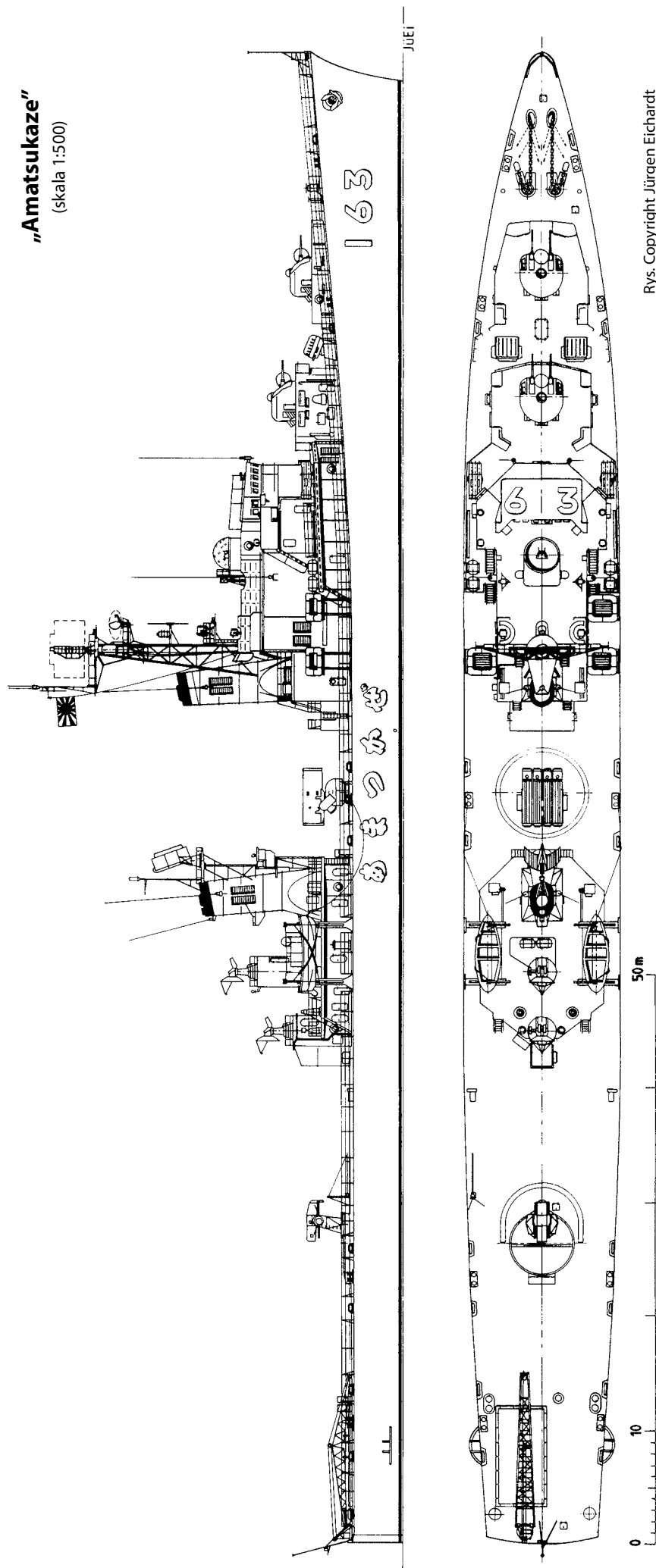
Wyposażenie elektroniczne obejmowało trójwspółrzędny radar dozoru powietrznego SPS-39 A, radar SPS-29, radar SPS-37 oraz radar SPG-51 kierowania ogniem pocisków „Tartar”, a także sonar SQS-4. Załoga *Amatsukaze* liczyła 290 marynarzy i oficerów.

Już w marcu 1968 roku dokonano modernizacji instalując między kominami na śródokręciu ośmioprowadnicową wyrzutnię systemu raketotorped ASROC oraz montując w miejsce dotychczasowych zrzutni, 2 trójrurowe wyrzutnie Mk 32 torped pop kal. 324 mm. Wówczas też zamontowano nowy sonar SQS-23. W październiku 1971 roku zamontowano nowy radar SPS-52. W 1978 roku przestarzałe już wówczas pociski „Tartar” zastąpiono „Standard SM-1MR”, których zasięg przy prędkości 2 Machów, wynosił 25 Mm, a osiągnięty pułap 15 200 m¹⁴, zachowując przy tym wielkość ich zapasu na pokładzie.

Początkowo *Amatsukaze* bazował w Yokosuce, a w 1986 został przeniesiony do Maizuru. 29 listopada 1995 został zatopiony jako okręt-cel w zatoce Wakasa.

W latach 1966-1978 Siły Samoobrony otrzymały sześć jednostek należących do typu „Yamagumo”¹⁵, którym przyszło pełnić funkcję przysłowiowych ‘koni roboczych’ floty. Okręty powstały w dwóch transzach po trzy jednostki, a rozdzielała je trójka nie-

„Amatsukaze”
(skala 1:500)



Rys. Copyright Jürgen Eichardt

14. J. Krzewiński, *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1993.

15. Znaczenie nazw – rodzaje chmur.



Akigumo typu „Yamagumo” w czasie prób morskich. Zwraca uwagę nowa architektura bryły pomostu i kominów.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DDK-113 <i>Yamagumo</i>	やまぐも	Mitsui Zōsen	23.03.1964	27.02.1965	29.01.1966
DDK-114 <i>Makigumo</i>	まきぐも	Uraga Jyūkōgyō	10.06.1964	26.07.1965	19.03.1966
DDK-115 <i>Asagumo</i>	あさぐも	Maizuru Jyūkōgyō #85	24.06.1965	25.11.1966	29.8.1967
DDK-119 <i>Aokumo</i>	あおくも	Sumitomo Kikaikōgyō, Uraga	02.10.1970	30.03.1972	25.11.1972
DDK-120 <i>Akigumo</i>	あきぐも		07.07.1972	23.10.1973	24.07.1974
DDK-121 <i>Yūgumo</i>	ゆうぐも		04.02.1976	21.03.1977	24.04.1978

Akigumo, kolejna jednostka powyższego typu w portretowym ujęciu z lat 70-tych.

Fot. „Ships of the World”



mał identycznych niszczycieli typu „Minegumo”. Drugą transzę czasem określa się jako oddzielny typ „Aokumo”.

