

Półtora roku temu opublikowaliśmy numer specjalny 37 zatytułowany „Z dziejów floty japońskiej”. Ogromne zainteresowanie z Waszej strony z jakim nasz pomysł się wówczas spotkał skłoniło Redakcję do kontynuacji przedsięwzięcia i ponownego zmobilizowania kompetentnego zespołu autorskiego do prac nad częścią drugą. Po-deszliśmy do sprawy z pewną obawą, zdając so-bie sprawę, jak wysoko zawiesiliśmy poprzeczkę w części pierwszej. Możemy mieć jedynie nadzie-ję, że efekt naszych wysiłków zostanie przez Czy-telników oceniony jako niezgorszy.

Zgodnie ze sprawdzoną już koncepcją, na ła-mach opracowania, które właśnie trzymacie Pań-stwo w rękę znalazły się teksty poruszające tema-ty od początków Japońskiej Marynarki Wojennej, poprzez jej szczytowe momenty rozwoju, aż do jej tragicznego końca. Nie poprzestając na tym, się-gnęliśmy również do dziejów Japońskich Mor-skich Sił Samoobrony, które współcześnie konty-nuują najświetniejsze tradycje Nippon Kaigun.

Postaraliśmy się o zróżnicowanie tematycz-ne tekstów. Obok monografii okrętów wojennych lub ich typów, Czytelnik znajdzie też opisy kilku bitew, charakterystykę bodajże najsłynniejszej broni japońskich niszczycieli – śmiercionośnej Długiej Lancy, niezwykle interesującą analizę so-juszu brytyjsko-japońskiego, którego funkcyjono-waniu Imperium Wschodzącego Słońca zawdzię-cza nieomal swe narodziny oraz syntetyczny za-rys pierwszej fazy Wojny na Pacyfiku – okre-su przewagi japońskiej – od Pearl Harbor do Mi-dway. Mamy zatem ogromną nadzieję, że i tym razem każdy znajdzie coś dla siebie i nasz naj-nowszy „specnumeral” zagości w każdym domo-wym księgozbiore.

W tym miejscu Redakcja chciałaby wyrazić swoją ogromną wdzięczność i gorące podzię-kowania dla Tohru Kizu – redaktora „Ships of the World” za udostępnienie cennego materia-łu ikonograficznego, który wzbogacił nasz nu-mer specjalny.

Redakcja i cały zespół autorski życzą miłej i pożytecznej lektury.

Jarosław Jastrzębski  
Jarosław Malinowski

## Z dziejów floty japońskiej

ISBN 978-83-61069-22-5

ISSN 1231-014X

Nakład 1500 egz.

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

© by Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2013  
Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.  
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą wydawnictwa.  
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść  
publikowanych artykułów, które prezentują wyłącznie  
opinie i punkt widzenia ich autorów.

**Okladka:** Japoński bombowiec nurkujący D3A1  
z lotniskowca *Sōryū* w czasie walk o Celebes w lutym  
1942 roku w fazie ataku. Mal. Krzysztof Brandt

## SPIS TREŚCI



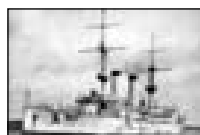
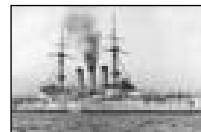
Krzysztof Dąbrowski  
Krażowniki typu „Matsushima” czyli pancernik  
w częściach

2

14

Jakub Polit

Sojusz brytyjsko-japoński: narodziny, wzlot  
i res



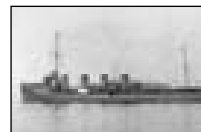
Jarosław Jastrzębski  
Bitwa pod Chemulpo 9 lutego 1904 roku

19

26

Krzysztof Dąbrowski

Umikaze i Yamakaze. Pierwsze duże  
niszczyciele japońskiej floty



Tomasz Borówka  
Długa Lanca – tajna broń Cesarskiej Floty

37

48

Jarosław Jastrzębski

Bitwa pod Kuantanem 10 grudnia 1941 roku



Jarosław Jastrzębski  
Wojna na Pacyfiku. Okres przewagi japońskiej  
7 XII 1941-6 VI 1942

62

85

Michał A. Piegzik

Nieznany epizod wojny na Pacyfiku



Łukasz Stach  
Zmarnowany potencjał?

92

113

Michał A. Piegzik

Bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty  
2 listopada 1943 roku



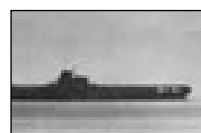
Łukasz Stach  
Ocalał tylko jeden. Okręty podwodne  
typu „K6” w walkach na Pacyfiku

125

130

Roman Kochnowski

Shinano. Od superpancernika  
do superlotniskowca



Maciej S. Sobański  
Japońskie eskortowce Zimnej Wojny

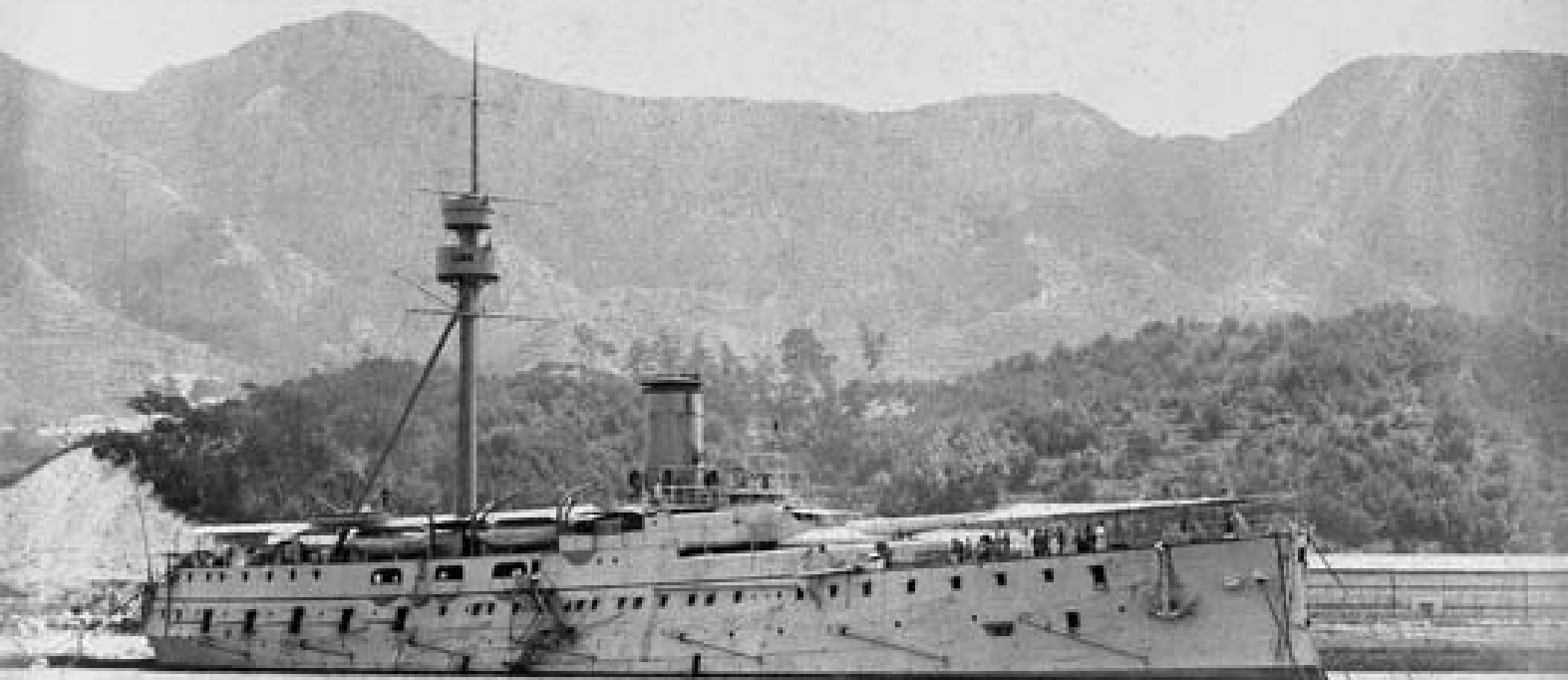
137

152

Andrzej Nitka

Niszczyciele raketowe typu „Akizuki”





# Krążowniki typu „Matsushima” czyli pancernik w częściach

## Wstęp

Po wyrwaniu z wielowiekowej izolacji Japonia przystąpiła do szybkiej modernizacji, obejmującej między innymi utworzenie nowoczesnych sił zbrojnych, w tym marynarki wojennej. W połowie lat 70-tych XIX wieku Japończycy zamówili w Wielkiej Brytanii trzy okręty: fregatę pancerną (w istocie parowo-żaglowy pancernik kazamatowy) *Fusō*<sup>1</sup> oraz posiadające opancerzenie na linii wodnej korwetę *Kongō* i *Hiei*<sup>2</sup>. Cała trójka zasilila japońską flotę w 1878 r. stając się jej trzonem. Tymczasem rok później, w ramach „polityki samoumacniania”, Chiny zamówiły w Niemczech dwa pancerniki *Zhenyuan* (*Chen-yüan*) i *Dingyuan* (*Ting-yüan*)<sup>3</sup>, które weszły do służby w pierwszej połowie następnej dekady. Gdy to nastąpiło, morska równowaga sił na Dalekim Wschodzie uległa zachwianiu na korzyść Państwa Środka.

Sytuacja ta była wielce niepożądana z punktu widzenia Japonii, gdyż kraj ten obok nowoczesnej techniki przejął od „zamorskich barbarzyńców” również założenia polityki zagranicznej, które nakazywały ekspansję kosztem słabszych państw. Takim słabym krajem, mającym jeszcze tę zaletę, że leżał blisko, była Korea. Jednak zasadniczą przeszkodę na drodze do realizacji hegemonistycznych zapędów stanowił fakt, iż Korea była chińskim państwem wasalnym. Zważywszy, że *Nippon* nie zamierzała rezygnować ze swoich planów, konflikt z Chinami był nieunikniony. Biorąc pod uwagę, że Koreę od Japonii oddzielało morze, wspomniana kwestia stosunku sił flot chińskiej i japońskiej nabrała pierwszorzędного znaczenia. Z tej przyczyny wzmocnienie japońskiej floty nowoczesnymi okrętami stawało się sprawą pilną, wobec czego w pierwszej połowie lat 80-tych XIX wieku złożono w za-

granicznych stocznich zamówienia na szereg nowych okrętów w tym krążowniki *Naniwa* i *Takachiho*<sup>4</sup>. Jednostki te, choć bardzo udane, to jednak ustępowały najsilniejszym okrętom potencjalnego przeciwnika zarówno pod względem siły ognia jak też opancerzenia. Dlatego też problem jak zrównoważyć chińską przewagę na morzu nadal pozostawał otwarty. Warto odnotować, że Japończycy czynili starania aby pozyskać pancernik, a co więcej chcieli taki okręt skonstruować we własnym zakresie. W maju 1883 r. Departament Techniczny Marynarki Wojennej przedłożył projekt

1. wyp. 3718 t, uzbr. 4 × 240 mm, 2 × 170 mm, prędkość 13 w.

2. wyp. 2248 t, uzbr. 3 × 170 mm, 6 × 150 mm, 2 w.t. 356 mm, prędkość 14 w.

3. wyp. 7220-7500 t, uzbr. 4 × 305 mm, 2 × 150 mm, 3 w.t. 350 mm, prędkość 14,5 w (szerzej patrz „OW” nr spec. 3).

4. wyp. 3650-4150 t, uzbr. 2 × 260 mm, 6 × 150 mm, 4 w.t. 356 mm, prędkość 18 w (szerzej patrz „OW” nr 103).

pancernika centralno-baterijnego o zakładanej wyporności 6500 t. Projekt ten przedstawiono do oceny Williamowi White'owi będącemu wówczas głównym konstruktorem znanej brytyjskiej firmy Armstrong Co. „Wyspiarz” nie pozostawił na dziele Japończyków przysłowiowej suchej nitki wskazując, że okręt jest zdecydowanie za mały aby przyjąć planowane uzbrojenie główne (dwa działa kal. 305 mm i dwa kal. 240 mm) a poza tym przestarzały koncepcyjnie. Równocześnie White doradzał przedstawicielom *Nipponu* wejście w posiadanie pancernika z uzbrojeniem głównym zainstalowanym na obrotowej barbecie. Szczególne pożądanie Japończyków wzbudziły, należące wówczas do bardzo nowoczesnych, brytyjskie pancerniki typu *Collingwood*<sup>5</sup>, lecz zakup takiego (względnie porównywalnego) okrętu, nie mówiąc już o dwóch takich, mogących tworzyć zespół taktyczny, przekraczał możliwości finansowe Kraju Kwitnącej Wiśni<sup>6</sup>. Tak więc koniecznym było znalezienie alternatywnego rozwiązania, które w ramach istniejących możliwości budżetowych pozwoliłoby na wzmocnienie floty jednostkami mogącymi podjąć skuteczną walkę z chińskimi pancernikami.

### Zamówienie krążowników we Francji

Kwestia, jak dysponując ograniczonymi środkami przeciwstawić się znacznie silniejszemu przeciwnikowi, zaprzętała umysły nie tylko Japończyków. Analogiczna sytuacja była udziałem Francji, której tradycyjna rywalizacja z Wielką Brytanią znalazła się w takiej fazie, że na morzu Francuzi znacznie ustępowali swoim konkurentom z drugiej strony kanału La Manche. Z tej przyczyny nad Sekwaną stworzono oryginalną koncepcję prowadzenia wojny morskiej z silniejszym przeciwnikiem za pomocą działań krążowniczych oraz sił torpedowych, którą określano mianem „młodej szkoły” (franc. *la jeune école*). Proponowane sposoby walki wymagały odpowiednich jednostek i francuscy konstruktorzy takich właśnie okrętów, w postaci licznych torpedowców oraz krążowników, dostarczyli. Japończycy z niezwykłym zainteresowaniem śledzili dostępne informacje o wszystkich zachodnich innowacjach w dziedzinie wojennomorskiej i poglądy „młodej szkoły” nie były im obce. Niemniej przedstawiciele Kraju Kwitnącej Wiśni byli zainteresowani nie tyle francuskimi teoriami co praktyką w dziedzinie konstruowania okrętów. Ich rozumowanie można streścić w następujący sposób: jeśli możliwe jest zbudowanie krążowników, czyli jednostek mniejszych i tym samym również tańszych, które mo-

głyby zrównoważyć pancerniki, to wówczas rysuje się wyjście z narożnika, do którego japońska flota została zapędzona budową chińskich pancerników i szczupłością własnych środków finansowych. Zarazem należy podkreślić, że Japończycy nie mieli zamiaru przyjmować koncepcji doktrynalnej „młodej szkoły”, gdyż dla nich naczelną zasadą pozostawało pokonanie nieprzyjacielskiej floty w walnej bitwie, a jedynie zamierzali sięgnąć po podobne okręty jako jedyne dostępne do realizacji tego celu narzędzie. Ujmując rzecz w skrócie „młodoszkolowe” okręty miały posłużyć do realizacji klasycznej koncepcji wojny morskiej.

Godzi się w tym miejscu zauważyć, że kwestie dotyczące walki pancernika z zespołem krążowników były przedmiotem rozważań nie tylko Francuzów, lecz również specjalistów z innych krajów. Rozważania dotyczące możliwości walki silnie opancerzonych jednostek dysponujących niewielką liczbą dział najcięższego kalibru ze słabiej opancerzonymi ale liczniejszymi i szybszymi okrętami uzbrojonymi w większą liczbę dział mniejszego kalibru prowadziły zwykle do wniosku, że krążowniki mają szansę wyjść z takiego starcia zwycięsko, a pancernik może zostać jeśli nie zatopiony to przynajmniej obездławniony. Wywód ten należy uzupełnić o istotny element, japońskie krążowniki miały również posiadać działa ciężkiego kalibru, o czym będzie jeszcze mowa. Przecistawianie krążownikom pancernikom nie było oczywiście dominującym trendem w myśli wojennomorskiej końca XIX wieku, jednak zarazem było traktowane przez ówczesnych teoretyków jako

dopuszczalna możliwość. Japończycy sięgając po takie rozwiązanie – co warto podkreślić w warunkach wymuszonych okolicznościami – nie wykraczali więc poza ogólnie przyjęte ramy. Jak dobitnie wykazała historia japońskiej floty nie był to ostatni przypadek, gdy *Nippon* zaadoptował zagraniczne pomysły z dziedziny budownictwa okrętowego oraz prowadzenia wojny morskiej modyfikując i adoptując je do własnych specyficznych potrzeb.

Aby przekuć ogólny zamysł w realny kształt okrętów wojennych, przedstawiciele *Nipponu* zwrócili się do znanego francuskiego konstruktora Emila Bertina<sup>7</sup>. Zapoznawszy się z wymaganiami Japończyków, francuski specjalista zaproponował budowę trzech<sup>8</sup> jednostek, każda uzbrojona w pojedyncze działo dużego kalibru. Istota tej koncepcji polegała na tym, by te trzy okręty tworzyły jednorodny zespół taktyczny, którego głównym zadaniem miało być podjęcie walki z trzonem nieprzyjacielskiej floty, czyli dwoma chińskimi pancernikami. W założeniu każdy z okrętów miał posiadać, nie licząc innego uzbrojenia, jedno działo kal. 320 mm, mogące przebić pancerz wrogich jednostek. Działo zainstalowano na obrotowych barbetcach, co zapewniało im duży sektor ostrzału. Dwie jednostki miały posiadać barbety z działami na dziobie, zaś trzeci jako okręt zamakający sztyk działo na rufie<sup>9</sup>. Tym samym osiągnąć niemal parytet w liczbie dział z okrętami chińskimi<sup>10</sup> dysponując równocześnie przewagą kalibru. Jak z przytoczonego opisu wynika japońskie krążowniki zasługują na tytułowe miano pancernika w częściach – a przynajmniej jego ekwiwalentu – gdyż w założeniu miały jako głów-

5. wyp. 9500 t, uzbr. 4 × 305 mm, 6 × 152,4 mm, 12 × 6 funt., 4 w.t. prędkość 15,5-16,8 w.

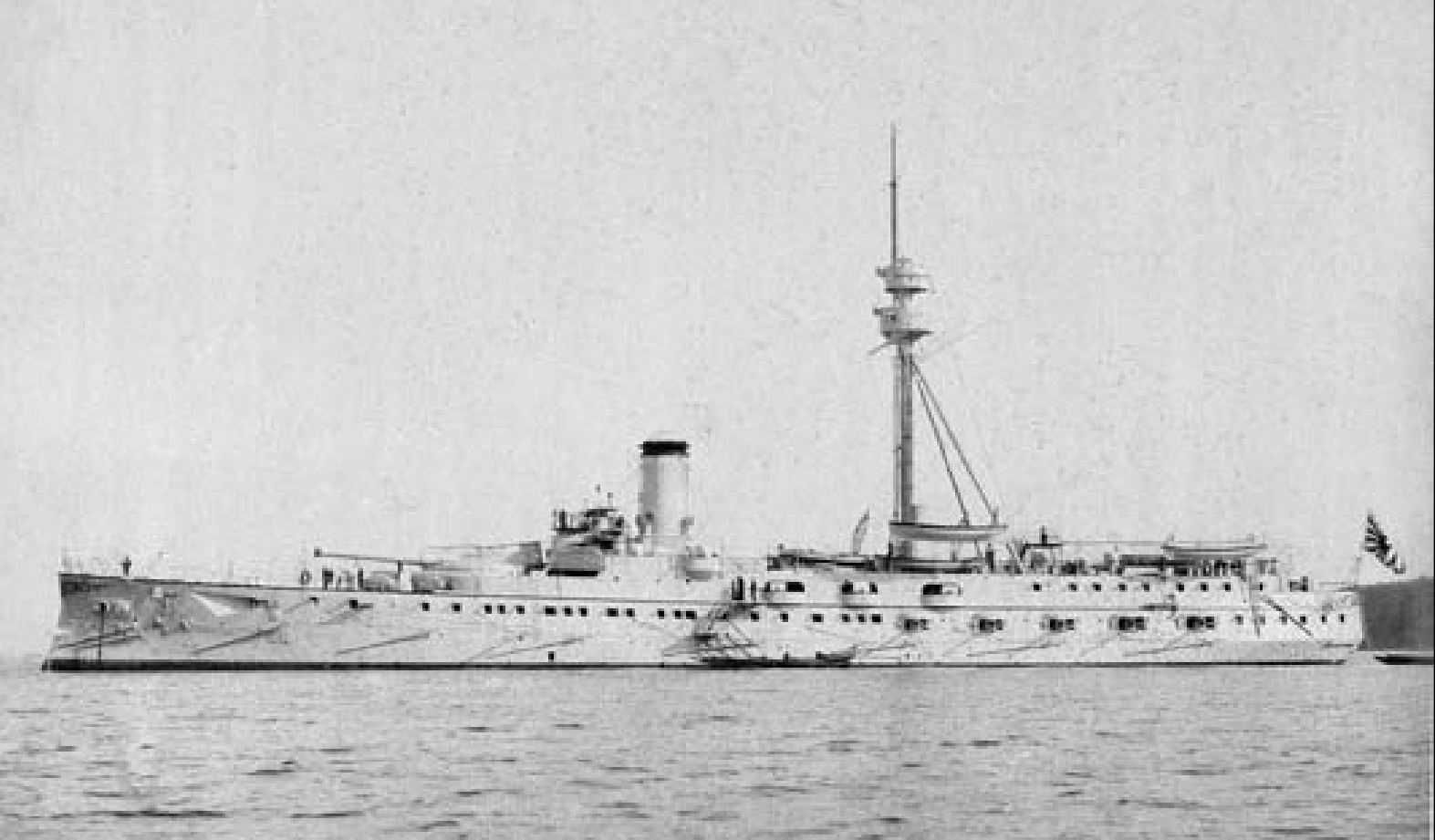
6. Należy pamiętać, że koszt szybkiej modernizacji państwa był ogromny i tylko część funduszy można było przeznaczyć na siły zbrojne, z których na dodatek armia miała pierwszeństwo przed flotą. Japońscy parlamentarzyści nie byli zresztą w owym czasie aż tak skorzy do topienia środków finansowych w zbrojeniowym „worku bez dna” – to nastawienie miało ulec zmianie dopiero po wojnie z Chinami.

7. Louis Emil Bertin (ur. 23 III 1840 – zm. 22 X 1924) jest uznawany za jeden z największych autorytetów w dziedzinie budownictwa okrętowego swojej epoki, mimo kontrowersji wzbudzanych niektórymi jego pomysłami. Był też członkiem wszechstronnym i posiadał doktorat w dziedzinie nauk prawnych. Podczas czteroletniego (1886-1890) pobytu w Japonii projektował i nadzorował budowę okrętów, pracował nad rozwojem zaplecza technicznego *Nihon Kaigun* i przekazywał swoje doświadczenia japońskiemu kolegom po fachu (dla jasności inżynierom okrętowym, a nie prawnikom). Pomimo skierowanych przeciw niemu intryg i niejednokrotnie sceptycyzmu gospodarzy wobec niektórych jego idei zasłużył się bardzo dla rozwoju japońskiej floty. Przed powrotem do Francji został przyjęty przez cesarza i odznaczony Orderem Wschodzącego Słońca II klasy. Po powrocie do ojczyzny został dyrektorem École du Génie Maritime (uczelni kształcącej specjalistów z dziedziny budownictwa okrętowego) i sprawował inne wysokiej rangi funkcje.

8. W ramach dostępnych środków zdecydowano się na trzy (początkowo planowano nawet cztery) jednostki o stosunkowo ograniczonych rozmiarach zamiast dwóch większych. Powodem były rozważania dotyczące skutków ewentualnych strat – wyeliminowanie jednego okrętu oznaczało 50% straty przy stanie posiadania dwóch jednostek, ale przy trzech okrętach straty ograniczały się do 1/3 siły bojowej.

9. Kwestia zakładanego sposobu współdziałania trójki okrętów w ramach jednego zespołu taktycznego budzi do dziś kontrowersje i jeśli nie zostaną odnalezione nowe dokumenty to tak już pozostanie (należy pamiętać, że część japońskiej dokumentacji została unicestwiona pod koniec II WŚ zarówno na skutek amerykańskich bombardowań jak też celowego niszczenia przez samych Japończyków). Według jednej z teorii – ośobiście autor traktuje ją sceptycznie – jednostki miały płynąć w sztyku trójkąta, gdzie okręty z działami na dziobie tworzyły dwa wierzchołki, a trzeci tworzyła jednostka z działem na rufie. W każdym razie podczas Bitwy u Ujścia Rzeki Jalu wszystkie trzy krążowniki operowały w sztyku liniowym.

10. Chińskie pancerniki dysponowały wprawdzie łącznie ośmioma (po cztery każdy) działami kal. 305 mm jednak ze względu na diagonalne (po przekątnej) ustawienie wież w większości sytuacji taktycznych ogień można było prowadzić tylko z jednej wieży, czyli gdy jednostki działały razem z czterech dział. Z tej przyczyny zaledwie trzy działa kal. 320 mm trójki japońskich krążowników faktycznie niemal równoważyły osiem dział kal. 305 mm dwójki chińskich pancerników.



Hashidate krótko po wcieleniu do służby w burtowym ujęciu. Widoczna w jego sylwetce i konstrukcji francuska szkoła budownictwa okrętowego tego okresu. Fot. „Ships of the World”

ne siły floty toczyć bój artyleryjski z nieprzyjacielskimi pancernikami. Oczywiście zdawano sobie sprawę, że planowane jednostki będą słabo opancerzone, lecz ochronę przed nieprzyjacielskim ogniem miał zapewnić szybki manewr.

Dysponując wystarczającymi funduszami przyznanymi na rok 1886, Japończycy nie tracąc czasu złożyli w stocznich francuskich zamówienie na dwa okręty: *Itsukushima*<sup>11</sup> oraz *Matsushima*<sup>12</sup>. Równocześnie za zgodą francuskiego Ministerstwa Marynarki zaprosili konstruktora jednostek do pracy w Japonii. Miał on tam nadzorować budowę trzeciej jednostki *Hashidate*<sup>13</sup>, gdyż Japończycy planowali długofalowo, zamierzając z czasem uniezależnić się od zagranicy w dziedzinie budownictwa okrętowego. Jedną z dróg prowadzących do tego ambitnego celu była budowa jednostek według zagranicznych projektów i pod zagranicznym nadzorem ale w rodzimych stocznich, co pozwalało im nabyć cenne doświadczenie.

### Charakterystyka ogólna

Sylwetkę opisywanych jednostek kształtował pojedynczy duży komin oraz wysoki maszt rurowy z dwoma marsami umieszczonymi jeden nad drugim. Aby zapewnić odpowiednią stabilność wysokiego i ciężkiego masztu posiadał on dwie podpory. Ich umiejscowienie jest jedną z cech pozwalających łatwo odróżnić poszczególne okręty – na *Itsukushima* oraz *Ha-*

*shidate* podpory wspierały maszt od tyłu, natomiast *Matsushima* miał je z przodu. Do masztu przymocowano bom ładunkowy, służący opuszczaniu na wodę i podnoszeniu na pokład łodzi okrętowych. Ponadto maszt pełnił również funkcję szybu wentylacyjnego zapewniającego dopływ świeżego powietrza do wnętrza okrętu. Poza tym sylwetki jednostek miały dość płaski wygląd, gdyż nadbudówki zostały dość zminimalizowane. *Itsukushima* oraz *Hashidate* posiadały rufówkę, która wysokimi nadburciami łączyła się z bryłą pomostu, natomiast konfiguracja *Matsushima* była odwrotna i okręt ten zamiast rufówki posiadał dziobówkę. Ten stan rzeczy był podyktowany odmiennym sposobem zainstalowania barbety z ciężkim działem, która na dwóch pierwszych okrętach znajdowała się na dziobie, zaś w przypadku trzeciej na rufie. Jak widać uzbrojenie główne miało zasadniczy wpływ na ogólny układ jednostek. Pomost nawigacyjny, którego długie skrzydła boczne sięgały burt, przykrywał opancerzone główne stanowisko dowodzenia.

Wykonany ze stali kadłub miał następujące wymiary: długość 99 m / 91,81 m / 90,68 m (całkowita / na linii wodnej / między pionami), szerokość 15,39 m i średnie zanurzenie 6,04 m (maksymalne 6,74 m). Wyporność projektowa *Itsukushima* oraz *Hashidate* wynosiła 4347 ton metrycznych natomiast *Matsushima* 4285 ton. Kadłub był podzielony na dwanaście

przedziałów wodoszczelnych (podział zasadniczy) i posiadał trzy pokłady (poziome) wewnętrzne: najniższy pokład dolny, następnie pokład środkowy, a nad nim pokład bateryjny. Od góry kadłub zamykał pokład główny (górny), rozciągający się od dziobu do rufy, natomiast ponad nim biegł jeszcze pokład szalupowy stanowiący przedłużenie spardecku nakrywającego rufówkę. Zgodnie z francuską praktyką konstrukcyjną końca XIX wieku burty jednostek rozszerzały się na zewnątrz, ale krążowniki nie posiadały tak prominentnych zawałów burtowych jak współczesne im okręty *Marine Nationale*. Okręty wyposażono w taran na dziobie, choć już w chwili budowy rozwój artylerii praktycznie przekreślał możliwość jego wykorzystania. Ówczesni konstruktorzy nie chcieli jeszcze tego faktu przyjąć do wiadomości. Typowymi dla epoki detalami były galerieka rufowa (posiadał ją tylko *Matsushima*) i kwadratowe bulaje – te ostatnie charakterystyczne dla ówczesnego francuskiego budownictwa okrętowego.

Krążowniki wyposażono w cztery reflektory brytyjskiego typu Gramme. Zo stały rozmieszczone w następujący sposób: po jednym na każdym ze skrzydeł

11. *Itsukushima* jest wyspą znajdująca się na Wewnętrznym Morzu Japońskim, na zachód od Hiroszimy.

12. *Matsushima* to archipelag niewielkich wysepek u wybrzeża prefektury Miyagi.

13. *Hashidate*, a właściwie *Ama-no-Hashidate* to mierzeja spinająca brzegi zatoki Miyazu.



pomostu, trzeci bezpośrednio za pomostem, a czwarty posiadał stanowisko na rufowce. Wyjątkiem był *Matsushima*, gdyż ze względu na konfigurację uzbrojenia i nadbudówek posiadał stanowisko czwartego reflektora na samym dziobie. Głównym zadaniem tego rodzaju wyposażenia było umożliwienie walki w nocy, szczególnie odpierania ataków lekkich sił torpedowych przeciwnika. Również wewnątrz okrętu posiadało oświetlenie elektryczne.

Załogi jednostek liczyły na *Itsukushima*, *Hashidate* i *Matsushima* odpowiednio po 355, 360 i 352 ludzi. Rzecz jasna w trakcie służby liczby te ulegały pewnym zmianom, a gdy jednostki pełniły funkcję okrętów szkolnych dodatkowo na pokład zabierano licznych kadetów.

### Maszyny główne i pomocnicze

Okręty były wyposażone w dwie, rozmieszczone w układzie szeregowym (jedna za drugą), trzycylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia. Średnice cylindrów wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia wynosiły odpowiednio: 309 mm, 593 mm i 1439 mm. Ciężar maszyn wynosił 277,7 ton. Przy 108 obrotach na minutę maszyny rozwijały moc obliczeniową 5400 KM. Maszyny pracowały na dwie śruby napędowe, każda o średnicy 4,40 m. Podczas oficjalnych prób *Matsushima* przy 105 obrotach na minutę rozwi-

nał moc 6519 KM, co pozwoliło osiągnąć prędkość 16,778 węzła. Dla porównania *Itsukushima* rozwinął podczas prób prędkość 16,54 węzła, niestety w dostępnych źródłach brak w tym względzie danych dla *Hashidate*.

Dopływ pary dla maszyn zapewniało łącznie sześć kotłów cylindrycznych wykonanych ze stali (w tym armatura) o całkowitej powierzchni grzewczej 1418,7 m<sup>2</sup>. Kotły pracowały pod ciśnieniem roboczym 12 kg/cm<sup>2</sup> redukowanym do 3,45 kg/cm<sup>2</sup> w cylindrze niskiego ciśnienia. Każdy z kotłów posiadał trzy paleniska, a spaliny ze wszystkich były odprowadzane przez jeden komin. Całkowity ciężar kotłów wynosił 214,65 ton (*Hashidate* 226,3 ton), zaś wody kotłowej przy normalnym poziomie 91,53 ton. Zapas paliwa wynosił 670 ton węgla, co przekładało się na zasięg wynoszący 6000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów.

Prawidłowy obieg wody w instalacji napędowej zapewniały pompy cyrkulacyjne oraz dwa kondensatory główne (były też dwa pomocnicze), każdy o wydajności 6 ton na dobę.

Obok maszyn głównych okręty wyposażono również w pomocniczą maszynę parową podwójnego rozprężenia, która za pomocą systemu przekładni napędzała pompy drenażowe oraz inne urządzenia pomocnicze. Dodatkowo na pokładzie

okrętów przewidziano również warsztat mechaniczny, co umożliwiałoby wykonywanie drobnych napraw podczas rejsów z dala od bazy.

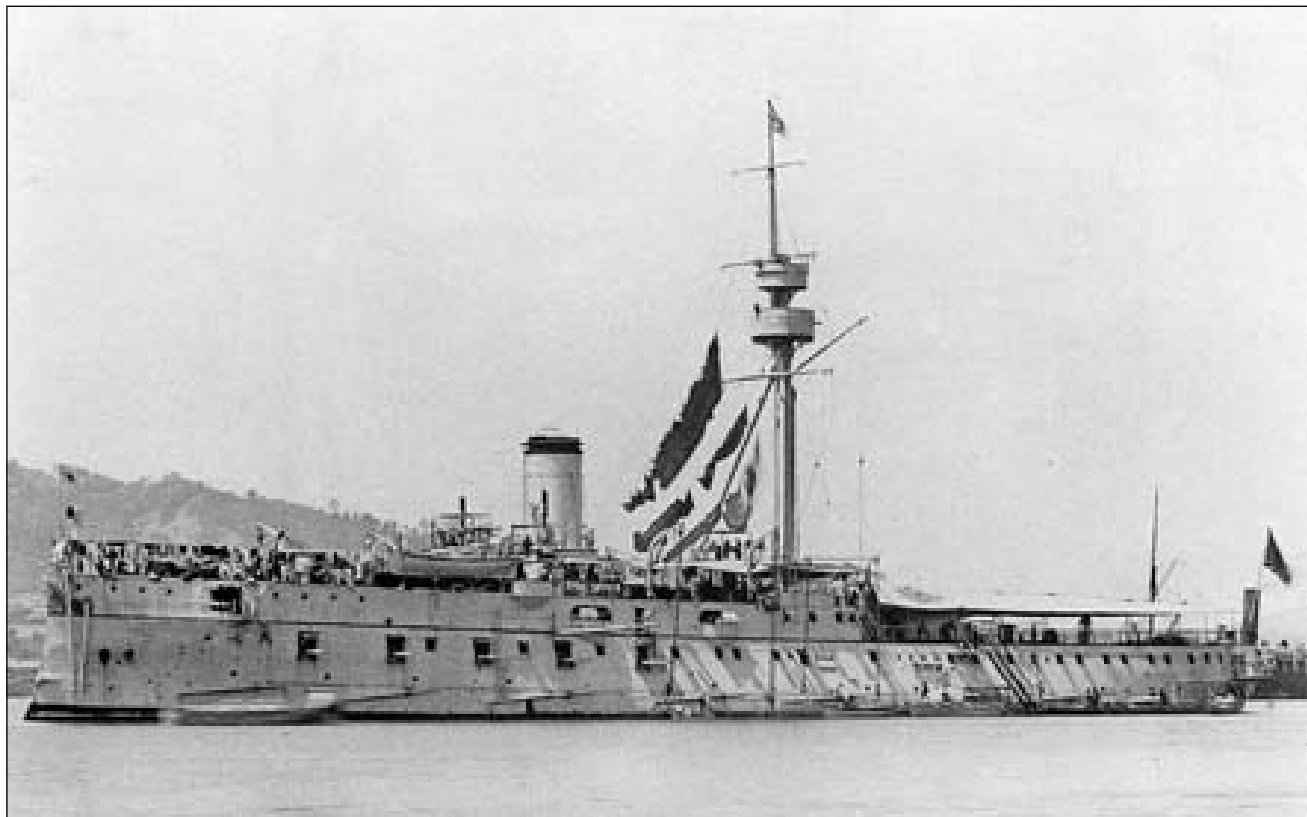
Wyliczenie maszyn oraz innych urządzeń należy jeszcze uzupełnić o pewne uwagi dotyczące ich własności eksploatacyjnych. O ile same maszyny parowe działały względnie sprawnie, to kotły, a szczególnie ich armatura, przysparzały problemów od samego początku, co ostatecznie doprowadziło do ich wymiany (patrz dalej).

### Opancerzenie i obrona bierna

Zasadniczym elementem opancerzenia jednostek był pokład pancerny, który rozciągał się na całą długości kadłuba i pokrywał maszynownię, kotłownię, komory amunicyjne oraz maszynkę sterową. Jego łączna grubość wynosiła 40 mm na co składała się 20 mm warstwa ze stali pancernej typu Harvey, stanowiącej wówczas jedno ze szczytowych osiągnięć metalurgii, nałożone na dwie warstwy stali konstrukcyjnej o grubości 10 mm każda. Przedni i tylny koniec pokładu pancerneho pochylono ku dołowi, celem zabezpieczenia dziobu względnie rufy. Z pokładem pancernym łączyły się skosy pancerne o grubości 30 mm mające przynajmniej w pewnym zakresie zapewnić ochronę boczną, gdyż jednostki nie po-

*Matsushima* reprezentował odmienną koncepcję konstrukcyjną z działem głównego kalibru na rufie.

Fot. „Ships of the World”



siadały pancerza burtowego. Najgrubszy bowiem wynoszący 305 mm pancerz typu Creusot chronił barbetę dział głównego kalibru, zaś osłona szybu podajnika amunicji miała grubość 260 mm. Osłona samego dział i jego obsługi nakrywająca barbetę miała grubość 100 mm<sup>14</sup>. Wokół otworów w pokładzie pancernym np. włazów kotłowni i maszynowni zabudowano koferdamy i zainstalowano dodatkowe osłony pancerne grubości 50 mm. Główne stanowisko dowodzenia chroniły płyty pancerne grubości 100 mm oraz 25 mm odpowiednio powierzchnie boczne i dach. Poza tym okręty były praktycznie pozbawione opancerzenia.

Tak więc, mimo że w literaturze przedmiotu jednostki typu *Matsushima* nie rzadko określane są jako krażowniki pancerne, to jednak biorąc pod uwagę ich opancerzenie (za wyjątkiem barbety) nie zasługują na to miano, gdyż są one w istocie krażownikami pancernopokładowymi.

Ochronę podwodną okrętów miał zapewnić podział na przedziały wodoszczelne (*vide* charakterystyka ogólna) oraz podwójne dno rozciągające się od taranu na dziobie do samej rufy. Dodatkową osłonę dawały zasobnie węglowe oraz wewnętrzne koferdamy wypełnione celulozą – materiał ten rozpręzał się pod wpływem wody, co miało w zamiśle tamować jej napływ w przypadku przebicia burty. Ponadto wzdłuż burt można było rozwieszać na składanych wytykach stalowe sieci przeciwtorpedowe dostarczone przez brytyjską firmę Brisbane Co. Warto odnotować,

że pod koniec XIX wieku duże nadzieje wiązano zarówno z koferdamami wypełnionymi celulozą, jak też z sieciami przeciwtorpedowymi. Jedne i drugie uwzględniono w obronie biernej licznych okrętów tamtej epoki, lecz jak wykazały późniejsze doświadczenia ich praktyczna przydatność była nikła.

### Uzbrojenie

Wszystkie jednostki omawianego typu uzbrojono w pojedyncze działo kal. 320 mm zainstalowane na barbecie o średnicy 7,77 m (średnica wewnętrznej części obrotowej 5,79 m), którą umieszczono na dziobie – *Itsukushima* i *Hashidate* albo rufie – *Matsushima*. Zastosowano gwintowane (90 bruzd) armaty systemu Caneta wyposażone w zamek śrubowy. Działo wyprodukowała na japońskie zamówienie francuska firma Schneider & Co. w należącym do niej zakładzie w Chalon-sur-Saône. Lufy wszystkich dział wykonano w ten sposób, że na rurę rdzeniową nałożono pięć zewnętrznych warstw pierścieniowych. Dodatkowo od zamka do 1/3 długości lufę wzmacniało dziesięć warstw uzwojenia z mocno naprężonego drutu. Masa każdej z luf wynosiła 65,7 ton, zaś długość 38 kalibrów (40 kalibrów licząc od zamka).

Podstawowym rodzajem amunicji były pociski przeciwpancerne o masie 450 kg, do wystrzeliwania których stosowano ładunki miotające (proch brązowy) o ciężarze 280 kg<sup>15</sup>. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 650 m/s,<sup>16</sup> zasięg sku-

teczny 8000 m,<sup>17</sup> a donośność maksymalna 12 000 m. Przebijalność dla pocisków ppanc. wynosiła 334 mm pancerza żelaznego na dystansie 8000 m, przy strzale z mniejszej odległości zdolność penetracji była rzecz jasna większa.

Kąt podniesienia armat zamykał się w granicach od -4° do +10°, natomiast sektor ostrzału w poziomie wynosił 285°. Działo wyposażono w hydrauliczne opopowrotniki systemu Schneider-Canet, które w zamiśle miały zapewnić jego powrót do właściwego ustawienia po oddaniu strzału. Zamki armat były otwierane i zamykane za pomocą przekładni mechanicznych, natomiast zmiana kąta podniesienia dział, jak też obrót całej barbety odbywał się z wykorzystaniem napędu hydraulicznego. Jego zasadniczymi elementami były jedna pompa główna i dwie pomocnicze. Główna pompa napędzana przez trzycylindrową maszynę parową zapewniała w instalacji hydraulicznej ciśnienie 95 kg/cm<sup>2</sup>. W przypadku jej niesprawności przewidziano awaryjną pompę ręczną poruszaną siłą mięśni dwudziestu ludzi.

14. Była to właśnie osłona (ang. *shield* – tarcza) a nie wieża (ang. *turret*), warto odnotować, że niektóre źródła podają jej rzeczywistą grubość na tylko 40 mm.

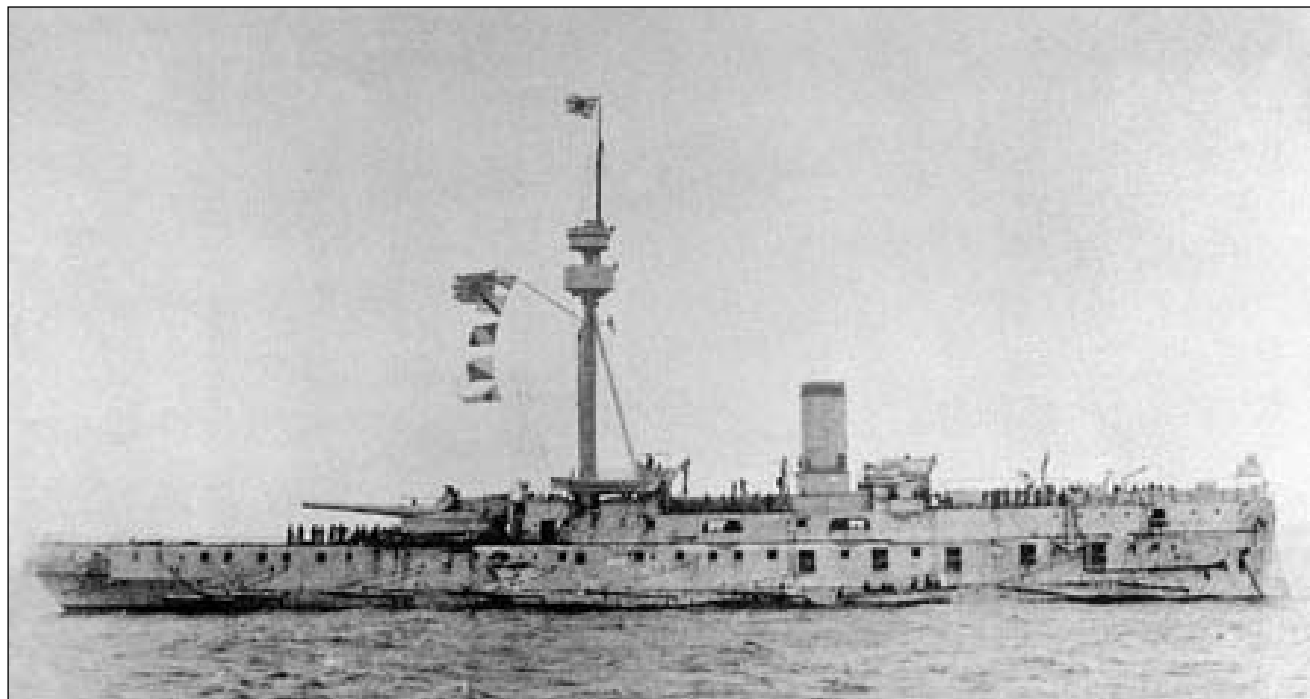
15. Przewidziano również „lekkie” pociski o masie 350 kg (ładunek miotający 220 kg).

16. Według innych danych 700 m/s, natomiast prędkość początkowa „lekkich” pocisków wynosiła 610 m/s.

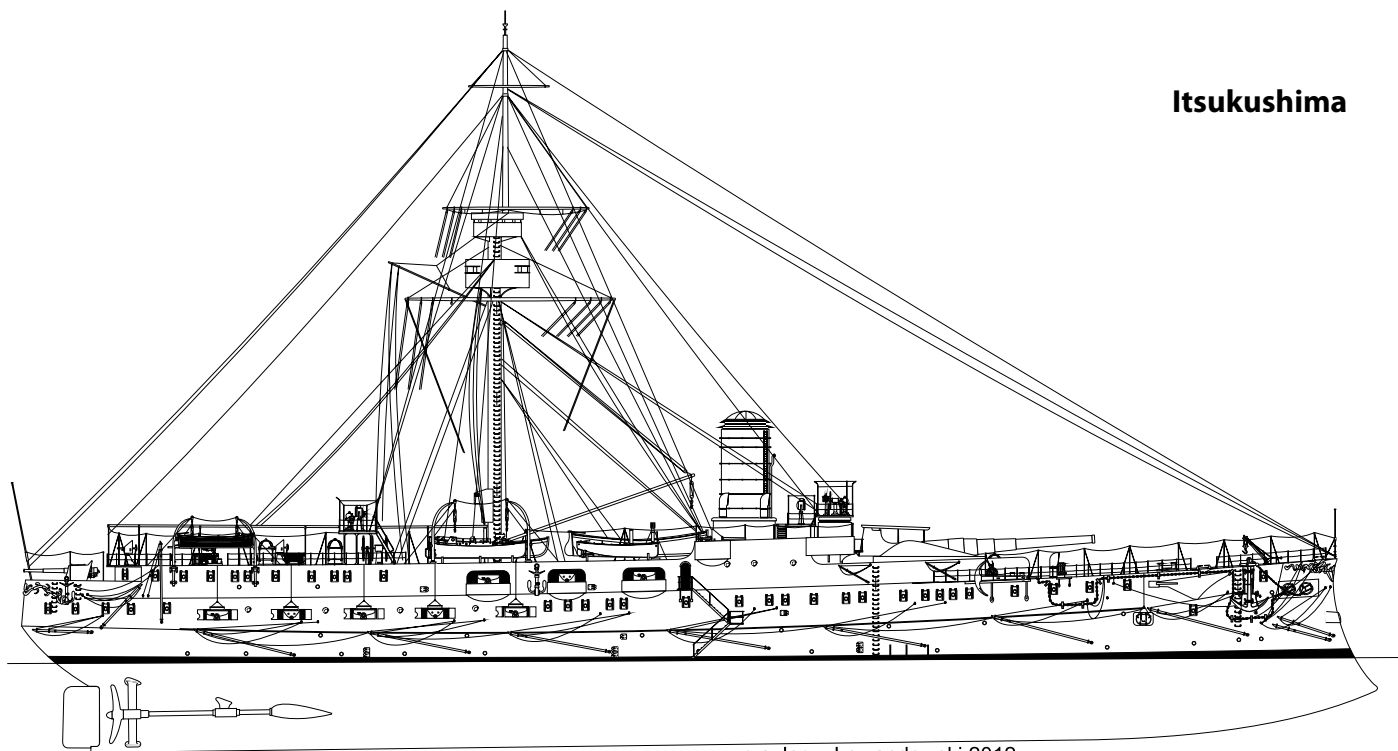
17. Zasięg skuteczny podano według oficjalnych danych, które były nader optymistycznie. W rzeczywistości, zważywszy na ówczesne prymitywne metody celowania, był o wiele mniejszy. Podczas Bitwy u Ujścia Rzeki Jalu Japończycy otworli ogień z dystansu 3000 m.

Jeszcze raz *Matsushima* w ujęciu z 1895 roku. Na burcie złożone wytyki sieci przeciwtorpedowych.

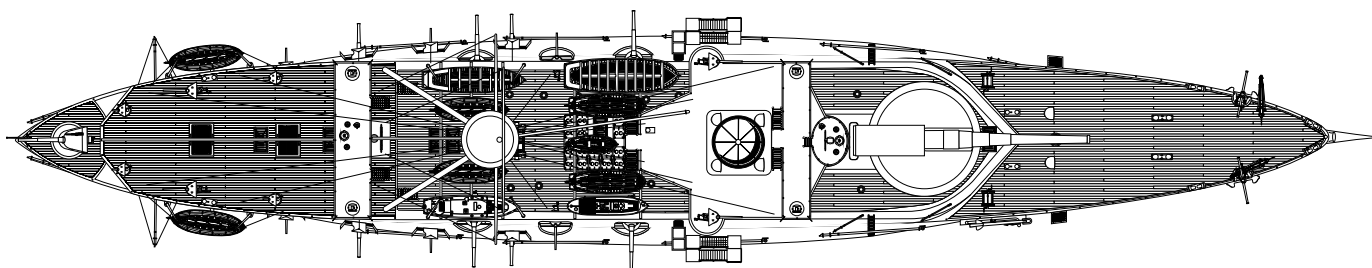
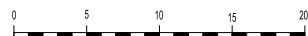
Fot. „Ships of the World”



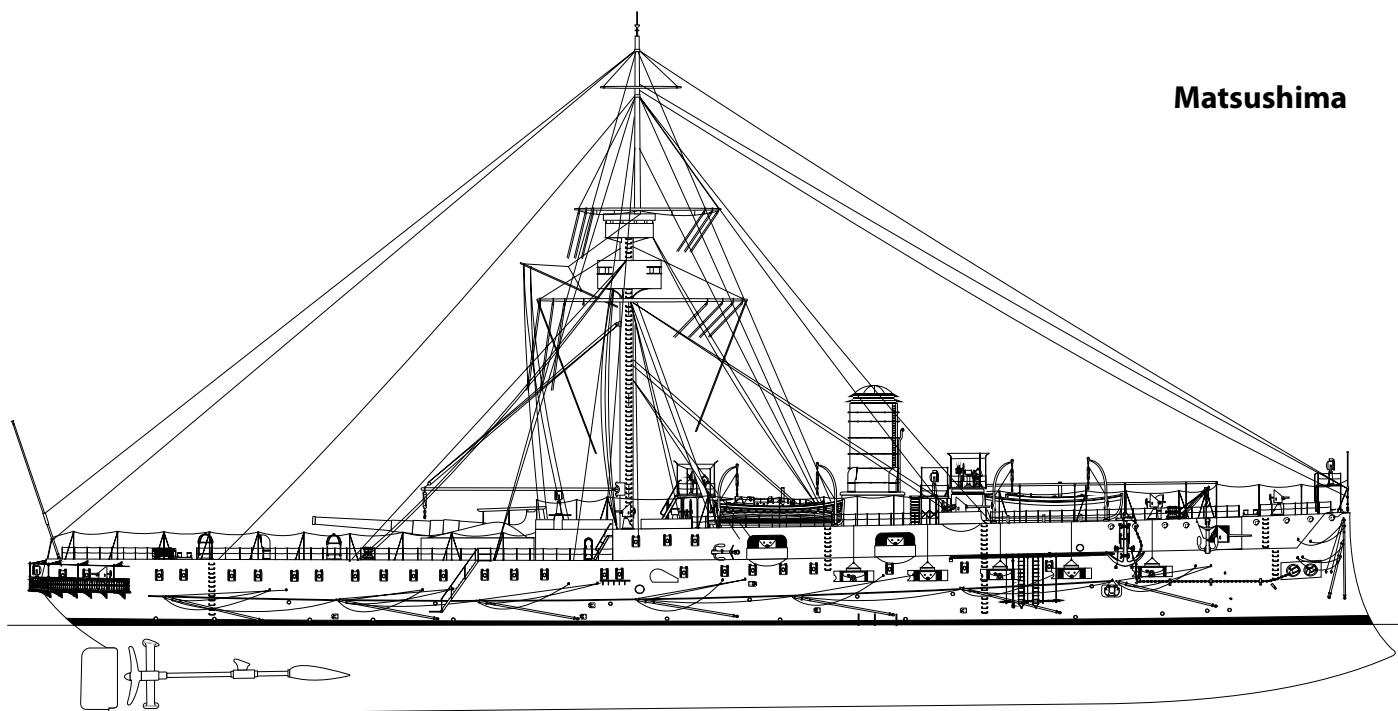
## Itsukushima



rys.Jerzy Lewandowski 2012

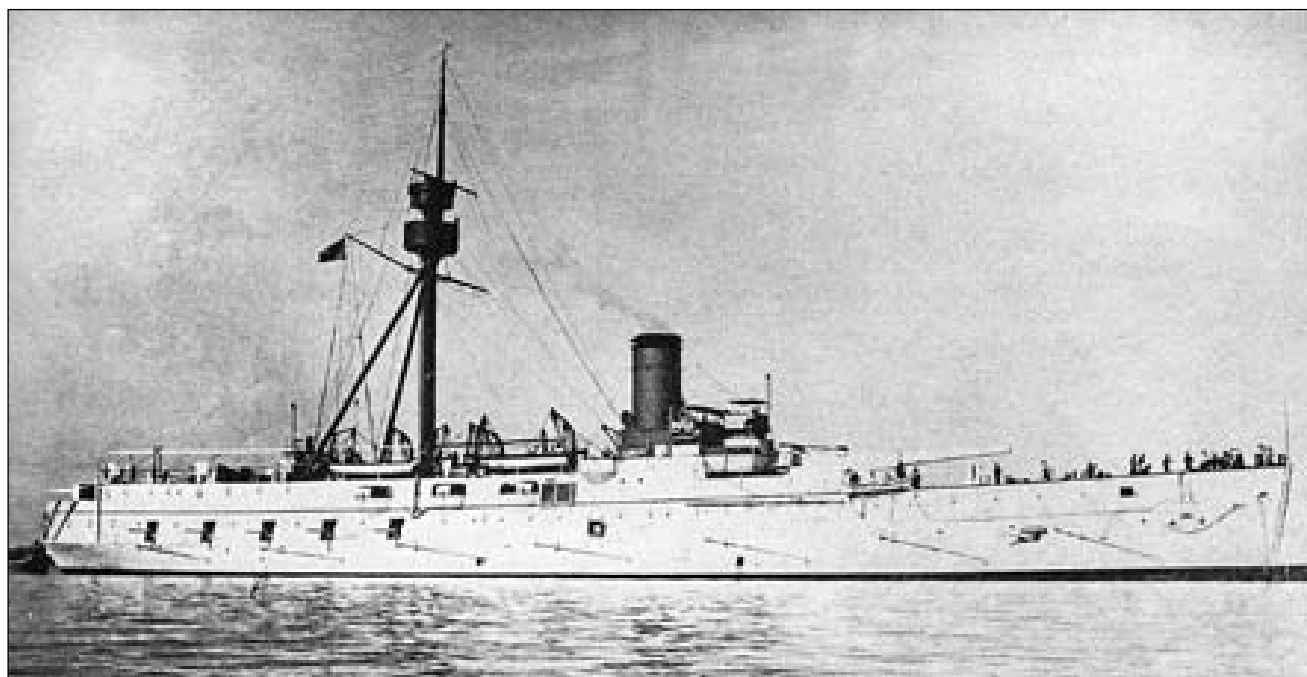


## Matsushima



rys.Jerzy Lewandowski 2012





*Itsukushima* w ujęciu z 1892 roku. Dobrze widoczne rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie.