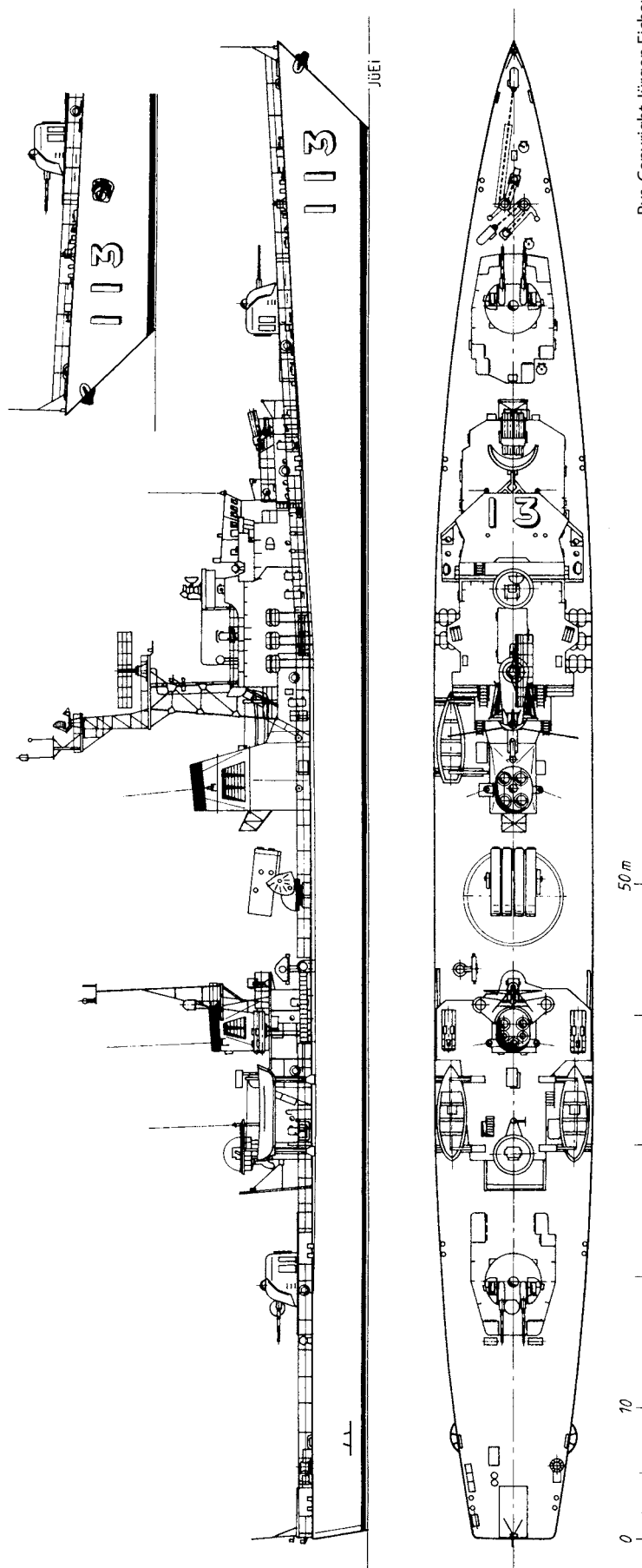
Wyporność standardowa niszczycieli typu „Yamagumo” pierwszej serii wynosiła 2050 t, a wyporność pełna około 2700 t, przy długości całkowitej 114,0 m, szerokości 11,8 m i zanurzeniu 3,9 m. W przypadku jednostek drugiej transzy wyporność standardowa *Aokumo* i *Akigumo* wynosiła 2150 t, a *Yūgumo* 2200 t, zaś wyporność pełna około 2750 t, przy wymiarach całej trójki: długość 115,2 m, szerokość 11,8 m oraz zanurzenie 4,0 m. Jako napęd nowych niszczycieli zastosowano po raz pierwszy silniki wysokoprężne, o łącznej mocy 26 000 KM¹⁶. W przypadku prototypu były to cztery silniki Mitsui 1228 V3 BU-38V oraz dwa silniki Mitsui 1628 V3 BU-38V, pozostałe jednostki pierwszej transzy dysponowały sześcioma dieslami Mitsubishi 12 UEV 30/40, zaś wszystkie okręty drugiej serii, taką samą liczbą silników typu Mitsubishi 12 UEV 30/40N. Siłownia zapewniała prędkość maksymalną 27 węzłów, jedynie ostatnia jednostka serii – *Yūgumo* osiągała 28 węzłów. Zasięg wynosił 6000 Mm przy 20 węzłach.

Uzbrojenie jednostek składało się z czterech uniwersalnych dział kal. 76 mm L/50 Mk.33 w 2 podwójnie sprzężonych zestawach na dziobie i rufie okrętu. Do zwalczania zagrożenia podwodnego służył system rakietotorped ASROC z ośmioprowadnicową wyrzutnią zamontowaną na śródokręciu między kominami, poza tym na pokładzie dziobowym znajdował się czterolufowy rakietowy miotacz Bofors M-49 (typ 71) kal. 375 mm, a na każdej burcie trójrurowa wyrzutnie HOS-301 (typ 68) torped pop kal. 324 mm (dla torped Mk 46).

Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar dozoru powietrznego (wcześniejszego ostrzegania) OPS-11B, radar dozoru nawodnego OPS-17 oraz radar kierowania ogniem Mk 35. Jednostki pierwszej transzy posiadały kadłubowy sonar SQS-23, a drugiej transzy pasywny OQS-3 (typ 66) oraz VDS SQS-35J. Załoga niszczycieli pierwszej serii liczyła 210, zaś drugiej 230 marynarzy i oficerów, choć niektóre źródła mówią o 215 osobach dla wszystkich okrętów tego typu.

Pierwsze trzy okręty bazowały w Sasebo, a druga transza w Ominato. Większość została w ostatniej dekadzie XX wieku przeniesiona do kategorii okrętów szkolnych: 20 czerwca 1991 *Yamagumo* i *Makigumo* (TV-3506 i TV-3507, oba wycofane 1 sierpnia 1995), 18 mar-

„Yamagumo”
(skala 1:500)



Rys. Copyright Jürgen Eichardt

16. Wg „JFS” 1971/72 łączna moc zamontowanych diesli wynosiła 26 500 KM.



Prototypowy *Yamagumo* po rozlicznych modyfikacjach na fotografii z 7 lutego 1982 roku.

Fot. „Ships of the World”

ca 1999 *Aokumo* (TV-3512, wycofany 13 czerwca 2003), oraz 13 czerwca 2000 *Akigumo* (TV-3514, wycofany w 2005). *Asagumo* został 18 października 1993 przeklasyfikowany na jednostkę specjalną (ASU-7018) i skreślony 24 marca 1998. Natomiast *Yūgumo* wycofano w 2005, bez wcześniejszej zmiany kategorii.

Na bazie kadłuba i siłowni niszczycieli typu „*Yamagumo*”, w latach 1967-1970, zbudowano trzy niszczyciele typu „*Minegumo*”, które do zwalczania okrętów podwodnych zamiast systemu rakietotorped ASROC zostały wyposażone z bezpilotowe śmigłowce QH-50 DASH¹⁷. Wiązało się to z koniecznością stworzenia lądowiska na pokładzie

17. Gyrodyne QH-50 C/D DASH – bezpilotowy pokładowy śmigłowiec ZOP; dł. 3,94 m, wys. 2,96 m, waga pustego 524 kg, waga maks. 1036 kg, silnik 300 KM, prędkość maksymalna 148 km/h, prędkość eksploatacyjna 93 km/h, zasięg 132 km, pułap 5000 m, uzbrojenie 2 torpedy POP Mk 44 kal. 324 mm (dł. 2,5 m, waga 195,7 kg, w tym głowica bojowa 33,98 kg, prędkość 30 węzłów, zasięg 3-4 Mm, zan. 46-910 m). Za: „Jane’s All the World’s Aircraft” 1969/70.

Niszczyciel *Murakumo* typu „*Minegumo*”, czyli nowa japońska jakość końca lat 60-tych na próbach. Widoczny hangar i lądowisko dla śmigłowców bezpilotowych DASH.

Fot. „Ships of the World”





Natsugumo – kolejny okręt typu w czasie prób prędkościowych.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DDK-116 Minegumo	みねぐも	Mitsui Zōsen	14.03.1967	16.12.1967	31.08.1968
DDK-117 Natsugumo	なつぐも	Sumitomo Kikaikōgyō	26.06.1967	25.07.1968	25.04.1969
DDK-118 Murakumo	むらくも	Maizuru Jyūkōgyō #126	19.10.1968	15.11.1969	21.08.1970

Natsugumo po modernizacji polegającej na zamianie hangaru wyrzutni rakietotorped ASROC.

Fot. „Ships of the World”





Murakumo w czasie testów działa OTO Melara Mk 75 kal. 76 mm, przyjętego później na uzbrojenie floty japońskiej.

Fot. „Ships of the World”

rufowym, w rezultacie czego trzeba było przekomponować całą sylwetkę okrętu.

Wyporność standardowa niszczycieli typu „Minegumo” wynosiła 2100 t, a wyporność pełna 2750 t, przy długości 114,9 m, szerokości 11,8 m i zanurzeniu 3,8 m. Napęd jednostek stanowiło sześć silników wysokoprężnych Mitsubishi IZUEV 30/40 o łącznej mocy 26 500 KM, które zapewniały maksymalną prędkość 27 węzłów. Zasięg wynosił 7000 Mm przy 20 węzłach.