Fot. „Ships of the World”

Zapas amunicji wynosił 60 pocisków. Komory amunicyjne rozlokowano na najniższym poziomie kadłuba w ten sposób, że magazyn ładunków miotających ułożono przed windą amunicyjną, zaś magazyny pocisków znajdowały się po bokach na każdej z burt.

Przytoczony opis należy uzupełnić o dwie istotne uwagi. Po pierwsze, barbeta z działem miała decydujący wpływ na kształt okrętów, to znaczy konstrukcja jednostek była im całkowicie podporządkowana. Po drugie, praktyczne doświadczenia służby i zastosowania bojowego wykazały, iż szybkostrzelność armaty była niska, działanie oporopowrotników dalekie od pożądanego, a hydrauliczny system napędu uzbrojenia okazał się skomplikowany w obsłudze, wysoce awaryjny i podatny na uszkodzenia, co wszystko razem czyniło bojową wartość artylerii głównej bliską zeru.

Artyleria średniego kalibru składała się z jedenastu (*Matsushima* dwunastu) szybkostrzelnych dział Armstronga kal. 120 mm o długości lufy 40 kalibrów, strzelających pociskami o wadze 20,4 kg na dystans 9000 m (zasięg maksymalny). Zapas amunicji wynosił po 100 pocisków na dział. Dziesięć armat zainstalowanych na pokładzie bateryjnym, po pięć z każdej burty, jedenaste dział *Itsukushima* oraz *Hashidate* znajdowało się na samej rufie, zaś jedenaste i dwunaste dział *Matsushima* zainstalowano w kazamatach dziobówki. W późniejszym okresie zmieniono rozmieszczenie dział *Itsukushima* oraz *Hashidate* w ten sposób, że cze-

ry działa przeniesiono na pokład górny. Tak więc okręty miały po sześć dział na pokładzie bateryjnym i cztery na pokładzie górnym (po trzy i dwa z każdej burty). Wspomniane działa należały wówczas do bardzo nowoczesnych i w istotny sposób podnosiły walory bojowe uzbrojonych w nie okrętów. Zważywszy na nikłą wartość artylerii głównej, działa średniego kalibru właściwie stanowiły o przydatności do walki opisywanych jednostek.

Celem zapewnienia obrony przed torpedowcami, na pokładzie górnym, w różnych punktach nadbudówek, na dolnym marsie oraz w innych lokalizacjach zainstalowano sześć (*Itsukushima* pięć) szybkostrzelnych działek kal. 57 mm Nordenfelt (według niektórych źródeł Hotchkiss) z zapasem amunicji po 400 pocisków na dział oraz po dwanaście działek kal. 47 mm Hotchkiss (*Matsushima* jedenaste kal. 37 mm), dla których przewidziano aż po 1500 pocisków na dział. W zależności od źródła podawane są też inne dane dotyczące liczebności artylerii małokalibrowej, co zapewne wynika ze stosunkowo łatwego montażu/demontażu lekkich działek.

Uzbrojenie artyleryjskie uzupełniały cztery kadłubowe wyrzutnie torpedowe kal. 356 mm niemieckiej firmy Schwartzkopff. Wyrzutnie zainstalowano na dziobie i rufie oraz na każdej z burt, ich wyloty znajdowały się powy-

żej linii wodnej. Zapas podwodnych pocisków wynosił dwadzieścia sztuk, to jest po pięć na wyrzutnie. Łączny ciężar całego uzbrojenia bez etatowego zapasu amunicji wynosił 460 ton.

## Budowa i wejście do służby

Dwa spośród trzech krążowników, to jest *Itsukushima* oraz *Matsushima* zbudowała na japońskie zamówienie francuska stocznia Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée w La Seyne. Natomiast wykonawcą trzeciej jednostki – *Hashidate*, została Stocznia Marynarki w Jokosuce. Jak już wspomniano w celu nadzorowania jej budowy podpisano kontrakt z Emilem Bertin, który przybył do Japonii 2 lutego 1886 r. i pozostawał w Kraju Kwitnącej Wiśni do lutego 1890 r. Daty położenia stępki, wodowania i ukończenia okrętów przedstawia poniższa tabela.

Jak ilustruje poniższe zestawienie, budowa okrętów we Francji trwała około czterech lat, natomiast mimo że prace na jej pierwszym etapie nadzorował sam konstruktor, budowa przez rodzimego wykonawcę trzeciej jednostki zabrała bez mała sześć lat. Powodem takiego stanu rzeczy był fakt, że ówczesny japoński przemysł nie był w stanie dostarczyć materiałów konstrukcyjnych niezbędnych do zbudowania okrętu i trzeba je było importować, co musiało pociągać wydłużenie okresu budowy.

	Okręt	<i>Itsukushima</i>	<i>Matsushima</i>	<i>Hashidate</i>
Daty	Położenie stępki	07.01.1888	17.02.1888	06.08.1888
	Wodowanie	18.07.1889	22.01.1890	24.03.1891
	Ukończenie budowy	03.09.1891	05.04.1892	26.06.1894



Drugą równie ważną, jeśli nie ważniejszą, przyczyną był brak doświadczenia japońskich stoczní w budowie takiej jednostki, jak również braki w wyposażeniu. Dla przykładu celem montażu dział głównego kalibru *Hashidate* musiał być przeprowadzony do Kure, gdzie specjalnie w tym celu zbudowano dźwig o nośności 100 ton. Nie powinno to jednak dziwić ani wywoływać nadmiernej krytyki, gdyż japoński przemysł stoczníowy był jeszcze bardzo młody, a niezbędne doświadczenie zdobywa się właśnie realizując ambitne zamierzenia i pokonując trudności. Zresztą głównie w tym celu trzeci okręt zamówiono u rodzimego wykonawcy i zakontraktowano usługi konstruktora jednostek.

Samo wejście do służby opisywanych jednostek nie przebiegało całkiem gładko. *Itsukushima* wypłynął z Francji na wody ojczyste 12 listopada 1891 r. i już wkrótce po wyjściu w morze ujawniły się problemy z armaturą kotłową, która zaczęła przeciekać. Gdy okręt dotarł na Ocean Indyjski sytuacja była już na tyle poważna, że musiał zawinąć do Kolombo na brytyjskim Cejlonie (obecnie Sri Lanka), gdyż dalsze kontynuowanie rejsu nie było możliwe. Dopiero przysłanie przez wykonawcę okrętu specjalistów wraz z elementami armatury kotłowej i przeprowadzenie przez nich napraw umożliwiło opuszczenie Kolombo w dniu 5 stycznia 1892 r. i dotarcie do Shinagawa w Japonii dnia 21 maja. *Matsushima* opuścił francuskie wody w dniu 23 lipca 1891 r. i zawinął do Sasebo w Japonii w dniu 19 października. Rejs tego okrętu na wody ojczyste odbył się bez przymusowego postoju – Francu-

zi dołożyli wszelkich starań, by instalacja kotłowa przekazanego okrętu była w jak najlepszym stanie, a ze swej strony Japończycy w drodze do kraju eksploatowali ją wyjątkowo ostrożnie. Jak zresztą wykazała nieodległa przyszłość kotły *Matsushimy* sprawiały stosunkowo najmniej problemów spośród wszystkich trzech jednostek. Również wejście do służby *Hashidate* nie obyło się bez problemów. W trakcie prób załamały się ruszty palenisk kotłowych, co jak można sądzić wynikało z ich nienajlepszego pod względem jakości wykonania.

Początkowy okres służby nie obfitował w istotne wydarzenia, gdyż problemy z kotłami nakazywały oszczędną eksploatację okrętów, zresztą *Hashidate* zasilili japońską flotę niemal tuż przed samą wojną z Chinami. Jedyny wyjątek stanowił *Matsushima*, który wraz z dwoma innymi jednostkami odbył w okresie czerwiec–listopad 1893 r. liczący 7000 mil morskich rejs ku wybrzeżom Chin, Korei i Rosji. Maszyny i kotły jednostki sprawowały się względnie dobrze, szczególnie jeśli porównać je z okrętami siostrzanymi. Z tego powodu *Matsushima* został – mimo działa na rufie i pierwotnej koncepcji wykorzystania jako jednostki zamykającej szyk – okrętem flagowym dowódcy japońskiej floty wiceadm. Itō Sukeyuki.

### Wojna Japońsko-Chińska

Jak już wspomniano na wstępie, w owym czasie Japonia uaktywniła swoją politykę zagraniczną, nadając jej ekspansywny charakter, skierowany w pierwszym rzędzie na znajdującą się pod nominalnie chińskim zwierzchnictwem Koreę. Pań-

stwo Środka nie zamierzało bezczynnie przyglądać się działaniom wyspiarskiego konkurenta i zdecydowało się na wzmocnienie swoich sił w Korei. Chiny miały wprowadzić granicę lądową z Koreą lecz słabość sieci dróg podyktowała przerzut dodatkowych wojsk drogą morską. Transporyt konwojowały jednostki chińskiej floty, co z uwagi na obecność na koreańskich wodach japońskich okrętów wojennych doprowadziło do zbrojnego incydentu w dniu 25 lipca 1894 r. niedaleko wyspy Pungdo (Phung-do).

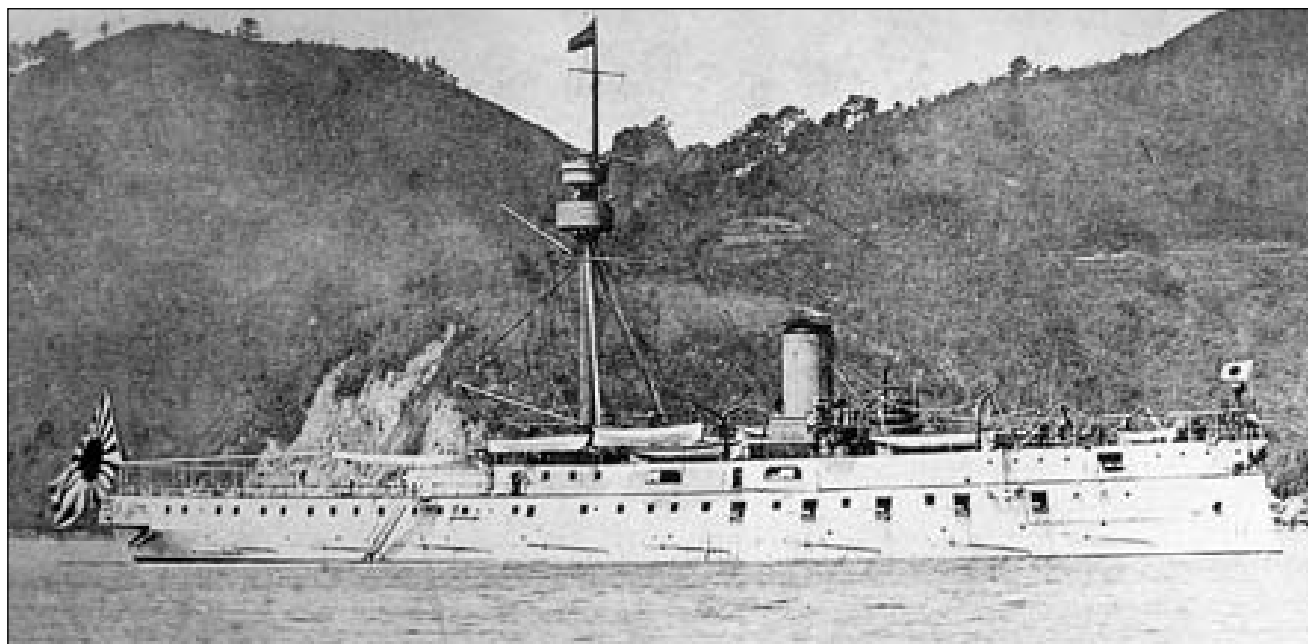
Ze względu na fakt, że prowadzenie przez *Nippon* operacji w Korei było całkowicie zależne od dowozu morzem ludzi i zaopatrzenia, to zdobycie panowania na tamtejszych wodach stanowiło klucz do osiągnięcia sukcesu. Japończycy zamierzali rozstrzygnąć tę kwestię na swoją korzyść w drodze walnej bitwy morskiej, która pozwoli za jednym razem wyeliminować chińską flotę i stwarzała przez nią zagrożenie dla japońskich poczynań. Do upragnionej generalnej rozprawy z przeciwnikiem doszło dnia 17 września 1894 r. u ujścia rzeki Jalu – stąd też starcie znane jest w historiografii jako Bitwa u Ujścia Rzeki Jalu (rzadziej jako Bitwa na Morzu Żółtym).

Japońska flota przystąpiła do walki w ugrupowaniu taktycznym składającym się z dwóch zespołów: Eskadry Głównej oraz Eskadry Lotnej, dodatkowo poza obydwoma formacjami znajdowały się jednostki o małej wartości bojowej.

Całością sił oraz Eskadrą Główną dowodził wiceadm. Itō Sukeyuki, nad Eskadrą Lotną dowództwo sprawował kontr-

*Matsushima* sfotografowany krótko przed wybuchem wojny z Chinami.

Fot. „Ships of the World”



Nazwa	Trafienia	Straty osobowe		
		Zabici	Ranni	Łącznie
<i>Matsushima</i>	13	35	78	113
<i>Hashidate</i>	11	3	10	13
<i>Itsukushima</i>	8	13	18	31

adm. Tsuboi Kozo zaś nad pozostałymi jednostkami wiceadm. Kabayama Suke-nori<sup>18</sup>. *Itsukushima*, *Hashidate* oraz *Matsushima* wchodziły rzecz jasna w skład Eskadry Głównej – jak już wspomniano powyżej ostaną z wymienionych jednostek była okrętem flagowym jej i całej floty. Co się dotyczy ogólnego przebiegu bitwy autor pozwoli sobie odesłać Czytelników do innych publikacji<sup>19</sup>, zaś w tym miejscu ograniczyć się do udziału w starciu opisywanej trójki krążowników. Według dostępnych danych otrzymane trafienia i straty osobowe przedstawia powyższa tabelka.

Suche liczby nie oddają dramatyzmu walki. Szczególnie ucierpiał *Matsushima*, który między innymi został trafiony dwoma pociskami kal. 305 mm wystrzelonymi przez chiński pancernik *Zhenyuan* (charakterystyka – przypis 3). Pierwszy pocisk nie wyrządził większych szkód, gdyż nie eksplodował, natomiast drugi rozerwał się uderzywszy w działo nr 4 na pokładzie baterijnym. To jedno trafienie spowodowało wyeliminowanie okrętu z walki, gdyż japońscy artylerzyści rozmieścili znaczne ilości amunicji przy działach, aby zwiększyć natężenie ognia szybkostrzel-

nych „studwudziestek”. Wybuch chińskiego pocisku spowodował eksplozję tego podręcznego zapasu – w jednej chwili pokład baterijny krążownika zamienił się w prawdziwe inferno. Jeśli wierzyć opisom temperatura była taka, że zapalały się mundury i włosy osób tam przebywających. Zginęło 28 ludzi a 68 zostało rannych, jak widać większość strat osobowych załoga krążownika *Matsushima* poniosła właśnie wtedy. Połowa dział kal. 120 mm została zniszczona, a pozostałe zamilkły z powodu zdemolowania pokładu baterijnego oraz śmierci lub ran licznych kanonierów. Zarazem odłamek innego pocisku uszkodził instalację hydrauliczną dział głównego kalibru<sup>20</sup>, tym samym okręt stał się praktycznie bezbronny<sup>21</sup>. Wobec niezdolności do walki *Matsushima* wiceadm. Itō przeniósł swoją flagę na *Hashidate*.

Niemniej bitwa miała ogólnie pomyślny przebieg dla morskich sił *Nipponu*. Zdecydował o tym ogień artylerii średniego kalibru, szczególnie nowoczesnych dział szybkostrzelnych. Wielkie armaty kal. 320 mm nie odegrały żadnej roli, gdyż z powodu wad, o których była mowa przy opisie uzbrojenia zdołały oddać zale-

dwie 13 strzałów: *Matsushima* i *Hashidate* po cztery, zaś *Itsukushima* pięć<sup>22</sup>. Ani jeden spośród wielkich pocisków nie okazał się celny. Japończycy twierdzili początkowo, że jedno trafienie otrzymał *Zhenyuan* w nadbudówkę za drugim kominem, lecz późniejsza analiza uszkodzeń chińskiego okrętu tego nie potwierdziła. Na zakończenie opisu udziału jednostek w bitwie warto dodać, że z uszkodzeniem *Matsushima* wiąże się jedna z pierwszych w japońskiej flocie propagandowych historii o bohaterstwie. Mianowicie śmiertelnie ranny marynarz Miura Torajiro wciąż dopytywał się, czy chiński okręt flagowy został

18. Wiceadm. Kabayama był generałem przeniesionym z wojsk lądowych. Z racji stosunkowo niewielkiego doświadczenia w sprawach morza sprawował funkcje sztabowe (zresztą z powodzeniem) i zbiegiem okoliczności odbywał inspekcje gdy japońska flota rozpoczęła przygotowania do walnej bitwy z przeciwnikiem. Zrozumiał, że oto nadarza się okazja do udziału w walce wiceadm. Kabayama, który był bardzo bojowy nawet jak na standardy japońskie, nalegał na możliwość uczestniczenia w bitwie tak długo, aż wiceadm. Itō uległ jego namowom powierzając mu dowództwo nad drugorzędowymi jednostkami (uzbrojony parowiec i kanonierka).

19. Np. Olender P. *Wojna Japońsko-Chińska na morzu 1894-1895*, Warszawa 1997.

20. Gruby pancerz barbety chronił zasadniczo mechanizm obrotu dział, opancerzony był również szyb windy amunicyjnej (vide opancerzenie i obrona bierna), natomiast przewody i wiele innych elementów instalacji hydraulicznej znajdowało się poza pancerzem.

21. Według innej wersji dział kal. 320 mm zostało wytrącone z akcji przez wstrząs wywołany eksplozją na pokładzie baterijnym.

22. Niektóre źródła mówią o 14 wystrzelonych pociskach kal. 320 mm przypisując *Matsushimie* piąty strzał, jednak w świetle posiadanych informacji twierdzenie to wydaje się błędne.

*Matsushima* w czasie parady oddaje saluty armatnie, 1897 rok.

Fot. „Ships of the World”



zatopiony. Dopiero, gdy jeden z oficerów zapewnił go, że udało się wyeliminować nieprzyjacielski pancernik z walki Miura doznał ukojenia i skołał. Podobne opowieści były w japońskiej flocie stałym elementem procesu kształtowania morale i zaszczepiania idei samopoświęcenia.

Po bitwie wprawdzie musiano naprawić odniesione w jej toku uszkodzenia. Ze względu na ich rozmiar remont *Matsushimy* trwał najdłużej (dwa miesiące) i okręt ponownie zasilł flotę dopiero w listopadzie. Gdy przywrócono im pełną sprawność opisywane krążowniki uczestniczyły w dalszych operacjach wojennych, między innymi ataku na Weihaiwei jak również kampanii tajwańskiej. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że na skutek Bitwy u Ujścia Rzeki Jalu chińska flota choć nie została całkowicie zniszczona<sup>23</sup>, to jednak oddała inicjatywę morską siłom *Nipponu*. Zastąpiła sytuację Japończycy w pełni wykorzystali prowadząc zakrojone na szeroką skalę działania ofensywne.

Kończąc ten wątek nasuwa się kilka uwag ogólnych dotyczących wpływu wojny z Chinami na Japonię, a szczególnie jej flotę. Wojna i odniesione zwycięstwo spowodowały w Japonii prawdziwą eksplozję nacjonalizmu, szowinizmu i militarizmu. Mając na względzie nastroje społeczne, często zresztą je podzielać, japońscy parlamentarzyści byli od tamtej pory znacznie bardziej skłonni do przyznawania dużych funduszy na cele wojenne. Było to tym łatwiejsze, że Chiny jako strona przegrana musiały wypłacić Japonii bardzo wysoką kontrybucję, tak więc środków na zbrojenia nie brakowało. Jednym z beneficjentów tego boomu była właśnie flota, której decydującą rolę w zmaganiach z Państwem Środka powszechnie dostrzegano. Dlatego też fundusze na rozbudowę *Nihon Kaigun* płynęły wartkim strumieniem czego efekt dziesięć lat później odczuli Rosjanie.

### Dalsza służba

Rutynę pokojowej służby okrętów, przeklasyfikowanych z dniem 21 marca 1898 r. na krążowniki drugiej klasy, od czasu do czasu przerywały *quasi*-bojowe zadania, których wykonanie narzucał rozwój sytuacji międzynarodowej. Podczas wojny amerykańsko-hispańskiej *Matsushima* patrolował w okresie od 3 maja 1898 r. do 15 września 1898 r. trasy żegluga między Tajwanem a Filipinami. Tak jak Stany Zjednoczone, były zaniepokojone wzrostem znaczenia Japonii po zwycięskiej wojnie z Chinami (niepokój ten wzrósł jeszcze bardziej po późniejszym zwycięstwie *Nipponu* nad Rosją), tak samo Ja-

pończycy byli zaniepokojeni ekspansją USA. Występowały już pierwsze, póki co jeszcze drobne, zatargi między obydwojma krajami, co ilustruje wysłanie w 1902 r. krążownika *Matsushima* na wody okalające wyspę Minami Torishima, którą Stany Zjednoczone chciały uznać za własne terytorium. Jak widać ogromny Pacyfik stał się bardzo ciasny, a wspomniane wydarzenia były swoistą zapowiedzią późniejszego konfliktu między Japonią a USA o panowanie nad największym z oceanów. W międzyczasie Chiny ogarnęło tak zwane Powstanie Bokserów. Celem ochrony japońskich obywateli do Szanghaju skierowano *Itsukushima*, zaś *Matsushima* eskortował transporty japońskich wojsk mające spacyfikować rebelię.

Wszystkie trzy krążowniki trażyły ciążę problemy z kotłami. Szczególnie często awarie dotyczyły *Itsukushimy*. Z tego powodu kotły okrętu eksploatowano pod zmniejszonym ciśnieniem, co jednak redukowało prędkość maksymalną do zaledwie 12,5 węzła. Instalacje kotłowe pozostałych jednostek też nie były wolne od wad. W związku z powyższym w 1900 r. podjęto decyzję o wymianie kotłów – *Itsukushima* i *Matsushima* otrzymały kotły typu Belleville w 1901 r., zaś *Hashidate* kotły typu Miyabara rok później. Wszystkie prace związane z wymianą kotłów przeprowadzono w Sasebo. Dzięki wymianie kotłów pozbyto się uciążliwego problemu do końca aktywnej służby jednostek, które mogły teraz bez przeszkód rozwijać prędkość od 14,5 do 16 węzłów.

Tymczasem japońską flotę zasilaly nowe pancerniki i krążowniki pancerne oraz jednostki innych klas. W porównaniu z kolejnymi nabytkami *Nihon Kaigun*, jak również najnowszymi okrętami zagranicznymi, *Itsukushima*, *Matsushima* i *Hashidate* szybko okazały się przestarzałe. Z tej przyczyny zostały skierowane do zadań szkolnych tworząc 4. Flotyllę Szkoleniową. Miały służyć kadetom Akademii Marynarki do zdobywania praktyki nawigacyjnej i ogólnie morskiej. Pierwszy długi rejs po wodach południowo-wschodniej Azji i Australii w tym charakterze jednostki odbyły w 1903 r. Jego przebieg potwierdził przy okazji, że nowa instalacja kotłowa działała w satysfakcjonujący sposób. Wybuch wojny z Rosją w 1904 r. spowodował dwuletnią przerwę w służbie szkoleniowej jednostek.

Podczas wojny rosyjsko-japońskiej *Itsukushima*, *Matsushima* i *Hashidate* wchodziły w skład 5. Flotylli 3. Floty dowodzonej przez adm. Kataoka Shichiro. Jednak cała trójka była wykorzystywana jedynie do zadań o charakterze drugorzędym

w związku z czym w trakcie wojny z Rosją nie wyróżniły się niczym szczególnym.

Zakończenie wojny spowodowało powrót okrętów do pełnienia zadań szkolnych. W 1906 r. jednostki odbyły długi rejs z kadetami po wodach Dalekiego Wschodu, który powtórzono w 1907 r. Zgodnie z już utartym trybem na następny rok planowano kolejny, lecz jego przebieg, a ściślej finał, okazał się być daleki od rutyny, o czym poniżej.

### Utrata *Matsushimy*

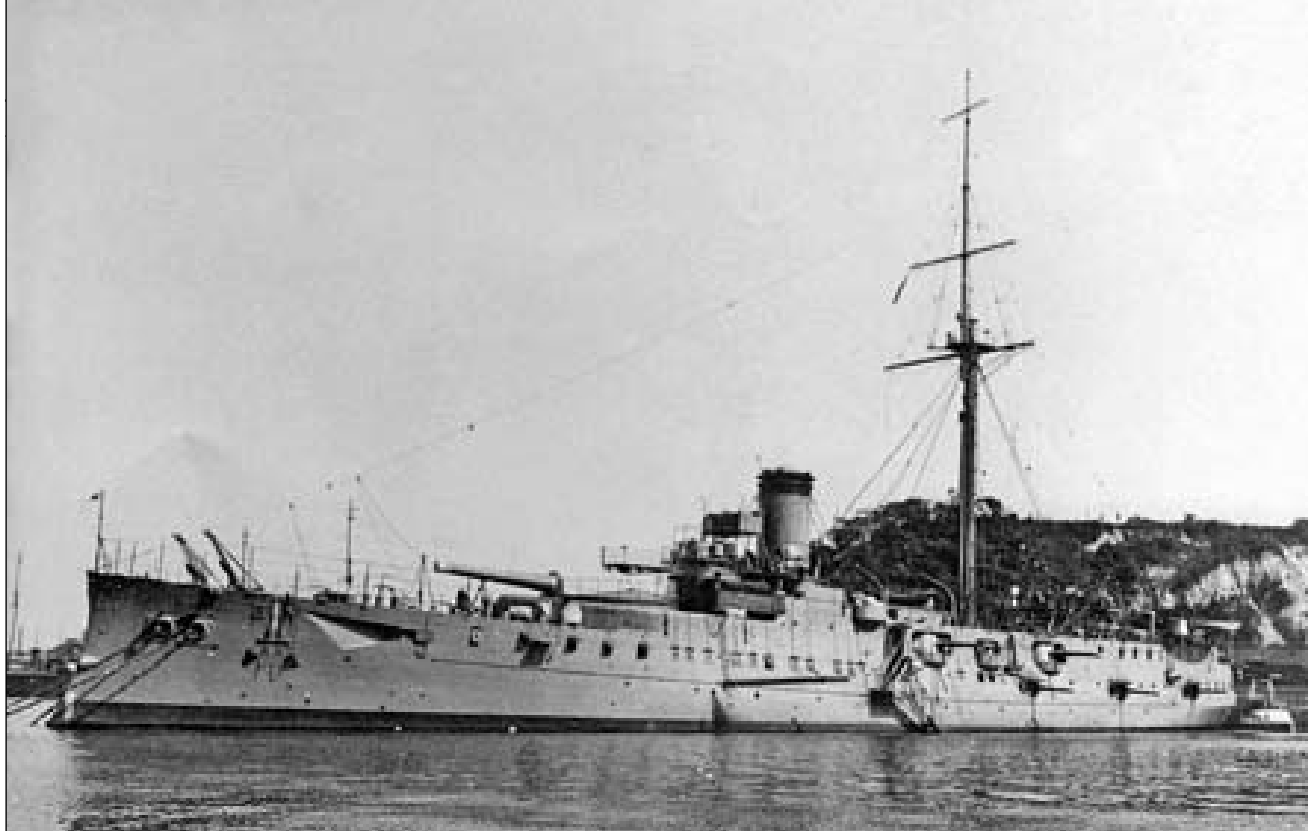
W dniu 25 stycznia 1908 r. dowodzony przez kontradm. Yoshimatsu Shigetaro zespół szkolny w składzie *Itsukushima*, *Matsushima* i *Hashidate* wyszedł z Jokosuki. Celem rejsu było przeprowadzenie szkolenia nawigacyjnego i „opływania” kadetów Akademii Marynarki. Podczas dwóch miesięcy jednostki odwiedziły Hongkong, Sajgon, Penang, Cejlon, Batawię i Manilę. Następnie udały się do leżącego w pobliżu Formozy (Tajwanu) archipelagu Peskadorów, tam w dniu 27 kwietnia rzuciły kotwicę w Bako na wyspie Panghoo (Makung), gdzie zamierzano odbyć kilkudniowy postój. Do tamtej pory wszystko przebiegało bez poważniejszych problemów i nic nie zapowiadało nadchodzącej katastrofy.

Sielanka szkolnego rejsu zakończyła się w dramatyczny sposób przed świtem 30 kwietnia. O godz. 04:01 jeden z oficerów dokonując służbowego obchodu jednostki zauważył dym w rejonie barbetki działa głównego kalibru. Mimo, że oficer ten natychmiast wydał rozkaz zalania komór amunicyjnych, to o godz. 04:08 (podawano też minutę później) nastąpił silny wybuch, po którym okręt przechylił się na prawą burtę, następnie zaczął się pogrążyć rufą, a niebawem cała jednostka skryła się pod wodą. Tonąc, okręt nie przewrócił się, lecz osiadł na dnie z przechylem 16° na prawą burtę. Ze względu na nagły i gwałtowny charakter wypadku jak też z powodu czasu (tuż po czwartej nad ranem), gdy większość osób znajdujących się na pokładzie spała, zginęło aż 207 ludzi, w tym 32 kadetów<sup>24</sup>.

Jednostkę formalnie skreślono z listy floty dnia 31 lipca 1908 r. a jej wrak spoczywający niewiele poniżej lustra wody rozebrano na złom *in situ*. Przyczyny katastrofy badała specjalna komisja, która stwierdziła, że nastąpiła eksplozja ładunków miotających spowodowana zaproszeniem ognia – celowym lub przypadkowym. Trudno znaleźć motyw dla sabotażu, dlatego też nieostrożne obchodzenie się z ogniem jest

23. Chińska flota, a ściślej rzecz ujmując Flota Północna, uległa zagładzie podczas oblężenia Weihaiwei.

24. Według innych danych straty osobowe wyniosły „tylko” 141 ludzi.



Hashidate po przeklasyfikowaniu na okręt obrony wybrzeża drugiej klasy, wygląd z 1916 roku.

Fot. „Ships of the World”

powszechnie uważane za przyczynę wybuchu na *Matsushima*. Nie był to jedyny przypadek utraty przez japońską MW okrętu na skutek eksplozji w komorze amunicyjnej – kwestia ta została nieco szerzej naświetlona w artykule *Okręty liniowe Kawachi i Settsu – pierwsze drednoty Nipponu* („Okręty Wojenne” nr spec. 37).

### Ostatnie lata

Z pierwotnego tercetu pozostały już tylko *Itsukushima* i *Hashidate*, które z dniem 28 sierpnia 1912 r. przeklasyfikowano na okręty obrony wybrzeża drugiej klasy. Pomimo, że jednostki te były w przededniu I wojny światowej beznadziejnie przestarzałe, to jednak dotrwały w służbie aż do okresu bezpośrednio po jej zakończeniu. Lecz czas biegł nieubłaganie – *Itsukushimę* wycofano z aktywnej służby w dniu 1 kwietnia 1919 r., zaś okręt siostrzany dołącznie rok później.

Nie był to jeszcze ostateczny kres jednostek. *Itsukushima*, którego nazwę z dniem 1 lipca 1920 r. zmieniono na *Itsukushima Maru* został tendrem okrętów podwodnych. W tym charakterze jednostka służyła Szkole Broni Podwodnej do 31 lipca 1924 r. Kolejne półtora roku to już tylko oczekiwanie na niechybny koniec. Dawny krążownik, który stał się nieprzydatny nawet w roli pomocniczej, został skreślony w dniu 12 marca 1926 r. i skierowany do Kure celem złomowania. Podobnie układały się losy okrętu siostrzanego. *Hashidate* służył jako hulk szkolny bazy floty w Jokosuce aż do skreślenia w dniu 25 grudnia 1925 r. Od tamtego czasu czekali już tylko aż znajdzie się chętny na zakup jednostki.

Po kilku miesiącach niedysiejszy krążownik udało się sprzedać finalizując stosowną umowę 1 maja 1926 r. Cywilny nabywca rozebrał jednostkę na złom w Jokosuce.

Choć wszystkie trzy krążowniki zniknęły w piecach hutniczych, to jednak ani same okręty, ani ludzie na nich służący nie ulegli całkowitemu zapomnieniu. *Matsushima* i pozostałe okręty tego typu zostały upamiętnione w świątyni Omido-ji w miejscowości Mihama (prefektura Aichi). Jako ciekawostkę warto odnotować, że przed świątynią ustawiono jeden z pocisków kal. 320 mm. Ponadto w Sasebo wzniesiono pomnik dedykowany marynarzom, którzy zginęli na *Matsushima*.

### Konkluzja

Opisywane jednostki zasługują na miano „gwiazd jednego sezonu” i to jeszcze niespełnionych (w każdym razie nie do końca). Koncepcja, która legła u podstaw ich założeń konstrukcyjnych była wymuszona okolicznościami. Idea uzbrojenia średniej wielkości jednostek w działa, choćby tylko pojedyncze, właściwe dla pancerników, a więc okrętów znacznie większych okazała się chybiona – można zresztą to samo powiedzieć o całej francuskiej idei „młodej szkoły” i budowanych według jej założeń jednostkach. Praktyczne wykorzystanie uzbrojenia potwierdza to w całej rozciągłości. Wyniki były żałosne a zawodność całego stanowiska artyleryjskiego tylko „stawia kropkę nad i”. Jeśli dodamy problemy z instalacją kotłową *Itsukushimy*, które ujawniły się już podczas dziewiczego rejsu do Japonii to nie dziwi, że wiara Japończyków w wytwory francu-

skiego przemysłu stocznioowego uległa poważnemu zachwianiu. Konsekwencją było zwrócenie się przez Japonię ku innym krajom, a szczególnie Wielkiej Brytanii. Oczywiście współpraca z Francją miała też pozytywne skutki, szczególnie Emil Bertin wiele nauczył swoich japońskich kolegów po fachu w dziedzinie praktyki budownictwa okrętowego, a sama budowa *Hashidate* była krokiem w kierunku samowystarczalności Japonii i jej floty w tym zakresie.

Wracając do samych jednostek i ich uzbrojenia to jak już wspomniano armata kal. 320 mm okazała się właściwie bezużyteczna i miała obok zawodności jeszcze dodatkowo tę wadę, że konstrukcja okrętów była całkowicie podporządkowana barbecie z działem, co znacząco ograniczało ich potencjał modernizacyjny. W rzeczy samej poza wymuszoną chroniczną niesprawnością wymianą kotłów, jednostki nie przeszły poważnej modernizacji. Zdjęto wprawdzie marsy i usunięto podpory masztów, zmieniono rozlokowanie artylerii średniego kalibru i zredukowano lekką, lecz wszystko to były modyfikacje o drugorzędnym w istocie charakterze. Opisywane okręty szybko stały się przestarzałe zarówno pod względem technicznym jak też koncepcyjnym. Po wojnie z Chinami stosunek sił morskich na Dalekim Wschodzie uległ zasadniczym zmianom, a Japonia weszła w posiadanie pożądanego pancerników. Tym samym idea przeciwstawienia przez Japończyków silnie uzbrojonych krążowników pancernikom nieprzyjaciela straciła rację bytu. Co do służby, to jej punktem kulminacyjnym była Bitwa u Ujścia



Podstawowe dane taktyczno-techniczne krażowników typu „Matsushima”	
Wyporność projektowa	4347 / 4285* ton metrycznych
Długość	99 m / 91,81 m / 90,68 m (całkowita / na linii wodnej/ między pionami)
Szerokość	15,39 m
Zanurzenie	6,04 / 6,74 m (średnie / maksymalne)
Uzbrojenie	1 x 320 mm (1 x I) 11 x 120 mm (11 x I)** 6 x 57 mm (6 x I)*** 12 x 47 mm (12 x I)**** w.t. 4 x 356 mm (4 x I)
Napęd	dwie maszyny parowe potrójnego rozprężenia
Moc maszyn	5400 KM (moc obliczeniowa)
Kotły	6 kotłów cylindrycznych*****
Prędkość maksymalna	16,5-16,8 węzłów (na próbach)*****
Zapasy paliwa	670 ton węgla
Zasięg / prędkość	6000 mil morskich / 10 węzłów
Załoga	355 / 360 / 352 ludzi (Itsukushima / Hashidate / Matsushima)
*Matsushima **Matsushima 12 x 120 mm (12 x I) ***Itsukushima 5 x 57 mm (5 x I) ****Matsushima 11 x 37 mm (11 x I) *****Itsukushima i Matsushima otrzymały 8 kotłów typu Belleville w 1901 r., zaś Hashidate 8 kotłów typu Miyabara w 1902 r. *****od 14,5 do 16 węzłów po wymianie kotłów	

Rzeki Jalu. Fakt, że pomijając wytrącenie z walki *Matsushimy*, przebieg walki był ogólnie pomyślny dla *Nipponu* wynikał z posiadania wysokiej jakości artylerii średniego kalibru, dobrego wyszkolenia oraz wysokiego poziomu dyscypliny i ducha bojowego japońskich załóg oraz *last but not least* istotnych braków i sła-

bości Chińczyków, a nie zalet opisywanej trójki okrętów.

Na marginesie trudno nie zauważyć, że *Matsushima* okazał się być zaiste pechowy. Najbardziej z całej trójki ucierpiał podczas Bitwy u Ujścia Rzeki Jalu i na dodatek zginął niejako ze swojej ręki, zatopiony eksplozją własnej amunicji. Nie-

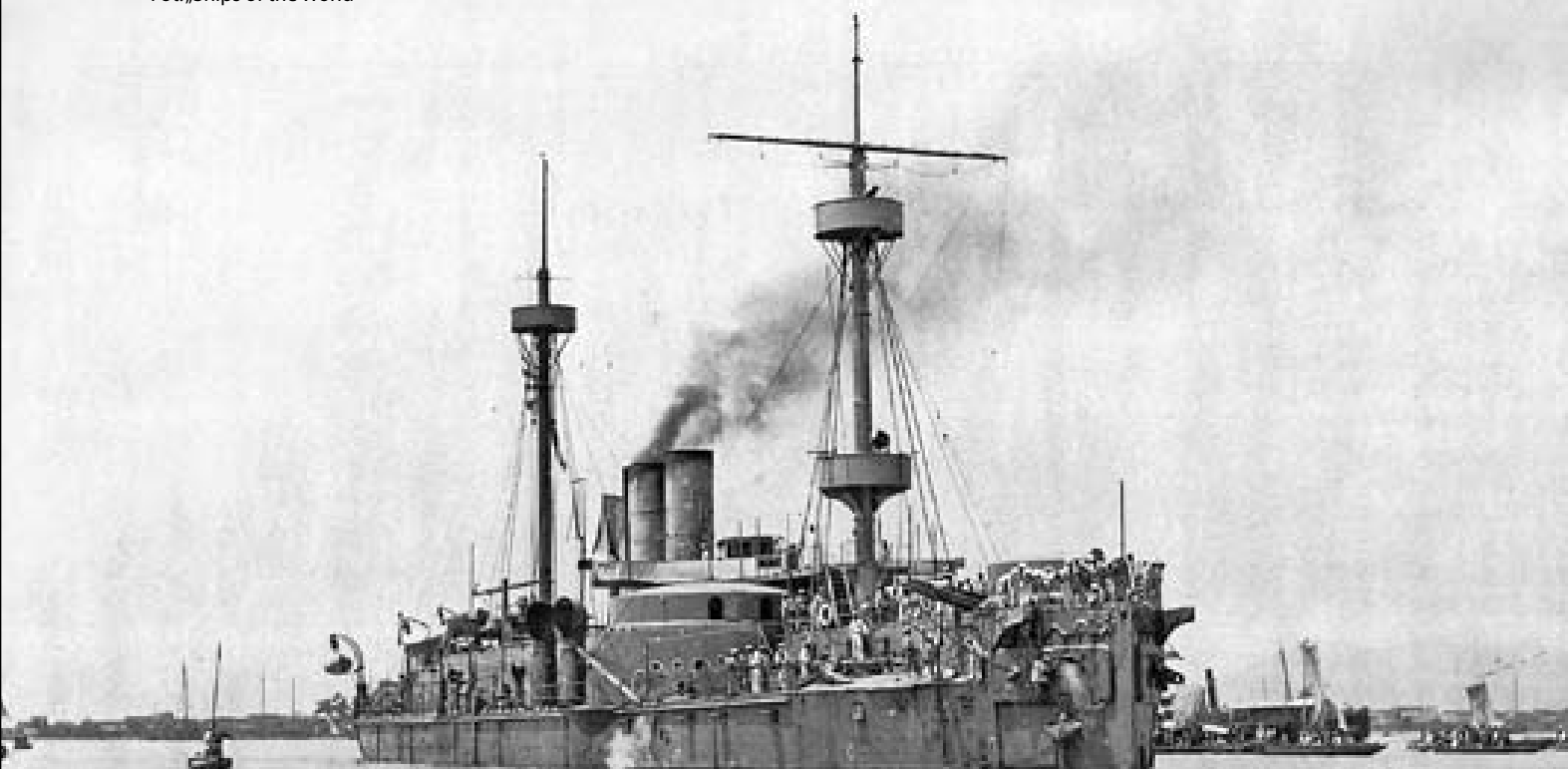
mniej pozostała dwójka krażowników okazała się być wyjątkowo długowieczna i przeżyła większość okrętów swojej epoki. Największym być może pożytkiem z tych jednostek dla *Nihon Kaigun* było wyszkolenie na ich pokładach licznych oficerów. Cokolwiek by jednak nie powiedzieć, *Itsukushima*, *Matsushima* i *Hashidate* były, mimo wskazanych braków, okrętami bardzo interesującymi. Paradoksalnie stanowiło o tym ich już wielokrotnie wspomniane wadliwe uzbrojenie główne. Przyszło im również pełnić służbę w ciekawych czasach – być może idąc za chińskim przysłowiem ciekawe czasy nie są dobre dla ludzi w nich żyjących, lecz z całą pewnością ich zgłębianie jest pasjonującym zajęciem dla potomnych.

## Bibliografia

- Jentschura Hansgeorg et al., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, London 1977.
- Evans David, *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1979.
- Howarth, Stephen, *The Fighting Ships of the Rising Sun: The Drama of the Imperial Japanese Navy 1895-1945*, Atheneum 1983.
- Olender Piotr, *Wojna Japońsko-Chińska na morzu 1894-1895*, Warszawa 1997.
- Gelewski Tadeusz Maria, *Jalu 1894*, Warszawa 1995.
- Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.

## SUPLEMENT

Zdobyty przez Japończyków chiński pancernik *Zhenyuan* w czasie wprowadzania do Jokosuki w lipcu 1895 roku.  
Fot. „Ships of the World”



Pancernik *Hatsuse*. Sześć pancerników eskadrowych, które stanowiły trzon japońskiej floty w czasie wojny Rosją, zostało zbudowanych w brytyjskich stocznjach w latach 1897-1902. Zamówienia na nie stanowiły solidną podstawę biznesową późniejszego sojuszu obu wyspiarskich państw. Fot. „Ships of the World”



# Sojusz brytyjsko-japoński: narodziny, wzlot i kres

Dnia 30 stycznia 1902 roku baron Hayashi Tadasu, reprezentujący przy londyńskim Dworze Świętego Jakuba interesy japońskiego cesarza Meiji (zwanego wówczas Mutsuhito), oraz minister spraw zagranicznych Henry Charles Keith Fitzmaurice, 5th Marquess of Lansdowne, podpisali traktat o przymierzu między swoimi krajami. Zwany zwykle (mimo istnienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii) sojuszem anglo-japońskim (ang. *the Anglo-Japanese Alliance*, jap. *Nichiei Dōmei*) układ ten, łączący niczym kłamrą dwie epoki, odegrać miał w dziejach obu wyspiarskich mocarstw przełomową oraz osobliwą rolę.

## Największe Imperium i najmłodsze Mocarstwo

Kontrast między Wysokimi Układającymi się Stronami był tak uderzający, że porozumienie z miejsca stało się dyplomatyczną sensacją. Z jednej strony stawało olbrzymie imperium obejmujące ćwierć globu ziemskiego, a faktycznie – z racji rozmaitych zależności i interesów – niemal pół, będące, jak dość zgodnie twierdzili i jego zwolennicy i wrogowie, największą potęgą w dziejach ludzkości. Drugą reprezentowali mieszkańcy wulkanicznych, pozbawionych wszelkich bogactw wysp, jeszcze przed pokoleniem żyjący w realiach niezbyt odbiegających od europejskiego średniowiecza i interesujący, jak się wydawało, jedynie dla wielbicieli osobliwości oraz egzotycznej sztuki. Naprawdę jednak stabilny świat, nad którego równowagą czuwało Brytyjskie Imperium przemijało, a posunięcie władarzy

tego ostatniego, acz z pozoru szokujące, było dobrze uzasadnione.

Filarem potęgi Imperium Brytyjskiego była najpotężniejsza w świecie Królewska Marynarka Wojenna (ang. *Royal Navy*) w myśl słynnej zasady *two power standard* większa (i to znacznie) od łącznych marynarek dwóch następnych najsilniejszych mocarstw morskich. Jej oceaniczna hegemonia, datująca się od czasu sławnej bitwy pod Trafalgarem, przez niemal cały wiek XIX nie była zagrożona przez jakiegokolwiek rywala. Choć od 1815 roku imperium rosło o około 100 000 mil kwadratowych rocznie, przekraczając w 1900 roku 31 milionów kilometrów kwadratowych, jego kierownicy aż do lat osiemdziesiątych nie zwiększali, lecz zmniejszali nakłady na flotę, wiedząc że i tak nikt nie jest w stanie rzucić jej rękawicy. Albion był światowym, globalnym mocarstwem, pierwszym tego rodzaju w dziejach ludzkości, choć

przesadą byłoby nazwanie go supermocarstwem, mogącym sobie z każdym pomniejszym mocarstwem poradzić. Strojąc od sojuszków w czasie pokoju (sławna zasada *splendid isolation*) z góry rezygnował z walki o hegemonię w pobliskiej Europie, zadowolając się utrzymywaniem tam zasady równowagi sił. W świecie zaś pozaeuropejskim pionierski charakter angielskiej rewolucji przemysłowej długo pozwalał Brytyjczykom na wchodzenie w swoistą polityczną i gospodarczą próżnię, pozbawioną jakichkolwiek liczących się przeciwników. Londyn był największym w świecie inwestorem, wierzycielem, bankierem i udziałowcem w handlu zagranicznym. Pod banderą Union Jacka funkcjonował światowy handel. Chińczycy uprawiali dla Anglików i Szkotów herbatę, Hindusi doglądali ich plantacji, a Argentyńczycy pasali im bydło.

Owo stabilne i luksusowe położenie zostało w sposób przykry (acz stopniowy) zakłócone w dwóch ostatnich dekadach XIX wieku. Przyczyną nie były błędy polityczne czy regres wewnętrzny, ale raptowne pojawienie się wielu rywali. Brytyjski lew zmierzyć się musiał z konsekwencjami niemal jednoczesnych wydarzeń, jakimi były zjednoczenie Niemiec i Włoch, rewolucja przemysłowa w Rosji po zniesieniu pod-

daństwa oraz rozpoczęcie ekspansji morskiej przez Stany Zjednoczone. Z owych mocarstw tylko najsłabsze Włochy, o długim wybrzeżu narażonym niemal w każdym punkcie na atak *Royal Navy* mogły chwilowo nie budzić niepokoju Whitehalu (jak nazywano – od siedziby – brytyjskie ministerstwo spraw zagranicznych). Poczynania pozostałych spowodowały bicie na alarm w utworzonym specjalnie w odpowiedzi na zagrożenie (w 1885 roku) Komitecie Obrony Imperium (ang. *the British Committee of Imperial Defence*). Sytuacja na morzach ulegała gwałtownym przemianom. Było co prawda jasne, że przynajmniej na razie, żaden z potencjalnych rywali nie może samodzielnie zagrozić hegemonii brytyjskiej. Niemniej utrzymanie podstawowej zasady *two power standard* zaczęło być wielce problematyczne.

Do groźby morskiej w dwóch przynajmniej wypadkach dochodziło w przykry sposób zagrożenie lądowe. Brytyjskie dominium Kanady, obdarzone w 1867 roku samorządem, szerokim i bezbronny frontem przytykało od dziesięciokrotnie ludniejszych Stanów Zjednoczonych, przez cały niemal wiek XIX odwróconych do sąsiada plecami, bo skoncentrowanych na kolonizacji wewnętrznej. Po zakończeniu tej ostatniej (w 1886 roku „ostatni z Indian”, wódz Apaczów Geronimo, poddał się w Kanionie Szkieletu, a Stała Granica Indiańska przestała istnieć) jasne było, że Kanada nie oprze się ewentualnej inwazji z południa i że odwojowana być może tylko po ewentualnym zwycięstwie Imperium w wojnie morskiej ze Stanami Zjednoczonymi. Starcie takie byłoby, jak słusznie oceniano w Londynie, przedsięwzięciem skrajnie niepopularnym, rujnującym finansowo i nawet w razie zwycięstwa – w które notabene nie wątpiono – nie rokującym żadnych korzyści; nikt też nie wiedział co właściwie należałoby uczynić z pobitymi Stanami Zjednoczonymi. Gdy w lipcu 1895 roku Waszyngton z nie lada tupetem wmieszał się żądając arbitrażu w spór graniczny Gujany Brytyjskiej z Wenezuelą, półoficjalny „The Times” wyjaśnił mu co prawda bez ogródek, iż „*Anglicy, a nie mieszkańcy Stanów*

*Zjednoczonych, są największą potęgą w obu Amerykach i żadnemu republikańskiemu psu nie wolno otwierać pyska do szczekania bez naszego zezwolenia*”. Rząd jednak, acz pewien, że w razie potrzeby prędko zmiecie flotę i handel USA z powierzchni mórz, wiedział też, iż niezbędnych ku temu eskadr nie da się szybko odwołać z mórz Azji i Europy. W tej sytuacji uprzejmie zdecydowano się na arbitraż, upewniwszy się zawczasu, iż przyzna on Brytyjczykom całe sporne terytorium.

Źródłem strapienia znacznie większego od „amerykańskich kuzynów” był jednak dla sterników Imperium „rosyjski niedźwiedź”. Dzięki coraz to nowym liniom kolejowym mocno dotąd teoretyczna władza cara nad wieloma emiratami Azji Środkowej stawała się władzą rzeczywistą; stale wydłużane macki torów przybliżały największą na świecie armię ku indyjskiemu sercu Imperium. Buforowa strefa, obejmująca Tybet, Afganistan, Persję oraz Turcję trzeszczała coraz bardziej pod naciskiem rosyjskim. Pod koniec stulecia wielu ekspertów za najbardziej prawdopodobną uważało wojnę Wielkiej Brytanii z Rosją o Azję Środkową. Petersburg, przygotowując się na nią, za bezcen odsprzedał Stanom Zjednoczonym swą kolonię na Alasce, uznaną w takim wypadku za niemożliwą do obrony. Londyn wiedział jednak, że w przeciwieństwie do dawnej wojny krymskiej (1854-1856) nie będzie mógł liczyć w tym starciu na żadnego sojusznika. Przeciwnie, miesiąc przed kryzysem wenezuelskim szef dyplomacji francuskiej, Gabriel Hanotaux, oficjalnie potwierdził istnienie dwuprzymierza Paryż-Petersburg. Nikt, oprócz najbardziej zainteresowanych, nie wiedział że układ owych skonfliktowanych z Wielką Brytanią państw ograniczony jest tylko do Europy.

Prócz potencjalnych pożarów w Azji i Ameryce Whitehall musiał w owym fatalnym roku 1895 stawić czoła kryzysowi południowoafrykańskiemu. Burów, po rozbiciu przez nich rzekomo „ochotniczej” wyprawy Leandra Jamesona wsparł cesarz Wilhelm II, który jednocześnie podwoił nakłady na flotę, a u boku sultana usiłował zająć miejsce zarezerwowane

dla Albionu. Najbardziej ponuro przedstawiała się jednak zgodna akcja Francji, Rosji i Niemiec (tak zwana „potrójna interwencja”) która w sierpniu pozbawiła Japonię części owoców jej zwycięstwa nad Chinami. Stała współpraca owych „mocarstw kontynentalnych” groziła Londynowi katastrofą. „Zjednoczone Królestwo – ostrzegał ponuro Pierwszy Lord Admiralicji, Roundell Palmer 1st earl of Selborne – nie będzie wkrótce samo na tyle silne, by mogło utrzymać należną mu pozycję w stosunku do USA, Rosji a zapewne i Niemiec. Zostaniemy odsunięci na bok po prostu przez ich wagę”.