Pierwotne uzbrojenie niszczycieli składało się z czterech uniwersalnych dział kal. 76 mm L/50 Mk 33 w dwóch podwójnie sprzężonych zestawach. Do zwalczania okrętów podwodnych służyły dwa bezpilotowe śmigłowce QH-50D DASH, czterolufowy miotacz rakietowy Bofors 49 (typ 71) kal. 375 mm oraz dwie trójrurowe wyrzutnie torped Mk 32 (typ 68) kal. 324 mm (dla torped Mk 46).

Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar dozoru powietrznego (wcześniejszego ostrzegania) OPS-11B-Y, radar dozoru nawodnego OPS-17 oraz radar kierowania ogniem artyleryjskim SPG-34. Wszystkie jednostki były wyposażone w radar kadłubowy OQS-3. Na DD-118 zamontowano dodatkowo sonar VDS SQS-35J. Załoga

niszczycieli typu „Minegumo” liczyła 205 marynarzy i oficerów.

System zwalczania okrętów podwodnych za pomocą bezpilotowych śmigłowców DASH okazał się niewypałem (traceno wiele maszyn i to mimo właściwej pracy ich operatorów), co zadecydowało o jego wycofania z uzbrojenia US Navy, a następnie w roku 1977 również Sił Samoobrony. W 1978 roku na pokładzie rufowym zamontowano w zamian ośmioprowadnicową wyrzutnię Mk 112 systemu rakietotorped ASROC (dla torped Mk 46). W roku 1978 zdemontowano rufowy zestaw dział kal. 76 mm L/50 Mk 33 z pokładu *Murakumo*, w zamian instalując w celach eksperymentalnych pojedyncze działo OTO Melara kal. 76 mm L/62 Mk 75¹⁸.

Cała trójka pod koniec służby została przeklasyfikowana na okręty szkolne: pierwsze dwa 1 sierpnia 1995 (TV-3508 i TV-3509, wycofane 18 marca 1999), zaś *Murakumo* 16 marca 1998 (TV-3511, wycofany 13 czerwca 2000).

W latach 1964-1970 japońskie Siły Samoobrony otrzymały swoje ostatnie klasyczne (tzn. nie posiadające typowego uzbrojenia rakietowego i śmigłowca pokładowego) niszczyciele, typu „Takatsuki”¹⁹.

Wyporność standardowa jednostek wynosiła 3100 t, a pełna 4500 t przy długości całkowitej 136,0 m, szerokości 13,4 m i zanurzeniu 4,4 m²⁰. Zespół napędowy stanowiły turbiny parowe o łącznej mocy 60 000 KM, zaopatrywane w parę przez dwa kotły. Dla pierwszej pary okrętów były to turbiny Kawasaki GE NH 300 DR oraz kotły wodnorurkowe Foster Wheeler IHI, a dla drugiej turbiny Mitsubishi WM i kotły Mitsubishi CE. Układ napędowy zapewniał maksymalną prędkość 32 węzłów. Przy prędkości 20 węzłów zasięg wynosił 7000 Mm.

Pierwotne uzbrojenie obejmowało dwa pojedyncze działa kal. 127 mm L/54 Mk.42 na dziobie i rufie okrętu. Do zwalczania zagrożenia podwodnego służył system rakietotorped ASROC, którego ośmioprowadnicową wyrzutnię Mk 112 zamontowano na pokładzie dziobowym, czterolufowy rakietowy miotacz Bofors M-49 (typ 71) kal. 375 mm, dwie trójrurowe wyrzutnie torped

18. Niektóre opracowania mówią, że wymiany dokonano na bliźniaczej jednostce, *Minegumo*.

19. Znaczenie nazw – fazy księżyca.

20. Wg „JFS” 1986/87 wyporność standardowa DD-164 wynosiła 3250 t, DD-166 i DD-167 3100 t, a DD-165 3050 t

Nazwa		Stocznia	Daty		
			położenia stępki	wodowania	ukończenia
DD-164 <i>Takatsuki</i>	たかつき	Ishikawajima Harima Jyūkōgyō, Tokio #2304	08.10.1964	07.01.1966	15.03.1967
DD-165 <i>Kikuzuki</i>	きくづき	Mitsubishi, Nagasaki #2305	15.03.1966	25.03.1967	27.03.1968
DD-166 <i>Mochizuki</i>	もちづき	Ishikawajima Harima #2306	25.11.1966	15.03.1968	25.03.1969
DD-167 <i>Nagatsuki</i>	ながつき	Mitsubishi, Nagasaki #2307	02.03.1968	19.03.1969	12.02.1970



Takatsuki w czasie prób cyrkulacji. Kolejny etap ewolucji sylwetki niszczycieli japońskich poprzez zabudowę masztokominów oraz instalację dział Mk 42 kal. 127 mm. Fot. „Ships of the World”

Mk 32 (typ 68) kal. 324 mm (dla torped Mk 46) oraz dwa-trzy bezpilotowe śmigłowce QH-50D DASH na pokładzie rufowym.

W wyposażenie elektroniczne obejmowało radar dozoru powietrznego (wcześniejsze ostrzegania) OPS-11B-Y i radar dozoru nawodnego OPS-17. Okręty wyposażono

w sonar SQS-23 oraz VDS SQS-35J (za wyjątkiem DD-166). DD-166 i DD-167 posiadały również kadłubowy sonar OQS-3. Załoga pierwszej pary niszczycieli liczyła 260, a drugiej pary 270 marynarzy i oficerów.

Podobnie jak to miało miejsce w przypadku jednostek typu „Minegumo”, wy-

cofanie nieskutecznych bezpilotowych śmigłowców DASH spowodowało konieczność dokonania przebrojenia niszczycieli. W kwietniu 1981 roku do modernizacji, która zakończyła się w październiku 1985 roku, skierowano *Takatsuki*. W jej trakcie usunięto rufowe działo kal. 127 mm oraz

Jeszcze jedno ujęcie *Takatsuki* z 18 sierpnia 1974 roku. Dobrze widoczny hangar i lądowisko śmigłowców systemu DASH. Fot. „Ships of the World”





Mochizuki w portretowym ujęciu z 1 lipca 1988 roku. Na dziobie widoczny miotacz Bofors M-49.

Fot. „Ships of the World”

hangar śmigłowców DASH. W zamian na pokładzie rufowym zainstalowano ośmioprowadnicową wyrzutnię Mk 29 kierowanych pocisków przeciwlotniczych „Sea Sparrow” z zapasem 16 rakiet. Te ważące 231 kg, w tym głowica bojowa 40,5 kg, rakiety o długości 3,64 m i średnicy 0,203 m,

osiągały prędkość 2,6-3 Macha. Ich zasięg wahał się od 19 do 22 km, a pułap praktyczny od 8 do 15 200 m. Równocześnie niszczyciele wyposażono w dwie czteroprowadnicowe wyrzutnie przeciwokrętowych pocisków raketowych RGM-84C „Harpoon”. Ważące 681 kg, w tym głowi-

ca bojowa 227 kg, pociski o długości 4,6 m i średnicy 0,343 m rozwijały prędkość poddźwiękową 0,85 Macha, a ich zasięg wynosił 130-180 km. Na rufowej nadbudówce zamontowano sześciolufowy zestaw artyleryjski kal. 20 mm Mk 15 CIWS „Phalanx”. Okręt otrzymał nowy holowany so-

Kikuzuki po modernizacji FRAM. Za kominem widoczne stelaże rakiet przeciwokrętowych „Harpoon”, dalej w kierunku rufy system przeciwrakietowy „Phalanx” i przeciwlotniczy „Sea Sparrow”.

Fot. „Ships of the World”



nar SQR-18A TACTAS oraz zmodyfikowany radar dozoru powietrznego (wczesnego ostrzegania) OPS-11A.