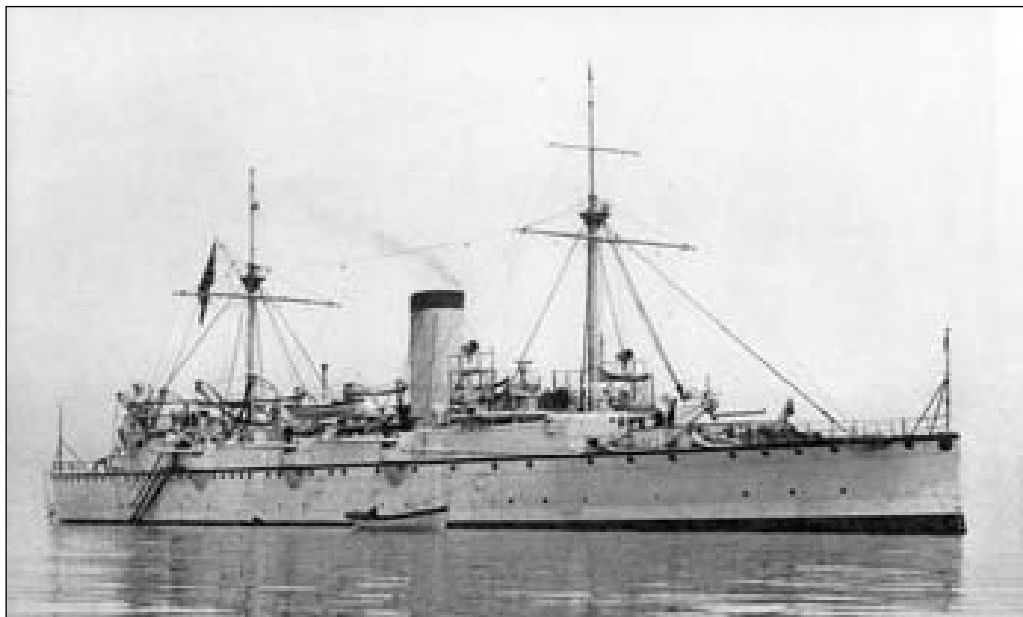
Potomek walijskich królów Arthur Talbot Gascoyne Cecil, 3rd Marquess of Salisbury, stojący na czele gabinetu złożonego z niemal samych lordów i książąt krwi, rozpoczął w tej sytuacji szereg operacji odwrotowych. Zgodziwszy się na arbitraż w sporze z Wenezuelą, oddzielnym traktatem przyznał USA całkowitą kontrolę nad przyszłym Kanałem Panamskim (który wedle wcześniejszych ustaleń miał być międzynarodowy i neutralny), przystał też na amerykańską interpretację przebiegu linii granicznej między Alaską a Kanadą. Zająwszy jawnie proamerykańskie stanowisko w czasie wojny Stanów Zjednoczonych z Hiszpanią (w 1898 roku) ostatecznie przekształcił podejrzliwych antagonistów z Waszyngtonu (uznawanych po cichu za marnotrawnych synów Imperium) w gwarantujących amerykańskie *status quo* przyjaciół. Pozwoliło to wycofać z Karaibów potrzebne gdzie indziej okręty.

### Przeciw Rosji

Takim obszarem największego zagrożenia był Daleki Wschód. Rosja, główny przeciwnik lądowy, zaczęła tu wyrastać na niebezpiecznego rywala na morzu. W latach 1895-1898 państwa dwuprzymierza podwoiły swe siły na wodach chińskich, zaś w marcu 1898 roku Petersburg zagarnął – mimo prób brytyjskiego przeciwdziałania – Port Artur. Do twierdzy dojsz miały, jak planowano, nici sławnej Kolei Transsyberyjskiej, mającej po raz pierwszy naprawdę zintegrować rosyjski Daleki Wschód z europejską częścią imperium. Tuż przed akcją rosyjską Berlin zagarnął Jiaozhou (Kiaichow), niewiele później zaś (w kwietniu) Francuzi Guanzhouwan w pobliżu swych indochińskich posiadłości. Brytyjskie lądowanie na wyspie Weihaiwei w połowie drogi między Jiaozhou a Port Arturem nie mogło tych kroków zrównoważyć. Wiosną 1898 roku Rosjanie posiadali na Dalekim Wschodzie dwa pancerniki, w kwietniu 1901 roku pięć. Tymczasem Admiralicja, wobec zbrojeń niemieckich na Morzu Pół-

**Zmiana Status Quo na morzach pod koniec XIX wieku**

Okręty liniowe	1883 rok	1897 rok
Wielka Brytania	38	62
Francja	19	36
Niemcy	11	12
Rosja	3	18
Włochy	7	12
USA	0	11
Japonia	0	7



Początki brytyjsko-japońskiej współpracy gospodarczej były jednak znacznie wcześniejsze. Krążownik *Naniwa* został zbudowany na Wyspach Brytyjskich w latach 1884-1885. Fot. „Ships of the World”

nocnym, przesunąć mogła na Pacyfik za ledwie jeden okręt tej klasy. Niemieckie pomysły aneksji Filipin, położonych tak blisko Państwa Środka, wywołały w tej sytuacji bicie na alarm w Whitehallu; odetchnięto z ulgą, gdy w 1898 roku archipelag znalazł się w rękach ugłaskanych już Amerykanów. Noty sekretarza stanu Johna Haya z 6 września 1899 roku i 3 lipca 1900, mówiące o „równych szansach” w handlu z Chinami i utrzymaniu ich terytorialnej integralności, inspirowane były skrycie przez Londyn, który udzielił im entuzjastycznego poparcia. Były jednakże tylko niepopartymi siłą świstkami papieru, a Waszyngton, ze względu na charakter swej ówczesnej polityki, nie mógł być niczym sojusznikiem. Tymczasem od 1899 roku niemal całość niedużej armii brytyjskiej utknęła w przewlekłej wojnie w Afryce Południowej. Konflikt, uważany powszechnie za haniebną, ukazał z całą mocą osamotnienie Wielkiej Brytanii. *Splendid isolation* nie była już wspaniała. Zaczęła być niebezpieczna.

Podjęte w tej sytuacji przez gabinet Salisbury'ego dwukrotne próby porozumienia z Niemcami zakończyły się całkowitym fiaskiem. Berlin nie krył satysfakcji z kłopotów sąsiada, rozpoczął budowę floty mogącej zagrozić Brytanii, ambicje Rosji (i Francji) zamierzał skierować na interesujące Brytyjczyków obszary zamorskie, sam zaś oferował co najwyżej „ścisłą i jak najpoprawniejszą neutralność”. U źródeł tej polityki leżało niewzruszone przekonanie, iż wobec jakoby nieprzecieżalnego charakteru antagonizmu między Brytanią a Francją i Rosją, Londyn będzie i tak zawsze musiał zabiegać o łaski Berlina, tym

bardziej że sojusz z USA jest *ex definitione* niemożliwy. Nie tylko Niemcy byli mocno przekonani iż – nie licząc wątpliwego wyjątku Włoch – na świecie nie ma mocarstw morskich poza już wymienionymi.

Wyjście nieortodoksyjne i szokujące świat podsunął Whitehallowi, jak się zdaje, sir Ernest Mason Satow (1843-1929). Orientalista, poseł w Tokio w latach 1895-1900 (potem przeniesiony do Pekinu) był Satow autorem klasycznego podręcznika *A Guide to Diplomatic Practice* a jednocześnie jednym z twórców nowoczesnej japonistyki, władając wymiennie językiem japońskim i tylko nieco gorzej chińskim. I on i jemu podobni od wielu lat zwracali uwagę Whitehallu, że upór z jakim egzotyczny Kraj Kwitnącej Wiśni usiłuje zbudować podstawy nowoczesnej administracji, gospodarki i armii zasługuje ze strony Zachodu na coś więcej niż uśmiech pobłażania. Nie były to apele daremne: w 1895 roku szef dyplomacji JKM John Woodhouse lord Kimberley odciał się od upokarzającej Japończyków, wspomnianej już Potrójnej Interwencji, zyskując sobie prawdziwą wdzięczność wyspiarzy. Niewiele prócz niego ludzi Zachodu zauważyło, iż triumfujący w wojnie z Chinami, a mający przed sobą wielką przyszłość admirał Tōgō Heichirō w latach 1871-1878 służył w *Royal Navy* jako kadet i że znaczna część sprzętu japońskiego pochodzi z Wielkiej Brytanii.

W istocie choć sprawcami brutalnego „otwarcia Japonii na świat” w latach 1853-1854 byli, jak wiadomo, Amerykanie, panująca na morzach Wielka Brytania bardzo prędko wysunęła się na pierwszą pozycję. Konsulowie JKM (wśród

nich młody Satow) bardzo prędko zainstalowali swe eksterytorialne placówki w najważniejszych japońskich miastach, a brytyjskie armaty od czasu do czasu poskramiały wybuchy gniewu samurajów, którzy – zdarzało się – potrafili przeciąć nieproszonych gości na pół. Japońskie klasy rządzące szybko jednak pojęły, iż jedyną ich szansą jest nie walka, a naśladowanie przybyszów. Za symptomatyczne można tu uznać losy pierwszego japońskiego premiera Itō Hirobumiego. Jako 25-letni wojownik, płonący chęcią odrabiania głów Anglików,

wraz z czterema towarzyszami wyruszył on w 1863 roku do Londynu na pokładzie brytyjskiego parowca. Wierzył iż prędkie poznanie tajemnic cudzoziemców pozwoli szybko wytepić ich do ostatniego. Nastroju samurajów na pewno nie poprawił fakt, iż angielski kapitan, pojawiwszy zbyt dosłownie powtarzane przez nich słowo *navigation* (był to jedyny wyraz angielski, jaki znali) dał im praktyczną lekcję tego rzemiosła, zatrudniwszy całą piątkę przy szorowaniu pokładu i żez. Szok doznany w zetknięciu z obcą i druzgocą wyższą (przynajmniej technicznie) cywilizacją wyleczył jednak Itō całkowicie z chęci walki z Brytyjczykami. Jako jeden z najbliższych współpracowników młodego cesarza stał się on za to współtwórcą zdumiewającej przebudowy, znanej jako Rewolucja Meiji. W jej trakcie specjaliści brytyjscy zatrudnieni zostali w pierwszym rządzie jako instruktorzy floty. Szeregi młodych samurajów, ze wspomnianym Tōgō Heichirō włącznie, wyruszyły za morze, by poznać praktyczną stronę zawodu marynarza, a potem i kapitana. Gmach wzniesionej pośpiesznie Akademii Morskiej w Tokio zbudowano z takich samych cegieł, jak jej pierwowzór w Londynie, skopiowano także regulaminy. W późniejszych latach – także podczas II wojny światowej – posiłki na okrętach cesarskich składały się z takich dań, jakie serwowano marynarzom *Royal Navy*, a jezdzone były po europejsku – nożem i widelcem.

W 1900 roku oficjalna i nieoficjalna współpraca między Londynem a Tokio była już daleko posunięta. Dlatego premier Salisbury bez wahania uznał, że to właśnie Japończycy powinni pospieszyć na



pomoc zachodniej dzielnicy poselstw, odciętej w Pekinie po wybuchu w Chinach tzw. Powstania Bokserów (naprawdę Bractwo Pięści, *Yihetuan*). Odsiecz siłami tylko brytyjskimi, rzecz naturalna wobec pierwszoplanowej pozycji Zjednoczonego Królestwa w Chinach, była wykluczona z powodu związania większości tychże sił przez Burów. Na tego rodzaju obrót sprawy nie pozwoliły wszakże mocarstwa, formalnie z powodów prestiżowych („biali” nie mogli być uratowani przez „żółtych”), faktycznie dlatego, iż same chciały położyć rękę na chińskich skarbach. Niemcy już wówczas głośno wołali, iż za Japonią stoi Whitehall. Ostatecznie Japończycy dostarczyli tylko połowę dziewiętnastotysięcznych wojsk, które 14 sierpnia zdobyły stolicę Chin. I oni, i kontyngent brytyjski (reprezentowany zresztą przez różne części Imperium) ostentacyjnie powstrzymali się od udziału w grabieży i rzeziach, w których przodowali Niemcy.

Dowodzący obroną poselstw sir Claude Maxwell Macdonald (1852-1915) dyplomata i zawodowy oficer wykształcony w Sandhurst, w październiku 1900 roku przeniesiony został do Tokio. Jako osobisty przyjaciel premiera Salisburyskiego miał wyjątkowe kontakty w brytyjskich sferach rządowych. W Londynie rozmowy, cały czas tajne, prowadził baron Hayashi Tadasu (1850-1913), samuraj z *hanu* Sakura, przed ponad trzydziestu laty student w Londynie a potem (1871-1873) tłumacz w sławnej tzw. misji Iwakury do USA i Europy. Uważany za anglofila, o manierach i umysłowości angielskiego dżentelmena, podobno członek masonerii (co znakomicie ułatwiało kontakty) wywiązał się ze swej misji nienagannie. Przedmiotem obrad było „zagadnienie rosyjskie”. Wojska cara, które wkroczyły do Mandżurii pod pretekstem tępienia tamże bokserów, swą okupację, w teorii czasową, zdążyły już przekształcić w permanentną.

Sojusz, ogłoszony, jak już wspomniano, 30 stycznia 1902 roku, stał się od początku sensacyjnym *newsem* dla wszystkich agencji prasowych. Egzotyczne państwo Azji awansowało do roli alianta największej potęgi globu. Ta ostatnia zrywała z odwieczną, żelazną zasadą niewiązania się aliansem w czasie pokoju z żadnym mocarstwem (wyjątkiem od tej reguły był tyl-

ko nierówny, datujący się od XIV wieku [!] sojusz z Portugalią).

Tekst układu mówił w preambule o uznaniu „specjalnych interesów” Wielkiej Brytanii w Chinach a Japonii tamże oraz w Korei. Jego osobliwością były artykuły I i II. Pierwszy zapowiadał neutralność jednej ze stron w wypadku zaatakowania drugiej przez pojedyncze mocarstwo. Drugi mówił, że pomoc, w postaci skierowania na odsiecz wszelkich potrzebnych sił, nastąpi w razie włączenia się w konflikt kolejnego „mocarstwa lub mocarstw”.

Innymi słowy, sojusz anglo-japoński w swej wersji pierwotnej nie przewidywał pomocy sojusznika w wypadku każdej wojny, a tylko i wyłącznie wojny *koalicyjnej*. Ta ostatnia była zmorą ciągle potężnej, ale odosobnionej Wielkiej Brytanii. Koalicja (a ściślej: koalicja potencjalna) odebrała też Japonii w 1895 roku owoce jej zwycięstwa nad Chinami (z wyjątkiem wyspy Tajwan). Obecny układ gwarantował, że podobny wypadek się nie powtórzy.

Wrażenie było jedyne w swoim rodzaju. „*My, Japończycy, niechrześcijanie, współpracujemy teraz z narodem cywilizowanym i staliśmy się liderem w utrzymaniu pokoju na Wschodzie*” triumfował w parlamencie cesarskim jeden z posłów. Inny był bardziej bezpośredni. Japonia, oznajmił „*czuła się niczym biedak, który poślubił dziedziczkę fortuny i skakał z radości przez całą swoją wieś*”.

Na królewską koronację Edwarda VII przybył w sierpniu 1902 roku na pokładzie okrętu wojennego *Asama* książę Komatsu. Król wizytował jednostkę i odbył z jej dowódcą, wiceadmirałem Ijūin Goto, „*rozmowę dwóch admirałów*”. W cieniu tych grzeczności odbywano negocjacje mniej ceremonialne. Tajny protokół do sojuszu przewidywał, że obie strony otworzą swe bazy dla okrętów sojusznika i będą „*jak długo tylko możliwe*” utrzymywać na Pacyfiku flotę większą od floty jakiegokolwiek mocarstwa trzeciego.

Wojna rosyjsko-japońska rozpoczęła się w lutym 1904 roku dając od razu powodzenie wyspiarzom w ich zuchwałych atakach na armię i flotę cara. Sukcesy te wszakże umożliwione były zlokalizowaniem konfliktu przez sojusz zwycięzcy z Wielką Brytanią. Interwencji tej ostatniej obawiali się

najbardziej rozważni z rosyjskich mężów stanu, jak Siergiej Witte. Płynąca do Port Artura wokół Afryki i Azji rosyjska armada (Brytyjczycy zamknęli przed nią Kanał Sueski) zaopatrywała się, jak wiadomo, w koloniach francuskich. Czy tego rodzaju pomoc, wszechstronną, acz niebojową, nie można było czasem uznać za *casus foederis* w myśl art. II sojuszu („udział drugiego mocarstwa po stronie Rosji”)? Paryż dopiero co, bo w kwietniu 1904 roku, zawarł długo oczekiwane, antyniemieckie „serdeczne porozumienie” (fr. *entente cordiale*) z Londynem. Przez zbyt jaskrawe poparcie dla Rosji owa przyjaźń mogła lec w grzechach. Francuskim politykom cierpła skóra na myśl, że Japończycy mogą z premedytacją stworzyć *casus foederis* ostrzeliwując eskadry rosyjskie na wodach francuskich. Flota cesarska nie uciekła się do tego kroku. Być może dlatego Royal Navy zdobyła się na jedyny w swoim rodzaju gest. Na krótko przed sławną bitwą pod Cuszimą (jap. Tsushima) brytyjski attaché morski podarował admirałowi Tōgō świeżo wynalezione celowniki optyczne, usprawniające ogromnie kierowanie ogniem (do tej pory w cel trafiało mniej niż 1% pocisków). Prosił o ich „*przetestowanie w warunkach bojowych*”. Uprzejmy Japończyk zaprosił kolegę na pokład swego okrętu flagowego – pancernika *Mikasa*.

Cuszima zmieniła diametralnie stosunek sił na wodach Pacyfiku. Ewentualna, coraz mniej zresztą prawdopodobna (zwłaszcza po *entente cordiale*) koalicja Niemiec i Dwuprzymierza była na Dalekim Wschodzie słabsza od samej tylko Japonii. Trzecie miejsce, po flocie królewskiej i cesarskiej, zajęła marynarka USA.

Zauważyć warto, że flota, która pobiła Rosjan, stanowiła w ogromnej mierze świadomą kopię *Royal Navy*. Brytyjskie było w niej umundurowanie, dystynkcje, morskie obyczaje, uzbrojenie i taktyka bitewna. Ci z dowódców, którzy nie studiowali w samej Anglii, uczyli się wojować u brytyjskich doradców w Japonii – najpierw Archibalda Douglasa, potem L.P. Williama i Johna Ingellsa. Okręty Tōgō powstawały w Anglii, głównie u Armstronga w Elswick i Vickersa w Barrow. Wyjątki były wyjątkami potwierdzającymi regułę. Na przykład krążowniki *Kasuga* i *Nisshin*, budowane we Włoszech formalnie dla Ar-

Stosunek sił morskich na Dalekim Wschodzie w 1905 ROKU

	Sojusz Anglo-Japoński		Rosja, Francja, Niemcy	
	przed Cuszimą	po Cuszimie	przed Cuszimą	po Cuszimie
flota				
pancerniki	9 (5+4)	10 (5+5)	7 (7+0+0)	0
krążowniki	13 (5+8)	13 (5+8)	10 (5+3+2)	7 (2+3+2)
Inne	2 (0+2)	5 (0+5)	6 (4+2+0)	2 (0+2+0)

gentyny zostały już po wybuchu wojny wykupione w Genui i dostarczone do Japonii przez brytyjskich agentów.

Jeszcze przed podpisaniem w amerykańskim Portsmouth traktatu, kończącego wojnę na Dalekim Wschodzie, sojusz brytyjsko-japoński odnowiony został w zmodyfikowanej wersji. Po Cuszimie rewanż Rosjan w Azji Wschodniej wydawał się co prawda nieprawdopodobny, ale mógł (jak się obawiano) nastąpić w Indiach, zwłaszcza po wkroczeniu Brytyjczyków do Tybetu (w 1904 roku). 17 maja 1905 roku Lansdowne zwrócił uwagę Hayashiego iż bez pomocy Londynu Japonia – w razie nowej wojny – może nie wytrzymać naporu wszystkich sił Rosji, która w latach 1904-1905 z różnych przyczyn (logistyka, rewolucja) użyła tylko części swoich zasobów. Za *casus foederis* proponowano uznać atak jednego tylko mocarstwa, pod warunkiem, że parasol ochronny aliansu obejmie Indie. Wersję sojuszu w tej właśnie postaci podpisano 12 sierpnia 1905 roku. Oba państwa podniesiono do niezmiernie prestiżowej (zwłaszcza dla Tokio) rangi ambasad, co oznaczało formalne „pasowanie Japonii na mocarstwo”. Hayashi, od 1902 roku

wicehrabia, uhonorowany został przez cesarza pełnym tytułem hrabiowskim. Sam cesarz Mutsuhito, przewodzący skokowi Japonii w nowoczesność, otrzymał Order Podwiązki z rąk króla Edwarda VII.

Flota rosyjska leżała teraz na dnie Morza Japońskiego. Niemcy w mało wyszukany sposób dawali do zrozumienia że mocarstwo tego rodzaju, bezsilne na morzach, nie nadaje się na sojusznika przeciw Wielkiej Brytanii. Nadawało się jednak na sojusznika dla Wielkiej Brytanii. W istocie Whitehall potrafił w ciągu ledwie dwóch lat doprowadzić do porozumienia z niegroźnym już w Azji, ale wciąż potężnym w Europie Petersburgiem. Sławny układ brytyjsko-rosyjski z 31 sierpnia 1907 roku (będący furtką do późniejszej wojennej współpracy) poprzedzony został przez analogiczny układ rosyjsko-japoński z 30 lipca. Nieco wcześniej, 10 czerwca, podobny traktat zawarło Tokio z Paryżem.

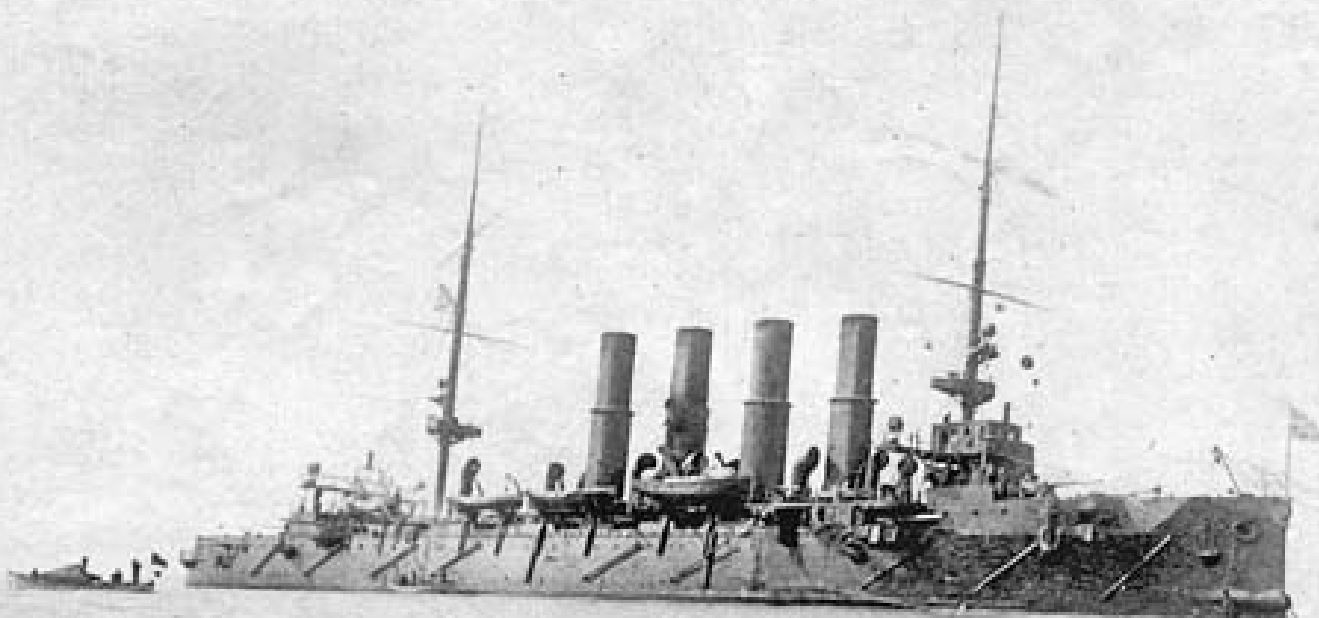
Poza systemem pozostawały ciągle Stany Zjednoczone. Ogromny wzlot potęgi japońskiej był dla Waszyngtonu, dotąd raczej projapońskiego, przykrą niespodzianką. Było jasne, że w razie uderzenia Tokio na Filipiny marynarka amerykańska,

wobec ogromnych odległości, nie zdoła wyruszyć ku wyspom, wydać bitwy i (w razie niepowodzenia) powrócić. Dokonując demonstracji siły, prezydent Theodore Roosevelt wysłał w 1907 roku tzw. „Białą Flotę” w propagandowy rejs naokoło Pacyfiku. Amerykanie witani byli owacyjnie w Nowej Zelandii, Australii i – bardzo uprzejmie – w Japonii. Do zwiedzania okrętów wręcz zachęcano. Jak dziś wiadomo, w bezpiecznym odosobnieniu i między sobą uczestnicy sojuszu nie żalowali kąśliwych uwag. Ułatwiające życie jankeskim marynarzom wszechobecne drzwi wodoszczelne mogły w warunkach bojowych tragicznie uniemożliwić ewakuację z tonących okrętów, a równie liczne elektryczne żarówki działać jak szrapnele w razie uderzenia pocisku. Armadzie USA towarzyszyły zresztą wycarterowane transportowce brytyjskie, ponieważ rząd USA nie miał dość węglowców by obsłużyć swój propagandowy rejs. Zdaniem wielu, ośmieszało to ambicje USA, pokazując kto realnie panuje na morzach.

(ciąg dalszy na stronie 32)

Japoński pancernik *Kashima*. Kolejny produkt brytyjski powstały na zlecenie rządu japońskiego. Jego budowę rozpoczęto w czasie wojny japońsko-rosyjskiej, a zakończono w 1906 roku. Żywy wyraz pomyślnego aliansu Kraju Kwitnącej Wiśni z Albionem. Fot. „Ships of the World”





# Bitwa pod Chemulpo 9 lutego 1904 roku

## Wprowadzenie

Triumf Japonii w wojnie z Rosją stoczonej w latach 1904-1905 stanowi symboliczny moment uzyskania przez nią 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.

Wojna japońsko-rosyjska rozpoczęła się 6 lutego 1904 roku (wszystkie daty w niniejszym tekście zostały podane według kalendarza gregoriańskiego) od zajęcia w Cieśninie Koreańskiej rosyjskiego statku *Jekatierinosław* przez japoński krążownik *Saiyen*. Pomimo przejścia przez wroga jeszcze kilku innych carskich statków, do rosyjskich sił zbrojnych informacja o tym, że znajdują się w stanie wojny dotarła dopiero 9 lutego, w chwili 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. 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.

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 – Imperium Rosyjskim. To ostatnie dysponowało ogromną przewagą w siłach zbrojnych, ale nade wszystko przewyższało konkurenta potencjałem gospodarczym i demograficznym. A przy tym nie miało problemu z brakiem wszelkich surowców niezbędnych do prowadzenia wojny, co było piętą achillesową przeciwnika. Nawet zatem uwzględniając archaiczność systemu władzy w państwie carów oraz wszechogarniającą korupcję i nepotyzm wydawało się, że Japończycy zostaną po prostu zmiażdżeni.

Kraj Kwitnącej Wiśni miał jednak po swej stronie kilka cennych atutów, które umiejętnie wykorzystane i przy odrobinie uśmiechu losu, mogły zgutować 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. Jednak to tylko pozory. Dzięki swemu położeniu geograficznemu mogła ona skierować się na podbój nie jakiś odległych zamorskich lądów, lecz w bezpośrednie sąsiedztwo. Podporządkowując sobie terytorium 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.

Rosjanie mieli w 1904 roku ogromne zasoby, przewyższające i to znacznie wszystko co mogła im przeciwstawić Japonia, jed-

nak 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 zza Uralu na Daleki Wschód. Pierwszą była droga morską przez Bałtyk, Atlantyk i Ocean Indyjski. Poza długością, miała ona i tę wadę, że położenie Wysp Japońskich praktycznie odcinało ją od rosyjskich portów w Azji. Drugą była również droga morską 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 publicznych 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. Konceptcja 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 zdolają 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.

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 Chemulpo, które miały zabezpieczyć przyczółek do lądowania kolejnych oddziałów cesarskiej armii.

## Chemulpo

Koreańskie miasto Chemulpo (obecnie Inczhon) stanowiło na początku XX wieku jedno z najważniejszych portów tego kraju. Jego znaczenie wynikało z bliskiej lokalizacji względem Seulu – stolicy Królestwa Korei. Dodatkowo wzmacniał je fakt, że Chemulpo znajdowało się w pobliżu granicy stref wpływów między Japonią – dotąd zainteresowaną przede wszystkim południową częścią Półwyspu Koreańskiego, a Rosją – dotąd zainteresowaną głównie północną częścią tegoż półwyspu. Owa granica przebiegała bowiem wzdłuż równoleżnika 38°, czyli tam gdzie przebiega obecna linia demarkacyjna między Koreą Południową a Koreą Północną.

Zarówno położenie geograficzne jak i portowa funkcja doskonale predestynowały Chemulpo do roli bazy wyjściowej dla wojsk japońskich zamierzających opanować Koreę i Mandżurię. Szybkie podporządkowanie tej pierwszej wymagało bowiem zajęcia Seulu i „zaopiekowania” się koreańską rodziną królewską. Wejście na terytorium chińskie wiązało się z koniecznością przełamania oporu armii rosyjskiej, to zaś wymagało konieczności skoncentrowania na kontynencie azjatyckim stosownej ilości japońskich wojsk lądowych. Posiadanie Chemulpo dawało Japonii doskonały port do wyładunku posiłków i zaopatrzenia z wysp macierzystych dla jej armii inwazyjnej walczącej na kontynencie.

W tak ważnych portach jak Chemulpo mocarstwa kolonialne starały się być stale militarnie obecne. Podobną politykę stosowano wobec Chin i nie tylko. Państwa azjatyckie, którym udało się utrzymać formal-

ną niepodległość były naciskane ze strony wszystkich konkurujących kolonialistów i musiały się z tym pogodzić, gdyż utrzymanie równowagi między „gośćmi” było jedyną, choć niepewną gwarancją utrzymania swego statusu podmiotu prawa międzynarodowego.

Banderę każdego mocarstwa reprezentowały okręty zwane potocznie stacjonarami, a to ze względu na fakt, że ich główną funkcją było... stać i dać się zauważyć innym. Okręty te miały zapewniać poczucie bezpieczeństwa dla dyplomatów i kupców swego kraju, lecz ich rzeczywistą rolę była demonstracja siły. Przekaz z owej demonstracji mówił:

- 1) jesteśmy w tym kraju obecni;
- 2) mamy w nim swoje interesy;
- 3) jesteśmy zdeterminowani by owych interesów bronić.

Jednak w przypadku tych mocarstw kolonialnych, którym brak było woli lub sił do zbrojnego przeciwstawienia się aspiracjom innych konkurentów na danym terytorium przekaz ograniczał się do stwierdzenia „skoro nie zamierzacie naszych interesów uszanować, to przynajmniej nie zapomnijcie przeprosić”. Opinia publiczna w metropoliach imperiów kolonialnych była niezwykle czuła na punkcie swej dumy i prestiżu. Jeśli nawet nie miała ochoty walczyć o jakiś odległy kraik to sytuacja mogłaby się łatwo zmienić, gdyby agresywny konkurent nie dochował stosownej formy. Dlatego najeżdżca by nie narazić się innym mocarstwom dbał o bezpieczeństwo i dobytek ich obywateli (czasem lepiej niż o własnych) oraz oddawał stosowne honory ich przedstawicielom i banderom, zawsze dbając o stosowne formuły dyplomatyczne.

W przededniu interesującego nas konfliktu w Chemulpo stacjonowała całkiem spora grupa okrętów stacjonarnych: Imperium Brytyjskie reprezentował krążownik *Talbot*, Imperium Francuskie reprezentował krążownik *Pascal*, bardzo skromne Imperium Włoskie reprezentował krążownik *Elba*. Także Stany Zjednoczone miały tu kanonierkę *Vicksburg* i transportowiec *Zaffiro*. Nie mogło nie być również przedstawicielstw głównych adversarzy. Rosja utrzymywała w Chemulpo aż trzy jednostki – krążownik *Wariag*, kanonierkę *Koriejec* i transportowiec *Sungari*, a Japonia krążownik *Chiyoda*. Sami Koreańczycy mieli jedynie uzbrojony statek *Yobu*. Zauważmy, że Brytyjczycy sympatyzowali z Japończykami, podczas gdy Francuzi z Rosjanami, co wobec braku głębszego zainteresowania ze strony amerykańskiej i włoskiej gwarantowało pełną neutralność wszystkich bezpośrednio niezaangażowanych w wojnę japońsko-rosyjską. Tabela nr 1 przedstawia



charakterystykę bojową rosyjskich okrętów skoncentrowanych w Chemulpo w dniu 9 lutego 1904 roku.

### Początek wojny

6 lutego siły główne Połączonej Floty zdążające pod Port Artur opuściły bazę morską Sasebo, kierując się na Morze Żółte. Po drodze, 7 lutego około godz. 16:30 oddzieliły się okręty przeznaczone do ataku na Chemulpo. Składały się z 16 jednostek, w tym: 1 krążownik pancerny, 4 krążowniki pancernopokładowe, 8 torpedowców i 3 transportowce.

Prowadził je kontradmirał Uryū Sotokichi, dowódca 4. Flotylli (jap. *Dai Yon Sentai*).



Rosyjska kanonierka *Koriejec* – nikłe wsparcie dla *Wariaga* w starciu z 9 lutego 1904 roku, choć teoretycznie uzbrojona była w 2 działa budzącego szacunek kalibru 203 mm. Fot. zbiory Anatolija Odajnika

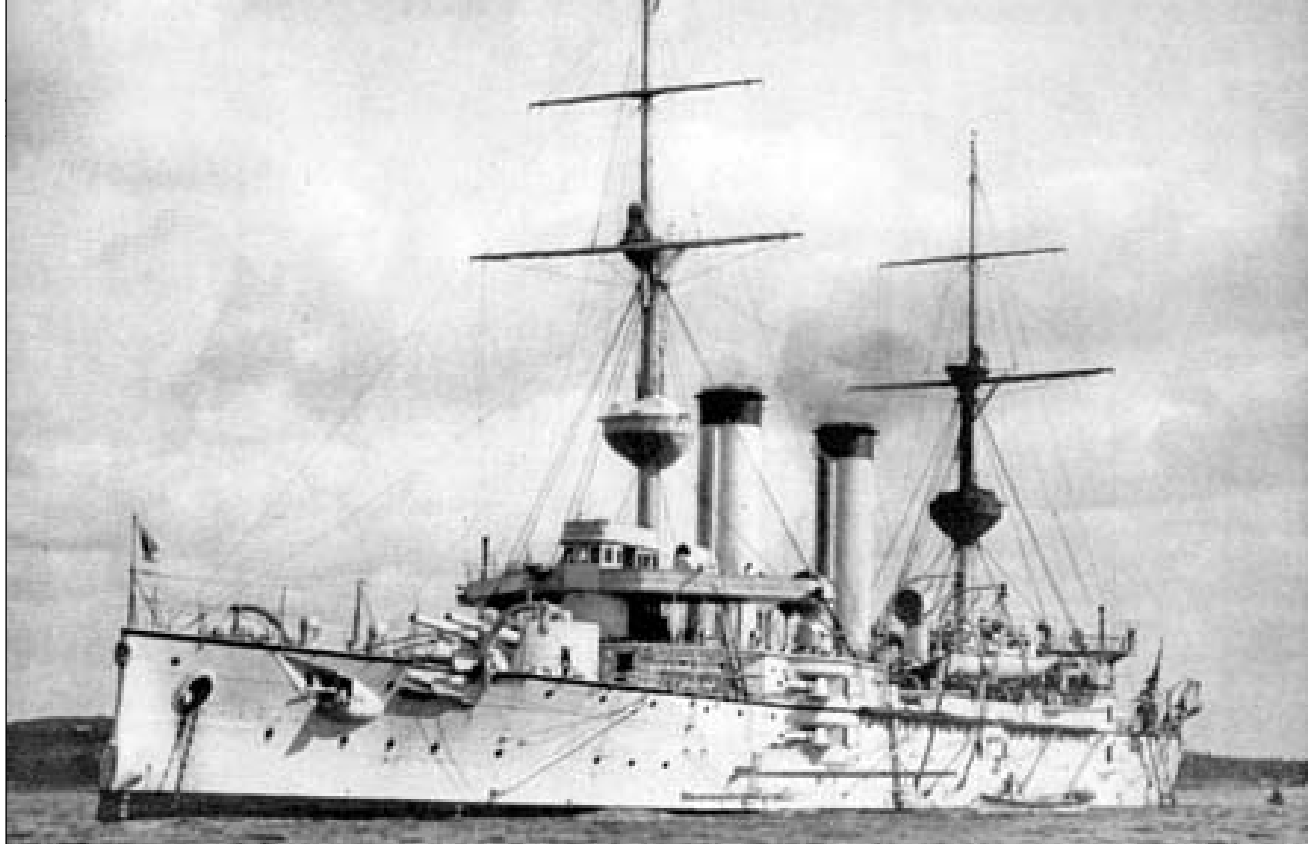
**Tabela nr 1. Okręty rosyjskie uczestniczące w bitwie pod Chemulpo**

krążownik <i>Wariag</i>	
wyporność normalna	7135 t
prędkość maksymalna	23 w
uzbrojenie artyleryjskie	12×152 mm 12×75 mm 8×47 mm 2×37 mm
uzbrojenie torpedowe	6×381 mm
kanonierka <i>Koriejec</i>	
wyporność normalna	1355 t
prędkość maksymalna	13 w
uzbrojenie artyleryjskie	2×203 mm 1×152 mm 4×107 mm 2×47 mm 4×37 mm
uzbrojenie torpedowe	1×381 mm

**Tabela nr 2. Japońskie okręty uczestniczące w bitwie pod Chemulpo**

krążownik <i>Asama</i>	
wyporność normalna	9855 t
prędkość maksymalna	22 w
uzbrojenie artyleryjskie	4×203 mm 14×152 mm 12×76 mm 8×47 mm
uzbrojenie torpedowe	4×457 mm
krążownik <i>Naniwa</i>	
wyporność normalna	3710 t
prędkość maksymalna	19 w
uzbrojenie artyleryjskie	8×152 mm 2×57 mm 6×47 mm
uzbrojenie torpedowe	4×356 mm

krążownik <i>Takachiho</i>	
wyporność normalna	3710 t
prędkość maksymalna	19 w
uzbrojenie artyleryjskie	8×152 mm 2×57 mm 6×47 mm
uzbrojenie torpedowe	4×356 mm
krążownik <i>Nitaka</i>	
wyporność normalna	3420 t
prędkość maksymalna	20 w
uzbrojenie artyleryjskie	6×152 mm 10×76 mm 4×42 mm
krążownik <i>Akashi</i>	
wyporność normalna	2800 t
prędkość maksymalna	20 w
uzbrojenie artyleryjskie	2×152 mm 6×120 mm 10×47 mm 4×42 mm
uzbrojenie torpedowe	4×381 mm
krążownik <i>Chiyoda</i>	
wyporność normalna	2440 t
prędkość maksymalna	19 w
uzbrojenie artyleryjskie	10×120 mm 14×47 mm
uzbrojenie torpedowe	3×356 mm
torpedowce typu <i>Hayabusa</i>	
wyporność normalna	155 t
prędkość maksymalna	28 w
uzbrojenie artyleryjskie	1×57 mm 2×42 mm
uzbrojenie torpedowe	3×457 mm



Japoński krążownik pancerny *Asama* – okręt flagowy kontradmirała Uriu Sotokichi w bitwie pod Chemulpo. Uzbrojony w 4 działa 203 mm oraz 14 dział 152 mm – sam jeden dysponował potencjałem wystarczającym do rozbicia całej rosyjskiej eskadry zgromadzonej w tym porcie.

Fot. „Ships of the World”

Owa flotylla stanowiła trzon jego zespołu, a składała się z 4 krążowników pancernopokładowych: *Akashi*, *Naniwa*, *Niitaka* i *Takachiho*. Oślaniały ją dwa dywizjony torpedowców. 9. Dywizjon Torpedowców (jap. *Dai Kyū Tei Tai*) składał się z 4 jednostek: *Aotaka*, *Hato*, *Kari* i *Tsubame*. 14. Dywizjon Torpedowców (jap. *Dai Jūyon Tei Tai*) składał się z 4 jednostek: *Chidori*, *Hayabusa*, *Manazuru* i *Kasasagi*. 4. Flotylla i 9. Dywizjon Torpedowców wchodziły etatowo w skład 2. Floty, zaś 14. Dywizjon Torpedowców przynależał do 1. Floty. Aby wzmocnić siłę ognia zespołu wiceadmirał Tōgō przydzielił mu dodatkowo krążownik pancerny *Asama*, nominalnie podległy 2. Flotylli (jap. *Dai Ni Sentai*) działającej w ramach 2. Floty. Kontradmirał Uriu uczynił go swym tymczasowym okrętem flagowym, miał krążownika *Naniwa*, który pełnił ów honor na co dzień.

Nie dość na tym, do zespołu Uriu miał dołączyć krążownik pancernopokładowy *Chiyoda* z 6. Flotylli (jap. *Dai Roku Sentai*) działającej w ramach 3. Floty. Jak wspomniano został on uprzednio wysłany do Chemulpo, by obserwować poczynania rosyjskie i koreańskie w tym mieście i na wodach do niego przyległych.

Głównym zadaniem zespołu kontradmirała Uriu było eskortowanie 3 transportowców: *Dairen Maru*, *Otaru Maru* i *Eijō Maru* przewożących ponad 2,5 tysiąca żołnierzy mających dokonać desantu w Chemulpo i zabezpieczyć port dla dalszych transportów wojsk inwazyjnych. Japoński dowódca miał też zapewnić bezpieczeń-

stwo lądującym oddziałom od strony morza. Miał świadomość, że w rejonie Chemulpo może napotkać okręty rosyjskie. Zagrożenie z ich strony musiało zostać wyeliminowane. Tabela nr 2 (na str. 21) przedstawia charakterystykę bojową japońskich okrętów skoncentrowanych do ataku na Chemulpo w dniu 9 lutego 1904 roku.

Wieczorem 8 lutego zespół wiceadmirała Tōgō zbliżył się do Port Artur z głównymi siłami, na które składało się: 6 pancerników eskadrowych, 5 krążowników pancernych, 4 krążowniki pancernopokładowe, 2 kanonierki torpedowe oraz 18 kontrtorpedowców. Wówczas wydzielono niszczyciele, które ruszyły na spodziewane kotwice rosyjskich okrętów na redzie Port Artur. Ich akcja zakończyła się bezsprzecznie japońskim sukcesem, pomimo że nie zatonał ani jeden rosyjski okręt. Jednak 3 ciężkie jednostki zostały poważnie uszkodzone, w tym 2 pancerniki *Cesarijewicz* i *Retwizan* oraz krążownik pancernopokładowy *Pallada*. Japończycy mieli co prawda dwa uszkodzone niszczyciele, lecz nie ponieśli strat w ludziach.

Nad ranem wiceadmirał Tōgō postanowił zbliżyć się z ciężkimi okrętami do Port Artur i sprawdzić rezultaty ataku torpedowego bojem. Rosjanie przewidzieli japoński manewr i ruszyli ze swego kotwiczowiska, z zamiarem zajęcia pozycji wyczekującej pod osłoną artylerii nadbrzeżnej. Rosjanie mogli przeciwstawić Japończykom jedynie 5 sprawnych pancerników, 1 krążownik pancerny i 3 krążowniki pancernopokładowe. Taktyka wroga stała się dla Tōgō szyb-

ko oczywista. Po południu zarządził zmianę kursu na oddalenie od rosyjskiej bazy, ciekawo, 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. Pojedynek artyleryjski nie poczynił wielkich strat po obu stronach. Japończycy uzyskali jednak nieco więcej uszkodzając krążownik pancernopokładowy *Nowik*.

W sumie japoński atak na Port Artur 9 lutego 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. Ale należy również pamiętać, że dzięki poważnemu ograniczeniu swobody manewru rosyjskiej floty Japończycy uzyskali wolną rękę w przerzuceniu 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.

### Preludium

Do licznych błędów popełnionych przez stronę rosyjską tuż przed wybuchem konfliktu z Japonią należy zaliczyć i ten, że pomimo narastania napięcia wojennego nie odwołano z Chemulpo okrętów. Było oczywiście, że Japończycy podejmą próbę ich odciążenia od Port Artur i przejścia lub zniszczenia, a mimo to wciąż stały w koreańskim porcie w oczekiwaniu na nie wiadomo co. Szczególnie naganne było pozostawienie tam tak cennego okrętu jakim był krą-

żownik pancernopokładowy *Wariag*. Był to okręt duży, nowy i dość nowoczesny jak na tamte czasy, mógł stanowić cenne wzmocnienie dla głównych sił floty rosyjskiej skoncentrowanych w Port Artur. Zaprzeczono jednak na to szansę. Gdy zespół kontradmirała Uryū podchodził pod Chemulpo *Wariag*, wraz z kanonierką *Koriejec* i transportowcem *Sungari*, wciąż pozostawał w koreańskim porcie. Z takiego prezentu Japończycy nie mogli zrezygnować, odcięta grupa carskich okrętów musiała zostać w ten lub inny sposób unieszkodliwiona.

Nad ranem 8 lutego zespół Uryū dotarł w okolice wysepki Baker u wejścia do kanału prowadzącego na redę wewnętrzną Chemulpo. Tu czekał już krążownik *Chiyoda*, który w nocy opuścił koreański port by dać znać nadchodzącym o tym co w nim się dzieje. Uryū spodziewał się rosyjskiej obecności, zatem nie mogło to wpłynąć na zmianę planów operacyjnych. Około godz. 14:00 japoński zespół wszedł do cieśniny prowadzącej na redę Chemulpo, jedynie 14. Dywizjon Torpedowców pozostał na zewnątrz. Niebawem dołączyła do niego kanonierka *Chihaya* eskortująca rosyjski przyczółek statku *Argun*. Kanonierka ta wchodziła w skład 2. Flotylli, gdzie pełniła zwykle funkcję awiza.

Wchodzące do Chemulpo okręty japońskie niespodziewanie napotkały wychodzącą z niego kanonierkę *Koriejec*, która przewoziła pocztę dyplomatyczną, co było szczególnie istotne wobec odcięcia przez Japończyków połączeń telegraficznych już 6 lutego. Dostrzegli oni rosyjski

okręt o godz. 16:20, tuż po minięciu wysepki Yodolmi, znajdujące się na początku wejścia do kanału prowadzącego do koreańskiego portu. Dla obu stron spotkanie w tym miejscu było pewnym zaskoczeniem. Uryū nakazał 9. Dywizjonowi Torpedowców dokonać pozorowanego ataku na Rosjanina, celem zmuszenia go do zawrócenia. Nie chciał pozwolić na wymknięcie się jednostki na otwarte wody. *Koriejec* uchylał się od możliwego ataku, a nie mając pełnego rozeznania w sytuacji politycznej i militarnej oddał jedynie dwa strzały ostrzegawcze, po czym zawrócił do Chemulpo. Japończycy ponieśli jednak pewną stratę, gdyż torpedowiec *Tsubame* osiadł w czasie pozorowanej akcji na mieliźnie poważnie uszkadzając kadłub, choć bez zagrożenia dla żywotności jednostki. Ponieważ obie strony jedynie pozorowały akcje bojowe, nie można jeszcze mówić o rozpoczęciu bitwy pod Chemulpo. Ta miała się rozegrać dopiero nazajutrz.

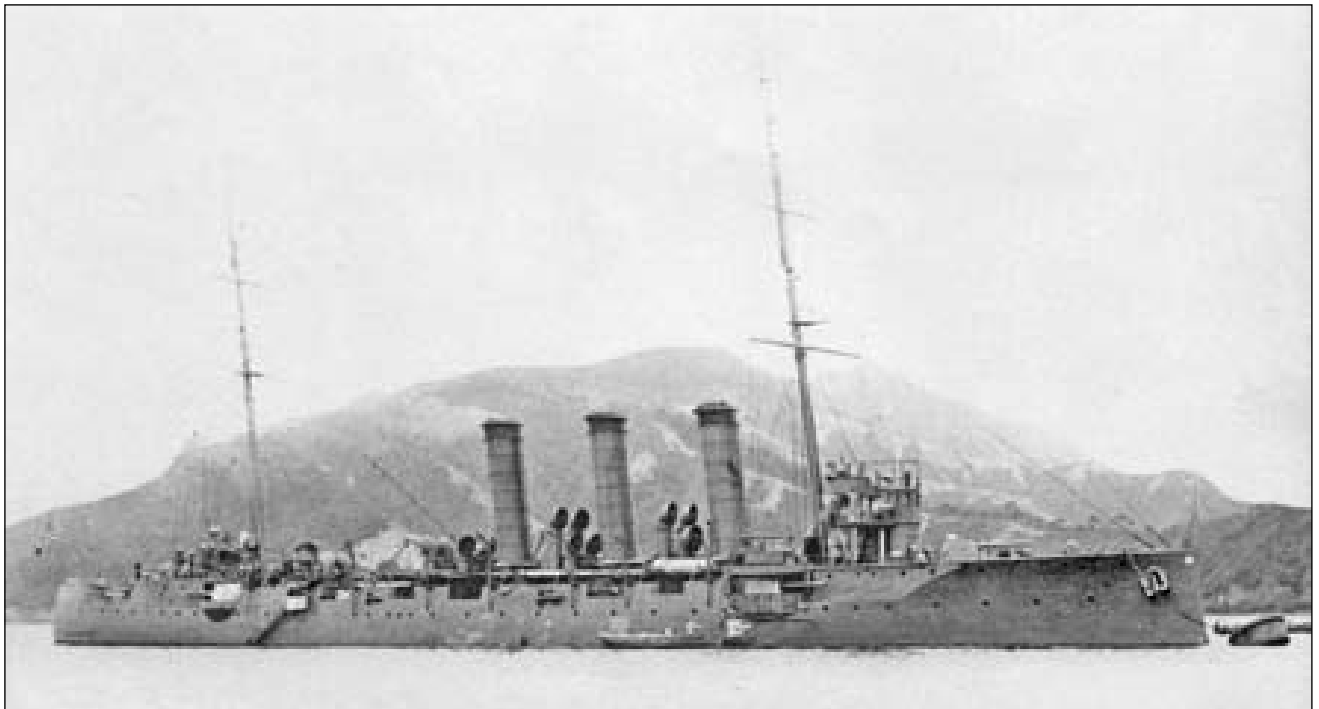
Wszedłszy na redę Uryū nakazał rozpoczęcie wysadzania wojsk z transportowców na ląd. Operacja desantu rozpoczęła się 8 lutego o godz. 17:00 i trwała do godz. 02:30 już 9 lutego. Rosjanie obserwowali akcję wroga, lecz nie przeciwdziałali, gdyż posiadane rozkazy zabraniały przeciwstawiania się akcjom desantowym jeśli odbywały się na południe od 38° równoleżnika. Przypomnijmy, Rosjanie wciąż nie wiedzieli, że znajdują się już faktycznie w stanie wojny.

Dopiero po zakończeniu lądowania kontradmirał Uryū powiadomił rosyjskiego konsula w Chemulpo, że oba kraje toczą wojnę i w związku z tym żąda on by

rosyjskie okręty poddały się lub opuściły port. Informacja ta dotarła do dowódcy krążownika *Wariag* komandora Wsiewołoda Rudniewa około godz. 08:00. Z racji starszeństwa stał on teraz na czele rosyjskiego zespołu złożonego z jego krążownika, kanonierki *Koriejec* i transportowca *Sungari*. Natychmiast musiał zdać sobie sprawę z dramatycznej sytuacji w jakiej jego trzy jednostki się znalazły. Wobec miażdżącej przewagi przeciwnika ich los był w zasadzie przesądzony. Rudniew musiał jedynie odpowiedzieć na pytanie w jakim stylu... ma odnieść klęskę.

Rosyjski dowódca miał potencjalnie cztery możliwości. Po pierwsze, mógł skapitulować. Wyjście to jednak nie wchodziło w rachubę i zdawali sobie z tego sprawę wszyscy. Poddanie się bez walki godziłoby w honor dowódcy i rosyjskiej bandery, a co gorsza oznaczałoby przejście jego okrętów przez wroga, a tym samym dodatkowe wzmocnienie jego floty. Po drugie, mógł dokonać samozatopienia. Trójka jednostek nie trafiłaby w ręce japońskie, choć z czasem mogłaby zostać wydobyta, jednak i takie rozwiązanie bez podjęcia walki musiałoby zostać uznane za niedopuszczalne. Nawet jeśli Rosjanie nie mieli szans na zwycięstwo, to mogli chociaż postarać się o zadanie wrogowi jak największych strat. Trzecią możliwością byłoby zatem podjęcie walki w porcie. Rosyjskie okręty mogłyby ustawić się prostopadłe do kanału wejściowego na redę i oczekiwać nieuchronnego nadejścia Japończyków. Miałoby to tę niewątpliwą zaletę, że ograniczałoby korzyści jakie Uryū

Japoński krążownik *Niitaka*. 4. Flotylla, w skład której wchodził wspierała incydentalnie działania *Asamy* 9 lutego 1904 roku. Fot. „Ships of the World”



posiadał w postaci przewagi liczebnej, gdyż Rosjanie ustawiliby słynną kreskę poziomą w literze T. Czwartą możliwością było wyjście z portu i podjęcie próby przerwania się. Jednak wobec przewagi wroga i łatwości zablokowania wąskiego kanału wejściowego było to rozwiązanie całkowicie nierealne, a pozbawiało Rosjan jedynych atutów jakie mogli wykorzystać w swojej sprawie, a które zapewniało przyjęcie rozwiązania trzeciego.

Japończycy w oczekiwaniu na rosyjską odpowiedź wycofali się z redy Chemulpo. Transportowce w osłonie torpedowców oddaliły się od akwenu walki. Krążowniki pozostały w wrót kanału wyjściowego w gotowości do przechwycenia rosyjskich okrętów w razie próby wyjścia w morze.

## Bitwa

Spośród czterech wyżej wspomnianych rozwiązań komandor Rudniew wybrał wyjście z portu i podjęcie próby przebicia się przez japońską blokadę. Bez wątpienia była to decyzja błędna. Rosyjski dowódca znał w przybliżeniu skład zespołu wroga. Kontradmirał Uryū zapewne nie ukrywał przed konsulem carskim swej ogromnej przewagi, w jego interesie było zastraszenie wroga i w miarę możliwości przejście lub zatopienie jego okrętów w porcie, gdzie łatwo można było je wydobyć i wyremontować. Tor wodny z Chemulpo był stosunkowo wąski, Japończycy musieliby być ślepi i głusi żeby przeoczyć wychodzących Rosjan, nie było na to szans nawet w nocy.

Trudno racjonalnie uzasadnić decyzję Rudniewa. Być może obawiał się o morale swych podwładnych w sytuacji przyjęcia walki w porcie. Jego marynarze mieliby wówczas pełną świadomość skazania

Japoński krążownik *Chiyoda* – stacjoner w Chemulpo w okresie poprzedzającym starcie na wodach prowadzących do tegoż koreańskiego portu.

na zagładę, co mogłoby ujemnie wpłynąć na ich gotowość do poświęceń. Postawa Rosjan w czasie pierwszych miesięcy wojny wcale jednak nie wskazuje by ich duch walki był aż tak niski, żeby dowódca nawet w tak dramatycznej sytuacji nie zdołał utrzymać dyscypliny. Rudniew mógł jednak uznać, że wizja wyrwania się z matni podziała mobilizująco na jego załogi, choć sam wiedział o jej iluzoryczności. Może być jednak i tak, że rosyjski dowódca po prostu źle ocenił sytuację.

W każdym razie Rudniew postanowił pozostawić transportowiec *Sungari* w Chemulpo (najprawdopodobniej z rozkazem samozatopienia w przypadku próby przejścia przez wroga), a sam poprowadził krążownik *Wariag* i kanonierkę *Koriejec* przeciw Japończykom. 9 lutego o godz. 12:15 okręty rosyjskie podniosły kotwice. Pierwsze strzały rozległy się tuż po godz. 12:20. Z odległości około 7500 metrów ogień otworzył jako pierwszy krążownik pancerny *Asama* celując do idącego na czele skromnego szyku wroga *Wariaga*. Idący za *Asamą* krążownik pancernopokładowy *Chiyoda* wziął na cel *Koriejca*. Do walki włączyły się też sporadycznie dwie inne pary japońskich krążowników znajdujące się nieco w oddali: *Naniwa* i *Niitaka* oraz *Takachiho* i *Akashi*.

Walka była stosunkowo krótka i trwała niewiele ponad 45 minut. Japończycy strzelali celniej. Rosjanie zdołali podejść jedynie na wysokość wyspy Yodolmi u wyjścia z kanału prowadzącego do koreańskiego portu. Jeden z japońskich pocisków uszkodził ster *Wariaga*, załódze udało się jednak przywrócić zdolność do manewrowania. Poważnie pustoszony był również pokład carskiego krążownika, część dział została wyłączona

z walki, w tym 5 armat 152 mm i 7 kalibru 75 mm. Co gorsza okręt zaczął nabierać wody. Natomiast jakimś cudem trafień uniknęła towarzysząca mu kanonierka. W tej sytuacji już o godz. 13:00 Rudniew poczuł się zmuszony do zarządzenia odwrotu do Chemulpo. Ogień przerwano o godz. 13:15. Uryū wstrzymał się od pościgu, być może nieco zaskoczony dziwną postawą wroga, który najpierw wyszedł do wydawałoby się samobójczej walki, a później nader szybko z niej zrezygnował (nie można było przecież wykluczyć jakiejś pułapki, choćby w postaci naprędce ustawionych min).

Żaden rosyjski pocisk nie okazał się celny. Tymczasem Japończycy uzyskali aż 11 trafień w rosyjski krążownik, w tym 3 pociskami kalibru 203 mm i 8 kalibru 152 mm. Zginęło na nim 32 rosyjskich marynarzy. *Koriejec* nie odniósł żadnych uszkodzeń, podobnie jak wszystkie okręty japońskie.

Przybywszy na redę Chemulpo Rudniew uznał dalszą walkę za niemożliwą i zarządził samozatopienie wszystkich trzech znajdujących się w porcie carskich jednostek. O godz. 16:27 wysadzono w powietrze kanonierkę, która chwilę później zatонуła. O godz. 16:30 otwarto zawory denne krążownika, który osiadł na dnie około godz. 18:00. Na transportowcu *Sungari* zniszczono kotły po czym statek podpalono, zatonął późnym wieczorem. Marynarze ze zniszczonych okrętów zostali podjęci przez krążowniki państw neutralnych. Przewieziono ich do Singapuru i Hongkongu skąd zostali odesłani do Europy.

## Zakończenie

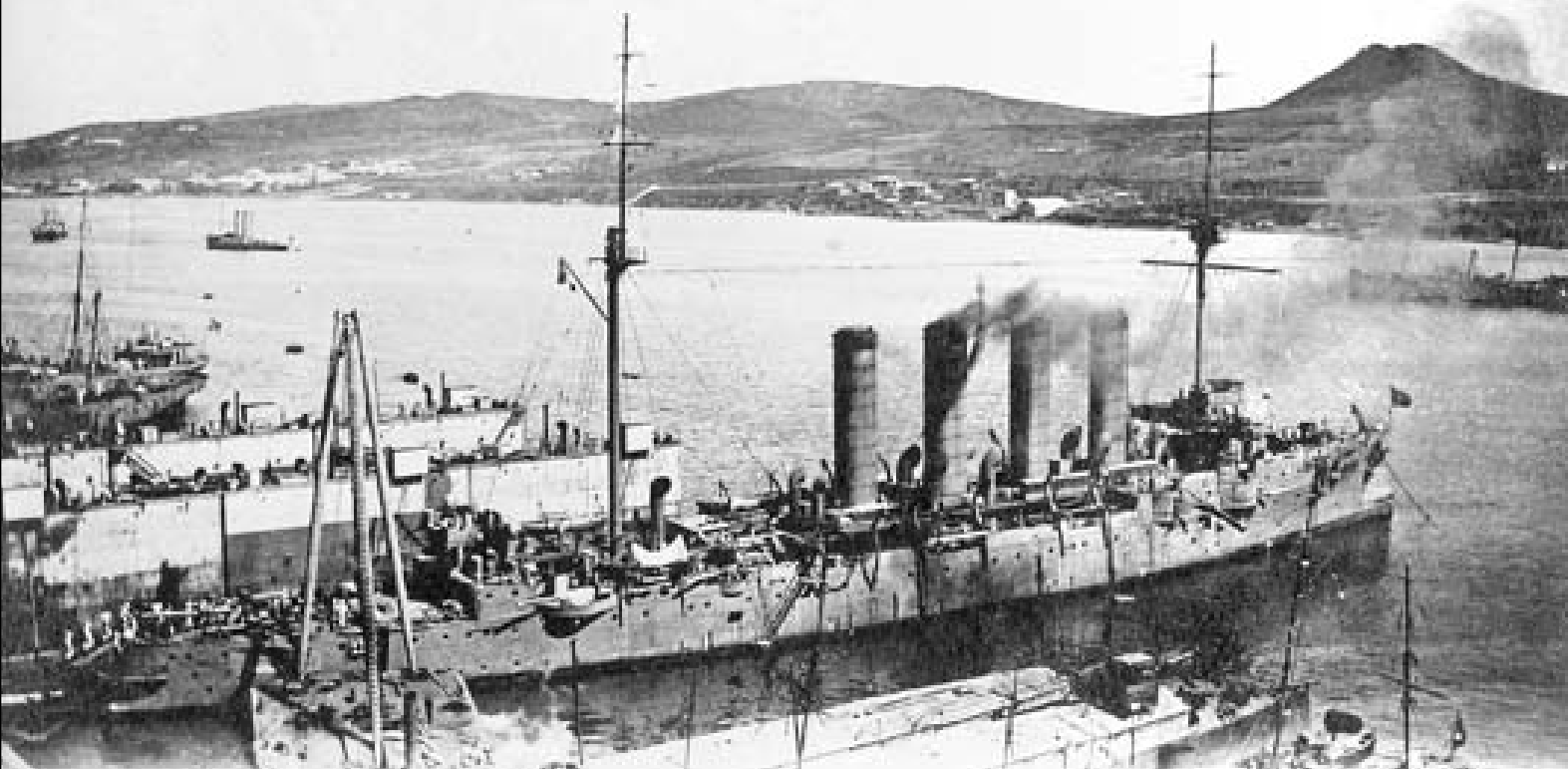
Trzeba podkreślić, że sytuacja zespołu rosyjskiego przebywającego w Chemulpo 9 lutego 1904

roku była beznadziejna. Komandor Rudniew nie mógł ocalić swych okrętów, mógł jedynie postarać się maksymalnie wywindować cenę jaką Japończycy musieliby zapłacić za jego trzy jednostki. Dramatyczna sytuacja w jakiej się znalazł była całkowicie niezależna od niego, zawiniło rosyjskie naczelne dowództwo. Tak cenny okręt jak krążownik *Wariag* w ogóle nie powinien w sytuacji wielkiego napięcia w stosunkach japońsko-rosyjskich

Fot. „Ships of the World”







Ponownie rosyjski krążownik *Wariag*, tym razem we Władywostoku w 1917 roku. Po zatopieniu w Chemulpo, został podniesiony, naprawiony i wcielony do japońskiej floty. W 1916 roku został odsprzedany Rosji, jako że oba kraje znajdowały się wówczas po tej samej stronie w I wojnie światowej.  
Fot. zbiory Siergieja Bałakina

przebywać w porcie, który można było łatwo odciąć od sił głównych. Gdyby Rosjanie wyruszyli do Port Artur jeszcze późnym wieczorem 7 lutego byłaby jakaś szansa na uniknięcie katastrofy.

Gdy jednak 8 lutego zespół kontradmirała Uryu znalazł się pod Chemulpo szansa ta przestała istnieć. Odtąd od komandora Rudniewa zależało tylko, w jakim stylu rosyjskie okręty znajdą się na dnie, bowiem owego dna uniknąć już nie mogły. Mimo wszystko najlepszym rozwiązaniem byłaby obrona na redzie koreańskiego portu. Stosunkowo wąski kanał utrudniłby Japończykom korzystanie z przewagi liczebnej, a Rosjanom pozwolił na maksymalne wykorzystanie własnej artylerii. Może udało by się w takiej sytuacji zadać cesarskiej flocie jakieś bolesne straty nim nieuchronny los dopełniłby się. Podkreśla się, że Rudniew nie chciał narażać na szwank okrętów państw neutralnych, lecz to słaba wymówka. Po pierwsze dlatego, że dowódcy tych jednostek sami zaproponowali opuszczenie przez siebie portu w razie podjęcia walki przez Rosjan na jego wodach. Poza tym Japończykom też musiało zależeć na dobrych stosunkach z neutralnymi mocarstwami, a to oni właśnie musieliby strzelać w ich kierunku! Także rzekoma troska o ludność cywilną w mieście jest mało wiarygodna i raczej sugeruje próbę Rudniewa jakiegoś racjonalnego wytłumaczenia swej decyzji o wyjściu z Chemulpo już po fakcie. Tak czy owak był to z jego strony błąd.

Można zastanawiać się też nad tym, czy już po starciu z okrętami japońskimi, Rudniew nie powinien wrócić do koncepcji walki na samej redzie, lecz tym razem jego sytuacja była znacznie gorsza. *Wariag* był poważnie uszkodzony, a część jego artylerii niezdolna do akcji, poza tym bardzo wielu jego marynarzy było rannych. Szanse na zadanie wrogowi strat, już uprzednio niewielkie, teraz stawały się śladowe. Dowódca uznał, że takie rozwiązanie pozwoli uniknąć dodatkowych strat w ludziach. W tej sytuacji ta jego decyzja o zatopieniu trzech własnych jednostek nie może być oceniana w kategoriach błędu, niezależnie od tego czy uznajemy ją za słuszną, czy też przyjmujemy konieczność walki do końca w nadziei na zadanie wrogowi strat.

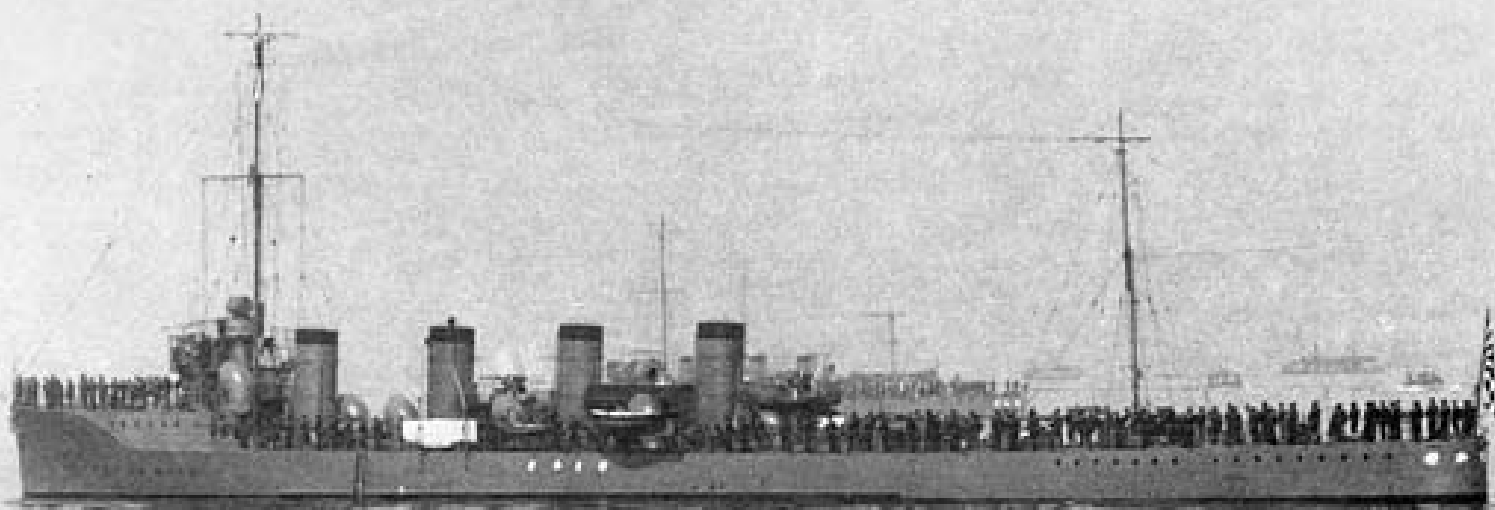
Zatopienie okrętów w porcie ma tę cechę, że można je stosunkowo łatwo wydobyć i wyremontować. Była to dodatkowa korzyść jaką Japończycy wynieśli z bitwy pod Chemulpo, tyle że zmaterializowała się ona już po zakończeniu wojny japońsko-rosyjskiej. W 1905 roku Japończycy wydobyli z dna krążownik *Wariag*, który po remoncie został w 1907 roku wcielony do japońskiej floty pod nazwą *Soya*. Podobny los stał się udziałem *Sungari*. Natomiast zniszczenia na *Koriejcu* były na tyle duże, że uznano go za niewarty naprawy, wpływ na to miał też z całą pewnością podeszły wiek tego okrętu.

*Soya* służył w Japońskiej Marynarce Wojennej przez 9 lat. W 1916 roku Japończycy,

tym razem jako sojusznicy Rosjan w I wojnie światowej, sprzedali im ów krążownik. W ten sposób powrócił on pod macierzystą banderę i pod pierwotną nazwę – *Wariag*.

### Ważniejsza bibliografia

- Bartlett Christopher, *Konflikt globalny. Międzynarodowa rywalizacja wielkich mocarstw w latach 1880-1990*, Wrocław 1997.
- Bazyłow Ludwik, Wieczorkiewicz Paweł, *Historia Rosji*, Wrocław 2005.
- Beasley William, *Japanese imperialism 1894-1945*, Oxford 1999.
- Dobrzycki Wiesław, *Historia stosunków międzynarodowych 1815-1945*, Warszawa 2007.
- Dyskant Józef, *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.
- Dyskant Józef, Michałek Andrzej, *Port Artur, Cuszima 1904-1905*, Warszawa 2005.
- Gozdawa-Golebiowski Jan, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Gdańsk 1985.
- Kennedy Paul, *Mocarstwa Świata. Narodziny, rozkwit, upadek*, Warszawa 1995.
- Konflikty kolonialne i postkolonialne w Afryce i Azji 1869-2006*, Warszawa 2006.
- Olender Piotr, *Wojna rosyjsko-japońska 1904-1905. Działania na morzu*, Kraków 2010.
- Olender Piotr, *Wojny morskie 1883-1914*, Warszawa 2005.
- Pałasz-Rutkowska Ewa, Starecka Katarzyna, *Japonia*, Warszawa 2004.
- Rogacki Tomasz, *Japońsko-rosyjska wojna morska 1904-1905*, Zabrze 2011.
- Solarz Jacek, *Armia japońska 1875-1945*, Warszawa 2001.
- Totman Conrad, *Historia Japonii*, Kraków 2009.



# Umikaze i Yamakaze

## Pierwsze duże niszczyciele japońskiej floty

### Geneza

Pierwsza dekada XX wieku to czas „drednotowej rewolucji”. Zasadnicze zmiany założeń w zakresie uzbrojenia i innych charakterystyk dotyczyły w tym okresie nie tylko okrętów liniowych, lecz poprzez wprowadzenie szeregu udoskonaleń technicznych oraz przewartościowań koncepcyjnych, również jednostek innych klas, w tym niszczycieli i szerzej jednostek z uzbrojeniem torpedowym. Odnosząc się do warunków japońskich powyższe uwagi należy uzupełnić o chęć inkorporacji w nowo budowanych okrętach również doświadczeń wojennych. Należy bowiem pamiętać, że w owym czasie *Nihon Kaigun* mógł się poszczycić doświadczeniem w zakresie bojowego wykorzystania broni torpedowej w dwóch wojnach, to jest w wojnie z Chinami 1894-95 oraz dziesięć lat później z Rosją w latach 1904-05. Doświadczenia te potwierdzały skuteczność torped jako środka walki, nawet jeśli osiągnięte rezultaty nie zawsze całkowicie spełniały pokładane w nich oczekiwania. Analiza działań bojowych szybko wykazała, iż jednym z powo-

dów takiego stanu rzeczy był fakt, że nosicielami torped były wówczas małe jednostki o wyporności od kilkudziesięciu do najwyżej kilkuset ton, nie będące w stanie realizować postawionych im zadań. Działo się tak gdyż niewielkie rozmiary okrętów oznaczały niedostateczne własności morskie, mały zasięg i ograniczone możliwości instalowania uzbrojenia nie wspominając o mankamentach mniejszej wagi. Najbardziej oczywistym rozwiązaniem tego problemu była budowa okrętów o większych rozmiarach, co też postanowiono uczynić.

Mając powyższe na względzie jako punkt wyjściowy do opracowania nowych niszczycieli przyjęto założenia sformułowane w 1907 r. przez komandora Hiraga Tokutaro z Wydziału Operacyjnego Sztabu Floty. Zgodnie z tymi założeniami japońska flota winna posiadać szybkie niszczyciele zdolne do działania w znacznym oddaleniu od własnych baz, mogące zarówno przeprowadzać ataki torpedowe na ciężkie okręty przeciwnika jak też zabezpieczać własne siły główne przed atakami jednostek torpedowych nieprzyjaciela oraz wykonywać inne zada-

nia w zależności od okoliczności. Dalszych materiałów do prac teoretycznych dostarczyło opracowane przez Wydział Operacyjny Sztabu Floty studium porównawcze najnowszych niszczycieli głównych potęg morskich. Realizowanie zadań ofensywnych wymagało silnego uzbrojenia torpedowego, równocześnie zadania defensywne czyniły koniecznym zainstalowanie silnego uzbrojenia artyleryjskiego. Rozbudowany zestaw środków walki wymagał dla jego zamontowania odpowiednio dużego okrętu, kwestia wielkości miała też zasadnicze znaczenie dla dzielności morskiej oraz zasięgu, co wszystko razem jeszcze raz potwierdzało wnioski wynikające z już wspomnianej analizy doświadczeń bojowych i prowadziło do konkluzji, że nowe niszczyciele będą wypierać około 900-1000 ton<sup>1</sup>.

Obok wielkości planowanych jednostek niezwykle istotny był również wy-

1. Rozważano też budowę małych niszczycieli o wyporności 400 ton lecz ostatecznie z nich zrezygnowano – po pierwsze ze względu na oczywiste ograniczenia takich jednostek, a po drugie z powodu trudności finansowych, które były skutkiem wojny z Rosją.

bór dla nich odpowiedniego napędu. Już w 1900 roku brytyjska firma Yarrow zaproponowała wyposażenie w turbiny japońskich niszczycieli i torpedowców, lecz wówczas Japończycy nie zdecydowali się jeszcze na tak awangardowe rozwiązanie preferując wypróbowane maszyny tłokowe. Po upływie kilku lat, dzięki staraniom kontradm. Miyabara Jiro oraz wobec coraz szerszego stosowania napędu turbinowego na całym świecie, Ministerstwo Marynarki Wojennej zaordynowało wyposażenie najnowszych okrętów w ten rodzaj siłowni. Jako pierwsze turbiny otrzymały pancernik *Aki*<sup>2</sup> oraz krążownik pancerny (następnie przeklasyfikowany na krążownik liniowy) *Ibuki*<sup>3</sup>. Początkowo zakupiono turbiny amerykańskiej firmy Curtis (szerzej *Japońskie krążowniki pancerne typów Tsukuba i Ibuki* w „Okręty Wojenne” nr 110 i 111), lecz wkrótce zakupiono też turbiny brytyjskiej firmy British Parsons Marine Steam Turbine Co., które w celach doświadczalnych zainstalowano na kanonierce *Mogami*<sup>4</sup>. Próby turbin brytyjskiej produkcji ewidentnie wypadły pomyślnie, bowiem Japończycy zdecydowali się na wykorzystania ich do napędu nowych niszczycieli. Dodatkowo brytyjskie turbiny miały też i tę zaletę, że były znacznie tańsze od amerykańskich. Ostatecznie firma Mitsubishi działając wspólnie z Cesarską Flotą zawarły z firmą Parsons w dniu 15 maja 1911 r. kontrakt na zakup licencji produkcyjnej turbin za sumę 3000 £ (nie licząc opłat dodatkowych)<sup>5</sup>.

### Projekt

Sporządzenie projektu nowych niszczycieli powierzono Departamentowi Technicznemu Floty (Kaigun Kansei Honbu). Biorąc pod uwagę wyniki wspomnianych prac teoretycznych i doświadczeń praktycznych konstruktorzy i kreślarze przystąpili do opracowywania projektu niszczyciela oznaczonego F 9. Niebawem wynik ich pracy zmaterializował się w formie rysunków projektowych. Zaprojektowane jednostki pod wieloma względami przypominały współczesne im brytyjskie niszczyciele typu *Tribal*<sup>6</sup>, choć brak jest w dostępnych źródłach potwierdzenia by Japończycy bezpośrednio wzorowali się na tych okrętach. Niemniej zważywszy na ówczesną współpracę między Albionem i Nipponem można uznać za niemal pewne, że przedstawiciele Kraju Kwitnącej Wiśni mieli możliwość zapoznania się z tym typem okrętów i zrobili odpowiedni użytek ze swoich obserwacji – nie ma w tym oczywiście nic zdrożnego, gdyż po zagraniczne doświadczenia należy sięgać, szczególnie gdy mogą przynieść korzyść.

Okręty wojenne jak sama nazwa wskazuje budowane są do walki, tak więc o ich faktycznej przydatności decyduje posiadane uzbrojenie. Zgodnie z projektem artyleria miała początkowo składać się z dwóch dział kal. 102 mm (101,6 mm) uzupełnianych przez pięć dział kal. 76,2 mm. Jednak już po wodowaniu kadłuba zdecydowano by w miejsce armat kal. 102 mm zainstalować działa kal. 120 mm. Co się tyczy uzbrojenia torpedowego, to rzecz się miała dokładnie na odwrót – początkowo planowano zastosować torpedy kal. 533 mm, lecz wobec niedopracowania takowych musiano zadowolić się torpedami kalibru 457 mm. Aby zwiększyć siłę rażenia uzbrojenia torpedowego kmdr Kawashima Shōzō zaproponował wykorzystanie dwururowych zespołów wyrzutni torped. Propozycja została przyjęta, jednak zdwojone wyrzutnie miał otrzymać tylko jeden z nowych okrętów. Ponadto niszczyciele miały przenosić specjalne miny dryfujące, które zostaną szerzej przybliżone w opisie uzbrojenia.

Niemniej ważna od uzbrojenia był również kwestia siłowni. Jak już wskazano powyżej dla niszczycieli wybrano napęd turbinowy, ale do rozważenia pozostawała jeszcze sprawa jego konfiguracji. Zdecydowano, by jednostki wyposażać w siłownię pracującą na trzy wały gdzie środkowy wał, napędzany przez jeden zespół turbin, stosowano do pływania przy prędkości ekonomicznej, a celem osiągnięcia prędkości maksymalnej uruchamiano pozostałe. Należy w tym miejscu wyjaśnić, że siłownia turbinowa była dla niszczycieli bardzo dobrym rozwiązaniem z powodu możliwości rozwijania i co nie mniej ważne utrzymywania przez dłuższy czas wysokiej prędkości. Jednak mimo oczywistych zalet ten rodzaj napędu nie był również pozbawiony istotnych wad: po pierwsze turbiny były ze względu na duże zużycie paliwa bardzo nieekonomiczne, a po drugie występowały straty mocy przy pływaniu z niewielką prędkością, szczególnie, że niestosowano jeszcze wówczas przekładni redukcyjnych. Tak więc powstawał dylemat wyboru pomiędzy osiągnięciem i utrzymaniem wysokiej prędkości maksymalnej a ekonomią pracy siłowni, bardzo ważną z punktu widzenia zużycia paliwa, zwłaszcza podczas dłuższych rejsów. Przed tym jak zaczęto stosować przekładnie redukcyjne starano się znaleźć inne rozwiązania dla tego problemu, a jednym z możliwych sposobów było zastosowanie siłowni trójwałowej. W ten właśnie sposób postępowali Brytyjczycy, a zastosowanie takiego rozwiązania do napędu opisywanych niszczycieli jest jednym z kolejnych dowodów na to, jak ścisła była wówczas ich współpraca z Japończykami.

Podsumowując, w efekcie wyłożonych prac japońskim konstruktorom udało się połączyć w jednym projekcie wszystkie pożądane cechy. Tym sposobem z pod ich ręki wyszedł duży, bowiem wypierający ponad 1000 ton i nowoczesny (rzecz jasna jak na standardy epoki), szybki oraz silnie uzbrojony niszczyciel, którego charakterystykę przedstawiono poniżej.

### Charakterystyka ogólna

Sylwetkę okrętów kształtowały cztery kominy oraz dwa maszty: za główną bryłą nadbudówki znajdował się wysoki fokmaszt z rejami służącymi podnoszeniu flag sygnałowych, natomiast przed niską nadbudówką rufową umieszczono krótki grotmaszt, obydwa typu palowego, lekko pochylone w kierunku rufy. Kominy ustawiono w równych odstępach, jedynie między pierwszym a drugim zostawiono więcej przestrzeni niezbędnej dla zainstalowania wyrzutni torped. Nadbudówki, choć dość liczne, były jednak niewielkich rozmiarów. Zwieńczona platformą z pojeźdźczym<sup>7</sup> reflektorem bryła pomostu miała lekką konstrukcję, poza tym za drugim, trzecim i czwartym kominem znajdowały się pokładówki – pierwsza i ostanía z platformami dział kal. 76,2 mm – a na rufie jeszcze jedna niewielka nadbudówka z zapasowym stanowiskiem sterowania. Całości obrazu dopełniały dwie pary żurawików dla łodzi okrętowych na każdej z burty między trzecim a czwartym kominem oraz liczne nawiewniki.

Okręty miały zaobloną rufę oraz lekko pochyloną dziobnicę. W celu polepszenia dzielności morskiej i ochrony jednostek przed zalewaniem dziobówka była podniesiona o jeden poziom względem reszty kadłuba. Niemniej dziobówka była węższa aniżeli reszta kadłuba do poziomu pokładu górnego (głównego) ze względu na konieczność zapewnienia możliwości strzelania przez dziób dla przedniej pary armat kal. 76,2 mm (patrz też Uzbrojenie). Wymiary jednostek przedstawiały się następująco: długość całkowita 98,53 m, długość na linii wodnej 97,84 m, długość między pionami 94,48 m, szerokość 8,53 m i zanurzenie 2,74 m. Tak więc kadłub był smukły, gdyż stosunek jego długości do szerokości

2. wyp. 21 800 t, prędkość 20 w, uzbr. 4 x 305 mm, 12 x 254 mm, 8 x 152,4 mm oraz art. małokalibrowa i w.t.

3. wyp. 14 638 t, prędkość 21 w, uzbr. 4 x 305 mm, 8 x 203 mm, 14 x 120 mm oraz art. małokalibrowa i w.t.

4. wyp. 1372 t, prędkość 23 w, uzbr. 2 x 120 mm, 4 x 76,2 mm, 2 w.t. 457 mm – dodać warto, że jednostka ta był klasyfikowana również jako krążownik nieopancerzony, awizo lub jednostka łącznikowa

5. Dla porównania licencja na turbiny Curtis kosztowała Japończyków 100 000 Dolarów.

6. wyp. 870-970 t, prędkość 35 w, uzbr. 2 x 102 mm, 2 w.t. 457 mm.

7. W trakcie służby doinstalowano jeszcze drugi reflektor.

wynosił 11:1, co sprzyjało osiągnięciu wysokich prędkości. Masa pustego kadłuba wynosiła 393,798 t względnie 383,55 t, wyposażenia 82,984 t albo 79,15 t, a dodatkowego osprzętu 54,462 t lub 58,51 t – *Umikaze* / *Yamakaze* odpowiednio. Stabilność jednostek poprawiały dwie boczne stępki przeciwpzechyłowe, a sprawne manewrowanie zapewniał ster o powierzchni 5,37 m<sup>2</sup>.

Okręty były obsadzone załogą liczącą według różnych danych od 139 do 141 oficerów i marynarzy<sup>8</sup>. Kabiny oficerskie i kubryki załogi rozmieszczono w tradycyjny sposób, to znaczy na rufie lub w części dziobowej odpowiednio. Pomieszczenia mieszkalne były ogólnie niewielkich rozmiarów, ale szczególnie stłoczono marynarzy z powodu wspomnianego już wyżej zwężenia dziobówki.

### Urządzenia napędowe

Z przyczyn już opisanych powyżej obydwa niszczyciele napędzał zespół trzech turbin dostarczonych przez brytyjską firmę Parsons. Obliczeniowo turbiny miały rozwijać moc 28 000 KM (początkowo moc bardzo konserwatywnie określano na 20 500 KM) i przy 700 obrotach na minutę zapewniać osiągnięcie prędkości 33 węzłów. Na próbach, siłownie *Umikaze* oraz *Yamakaze* osiągnęły odpowiednio 27 088 KM i 28 921 KM, co umożliwiało rozwinięcie prędkości maksymalnej 33,03 względnie 34,61 węzła. Turbiny pracowały bezpośrednio na wały (niestosowano jeszcze wówczas przekładni redukcyjnych) zakończone śrubami napędowymi. Ich średnica wynosiła 2,23 m oraz 2,20 m odpowiednio śruby zewnętrzne i środkowa w przypadku *Umikaze*, natomiast wszystkie trzy śruby *Yamakaze* miały średnicę 1,90 m.

Parę dla turbin wytwarzało osiem kotłów wodnorurkowych typu Kampon, armatura każdego z nich składała się z 1410 rurek w tym z 510 o średnicy 38,1 mm oraz 900 o średnicy 31,7 mm. Kotły wytwarzały parę pod ciśnieniem 15,49-17,33 kg/cm<sup>2</sup>. W dwóch kotłach zastosowano opalanie wyłącznie paliwem płynnym a w pozostałych sześciu mieszane węglem i paliwem płynnym<sup>9</sup>. Kotły rozmieszczono w pięciu kotłowniach: pierwsza i ostatnia mieściły po jednym kotle opalanym mazutem, a sześć kotłów z opalaniem mieszanym znajdowało się po dwa w trzech pozostałych kotłowniach. Całkowita powierzchnia grzewcza kotłów wynosiła 3121,36 m<sup>2</sup>. Całkowity ciężar maszyn wynosił 532,17 t dla *Umikaze* i 515,55 ton dla *Yamakaze*. Łączna powierzchnia przedziałów zajmowanych przez urządzenia napędowe obejmowała 344,84 m<sup>2</sup>, z czego 138,01 m<sup>2</sup> przypadało na maszynownię, a 206,83 m<sup>2</sup> na kotłownię.

Przedziały mieszczące urządzenia napędowe rozciągały się na 58% długości kadłuba. *Yamakaze* wyposażono w kondensatory typu Uniflux, niestety poza stwierdzeniem, że kondensatory należały do innego typu, brak w tym względzie danych dla *Umikaze*. Wymuszony ciąg powietrza w kotłowni zapewniały wentylatory o średnicy 2,13 m wykonujące 560 obrotów na minutę. Za przedziałami siłowni zlokalizowano pomieszczenie generatorów prądowców.

Zapasy paliwa stanowiło 229 ton węgla i 172 ton mazutu w przypadku *Umikaze*, zaś *Yamakaze* bunkrował 250 ton węgla i 178 ton mazutu. Obliczeniowo zasięg jednostek wynosił 2700 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

### Uzbrojenie

Główne uzbrojenie artyleryjskie składało się z dwóch armat kal. 120 mm Typ 41 (kaliber nominalny 12 cm), strzelających poci-

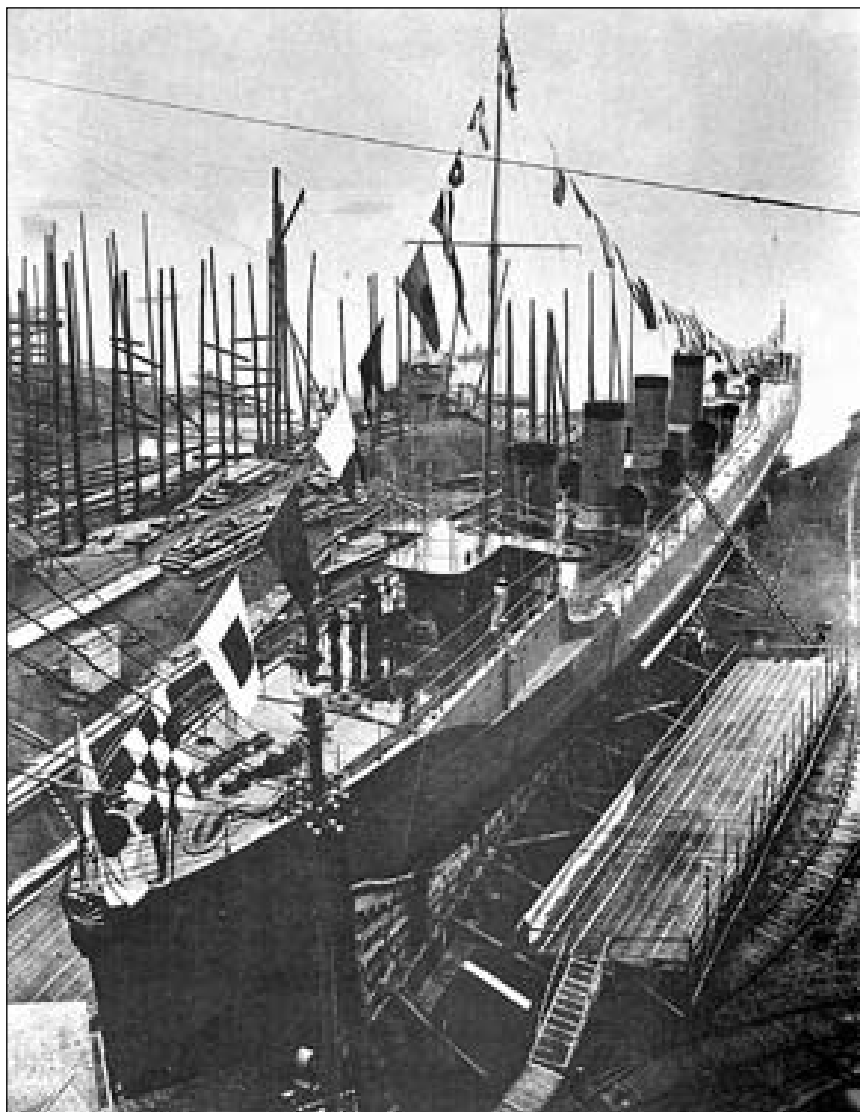
skiem o wadze 20,4 kg na dystans 9100 m przy kącie podniesienia +20°. Działo rozmieszczono w następujący sposób: jedno na pokładzie dziobowym a drugie między tylnym zespołem wyrzutni torped a grotmasztem. Zapas amunicji wynosił po 100 pocisków na działo, a więc łącznie 200. Ponadto gdy przeprowadzano strzelania ćwiczebne zabierano również 20 pocisków ćwiczebnych, których nie składowano w komorach amunicyjnych, lecz przechowywano po 10 sztuk bezpośrednio przy działach. „Stodwudziestki” uzupełniały pięć armat kal. 76,2 mm Typ 41 (oficjalnie 8 cm), które strzelały pociskiem o wadze 6 kg na odległość 7000 m przy kącie podniesienia +70°. Ich stanowiska ognio-

8. Pierwotnie zakładano liczebność załóg na po 123 ludzi.

9. Początkowo zakładano wyłącznie opalanie paliwem płynnym, lecz zważywszy, że węgiel był tańszy ostatecznie zdecydowano się na opalanie mieszane.

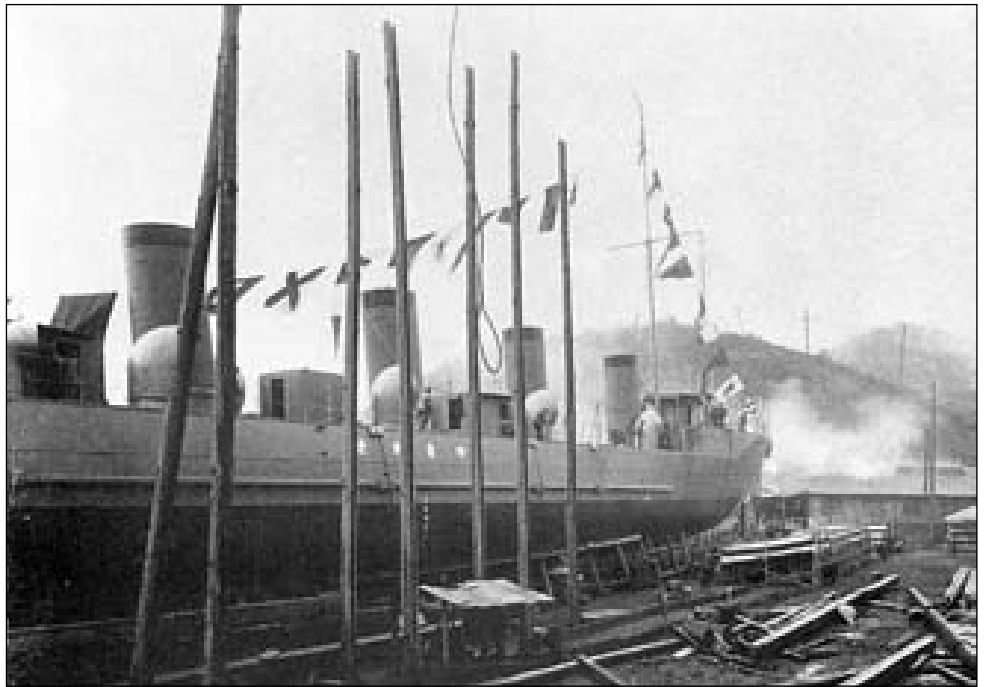
Kadłub *Yamakaze* krótko przed wodowaniem. Szczególnie dobrze widoczny jego profil burtowy zwężonej dziobówki.

Fot. „Ships of the World”



we znajdowały się po obydwu bokach dziobówki, na platformach między drugim a trzecim kominem oraz za czwartym kominem i na pokładzie rufowym. Zapas amunicji dla nich wynosił po 150 pocisków. Warto zauważyć, że jedynie stanowisko dziobowej armaty kal. 120 mm wyposażono w windę amunicyjną wynoszącą pociski z komory amunicyjnej, dla drugiego działka kal. 120 mm oraz wszystkich kal. 76,2 mm pociski musiały być donoszone z komór amunicyjnych ręcznie. Nie trudno wyobrazić sobie jak wiele wysiłku musiało kosztować utrzymanie wysokiej intensywności prowadzenia ognia. Inną wadą uzbrojenia artyleryjskiego był brak pancernych tarcz (masek) ochronnych, co powodowało, że obsługi dział były pozabawione jakiejkolwiek osłony nawet przed niewielkimi odłamkami.

Ponadto *Umikaze* posiadał cztery wyrzutnie torped kal. 457 mm (nominalnie 45 cm) w dwóch dwururowych zespołach zainstalowanych w następujący sposób: jeden między pierwszym a drugim kominem zaś drugi pomiędzy pokładówką z działem kal. 76,2 mm a stanowiskiem rufowego działka kal. 120 mm. Natomiast *Yamakaze* dysponował trzema pojedynczymi wyrzutniami torped – dwie znajdowały się za pierwszym kominem na każdej z burt, natomiast trzecia na osi symetrii jednostki w tej samej pozycji co drugi zespół w.t. okrętu siostrzanego. Pomimo, że *Yamakaze* posiadał tylko o jedną wyrzutnię mniej aniżeli *Umikaze*, to jednak salwa torpedowa drugiego okrętu była dwakroć silniejsza. Ten stan rzeczy wynikał z odmiennego sposobu ustawienia wyrzutni i jednoznacznie potwierdził, że łączenie aparatów torpedowych w zespoły pozwala na ich efektywniejsze rozmieszczenie. Co się dotyczy samych torped, to oryginalnie przewidziano torpedy Typ 38, które następnie zmieniono na Typ 43, a te z kolei zastąpiono Typ 44. Torpedy przenoszono tylko w wyrzutniach, ich wyrzeliwaniu służyły ładunki pirotechniczne o masie 210 g<sup>10</sup> Warto w tym miejscu poświęcić kilka słów samym torpedą. Typ 38 był dostarczany przez zna-



Jeszcze jedno ujęcie *Yamakaze* na pochylni.

Fot. „Ships of the World”

łą firmę Whitehead, ciężar głowicy bojowej wynosił 95-100 kg, a zasięg 1000 m przy prędkości 27-40 w. lub 3000 m przy prędkości 20-23 węzły (torpedy były produkowane w kilku wersjach). Stosunkowo niska prędkość przy strzale na większy dystans była wynikiem zastosowania silnika na sprężone powietrze. Natomiast torpedy Typ 43, które były już produktem rodzimego przemysłu, stanowiły zupełnie nową jakość, gdyż dzięki napędowi parogazowemu dysponowały zasięgiem 5000 m przy prędkości 26 węzłów. Ich głowice bojowa zawierała jednak nadal tylko 95 kg materiału wybuchowego. Jeszcze innymi osiągnięciami charakteryzowa-

ły się torpedy Typ 44, które dysponując 110 kg głowicą bojową miały zasięg do 4000 m przy prędkości 36 w – jak widać Japończycy uznali, że pewne ograniczenie zasięgu maksymalnego więcej niż rekompensuje zdecydowane zwiększenie prędkości podwodnego pocisku.

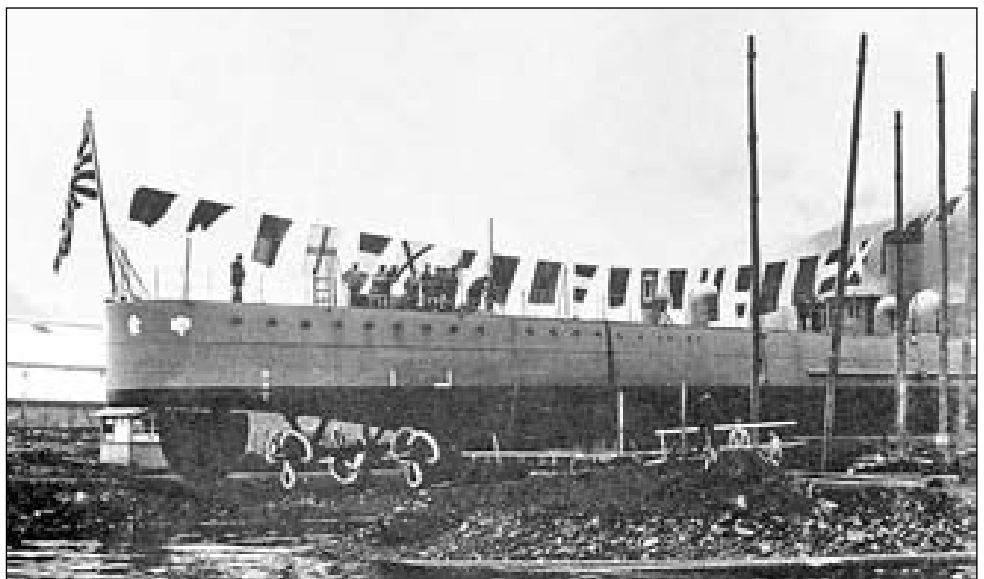
Dodatkowo jednostki wyposażono w oryginalną japońską broń,<sup>11</sup> którą były miny dryfujące *1-Go Suirai*. Były to czte-

10. Można też spotkać informację, że ładunki ważyły po 230 g w czym jednak zawiera się ważący 20 g zapalnik.

11. Jej pomysłodawcą i gorącym orędownikiem był kmr (późniejszy wiceadm.) Akiyama Saneyuki

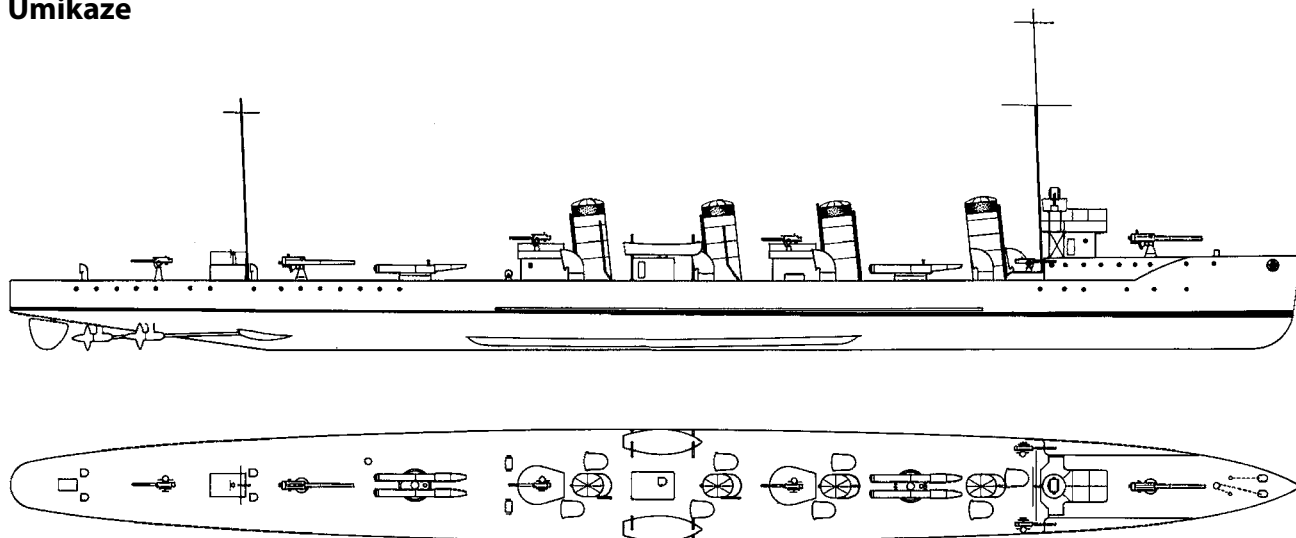
Ostatnie ujęcie *Yamakaze* na pochylni. Tym razem dobrze widoczne śruby napędowe z wałami i ster.

Fot. „Ships of the World”





## Umikaze



Rys. „Ships of the World”

ry cylindryczne miny dryfujące spięte liną. Masa pojedynczej miny wynosiła 192 kg, z czego 102 kg przypadało na materiał wybuchowy. Miny detonował zapalnik kontaktowy i zostały wyposażone w „samolukwidator” w postaci otworu zaślepionego wykonanym z cukru korkiem – gdy z upływem czasu korek ulegał pod wpływem wilgoci rozpuszczeniu do wnętrza miny dostawała się woda powodując jej zatonięcie. Jak wykazały próby miny można było stawiać przy pływaniu z prędkością do 25 węzłów. Każdy z niszczycieli mógł zabrać na pokład po osiem takich zestawów czyli razem 32 miny<sup>12</sup>. Idea wykorzystania tej broni była taka, że wiązki min miano stawiać przed szykiem nieprzyjacielskiej floty. W zamysle okręt przeciwnika, który natrafił dziobem na linę z minami płynąc do przodu powodował ich przyciągnięcie do swoich burt. Początkowo Japończycy wiele sobie obiecywali po tej broni, lecz niebawem okazało się, że jest ona niepraktyczna w użyciu a założenia jej zastosowania są nierealistyczne. Te negatywne uwagi ostatecznie potwierdziły przeprowadzone w 1930 r. manewry floty i z tej przyczyny *Nihon Kaigun* jeszcze tego samego roku wycofał z uzbrojenia miny dryfujące *I-Go Suirai*.

Łączny ciężar uzbrojenia wynosił 76,268 t lub 61,62 ton – *Umikaze / Yamakaze* odpowiednio.

### Budowa i służba

Początkowo planowano zamówienie ośmiu jednostek, ale dostępne fundusze pozwalały na pokrycie kosztów budowy tylko dwóch<sup>13</sup>. Optymistycznie zakładano, że koszt obydwu niszczycieli wyniesie 1 220 000 Jenów, lecz wkrótce zaczął wzrastać osiągając sumę 1 537 000 Jenów planowanych wydatków, które ostatecznie udało się zatrzymać na poziomie 1 410

000 Jenów, z czego 444 000 Jenów wynosił koszt zakupu turbin w Wielkiej Brytanii. Środki te pochodziły jeszcze z budżetu na 1906 rok. Zlecenie na budowę *Umikaze* złożono w Stoczni Marynarki Wojennej (Kaigun Kōshō) w Maizuru dnia 29 czerwca 1909 r. Natomiast umowę na budowę *Yamakaze* zawarto 2 listopada 1909 r. z koncernem Mitsubishi, który realizację kontraktu powierzył będącej jego własnością stoczni znajdującej się w Nagasaki. Jednostki oznaczono roboczo jako duży niszczyciel *I Gō* oraz *Ko Gō* (*Umikaze / Yamakaze* odpowiednio)<sup>14</sup>. Stępkę pod budowę *Umikaze* położono w dniu 23 listopada 1909 r., kadłub wodowano 10 października 1910 r. a budowę oficjalnie zakończono 28 września 1911 r. Prace przy drugim okręcie rozpoczęto położeniem stępki dn. 1 czerwca 1910 r., kadłub spłynął na wodę 21 stycznia 1911 r. zaś 21 października tego roku budowa *Yamakaze* została oficjalnie ukończona.

Szkolenie i zgrywanie załogi oraz cała reszta procesu wchodzenia do służby przebiegały sprawnie. Dzięki temu obydwie niszczyciele choć ukończone jesienią 1911 r. to już w 1912 r. brały udział w wielkich manewrach floty. Ćwiczenia potwierdziły dużą wartość nowych jednostek oraz ich oczywistą przewagę nad starszymi i mniejszymi niszczycielami. Walory najnowszych wówczas japońskich niszczycieli w pełni docenił kontradm. Dewa Shigetō opisując ich zalety w sporządzonym po manewrach raporcie.

W dniu 23 sierpnia 1914 r. Japonia z racji sojuszu z Wielką Brytanią wypowiedziała Niemcom wojnę. *Umikaze* i *Yamakaze* znalazły się wśród okrętów *Nihon Kaigun*, które wzięły aktywny udział w działaniach początkowej fazy I Wojny Światowej. Obydwie niszczyciele, wraz z innymi jednostkami, wyszły w morze 14 września 1914 r. by

operować na wodach okalających niemieckie posiadłości w archipelagach Marianów, Karolinów i Wysp Marshalla. Działania te doprowadziły do zajęcia wspomnianych niemieckich kolonii, co znacząco poprawiło sytuację strategiczną *Nipponu* na Oceanie Spokojnym – zobowiązania wynikające z sojuszu z Wielką Brytanią to ważna sprawa, lecz Japończycy ani na chwilę nie tracili z pola widzenia tego, że do wojny przystępuje się po „właściwej” stronie by wyciągnąć z tego maksimum korzyści. Późniejsza „wojenna” służba okrętów pozbawiona była godnych odnotowania wydarzeń.

Formalne zakończenie wojny niczego zasadniczo nie zmieniło w rutynie służby opisywanych jednostek. Jednak w okresie od ich zbudowania do końca I wojny światowej nastąpiły istotne zmiany jakościowe w budownictwie wojennomorskim. Z tej przyczyny w latach 20-tych ubiegłego wieku *Umikaze* i *Yamakaze* zostały zdeklasowane przez nowsze niszczyciele zarówno rodziej budowy jak też zagraniczne. Potwierdzeniem tego faktu było częściowe rozbicie jednostek pod koniec tamtej dekady – w październiku 1929 r. zdjęto wyrzutnie torped, co miało również związek ze zbliżającą się Konferencją Londyńską<sup>15</sup>. Tym spo-

12. Według innych danych jedna wiązka składała się z ośmiu min, a na okręt przypadały po cztery zestawy, co również daje łącznie 32 miny.

13. Brak środków finansowych był również jedną z przyczyn rezygnacji z małych niszczycieli, na czym zresztą Japończycy dobrze wyszli (patrz też przypis 1).