W okresie między majem 1983 a końcem 1986 roku analogicznej modernizacji został poddany również *Kikuzuki*. Po zakończeniu modyfikacji *Takatsuki* i *Kikuzuki* pełniły służbę w 24. Flotylli Eskortowej bazującej w Maizuru. Ograniczenia budżetowe nie pozwoliły na dokonanie przebudowy drugiej pary niszczycieli, co zadecydowało o szybszym ich wycofaniu ze służby. Choć bezpilotowe śmigłowce DASH wycofano już w zasadzie w 1977 roku, na *Mochizuki* i *Nagatsuki* miały one pozostawać jeszcze 10 lat później.

Wszystkie cztery okręty zostały wycofane na przełomie XX i XXI wieku. Pierwszym był *Nagatsuki*, który skreślono 1 kwietnia 1996, a dwa lata później (3 sierpnia 1998) zatopiono jako okręt-cel. *Mochizuki* został 16 marca 1995 przeklasyfikowany na okręt specjalny (ASU-7019) i wycofany 19 marca 1999, zaś *Tatatsuki* i *Kikuzuki* skreślono odpowiednio 16 sierpnia 2002 i 6 listopada 2003 roku.

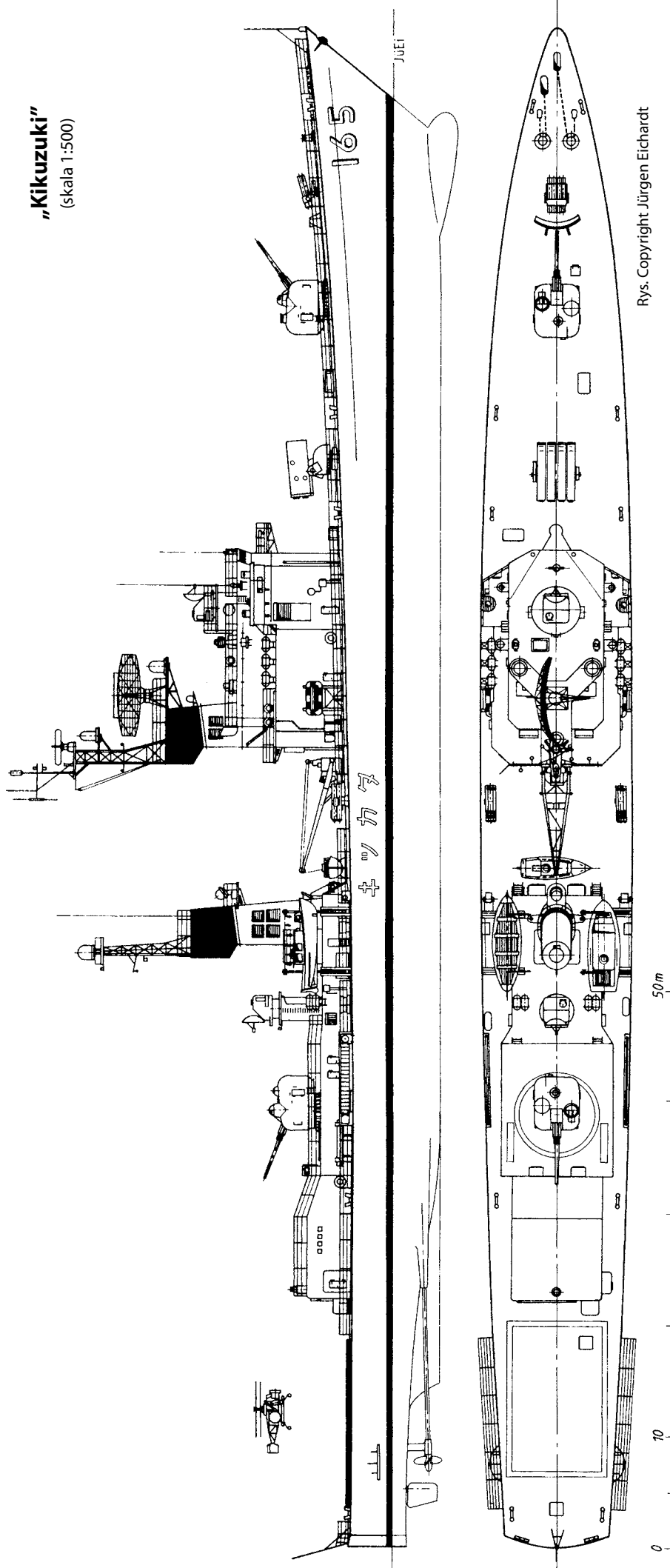
* * *

Postępujący rozwój taktyki morskiej powodował konieczność budowy nowych okrętów o zupełnie odmiennych parametrach taktyczno-technicznych. Poziom technologiczny, jaki osiągnęły stocznie japońskie do końca lat sześćdziesiątych, pozwalał na sprostanie tym wymagom, przy coraz to mniejszym udziale pomocy amerykańskiej, dzięki czemu marynarska wojenna kraju Kwitnącej Wiśni, nadal eufemistycznie zwana Morskimi Siłami Samoobrony, mogła zawsze liczyć na nowoczesne jednostki.

Poprawił i uzupełnił (gł. losy)
Oskar Myszor.

Bibliografia

1. „Combat Fleets of the World” (różne roczniki).
2. Fukui S., *Japanese Naval Vessels at the end of World War II*, London 1992.
3. Gardiner r., Chumbley S., Budzbon P., *Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1995* London 1996.
4. Hrbek I., Hrbek J., *Lodstva států účastnících se druhé světové války*, Praha 1994.
5. „Jane's All the World's Aircraft” 1969/70.
6. „Jane's Fighting Ships” (różne roczniki).
7. Krzewiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 1993.
8. Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53: Działania morskie*, Gdańsk 2000.
9. Terzibaschitsch S., *Zerstörer der US Navy*, Augsburg 1997.
10. *Kaijō Jieitai zen kantei shi* [All Ships of JMSDF 1952-2004], „Sekai-no kanten” [“Ships of the World”], nr spec. 66 (630).



Rys. Copyright Jürgen Eichardt



Śmigłowcowce typu „Hyūga”

Od samego początku swego istnienia, czyli od lat 50-tych ubiegłego wieku, Japońskie Morskie Siły Samoobrony (ang. *Japan Maritime Self Defence Force* – JMSDF) koncentrowały się na budowie sił eskortowych potrzebnych do zapewnienia bezpieczeństwa dróg żeglugowych do i z Japonii. Wynikało to zarówno z położenia geograficznego na czterech dużych wyspach, jak i z tego, że rozwój ekonomiczny Kraju Wschodzącego Słońca opierał się na przetwarzaniu surowców i półproduktów na bardziej wyrafinowane wytwory w zakładach rozmieszczonych głównie w nadmorskich aglomeracjach. Determinowało to jednoznacznie sposób zaopatrywania poszczególnych gałęzi przemysłu prawie bez wyjątku drogą morską. Poza zapewnieniem swobody żeglugi drugim wyznacznikiem kierunków rozwoju japońskiej floty była konieczność ochrony morskiej strefy wyłączności gospodarczej liczącej prawie 4,5 mln km².

Geneza

Bazując na doświadczeniach wyciągniętych z przebiegu drugiej wojny światowej japońscy specjaliści zdecydowali, że największym zagrożeniem dla swobody żeglugi będą okręty podwodne i miny. To spowodowało, że szczególny nacisk położono na utrzymanie znacznych sił eskortowych i przeciwmynowych. Początkowo sięgnięto po pomoc najbliższego sojusznika, czyli Stanów Zjednoczonych, i zakupiono amerykańskie niszczyciele, fregaty i trałowce.

Szybko jednak przystąpiono do budowy jednostek tych klas w stocznich krajowych. I tak, od początku lat 70-tych japońska flota składa się już wyłącznie z okrętów stworzonych przez rodzimy przemysł stoczniowy. W tym samym czasie ukształtowała się utrzymująca się do dziś struktura japońskich sił osłonowych, na które składają się cztery autonomiczne flotylle eskortowe stacjonujące w bazach Yokosuka, Sasebo, Maizuru i Kure.