14. Oficjalnie nazwy *Umikaze* i *Yamakaze* nadano okrętom rozkazami: nr 14 z dnia 2 lutego 1909 r. w przypadku pierwszej jednostki względnie nr 123 z dn. 15 listopada 1909 dla drugiego niszczyciela. *Umikaze* – nazwę okrętu można przetłumaczyć jako morski wiatr albo morska bryza lub krótko bryza – w istocie wyrażenia te oznaczają to samo, natomiast *Yamakaze* znaczy górski wiatr.

15. Konferencja odbyła się w 1930 r. ale już wcześniej było wiadomo, że przedmiotem jej obrad będą nie tylko okręty liniowe i krążowniki lecz również mniejsze jednostki.

sobem przestarzałe okręty „złożono w ofierze na ołtarzu pokoju”.

Jednak nie był to jeszcze koniec służby obydwu jednostek. Borykając się z trudnościami finansowymi Japończycy niechętnie przeznaczali środki na budowę okrętów innego rodzaju aniżeli ściśle bojowych. Dlatego też w 1930 r. *Umikaze* i *Yamakaze* przystosowano do pełnienia roli trałowców. Konwersja obejmowała redukcję artylerii (jak już wspomniano w.t. zdjęto w 1929 r.) polegającą na demontażu jednego działka kal. 120 mm i dwóch kal. 76,2 mm – pozostawione uzbrojenie artyleryjskie składające się z pojedynczej armaty kal. 120 mm oraz trzech kal. 76,2 mm było jednak i tak dość silne jak na trałowiec. Celem umożliwienia wykonywania nowej funkcji jednostki otrzymały trały Typ 3, a ponadto również zrzutnie bomb głębinowych. Z dniem 1 czerwca 1930 r. nazwy *Umikaze* i *Yamakaze* oficjalnie zmieniono na oznaczenia *Dai 7-Gō Sōkaitei* oraz *Dai 8-Gō Sōkaitei* (pol. trałowiec nr 7 i nr 8)<sup>16</sup>. Warto odnotować, że oznaczenia te były przechodnie gdyż wcześniej nosiły je przystosowane do pełnienia roli trałowców niszczyciele *Isonami* i *Uranami*,<sup>17</sup> a później również inne okręty<sup>18</sup>. Obydwie jednostki wycofano ze służby w 1936 r. (oficjalnie skreślono z listy floty 1 kwietnia 1936 r.), a następnie złomowano<sup>19</sup>.

## Konkluzja

Opisane niszczyciele poczynając od wyglądu zewnętrznego a na siłowni kończąc były bardzo „brytyjskie”, co jest kolejnym

potwierdzeniem ówczesnych wpływów Albionu w Kraju Kwitnącej Wiśni. Zarazem jednak koncepcja jednostek wpływała z japońskich doświadczeń, projekt okrętów był również dziełem rodzimych konstruktorów, zaś fakt sięgania po sprawdzone wzorce żadną ujmą nie jest. Co się tyczy samych jednostek, to *Nihon Kaigun* otrzymał dokładnie takie okręty, jakich sobie życzył. Jednostki zaprojektowano całkiem poprawnie, do ich zalet można z całą pewnością zaliczyć stabilność oraz dobrą dzielność morską jak na okręty tych rozmiarów. Choć jednostki w chwili budowy uchodziły za duże, to jednak w ich wnętrzu panowała ciasnota. Jak na standardy epoki niszczyciele otrzymały nowoczesny napęd, który wykazał się niezawodnością podczas służby, a ewentualne niedoskonałości siłowni wynikały z ograniczeń ówczesnego poziomu techniki. Uzbrojenie artyleryjskie miało pewne mankamenty, takie jak chociażby zróżnicowanie kalibrów, nienajlepsze ustawienie przedniej pary dział kal. 76,2 mm i inne, niemniej było silne w porównaniu ze współczesnymi niszczycielami. Bardzo dobrym i zarazem perspektywicznym rozwiązaniem było zainstalowanie na *Umikaze* dwururowych zespołów wyrzutni torped, natomiast miny dryfujące okazały się być chybionym pomysłem.

Rekapitulując pod względem podstawowych parametrów opisywane jednostki zasługują na ogólnie pozytywną ocenę. Mimo tego szybki postęp techniki wojennomorskiej bezpośrednio przed I wojną światową, w jej trakcie oraz po jej zakończeniu spowo-

dował, że po upływie 18 lat od wybudowania okręty przesunięte do drugorzędnych zadań. Okres ten był bardzo specyficzną epoką w historii *Nihon Kaigun*. Jest on często pomijany gdyż uwagę przykuwa wojna rosyjsko-japońska albo II wojna światowa. Natomiast okręty, których budowa i służba przypadała w międzyczasie niejednokrotnie giną w mrokach niepamięci. Tymczasem jednostki te mają duże znaczenie dla rozwoju Cesarskiej Floty jak również japońskiej myśli konstrukcyjnej. Do takich właśnie okrętów zaliczają się *Umikaze* oraz *Yamakaze* – pierwsze duże niszczyciele *Nihon Kaigun* – i dlatego warto je przypomnieć.

## Bibliografia

Jentschura Hansgeorg et al., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, London 1977.

Evans David., *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1979.

Howarth, Stephen, *The Fighting Ships of the Rising Sun: The Drama of the Imperial Japanese Navy 1895-1945*, Atheneum 1983.

materiały ze zbiorów OW i autora

16. Niezbyt poprawne, choć powszechnie stosowane są oznaczenia W 7 i W 8.

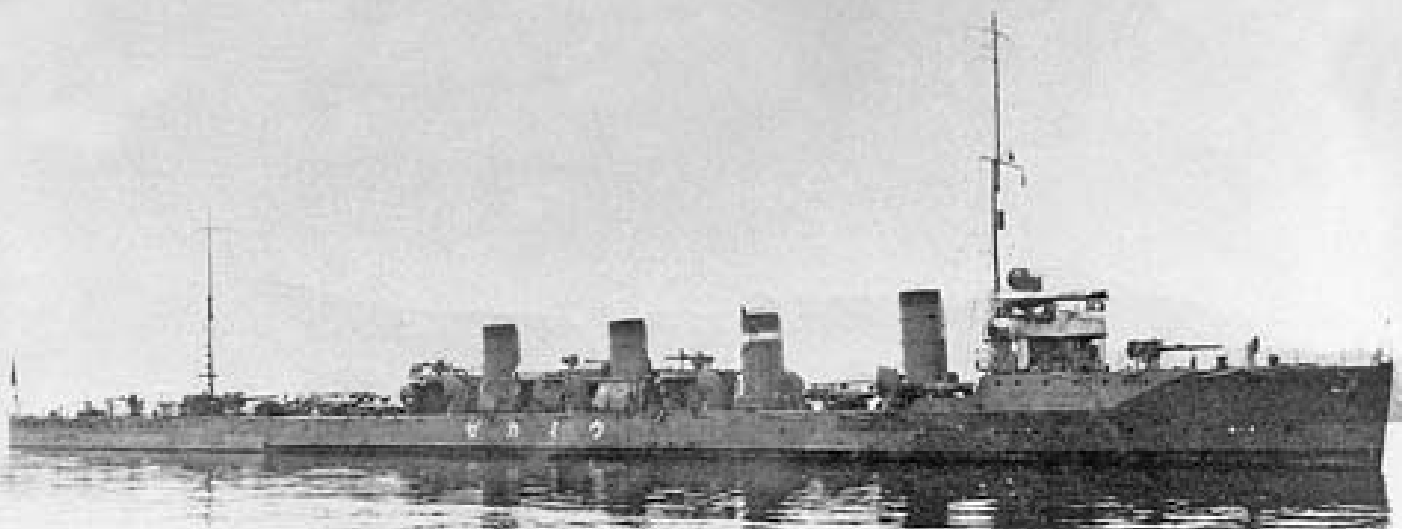
17. wyp. 450 t, prędkość 29 w, uzbr. 6 x 76,2 mm (z czego cztery krótkolufowe), 2 w.t. 457 mm – po przebudowie na trałowce 2 x 76,2 mm

18. Kolejne trałowce nr 7 i nr 8 były jednostkami od początku projektowane jako okręty przeciwminowe. Zostały zbudowane w latach 1938-39, ich podstawowe charakterystyki przedstawiały się następująco: wyp. 630-750 t, prędkość 20 w, uzbr. 2 x 120 mm, 2 x 25 mm, bomby głębinowe

19. Według niektórych źródeł okręty wycofano dopiero w 1938 r. ale w świetle posiadanych informacji stwierdzenie takie wydaje się błędne.

Fot. „Ships of the World”

Tym razem bliźniaczy *Umikaze* w latach 20. XX wieku.





# Sojusz brytyjsko-japoński: narodziny, wzlot i kres

cd.

## Przeciw Rzeszy

Brytyjczycy nie zamierzali jednak szydzić ze swych czupurnych „amerykańskich kuzynów”. Wręcz przeciwnie, zamierzano ich ugłaskać. Nie było to proste, gdyż z Waszyngtonu dochodziły coraz bardziej natężające pytania przed kim – po wyeliminowaniu Rosji z mórz – sojusz anglo-japoński zamierza się bronić. Nie wszyscy wierzyli, iż chodzi o Niemców, choć po 1905 roku *gros* sił brytyjskich z wód dalekowschodnich odeszło do Europy powierzając region – a także Australię i Nową Zelandię – pieczy japońskiego alianta. Podpisanie za zgodą Londynu 30 listopada 1908 roku układu o respektowaniu *status quo* w basenie Pacyfiku, pod którym podpisy położyli sekretarz stanu Elihu Root i japoński ambasador Takahira Kogorō wcale nie uspokoiło większości Amerykanów. Londyn chciał jednak dać Waszyngtonowi bezpośredni dowód swej dobrej woli. W tym celu gabinet Herberta Asquitha zaproponował ekipie prezydenta Williama Howarda Tafta układ mówiący, że wszelkie spory brytyjsko-amerykańskie rozwiązywane być mogą tylko na drodze arbitrażu. Ponieważ układ taki byłby sprzeczny z sojuszem z Japonią (obiecującym wszak Tokio natychmiastową, automatyczną pomoc przeciw każdemu mocarstwu) Whitehall zasugerował więc aliantowi jeszcze jedną modyfikację traktatu. Ambasador Macdonald nie krył zresztą

od początku, że przeciw USA problematyczne będzie uzyskanie pomocy brytyjskiej. Rząd cesarski, acz bez entuzjazmu, wyraził zgodę. Podpisane 13 lipca 1911 roku przedłużenie sojuszu na kolejną dekadę mówiło w art. IV, że „*nic w tym porozumieniu nie pociągnie za sobą (...) zobowiązania do rozpoczęcia wojny z mocarstwem, wobec którego obowiązuje taki traktat arbitrażowy*”. Tekst aliansu przekazał Amerykanom ambasador James Bryce jeszcze tego samego dnia.

Dyplomatyczna rewolucja w latach 1902-1911 przygotowała Wielką Brytanię także do starcia z Niemcami, aczkolwiek formalnie Albion w chwili rozpoczęcia wojny światowej nie miał (jeśli pominąć Portugalię) żadnego alianta oprócz japońskiego. W swym politycznym manewrowaniu Whitehall potknął się, nie z własnej zresztą winy, tylko raz. Mianowicie brytyjsko-amerykański traktat arbitrażowy, tak pieczołowicie wynegocjowany przez Londyn, odrzucony został jeszcze w tym samym 1911 roku przez nieufny Senat Stanów Zjednoczonych. Nie zrażony tą porażką lord Edward Grey wynegocjował w 1914 roku analogiczny traktat o niestosowaniu przemocy (ang. *Peace Commission Treaty*), który zdołano przeprowadzić przez rary w amerykańskiej wyższej izbie parlamentu. Czy jednak układ ten można było identyfikować z wymienionym w art. IV sojuszu traktatem arbitrażowym? Londyn twierdził tak od samego

początku, uznając oba dokumenty za równoznaczne. Tokio nigdy nie odrzuciło tego punktu widzenia, ale... nigdy też go oficjalnie nie potwierdziło.

W 1910 roku otwarto w Londynie wspólną, brytyjsko-japońską wystawę celem „umocnienia współpracy obu narodów”. Rok później, na koronacji Jerzego V, Cesarstwo Japońskie reprezentował zwycięzca spod Cuszimy admirał Tōgō, wywołując aplauz angielskich ulic. Wrażenia Admiralicji brytyjskiej były niemal równie entuzjastyczne.

Wybuch wojny światowej w 1914 roku, dający szansę przetestowania sojuszu w praktyce, od początku nasuwał jednak pewne wątpliwości co do tego, czy zaszedł przewidywany *casus foederis*. Po pierwsze, to nie Wielka Brytania została zaatakowana przez Niemcy (czy tym bardziej Austro-Węgry) ale sama wydała im wojnę. Po drugie, wersja traktatu z 1911 roku mówiła (podobnie zresztą jak poprzednia), że *casus foederis* stanowić może wyłącznie atak na jednego z sygnatariuszy na Dalekim Wschodzie lub w Indiach. Tymczasem Niemcy, znający oczywiście wspomniane postanowienia, nawet po wypowiedzeniu wojny przez Londyn w dniu 4 sierpnia nie rozpoczęli żadnych operacji zaczepnych na Pacyfiku, poprzestając tylko na koncentracji wojsk w chińskiej twierdzy Qingdao. W tych okolicznościach pamięć o wojnie rosyjsko-japońskiej

także mogła być kłopotliwa. Jak wiadomo, Tokio nie zażądało wówczas od Brytyjczyków wypełnienia sojuszniczych zobowiązań, choć daleko posunięta pomoc Francuzów dla Rosjan mogła kusić do interpretacji, że odpowiedni przypadek nastąpił.

Wkrótce jednak wydostanie się z Qingdao na Pacyfik niemieckiej Eskadry Wschodnioazjatyckiej, dowodzonej przez wiceadmirała Maximiliana von Spee, zmusiło Londyn do przejścia do porządku dziennego nad wszystkimi rozważaniami teoretycznymi. Niemiecka eskadra spaliżować mogła wszelki dopływ żołnierzy z Australii i Nowej Zelandii, ważący na szali zmagani wobec szczupłości armii imperialnej; główne okręty obu tych dominiów były dawno odesłane do Europy. Już 3 sierpnia (w więc przed formalnym zaistnieniem stanu wojny!) ambasador w Tokio Conyngham Greene zawiadomił Japończyków, że Londyn „będzie polegał na ich pomocy”. Chodziło o ochronę brytyjskich jednostek handlowych. „*Rząd JKM – telegrafował lord Grey – rozumie, że taka akcja ze strony Japonii stworzy stan wojny z Niemcami, jednakże krok taki jest trudny do uniknięcia*”.

Ku pewnemu jednak zdziwieniu niektórych (nie wszystkich) członków brytyjskiego gabinetu, szef dyplomacji cesarskiej baron Katō Takaaki oznajmił, iż „Japonia od razu przybędzie wesprzeć swego alianta z całą swą siłą”. Ministrowi nie chodziło tylko o samurajską lojalność. W zaufanym gronie mówił o „darze niebios”. Nadarzała się niepowtarzalna okazja zagarnięcia nowych zdobyczy.

Osobliwość sytuacji polegała na tym, iż głównym problemem nie był opór niemiecki. Posiadłości Rzeszy w Chinach i na Pacyfiku (Karoliny, Mariany i Wyspy Marshalla) niemal nie posiadały godnych uwagi sił zbrojnych. Teoretycznie silna eskadra von Spee również nie miała szans na stawienie czoła flocie cesarskiej. Problem stanowiło przekonanie Stanów Zjednoczonych, któ-

rych życzliwa neutralność była dla Londynu trudna do przecenienia, iż akcja japońska nie zagrozi ich interesom.

Lord Grey zapewnił z miejsca sekretarza stanu Williama Bryana że akcja japońska będzie „ograniczona” i nie rozszerzy się poza morza chińskie. Premier Ōkuma Shigenobu oznajmił jednak tajemniczo, iż „operacje wojenne Japonii nie przekroczą granic koniecznych”. Sformułowania te wystraszyły także brytyjskie dominia Pacyfiku, Australię i Nową Zelandię. Bogate a bezbronne kraje, ekspediuje właśnie do Europy swą całą młodzież, nie miały wielkiej ochoty na bezpośrednie sąsiedowanie na Oceanie Spokojnym z ludnym, głodnym i drapieżnym Imperium Japońskim. Londyn żądał jednak akcji na morzu, której oba pacyficzne dominia zorganizować nie mogły. Flota japońska, ścigając von Spee, zniknęła w bezmiarach Pacyfiku.

Tymczasem Japończycy wyrównywali stare rachunki, pochodzące z czasów udziału Niemiec w potrójnej interwencji. Ambasador cesarski w Berlinie oznajmił w zaufaniu kanclerzowi Bethmannowi, by Rzesza nie wycofywała swych kapitałów z Japonii jako z kraju neutralnego; Tokio, zwierzał się, niebawem wypowie wojnę „*pewnemu wielkiemu mocarstwu*”. Zachwycona ulica berlińska, powiadomiona dzięki przeciekom, uznała to za zapowiedź ataku na Rosję, wzywając przed ambasadą. O jakie mocarstwo chodziło, przekonano się w nocy z 15 na 16 sierpnia, kiedy strona japońska wręczyła ultimatum Niemcom. Jego beczelne sformułowania wzorowane były podobno na... niemieckich sprzed dziewiętnastu lat.

Tymczasem w Waszyngtonie legendarny admirał Alfred Thayer Mahan, autor klasycznych prac o panowaniu na morzu i teoretyk potęgi morskiej USA, alarmował, że zajęcie przez Japończyków wysp między Hawajami a Filipinami uczyni obronę tych ostatnich zadaniem całkowicie beznadziejnym. Żądał „*najbardziej ostrego protestu*”

w Londynie. Tuż przed rozmową z zastępcą sekretarza marynarki Franklinem Delano Rooseveltem (przyszłym prezydentem we własnej osobie) powalił go wszakże śmiertelny atak serca.

Eskadry japońskie zatykały tymczasem swoje flagi na niemieckich wyspach Pacyfiku. Tylko część archipelagów znajdującą się na południe od równika pozostawiono, po konsultacji z Londynem, dla Nowej Zelandii i Australii. 3 listopada Pierwszy Lord Admiralicji Winston Churchill i Pierwszy Lord Morski John „Jacky” Fisher wezwali ministra marynarki Yoshio Rokuro by Flota Cesarska ścigała von Spee w stronę Ameryki Południowej, gdzie już czekają na niego okręty brytyjskie. Obaj Anglicy nie wiedzieli, że w chwili wysłania depeszy znaczna część tych okrętów znajduje się już na dnie Pacyfiku, zniszczona przez Niemców pod Coronelem. Wieść o klęsce, pierwszej w *Royal Navy* od czasów napoleońskich, podwyższyła rzecz jasna cenę pomocy japońskiej.

Von Spee miał ostatecznie, jak wiadomo, zginąć pod Falklandami wraz z synami i większością swojej eskadry. Do tego czasu Londyn zdołał wszakże – naturalnie gołosłownie – udobruchać Amerykanów, zapewniając iż japońska okupacja wysp będzie „jedynie czasowa”. Zajęcie archipelagów wykluczyło raz na zawsze powrót Niemców na Pacyfik; nie mieliby skąd operować. Rano 7 listopada Japończycy, przy współudziale niedużego oddziału brytyjskiego, wzięli po odważnej obronie Jiaozhou i Qingdao w Chinach. Stracili na minie stary krążownik *Takachiko*, niszczyciel, trzy trawlerzy i 1700 ludzi. Wzięli trzy tysiące jeńców. Tych ostatnich, zgodnie z precedensem czasu wojny z Rosją (i w jaskrawym przeciwieństwie do praktyk II wojny światowej) traktowano kurtuazyjnie.

Zdobycie Jiaozhou i zajęcie niemieckich wysp na Pacyfiku nie zakończyło, choć tak właśnie utrzymuje większość opracowań,

Fort Iltis po zdobyciu przez Japończyków. Fot. zbiory redakcji Inforteditions

Ciężka artyleria Japończyków ostrzeliwuje twierdzę Qingdao.

Fot. zbiory redakcji Inforteditions



udziału Japonii w wojnie. Rzeczywistość przedstawiała się zupełnie inaczej. Z miesiąca na miesiąc waga pomocy Cesarstwa rosła, a to z powodu szczególnego charakteru, jakiego nabrały zmagania. Walki weszły w stadium przewlekłe, zmuszając zapasników do mobilizowania wszystkich swoich rezerw. Imperium Brytyjskie powoli kierowało w rejon walk ogromne zasoby swych dominiów i kolonii. Jego rola, wobec braku rezerw ludzkich we Francji oraz zacofania technicznego Rosji, wykluczającego przerzut i uzbrojenie wystarczającej liczby żołnierzy, rosła z każdym miesiącem. Wobec proklamowania przez Rzeszę w lutym 1917 roku nieograniczonej wojny podwodnej większa część ogromniej *Royal Navy* skupiona została na północnym Atlantyku. Pozostałe oceany powierzono pieczy sprzymierzonej Japonii. W jaskrawym przeciwieństwie do następnej wojny, Londyn miał zabezpieczone tyły i bezpiecz-

nie mógł korzystać z zasobów Imperium, co rzutowało na zupełnie odmienny przebieg zmagania.

Początkowo flota japońska eskortowała brytyjskie transporty wojenne tylko na Pacyfiku. Potem jej parasol ochronny rozszerzono aż do Trincomalee na Cejlonie, a wkrótce – do Adenu na kresach Oceanu Indyjskiego. Po rozpoczęciu przez Niemców nieograniczonej wojny podwodnej 14 lutego 1917 roku Foreign Office zaofiarowało Japonii jako nagrodę za jej wysiłek tajną obietnicę, iż na konferencji pokojowej Londyn poprze pretensje Tokio do wszystkich terenów przez Cesarstwo zdobytych. Niebawem, wiosną 1917 roku, krążownik *Akashi* oraz trzy eskadry niszczycieli wpłynęły na Morze Śródziemne. W wirze wojny mało kto zdał sobie sprawę z iscie symbolicznego charakteru tego wydarzenia. Od czasów Vasco da Gamy Europejczycy panowali na morzach azjatyckich, ale nigdy do-

tąd okręt z Azji nie wszedł w celach bojowych na morza Europy.

Japończycy w sumie okazali się lojalnymi aliantami. Zaufanie do nich podważały wydarzenia o raczej drugorzędym charakterze. Przez cały niemal okres wojny poselstwo cesarskie w Sztokholmie prowadziło za pośrednictwem Turków sondáže pokojowe wobec Niemiec, które nigdy nie wyszły jednak poza etap luźnej dyskusji. Celem, zresztą osiągniętym, było wystraszenie aliantów przy pomocy umyślnych „przecieków” i podniesienie tym samym ceny pomocy japońskiej. O rzeczywistym „odwróceniu przymierzy” nie myślano. Rzesza, niezależnie od wyniku wojny, i tak nie mogłaby odebrać Japonii jej nowych zdobyczy.

Cieźszą próbą dla przymierza były wypadki w Chinach. W styczniu 1915 roku Japończycy podjęli równie ambitną co zuchwałą próbę ich zwasalizowania, przedstawiając prezydentowi Yuan Shikaiowi ultimatum znane jako Dwadzieścia Jeden Żądań. Roszczenia zagrażały także brytyjskiej strefie wpływów nad rzeką Yangzi. Co gorsze, zrujnować mogły stosunki Londynu z Amerykanami, gdyż Waszyngton gwałtownie potępił całą akcję, a Brytyjczycy nie mogli się od niej odciąć nie ryzykując zerwania bezcennego sojuszu. Dyplomacja JKM reagowała w rękawiczkach. Lord Grey nakłonił Japończyków do wycofania piątej, najbardziej drastycznej grupy Żądań, potem zaś skutecznie namówił rząd chiński do akceptacji pozostałych. Cała afera pozostawiła pewien osad nieufności, lecz po dwóch latach, gdy Waszyngton dołączył do koalicji antyniemieckiej (co prawda na specjalnych zasadach, jako „mocarstwo stowarzyszone”) rana została zaleczona. Znalezienie się w tym samym obozie zaowocowało nawet pewnym zbliżeniem amerykańsko-japońskim.

W sumie więc wkład Japonii w zwycięstwo był znaczny. „*Jak mogliśmy zagwarantować, że pięćset tysięcy żołnierzy będzie mogło przebyć tysiące mil przez morza, a milion żołnierzy z Indii będzie mogło przejść Ocean Indyjski i żaden rajder ich nie zatopi? – pytał już po wojnie w parlamencie premier David Lloyd George – Nie mogliśmy tego dokonać, gdyby nasi japońscy sprzymierzeńcy nie przyszli nam z pomocą. (...) Był to jeden z decydujących czynników w tej wojnie*”. Sekundował mu premier Australii William Morris Hughes, osobiście rasista i zjadły wróg japońskich imigrantów. „*Nic nie jest bardziej pewne jak to, że zwycięstwo zawdzięczamy w niemałym mierze istotnej pomocy, jaką dominia i Indie były w stanie udzielić Wielkiej Brytanii. Lecz żaden żołnierz nie byłby w stanie przebyć mórz, gdyby nie pomoc udzielona przez Japonię, któ-*

Krążownik *Akashi*. Wraz z japońską eskadrą służył w 1917 roku na Morzu Śródziemnym jako wsparcie Aliantów.  
Fot. „Ships of the World”







Japoński pancernik *Nagato*. Doświadczenia zdobyte dzięki współpracy z Wielką Brytanią pozwoliły usamodzielnić się stoczniom Kraju Wschodzącego Słońca, czego budzącym respekt wyrazem były dwa okręty tego typu powstałe w japońskich stocznich. Fot. „Ships of the World”

*ra na ogół interpretowała swe zobowiązania traktatowe dość dla nas liberalnie. Bez jej pomocy jest nader nieprawdopodobne, by alianci zatriumfowali nad mocarstwami centralnymi. Gdyby wybrała ona walkę po stronie Niemiec, zostalibyśmy na pewno pokonani”.*

### Zamordowany sojusz?

W chwili zakończenia „wielkiej wojny białych ludzi” sojusz zdawał się wręcz znajdować w zenicie i przynosić jego stronom wymierne korzyści. Na konferencji pokojowej w Paryżu przedstawiciele Japonii oficjalnie dołączyli do decydującej o losach świata Wielkiej Piątki (prócz Japończyków Imperium Brytyjskie, Stany Zjednoczone, Francja i Włochy) jako jedyne mocarstwo spoza kręgu kultury zachodniej. Przywódca delegacji cesarskiej książę Saionji Kinmochi był żywym świadectwem oszałamiającego awansu egzotycznego kraju w ciągu jednego pokolenia – w młodości ów przedstawiciel aktualnej wielkiej potęgi bronił swego władcy przeciw *shōgunowi* uzbrojony w dwa miecze, długi i krótki. Popierając Brytyjczyków w kwestiach europejskich i bliskowschodnich delegacja japońska otrzymywała od swych aliantów pomoc w przeforsowaniu wszystkich swych postulatów. Ostatecznie otrzymała niemal wszystko co chciała. Z mórz zniknęły floty niemiecka, austro-węgierska oraz strawiona przez rewolucję rosyjska, francuska zaś przez cały okres

wojny nie zbudowała ani jednej wielkiej jednostki. Na oceanach liczył się tylko anglo-japoński sojusz i Stany Zjednoczone, przy czym alians miał miażdżącą przewagę nad Amerykanami.

Owa chwila triumfu okazała się jednak też punktem zwrotnym w losach tak owocnego dotąd przymierza. Amerykańska podejrzliwość wobec sojuszu, znaczna już przed wybuchem wojny światowej, po jej zakończeniu przerodziła się w istną neurozę. Zza oceanu dobiegały gniewne pytania, przed kim ów alians zamierza się bronić, skoro Rosja i Niemcy (będące po kolei obiektami jego troski) przestały się liczyć na morzach. W czyn wprowadzano rzucone już w 1916 roku hasło budowy „floty nie mniejszej od żadnej innej” (ang. Navy Second to None). Zapowiadało to wyścig zbrojeń morskich, przy którym niedawna rywalizacja niemiecko-brytyjska wyglądałaby zgoła niewinnie.

Wielkiej Brytanii nie stać było na podjęcie rękawicy. Teoretycznie Imperium po-

winno się wzbogacić na wojnie: kwota, którą mu byli winni sojusznicy, przekraczała znacznie ogromne przeciwsumy, jakie pożyczycieli aliantom Amerykanie. Jednakże Rosja, główny spośród dłużników, odmówiła regulowania swych wierzytelności po zdobyciu władzy przez bolszewików, a następnie w kolejności Francuzi nie byli zdolni do spłat przed uruchomieniem obecnie niedosiężnych inwestycji w ojczyźnie Lenina. Stawiało to Londyn, zadłużony niemal wyłącznie w Waszyngtonie, w fatalnej sytuacji. Przed podjęciem ewentualnego wyścigu zbrojeń, który musiałby być zatwierdzony przez parlament, Amerykanie mogli zażądać zwrotu długów. W rezultacie, przed wydaniem choćby pensa na zbrojenia, lew brytyjski musiałby oddać potencjalnemu przeciwnikowi miliard funtów gotówką.

Do współzawodnictwa nie była zdolna także Japonia. Cesarstwo było wprawdzie jedynym poza USA krajem, który zarobił, a nie stracił na wojnie. Owe zyski utopione

Porównanie sił morskich Sojuszu i Stanów Zjednoczonych w 1918 roku

	USA	Sojusz Anglo-Japoński
Okręty liniowe	39	74 (61 + 13)
Krążowniki liniowe	-	16 (9+7)
Krążowniki pancerne	16	40 (30+10)
Krążowniki lekkie	19	106 (90+16)
Niszczyciele	131	510 (443+67)
Okręty podwodne	86	163 (147+16)
Lotniskowce	4	4 (4+0)

jednak zostały rychło w antybolszewickiej interwencji na Syberii. Japończycy dotarli aż do jeziora Bajkał, ale – pod naciskiem Amerykanów, nie chcących dopuścić do kolejnego wzmocnienia rywala – musieli się wycofać, nie wynagrodziwszy niczym swoich wysiłków. Z Waszyngtonu wołano też coraz głośniejszemu jawnie imperialistyczne cele sojuszu są, przynajmniej na terenie Chin, jawnie sprzeczne z Paktem powoływanej właśnie do życia Ligi Narodów. Zdaniem Tokio była to zwykła hipokryzja, skoro Stany Zjednoczone ostatecznie postanowiły od Ligi nie przystępować. Brytyjczycy, pamiętający rewizję sojuszu sprzed lat dziesięciu, gotowi byli daleko zrewidować jego treść, byle tylko udobruchać „amerykańskich kuzynów”. Ci ostatni nie kryli jednak, że uspokoić ich może tylko całkowite rozwiązanie aliansu. W Japonii wywoływało to zrozumiałą wściekłość. Premier Hara Kei próbował wysondować sojuszników, czy wobec nieprzejednanej postawy Stanów Zjednoczonych najlepszą odpowiedzią na owe dąsy nie byłaby... wojna prewencyjna. Pomyśl ten wywołał nad Tamizą istny popłoch.

Przedłużenie sojuszu o kolejne dziesięć lat, o czym musiano zdecydować w 1921 roku, groziło wywołaniem rozłamu w samym Imperium Brytyjskim. Kanadyjczycy, zupełnie bezbronni wobec ewentualnej inwazji amerykańskiej, ale za to równie całkowicie bezpieczni przed każdym innym atakiem, grozili, że w razie kontynuowania aliansu zerwą więzi z Londynem. Natomiast Australia i Nowa Zelandia, niezdolne z kolei do odparcia ataku japońskiego, gardłowały za odnowieniem przymierza. Podczas grupującej premierów krajów dominiów i Indii tak zwanej Konferencji Imperialnej w czerwcu-lipcu 1921 roku doszło do burzliwych scen, zwłaszcza między reprezentującym Kanadę Arthurem Meighenem a premierem Australii Hughesem. Dramat Brytanii polegał na tym, że nie chodziło bynajmniej o wybór między sojuszem japońskim a amerykańskim, bowiem USA, wobec panującej tam doktryny izolacjonizmu, niczym sprzymierzeńcem być nie mogły. Szło o wybór nie przyjaciela, lecz wroga: Imperium miało wybierać między wrogością Japonii i Stanów Zjednoczonych.

Dla wszystkich mających rozeznanie w sprawie było przy tym jasne, że ewentualnie przedłużony sojusz wcale nie miał chronić Brytyjczyków przed Stanami Zjednoczonymi. Miał on chronić Imperium przed samą Japonią, która wyrosła tak bardzo, że puszczenie jej samopas byłoby po prostu niebezpieczne.

W tej sytuacji przedłożona 8 lipca amerykańska propozycja zwołania konferen-

cji rozbrojeniowej uznana została za wybawienie z opresji. Od początku nie ulegało wszakże wątpliwości, iż obrady oznaczać będą elegancki, ale definitywny koniec sojuszu, pozwalający jego stronom jedynie na zachowanie twarzy.

Przebieg konferencji waszyngtońskiej opisany został już na łamach „Okrętów wojennych” w osobnym artykule, tu tylko przypomnimy wybrane kwestie. Już na początku jej obrad, 13 grudnia 1921 roku, cztery mocarstwa: Imperium Brytyjskie, Stany Zjednoczone, Japonia i Francja zawarły tak zwany Pakt Czterech Mocarstw, poręczający bezpieczeństwo swych posiadłości w basenie Pacyfiku i zakładający konsultacje w razie zagrożenia przez obce mocarstwo. Sojusz anglo-japoński nie został formalnie zlikwidowany, ale po prostu rozszerzony i przekształcony w nowy układ, nie wojskowy wszakże, ale polityczny. Był to jednak faktyczny pogrzeb niemal dwudziestoletniego aliansu. Delegat brytyjski, Arthur James Balfour, oraz japoński, baron Shidehara Kijūrō, uczcili go wspianymi oracjami.

Szczególny optymizm, któremu ulegała co najmniej część zgromadzonych, kazał wierzyć iż w nowym, wyczerpanym świecie uroczyste podpisy na papierowych traktatach skutecznie zastąpią tajne porozumienia bazujące na potęgze morskiej. Braku jakichkolwiek zabezpieczeń przed złamaniem traktatu Amerykanie byli świadomi, lecz nieistnienie takich zobowiązań uważali za cnotę. Natomiast Wielka Brytania i Japonia zachowywały się niczym rozwiedziona para, bezskutecznie próbująca przekonać świat (a może i siebie), że mimo rozpadu związku pozostaje w najserdeczniejszej przyjaźni.

W kulisach Japończycy nie kryli wszakże swych uczuć. Generał Itani Matsuo, attaché wojskowy w Londynie, porównał dawny alians do „whisky z wodą sodową” a traktaty waszyngtońskie do „pomarańczowego soczku”. Obecny w Waszyngtonie dziennikarz Itō Masanori wołał, iż „solne i zdrowe, wiecznie zielone drzewo, które przez ponad dwadzieścia lat symbolizowało pokój na wschodzie, zostało ścięte”. Rozgorzyczenia nie kryło też wielu Brytyjczyków, z członkami Admiralicji włącznie.

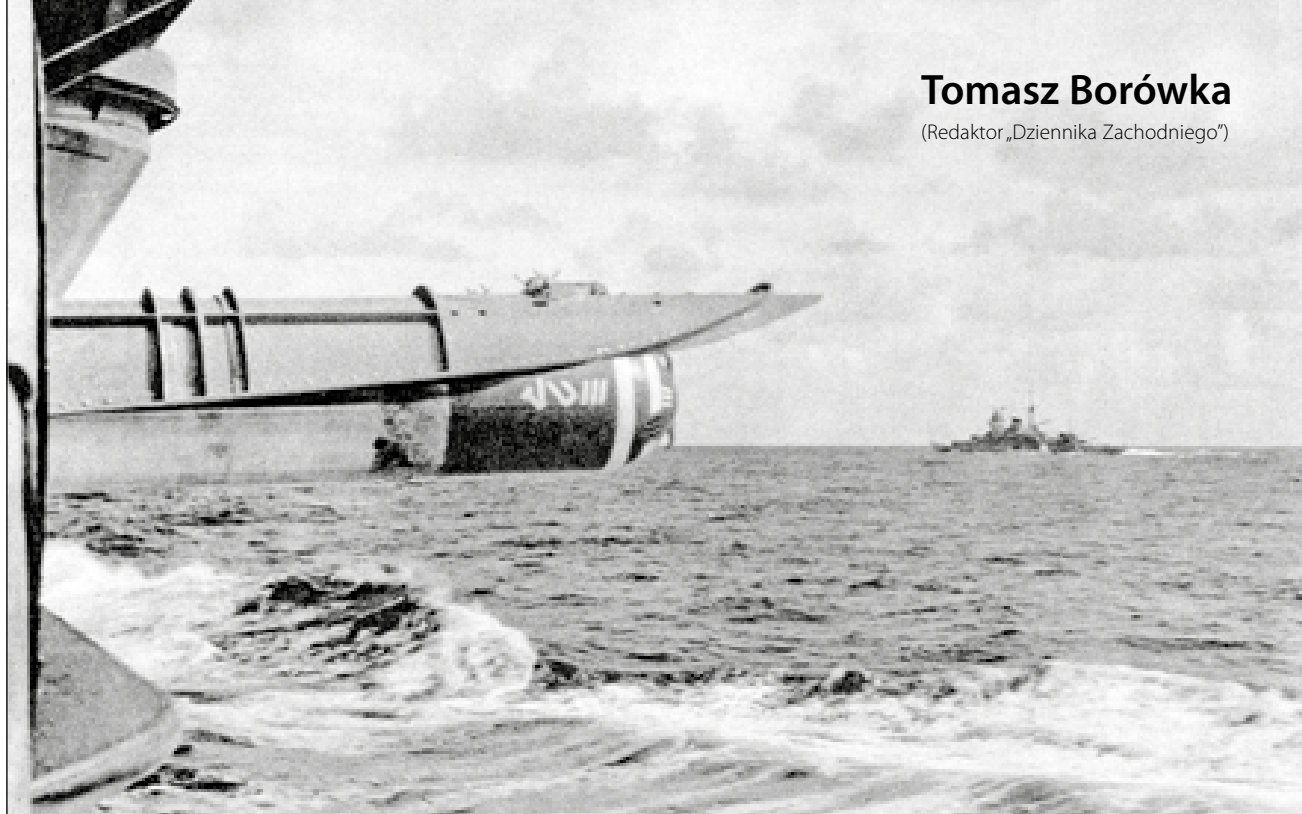
Japońscy architekci sojuszu odeszli niemal wszyscy w ciągu trzech pierwszych dekad XX wieku. Ostatni z nich, książę Saionji, zmarł w 1940 roku w wieku 91 lat. Ich następcy powiedli kraj ku kolejnej wojnie światowej, wojnie także z Wielką Brytanią i ostatecznie ku zagładzie. W ciągu następnych dekad nie raz stawiano pytania, na które historyk nie jest w stanie udzielić odpowiedzi. Czy rząd w Tokio, nie czując się izolowany w świe-

cie, mógłby zapobiec dojściu do władzy fanatycznych nacjonalistów i utrzymać przyjazne stosunki z mocarstwami morskimi? Czy kooperacja japońsko-brytyjska zapobiegłaby karierze komunizmu w Chinach? Czy przedłużenie aliansu uwolniłoby Brytyjczyków od groźby na Dalekim Wschodzie, wzmacniając z kolei ich pozycję w Europie, w obliczu Niemiec i Włoch? Czy krótko mówiąc, mogło nie być ataku na Pearl Harbor?

Pewne jest, że bieg wydarzeń na Dalekim Wschodzie na początku XX wieku nie był nieuchronny i z góry przesądzony. Pomniejsi zaś uczestnicy sojuszu anglo-japońskiego, zbyt jeszcze młodzi, by w chwili jego formowania podejmować kluczowe decyzje, nie mogli uznać swoich doświadczeń i wysiłków za całkowicie zmarnowane. Był wśród nich wspomniany Shidehara Kijūrō, mający po latach, jako człowiek bardzo już sędziwy, zostać pierwszym premierem Japonii po II wojnie światowej. Był też nieco tylko młodszy Yoshida Shigeru, niegdyś ambasador w Londynie, po wojnie następca Shidehary i współautor japońskiego gospodarczego cudu. Obaj obserwowali jak ich kraj rośnie w siłę u boku konstytucyjnego, parlamentarnego mocarstwa, którego zwornikiem jest monarcha otoczony powszechnym szacunkiem, lecz pozbawiony realnej władzy. Po latach wcielić mieli swe przymiślenia w życie – choć we współpracy z inną już anglosaską potęgą.

## Bibliografia

- Jastrzębski Jarosław, Polit Jakub, *Konferencja waszyngtońska 21 XI 1921 – 6 II 1922, „Okręty wojenne”* Nr 1/2012, s. 34-42.
- Lowe Peter, *The British Empire and the Anglo-Japanese Alliance, 1911-1915*, „History”, vol. LIV, No 181 (1969), s. 212-225.
- Lowe Peter, *Great Britain and Japan, 1911-1915. A Study for British Far Eastern Policy*, London 1969.
- Marder Arthur J. *British Naval Policy 1880-1905. The Anatomy of British Sea Power*, London 1940.
- Murashima Shigeru, *The Opening of the Twentieth Century and the Anglo-Japanese Alliance, 1895-1923*, w: I. Nish, Y. Kibata (eds), *The History of Anglo-Japanese Relations*, vol. I, Basingstoke 2000, s. 159-196.
- Nish Ian, *Alliance in Decline. A Study in Anglo-Japanese Relations, 1908-23*, London 1972.
- Nish Ian, *The Anglo-Japanese Alliance. The Diplomacy of Two Island Empires, 1894-1907*, London 1985.
- Polit Jakub, *Odwrot nad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu (1914-1922)*, Kraków 1999.
- Polit Jakub, *Rozpad sojuszu brytyjsko-japońskiego po pierwszej wojnie światowej*, „Studia Historyczne”, R. XL, 1997. z. 4 (159), s. 505-518.
- Steeds David, *Anglo-Japanese Relations, 1902-23; A Marriage of Convenience*, w: I. Nish, Y. Kibata (eds), *The History of Anglo-Japanese Relations*, vol. I, Basingstoke 2000, s. 197-223.



# Długa Lanca – tajna broń Cesarskiej Floty

Długa Lanca, czyli japońska torpeda Typu 93, jest dziś jedną z ikon Cesarskiej Floty okresu II wojny światowej. Pasjonatów zmagani na Pacyfiku fascynuje w nie mniejszym stopniu aniżeli pancernik *Yamato* czy myśliwiec *Zero*. Ma zresztą z nimi sporo wspólnego. Po pierwsze, wszystkie te bronie miały w zamyśle deklasować analogiczne systemy uzbrojenia potencjalnego przeciwnika, zapewniając Japończykom przytłaczającą przewagę jakościową. Po drugie zaś, podczas wojny na Pacyfiku Sprzymierzeni stosunkowo długo nie zdawali sobie sprawy z parametrów i możliwości tych broni, co narażało ich na bolesne straty (a w przypadku Długiej Lancy i *Zero* bezdyskusyjnie tych strat przysporzyło).

## Cesarskie torpedy

Możliwości broni torpedowej zwróciły uwagę Japończyków jeszcze pod koniec XIX wieku. Torpeda stanowiła wtedy – obok miny – doskonałą broń słabszego. Eksplozja podwodnej głowicy przy kadłubie była śmiertelnie groźna nawet dla najpotężniejszych jednostek owych czasów. Istniejąca od 1869 roku Japońska Marynarka Wojenna, ciągle jeszcze „na dorobku”, a już stanowiąca kluczowy instrument japońskiej polityki ekspansji, pierwsze eksperymentalne egzemplarze torped zakupiła w roku 1883, w brytyjskiej firmie Whitehead oraz niemieckiej Schwartzkopf.

W 1884 roku wprowadziła torpedy do swego uzbrojenia. Początkowo zdecydowano się na torpedy kalibru 356 mm Schwartzkopfa (będące zresztą zmodyfikowanymi, ulepszonymi torpedami Whiteheada). W Japonii desygnowano je jako Typ 84. Następnie Japończycy zakupili w Niemczech ulepszoną wersję tej torpe-

dy (Typ 88). Oba typy stanowiły oczywiście broń stosunkowo jeszcze prymitywną, o niewielkiej prędkości (Typ 84 – 22 węzły, Typ 88 – 24 lub 26 węzłów) i dosyć słabym ładunkiem wybuchowym (odpowiednio 20-21 kg i 57 kg). Niemniej Japończycy ze sporym powodzeniem użyli tych torped w wojnie z Chinami (1894-1895), m.in. unieszkodliwiając jedną z najgroźniejszych jednostek chińskiej floty, pancernik *Dingyuan*.

W 1893 roku zdecydowali się dalsze zamówienia torped złożyć u Whiteheada. Jego stałym klientem w tej dziedzinie byli do 1910 roku. Wprowadzone do użytku w 1897 roku (jako Typ 32) torpedy 356 mm Whiteheada stanowiły standardowe uzbrojenie japońskich torpedowców i kontrtorpedowców podczas wojny z Rosją w latach 1904-1905. Działania morskie tej wojny torpedy zarówno rozpoczęły, jak i w pewnym sensie zakończyły. Wpierw, w zaskakującym ataku na bazę morską w Port Ar-

tur, japońskie kontrtorpedowce poważnie uszkodziły pancerniki *Cesariewicz* i *Retwizan* oraz krążownik *Pallada*. W końcu zaś, mimo iż o wyniku ostatecznej rozprawy pod Cuszimą przesądziły rzecz jasna ciężkie działa, to przecież torpedy powiększyły rozmiary tej rosyjskiej klęski, rozrywając się u burt pancerników *Nawarin* i *Sisój Wielikij* oraz krążowników *Admirał Nachimow* i *Władimir Monomach* (wszystkie te okręty ostatecznie zatonięły). Przez japońskie torpedy dobito również flagowy okręt rosyjski, pancernik *Kniaź Suworow*.

Począwszy od 1897 roku uruchomiona została krajowa produkcja torped w tokijskim arsenale marynarki. Japończycy sukcesywnie rozwijali kolejne, coraz nowocześniejsze ich typy. W 1917 roku wprowadzili do uzbrojenia pierwsze torpedy kalibru 533 mm (Typu 6). Warto wspomnieć, że część starszych jednostek japońskiej floty używała ich jeszcze w okresie II wojny światowej.

Wspomniane sukcesy japońskiej broni torpedowej w wojnach z Chinami i Rosją nie imponowały może nadmiernie, ale też były na tyle znaczne, by uznano je za obiecujące. Broń ta posiadała znaczących zwolenników nawet w najwyższych kręgach japońskiej polityki – np. oficerami torpedowymi byli w swoim czasie admirałowie Okada Keisuke i baron Suzu-



ki Kantarō (w przyszłości obydwaj mieli zostać premierami Japonii). W potencjalnej wojnie z kolejnym, hipotetycznym na razie przeciwnikiem, torpedzie powierzono więc jedną z głównych ról. Przeciwnikiem tym były Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. W założeniach Imperialnej Polityki Obronnej na rok 1907 to one właśnie zostały uznane za kolejnego możliwego wroga.

W 1908 roku japońska flota przeprowadziła manewry morskie, podczas których „nieprzyjacieli” (było oczywiste, że chodzi o Amerykanów) zajęli wyspę Amami Ōshima. Na wschód od niej rozegrała się następnie „decydująca bitwa” z flotą napastnika. Jednak Cesarstwu Japonii trudno było mierzyć się z Amerykanami pod względem potencjału gospodarczego, a co za tym idzie także militarnego. Zawarcie w 1922 roku traktatu waszyngtońskiego, regulującego m.in. rozmiary sił morskich głównych mocarstw, dostarczyło Japonii okazji do ostatecznego odstąpienia od realizacji swego planu 8-8, czyli stworzenia trzonu floty składającego się z 8 pancerników i 8 krążowników liniowych (w rzeczywistości decyzję o rezygnacji z 8-8 podjęto z przyczyn ekonomicznych jeszcze przed podpisaniem układu). Japonia zaakceptowała stosunek sił liniowych 10:6 na swoją niekorzyść w stosunku do *US Navy*. Cesarska Marynarka Wojenna musiała zatem żyć (a w teoretycznej na razie przyszłości zakładać i walkę) w cieniu licznej dominacji rywala zza oceanu. Amerykańskiej przewadze liczebnej Japonia postanowiła więc przeciwstawić przewagę jakościową: w zakresie wyszkolenia załóg, taktyki i oczywiście broni o większym zasięgu i sile rażenia: pancerników, nawodnych okrętów torpedowych, okrętów podwodnych, a później także samolotów.

Począwszy od roku 1909 do końca lat trzydziestych XX wieku scenariusz Decydującej Bitwy z *US Navy* dopracowywano z iście japońską konsekwencją i dbałością o każdy szczegół, a do tego nadano mu rozmach na miarę Oceanu Spokojnego. Zgodnie z ukształtowaną na podstawie teorii Alfreda Thayera Mahana japońską doktryną, Flocie Pacyfiku zamierzano wydać klasyczną, rozstrzygającą bitwę na wzór Cuszimy. Podobnie jak tamta, miała zostać rozegrana całkowicie na japońskich warunkach, a stoczona dopiero z przeciwnikiem mającym już za sobą trudy oceanicznej przeprawy. Z tą jednakową różnicą, że Cesarska Flota nie zamierzała tym razem względnie beczynnie wyczekiwać nadejścia nieprzyjaciela na macierzystych wodach. Z początku japońscy planiści zamierzali użyć sił lekkich, których seria ata-

ków osłabiłaby amerykańską flotę podczas jej trawersu Pacyfiku. Ale w latach dwudziestych rozwój techniki umożliwił daleko idącą modyfikację tej koncepcji. Na wstępie zatem, na podążających z kierunku Hawajów Amerykanów polować miały oceaniczne okręty podwodne i podwodne „krążowniki”. Później – uderzyć na nich bombowce dalekiego zasięgu (operujące z lotnisk na będących w posiadaniu Japonii archipelagach Środkowego Pacyfiku) oraz samoloty z lotniskowców. Przetrzebiona Flota Pacyfiku stałaby się następnie celem nocnego, zmasowanego ataku torpedowego. Przewidywano, że w jego efekcie przeciwnik zostanie na tyle osłabiony, iż główne siły Połączonej Floty bez większego trudu poradzą sobie z nim w dziennej bitwie, podczas której ciężka artyleria japońskich pancerników i kolejne ataki torpedowe dokończą dzieła zniszczenia wśród amerykańskiej *Battle Line*.

Nocny atak torpedowy na siły liniowe Floty Pacyfiku stanowił najbardziej bodaj zaskakujący i rewolucyjny element japońskiego planu Decydującej Bitwy. W myśl koncepcji Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej antidotum na amerykańską przewagę sił liniowych miało stać się oryginalne wykorzystanie sił lekkich w roli „niszczycieli pancerników”. Postanowiono, że nie tylko japońskie niszczyciele, ale i krążowniki zostaną wyposażone w liczne wyrzutnie torpedowe dużego kalibru, a także w zapasowe torpedy i urządzenia do ich szybkiego ładowania. Tak zrodziła się koncepcja niszczycieli „typu specjalnego” (*Fubuki*) oraz krążowników ciężkich z niebywale silnym uzbrojeniem torpedowym, które działając zespołowo były w stanie zaaplikować nieprzyjacielskiej *Battle Line* podwodne ciosy o intensywności niespotykanej w dotychczasowych dziejach wojen morskich.

W dziedzinie broni torpedowej, w której pokładano tak wielkie nadzieje i która w decydującym starciu z *US Navy* miała przechylić szalę zwycięstwa na stronę Cesarskiej Floty, dokonywał się w Japonii stały postęp. W Wydziale Torpedowym (inaczej Drugim Wydziale Pierwszej Sekcji) Departamentu Technicznego Marynarki Wojennej opracowano parogazową torpedę potężnego kalibru 610 mm, jej możliwości testując następnie m.in. na kadłubie nieukończonego pancernika *Tosa*, przy którym przeprowadzano próbne detonacje głowic. Co ciekawe, broń ta, która w 1920 roku trafiła na krążowniki i niszczyciele jako torpeda Typu 8, znajdowała się w wyrzutniach okrętów japońskich jeszcze w okresie wojny na Pacyfiku (używał jej np. krążownik lekki *Nagara* walcząc

pod Guadalcanalem w listopadzie 1942 roku). Występowała ona w dwóch wersjach. Typ 8 nr 1 uzbrojony był w 300-kiłogramową głowicę bojową i dysponował zasięgiem 10 000 m przy prędkości 37 węzłów albo 6 200 m przy 43 węzłach. W Typie 8 nr 2 zastosowano cięższą głowicę o wadze 346 kg, a zmianie uległy również zasięg i prędkość (10 000 m/38 w, 15 000 m/32 w, 20 000 m/27 w). Dla porównania, torpeda Mark 12 wprowadzona do uzbrojenia amerykańskich niszczycieli i krążowników w roku 1926 miała głowicę o masie 227 kg i maksymalny zasięg 13 700 m. Jak więc widać, w tym czasie parametry torped Cesarskiej Floty zdecydowanie górowały nad parametrami torped *US Navy*.

Kolejny krok w rozwoju torped japońskich stanowił Typ 90. Powstał on na bazie brytyjskiej torpedy 533 mm, produkowanej przez zakłady Vickers-Armstrong Whitehead Torpedo Works w Weymouth. W 1926 roku Japończycy nabyli 20 sztuk tej broni, a 2 lata później zakupili również jej licencję produkcyjną. Otrzymana dokumentacja została wykorzystana przy pracach badawczo-rozwojowych nad własnymi torpedami kalibrów 533 i 610 mm, rozpoczętych w 1928 roku. Pierwsze egzemplarze parogazowej torpedy 610 mm nowego Typu 90 zostały przekazane do Szkoły Torpedowej w Kure w 1931 roku. W roku następnym torpedy te przyjęto do uzbrojenia floty. Torpeda Typu 90 posiadała głowicę bojową 375 kg oraz zasięg 7000 m przy 46 węzłach, 10 000 m przy 43 węzłach i 15 000 m przy 35 węzłach. Ją to właśnie zamierzano wykorzystać w planowanych, zmasowanych atakach torpedowych na amerykańską *Battle Line*. W związku z tym otrzymały ją nowoczesne, wielkie niszczyciele (jak typy *Fubuki* i *Hatsuharu*) oraz ciężkie krążowniki – zarówno nowych typów *Myōkō* i *Takao*, jak i – po modernizacji – także starszych typów *Furutaka* i *Aoba*. W torpedy Typu 90 uzbrojono również duże lekkie krążowniki typu *Mogami*. Planowano również umieścić je na krążownikach typu *Tone*, jednak już w trakcie budowy tych ostatnich weszły do użytku torpedy kolejnej generacji.

### Tlenowy przełom

Torpeda Typu 90 była zaawansowaną jak na swoje czasy bronią, lecz podobnie jak wszystkie poprzedniczki miała z japońskiego punktu widzenia poważną wadę: napęd, do którego używano mieszaniny sprężonego powietrza, paliwa i zmienionej w parę wody. W związku z tym pozostawiała na powierzchni ślad pęcherzyków gazów, uwalniających się w efekcie spalania paliwa (nafty) z powietrzem. Ślady pęche-



W początkowym okresie japońskie krążowniki ciężkie posiadały kadłubowe wyrzutnie torped. Na fotografii *Myōkō* we wczesnym okresie służby.

Fot. zbiory Adama Daszewskiego

rzyków, w porę wypatrzone przez obserwatorów na pokładach atakowanych okrętów lub ich eskorty, mogły zdradzić i udaremnić każdą próbę torpedowania – szczególnie, gdyby chodziło o zmasowany atak co najmniej kilkudziesięcioma podwodnymi pociskami jednocześnie. Jako rozwiązanie nasuwało się zastąpienie sprężonego powietrza tlenem. W tym przypadku ślad pęcherzyków praktycznie by nie występował, gdyż tworzył się on głównie z zawartego w powietrzu azotu. Produkty spalania nafity w czystym tlenie to – prócz wody – tlenek i dwutlenek węgla, a zatem substancje w wodzie znakomicie się rozpuszczające. Dodatkową korzyścią wyniesioną z zastąpienia powietrza tlenem była oszczędność na wadze, która pozwalała na powiększenie zasięgu oraz głowicy bojowej.

Jak dotychczas nigdzie jednak nie doszło do wdrożenia tego rozwiązania na większą skalę. Konstruktorzy brytyjscy i amerykańscy, prowadzący prace badania nad torpedami tlenowymi, napotkali identyczne problemy. Czysty tlen łatwo reaguje z wieloma substancjami, w tym wchodzącym w skład oleju i smarów węglowodorem. Reakcja taka może mieć wybuchowy charakter i stwarzać zagrożenie nawet dla przenoszącego torpedy tlenowe okrętu. Przepływ tlenu w układzie paliwowym musi być równomierny i niezakłócony – a zakłócić go mogą wszelkie nierówności czy inne drobne skazy we wnętrzu wąskich i poskręcanych przewodów doprowadzających tlen do komory spalania. Wtedy gaz ten podgrzewa się, mogąc nawet uszkodzić elementy układu, np. zawory, rurki i komorę spalania. Co gorsza, jeśli wewnątrz

przewodów tlenowych znajdują się drobiny paliwa lub smaru, nawet w niskiej temperaturze może nastąpić ich zapłon. Amerykanie eksperymentowali z torpedami napędzanymi wzbogaconym tlenem powietrzem od roku 1929 do 1931 (lub nieco dłużej), lecz bezowocnie. Brytyjczycy skonstruowali torpedy 622 mm na wzbogacone powietrze, lecz wyposażyli w nie jedynie pancerniki *Rodney* i *Nelson*. Dopiero Japończycy, pracując z właściwym temu narodowi uporem, konsekwencją i pomyślnością, po długotrwałych staraniach osiągnęli pełny sukces.

Początki były mało zachęcające. Do prac przystępowano trzykrotnie. Próby podejmowane w latach 1916 lub 1917 i 1924 zakończyły się niepowodzeniem, skądinąd przy akompaniamencie gromkich eksplozji. W 1927 roku porucznik Oyagi Shizuo, członek japońskiej delegacji przebywającej w brytyjskich zakładach Whitehead Torpedo Works, uzyskał informację, iż *Rodney* i *Nelson*, nowe pancerniki *Royal Navy*, zostały uzbrojone w torpedy o napędzie tlenowym. Delegacja nabrała podejrzeń, że Brytyjczycy rozwijają dalsze prace na tym polu i w roku 1928 przedłożyła raport, iż w Wielkiej Brytanii prowadzone są badania nad napędem tlenowym. Była to ocena daleka od precyzji (Brytyjczycy poprzestali na torpedach Mark I, w które uzbroili *Rodneya* i *Nelsona*, oraz Mark VII, które od 1928 roku krótko posiadał np. australijski krążownik *Canberra* – w obydwu typach zastosowano powietrze wzbogacone tlenem), niemniej stała się ona impulsem do wznowienia w Japonii prac nad torpedami tlenowymi. Powrócono więc do nich pod

koniec tegoż 1928 roku w Arsenale Marynarki w Kure. Od 1932 roku kierował nimi komandor Kishimoto Kaneharu. Stopniowo pokonywano trudności techniczne. Zastosowanie procedury zasilania napędu początkowo sprężonym powietrzem, które dopiero stopniowo zastępował tlen, dalece ograniczyło prawdopodobieństwo eksplozji. Wyeliminowano możliwość kontaktu pomiędzy tlenem a silnikowymi smarami, zapobiegając ich ewentualnemu zapłonowi. Przewody paliwowe zaprojektowano w taki sposób, by nie posiadały żadnych ostrych zakrętów ani najmniejszych zagłębień wewnętrznej powierzchni. Przy pomocy związku potasu perfekcyjnie wyczyszczono wnętrza przewodów, by usunąć wszelkie drobiny oleju i smaru. Rozgrzany procesem intensywnego spalania silnik był schładzany morską wodą, wprowadzaną w celu wytworzenia pary bezpośrednio do komory spalania. W 1933 roku przeprowadzono pierwsze testowe strzelanie (torpeda była jeszcze napędzana silnikiem Whiteheada, w którym używano tlenu w miejsce powietrza). Wysiłki japońskich konstruktorów zostały uwieńczone udanymi próbami nowych torped (oficjalnie już desygnowanych jako Typ 93), jakie jeszcze w tym samym roku miały miejsce na krążowniku ciężkim *Chōkai*.

I tak narodziła się najpotężniejsza torpeda świata – prawdziwa królowa swego gatunku. Ważyła 2700 kg (wprowadzona w 1935 roku amerykańska Mark 15 – 1742 kg), przy średnicy 610 mm (Mark 15 – 533 mm) miała blisko 9 metrów długości (Mark 15 – 7,315 m) i była uzbrojona w głowicę 490 kg (Mark 15 – 374 kg), wypełnioną ma-





Niszczyciel *Ikazuchi* typu „Fubuki” w 1933 roku. Jednostki te posiadały bardzo silne uzbrojenie torpedowe złożone z trzech trzylurkowych wyrzutni. Fot. zbiory Shizuo Fukui

teriałem wybuchowym Typu 97 (o 7% silniejszym od TNT). Osiągała prędkości 48-50 węzłów przy zasięgu 20 000 m, 40-42 w przy 32 000 m i 36-38 w przy 40 000 m (Mark 15 – 45 węzłów przy zasięgu 5500 m, 33,5 węzła przy 9150 m i 26,5 węzła przy 13 700 m). Tak jak oczekiwano, była praktycznie bezśladowa.

W Japonii powstały jeszcze inne modele torped tlenowych. Torpedę Typu 93 Model 2, o zwiększonej prędkości, zaprojektowaną w 1935 roku z myślą o uzbrojeniu w nią niszczycieli, wyprodukowano jedynie w ilości 2 sztuk, po czym odstąpiono od dalszych prac. Wznowiono je w 1941 roku, co doprowadziło do opracowania dwóch eksperymentalnych wersji (pierwsza osiągnęła na próbach prędkość 51 węzłów, druga aż 56 węzłów). W 1943 roku zaprojektowano torpedę Typu 93 Model 3. Cechował ją m.in. krótszy zasięg (15 000 m przy prędkości 48-50 węzłów, 25 000 m przy 40-42 węzłów i 30 000 m przy 36-38 węzłów) oraz cięższa głowica bojowa (780 kg). Ważną innowacją stanowiło zastąpienie powietrza czterochlorkiem węgla w trakcie stopniowego przechodzenia napędu na zasilanie czystym tlenem (co miało jeszcze bardziej zmniejszyć prawdopodobieństwo eksplozji przy zapłonie). W 1944 roku, bazując na rozwiązaniach Modelu 1 i Modelu 3, zaprojektowano torpedę Typu 93 Model 1 Modyfikacja 3. Jej produkcję uruchomiono w 1945 roku, ale model ten nie wszedł już do użytku.

Wspomnieć należy jeszcze o istnieniu całego szeregu mniejszych modeli torped

tlenowych, przeznaczonych dla okrętów podwodnych (np. Typ 95 kalibru 533 mm), miniaturowych okrętów podwodnych (np. Typ 97 kalibru 450 mm) czy samolotów (np. Typ 2 kalibru 450 mm). Podczas II wojny światowej torpedę Typu 93 wykorzystano jako podstawę do stworzenia samobójczej torpedy kierowanej *Kaiten*.

### Na pokładach niszczycieli i krążowników

Torpeda Typu 93, a ściślej jej wersja Typ 93 Model 1 Modyfikacja 2 (93 Shiki Gyorai 1 Gata Kai 2) została 28 listopada 1935 roku zaadaptowana do użycia na pokładach okrętów, gdzie miała zastąpić torpedy starszego typu. Wprowadzano ją stopniowo i niezbyt spieszenie. Niszczyciele typu *Kagerō* otrzymały torpedy Typu 93 w roku 1940, typu *Asashio* w 1941, a typów *Shiratsuyu* i *Hatsuharu* dopiero w 1942, czyli już po wybuchu wojny na Pacyfiku. Sporo niszczycieli (np. typu *Fubuki*) nie doczekało się tych torped nigdy. Często zapomina się o godnym uwagi fakcie, iż w wielu znanych starciach morskich w wyrzutniach japońskich niszczycieli nie znajdowały się osławione Długie Lance o napędzie tlenowym, lecz parogazowe torpedy starszego Typu 90 (co więcej, część niszczycieli nie posiadała nawet aparatów torpedowych 610 mm, lecz 533 mm). Przykładowo, podczas bitwy w Zatoce Bantén 1 marca 1942 roku niszczyciele *Hatsuyuki*, *Shirayuki*, *Shirakumo*, *Murakumo* i *Fubuki* odpaliły do krążowników *Houston* i *Perth* torpedy Typu 90, a niszczyciele *Harukaze* i *Asokaze* tor-

pedy 533 mm. Swoją drogą, przypisywane *Fubuki* przypadkowe storpedowanie japońskich transportowców, do którego wtedy doszło, było jednak dziełem krążownika *Mogami*. W określeniu „sprawcy” przydatne okazało się odkrycie, że jeden z transportowców został trafiony torpedą o silniejszej głowicy, niż posiadała torpeda Typu 90. Tego samego dnia, na południe od Borneo, torpeda Typu 90 wystrzelona przez niszczyciel *Ikazuchi* (lub *Inazuma*) dobiła ciężko uszkodzony krążownik *Exeter*. Innym przykładem jest bitwa pod Guadalcanalem w nocy z 14 na 15 listopada 1942 roku, w toku której torpedami Typu 90 atakowały niszczyciele *Ayanami*, *Hatsuyuki* i *Shiratsuyu*.

Tu krótka, lecz istotna dygresja. Przed chwilą bowiem po raz kolejny w niniejszym artykule pojawił się termin Długa Lanca. Ta potocznie używana nazwa, stanowiąca obecnie w zasadzie synonim japońskiej torpedy Typu 93, najprawdopodobniej nie była stosowana przez Japończyków przed wybuchem wojny na Pacyfiku i w jej okresie. Obecnie przyjmuje się wręcz, że... nie powstała ona nawet w Kraju Kwitnącej Wiśni! Według amerykańskiego historyka Rogera Pineau, który współpracował z profesorem Samuelem Eliotem Morisonem przy jego pomnikowym dziele *History of United States Naval Operations in World War II*, ojcem chrzestnym nazwy Długa Lanca jest... sam Morison. Autor słynnej historii działań US Navy był pod takim wrażeniem japońskiej „supertorpedy”, odpowiedzialnej za dra-

maty tyłu amerykańskich okrętów i ich załóg, że miał uznać, iż ta niezwykła broń zasługuje wręcz na nadanie jej odpowiednio brzmiącej nazwy. W efekcie cały świat „kupił” uktą już po wojnie przez Morisona Długą Lancę. Tak się rzecz przedstawia w oparciu o dostępne autorowi źródła. Gwoli rzetelności godzi się jednak nadmienić, iż zetknął się on z informacją, że w jednym z japońskich dokumentów z 1943 roku, a zdobytym przez Amerykanów i przetłumaczonym w 1944 roku pojawia się już nazwa Długa Lanca. Informacji tej na dzień dzisiejszy nie udało się niestety autorowi zweryfikować, lecz gdyby okazała się prawdziwa, to nie Morison byłby twórcą słynnej nazwy.

W odróżnieniu od japońskich niszczycieli, w ciągu kilku lat torpedy Typu 93 otrzymały wszystkie ciężkie krążowniki Cesarskiej Floty: okręty typu *Myōkō* w 1938 roku; typów *Furutaka* i *Aoba* – w 1940 roku, dwa z krążowników typu *Takao* (sam *Takao* i *Atago*) uzbrojono w torpedy Typu 93 w 1940 roku, a dwa pozostałe (*Chōkai* i *Maya*) w 1941 roku. Krążowniki typu *Mogami* dysponowały tymi torpedami od 1938 roku (okręty te w latach 1939-1940 zostały przebrojone i przeklasyfikowane na krążowniki ciężkie). W myśl japońskiej doktryny podsta-

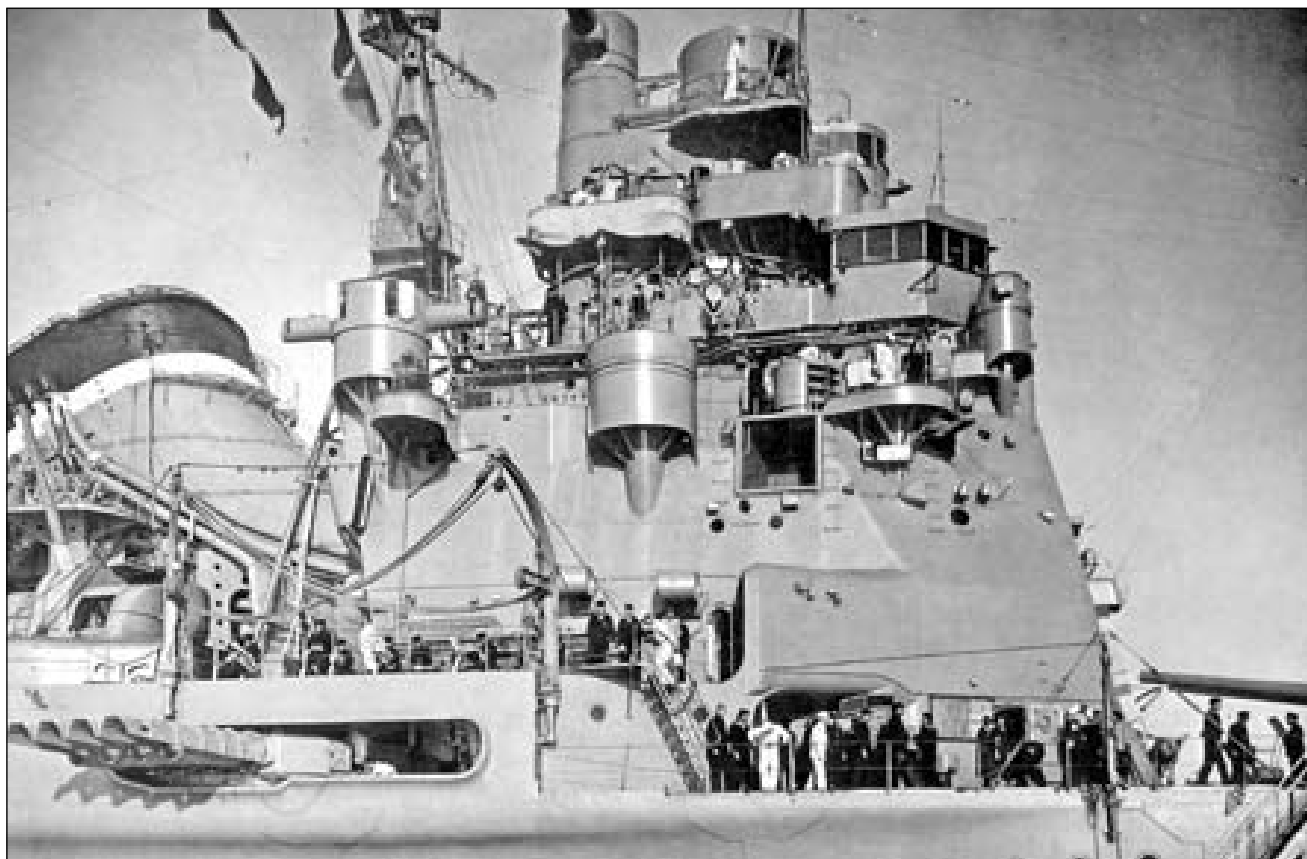
wową bronią jednostek tej klasy była torpeda, a nie działo.

W torpedy Typu 93 wyposażono także część lekkich krążowników. Kilka spośród tych jednostek (w przeddzień wybuchu wojny pięć: *Abukuma*, *Jintsu*, *Naka*, *Sendai* i *Natori*) pełniło funkcję okrętów flagowych flotyli niszczycieli. Trzy inne (*Kitakami*, *Ōi*, *Kiso*) postanowiono poddać oryginalnej przebudowie, za sprawą której miały otrzymać istic rekordową liczbę 44 wyrzutni torpedowych kalibru 610 mm. Ostatecznie, z uwagi na brak dostatecznej ilości zestawów wyrzutni, w 1941 roku przebrojono w ten sposób jedynie *Kitakami* i *Ōi*, przy czym ilość wyrzutni na każdym z nich ograniczono do (i tak imponujących) 40. Zdolne do wystrzelenia w jednej salwie aż 20 Długich Lanc, zostały one przeklasyfikowane na krążowniki torpedowe i wyodrębnione w 9. Flotyllę Krążowników.

Uzbrojeniu japońskich ciężkich krążowników w torpedy – szczególnie o napędzie tlenowym – towarzyszyły pewne kontrowersje. Przysporzyło też ono sporo kłopotu japońskim konstruktorom. Obiekcje wobec instalowania wyrzutni torpedowych na lekkim krążowniku *Yūbari* (którego budowa stanowiła „przymiarek” do budowy przyszłych ciężkich krążowników) wy-

rażał komandor Hiraga Yuzuru. Był to ni mniej, ni więcej tylko... główny projektant tego okrętu i zarazem sam szef Sekcji Budownictwa Okrętowego Departamentu Technicznego Marynarki (w przyszłości miał on zaprojektować również *Furutakę* i *Myōkō*). Hiraga obawiał się zagrożenia dla okrętu-nosiela torped w przypadku trafienia go w wyrzutnie bądź pożaru – szczególnie, gdyby wyrzutnie te umieszczono we wnętrzu kadłuba, ponad pomieszczeniami maszynowni lub w rejonie magazynów amunicji. Mimo iż poglądy Hiragi znalazły potwierdzenie dzięki testom na pancerniku *Tosa* (próbne detonacje głowic torpedowych wewnątrz kadłuba spowodowały rozległe zniszczenia ponad linią wodną), swoją koncepcję przeforsował Sztab Generalny Marynarki: tak *Yūbari*, jak i wszystkie przyszłe ciężkie krążowniki otrzymały uzbrojenie torpedowe. Jak już wspomniano, torpedy przenoszone m.in. przez japońskie krążowniki ciężkie miały za zadanie zniwelować liczebną przewagę amerykańskiej floty liniowej. Zadaniu jej jak największych strat przy pomocy broni podwodnej nadano wyższy priorytet, aniżeli zapewnieniu większej odporności krążownikom, które podczas Decydującej Bitwy miały raczej zadawać jak najsilniejsze ciosy, aniżeli je znosić.

W torpedy Typu 93 uzbrojono również wszystkie japońskie ciężkie krążowniki – na fotografii *Takao* (dziobowa wyrzutnia torped wychylona na burtę).  
Fot. zbiory Shizuo Fukui



To interesujące, że Amerykanie, którzy początkowo również zainstalowali wyrzutnie torped na swoich krążownikach ciężkich (typów *Pensacola* i *Northampton*), jeszcze w okresie międzywojennym (1933 rok) zdecydowali się je zdemontować. Także kolejne typy ciężkich krążowników *US Navy* nie posiadały uzbrojenia torpedowego. Broń tę uznano za nieefektywną w porównaniu z działami wielkiego kalibru, które miały zniszczyć przeciwnika z dystansu poza zasięgiem jakichkolwiek torped. Jednocześnie, podobnie jak Japończycy także i Amerykanie dostrzegli zagrożenie, jakim były przenoszone torpedy w przypadku nieszczęśliwego trafienia nieprzyjacielskim pociskiem w rejon wyrzutni. W odróżnieniu od Cesarskiej Floty zdecydowali, że wystawianie ciężkich krążowników na tego rodzaju ryzyko nie jest opłacalne.

Trzeba jednak przyznać, iż Japończycy ze swej strony uczynili wiele dla zabezpieczenia swoich krążowników przed zgubnymi skutkami trafienia w wyrzutnie lub ogarnięcia ich pożarem. Rozmiary spustoszenia, jakie spowodowały wybuchy głowic na *Tosie*, ewidentnie skłaniały do refleksji. Obracalne aparaty torpedowe, zainstalowane wprawdzie na krążownikach typu *Takao*, zlokalizowano więc pomiędzy górnym pokładem okrętu a pokładem artylerii przeciwlotniczej – a zatem na zewnątrz zasadniczego kadłuba. Co więcej, wyrzutnie umieszczono na częściowo wychodzących poza obrys tego kadłuba sponsonach. Dodatkowo w czasie akcji – stale, nie zaś tylko podczas przygotowań do strzału – rury wyrzutni miały być

obrócone na zewnątrz, maksymalnie oddalając od kadłuba głowice torped (czyli potencjalne źródło niszczącej eksplozji). Głowice znajdujące się poza wyrzutniami zabezpieczone były osłonami z wysoce odpornej stali Dücol. Osłona z tego samego materiału zabezpieczała też pomieszczenie, w którym składowano zapasowe torpedy. Także podczas modernizacji typu *Myōkō* przy instalowaniu obracalnych aparatów torpedowych wprowadzono podobne zabezpieczenia. Na okrętach tych skutki ewentualnej eksplozji torped postarano się też ograniczyć poprzez zlokalizowanie wyrzutni z dala od mostka, umieszczając je bliżej rufy (nie do końca wprawdzie fortunnie, bo przecież nad maszynowniami). Podobne środki ostrożności zastosowano również budując krążowniki typów *Mogami* i *Tone*. Na tych okrętach, podobnie jak na nowoczesnych lekkich krążownikach typu *Agano*, głowice torped mogły być przechowywane z dala od wyrzutni w specjalnych, pancernych kasetach. W przypadku torped Typu 93 dodatkowo problem stwarzał tlen oraz niezbędna instalacja do jego produkcji (na ciężkich krążownikach znajdowała się ona wewnątrz pomieszczeń torpedowych, zaopatrzonych w przeciwogniowe kurtyny). Japończykom nie udało się w pełni zażegnać niebezpieczeństw wynikających z obecności torped tlenowych na pokładach ich okrętów, o czym boleśnie mieli się przekonać podczas wojny na Pacyfiku.

Dodatkowemu zwiększeniu siły ognia torpedowego japońskich okrętów służył od 1936 roku system szybkiego ładowa-

nia (jako pierwsze wyposażono weń modernizowane krążowniki typu *Furutaka*). Podobnie jak torpeda Typu 93, także i on był unikatem w skali światowej. Przy jego użyciu torpedy zapasowe (którymi w okresie wojny na Pacyfiku okręty dysponowały zazwyczaj w ilości odpowiadającej liczbie wyrzutni) mogły być w krótkim czasie umieszczone w aparatach, umożliwiając im oddanie kolejnego strzału. Czas załadowania torped zapasowych w przypadku krążowników ciężkich mógł w idealnych warunkach wynosić zaledwie 3-5 minut. Na ogół jednak operacja ta zajmowała od 20 minut do pół godziny. Podczas wojny na Pacyfiku japońskie niszczyciele przeładowywały wszystkie wyrzutnie w ciągu około 20 minut. Z istnienia tego systemu szybkiego ładowania, podobnie jak i parametrów samych Długich Lanc, Sprzymierzeni początkowo w ogóle nie zdawali sobie sprawy.

Japończycy dołożyli starań, by istnienie tej nowej broni ich floty utrzymać w ścisłej tajemnicy. Podczas morskich manewrów torpedy Typu 93 wystrzeliwane były bez głowic bojowych. Każda, co do jednej, musiała być wyłowiona i odzyskana (nie tylko z racji uchronienia jej przed wpadnięciem w niepowołane ręce, ale i z uwagi na wysoką cenę każdego egzemplarza – 5000 jenów, czyli 2500 dolarów amerykańskich). Odnotowywano więc przypadki poszukiwania pojedynczej, zagubionej torpedy przez całą flotę, albo rezygnacji z przeprowadzania próbnych strzałów torpedowych podczas złej pogody, w obawie przed utratą drogocennych podwodnych pocisków.

„Długie Lance” stanowiły główną broń najnowszych niszczycieli japońskich – na fotografii jeden z nich – *Arashi* (typu „*Asashio*”) idący z dużą prędkością w 1940 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



A przecież zasłona tajemnicy, jaką Japończycy rozpostarli nad swoją tajną bronią, okazała się nie w pełni szczelna. W roku 1938 lub 1939 amerykańskie Biuro Wywiadu Marynarki Wojennej (ang. *Office of Naval Intelligence*, w skrócie ONI) zdobyło pochodzącą z „pewnego źródła” informację, że Japończycy dysponują torpedą kalibru 610 mm, posiadającą zasięg 5 mil przy prędkości 45 węzłów i uzbrojoną w 544-kilogramową głowicę. Informację tę przekazano do oceny Biuru Uzbrojenia. Jego specjaliści całkowicie zdeprecjonowali raport, autorytatywnie stwierdzając, że zastosowanie tak ciężkiej głowicy mija się z celem, a rzekome osiągi japońskiej torpedy są nierealne (amerykańscy eksperci nie wzięli tu pod uwagę możliwości, że Japończycy skonstruowali napęd tlenowy). Tymczasem raport wręcz nie doceniał rzeczywistych parametrów Długiej Lancy, która dysponowała jeszcze cięższą głowicą i lepszymi osiągnięciami!

Całkowicie bez echa przeszedł także raport komandora porucznika Henri Hutton-Smitha, rezydenta wywiadu *US Navy* w Japonii, złożony 22 kwietnia 1940 roku. Japońskiemu agentowi Hutton-Smitha podczas wizyty na pokładzie niszczyciela Cesarskiej Floty udało się w miarę precyzyjnie oszacować kaliber torped tego okrętu oraz uzyskać informację o ich tlenowym napędzie. Także i tym doniesieniom wywiadowczym nie dano wiary, bądź też nie doceniono ich wartości.

Wyposażenie japońskich niszczycieli i krążowników w torpedy Typu 93 zapewniło tym okrętom siłę ognia dalekiego zasięgu niespotykaną wśród jednostek tych klas w innych flotach. Pojawienie się tej broni pozwoliło nadać ostateczny szlif planowi Decydującej Bitwy. W 1934 roku, pod kątem przewidywanego wprowadzenia Długich Lanc zmodyfikowano Taktykę Walki Nocnej, tworząc Siły Walki Nocnej złożone z flotylli niszczycieli i ciężkich krążowników, flotylli krążowników torpedowych oraz krążowników liniowych. Zadaniem krążowników liniowych i flotylli krążowników ciężkich typu *Takao* było przełamanie kręgu eskorty otaczającego amerykańską flotę liniową. Jednostki te byłyby wspierane przez inne flotylle ciężkich krążowników (typów *Myōkō*, *Mogami* i *Tone*). Jak pamiętamy, za główną broń ciężkich krążowników w takim starciu uważano torpedy, a nie artylerię. Następnie, po przebicie się przez siły eskorty, do akcji weszłyby krążowniki torpedowe *Kitakami*, *Ōi* i *Kiso*, a także 32 niszczyciele typów *Kagerō*, *Asashio* i *Shiratsuyu* oraz lekkie krążowniki *Naka* i *Jintsu* (w roli przewodników flotylli niszczycie-

li). W razie zaistnienia takiej potrzeby, Siły Walki Nocnej miały otrzymać wsparcie w postaci flotylli ciężkich krążowników typów *Furutaka* i *Aoba* oraz dalszych 30 niszczycieli typów *Fubuki* i *Hatsuharu*. Zwycięstwo zapewnić miało Japończykom masowe użycie torped, w które obficie zaopatrzone były niemal wszystkie okręty Sił Walki Nocnej (wyjątek stanowiły krążowniki liniowe, aczkolwiek zaokrętowany na jednym z nich dowódca całej formacji miał być właśnie... specjalistą broni torpedowej).

Po kilkuset torpedach wystrzelonych w nocnym ataku, kolejne ich setki miały pomóc rozstrzygnąć na korzyść Japonii wielki finał dziennego starcia z osłabioną *Battle Line* Floty Pacyfiku. Podczas bitwy nocnej to ciemności miały zapewnić czynnik zaskoczenia japońskim atakom torpedowym. W ciągu dnia nieprzyjaciela miała zaskoczyć ogromna odległość, z jakiej odpalone zostałyby torpedy Typu 93. Taktyka *enkyori ommitsu hassha*, czyli długodystansowego skrytego strzelania torpedowego zakładała, że 120-200 Długich Lanc zostanie wystrzelonych przez krążowniki na początku bitwy, z odległości ponad 20 kilometrów, zatem w przeciwnika nieświadomego zagrożenia atakiem bronią podwodną. Przy nawet stosunkowo niewielkim procencie trafień, rzędu 10%, wybuchy ciężkich głowic torped Typu 93 mogłyby wyeliminować z akcji 12-20 pancerników lub krążowników amerykańskich. Straty nieprzyjaciela miały spotęgować przeprowadzane z mniejszej odległości ataki torpedowe flotylli niszczycieli (w dodatku do ataków torpedowych ze strony miniaturowych i klasycznych okrętów podwodnych). Wszystko to miało wspomóc wielki artyleryjski popis japońskich pancerników.

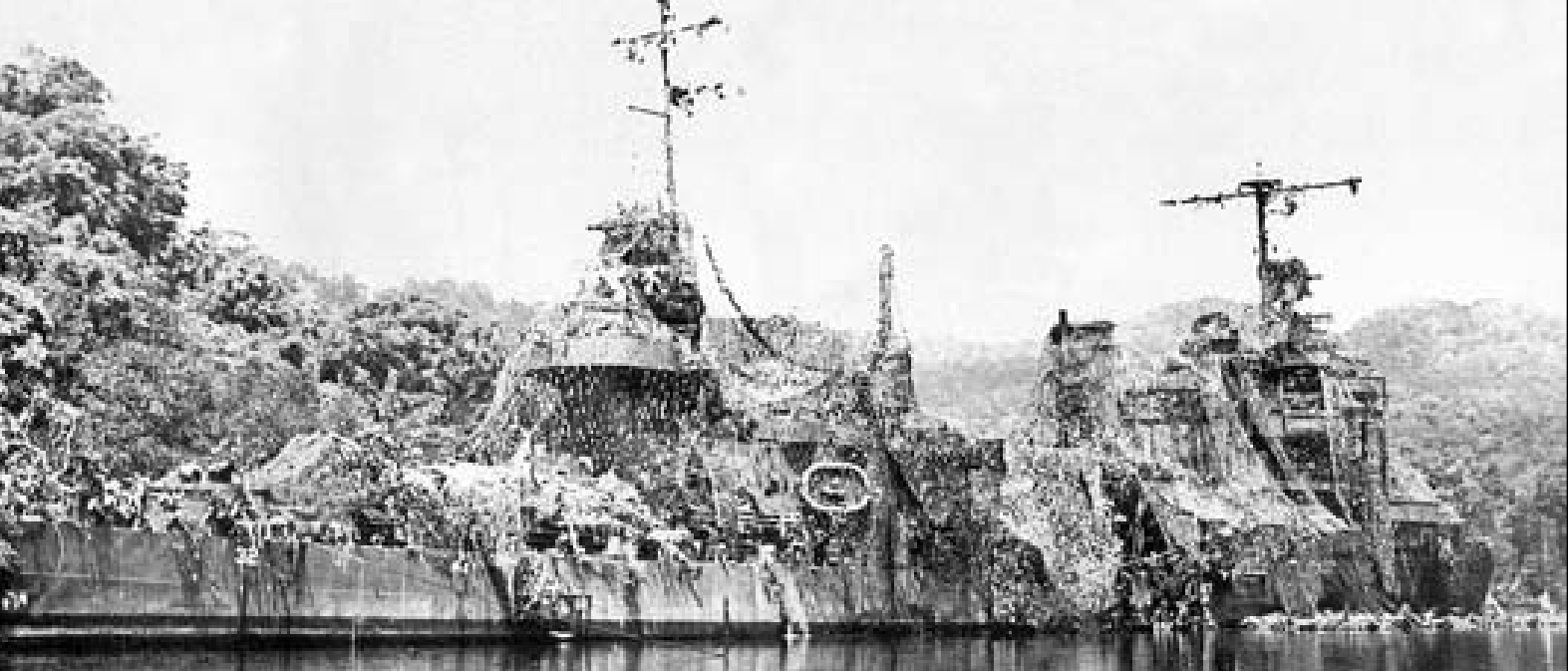
Japończycy nie byli ślepi na problem celności przy wielkim dystansie strzału (torpeda Typu 93 Model 1 Modyfikacja 1 lub 2 mogła zejść z kursu o 550 m na dystansie 20 000 m, 1000 m na 32 000 m i 1500 m na 40 000 m). Niwelowało go w znacznym stopniu zmasowane zastosowanie torped, które nadpływając z różnych kierunków miały wręcz nasycić pole bitwy i udaremnić przeciwnikowi jakiegokolwiek uniki. Co jednak ważniejsze, w Cesarskiej Flocie opracowano metodę celowania uwzględniającą nie tylko aktualny kurs atakowanego okrętu, ale i jego prawdopodobne kursy alternatywne, które mógł obrać podejmując unik. Twórcą tego wdrażanego od 1926 roku systemu był komandor podporucznik Ōmori Sentarō, instruktor Szkoły Torpedowej. Koncepty Ōmoriego zaowocowały początkowo wprowadzeniem specjalnych tabel strzelania torpedowego, by w 1930

roku przybrać ostateczną postać zaawanowanego przelicznika torpedowego. Urządzenie to przygotowując dane dla żyroskopów torped brało pod uwagę zarówno kurs i prędkość celu, jak i statystyczne prawdopodobieństwa ich zmian.

### Wojenne sukcesy... i niepowodzenia

Rozstrzygający, nawodny Armagedon, tak skrzętnie przez Japończyków zaplanowany i wielokrotnie w pocie czoła przećwiczony, ostatecznie nigdy na Pacyfiku nie miał miejsca. Nie zmienia to faktu, że w toku działań wojennych Długie Lance wielokrotnie miały okazję dowieść swych bojowych walorów. Do najgłośniejszych tryumfów Cesarskiej Floty, zawdzięczanych torpedom Typu 93, należy zatopienie lekkich krążowników holenderskich *Java* i *De Ruyter* przez krążowniki *Nachi* i *Haguro* podczas nocnej fazy bitwy na Morzu Jawajskim 27 lutego 1942 roku. Kolejny z nich to bitwa pod Tassafaronga 30 listopada 1942 roku, gdzie w efekcie starcia z zespołem japońskich niszczycieli poszedł na dno amerykański krążownik ciężki *Northampton* (3 dalsze jednostki tej klasy doznały ciężkich uszkodzeń). Spośród innych spektakularnych sukcesów Długich Lanc stanowczo warto też wymienić bitwę w zatoce Kula 6 lipca 1943 roku (zatopienie lekkiego krążownika *Helena*) oraz o tydzień późniejsze starcie koło wyspy Kolombangara – uszkodzenie trzech lekkich krążowników i zatopienie niszczyciela *Gwin*.

Torpeda Typu 93 była znakomitą bronią, ale również i ona bywała zawodna. Wybuch półtonowej głowicy przy burcie dawał gwarancję co najmniej poważnego uszkodzenia każdego okrętu, który miał okazję go doświadczyć. Najpierw jednak torpeda musiała dojść celu. A z tym, przy całym profesjonalizmie japońskich torpedystów, bywało nieraz różnie. W toku wspomnianej już bitwy na Morzu Jawajskim, tyle że w jej wcześniejszej, dziennej fazie, dwie flotylle japońskich niszczycieli atakujące zespół alianckich krążowników i niszczycieli zużyły dziesiątki torped bez najmniejszego efektu („honorową bramkę” zdołał strzelić krążownik *Haguro*, którego Długa Lanca przełamała w pół holenderski niszczyciel *Kortenaer*). Źródłem szczególnej frustracji był dla Japończyków fakt, że część ich torped eksplodowała przedwcześnie. Jak przypuszczano, spowodowane to było usterkami technicznymi, a nawet zderzeniami torped, które w efekcie wybuchyły, wywołując detonacje następnych. Nie był to odosobniony incydent – np. podczas nocnej bitwy pod Guadalcanalem 14/15 listopada 1942 roku przedwcześnie wybu-



Zamaskowany u brzegu Tulagi ciężki krążownik *New Orleans* pozbawiony dziobu w wyniku storpedowania pod Tassafarongą.

Fot. U.S. Naval

chło kilka z Długich Lanc, odpalonych do pancernika *South Dakota* przez krążownik *Atago*. Przy tej samej okazji parę innych torped Typu 93 (z niszczycieli *Kagerō* i *Oyashio*) dowiodło swej wrażliwości na wodne turbulencje, wybuchając w śladzie torowym pancernika *Washington*.

O ile początkowa wadliwość zapalników amerykańskich torped jest faktem często opisywanym w literaturze tematu, o tyle rzadko wspominane są przypadki, gdy zawodziły zapalniki Długich Lanc. A jednak bywało i tak. Podczas bitwy pod Savo 9 sierpnia 1942 roku amerykański krążownik ciężki *Chicago* został trafiony dwoma torpedami z krążownika *Kako*. Pierwsza z nich wygięła dziób i oderwała jego fragment<sup>1</sup>, druga natomiast, która uderzyła w kadłub na wysokości maszynowni, nie eksplodowała. Gdyby stało się inaczej, *Chicago* z dużym prawdopodobieństwem podzieliłby los pozostałych czterech krążowników alianckich, zatopionych w tej bitwie. Bardzo podobna „przygoda” spotkała lekki krążownik *Honolulu* w bitwie pod Kolombangara 13 lipca 1943 roku. Również i jego dosięgły dwie Długie Lance, z których tylko jedna zadziałała zgodnie z oczekiwaniami (strony japońskiej rzecz jasna...), silną eksplozją praktycznie pozbawiając okręt dziobu. Kolejna ugodziła w rufę, przebiła blachy kadłuba i utkwiała w nich, a po jakimś czasie odpadła nie wybuchając. Zaś zaledwie tydzień wcześniej w zatoce Kula nie zadziałał zapalnik co najmniej jednej torpedy Typu 93, która trafiła lekki krążownik *St. Louis* – szczęściem dla okrętu skończyło się na niegroźnych wgnieceniach kadłuba.

Zdarzało się też, że Długie Lance biegly za głęboko, w rezultacie czego nieszkodliwie przepływały pod stępką celu. Np. z ośmiu torped znanej ze wspomnień komandora Hary Tameichi salwy niszczyciela *Amatsu-*

*kaze* pod Guadalcanalem 13 listopada 1942 roku, której ofiarą padł amerykański niszczyciel *Barton*, dwie torpedy przeszły pod kilem niszczyciela *Aaron Ward*, a kolejna pod niszczycielem *Monssen* (to właśnie ona była jedną z dwóch torped, które posłały na dno *Bartona*). Nieświadomemu niczego Harze przemknęła koło nosa unikatowa szansa trafienia trzech nieprzyjacielskich jednostek naraz. W podobny sposób Długa Lanca z krążownika *Nachi* przeszła pod dziobem amerykańskiego flagowego krążownika *Richmond* podczas bitwy koło Wysp Komandorskich 26 marca 1943 (taką datę zwykło się podawać, choć datą lokalną w miejscu bitwy był 27 marca), przy czym została uznana za ławicę ryb – walczących przeciwników dzielił dystans tak duży, że Amerykanom nie mieściło się w głowie, iż tylko przypadek ocalił ich od storpedowania.

A wreszcie, jak się niespodziewanie okazało, torpedy Typu 93, nie produkujące przecież zdradliwych pęcherzyków gazu,

mimo wszystko pozostawiały inny ślad, i to w nocy. Dlatego dostrzeżono je np. podczas bitwy pod Savo, gdzie przepływające w pobliżu Długie Lance nie uszły uwagi obserwatorów na krążownikach *Canberra* i *Chicago*. Powtórzyło się to np. w bitwie koło przylądka Esperance, w nocy z 11 na 12 października 1942 roku, gdy wykrycie przez czujne wachty krążowników *Helena* i *Boise* zbliżających się torped (wyszlusowanych przez krążownik *Kinugasa*) pozwoliło atakowanym okrętom je wymanewrować. Ten nieprzewidziany przez konstruktorów torpedy Typu 93 efekt był spowodowany występującym w tropikalnych, ciepłych wodach Południowego Pacyfiku zjawiskiem fosforescencji. Z kolei w ciągu dnia mógł zostać spostrzeżony nie tyle ślad bąbelków, co sama idąca na niewielkiej głębokości i w przejrzystej wodzie torpeda

1. Istnieje teoria, że była to torpeda 533 mm z niszczyciela *Yūnagi*

Ciężki krążownik *Minneapolis* na Tulagi z oderwanym pod Tassafarongą dziobem. To również efekt wybuchu „Długiej Lancy”.

Fot. U.S. Naval Historical Center





lub też wzbudzana przez nią fala (w końcu na identycznej zasadzie możemy zobaczyć płynącą płytko pod powierzchnią rybę). Przypomnijmy także, iż nie każda japońska torpeda była Długą Lancą, w związku z czym zaobserwowane ślady pęcherzyków gazu mogły należeć do jej parogazowych prekursorów.

### Jak ziszczyły się koszmary

Wojenna rzeczywistość dowiodła, że obawy na tle torpedowego uzbrojenia japońskich krążowników nie wynikały z wyimaginowanego zagrożenia. Eks-

Ciekawe ujęcie uszkodzonego pod Kolombangara lekkiego krążownika *St. Louis* – eksplozja „Długiej Lancy” nie tylko oderwała kawałek dziobu, ale i spektakularnie zdeformowała resztę.

Fot. National Archives



plozje i pożary w rejonie wyrzutni torped oraz instalacji do produkcji tlenu można wręcz uznać za plagę prześladowaną japońskie okręty uzbrojone w Długie Lance (a już szczególnie ciężkie krążowniki). Nic chyba nie ilustruje tego lepiej, niż skrajnie odmienne losy bliźniaczych krążowników *Mogami* i *Mikuma* podczas bitwy o Midway. Nad ranem 5 czerwca 1942 roku okręty te pechowo zderzyły się ze sobą. W rezultacie, rozwijając mniejszą prędkość niż reszta sił wycofującej się Połączonej Floty, nie zdążyły w porę wyjść z zasięgu amerykańskich samolotów. Oficer kontroli



Szczęściarzem okazał się lekki krążownik *Honolulu* – pod Kolombangara głowica „Długiej Lancy” przebiła kadłub, lecz do detonacji nie doszło. Fot. National Archives

uszkodzeń na *Mogami*, którym był komandor podporucznik Saruwatari Masayushi, zastosował dość radykalne środki, mające zabezpieczyć jego okręt przed fatalnymi skutkami ewentualnych ataków lotniczych. Rozkazał pozbyć się za burtę wszystkich łatwopalnych materiałów, a zwłaszcza torped, zarówno tych w rurach wyrzutni, jak i zapasowych. Jego odpowiednik na *Mikumie* nie zdecydował się na podjęcie podobnych kroków. 6 czerwca na obu okrętach skupiła się cała furia ataków bombowców nurkujących z amerykańskich lotniskowców *Enterprise* i *Hornet*. *Mogami* został kilkakrotnie trafiony, m.in. w przeczornie opróżnione z Długich Lanc pomieszczenie torpedowe, jednak mimo poważnych uszkodzeń ocalał. *Mikuma* – przeciwnie. Gdy wywołane wybuchami bomb pożary ogarnęły zapasowe torpedy, doszło do potwornej detonacji ich głowic, która okazała się dla krążownika zgubna.

Przypadek *Mikumy* pod Midway najwyraźniej rzutował na decyzje dowódców innych japońskich krążowników w obliczu ataku lotniczego. 26 października 1942 roku dowodzący bombardowanym koło wyspy Santa Cruz krążownikiem *Chikuma* komandor Komura Keizō niemal dosłownie w ostatniej chwili zdążył wydać rozkaz pozbycia się torped. Niecałe 3 minuty po jego wykonaniu dokładnie na puste już wyrzutnie spadła amerykańska bomba. Także na krążowniku *Maya*, walczącym z pożarami po rozbiciu się nań amerykańskiego samolotu 14 listopada 1942 roku koło Nowej Georgii, profilaktycznie wyrzucono torpedy.

Podczas nalotu na Rabaul 4 października 1943 roku, odłamki eksplodującej obok kadłuba bomby wywołały pożar butli tlenowych na krążowniku *Atago*. By spowodować tragedię wystarczył przyburtowy wybuch bomby, jak w przypadku krążownika *Suzuya* koło wyspy Samar 25 października 1944 roku, po którym w ogniu stanęły torpedy Typu 93 na jednym ze sta-

nowisk wyrzutni. Po ich detonacji pożary rozszerzyły się m.in. na dalsze torpedy. W wyniku serii eksplozji torped i amunicji okręt zatonął. Także pod Samar zginął krążownik *Chōkai* – zgubę tej potężnej jednostce zgotował jeden, jedyny pocisk 127 mm, wystrzelony być może z lotniskowca eskortowego *White Plains*. Spowodowana tak mizernym (jak przynajmniej na pozór mogłoby się wydawać) trafieniem eksplozja własnych torped obezwładniła *Chōkai* i skazała go na zagładę. Bój pod Samar był częścią wielkiej bitwy morskiej pod Leyte, a w innym starciu tej batalii – w cieśninie Surigao – dobiegła także końca bojowa kariera krążownika *Mogami*. Tym razem załoga tego okrętu, poważnie już wtedy uszkodzonego amerykańskim ostrzałem artyleryjskim i płonącego, nie zdołała w porę pozbyć się wszystkich torped. Za burtą znalazły się tylko cztery z nich, lecz drugie tyle wybuchło. Ciekawostką jest fakt, iż podmuch eksplozji podobnej do tej, która kiedyś przypieczętowała los *Mikumy*, tym razem... przytłumił szalejące pożary i ułatwił ich zwalczanie. Z tym, że niestety i tak nie ocalało to zdemolowanego *Mogami*, który po otrzymaniu dalszych ciosów od amerykańskich krążowników został zbombardowany przez lotnictwo i ostatecznie dobiły Długą Lan-

cą przez niszczyciel *Akebono*. W bitwie pod Savo trafienie pociskiem artyleryjskim 203 mm spowodowało pożar lewoburtowych wyrzutni torped ciężkiego krążownika *Aoba*. Uszkodzeniu uległy dwie rury wyrzutni i jedna torpeda, a ogień rozszerzył się też na wyrzutnie prawoburtowe, zanim go ugaszono. Do tragedii nie doszło z tej najprawdopodobniej przyczyny, że *Aoba* zużył wcześniej większość swoich torped (13 z 16). Mniej szczęścia miał ciężki krążownik *Furutaka* w bitwie koło przylądka Esperance. Ostrzał amerykańskich krążowników wywołał pożar torped w wyrzutniach. Podsycane tlenem płomienie były tak intensywne, że ułatwiły Amerykanom dalsze prowadzenie celnego ognia i zatopienie *Furutaki*. Kłopoty związane z uzbrojeniem torpedowym ponownie zwały się na *Aobę* 3 kwietnia 1943 roku nieopodal Kavieng. W wyniku trafienia bombą w prawoburtowe wyrzutnie eksplodowały w nich dwie torpedy Typu 93. Szkody (pożar jednej z maszynowni, 3-metrowa wyrwa w bąblu przeciwtorpedowym oraz niemożliwe do zahamowania przecieki) były tak znaczne, że wymusiły osadzenie okrętu na mieliźnie w obawie przed jego zatonięciem. Kłopoty wynikające z przenoszenia torped tlenowych nie omijały i lekkich krążowników. Jedna

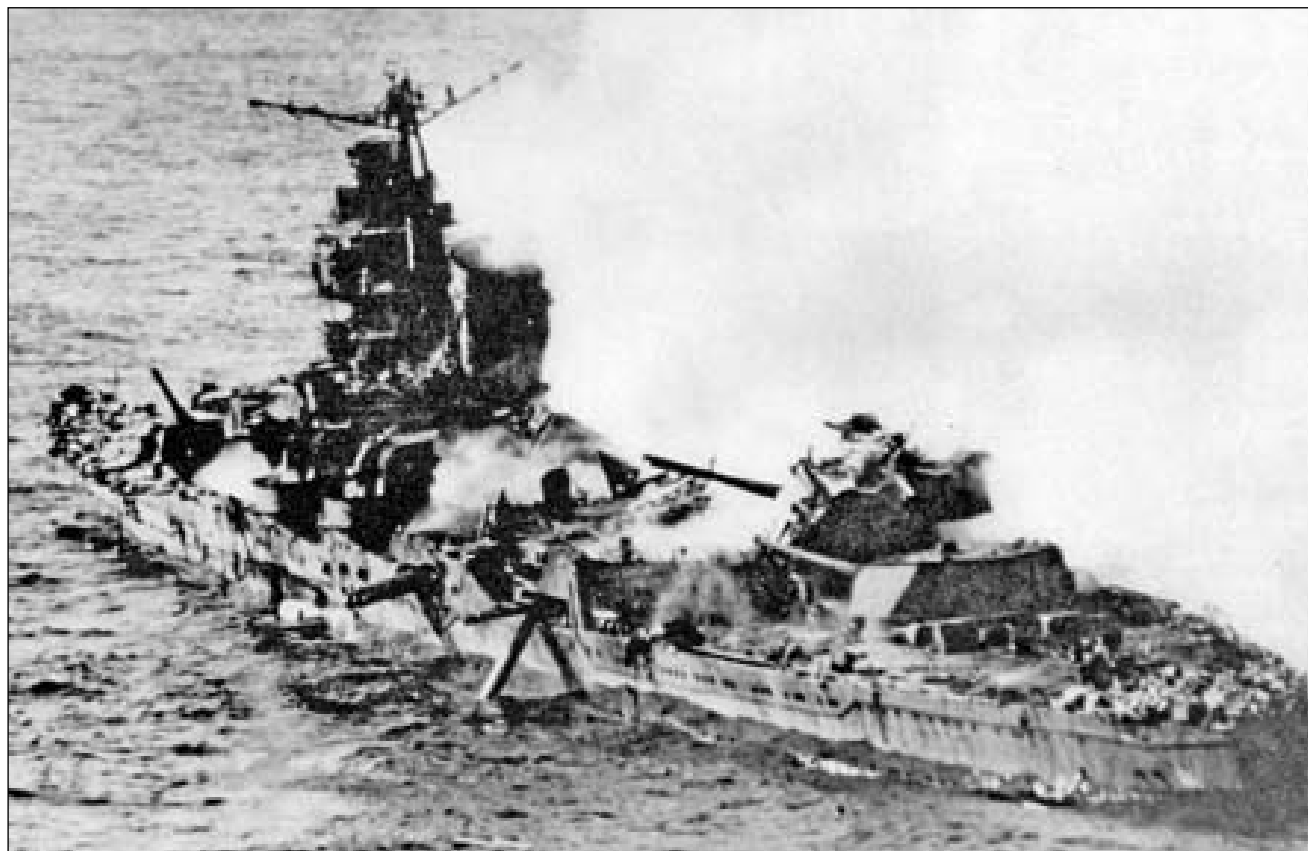
z jednostek tej klasy, *Abukuma*, uszkodzona w cieśninie Surigao przez amerykańskie ścigacze, została następnie zbombardowana przez samoloty. Wywołane dwoma trafieniami pożary doprowadziły do eksplozji dwóch Długich Lanc, po czym w ogniu stanęły zbiorniki paliwa i pozostało tylko wydać rozkaz opuszczenia okrętu. Spowodowany bliskim wybuchem bomby pożar wyrzutni torped (na szczęście niewielki) przeżył pod Samar lekki krążownik *Yahagi*.

### Od niedowierzania do respektu

Jak już wspomniano, Sprzymierzeni początkowo nie mieli świadomości zagrożenia ze strony tak zaawansowanej broni, jaką była japońska torpeda Typu 93. Zniszczenie krążowników *Java* i *De Ruyter* na Morzu Jawajskim przypisano wręcz torpedom okrętów podwodnych, wychodząc z założenia, że japońskie krążowniki nie byłyby w stanie dosięgnąć torpedami obu holenderskich jednostek z odległości 7 mil (jak orzekł raport Dyrektora Wywiadu Morskiego Admiralicji z 27 marca 1942 roku). Do podobnych wniosków doszli Amerykanie w początkowych analizach porażki pod Tassafaronga – także i w tym wypadku pojawiła się teza, że za storpedowanie czterech krążowników *US Navy* odpowiedzialne były nieprzyjacielskie okręty

Ciężki krążownik *Mikuma* zdemolowany pod Midway eksplozją głowic torped Typu 93 –wyrzutnie zgodnie z regulaminem zostały skierowane na zewnątrz, ale wskutek pożaru wybuchły torpedy zapasowe.

Fot. „Maru Special”



podwodne (które jakoby kilkakrotnie nawet podczas bitwy zaobserwowano). Dowodzący nieszczęsnym amerykańskim zespołem nawodnym kontradmirał Carleton Wright mylnie przyjął, że wydał przeciwnikowi walkę artyleryjską z dystansu zabezpieczającego go przed torpedową kontrą Japończyków. Z jego złożonego po bitwie raportu jasno wynika, iż nawet wówczas nie przyszło mu do głowy, że Japończycy posiadają torpedy górujące nad swymi amerykańskimi odpowiednikami szybkością i zasięgiem. Trwanie w takim przekonaniu kosztowało Amerykanów kolejną klęskę – w zatoce Kula. Także i tam dowódca amerykański, którym był kontradmirał Walden Ainsworth, czuł się bezpiecznie. Sumiennie ułożył i sprawnie wprowadził w czyn plan wydania japońskim niszczycielom bitwy artyleryjskiej na dystansie pomiędzy 8000 a 10 000 jardów, co – jak uważał – pozwalało utrzymać jego okręty poza zasięgiem japońskich torped. Za swój mimowolny błąd zapłacił utratą krążownika *Helena*.