Dla każdej z tych flotylli postanowiono zbudować po jednej dużej jednostce mającej możliwość bazowania kilku śmigłowców ZOP (zwalczania okrętów podwodnych) Sikorski/Mitsubishi SH-3 *Sea King*. W wyniku tego, przede wszystkim zwiększyły się możliwości zwalczania okrętów podwodnych na pełnym morzu, jako że dotychczas żadna z jednostek tych flotylli nie była przystosowana do bazowania śmigłowca pokładowego i konieczna była współpraca z samolotami i śmigłowcami ZOP bazującymi na lądzie, co nie było możliwe w dużym oddaleniu od własnych baz. W ten oto sposób flotylle te zyskały okręty flagowe i dowodzenia zespołami sił przeciwpodwodnych. Stanowiły one nową jakość w JMDF, gdyż dzięki nim flotylle eskortowe mogły operować przy ciągłym wsparciu śmigłowców pokładowych.

Łącznie w latach 1970-81 w stocznich Mitsubishi w Nagasaki i IHI w Tokio powstały dwa niszczyciele śmigłowcowe typu *Haruna* i dwie stanowiące ich rozwinięcie jednostki typu *Shirane*. Wyróżnikiem ca-

łej czwórki był duży pokład lotniczy i hangar dla trzech śmigłowców SH-3 *Sea King*, które zajmowały około 60% powierzchni pokładu głównego okrętu. Większość uzbrojenia została umieszczona w części dziobowej, gdzie zlokalizowane zostały dwie pojedyncze armaty kalibru 127 mm oraz ośmiokomorowa wyrzutnia rakietotorped ASROC. Ich uzupełnieniem były dwie trójrurowe wyrzutnie torped kalibru 324 mm zamontowane na pokładzie głównym po bokach nadbudówki. W czasie swojej długiej służby niszczyciele były modernizowane i dozbrajane. Ich uzbrojenie wzbogaciło się o ośmiokomorową wyrzutnię rakiet przeciwloteńczych *Sea Sparrow* umieszczoną na dachu hangaru¹ oraz dwa artyleryjskie systemy obrony bezpośredniej *Vulcan-Phalanx*, zaś wysłużone śmigłowce *Sea King* zostały zastąpione przez nowe Sikorski SH-60J². Nie udało się jednak usunąć ich podstawowej wady, czyli niemożności wykorzystania śmigłowców w czasie złych warunków atmosferycznych. Falowanie występujące przy wyższych stanach morza powodowało nadmierne kołysanie kadłuba, które mimo stosowania systemu wspomaganego lądowania wymuszało niejednokrotnie zaprzestanie operacji lotniczych. Aby tę wadę zlikwidować trzeba było skonstruować po prostu o wiele większe jednostki.

1. Tylko typ *Haruna*, typ *Shirane* miał je już od chwili budowy.

2. Czytaj więcej: „Okręty Wojenne” nr 3/2009.

Nazwa	Numer burtowy	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Podniesienie bandery
<i>Hyūga</i>	181	IHI Marine United Inc., Yokohama	11.05.2006	26.08.2007	18.03.2009
<i>Ise</i>	182	IHI Marine United Inc., Yokohama	30.05.2008	21.08.2009	16.03.2011

Projektowanie i budowa

Japońska marynarka wojenna jest jedną z niewielu flot na świecie, która dokonuje systematycznej wymiany okrętów wszystkich klas, co jest możliwe przede wszystkim dzięki sile gospodarki tego państwa, która przekłada się na wielkość budżetu obronnego. Niezbyt zaawansowany wiek niszczycieli rakietowych oraz przejście przez nie modernizacji pozwoliły na odłożenie prac na ich następcom aż do końca XX wieku.

W grudniu 1998 roku japoński rząd podjął decyzję o rozpoczęciu prac nad następcami niszczycieli śmigłowcowych typu *Haruna*. Podobnie jak poprzednicy, nowe okręty miały służyć przede wszystkim jako nosiciele śmigłowców ZOP, w liczbie co najmniej 5 sztuk, w związku z wycofaniem *Sea Kingów*, miały to być mniejsze SH-60K/J. To samo dotyczyło możliwości pełnienia przez nie funkcji jednostek flagowych poszczególnych flotylli oraz okrętów dowodzenia zespołami ZOP. Jako nowe zadanie pojawiła się możliwość prowadzenia akcji humanitarnych w często nawiedzanym przez katastrofy naturalne rejonie Azji Południowo-Wschodniej. Biorąc pod uwagę te wymagania oraz pamiętając o niedostatecznej wielkości poprzedników, już podczas wstępnych prac koncepcyjnych zakładano, że będą to jednostki o wiele większe. Dzięki czemu miały się one charakteryzować większą autonomicznością oraz możliwością prowadzenia operacji przy złych warunkach atmosferycznych. Na etapie prac studialno-projektowych, które rozpoczęły się w roku 1999, jednostki te otrzymały tymczasowe określenie *Typ 13 500 ton*.

Pod koniec 2000 roku pierwsze projekty oraz wizualizacje zostały zaprezentowane przedstawicielom rządu oraz parlamentu. Przedstawiały one okręty z dwoma pokładami lotniczymi (na dziobie i rufie) podzielone wielką nadbudówką, w której znajdował się m.in. hangar dla śmigłowców. Niemal natychmiast wśród reprezentantów partii opozycyjnych pojawiły się głosy krytykujące rząd. Według nich zaprezentowane wizje miały mijać się z prawdą i wprowadzić opinię publiczną w błąd. Eksperti opozycji wskazywali, że dowodem na to miała być właśnie nadbudówka tych jednostek, w której wszystkie ważne dla funkcjonowania okrętu instalacje znajdowały się przy prawej burcie, a elementy umieszczone na lewej burcie miały znaczenie drugorzędne i z powodzeniem mogły być przesunięte na przeciwną burtę. Według nich rząd oraz Ja-

pońska Agencja Obrony dążyły do budowy lotniskowców, zaś powojenna konstytucja Japonii zabraniała posiadania niektórych rodzajów broni, w tym właśnie jednostek tej klasy. Ostatecznie wprowadzono zmiany do projektu wstępnego oraz upubliczniono nową wizję, w których okręty te otrzymywały charakterystyczną dla jednostek lotniczych wyspą nadbudówkę. Kontrowersje te były jednym z powodów dymisji gabinetu premiera Mori Yoshirō.

Nie spowodowało to jednak zaniechania prac nad nowymi okrętami. Sprzyjało temu wieloletnie dzierżenie władzy w Japonii przez przedstawicieli konserwatywnej Partii Liberalno-Demokratycznej, którzy posiadali w zanadru atut w postaci korzystnej dla nich interpretacji zapisów dziewiątego artykułu japońskiej konstytucji zabraniającej posiadania ofensywnych sił militarnych. Otóż według pochodzącej z 1988 roku wykładni przedstawionej przez ówczesnego szefa Japońskiej Agencji Obrony Kawary Tsutomu, wykorzystanej m.in. przy okazji debaty na temat budowy jednostek desantowych typ *Osumi* Japonia może budować

Hyūga po wcieleniu do służby w ciekawym dziobowym ujęciu.

dla swoich Sił Samoobrony wyspecjalizowane okręty lotnicze przeznaczone do celów defensywnych. Według tej interpretacji rozwój oraz ewolucja systemów uzbrojenia spowodowała wykształcenie się dwóch klas jednostek lotniczych: lotniskowców uderzeniowych, będących bezpośrednimi „potomkami” okrętów budowanych i wykorzystywanych w czasie II wojny światowej oraz małych jednostek przeznaczonych głównie do ochrony szlaków komunikacyjnych przed okrętami podwodnymi przeciwnika. Wobec tego Japonia nie może budować dużych i zarazem uniwersalnych jednostek, które z reguły są wyposażone w śmigłowce i samoloty konwencjonalnego startu i lądowania, jednak może posiadać mniejsze i wyspecjalizowane do działań ZOP okręty lotnicze wyposażone w śmigłowce.