Na ustaleniu i przekazaniu jednostkom Floty Pacyfiku parametrów śmiertelnych japońskich torped amerykański wywiad zmitrzęzył stanowczo zbyt wiele czasu (zważywszy chociażby na wspomniane wcześniej, przedwojenne informacje Hutton-Smitha, albo na fakt, że po ataku na Pearl Harbor w ręce Amerykanów wpadł japoński miniaturowy okręt podwodny uzbrojony w dwie tlenowe torpedy Typu 97). Biuro Wywiadu Morskiego dopiero 20 kwietnia 1943 roku skonstatowało, iż japońskie krążowniki i niszczyciele używają torped kalibru 610 mm. Informację tę uzyskano w drodze przesłuchań jeńców, prawdopodobnie z krążowników *Mikuma* i *Furutaka* oraz niszczyciela *Naganami*. Kaliber japońskich wyrzutni torpedowych potwierdziły badania wydobytego przez Amerykanów wraku zatopionego w maju 1942 roku pod Tulagi niszczyciela *Kikuzuki*. W końcu też Amerykanom udało się wejść w posiadanie torpedy Typu 93. Według krążących we Flocie Pacyfiku plotek nastąpiło to w styczniu albo lutym 1943 roku, kiedy natknięto się na Długą Lancę, która nie wybuchła kończąc swój bieg na brzegu w rejonie przylądka Esperance na Guadalcanalu. Te pogłoski, mówiące m.in. o wielkim zasięgu japońskiej torpedy, dotarły do kontradmirała Ainswortha tuż przed bitwą w zatoce Kula (za pośrednictwem dowódcy krążownika *Helena*, komandora Charlesa Cecila). Ainsworth nie dał im wiary – z opisanym już, tragicznym skutkiem.

W rzeczy samej, podczas kampanii o Guadalcanal w amerykańskie ręce wpa-

dła pewna ilość niewybuchów torped Typu 93. Ponadto we wrześniu 1943 roku Amerykanie wydobyli Długą Lancę z zatopionego japońskiego niszczyciela. Zdobyte egzemplarze zostały przetransportowane do USA i celem poddania badaniom przekazane stacji torpedowej w Newport. Tam określono ich zasięg na ponad 10 tysięcy jardów (przy okazji wzbudziły uznanie swym poziomem wykonania). Badania te posuwały się niestety w żółwym tempie. Nadeszła wiosna 1944 roku, a do Biura Uzbrojenia US Navy wciąż nie spłynęły ich wyniki. Jeszcze w maju 1944 pion wywiadu obszaru Południowego Pacyfiku narzekał, iż jak do tej pory nie dotarła tam zdobyta wiedza na temat Długich Lanc. Walczące jednostki nadal nie posiadały precyzyjnie i czarno na białym opisanych parametrów japońskich torped.

Szczęściem dla US Navy, jej frontowi dowódcy potrafili uczyć się metodą prób i błędów. Niezależnie od ślamazarniej pracy wywiadu i Biura Uzbrojenia, zdołali całkiem trafnie oszacować skuteczny zasięg japońskich torped na podstawie własnych analiz przebiegu dotychczasowych starć z Cesarską Flotą. Zdobyta w ten sposób empiryczna wiedza o możliwościach Długich Lanc okazała się pomocna przy rozgrywaniu późniejszych bitew w rejonie Wysp Salomona, walnie przyczyniając się do zwycięstwa kontradmirała Aarona Merrilla w Zatoce Cesarzowej Augusty 2 listopada 1943.

Zaś kiedy 25 października 1944 podczas bitwy o Leyte *Mogami* oddał ku amerykańskiej *Battle Line* w cieśninie Surigao salwę 4 torped Typu 93 – salwę niewielką, zaledwie z 4 rur – wtedy amerykańskie pancerniki, zaalarmowane o nadchodzących Długich Lancach, mimo sporego dystansu wołały nie ryzykować. Profilaktycznie wykonały unik, mimowolnie okazując w ten sposób zdrowy respekt i szacunek jednej z najgroźniejszych broni wojny morskiej na Pacyfiku.

## Bibliografia

- Agawa Hiroyuki, *Yamamoto*, Gdańsk 2005.  
 Bates W. Richard, *The Battle of Leyte Gulf. October 1944. Strategic and Tactical Analysis*, Vol. V. *Battle of Surigao Strait, October 24th-25th*, 1958.  
 Campbell John, *Naval Weapons of World War Two*, Annapolis 1985.  
 Crenshaw Russel Sydnor Jr., *South Pacific Destroyer. The Battle for the Solomons from Savo Island to Vella Gulf*, Annapolis 2009.  
 Crenshaw Russel Sydnor Jr., *The Battle of Tassafaronga*, Annapolis 2010.  
 Domagalski John, *Lost at Guadalcanal. The Final Battles of the Astoria and Chicago as Described by Survivors and in Official Reports*, Jefferson 2010.

- Dull Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 2007.  
 Dyskant Józef Wiesław, Michałek Andrzej, *Port Artur - Cuszima 1904-1905*, Warszawa 2005.  
 Evans David, Peattie Mark, *Kaigun. Strategy, Tactics, and Technology in Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1997.  
 Ford Douglas, *The Elusive Enemy. U.S. Naval Intelligence and the Imperial Japanese Fleet*, Annapolis 2011.  
 Frank Richard, *Guadalcanal. The Definitive Account of the Landmark Battle*, New York 1992.  
 Hara Tameichi, *Dowódca niszczyciela*, Gdańsk 2003.  
 Hornfischer James, *Ship of Ghosts. The Story of the USS Houston, FDR's Legendary Lost Cruiser, and the Epic Saga of Her Survivors*, New York 2006.  
 Hornfischer James, *The Last Stand of the Tin Can Sailors. The Extraordinary World War II Story of the U.S. Navy's Finest Hour*, New York 2005.  
 Lacroix Eric, Wells Linton II, *Japanese Cruisers of the Pacific War*, London 1997.  
 Newpower Anthony, *Iron Men and Tin Fish: The Race to Build a Better Torpedo during World War II*, London 2006.  
 Lengerer Hans, *Japanese Destroyers of the Hatsuharu Class, Warships 2007*, London 2007.  
 Loxton Bruce, Coulthard-Clark Chris, *The Shame of Savo. Anatomy of a naval disaster*, St Leonards 1994.  
 Lundgren Robert, *The Battleship Action 14-15 November 1942*, 5 March 2010 (wersja online: [www.navweaps.com/index\\_lundgren/Battleship\\_Action\\_Guadalcanal.pdf](http://www.navweaps.com/index_lundgren/Battleship_Action_Guadalcanal.pdf))  
 Morison Samuel Eliot, *History of United States Naval Operations in World War II*, Vol. 5. *The Struggle for Guadalcanal August 1942-February 1943*, Annapolis 2010.  
 Morison Samuel Eliot, *History of United States Naval Operations in World War II*, Vol. 6. *Breaking the Bismarck Barrier 22 July 1942-1 May 1944*, Annapolis 2010.  
 O'Hara Vincent, *The U.S. Navy against the Axis. Surface Combat 1941-1945*, Annapolis 2007.  
 Olender Piotr, *Wojny morskie 1883-1914*, Warszawa 2005.  
 Parshall Jonathan, Tully Anthony, *Shattered Sword. The Untold Story of the Battle of Midway*, Washington 2005.  
 Prados John, *Combined Fleet Decoded. The Secret History of American Intelligence and the Imperial Japanese Navy in World War II*, Annapolis 1995.  
 Stille Mark, *USN Cruiser vs. IJN Cruiser. Guadalcanal 1942*, Oxford 2009.  
*The Pacific War Papers. Japanese Documents of World War II*, red. Goldstein Donald i Dillon Catherine V., Washington 2006.  
 Tully Anthony, *Battle of Surigao Strait*, Bloomington 2009.  
 U.S.S. Helena (CL 50) Loss in Action, Kula Gulf, Solomon Islands, 6 July, 1943, War Damage Report No.43, 15 September, 1944.  
 U.S. Naval Technical Mission to Japan – Japanese Torpedoes and Tubes. Article I Ship and Kaiten Torpedoes, „Intelligence Targets Japan” (DNI) of 4 Sept. 1945, Fascicle O-1, Target O-01, April 1946  
[www.navweaps.com](http://www.navweaps.com)

Dziobowa artyleria główna brytyjskiego krążownika liniowego *Repulse*. Jego potężne działa kalibru 381 mm budzą respekt, lecz gdy przyszło do ostatecznej próby pod Kuantanem, czas świetności okrętów liniowych wszelkiej maści minął już bezpowrotnie. Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego



Jarosław Jastrzębski

# Bitwa pod Kuantanem 10 grudnia 1941 roku

## Wprowadzenie

Bitwa powietrzno-morska pod Kuantanem, stoczona 10 grudnia 1941 roku, stanowi jedno z najważniejszych wydarzeń pierwszego półrocza wojny na Pacyfiku. Jej wynik w istotny sposób wpłynął na przebieg całej kampanii malajskiej, która ostatecznie zakończyła się bezapelacyjnym zwycięstwem Japonii. W jej toku Kraj Wschodzącego Słońca przeciągnął na swą stronę Syjam (Tajlandię), dokonał podboju Półwyspu Malajskiego oraz co najważniejsze zdołał wyprzeć siły zbrojne Imperium Brytyjskiego z ich największych i najważniejszych w Azji Wschodniej baz morskich i lotniczych w Singapurze i Hongkongu. Oba te miasta stanowiły od kilkudziesięciu lat namacalne symbole panowania Albionu w tym regionie świata.

Kampania malajska trwała od 8 grudnia 1941 roku do 15 lutego 1942 roku. Niezwykle krótko, biorąc pod uwagę ogromną koncentrację wojsk brytyjskich na Malajach. Były one niewiele słabsze od wojsk amerykańskich na Filipinach, które jak wiadomo opierały się Japończykom znacznie dłużej, bo aż do 6 maja 1942 roku. Zadecydowały o tym: dość nieudolne dowodzenie ze strony brytyjskiego generała dywizji Arthura Percivala (1887-1966) oraz wyśmienite dowodzenie, jednego z najzdolniejszych japońskich wodzów, generała dywizji Yamashity Tomoyuki<sup>1</sup> (1888-1946), który dosłużył się tam przydomka – „Tygrys Malajów”. Yamashita kierował 25. Armią, podlegającą Południowej Grupie Armii generała armii Terauchi Hisaichi (1879-1946).

Jednak ogromną rolę w tak szybkim powaleniu armii Brytyjskiej Wspólnoty Narodów odegrały także niespodziewane efekty bitwy pod Kuantanem. Historia wojnomorska zna wiele przykładów wygrywania całych kampanii, a nawet wojen, dzięki zwycięstwu na morzu, lecz to co wyróżnia interesujące nas starcie, to sposób w jaki bitwa przełożyła się na przebieg walk lądowych. Mowa o wyjątkowo silnym oddziaływaniu psychologicznym na brytyjskich obrońców Malajów. Klęska *Royal Navy* pod Kuantanem była potężnym ciosem dla morale żołnierzy Jego Królewskiej Mości. Nie dość, że zdruzgotała pewność siebie oficerów i ich

1. W przypadku osób pochodzenia japońskiego podawane jest najpierw nazwisko, a potem imię, zgodnie z zasadami panującymi w Japonii.



podwładnych, którzy przed wybuchem konfliktu, notorycznie lekceważyli Japończyków i ich siły zbrojne, to na dodatek podkopała wiarę w zwycięstwo, a zatem i w sens samej walki.

Od wieków, źródłem mocarstwowej pozycji Wielkiej Brytanii była jej flota, opoka całego imperium, jej wizytówka, gwarancja posłuchu na ogromnych obszarach kolonialnych oraz podstawa prestiżu wśród zamieszkującej je ludności. Wiedzieli o tym poddani króla Jerzego VI (1895-1952), panującego w latach 1936-1952. Wiedzieli o tym także wszyscy jego sojusznicy i wrogowie. Zniszczenie przez japońskie lotnictwo głównej pięści uderzeniowej Floty Wschodniej (ang. *Eastern Fleet*), już na samym początku kampanii, było traumatycznym wstrząsem dla obrony Malajów. Żołnierz najlepiej walczy, gdy ma przed oczami wizję triumfu, jednak gdy nadzieja niknie, niknie też gotowość do poświęceń. Kuantan zapoczątkował więc proces stałego obniżania się morale brytyjskich wojsk, następnie przyspieszony i wzmocniony nieudolnym dowodzeniem na najwyższych szczeblach armii malajskiej, przy czym dotyczy to także wchodzącego w ich skład komponentu australijskiego. Był zaczątkiem błyskawicznego załamania się Imperium Brytyjskiego w Azji Wschodniej, które nawet po ostatecznym zwycięstwie w II wojnie światowej nie zdoła już odzyskać tam przedwojennego autorytetu. W dalszej perspektywie efektem jego zaniku będzie uzyskanie niepodległości przez Malezję w 1957 roku, a ostatnim akordem przyłączenie Hongkongu do Chin w 1997 roku.

### Kulisy misji Zespołu Z (ang. Force Z)

Z perspektywy czasu, misja pancerników *Prince of Wales* i *Repulse* skierowanych w listopadzie w 1941 roku do Singapuru, jawi się jako niemal samobójcza. Istotna jest zatem odpowiedź na pytanie co było rzeczywistą przyczyną jej podjęcia?

Decyzję wzmocnienia obrony brytyjskich posiadłości w Azji Wschodniej szybkimi pancernikami podjął osobiście premier Winston Churchill (1874-1965). Uczynił to wbrew opiniom brytyjskiej Admiralicji. Nie powinno to jednak dziwić, bowiem na tę decyzję wpłynęły przede wszystkim względy polityczne, a nie militarne.

Churchill uzgodnił wysłanie na Daleki Wschód dwóch okrętów liniowych z prezydentem USA Franklinem Rooseveltem (1882-1945). Odbłyło się to w toku spotkania obu polityków na Nowej Funlandii, na pokładzie *Prince of Wales* w sierpniu 1941 roku. Wówczas to obie strony podpisały

słynną Kartę Atlantyczną. Znamienne jednak, że premier poprosił, aby Amerykanie niejako w zamian pozostawili na Atlantyku dwa swoje najnowsze pancerniki *North Carolina* i *Washington*. Był to jaskrawy dowód słabości Wielkiej Brytanii niezdolnej do samodzielnego prowadzenia wojny na jeszcze jednym froncie. Churchill z dumą pokazywał swemu rozmówcy *Księżca Walii* – najnowszy i najnowocześniejszy produkt królewskich stocznii, jednak Roosevelta zmylić to nie mogło. Brytyjczycy tracili pozycję z każdym miesiącem wojny i bez Amerykanów wygrać jej już nie byli w stanie.

Kłęski alianckie ponoszone w latach 1939-1941 znacznie podkopywały autorytet Imperium Brytyjskiego w koloniach. Tylko dzięki nim Wielka Brytania była wciąż zdolna do prowadzenia wojny z połączonymi siłami Niemiec i Włoch. Kolonie były źródłem surowców, żywności, a nawet żołnierzy. Gdyby pozostawiono dalekowschodnie posiadłości bez istotnego wsparcia floty istniała poważna groźba, że zostaną one bezpowrotnie utracone. I to nie tylko w przypadku ostatecznej klęski w II wojnie światowej, lecz również w przypadku... ostatecznego zwycięstwa.

Japończycy mogli liczyć na przychyłność sporej części rdzennych mieszkańców Azji Południowo-Wschodniej. Poza niewielką ludnością białą, w miarę pewnie można było polegać jedynie na ludności pochodzenia chińskiego, która Japończyków szczerze nienawidziła. Lojalność innych tubylców była jednak co najmniej wątpliwej próby. Jeśli Brytyjczycy mieli utrzymać ich w wierności to musieli udowodnić, że są w stanie przeciwstawić się wojskom japońskim. Jednak armia skoncentrowana na Dalekim Wschodzie, choć liczna, miała poważny słaby punkt, którego nie można było ukryć przed nieprzyjacielem. Wzmacnianie Malajów dodatkowymi wojskami lądowymi i lotniczymi oraz ich zaopatrywanie było bardzo trudne. Wynikało to z ograniczonych możliwości brytyjskiego przemysłu i żeglugi, pracujących pełną parą na potrzeby obrony wysp macierzystych i Bliskiego Wschodu. Na dodatek, przerzut dostaw był niezwykle powolny i niebezpieczny. Musiał bowiem przebiegać przez Atlantyk i Ocean Indyjski, usiane niemieckimi okrętami podwodnymi. Choć wojska można było mobilizować z Indii, to należało dostarczyć im odpowiednią broń i wyposażenie, a następnie dowieźć do Singapuru. W takich warunkach, nawet niedoceniając Japonii, można było nader łatwo wydedukować, że klęska w regionie będzie tylko kwestią czasu.

Ale i spodziewane zwycięstwo mogło okazać się pyrrusowe, jeśli nie zostałyby osiągnięte własnymi rękami. Wszystkie laury z triumfu nad Japonią spadłyby na Stany Zjednoczone. Mieszkańcy kolonii mogliby uznać Brytyjczyków za zbyt słabych, aby wiązać z nimi swą przyszłość, co w efekcie musiałoby doprowadzić do upadku brytyjskiego imperium kolonialnego w Azji Wschodniej. Ambicją Churchilla było zapobiec owemu rozpadowi.

Poza tym, wybór Niemiec jako głównego wroga, był równoznaczny uznaniem „frontu japońskiego” za drugorzędny. Przewidywano, że skoncentrowanie sił wystarczających do pokonania Cesarstwa Japońskiego będzie zatem wymagało bardzo długich przygotowań. Najlepszym sposobem na uzyskanie brakującego czasu było szukanie rozstrzygnięcia na morzu, i albo nie dopuszczenie do desantów na Półwyspie Malajskim, albo przynajmniej do zmniejszenia dopływu zaopatrzenia i posiłków dla walczącego na lądzie wroga. To miało wydlużyć walki lądowe na tyle, aby do akcji mogły się włączyć w pełni Stany Zjednoczone i rozstrzygnąć konflikt na korzyść Aliantów, z ważnym udziałem wojsk królewskich. Problem w tym, że to wymagało zgromadzenia w Singapurze znacznie większej floty niż dwa pancerniki, trzy krążowniki i kilka niszczycieli, które się tam rzeczywiście znajdowały w dniu wybuchu wojny. A przede wszystkim skoncentrowania tam potężnych sił powietrznych, znacznie liczniejszych niż niecałe 300 samolotów, które 8 grudnia 1941 roku stawały w obronie posiadłości wschodnioazjatyckich.

Admiralicja brytyjska świetnie zdawała sobie z tego sprawę, jednak Churchill zapatrzonny we względy polityki imperialnej nie dał sobie wybić pomysłu z głowy. Pancerniki miały symbolizować brytyjskie zaangażowanie w regionie i dać miejscowej ludności do zrozumienia, że Brytyjczycy nie zamierzają rezygnować ze swych kolonialnych uprawnień, ani teraz, ani w przyszłości. Churchill nie brał jednak w swych kalkulacjach pod uwagę, jak wpłynie na postawę poddanych króla Jerzego ewentualna klęska przedsięwzięcia, której tak obawiała się Admiralicja.

Pierwszy Lord Morski admirał floty Dudley Pound (1877-1943) argumentował, że nawet po wzmocnieniu, i tak zbyt słabe siły Floty Wschodniej nie będą w stanie przeciwstawić się całej trzeciej flocie świata i będą narażone na bezproduktywne zniszczenie. Jednak naciski premiera nie mogły zostać zignorowane i 20 października 1941 roku Admiralicja musiała w końcu ustąpić, wyrażając zgodę na wysłanie na Daleki Wschód najnowszych i najnowocze-



śniejszych okrętów: pancernika *Prince of Wales* i lotniskowca *Indomitable*, w eskorcie czterech niszczycieli *Electra*, *Encounter*, *Express* i *Jupiter*. Wraz z przerzuconymi siłami miał wyruszyć wiceadmiral Thomas Phillips (1888-1941), który otrzymał naczelne dowództwo brytyjskiej Floty Wschodniej, wraz z tymczasowym awansem na pełnego admirała.

### **Prince of Wales – duma Churchilla**

*Prince of Wales*, którym Churchill tak chwalił się przed Rooseveltem, należał do typu *King George V*. Typ ten zaliczał się do podklasy pancerników liniowych zapoczątkowanej przez słynnego *Dreadnoughta* w 1906 roku, który był przełomem w uzbrojeniu okrętów pancernych. Zdezonizował on dominujące dotąd we flotach pancerniki eskadrowe<sup>2</sup>, wprowadzając jako standard monokalibrową artylerię główną, w całości umieszczoną w wieżach, liczącą co najmniej 6 dział średnicy ponad 200 mm, o jednakowej długości luf. Dzięki temu uzyskiwano nie tylko znaczne wzmocnienie ognia, lecz ułatwiono proces wstrzeliwania się w okręt przeciwnika z większych dystansów. W praktyce stoczniowej z lat 1906-1945 nowe pancerniki uzbrajano w od 8 do 14 dział kalibru od 280 do 460 mm, umieszczonych w wieżach obsługujących od 2 do 4 dział.

Aby uświadomić sobie jak wielki był to postęp przed I wojną światową dodajmy, że pancerniki eskadrowe nigdy nie dysponowały jednolitą artylerią najwyższego kalibru liczniejszą niż 4 działa<sup>3</sup>. Ponieważ siła takiego uzbrojenia nie była duża, większość z nich, choć bynajmniej nie wszystkie, uzbrajano w działa tzw. drugiego głównego kalibru – mniejsze, zwykle liczniejsze od kalibru pierwszego. Wobec niewielkich dystansów prowadzenia walki do końca XIX wieku, nie przekraczającego kilku kilometrów, różnorodne uzbrojenie nie stanowiło problemu w nakrywaniu celu, gdyż ogień prowadzono niemal burta w burtę, jak w epoce żagla. Gdy jednak możliwości techniczne pozwoliły na skuteczne prowadzenie ostrzału z dystansu kilkunastu kilometrów, a później nawet jeszcze większego, zaczął pojawiać się kłopot. Pociski z dział różnej średnicy miały też różne cechy balistyczne, ale obserwacja ich spada-

2. Zarówno pancernik eskadrowy, jak i liniowy, był odmianą pancernika wieżowego. Pancernik wieżowy to pancernik, którego artyleria główna przynajmniej częściowo została rozmieszczona w wieżach (obrotowych, całkowicie zakrytych osłonach przeciwpancernych lub przeciwodłamkowych).

3. Niemiecki typ *Brandenburg* miał co prawda 6 dział jednego kalibru, lecz o dwóch różnych długościach luf, co niwelowało korzyści z artylerii głównej jednego kalibru.

Brytyjski pancernik *Prince of Wales* – sfotografowany 28 sierpnia 1941 roku. Wówczas największe osiągnięcie angielskich stoczni, jednak w starciu z lotnictwem jego 10 armat kalibru 356 mm nie miało nic do powiedzenia.  
Fot. World Ship Society, zbiory Johna Mabera



nia do wody nie pozwalała na odróżnienie ich wielkości. W takich warunkach prowadzenie celnego ognia było bardzo utrudnione. Jednolity kaliber ten problem rozwiązywał. Oczywiście podobny dylemat wiązał się z różnicą w długościach luf przy tym samym kalibrze, stąd wymóg jednolitości artylerii dla następców pancerników eskadrowych.

*King George V* był chronologicznie piętnastym typem pancernika liniowego w Brytyjskiej Marynarce Wojennej<sup>4</sup>, po typie *Nelson*, a przed typem *Vanguard*. Zaplanowano i ukończono 5 okrętów tego typu: *Anson*, *Duke of York*, *Howe*, *King George V* i *Prince of Wales*. Produkcję je w latach 1937-1942. Prototyp wszedł do służby w 1940 roku, ostatni z serii został z niej wycofany w 1958 roku. W momencie wybuchu wojny na Pacyfiku w służbie *Royal Navy* znajdowały się 3 z nich: *King George V*, *Prince of Wales* oraz *Duke of York*.

Charakterystyka bojowa pancernika *Prince of Wales* na dzień 9 grudnia 1941 roku była następująca: wyporność standardowa – 38 600 t; długość – 227 m; szerokość 31 m; zanurzenie – 10 m; prędkość maksymalna – 29 w; zasięg – 15 000 Mm; lotnictwo – 2 wsam. *Walrus* (maksymalnie 4). Uzbrojenie: 10 × 356 mm, 16 × 133 mm, 32 × 40 mm.

Geneza pancerników typu *King George V* wiązała się z postanowieniami II traktatu londyńskiego z 1935 roku. Wówczas to Stany Zjednoczone, Wielka Brytania i Francja zobowiązały się nie budować okrętów uzbrojonych w działa kalibru większego niż 356 mm, o ile inne mocarstwa takich jednostek nie zaczęły budować. Ponieważ Brytyjczycy przystąpili do budowy swych pancerników natychmiast po wygaśnięciu traktatów waszyngtońskiego i I londyńskiego, zatem zdecydowali się na dochowanie zobowiązań, naiwnie licząc że inne kraje pójdą w ich ślady. Tak się jednak nie stało. Włochy, Niemcy, Japonia, a nawet USA i Francja projektowały już bowiem jednostki z działami od 380 do 460 mm. W ten sposób brytyjskie pancerniki należały do najsłabiej uzbrojonych spośród zbudowanych po 1936 roku<sup>5</sup>. A jak wykazała bitwa pod Kuantanem nie była to jedyna wada tych okrętów.

### Flota Wschodnia – pozory potęgi

Flota Wschodnia miała oficjalnie powstać 8 grudnia 1941 roku, z połączenia Eskadry Chińskiej (ang. *China Squadron*) dowodzonej dotąd przez wiceadmirała Geoffreya Laytona (1884-1964) oraz Eskadry Wschodnioindyjskiej (ang. *East Indies Squadron*) dowodzonej dotąd przez

admirała Ralpha Leathama (1888-1954). Phillips zawdzięczał stanowisko swym wypowiedziom w zakresie pozytywnych perspektyw udziału floty w obronie pozycji malajskiej. Churchill uznał to za dobrą monetę i postanowił dać się admirałowi wykażać. Tymczasem Phillips zarówno w okresie międzywojennym, jak i od początku wojny w Europie, pełnił głównie funkcje sztabowe i chyba nie do końca zdawał sobie sprawę z przemian jakie dokonywały się w technice wojennomorskiej, przede wszystkim z gwałtownego wzrostu możliwości lotnictwa. Wierzył on, że szybki i potężnie uzbrojony pancernik jest w stanie skutecznie oprzeć się samolotom. Choć jak się wydaje, jego konserwatyzm nie był, aż tak wielki jak przedstawia to literatura, skoro przed opuszczeniem Singapuru 8 grudnia 1941 roku, zatem przed wyjściem w morze, które zakończyło się śmiercią admirała i zatopieniem jego obu pancerników, starał się bezskutecznie o otrzymanie przykrycia powietrznego.

Planowano, że do okrętów przybyłych na Cejlon z Atlantyku dołączy na miejscu pancernik *Repulse*, który przebywał w rejonie od pewnego czasu eskortując konwoje na Oceanie Indyjskim. W ten sposób miał zostać utworzony Zespół Z, złożony z 7 okrętów, w tym: lotniskowca, 2 pancerników oraz 4 niszczycieli, który miał stać się zespołem uderzeniowym Floty Wschodniej. Jego bazą wypadową miał być Singapur.

Pierwotna konstrukcja zespołu została oparta na założeniach wypracowanych w toku dotychczasowych walk na Atlantyku. Jego trzonem miały być pancerniki, a lotniskowiec miał im jedynie zapewniać stosowną osłonę powietrzną i pomocniczo wspierać własne okręty artyleryjsko-torpedowe w uderzeniach na przeciwnika. Eskortą niszczycieli nie była nazbyt imponująca, gdyż doświadczenia II wojny światowej uznawały za optymalne przydzielenie po dwie takie jednostki na każdy ciężki okręt. Tylko taka obstawa mogła zapewnić w miarę przyzwoite bezpieczeństwo przed atakami okrętów podwodnych. Jednak potrzeby bitwy o Atlantyk z Niemcami *U-bootami* oraz zapotrzebowanie na innych teatrach działań wojennych, przede wszystkim na Morzu Śródziemnym, znacznie ograniczało dostępność tych bodajże najbardziej uniwersalnych okrętów II wojny światowej.

Powyższe założenia były jednak z gruntu nieadekwatne do nowych standardów, które Japończycy narzucali rozpoczynając wojnę na Pacyfiku, a czyniących z lotniskowców najistotniejszy oręż w walce na

morzu i spychający pancerniki na dalszy, znacznie dalszy plan. Ostatecznie uszkodzenie wytypowanego lotniskowca *Indomitable*, który wpadł na skały pod Jamajką na Morzu Karaibskim, pozbawiło *Force Z* jedyne naprawdę perspektywicznego komponentu. Zastąpienie go nie było w ówczesnych warunkach możliwe, bowiem okręty tej klasy były potrzebne na Morzu Śródziemnym do walki z flotą włoską i na Atlantyku do zwalczania niemieckich korsarzy. Zresztą połowa brytyjskich lotniskowców była zbyt wolna, aby towarzyszyć zgrupowaniu zdolnemu do osiągnięcia prędkości przekraczających 28 węzłów. Co też istotne, zmniejszyła się również planowana osłona niszczycieli, gdyż *Encounter* i *Jupiter*, nie mogły na czas dotrzeć na Daleki Wschód, związane operacjami na Morzu Śródziemnym.

Marnym pocieszeniem był fakt, że na wodach wschodnioazjatyckich przybywało kilka innych niszczycieli, były to bowiem jednostki małe i już przestarzałe. Z konieczności musiały jednak wystarczyć do uzupełnienia braków w kontrtorpedowcach. Dopiero w kolejnych miesiącach Flota Wschodnia miała zostać wzmocniona kolejnymi okrętami. Planowane posiłki nie byłyby jednak imponujące, ich trzonem miały być przestarzałe okręty liniowe typu *Revenge*, o wartości bojowej pancerników obrony wybrzeża. Brytyjczycy fizycznie nie byli w stanie wystawić floty o wielkości i jakości naprawdę groźnej dla japońskiego panowania na wodach wschodnioazjatyckich. Wielu najwyższych wojskowych w Anglii o tym wiedziało, ale brytyjski premier nie chciał takiej myśli nawet do siebie dopuszczać.

25 października 1941 roku admirał Phillips na pokładzie pancernika *Prince of Wales* i w eskorcie niszczycieli *Electra* i *Express* wypłynął z Glasgow kierując się do bazy Kolombo na Cejlonie. Dotarł tam 28 listopada, w porcie oczekiwał już krążownik liniowy *Repulse*, jednak wciąż nie było pozostałych dwóch niszczycieli. W dniu następnym Zespół Z wyruszył do Singapuru, gdzie dotarł 2 grudnia. Phillips przyleciał tam już 1 grudnia, aby jak najszybciej zapoznać się z sytuacją militarną na Malajach.

4. Wcześniejsze to kolejno: 1) *Dreadnought* – 1 okręt, 2) *Bellerophon* – 3 okręty, 3) *St. Vincent* – 3 okręty, 4) *Neptune* – 1 okręt, 5) *Colossus* – 2 okręty, 6) *Orion* – 4 okręty, 7) *King George V* (I) – 4 okręty, 8) *Iron Duke* – 4 okręty, 9) *Agincourt* – 1 okręt, 10) *Erin* – 1 okręt, 11) *Canada* – 1 okręt, 12) *Queen Elizabeth* – 5 okrętów, 13) *Revenge* – 5 okrętów, 14) *Nelson* – 2 okręty.

5. Słabiej uzbrojone były tylko niemieckie (typ *Scharnhorst*), francuskie (typ *Dunkerque*) i amerykańskie (typ *Alaska*) krążowniki liniowe, zwane też wówczas krążownikami najcięższymi.

Krążownik liniowy *Repulse* – sfotografowany latem 1941 roku. Zwraca uwagę pomysłowe malowanie maskujące, mogące z oddali wprowadzać w błąd zarówno co do wielkości jak i klasy jednostki.

Fot. World Ship Society, zbiory Johna Mabera



### Krążownik liniowy *Repulse* – złudzenia admirała Fishera

*Repulse* był chronologicznie piątym typem brytyjskiego krążownika liniowego<sup>6</sup>, po typie *Tiger*, a przed typem *Hood*. Zaplanowano i ukończono 2 okręty tego typu: *Renown* i *Repulse*. Produkowano je w latach 1915-1916. Prototyp wszedł do służby 18 sierpnia 1916 roku, zaś *Renown* 20 września 1916 roku. Zatem budowa przebiegała błyskawicznie. W okresie międzywojennym okręty były gruntownie modernizowane. *Repulse* przeszedł ostatnią i największą przebudowę w latach 1933-1936. W momencie wybuchu wojny na Pacyfiku w służbie w *Royal Navy* znajdowały się oba okręty tego typu. Sam *Repulse* od 3 listopada do swego zatopienia 10 grudnia 1941 roku wchodził w skład floty azjatyckiej. *Renown* miał więcej szczęścia od bliźniaka przetrwał wojnę, został wycofany ze służby w 1947 roku.

Charakterystyka bojowa krążownika liniowego *Repulse* na dzień 9 grudnia 1941 roku była następująca: wyporność standardowa – 32 500 t; długość – 242 m; szerokość 31 m; zanurzenie – 9 m; prędkość maksymalna – 28 w; zasięg – 3 600 Mm; lotnictwo – 2 wsam. *Walrus* (maksymalnie 4). Uzbrojenie: 6 × 381 mm, 15 × 102 mm, 24 × 40 mm, 8 × 20 mm, 16 × 13 mm, 8 rt 533 mm.

Pomysłodawcą i wielkim promotorem krążowników liniowych (ang. *battle cruiser*) był brytyjski admirał John Fisher (1841-1920), ten sam który przyczynił się do przewrotu w budownictwie okrętów artyleryjskich ucieleśnionej w postaci pancernika *Dreadnought*. Nie wszystkie jednak spośród wielu jego ekstrawaganckich i ryzykownych pomysłów były udane. W jego koncepcji krążowniki liniowe miały być następcami krążowników pancernych, odpowiadając standardowi uzbrojenia nowym okrętom liniowym. Krążowniki liniowe zostały poddane pierwszej próbie ogniowej w toku I wojny światowej. Początkowo wydawało się, że pomysł się sprawdza. Przesłanką wskazującą na to był wynik bitwy pod Falklandami z 8 grudnia 1914 roku, gdzie dwa brytyjskie krążowniki liniowe jednoznacznie pokonały dwa niemieckie krążowniki pancerne. Fisher zajmujący w latach 1914-1915, już po raz drugi funkcję Pierwszego Lorda Morskiego<sup>7</sup>, przeforsował zmiany w wojennym

6. Wcześniejsze to kolejno: 1) *Invincible* – 3 okręty, 2) *Indefatigable* – 3 okręty, 3) *Lion* – 3 okręty, 4) *Tiger* – 1 okręt. W literaturze pojawia się też czasem klasyfikowanie krążowników *Furious*, *Courageous* i *Glorious*, jako liniowe, w rzeczywistości sposób ich uzbrojenia nie pozostawia wątpliwości, że trójka ta należała ewidentnie do rodziny krążowników pancernych.

7. Po raz pierwszy w latach 1904-1910.

programie rozbudowy *Royal Navy*, doprowadzając do zwiększenia zamówień na krążowniki liniowe kosztem pancerników liniowych (ang. *battleship*).

Brytyjczycy od 1913 roku realizowali m.in. program budowy 8 pancerników typu *Revenge*, z których ostatecznie zbudowano 5. Fisher doprowadził do rezygnacji z położenia stępek pod szósty i siódmy okręt tej serii (z ósmego ostatecznie też zrezygnowano), a zebrane materiały miały zostać wykorzystane do konstrukcji dwóch krążowników liniowych, które ohrzczone nazwami przewidzianymi pierwotnie dla obu anulowanych pancerników. Stępki pod oba położono 25 stycznia 1915 roku, nie należy zatem traktować okrętów typu *Repulse* jako przebudowanych z pancerników, w rzeczywistości były to od stępki całkiem inne jednostki!

Jednak już w 1916 roku bitwa jutlandzka wykazała, że koncepcja krążownika liniowego jest z gruntu błędna. Aby osiągnąć większą prędkość i zasięg w stosunku do odpowiadającej im generacji pancerników liniowych, musiano zaoszczędzić na wadze uzbrojenia i przede wszystkim opancerzenia. Skutkiem tego powstały okręty o niezrównoważonej charakterystyce bojowej. Dysponując artylerią kalibru pancerników dysponowały pancernem nie chroniącym nawet najżywotniejszych części okrętu przed pociskami o tym samym ciężarze. Myślenie powyższe dało o sobie znać już przy konstrukcjach ostatnich typów krążowników pancernych, które zaczęły ścigać się wielkością z pancernikami eskadrowymi, stąd wydawało się, że krążownik liniowy będzie ich naturalnym następcą, na podobieństwo relacji pancernik liniowy – pancernik eskadrowy.

Tymczasem w toku bitwy jutlandzkiej zatoneły, aż 4 krążowniki liniowe, z tego 3 brytyjskie na skutek wybuchu komór amunicyjnych trafionych pojedynczym pociskiem przeciwnika. Niemiecka koncepcja krążownika liniowego sprawdziła się lepiej, gdyż zadowalała się mniejszym przyrostem prędkości uzyskiwanym głównie zmniejszaniem siły uzbrojenia, przy stosunkowo niedużych oszczędnościach na opancerzeniu. Doświadczenie było tak bolesne, że Brytyjczycy wyleczyli się z krążowników liniowych. Finałem było przerwanie programu budowy jednostek typu *Hood*, z których ostatecznie powstał tylko prototyp. Co prawda, w 1921 roku zamówiono jeszcze 4 krążowniki liniowe, lecz był to zwykły błąd przed planowaną konferencją waszyngtońską, mający przekonać pozostałe mocarstwa, że *Royal Navy* nie ma zamiaru rezygnować z prymatu na oceanach. W istocie nie zamierzano budować

więcej tej chybionej, choć oddziaływującej estetycznie na wyobraźnię, kategorii okrętów. Bezsprzecznie prędkość na morzu ma coś w sobie z poezją. Patrząc na to z perspektywy czasu staje się oczywiste, że naturalnym następcą krążownika pancernego powinien być krążownik ciężki, jednak ślepy zaulek w jaki wpadły floty wielu mocarstw w zachwycie nad krążownikami liniowymi, opóźniły ową sukcesję.

Od początku konferencji waszyngtońskiej w 1921 roku zaczęła rozpowszechniać się tendencja do łączenia pancerników liniowych i krążowników liniowych w jedną klasę określaną po prostu pancernikami<sup>8</sup>. Międzywojenne modernizacje krążowników liniowych dążyły do wzmocnienia pancerza, czym chciano naprawić pierwotny błąd, jednak w rzeczywistości efekty takich zabiegów były mizerne i krążowniki liniowe stanowiły co najwyżej pancerniki drugiej kategorii. W całej historii krążowników liniowych nie było ani jednego przykładu zatopienia przez niego „rasowego” pancernika, podczas gdy sytuacje odwrotne zdarzyły się kilkakrotnie: *Hood* wyleciał w powietrze pod ostrzałem *Bismarcka* (choć złośliwi twierdzą, że sprawcą był *Prinz Eugen*), *Scharnhorst* zatonął pod ciosami *Duke of York*, *Kirishima* została rozbita ogniem *Washingtona*. Aby już nie pastwić się nad *Hiei*, którego honor uratowało amerykańskie lotnictwo, bo po prawdzie wyłączyły go z walki krążowniki ciężkie *San Francisco* i *Portland*, swymi pociskami kalibru zaledwie 203 mm.

### Starania o przegraną

Nie było tajemnicą dla żadnego z Aliantów, że wojna się zbliża. Warunkiem skutecznej obrony było zawczasu skoordynowanie działań Brytyjczyków, Amerykanów, Holendrów i Australijczyków. W sumie połączone floty dysponowałyby dwoma pancernikami, kilkunastoma krążownikami i kilkudziesięcioma niszczycielami. Jednak rządy zwlekały z zawieraniem stosownych porozumień ze względów politycznych. USA pozostawały wciąż formalnie neutralne. Pozostała trójka i owszem walczyła, lecz wciąż nie przeciw Imperium Wschodzącego Słońca. Sprawę próbowano zatem jako doraźnie łączyć na szczeblu dowództw lokalnych na Dalekim Wschodzie.

4 grudnia 1941 roku przyleciał do Manili Phillips na rozmowy z admirałem Thomasem Hartem (1877-1971) głównodowodzącym amerykańskiej Floty Azjatyckiej i Douglasem MacArthurem (1880-1964) głównodowodzącym amerykańskiej armii na Filipinach. Poinformował on Amerykanów o wieściach brytyjskiego rozpoznania powietrznego wskazujących na przygo-

towania japońskie do operacji inwazyjnych na większą skalę. Zwrócił się też z prośbą o przekazanie pod jego dowództwo grupy amerykańskich niszczycieli, gdyż Brytyjczycy mieli ich zbyt mało. Ostatecznie Hart zgodził się pożyczyć kilka niszczycieli, ale dopiero po rozpoczęciu działań wojennych. Innych ustaleń nie poczyniono. 6 grudnia Phillips otrzymał informację o wykryciu japońskich transportowców niedaleko brzegów Półwyspu Malajskiego. Stawało się jasne, że wybuch wojny to tylko kwestia najbliższych dni, a może nawet godzin. Konsultacje przerwano, a Phillips odleciał do Singapuru, chciał być na miejscu, gdy wszystko się zacznie, aby móc podjąć akcję natychmiast. W efekcie, w pierwszej najważniejszej fazie konfliktu każde z mocarstw anglosaskich działało wciąż na własną rękę, ułatwiając Japończykom prowadzenie ofensywy.

Aby dobitniej wskazać skalę zaniebdania dodajmy, że jakie takie wspólne alianckie centrum dowodzenia utworzono dopiero 3 stycznia 1942 roku, po prawie miesiącu walk. Wówczas to powstało Dowództwo Amerykańsko-Brytyjsko-Holendersko-Australijskie (ang. *American-British-Dutch-Australian Command*, skr. ABDA), na którego czele stanął brytyjski marszałek Archibald Wavell (1883-1950). Zanim do tego doszło współpraca między Aliantami zależała głównie od... uprzejmości. Dodajmy także, że i od wyobraźni poszczególnych dowódców, której często brakowało.

### Pierwszy dzień wojny – wyjście w morze

Japońska inwazja na Półwysep Malajski rozpoczęła się tuż po północy 8 grudnia 1941 roku. Wojska lądowały w siedmiu punktach. Sześć z nich znajdowało się na terytorium syjamskim, licząc od północy były to kolejno: Prachuap, Chumphon, Bandon (obecnie Surat Thani), Nakhon, Singora (obecnie Songkhla) i Patani. Przy czym główne siły skierowano pod te dwie ostatnie miejscowości. Syjam jeszcze przed wojną zawarł tajne porozumienie z władzami japońskimi, w myśl którego Tajlandia miała wesprzeć Japonię w wojnie. Jednak rząd syjamski chciał ze względów politycznych zachować pozory, że został do takiego kroku zmuszony siłą, dlatego jego wojska stawily krótki opór. Niemniej jesz-

8. Znalazło to także wyraz w powojennej literaturze marynistycznej, powszechnie traktującej dla lat 1922-1945 krążowniki liniowe jako pancerniki. Obecnie jednak widać już próby odejścia od tego zwyczaju i powrotu do genetycznego rozdziału pancerników od krążowników liniowych, tak jak to odbierano w okresie 1906-1921. Czas pokaże, które podejście ostatecznie ztryumfuje.





Brewster „Buffalo” w malajskiej bazie. Na pierwszym planie AN185, na którym Flt. Lt. Dough Vanderfield w dniu 13 grudnia 1941 odniósł potrójne zwycięstwo powietrzne – zestrzelił nad Buttelworth trzy japońskie bombowce.  
Fot. zbiory Seweryna Fleischera

cze tego samego dnia zostało zawarte oficjalne porozumienie o zaprzestaniu walk japońsko-syjamskich, zaś 21 grudnia 1941 roku podpisano traktat sojuszniczy.

Jedyny desant na terenach brytyjskich został dokonany w rejonie Kota Bharu i również zakończył się sukcesem. Operacja lądowania rozpoczęła się o godz. 00:25. Pomyślne przeprowadzenie morskiej części inwazji pozwoliło wojskom generała Yamashity rozpocząć ofensywę na południe, wzdłuż Półwyspu Malajskiego, w kierunku wyspy Singapur.

Miasto Singapur zostało zaatakowane z powietrza już w pierwszym dniu wojny. Dokonały tego japońskie bombowce startujące z Sajgonu. Nalot rozpoczął się około godz. 04:15. W porcie stały wówczas m.in.: 2 pancerniki (*Prince of Wales*, *Repulse*), 3 krążowniki lekkie (*Danae*, *Dragon*, *Durban*) oraz 6 niszczycieli (*Escapade*, *Electra*, *Express*, *Scout*, *Tenedos*, australijski *Vampire*). Jednak zniszczenia były niewielkie, okręty stojące w bazie nie ucierpiały, pewne straty poniosły jedynie obiekty cywilne w samym mieście.

Na wieść o lądowaniu Japończyków na Półwyspie Malajskim admirał Phillips postanowił wyjść z Singapuru na przechwycenie okrętów cesarskich. Jeżeli flota miała przydać się w obronie Malajów, to tylko poprzez zwalczanie japońskich jednostek inwazyjnych. Nawet jeżeli nie udało się zapobiec desantom, można było przynajmniej przerwać morskie linie zaopatrzeniowe, ułatwiając tym obronę oddziałom lądowym. Gdyby zaś zdołano przetrzebić japońską flotę transportowców, można też było tym samym znacznie utrudnić ewentualne kolejne operacje inwazyjne przeciwnika. Zespół Z miał udać się pod Singora,

gdzie w dniu 10 grudnia spodziewano się zastać japońskie siły inwazyjne.

Phillips zażądał wsparcia powietrznego dla swych okrętów. Samoloty rozpoznawcze miały zapewnić informacje o położeniu przeciwnika, a na dzień przewidywanego starcia pod Singorą oczekiwał osłony myśliwskiej za dnia. Jednak jeszcze przed wyjściem w morze, admirał otrzymał odpowiedź ze strony sił powietrznych, że z uwagi na zniszczenia na lotniskach malajskich, których dokonały japońskie samoloty w rannych atakach, wsparcie lotnicze może być znacznie mniejsze w stosunku do zgłoszonego zapotrzebowania. Dotyczyło to zwłaszcza eskorty myśliwców.

Nie mogło to jednak odwieść Phillipsa od przedsięwzięcia. Warunki operacyjne na Morzu Południowochińskim od samego początku wojny były takie, że najlepszą możliwą decyzją było wyjść i walczyć. Lepiej by było, żeby pancerników w ogóle nie przysyłano do Singapuru lub odwołano je jeszcze przed wybuchem konfliktu, czy to na Ocean Indyjski, czy to do baz holenderskich lub australijskich na południu. Skoro jednak wojna rozgorzała, to wycofanie okrętów, choć wciąż technicznie możliwe, było już nie do przyjęcia zarówno ze względów politycznych, jak i militarnych. Rzecz w tym, że ich odejście zostałoby potraktowane przez ludność cywilną jako ucieczka, co mogłoby się przełożyć na i tak niepewną lojalność tubylców wobec Imperium Brytyjskiego w toku dalszych walk w obronie Malajów. Ale jeszcze gorsze mogłoby być załamanie morale wojsk lądowych i powietrznych, złożonych nie tylko z Brytyjczyków, lecz również z Hindusów i Australijczyków. Odebrali by oni taki ruch jako pozostawienie ich własne-

mu losowi i wydanie na pastwę nieprzyjaciela. Gdyby zatem nawet brano pod uwagę możliwość przebazowania pancerników poza wody malajskie, to od północy 8 grudnia możliwość ta i tak musiałaby zostać odrzucona, gdyż byłaby równoznaczna z postawieniem krzyżyka na brytyjskich dalekowschodnich posiadłościach.

Niemniej, niezależnie od powyższych rozważań, odwrót nie był w ogóle brany pod uwagę. Zarówno pomysłodawca całej imprezy Winston Churchill, jak i sam Thomas Phillips wierzyli bowiem głęboko w jej sukces. Ich rozumowanie opierało się na trzech przesłankach. Pierwszą było założenie, że większość japońskich pancerników będzie związana na „froncie wschodnim” przez amerykańską Flotę Pacyfiku i nie opuści wód japońskich. Drugą była obserwacja akcji niemieckich okrętów korsarskich na Atlantyku. Potrafiły one w latach 1939-1941 nadzwyczaj często przebić się przez blokadę Morza Północnego, zastawioną przez posiadającą przecież przygniatającą przewagę brytyjską Flotę Ojczystą (ang. *Home Fleet*) i wymykać się pościgowi, czyniąc przy tym znaczne spustoszenia w żegludze handlowej. Trzecią było niewątpliwe lekceważenie zarówno możliwości Japończyków, jak i ich lotnictwa. Uważano, że skoro tak świetna formacja jak Królewskie Siły Powietrzne (ang. *Royal Air Force* – RAF), nie była w stanie pozatapiać na Morzu Północnym hitlerowskich pancerników i krążowników, to tym bardziej jakieś „Żółtki” nie dokonają tego na znacznie rozleglejszym Morzu Południowochińskim. Skoro zaś niemieckie rajdery mogą buszować pod samym nosem *Royal Navy*, to analogicznie brytyjskie pancerniki mogą to samo czynić grając na nosie *Nippon Kaigun* (pol. Japońska Marynarka Wojenna).

Przesłanki te nadały decyzji pozory słuszności. Pierwsza rozmyśla się już na samym początku wojny, gdy japońskie lotniskowce sparaliżowały niemal wszystkie pancerniki Floty Pacyfiku, zaskakującym atakiem na Pearl Harbor. Druga ignorowała fakt, że względna łatwość przebijania się przez brytyjską blokadę Morza Północnego była immanentnie związana z bardzo złymi warunkami atmosferycznymi panującymi na wodach otaczających Islandię, przez co wykrycie wroga było tam wyjątkowo trudne. Na wodach malajskich takiego luksusu nie było. Także Ocean Atlantyczny był wielokrotnie większym akwenem niż Morze Południowochińskie, a przez to łatwiej się było na nim „zgubić”. Poza tym, Niemcy prowadzili działania korsarskie, podczas gdy od brytyjskich pancerników oczekiwano działań regularnych, w znacz-



nym stopniu uzależniających je od bazy w Singapurze. Takie jednostki znacznie łatwiej wytropić i zniszczyć, bo wcześniej, czy później i tak muszą pojawić się w swej bazie. Trzeciej przesłanki szkoda nawet komentować.

Tak, czy owak, Phillipsowi pozostawał tylko wybór między pozostaniem w porcie i czekaniem niewiadomo na co, a wyjściem w morze i szukaniem sposobności do zadania wrogowi jak najmocniejszych ciosów. Jednak pierwsza możliwość byłaby zwykłą głupotą. Nie ulegało wątpliwości, że Japończycy зробią wszystko co w ich mocy by pancerniki króla Jerzego nigdy już z Singapuru nie wyszły, a posiadając samoloty zdolne do ataku na tę bazę, wykorzystają każdą sposobność do nalotu i wcześniej, czy później cel swój osiągną. Japończycy pod zdobyciu bazy z pogrążonymi w jej wodach pancernikami, z całą pewnością by je wydobyli i wyremontowali. Gdyby to tego doszło byłaby to największa hańba *Royal Navy* w jej historii. Poza tym, bezproduktywne czekanie w niczym nie mogłoby pomóc obronie Malajów. Zatem logiczną i w zaistniałej sytuacji najlepszą z możliwych decyzją było wyjść i walczyć. Decyzja Phillipsa była zatem jak najbardziej słuszną.

Zespół Z opuścił bazę jeszcze 8 grudnia około godz. 17:30, kierując się w stronę Zatok Tajlandzkiej. Składał się on w tym momencie z 6 okrętów, w tym 2 pancerników *Prince of Wales* i *Repulse* oraz 4 niszczycieli *Electra*, *Express*, *Tenedos* i australijski *Vampire*. Była to sama „śmietanka” świeżo utworzonej Floty Wschodniej.

## 22. Flotylla Lotnicza – misja specjalna

Japończycy oczywiście byli w pełni świadomi obecności dwóch szybkich pancerników *Royal Navy* w Singapurze. Ich wywiad śledził je jeszcze przed wybuchem wojny, a rano 8 grudnia samoloty rozpoznawcze zlokalizowały je w bazie. Jednak zła pogoda uniemożliwiła spenetrowanie Singapuru w dniu następnym. Odkąd tylko pojawiły się w regionie, stały się celem numer jeden dla japońskiej floty. Gdy dane o ich przybyciu dotarły od Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej (jap. *Gunreibu*) i Połączonej Floty (jap. *Rengō Kantai*) podział sił dla potrzeb początkowych kampanii wojny na Pacyfiku był już dokonany. Japończycy planowali bowiem równocześnie rozpoczęcie działań wojennych na aż trzech kierunkach operacyjnych: hawajskim, filipińskim i malajskim. Gdy plany przyjmowano brytyjskich pancerników jeszcze w rejonie nie było. Należało zatem zadecydować jak rozwiązać ów problem.

Co prawda, na Morzu Południowochińskim znajdowały się dwa pancerniki *Kongō* i *Haruna*, lecz w rzeczywistości były to gruntownie zmodernizowane krążowniki liniowe, z których każdy był uzbrojony w 8 dział kalibru 356 mm. Tymczasem Brytyjczycy dysponowali rasowym pancernikiem liniowym *Prince of Wales* uzbrojonym w 10 dział 356 mm, a choć drugi *Repulse* był również krążownikiem liniowym, to jego uzbrojenie składało się z 6 dział kalibru aż 381 mm. Biorąc pod uwagę bogate doświadczenie bojowe *Royal Navy*, wysyłanie słabszych pancerników przeciw jej okrętom pancernym byłoby nadmiernym ryzykiem.