Zatwierdzony w grudniu 2001 roku planu budowy następców niszczycieli typu *Haruna* przewidywał, że wejdą do one służby w latach 2008-2009 i zastąpią w służbie wycofane w tym czasie jednostki poprzedniej generacji. Jednak przyspieszenie prac związanych z wyposażeniem sił lądowych i mor-

Fot. „Ships of the World”



skich w systemy obrony przeciwrakietowej, związanych z rozwojem rakiet balistycznych przez Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną spowodowało przesunięcie terminów na lata 2009-2011. Ostatecznie projekt nowych okrętów został zatwierdzony w sierpniu 2003 roku. Mimo, że oficjalnie klasyfikowane są jako niszczyciele śmigłowcowe, to ze względu na ich wielkość, jak i konstrukcję są to śmigłowcowce ZOP, gdyż posiadają ciągły pokład lotniczy z podnośnikami zlokalizowanymi w osi symetrii, wyspą nadbudówką umieszczoną na prawej burcie oraz podpokładowy hangar do bazowania i obsługi śmigłowców. Co ciekawe, jedna z wersji projektowych zakładała, że będzie to lekki lotniskowiec ze skocznia dla samolotów pionowego startu i lądowania. Nie zyskała ona jednak akceptacji.

Pierwszy okręt nowego typu *Hyūga*, określany jako 16DDH³ mający zastąpić w służbie niszczyciel śmigłowcowy *Haruna*⁴, został autoryzowany w ramach środków budżetowych FY04. Budowę jednostki rozpoczęto 11 maja 2006 roku, wodowano 23 sierpnia 2007 roku, a weszła do służby 18 marca 2009 roku. Jest ona obecnie okrętem flagowym 1. Flotyli Eskortowej bazującej w Yokosuce. Druga jednostka – *Ise*, określana jako 18DDH, została zamówiona w ramach budżetu FY06, a w służbie ma zastąpić niszczyciel *Hiei*⁵. Jej budowa rozpoczęła się 30 maja 2008 roku, wodowano ją 21 sierpnia 2009 roku, a wcielono do służby 16 mar-

ca 2011 roku. Został okrętem flagowym 4. Flotyli Eskortowej i bazuje w Kure.

Dotychczasowa służba *Hyūgi*, koncentrowała się przede wszystkim na zgrywaniu i szkoleniu załogi oraz na ćwiczeniach z innymi jednostkami japońskiej floty, jak i okrętami *U.S. Navy* stacjonującymi w Japonii. Już od dnia 11 marca 2011 roku, czyli od chwili wystąpienia katastrofalnego trzęsienia ziemi i towarzyszącemu mu tsunami, jednostka ta brała aktywny udział w likwidowaniu ich skutków, kilka dni później, od razu po wcieleniu do służby, dołączył do niej *Ise*.

Kadłub i urządzenia napędowe

Śmigłowcowce typu *Hyūga* charakteryzują się typowym dla współczesnych okrętów lotniczych układem konstrukcyjnym. Posiadają one ciągły pokład lotniczy oraz dużą wyspą nadbudówką umieszczoną na prawej burcie. W nadbudówce tej znalazło się miejsce dla mostka i centrum kierowania lotami oraz bojowe centrum informacji. W jej konstrukcję wkomponowana została też część urządzeń elektronicznych, a także czerpnie powietrza oraz ciągi spalinowe dla turbin gazowych skupione w dwóch kominach. Kadłub i nadbudówki zostały wykonane z wysokowytrzymałej stali okrętowej, przy projektowaniu jego kształtów dążono do ograniczenia skutecznej powierzchni odbicia radiolokacyjnego. Wyorność standardowa okrętów to 13 950 t,

pełna to 18 000 t. Wymiary: długości całkowita 195 metrów, szerokość 33 metry, a zanurzenie 7 metrów. Jednostki wyposażono w dużą gruszkę dziobową, która mieści sonar niskiej częstotliwości, a ponadto wydawnie ogranicza opory hydrodynamiczne. W celu stabilizacji wyposażono je w dwie stępki przeciw przechyłowe o długości około 25 metrów oraz dwie pary aktywnych stabilizatorów przechyłów. Pod pokładem lotniczym znajduje się hangar dla śmigłowców, pomiędzy którymi komunikacja zapewniają dwie windy lotnicze (jedna o wymiarach 10 × 20 metrów, a druga 13,7 × 20 metrów).

Nowe japońskie okręty dysponują siłownią w układzie COGAG, składającą się z czterech turbin gazowych General Electric LM2500 zbudowanych na podstawie licencji przez koncern Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. (IHI) o łącznej mocy 100 000 KM (75 000 kW). Cechą charakterystyczną tego układu siłowni jest to, że podczas rejsu z mniejszą prędkością wykorzystywana jest część turbin, zaś do osiągnięcia prędkości maksymal-

3. 16DDH – Liczba w tej nazwie oznacza rok rozpoczęcia budowy okrętu w epoce Heisei (pol. Budowa Pokoju), która rozpoczęła się 8 stycznia 1989 roku, wraz z wstąpieniem na tron cesarza Akihito. Nowy monarcha ma prawo do wyboru nazwy epoki, w której będzie panował. Litery DDH to angielski akronim oficjalnej klasy okrętu *Destroyer Helicopter* (niszczyciel śmigłowcowy).

4. *Haruna* (DDH 141) został wycofany ze służby 18 marca 2009 roku.

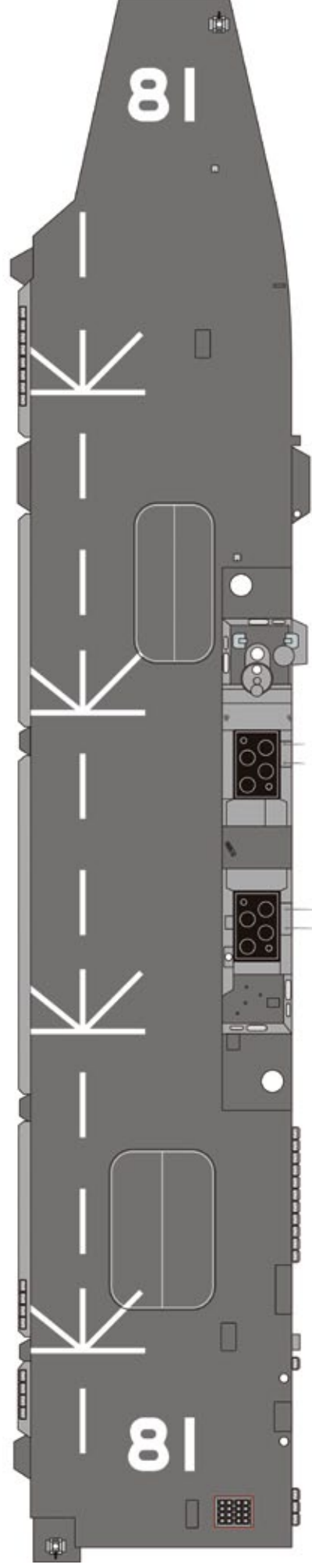
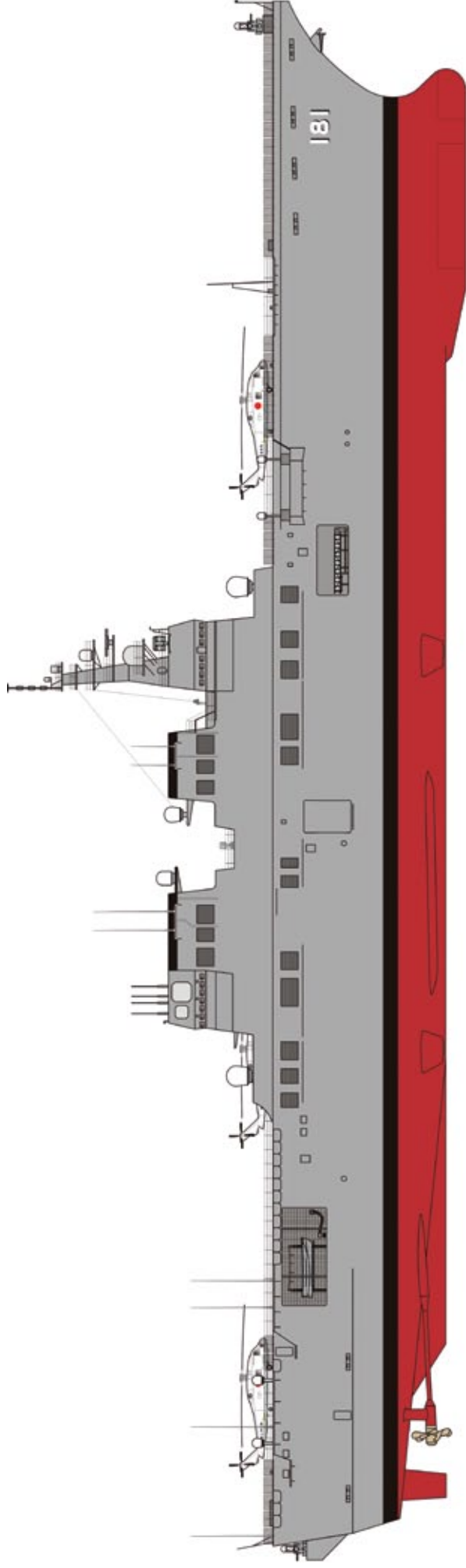
5. *Hiei* (DDH 142) został wycofany ze służby 16 marca 2011 roku.

Hyūga w ujęciu z lotu ptaka z dobrze widocznym pokładem lotniczym.

Fot. „Ships of the World”



„Hyūga”



Rys. Tomasz Grotnik



Jeszcze raz *Hyūga* w czasie prób prędkościowych. Fotografia dobrze również ukazuje rozmieszczenie elektroniki okrętu.

Fot. „Ships of the World”

nych konieczne jest uruchamianie pozostałych i ich wspólna praca. Dwie turbiny, zbiorcza przekładnia redukcyjna, linia wału napędowego oraz pięciopłatowa śruba tworzą oddzielny zespół napędowy. Na japońskich jednostkach takich zespołów jest dwa, każdy z nich korzysta z czepni powietrza oraz wylotów spalin zlokalizowanych w oddzielnych kominach. Dzięki podziałowi urządzeń napędowych na dwa autonomiczne zespoły zwiększyło się bezpieczeństwo okrętów. W przypadku awarii lub uszkodzeń bojowych jednego z zespołów rejs może być kontynuowany przy wykorzystaniu drugiego. Siłownia pozwala na osiągnięcie prędkości ponad 30 węzłów, co dla konwencjonalnych jednostek tej wielkości jest dużym osiągnięciem. Szacuje się, że zasięg, przy prędkości ekonomicznej 20 węzłów, wynosi 6 000 Mm. Może on oczywiście wzrosnąć dzięki uzupełnianiu zapasów w morzu.

Grupa lotnicza i uzbrojenie okrętów

Śmigłowcowce mają możliwość zaokrętowania do 11 śmigłowców pokładowych. Są to przede wszystkim śmigłowce ZOP Sikorski SH-60K/J produkowane w Japonii przez koncern Mitsubishi oraz AgustaWestland MCH-101 produkowane na licencji przez Kawasaki i przeznaczone do niszczenia min. Co zrozumiale mogą również na jego pokładzie lądować inne japońskie śmigłowce morskie lub należące do wojsk

lądowych, w tym ciężkie Boeing CH-47/JA *Chinook* również produkowane na licencji przez Kawasaki. Na pokładzie lotniczym jednocześnie startować i lądować mogą cztery śmigłowce (tyle jest stanowisk startowych), w tym jeden ciężki ze stanowiska rufowego.

Uzbrojenie okrętów nie jest zbyt rozbudowane, jako że podstawowym orężem tych jednostek są zaokrętowane śmigłowce. Służą one przede wszystkim do samoobrony oraz zwalczania okrętów podwodnych. I tak składa się ono z 16-komorowej pionowej wyrzutni rakiet Mk 41. Mieści ona 12 rakietotorped RUM-139 VL-ASROC oraz 16 pocisków przeciwlotniczych/przeciwraкетowych RIM-162 *Evolved Sea Sparrow Missile* ESSM. Te ostatnie umieszczone są po cztery w jednej komorze wyrzutni Mk 41. Sama wyrzutnia umieszczona została w rufowej części pokładu lotniczego na prawej burcie. Jako „broń ostatniej szansy” występują dwa artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej (CIWS) Raytheon *Vulcan-Phalanx* Block 1B kalibru 20 mm, umieszczone jeden na przednim skraju pokładu startowego po prawej burcie, a drugi na rufie na sponsorze poniżej poziomu pokładu na lewej burcie. Do wymuszenia posłuszeństwa lub niszczenia małych jednostek pływających będą służyć karabiny maszynowe kaliber 12,7 mm najprawdopodobniej w ilości czterech sztuk. Ostatnim elementem uzbrojenia są dwie trój-

rurowe wyrzutnie torped ZOP HOS-301 kalibru 324 mm, umieszczone w kadłubie po obu burtach.

Wypożarzenie elektroniczne

Podstawowym źródłem informacji o sytuacji powietrznej jest aktywny radar ze skanowaniem fazowym Mitsubishi Electric Corporation (Melco) FCS-3, którego płaskie anteny ścianowe w liczbie ośmiu zostały zamontowane w górnych częściach wyspowej nadbudówki. Ta stacja radiolokacyjna ze skanowaniem jest lokalnym odpowiednikiem radaru SPY-1 zastosowanego w systemie AEGIS. Jej głównym zadaniem poza wykrywaniem celów powietrznych jest kierowanie ogniem pocisków RIM-162 ESSM odpalanych z własnych lub innych jednostek, co znacznie zwiększa możliwości obronne zespołu okrętów. Radar ten powstał przy współpracy z firmą Thales Nederland i wykorzystuje rozwiązania zastosowane w europejskiej stacji radiolokacyjnej APAR. Pozostałe urządzenia radiolokacyjne to dwuwspółrzędny radar dozoru powierzchni wody oraz przestrzeni powietrznej JRC OPS-28D pracujący w paśmie G oraz radar nawigacyjny JRC OPS-20 pracujący w paśmie I. W gruszcze dziobowej zamontowano stację hydrolokacyjną niskiej częstotliwości OQQ-21 służącą do wykrywania okrętów podwodnych.

W skład systemu walki radioelektronicznej zainstalowanego na jednostkach wchodzi system przeciwdziałania Melco NOLQ-3C składający się z urządzeń analizujących i zakłócających emisje elektroniczne oraz radiowe. Jego uzupełnieniem są cztery wyrzutnie celów pozornych SRBOC Mk 137. Służą one do odpalania pocisków termicznych, aerozolowych i dipolowych, tworzących ostatnią barierę przed pociskami przeciwookrętowymi.

Komunikację z innymi jednostkami zapewniają rozbudowane urządzenia łączności radiowej, satelitarnej oraz łącza wymiany danych (Link 11), których anteny zostały umieszczone na nadbudówce wyspowej. Wszystkie urządzenia elektroniczne i uzbrojenie będzie zintegrowane w jeden sprawnie działający układ dzięki bojowemu systemowi dowodzenia ATECS (ang. *Advanced Technology Combat System*).

Żałoga okrętów

Etatowa załoga śmigłowcowców składa się z 340 osób, z czego 17 to kobiety. Są to pierwsze panie służące na japońskich okrętach od momentu powołania Morskich Sił Samoobrony. Ich obecność, stanowi odpowiedź na zmniejszającą się ilość chętnych Japończyków do służby. Poza etatową załogą przewidziano możliwość zaokrętowania 25-30 oficerów sztabowych w przypadku pełnienia funkcji jednostki dowodzenia.

Tym razem ujęcie od rufy.

Dane taktyczno – techniczne śmigłowcowców typu „Hyūga”

Wyporność – 13 950 t (standard), 18 000 t (pełna);
Wymiary – (długość × szerokość × zanurzenie) 195 × 33 × 7 m;
Napęd – system COGAG, 4 turbiny gazowa General Electric LM 2500 o łącznej mocy 100 000 KM (75 000 kW), 2 śruby nastawne;
Osiągi – prędkość ponad 30 w (ekonomiczna 20 w), zasięg 6000 Mm/20 w;
Uzbrojenie – 16-komorowa wyrzutnia VLS Mk 41 dla 12 rakietotorped RUM-139 VL-ASROC i 16 rakiet plot./prak. RIM-162 ESSM, 2 × IV wyrzutnie pokpr RGM-84 *Harpoon*, 1 × XXI wyrzutnia rakiet plot./prak. RIM-116 RAM, 2 × *Vulcan-Phalanx* Block 1B kal. 20 mm, 1 wkm kal. 12,7 mm, 2 × III wyrzutnie torped HOS-301 kal. 324 mm;
Grupa lotnicza – 11 śmigłowców (Sikorsky SH-60K/J lub AgustaWestland MCH-101);
Wyposażenie przeciwdziałania – system przeciwdziałania Melco NOLQ-3C, 4 wyrzutnie celów pozornych SRBOC Mk 137;
Wyposażenie radiolokacyjne – aktywny radar ze skanowaniem fazowym Melco FCS-3, radar dozoru powierzchni wody oraz przestrzeni powietrznej JRC OPS-28D, radar nawigacyjny JRC OPS-20;
System dowodzenia – bojowy system dowodzenia ATECS;
Wyposażenie hydroakustyczne – stacja hydrolokacyjna OQQ-21;
Żałoga – 340 ludzi.

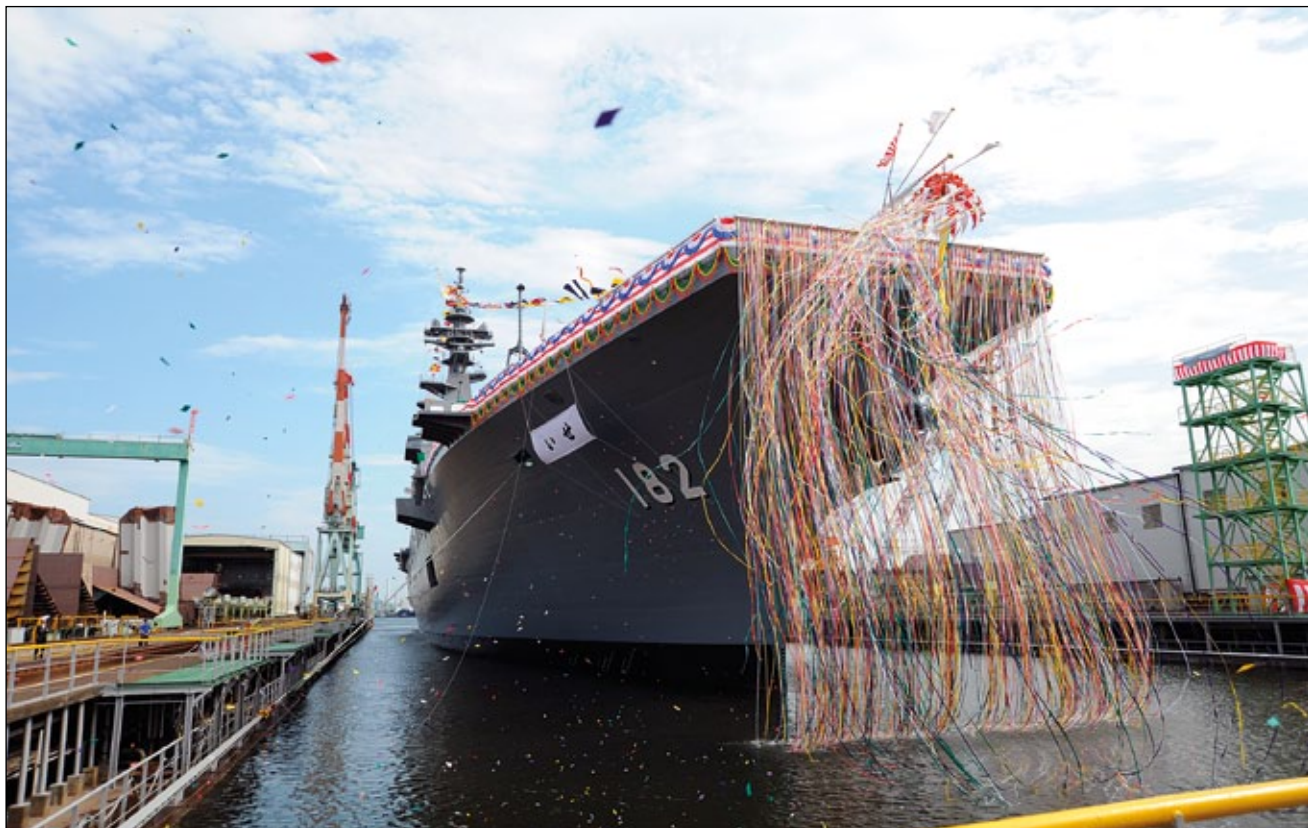
Podsumowanie

Wprowadzenie do służby śmigłowcowców typu *Hyūga*, z całą pewnością stanowi znaczne wzmocnienie potencjału japońskiej floty. Co ma szczególne znaczenie wobec gwałtownego rozwoju potencjalnego przeciwnika, czyli marynarki wojennej ChRL. Jednostki te mimo mylnej oficjalnej klasyfikacji, są wyspecjalizowanymi okrętami lotniczymi przeznaczonym głównie do zadań zwalczania okrętów podwodnych

przy pomocy śmigłowców pokładowych. Bardzo niezbędnymi do ochrony morskich szlaków żeglugowych Nipponu. W przeciwieństwie do innych państw Japonia nie zdecydowała się na budowę uniwersalnych okrętów lotniczych zdolnych do projekcji siły (np. hiszpański *Juan Carlos I* czy francuskie *Mistral*). Spowodowane to było zarówno czynnikami politycznymi, jak i inną sytuacją strategiczną warunkującą wymagania taktyczno-techniczne.

Fot. „Ships of the World”





Efektowna ceremonia nadania nazwy *Ise*, drugiej jednostce typu.

Fot. „Ships of the World”

Obecne prowadzone są prace planistyczne i projektowe nad kolejną parą śmigłowcowców mających zastąpić niszczyciele śmigłowcowe typu *Shirane*. Mają to być jednostki jeszcze większe, o długości 248 i szerokości 39 metrów oraz wyporności pełnej 24 000 t. Dzięki czemu będą mogły one zaokrętować większą liczbę

śmigłowców, przy zwiększonej do pięciu liczbie stanowisk startowych na pokładzie lotniczym, który w odróżnieniu do poprzedników został powiększony w części dziobowej i będzie posiadał przesunięty na burtę rufowy podnośnik. Tym samym upodobnią się one do amerykańskich uniwersalnych okrętów desanto-

wych typów *Wasp* i *Tarawa*. Nie można też wykluczyć, że jednostki te, jak i okręty typu *Hyūga*, w przyszłości przenosić będą samoloty pionowego startu i lądowania F-35B, czy przemiennopłaty V-22 *Osprey*. Pierwsza okręt tego typu 22DDH ma zastąpić w 2015 roku wycofany niszczyciel *Shirane* (DDH 143).

Na koniec jeszcze raz *Hyūga*.

Fot. „Ships of the World”