Japończykom pozostawały dwa wyjścia. Pierwszym było ściągnięcie pozostających w odwodzie okrętów liniowych 1. Floty (jap. *Dai Ichi Kantai*), stacjonującej na wodach Japonii. Jej 6 pancerników nie otrzymało żadnych sensownych przydziałów na pierwszy etap wojny, były zatem wolne. Nie trzeba było zresztą posyłać wszystkich, same *Nagato* i *Mutsu*, dysponujące każdy 8 działami 410 mm, mogły być wystarczające. Miały co prawda nieco mniejszą prędkość maksymalną nie przekraczającą 25 węzłów, wobec 28 po stronie brytyjskiej, lecz wsparte licznymi mniejszymi okrętami powinny sobie poradzić. Drugim rozwiązaniem było powierzenie eliminacji *Prince of Wales* i *Repulse* nowej potężnej sile – lotnictwu morskemu, a konkretnie bazującej już w Indochinach 22. Flotylli Lotniczej (jap. *Dai Nijūni Sentai*) kontradmirała Matsunagi Sadaichi (1892-1965).

Najlepszym dowodem na nowoczesność myślenia szefa Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej admirała Nagano Osami (1880-1947) oraz naczelnego dowódcy Połączonej Floty admirała Yamamoto Isoroku (1884-1943) było to, że zdecydowano użyć samolotów, a nie pancerników. Nie bez znaczenie był tu również fakt, że dzięki temu unikano ryzyka utraty tak kosztownych okrętów. Mogło się to stać zarówno z przyczyn ataku wrogich okrętów podwodnych lub samolotów, ale też w bitwie artyleryjsko-torpedowej, której wyniku nigdy nie da się z całą pewnością przewidzieć.

W momencie wybuchu wojny, trzonem 22. Flotylli Lotniczej były trzy grupy lot-

nicze (jap. *kōkūtai*). Każda złożona z samolotów bombowo-torpedowych. Grupa Lotnicza Mihoro (jap. *Mihoro Kōkūtai*) liczyła 36 samolotów G3M2. Grupa Lotnicza Genzan (jap. *Genzan Kōkūtai*) liczyła również 36 samolotów G3M2. Grupa Lotnicza Kanoya (jap. *Kanoya Kōkūtai*) liczyła co prawda 54 maszyny, lecz tylko połowę z nich przerzucono do Indochin z Tajwanu, ze składu 23. Flotylli Lotniczej, specjalnie na potrzeby misji zniszczenia brytyjskich pancerników. Miała za to na wyposażeniu samoloty nowocześniejszego typu G4M1. Poza tym, przydzielono flotylli samoloty myśliwskie i rozpoznawcze. Tuż przed rozpoczęciem działań wojennych całość jej sił powietrznych skoncentrowano na lotniskach wokół Sajgonu, tak aby mogły swobodnie operować przeciw Singapurowi oraz na południowo-zachodnich obrzeżach Morza Południowochińskiego. Stamtąd właśnie zamierzano zapolować na brytyjskie pancerniki.

## Samolot bombowo-torpedowy G3M – wielka nadzieja admirała Yamamoto

W momencie wybuchu wojny na Pacyfiku G3M był podstawowym typem bazowego samolotu torpedowego Japońskiej Marynarki Wojennej, obok G4M. Samolot zaprojektowała wytwórnia lotnicza Mitsubishi. Prototyp powstał w 1934 roku, produkcję zakończono w 1943 roku. Wytwarzany był w trzech wersjach: G3M1, G3M2 i G3M3. W sumie wyprodukowano 1048 egzemplarzy.

W 1941 roku był już konstrukcją przeciętną, szybko się starzejącą. Jednak w chwili wprowadzania do służby był prawdziwym przełomem konstrukcyjnym w kategorii japońskich samolotów bombowo-torpedowych. Jego projekt powstał z inspiracji admirała Yamamoto Isoroku, ówczesnego szefa Biura Technicznego Dowództwa Lotnictwa Marynarki Wojennej (jap. *Kaigun Kōkū Honmbu*). Podstawowym walorem samolotu miał być ogromny, jak na pierwszą połowę lat trzydziestych, zasięg. Dzięki temu spodziewano się uzyskać środek zdolny do wyrównywania dysproporcji pomiędzy flotą japońską, a flotą amerykańską, jej głównym rywalem. G3M

Tabela nr 1. Samoloty 22. Flotylli Lotniczej na dzień 8 grudnia 1941 roku

Typ	Specjalność	Ilość
A5M4	myśliwska	12
A6M2	myśliwska	27
C5M2	rozpoznawcza	6
G3M2	bombowo-torpedowa	72
G4M1	bombowo-torpedowa	27
razem		144



Japoński samolot bombowo-torpedowy Mitsubishi G3M, zwany w kodzie alianckim *Nell*. Specjalnie skonstruowany do niszczenia wrogich ciężkich okrętów. W jego powstaniu znaczącą rolę odegrał admirał Yamamoto Isoroku, przyszły głównodowodzący Połączonej Floty. Fot. „Ships of the World”

był zdolny do ataku w dużym oddaleniu od lądu, dzięki czemu mógł przydać się nie tylko w obronie wybrzeża, lecz również wspierać okręty w planowanej przez Sztab Generalny Marynarki Wojennej decydującej bitwie, czy raczej kampanii. Dzięki rozmieszczeniu na wyspach Mikronezji, miały skutecznie uszczuplać nadpływającą flotę przeciwnika, wykorzystując torpedy kalibru 450 mm. Oczywiście czas robił swoje. Od 1941 roku G3M był stopniowo wypierany przez typ G4M. W bitwie pod Kuantanem uczestniczyło 68 samolotów G3M2.

G3M2 był drugą wersją seryjną, budowaną w latach 1937-1941. Wyprodukowano 581 egzemplarzy. Od 1937 roku wypierała z jednostek liniowych wersję G3M1. Masa własna – 4965 kg. Załoga – 7. Prędkość – 373 km/h. Pułap – 9130 m. Zasięg – 4380 km. Uzbrojenie: 1 × 20 mm, 4 × 8 mm, torpeda 450 mm albo do 800 kg bomb.

### Drugi dzień wojny – poszukiwanie wroga

Odnalezienie brytyjskich pancerników było najważniejszym zadaniem japońskiego rozpoznania lotniczego. Z samego rana 9 grudnia jeden z samolotów zwiadowczych C5M2 zgłosił ich zaobserwowanie z Singapuru. Lotnicy dokonali nieprawidłowej identyfikacji biorąc za pancerniki zwykłe frachtowce, specjalnie zakotwiczone w miejscu uprzednio zajmowanym przez pancerniki Phillipsa dla zakamuflowania ich wyjścia z portu. Informacja ta stała się podstawą do zarządzenia przez kontradmirała Matsunagę przygotowania 22. Flotyli Lotniczej do ataku powietrznego na brytyjską bazę przy użyciu bomb. Na płytkich wodach mogły one okazać się skuteczniejsze niż torpedy. Jednak przygotowania te przerwała wieść

o wykryciu Zespołu Z w odległości około 300 mil od Singapuru.

Dokonał tego okręt podwodny *I-65* około godz. 14:00. Nie zdołał on wyjść na pozycję dogodną do ataku i około godz. 16:00 wysłał radiogram o wykryciu nieprzyjaciela. Wiarygodność informacji od razu wydała się znacznie większa niż poranne dane z samolotu zwiadowczego. Japończycy zaczęli zatem zastawiać sieci.

Zaalarmowano bazującą na lotniskach Sajgonu 22. Flotyllę Lotniczą. Grupy Lotnicze: *Mihoro*, *Genzan* i *Kanoya*, wyposażone w samoloty bombowo-torpedowe dalekiego zasięgu G3M2 i G4M1, natychmiast ruszyły na poszukiwania brytyjskich pancerników. Start rozpoczął się jednak dopiero o godz. 18:00 i należało się liczyć z tym, że samoloty będą miały kłopot z odnalezieniem przeciwnika. Wiceadmirał Ozawa Jisaburo (1886-1966), głównodowodzący Południową Flotą Ekspedycyjną (jap. *Nanken Kantai*)<sup>9</sup> nakazał jednostkom, które dokonały desantu pod Singorą odejść i rozproszyć się, aby nie stały się łatwym celem dla angielskiej artylerii okrętowej.

Ozawa dowodził siłami inwazyjnymi, lecz bezpośrednio miał pod rozkazami jedynie krążowniki ciężkie *Chōkai* i lekki *Kashii* oraz 12 niszczycieli. To zbyt mało, aby stawić czoła 2 pancernikom i 4 niszczycielom. Choć japońskich torped kalibru 610 mm lekceważyć nie należy. Zdecydowanie lepiej wyglądała daleka osłona, którą dowodził wiceadmirał Kondō Nobutake (1886-1953), złożona z 2 pancerników *Haruna* i *Kongō*, 6 krążowników ciężkich *Atago*, *Takao*, *Kumano*, *Mikuma*, *Mogami*, *Suzuya* oraz licznych niszczycieli. Lecz i takie starcie mogło zostać okupione przez stronę japońską poważnymi stratami. Dlatego Tokio pokładało w 22. Flotylli Lotniczej wielkie nadzieje.

9 grudnia około godz. 18:30 admirał Phillips odesłał niszczyciel *Tenedos* do Singapuru. Powierzono mu misję ściągnięcia uwagi japońskiego wywiadu radiowego, stwarzając wrażenie, że cały Zespół Z wraca do bazy. Sztuczka jednak się nie powiodła. Nieco później japońskie rozpoznanie lotnicze namierzyło zespół brytyjski. Jednak wysłane z Sajgonu bombowce nie odnalazły przeciwnika. Gdy Phillips zorientował się, że został wykryty postanowił zaniechać operacji spodziewając się, że w tej sytuacji w rejonach desantu nie zastanie już jednostek japońskich. Postanowił zawrócić do bazy, co uczynił o godz. 20:15. Należało poczekać na następną okazję.

### Samolot bombowo-torpedowy G4M – zabójca pancerników

W momencie wybuchu wojny na Pacyfiku G4M był podstawowym typem bazowego samolotu torpedowego Japońskiej Marynarki Wojennej, obok G3M. Samolot zaprojektowała wytwórnia lotnicza Mitsubishi. Prototyp powstał w 1939 roku, produkcję zakończono w 1945 roku. Wytwarzany był w trzech wersjach G4M1, G4M2 i G4M3. W sumie wyprodukowano 2446 egzemplarzy.

W momencie wybuchu wojny na Pacyfiku G4M był konstrukcją nowoczesną. Stanowił rozwinięcie koncepcji poprzednika. Zwiększono jego zasięg oraz prędkość maksymalną w locie poziomym. Jednak osiągnięto to kosztem braku opancerzenia, była to poważna wada, która skutkowała szybkim starzeniem się konstrukcji. G4M, który otrzymał od Amerykanów nazwę kodową *Betty*, był bodajże

9. Ozawa dowodził nią od 18 października 1941 roku do 3 stycznia 1942 roku, kiedy to została ona przekształcona w 1. Południową Flotę Ekspedycyjną (jap. *Dai Ichi Nanken Kantai*).



Japoński samolot bombowo-torpedowy Mitsubishi G4M, zwany w kodzie alianckim *Betty*. Główne narzędzie cesarskiego zwycięstwa w bitwie pod Kuantanem. Był to największy sukces maszyn tego typu w ich historii. Fot. „Ships of the World”

najsłynniejszym samolotem japońskiego morskiego lotnictwa bazowego. Do tego stopnia, że dość często przypisywano mu udział w operacjach, w których w rzeczywistości nie brał udziału. Od 1941 stopniowo wypierał z pierwszej linii typ G3M, jednak już pod koniec 1942 roku, wobec amerykańskiej przewagi w myśliwcach, jego skuteczność znacznie zmalała. W bitwie pod Kuantanem wzięło udział 26 samolotów G4M1.

G4M1 był pierwszą wersją seryjną, budowaną w latach 1939-1942. Wyprodukowano 550 egzemplarzy. Masa własna – 6800 kg. Załoga – 7. Prędkość – 428 km/h. Pułap – 9200 m. Zasięg – 6030 km. Uzbrojenie: 1 × 20 mm, 4 × 8 mm, torpeda 450 mm albo do 1000 kg bomb.

### Trzeci dzień wojny – bitwa

Tuż po północy 10 grudnia Phillips otrzymał informację, jak się okazało fałszywą, o kolejnym desancie pod Kuantanem, a więc coraz bliżej Singapuru. Wydawało się, że ponownie nadarza się okazja zadania przeciwnikowi poważnych strat. O godz. 00:50 Phillips nakazał dokonanie zwrotu do bitwy. O godz. 02:10 Zespół Z został wykryty przez okręt podwodny *I 58*. Także i on nie zdołał wykonać ataku torpedowego, ale wieść o odkryciu popłynęła w świat o godz. 02:30. Była to bardzo

cenna informacja dla 22. Flotylli Lotniczej, która rozpoczęła szykowanie porannego ataku. O godz. 03:40 ponownie wykrył *Force Z* okręt podwodny *I 65*, tym razem zdołał wystrzelić torpedy, lecz niecelnie. Brytyjczycy nawet nie zorientowali się, że byli na celowniku.

Od godz. 05:00 z lotnisk Sajgonu rozpoczął się start samolotów rozpoznawczych. Wyruszyło 11 maszyn, w tym 9 G3M2 z Grupy Lotniczej Genzan, występujących w roli bombowców rozpoznawczych oraz 2 C5M2. Ich zadaniem było wykrycie pancerników brytyjskich i nakierowanie na nie bombowców. Uzbrojono je tylko w po dwie bomby 50 kg, aby nie zmniejszać ich promienia operacyjnego. Reszta samolotów nie czekała na dane zwiadowcze. Już o godz. 06:25 rozpoczął się strat samolotów uderzeniowych z lotnisk pod Sajgonem. Do godz. 08:00 wyrzucono w powietrze 85 samolotów, w tym 59 G3M2 i 26 G4M1. Zakładano, że dzięki temu będą szybciej nad celem. Biorąc pod uwagę, że Japończycy dysponowali z godzin nocnych dwoma namiarami na wroga, przekazanymi przez podwodniaków, była to decyzja całkiem słuszną. Wydawało się bowiem, że w ciągu kilku godzin okręty nie mogły oddalić się od wskazanych pozycji na więcej niż kilkadziesiąt mil. Jednak jak to na wojnie bywa, nic nie jest tak proste na jakie wygląda.

Samoloty nie podążały w jednej formacji, rozpraszając się dywizjonami w szereg, aby być w stanie przeszukać jak największą część akwenu. Takie rozwiązanie miało swoje konsekwencje w czasie bitwy, do której maszyny wchodziły falami, nadciągającymi w różnym czasie i z różnych kierunków.

O godz. 07:30 Phillips zbliżył się do Kuantanu i wyrzucił z pokładu *Prince of Wales* wodnosamolot *Walrus*, którego zadaniem było spenetrowanie okolic, po czym maszyna miała powrócić do Singapuru. Zwiadowca nie wykrył żadnych śladów wrogiej floty desantowej. To samo stwierdził wysłany na rozpoznanie niszczyciel *Express*. Było jasne, że meldunek o lądowaniu pod Kuantanem był błędny. Phillipsowi nie pozostało nic innego jak ponownie zawrócić. Jednak japońskie rozpoznanie lotnicze ponownie odkryło jego zespół.

W powietrzu znajdowało się już 94 japońskie samoloty 22. Flotylli Powietrznej, w tym 51 uzbrojonych w torpedy oraz 43 uzbrojone w bomby, które nie czekając na informację o zlokalizowaniu wrogiego zespołu, wystartowały z Sajgonu, z zadaniem odszukania i zniszczenia brytyjskich pancerników. Grupa Lotnicza *Genzan* wystawiła 17 torpedowców i 18 bombowców. Grupa Lotnicza *Mihoro* wystawiła 8 torpedowców i 25 bombowców, a Grupa Lotnicza *Kanoya* 26 torpedowców. Może dzi-

Tabela nr 2. Samoloty japońskiej 22. Flotylli Lotniczej uczestniczące w operacji przeciw brytyjskiemu Zespołowi Z

Grupa Lotnicza	Typ	Torpedowce 1 × 450 mm	Bombowce 1 × 500 kg	Bombowce 2 × 250 kg	Bombowce 2 × 50 kg	Ogółem
<i>Kanoya</i>	G4M1	26	0	0	0	26
<i>Genzan</i>	G3M2	17	9	0	9	35
<i>Mihoro</i>	G3M2	8	8	17	0	33
razem		51	17	17	9	94

Uwaga: W poszukiwaniach Zespołu Z uczestniczyły również 2 samoloty rozpoznawcze C5M2. Zatem łącznie wykorzystano w operacji 96 samolotów.

więc duża liczba samolotów uzbrojonych w bomby. Powód był dość prozaiczny. Na lotniskach Sajgonu było wciąż zbyt mało torped w magazynach.

Tymczasem wracający do Singapuru niszczyciel *Tenedos* został zaatakowany nieskutecznie przez okręt podwodny *I 65*. Około godz. 08:30 pojawił się samolot bombowo-rozpoznawczy, który zrzucił niecelnie dwie bomby o wadze 50 kg. Naprowadził on na niszczyciel 9 bombowców G3M2 z Grupy Lotniczej Genzan, które jednak również żadnego sukcesu nie odniosły. Wszystkie 9 bomb 500 kg trafiło w wodę. *Tenedos* powiadomił o swoich przygodach Phillipsa i już więcej nie niepokojony dotarł do Singapuru.

Zespół Z został wykryty przez samolot dowodzony przez podporucznika Masanego Hoashiego około godz. 09.00. Phillips znajdował się wówczas w odległości około 70 mil na wschód od Kuantanu. Sytuacja nabrała gwałtownej dynamiki. Poszczególne grupy japońskich bombowców i torpedowców zaczęły kierować się na wykrytego wroga.

Radar na brytyjskich okrętach ostrzegł o zbliżaniu się nieprzyjacielskich samolotów już o godz. 10:20. Okręty zespołu miały wystarczająco dużo czasu aby przygotować się do bitwy. Admirał Phillips nie nadał jednak do Singapuru natychmiastowego żądania osłony powietrznej. Wysłał je dopiero komandor William Tennant (1890-1963), dowódca *Repulse*, o godz. 11:58, już w czasie trwania bitwy, kiedy było oczywiste, że jest za późno. 9 myśliwców *Buffalo* wystartowały natychmiast pod dowództwem kapitana Tima Vigorsa, ale miały do okrętów godzinę lotu. A stawało do niej 5 okrętów Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, w tym 4 brytyjskie: pancerniki *Prince of Wales* i *Repulse* oraz niszczyciele *Express* i *Electra*, a także australijski niszczyciel *Vampire*.

Japońskie samoloty bombowo-torpedowe dostrzegły wrogie okręty o godz. 11:13. Brytyjczycy znajdowali się wówczas około 50 mil na wschód od Kuantanu. Japońskie samoloty nadciągały stopniowo, zależnie jak daleko znajdowały się od celu. W sumie zaatakowały w pięciu falach.

Pierwsza fala składała się z 8 bombowców horyzontalnych G3M2 z Grupy Lotniczej *Mihoro* dowodzonych przez porucznika Shirai Yoshimi. Zaatakowała około godz. 11:15 pancernik *Repulse*. Każdy z samolotów był uzbrojony w 2 bomby o wadze 250 kg. Dowódca dywizjonu postanowił dokonać zrzutu ładunku w dwóch podejściach. W pierwszym każda z maszyn zrzuciła po jednej bombie. Z 8 trafiła tylko 1. W drugim podejściu wzięło udział

tylko 6 bombowców, gdyż dwa uszkodzone musiały się wycofać. Tym razem wszystkie 6 bomb spadło. W sumie z 14 rzuconych bomb 250 kg celna okazała się tylko jedna. Zniszczyła pokładowy wodnosamolot *Walrus*, jednak uszkodzenia okrętu były niewielkie. Japończycy żadnego samolotu w tym podejściu nie utracili.

Druga fala złożona była z 16 torpedowców G3M2 z Grupy Lotniczej *Genzan*, dowodzonych przez kapitana Ishiharę Kaoru. Siedemnasty samolot musiał zawrócić z powodu awarii silnika. Grupa Ishihary pojawiła się nad akwenem walki jeszcze w czasie ataku poprzedniej. Torpedy to najgroźniejsza broń japońskiego lotnictwa morskiego owych czasów. W skład fali wchodziły dwa dywizjony, które podzieliły się celami. Atak rozpoczął się około godz. 11:35. Pierwszy z dywizjonów zrzucił torpedy przeciw *Prince of Wales*. Z 8 trafiła tylko jedna, ale jej wybuch spowodował ogromne uszkodzenia. Zniszczył wał napędowy i zablokował ster, do kadłuba wlały się tysiące ton wody, spadek mocy skutkował zmniejszeniem prędkości, lecz także wyłączył z walki część armat przeciwlotniczych kalibru 133 mm. Drugi z dywizjonów miał ruszyć przeciw *Repulse*, lecz na skutek nieporozumienia także uderzył na *Prince of Wales*, niemniej wszystkie 8 jego torped chybiło. W sumie z 16 rzuconych torped trafiła najprawdopodobniej tylko jedna. Japończycy za swój sukces zapłacili utratą samolotu.

Trzecia fala składała się z 8 G3M2 z Grupy Lotniczej *Mihoro* uzbrojonych w torpedy. Dowodził nią porucznik Tahashi Matsumaku. Tym razem wszystkie maszyny zaatakowały *Repulse*, dotąd dość szczęśliwie prowadzący bitwę. Krążownik liniowy wywinął się wszystkim 8 torpedom. Także Japończycy strat nie ponieśli.

Najtragiczniejsza w skutkach dla Zespołu Z okazała się jednak czwarta fala składająca się z 26 maszyn G4M1 z Grupy Lotniczej *Kanoya*. Dowodził nimi komandor podporucznik Miyauchi Shichizo. Samoloty te nie dość, że były

nowocześniejsze niż G3M, były też uzbrojone w torpedy o silniejszej głowicy bojowej. Ich załogi należały do najlepszych w Japonii. Atak rozpoczął się około godz. 12:20. Grupa podzieliła cele w ten sposób, że na znajdujący się w wyrażnie lepszym stanie *Repulse* skierowało się 20 maszyn, zaś na *Prince of Wales* pozostałe 6. Pierwszy z pancerników, otrzymał 4 trafienia, które przypieczętowały los okrętu. Okręt flagowy, choć był atakowany jedynie przez szóstkę samolotów został trafiony aż 3 torpedami. Nalot tej fali był decydujący dla wyniku starcia. W sumie z 26 rzuconych torped celnych okazało się aż 7. Także napastnik poniósł jednak stosownie większe straty w postaci 3 G4M1. Ale Japończycy jeszcze nie powiedzieli ostatniego słowa.

Piątą i ostatnią falę stanowiło 17 bombowców horyzontalnych G3M2 z Grupy Lotniczej *Mihoro*. Formacją dowodził kapitan Ohira Yoshio. Zaatakowały około godz. 12:41 już tylko wciąż utrzymujący się na powierzchni *Prince of Wales*, którego trafiły pojedynczą bombą 500 kg. Los okrętu został już jednak przesądzony wcześniej. W sumie z 26 rzuconych bomb tylko jedna doszła do celu.

Jako pierwszy zatonął o godz. 12:33 *Repulse*, ze stratą 513 zabitych. W sumie trafiły w okręt 4 torpedy 450 mm i 1 bomba 250 kg. *Prince of Wales* pogrążył się w falach o godz. 13:15, wraz z nim zginęło 327 osób, w tym dowódca zespołu admirał Tom Phillips. Także okręt flagowy w trakcie walki przyjął uderzenia 4 torped 450 mm i 1 bomby 500 kg.

Co prawda, zeznania obu stron, japońskich lotników i brytyjskiej załogi pancernika *Prince of Wales*, sugerowały że trafień torpedami w ten okręt było co najmniej o 2 więcej, lecz przeprowadzone w 2007 roku badania kadłuba wraku *Prince of Wales*, leżącego na dnie do góry stępką, wskazują, że tylko cztery podwodne pociski przebiły kadłub. Jednak widoczne są również spore odkształcenia z obu burt, które trudno jednoznacznie wyjaśnić. Mo-

Tabela nr 3. Udział japońskich samolotów w bitwie pod Kuantanem

Fala	Samoloty atakujące	Samoloty utracone	Zrzut	Trafienia
1	8	0	14 bomb 250 kg	1 bomba 250 kg
2	16	1	16 torped 450 mm	1 torpeda 450 mm
3	8	0	8 torped 450 mm	brak
4	26	3	26 torped 450 mm	7 torped 450 mm
5	17	0	18 bomb 250 kg 8 bomb 500 kg	1 bomba 500 kg
Razem	75	4	50 torped 450 mm 8 bomb 500 kg 32 bomby 250 kg	8 torped 450 mm 1 bomba 500 kg 1 bomba 250 kg



Brytyjski niszczyciel *Express*. Jeden z trzech okrętów tej klasy eskortujących okręty liniowe admirała Thomasa Phillipsa w ich ostatnim boju. Wobec chmury japońskich samolotów nie mogły im jednak wiele pomóc w boju, dzielnie jednak ratowały rozbitków z tonących jednostek.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a

gły one powstać w czasie uderzenia o dno, lecz również na skutek wybuchu bomb w wodzie w pobliżu kadłuba lub wybuchu torped, które bądź nie zdołały przebić pancerza burtowego, bądź ich głowice przedwcześnie eksplodowały. Nie da się zatem w 100% stwierdzić, czy celność japońskich samolotów torpedowych była większa niż wskazuje na to ilość przebić w części podwodnej *Prince of Wales*.

W zasadzie o losie okrętu flagowego przesądziły tylko dwie torpedy, które uderzyły z obu stron w rufową część okrętu, niszcząc wały napędowe i powodując wyrwy, prze które wlewały się tysiące ton wody. Nie najlepiej to świadczy o poziomie konstrukcji pancerników typu *King George V*. Obowiązująca od czasu wprowadzenia do służby amerykańskiego pancernika *Nevada* zasada „wszystko, albo nic” w opancerzaniu okrętów, miała jeden słaby punkt. Głosiła ona, że najżywniejsze części okrętu czyli komory amunicyjne i siłownie powinny zostać zamknięte w pancernej cytadeli na śródokręciu, podczas gdy dziób i rufa miały być w zasadzie pancerza niemal pozbawione. Jednak zasada ta ignorowała fakt, że w bitwie nieruchomy okręt to stracony okręt. Nowy standard przyjął się w budowie pancerników i krążowników na całym świecie, lecz o jakości konstrukcji bardziej świadczy to, jak radzono sobie z osłoną wałów napędowych, przekazujących moc z maszynowni na śruby. Rufa należała często do pięć Achillesowych ciężkich okrętów II wojny światowej. A przykład przedostatniego typu brytyjskich pancer-

ników dowodzi, że Królowa Mórz oddała berło Stanom Zjednoczonym nie tylko w wielkości floty, lecz także jej jakości.

Natomiast oględziny wraku *Repulse* nie pozwalają na weryfikację trafień torpedami, gdyż kadłub stoi stępką na dnie z przechylem około 30° i jest głęboko zakryty mułem. Widoczne są tylko uszkodzenia nadbudówek, powstałe w wyniku wybuchu pojedynczej bomby.

Z powyższych danych wynika, że spośród 50 zrzuconych torped trafiło 8, co daje skuteczność na poziomie 16%. Jeśli doliczyć dwie torpedy, które mogły trafić w *Prince of Wales*, lecz nie przebiły kadłuba, celność podskoczyłaby do 20%. Wydaje się, że wynik taki jest naprawdę niezły. Wyższy był osiągalny w zasadzie wyłącznie dla samolotów pokładowych 1. Floty Lotniczej wiceadmirała Nagumo Chūichi (1887-1944), ta jednak grupowała statystycznie najlepszych lotników morskich Kraju Kwitnącej Wiśni. Znacznie gorzej wypadła celność ataków bombowych, z 40 zrzuconych trafiły tylko 2, co daje skuteczność na poziomie 5%. Jeśli dodać również maszyny atakujące niszczyciel *Tenedos* to byłoby jeszcze gorzej. Tu jednak należy uwzględnić fakt, że samoloty G3M i G4M mogły wykonywać jedynie bombardowania z lotu horyzontalnego. Taka metoda zrztu nadawała się głównie do ataku na cele powierzchniowe, a nie punktowe, a jeśli już to cel powinien być nieruchomy. W całej wojnie na Pacyfiku efekty bombardowań horyzontalnych okrętów były mniej niż mizerne.

Ilość zmiennych jakie bombardierzy musieli uwzględnić przy ocenie momentu zrzutu była zbyt wielka, a przede wszystkim szacunki z konieczności musiały być bardzo niedokładne. Uwzględniano bowiem przede wszystkim: prędkość bombowca i kierunek jego lotu – to były informacje pewne, następnie prędkość celu i kierunek jego marszu – to były informacje jedynie przybliżone i na dodatek szybko ulegające zmianie, tym bardziej że dowódcy okrętów starali się maksymalnie utrudnić celowanie gwałtownie manewrując. W grę wchodziły też prędkość i kierunek wiatru – najtrudniejszy element do oszacowania. Warto nadmienić, że zgodne relacje brytyjskie potwierdzają wysokie skupienie japońskich bomb, obramowujących brytyjskie pancerniki w bardzo bliskich odległościach od burt. Ich podwodne wybuchy z całą pewnością powierchowicie pokiereszowały podwodne części kadłubów. Mimo wszystko świadczy to o całkiem dobrym wyszkoleniu japońskich załóg, a niski procent trafień był pokłosiem mało skutecznej techniki bombardowania, dla której jednak nie było alternatywy. Samoloty bombowo-torpedowe nie były bowiem przystosowane do ataków z lotu nurkowego, które dla okrętów były zdecydowanie najgroźniejsze. Jak powiedzieliśmy, gdyby nie braki torped, bombowce również uzbrojono by w tę najskuteczniejszą w owym czasie broń japońskiego lotnictwa morskiego.

Gdy okręt flagowy właśnie pogrążał się falach nad resztkami brytyjskiego zespo-



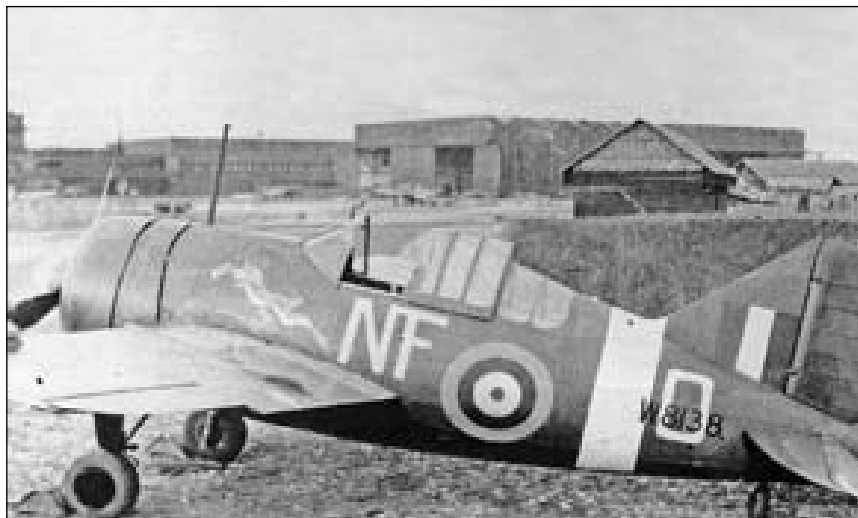
Iu pojawiły się 3 myśliwce *Buffalo* przybyłe z lotniska Kallang, które wystartowały natychmiast po otrzymaniu depeszy komandora Tennanta domagającej się osłony myśliwskiej. Dopiero po nich przybyła dziewiątka myśliwców z Singapuru. Jak widać, gdyby prośba o przykrycie powietrzne została wysłana zawczasu, Brytyjczycy mogliby liczyć na osłonę w postaci co najmniej 12 *Buffalo*. Nie były to może maszyny nowoczesne, lecz wobec braku eskorty myśliwskiej przy japońskich bombowcach, mogły nie tylko zadać przeciwnikowi poważne straty, ale nawet zapobiec zatopieniu pancerników, choć przy takiej liczbie napastników ich uszkodzenie było raczej nieuchronne.

W sumie Brytyjczycy stracili 2 pancerniki i 838 ludzi. Japończycy utracili tylko 4 samoloty, w tym 3 G4M1 z *Kanoya* i 1 G3M2 z *Genzan* oraz 18 ludzi. Gdy brytyjskie myśliwce dotarli w rejon bitwy mogły tylko odprowadzać wzrokiem japońskie bombowce oddalające się do bazy po dobrze wykonanej robocie.

### Przyczyny brytyjskiej klęski

Na wstępie należy z naciskiem podkreślić, że los *Prince of Wales* i *Repulse* był w zasadzie przesądzony już od pierwszej minuty wojny. Jedynym sposobem na ich uratowanie byłoby jak najszybsze wycofanie ich z wód Morza Południowochińskiego. To jednak jak wykazaliśmy było niemal niemożliwe ze względów politycznych i militarnych. W tej sytuacji istotne było jedynie kiedy i gdzie przeznaczenie pancerników się wypełni oraz czy ewentualnie zdołają one coś zwojować zanim to się stanie. Jeśli nie zatopiono by ich pod Kuantanem, to mogłoby to się stać po ich powrocie do Singapuru albo w czasie jakiegoś kolejnego wyjścia w morze. W każdym razie nawet zwycięstwo w interesującej nas bitwie jedynie odroczyłoby kres obu ciężkich okrętów o dni, a może wręcz tylko godziny.

Oczywiście do bitwy pod Kuantanem 10 grudnia 1941 roku mogło dojść wyłącznie dlatego, że Zespół Z skierował się pod ten port z nadzieją przechwycenia japońskich statków i okrętów. Dane o wrogu desancie okazały się fałszywe. Wyczerpująco problem owego „sygnału kuantanńskiego” omówił Tadeusz Gelewski w swej znakomitej pracy *Singapur 1942*. Tu jedynie podsumujemy, że nie ma mowy w tym przypadku o żadnym sabotażu, czy japońskich szpiegach, a w grę wchodzi wyłącznie pomyłka wojsk broniących rejonu Kuantanu, mających problem z utrzymaniem nerwów na wodzy. Rozgłos sprawie nadano celowo, aby wytworzyć „zasłonę dym-



Jeden z najbardziej znanych brytyjskich Brewster „Buffalo” – maszyna P/O Noela Sharpa z 488 Sqn. Na samolocie tym – NF-O (W8138) odniósł większość swoich zwycięstw powietrznych podczas kampanii malajskiej. Gdyby chociaż kilka tych maszyn znalazło się nad polem bitwy pod Kuantanem, to mogły przysporzyć japońskim bombowcom sporych strat. Fot. RNZAF

na” nad bezsprzeczną winą Winstona Churchilla, głównego odpowiedzialnego za wydanie „wyroku śmierci” na pancerniki Phillipsa, poprzez skierowanie je do beznadziejnej misji.

Za wynik zaś samej bitwy w największej mierze odpowiada admirał Phillips. Zaniedbał on sięgnięcia bo jedyny środek zdolny wpłynąć na radykalne zwiększenie szans jego okrętów na przeżycie... w tej bitwie. Chodzi tu o zaniechanie zawezwania osłony myśliwskiej. Argumentuje się często, że jego decyzja wynikała z błędnej interpretacji informacji z sił powietrznych o niemożliwości zapewnienia takowej 10 grudnia pod Singorą. Phillips miał rzekomo założyć, że myśliwce będą dla niego niedostępne przez cały ten dzień. Warto jednak zwrócić uwagę na dwa znamienne fakty. Po pierwsze, dowódca *Repulse*, komandor Tennant, mający z pewnością identyczną wiedzę na ten temat co jego zwierzchnik, zdecydował się jednak w czasie bitwy wysłać wezwanie o wsparcie powietrzne. Zrobił to dopiero po zorientowaniu się, że Phillips tego obowiązku uprzednio nie dopełnił.

Po drugie, nawet jeśli Phillips istotnie błędnie zinterpretował przekazane dane, to i tak powinien był zażądać myśliwców natychmiast po wykryciu przez radar pokładowy większych grup japońskich samolotów. Zawsze istnieje szansa, że sytuacja operacyjna ulegnie zmianie i nawet jeśli siły powietrzne nie mogłyby wesprzeć Zespołu Z 8, czy 9 grudnia, to mogło się to zmienić właśnie 10. Phillips powinien był wykorzystać każdą sposobność na zwiększenie swoich sił przed nadciągającą bitwą, nawet jeśli oceniał, że szanse na to są nikłe. Jest jednak całkiem prawdo-

podobne, że admirał znany ze swojej wiary w zdolność pancerników do odparcia ataków powietrznych, po prostu zlekceważył potrzebę posiadania parasola myśliwców nie uznając tego za niezbędne. Niezależnie jednak jakie były powody zaniechania wezwania myśliwców należy ocenić postępowania Phillipsa za błąd, który w największej mierze przyczynił się do przegrania bitwy. Choć podkreślmy, że najbardziej winnym utraty obu wielkich okrętów jest brytyjskich premier. Kuantan jedynie ucieleśnił konsekwencje jego decyzji o wysłaniu *Prince of Wales* i *Repulse* do Singapuru, pod sam nóż rzeźnicki cesarskiego lotnictwa morskiego.

### Wnioski

Bitwa pod Kuantanem była znaczącym wydarzeniem w historii wojen morskich. 10 grudnia 1941 roku stał się symboliczną datą końca epoki pancerników. Warunki jej stoczenia były wręcz modelowe dla porównania pojedynku pancerników – dotychczasowych władców mórz, z samolotami – dotąd niecierpliwymi pretendentami. Co prawda już wcześniej, jak choćby w Tarencie, czy Pearl Harbor, lotnictwo zdołało zadać tej kategorii okrętów wielkie straty, jednak można to było zrzucić na karb zaskoczenia i pozostawiania okrętów stłoczonych na stosunkowo małej przestrzeni, bez możliwości manewru i przy braku pełnej gotowości bojowej. Pod Kuantanem do walki stanęły dwa potężne, silnie uzbrojone i szybkie pancerniki, w pełni przygotowane do walki i ostrzeżone o nadciągającym powietrznym przeciwniku. Na swych pokładach posiadały nowoczesną i liczną artylerię przeciwlotniczą, miały również wsparcie trzech eskortujących niszczycie-

li. Jedyne czego nie posiadały, to osłony powietrznej ze strony własnych myśliwców. Japończycy wystawili ze swej strony nowoczesne samoloty, ze znakomicie wyszkolonymi i doświadczonymi załogami, uzbrojonymi w torpedy i bomby przeciwpancerne.

Wynik takiego starcia musi być uznany za więcej niż w pełni miarodajny. Obie strony walczyły bowiem w sposób dla nich wręcz regulaminowo przewidziany. Gdy bitwa dobiegła końca stało się oczywistym, że pancerniki bez wsparcia własnego lotnictwa nie są w stanie odgrywać samodzielnej roli w wojnie na morzu. Bowiem o panowaniu na nim decydować zaczęło lotnictwo. Konsekwencją tego stała się degradacja okrętów liniowych i oddanie pierwszeństwa lotniskowcom, na których pokładach bazowały samoloty zdolne do wywalczenia panowania w powietrzu, a zatem i na wodzie. Co więcej, zapoczątkował się proces degradacji, który pod koniec wojny uczyni z pancernika jedynie okręt o funkcji wielkiego monitora, czyli jednostki służącej do ostrzału celów lądowych i zwalczania artylerii

nadbrzeżnej przeciwnika w operacjach desantowych. Klasa monitorów miała swoją chwilę świetności w okresie I wojny światowej, lecz już wtedy zauważono, że znacznie lepiej radzą sobie w takich zadaniach pancerniki. Zanim jednak proces degradacji się zakończy miały one jeszcze kilka swoich wejść na scenę wojennomorską Pacyfiku m.in. pod Guadalcanalem, Leyte, czy Okinawą, jednak już bez szans na wielkie dokonania.

## Ważniejsza bibliografia

- Agawa Hiroyuki, *Yamamoto*, Gdańsk 2005.  
 Beasley William, *Japanese imperialism 1894-1945*, Oxford 1999.  
 Chant Chris, *Samoloty II wojny światowej*, tłum. Janusz Błaszczyk, Warszawa 2009.  
 Churchill Winston, *Druga wojna światowa*, tom I-VI, Gdańsk 1994-1996.  
 Dull Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 1978.  
 Dyskant Józef, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.  
*Encyklopedia II wojny światowej*, Warszawa 1975.  
*Encyklopedia wojskowa*, tom I-II, Warszawa 2007.

- Fenby Jonathan, *Alianci. Stalin, Roosevelt, Churchill. Tajne rozgrywki zwycięzców II wojny światowej*, Kraków 2007.  
 Flisowski Zbigniew, *Burza nad Pacyfikiem*, tom I, Warszawa 1994.  
 Gelewski Tadeusz, *Singapur 1942. Klęska na Malajach i upadek Singapuru*, Gdańsk 2006.  
 Gilbert Martin, *Churchill*, tom I-II, Poznań 1996-1997.  
 Jelonek Adam, Trojnar Ewa, *Malezja*, Warszawa 2009.  
 Krala Zbigniew, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, tom I, Warszawa 1990.  
 Kubiak Krzysztof, *Malaje 1941-1942*, Warszawa 2004.  
 Kubiak Krzysztof, *Singapur. Twierdza, której nie było*, Warszawa 2009.  
 Lipiński Jerzy, *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 2010.  
 Pałasz-Rutkowska Ewa, Starecka Katarzyna, *Japonia*, Warszawa 2004.  
 Peattie Mark, *Sunburst. The Rise of Japanese Naval Air Power 1909-1941*, Annapolis 2007.  
 Perepeczko Andrzej, *Brytyjskie krążowniki liniowe Renown i Repulse*, Warszawa 2004.  
 Rojek Wojciech, *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919-1939*, Kraków 1994.  
 Szoszkiewicz Cezary, *Pancerniki II wojny światowej*, tom I-II, Warszawa 1993.

## FOTOCIEKAWOSTKA

Ceremonia oddania do służby w lutym 1938 roku suchego doku „King George VI” w singapurskiej bazie morskiej. Z prawej widoczny lotniskowiec *Eagle*, dalej dwa ciężkie krążowniki typu „County”.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





# Wojna na Pacyfiku

## Okres przewagi japońskiej

### 7 XII 1941-6 VI 1942

#### Wprowadzenie

Wojna na Pacyfiku rozpoczęła się 7 grudnia 1941 roku i trwała do 2 września 1945 roku. Jest ona częścią największego konfliktu zbrojnego w dotychczasowej historii świata, zwanego II Wojną Światową. Główną osią, wokół której toczyła się Wojna na Pacyfiku był spór amerykańsko-japoński. Choć europejski i atlantycki teatr działań wojennych postrzegany jest, zresztą słusznie, jako ważniejszy od azjatyckiego i pacyficznego dla ostatecznego wyniku II Wojny Światowej, to łatwo da się wskazać takie konsekwencje amerykańsko-japońskiej batalii, które miały dalekosiężne skutki dla przyszłych losów świata, a nawet dla obecnego globalnego układu sił.

Da się wyraźnie wyodrębnić cztery fazy Wojny na Pacyfiku:

1. Okres przewagi japońskiej od 7 XII 1941 roku do 6 VI 1942 roku.
2. Okres równowagi od 6 VI 1942 do 8 II 1943 roku.
3. Okres przewagi amerykańskiej od 8 II 1943 roku do 20 VI 1944 roku.
4. Okres amerykańskiej dominacji od 20 VI 1944 roku do 2 IX 1945 roku.

Wszelkie cezury mają zawsze charakter umowny. Stanowią je zwykle istotne wydarzenia symbolicznie zapoczątkowujące lub kończące długotrwałe procesy. Wojna na Pacyfiku rozpoczęła się 7 grudnia 1941 roku od japońskiego ataku na amerykańską bazę w Pearl Harbor. Natomiast 6 czerwca 1942 roku zakończyła się Bitwa o Midway, która z perspektywy czasu wydaje się przełomowym wydarzeniem pacyficznym zmagani. Jej wynik złamał dotychczasową, z trudem wypracowaną względną przewagę Japonii nad Aliantami w basenie Oceanu Spokojnego. 8 lutego 1943 roku japońskie wojska wycofały się z wyspy Guadalcanal, gdzie toczyły się krwawe, wielomiesięczne walki o przejęcie inicjatywy w konflikcie. 20 czerwca 1944 roku zakończyła się Bitwa na Morzu Filipińskim ostatnie starcie, w którym flota cesarska próbowała przełamać przewagę floty amerykańskiej standardowymi metodami nowoczesnej wojny. Przegrana zapoczątkowała sięganie przez Japończyków po coraz bardziej desperackie środki walki. Chłodną kalkulację wojskową zastępował coraz częściej fanatyzm i fatalizm. Klęska była już tylko kwestią cza-

su, lecz długo jeszcze japońskie elity polityczne i wojskowe nie były zdolne do uznania tego faktu, tak upokarzającego dla ludzi wychowanych na samurajskich ideach kodeksu *Bushidō* (pol. *Droga wojownika*; *bushi* – wojownik, *dō* – droga). Trzeba było unicestwienia głównych sił *Nippon Kaigun* (pol. Japońska Marynarka Wojenna) w Bitwie pod Leyte, spopielenia niemal wszystkich większych japońskich miast dywanowymi nalotami ciężkich bombowców, śmierci kolejnych setek tysięcy ludzi i zrzućenia bomb atomowych na Hiroszimę i Nagasaki, by wreszcie 2 września 1945 roku Cesarstwo Japonii zdecydowało się na bezwarunkową kapitulację.

#### Przyczyny wojny

Spory między państwami są rzeczą powszechną a ich źródłem są sprzeczności interesów, czasem między narodami, czasem tylko między ich przywódcami. Gdyby każdy taki spór prowadził do wojny, zylibyśmy permanentnie w jej stanie. Tak się na szczęście nie dzieje, a obserwując historyczny rozwój cywilizacji można uznać zdolność do pokojowego rozładowywania narastają-

cych niesnasek za jakąś jego miarę. By kraj zdecydował się na rozpętanie (zainicjowanie lub spowodowanie) konfliktu zbrojnego musi skumulować się tak duży ładunek wrogości (powodów realnych i emocjonalnych), który zgodnie z wyznawaną hierarchią wartości uzasadni moralnie sięgnięcie po ten ostateczny środek rozstrzygania sporów międzynarodowych. Systemy wartości u ludzi nie są zaś identyczne, a co więcej zmieniają się zależnie od miejsca i czasu. W końcu, jak stwierdził klasyk sztuki wojennej Carl von Clausewitz: „*wojna to kontynuacja polityki innymi środkami*”.

Z rzadka powód do wojny jest tylko jeden, jeśli stanowi go czynnik o wyjątkowo żywotnym znaczeniu, jednak przeważnie powodów tych jest wiele i dopiero ich skomasowanie determinuje jej wybuch. Wśród nich zawsze da się wyodrębnić przyczynę bezpośrednią, czyli argument, który przechyla szalę wagi na stronę konfliktu zbrojnego. Za nim stoi jednak zwykle cały zbiór przyczyn pośrednich – sprzeczności w innych warunkach możliwych do rozwiązania środkami pokojowymi albo przynajmniej dających się czasowo załagodzić. Bywa, że do wojny dąży tylko jedna strona, bywa, że obie. Formalny agresor nie zawsze jest faktycznym inicjatorem konfliktu. Zdarza się bowiem, że prowokuje się przeciwnika do napaści, by jako „niewinna ofiara” zyskać uznanie słuszności swej sprawy w oczach opinii publicznej, własnej lub międzynarodowej.

Musimy też pamiętać, że my skłonni jesteśmy dokonywać ocen przeszłości w oparciu o standardy etyczne z naszej epoki i naszej cywilizacji, które nigdy nie są identyczne z takimiż standardami społeczeństw z innych epok i innych cywilizacji. To co dla nich było słuszne i moralne, dla nas może być niesłuszne i niemoralne, działa to jednak w obie strony! Aby uświadomić sobie znaczenie czynnika czasu, wystarczy porównać stosunek Amerykanów do ich udziału w Wojnie Koreańskiej (1950-1953) z analogicznym stosunkiem do udziału w Wojnie Wietnamskiej (1964-1973). Oba konflikty oddziela od siebie okres zaledwie kilkunastu lat, a jaka zmiana! Aby uświadomić sobie czynnik kultury wystarczy porównać dumę Japończyków z zaskakującego ataku na Port Artur w 1904 roku, ze świętym oburzeniem Rosjan na tak „niecywilizowane” postępowanie. Ale w końcu nie każdy uważa wojnę za... sport.

Bezpośrednim powodem, dla którego Japonia zdecydowała się na rozpętanie wojny ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki było ogłoszenie embarga na dostawy surowców strategicznych do Cesarstwa, w tym przede wszystkim ropy naftowej. Stany Zjednoczo-

ne uczyniły to 1 sierpnia 1941 roku, a pod ich wpływem zrobiły to także Wielka Brytania i Holandia.

Oficjalnym powodem nałożenia sankcji było wejście wojsk japońskich do południowych Indochin w lipcu 1941 roku. Indochiny, czyli dzisiejsze Wietnam, Laos i Kambodża, były jedyną kolonią Francji w Azji Wschodniej. Japończycy wkroczyli tam w wyniku porozumienia z kolaboracyjnym Państwem Francuskim marszałka Philippe'a Pétaina, ustępującym pod naciskiem hitlerowskich Niemiec. Dla USA był to tylko wygodny pretekst do działań, które rozważano znacznie wcześniej.

Ropa naftowa była dla Japonii newralgicznym punktem na liście towarów importowanych, bowiem niemożliwym do zastąpienia produkcją krajową. W całym Imperium Japońskim nie było niemal żadnych złóż tego surowca. Odmowa dostaw, udzielona równocześnie przez trzech wówczas największych światowych producentów ropy naftowej, stawiała Japonię przed widmem politycznej katastrofy. Potęga i pozycja międzynarodowa Cesarstwa opierały się na jej siłach zbrojnych. Jednak okręty, samoloty czy czołgi wymagały paliwa, aby mogły przydać się do czegośkolwiek. Bez paliwa były tylko kupą złomu. Także gospodarka japońska była od ropy uzależniona. Japonia nie mogła bez niej prowadzić polityki imperialnej. Gdyby pozwoliła na trwałe odcięcie dostaw, w ciągu dosłownie kilkunastu miesięcy nie tylko nie byłaby w stanie prowadzić toczzonej od 7 lipca 1937 roku wojny z Chinami, ale co więcej, stałaby się wręcz niezdolna do obrony własnego terytorium!!! Chcąc ocalić swą mocarstwową pozycję Japonia musiała odblokować „kurek z ropą” za wszelką cenę.

Oczywiście świadomi swojej słabości Japończycy gromadzili od lat zapasy tego witalnego surowca. W połowie 1941 roku wynosiły one około 6,5 miliona ton. Problem w tym, że roczne zużycie ropy naftowej wynosiło 3,5 miliona ton. Oznacza to, że zapasy wyczerpałyby się najdalej w ciągu dwóch lat, po czym Japonia automatycznie przestałaby się liczyć w polityce międzynarodowej. Jej podstawowy atut – trzecia w świecie flota, byłaby bowiem niezdolna do wykonywania żadnych operacji, zresztą to samo dotyczyło lotnictwa. Należy dodatkowo pamiętać, że w warunkach wojny morskiej zużycie paliwa znacznie wzrastało. Oznacza to, że Japończycy musieli odblokować dostawy najpóźniej do jesieni 1942 roku. Biorąc zaś pod uwagę, że na opanowanie roponośnych złóż na Borneo i Jawie trzeba było zarezerwować przynajmniej pół roku, a na uruchomienie wydobycia potrzeba będzie kolejnych miesięcy, staje się oczywiste,

że Japończycy musieli rozpocząć wojnę najpóźniej w początkach 1942 roku, gdyż potem nie byłoby już do tego fizycznie zdolni, z braku wystarczających rezerw paliwa. Na negocjacje czasu było zatem niewiele, około 4 miesięcy.

Oczywiście Japończycy mieli wiele innych żali do Amerykanów, mogą one nam się wydawać uzasadnione lub nie, lecz żaden z nich z osobna ani nawet wszystkie one razem nie skłoniłyby *Nipponu* do tak desperackiego kroku jakim było rozpętanie wojny z pierwszą potęgą gospodarczą świata. Wśród nich można wymienić: brak uznania dla japońskiej strefy wpływów na Dalekim Wschodzie, wspieranie Chin Czang Kai-szeka, wzmacnianie militarne Filipin, nieprzyjazny stosunek do japońskich imigrantów w USA, konkurencja ekonomiczna na rynkach dalekowschodnich i nie tylko oraz formalne dysproporcje w zbrojeniach morskich, choć dałoby się tę listę jeszcze nieco wydłużyć. Nic z powyższej listy nie skłoniłoby cesarza Hirohito do zgody na atak na Stany Zjednoczone, gdyby nie pojawił się czynnik nowy, lecz decydujący – odcięcie Japonii od dostaw ropy naftowej. To on spowodował powstanie w stosunkach japońsko-amerykańskich masy krytycznej inicjującej Wojnę na Pacyfiku.

Negocjacje amerykańsko-japońskie w sprawie trwałego uregulowania wzajemnych stosunków toczyły od dawna. Wzrost napięcia międzynarodowego w latach 1940-1941 je zintensyfikował, lecz dopiero wprowadzenie embarga sprawiło, że w myśleniu dyplomatów obu stron musiał pojawić się *deadline* – ów moment, w którym czas na rozmowy skończy się samoczynnie.

Amerykanie żądali w zamian za zniesienie embarga: zakończenia wojny w Chinach, odstąpienie Japonii od sojuszu z Niemcami i Włochami oraz wycofania się z Indochin. Propozycje te dla amerykańskiej opinii publicznej były jak najbardziej rozsądne. Japończycy byli gotowi je rozważyć, lecz nie mogli się zgodzić na taki pokój z Chinami, który nie wynagrodziłby im kilkuletnich trudów ostatniej wojny. Musieli „zachować twarz”, tak ważną na Dalekim Wschodzie. Istotne było jednak co innego, otóż Amerykanie udowodnili embargiem, że Japonia ma jedynie wybór między wojną z nimi lub zwasalizowaniem przez nich. Było oczywiste, że instrument paliwowy będzie przez nich wykorzystywany także w przyszłości i USA nie pozwolą, by Japonia odzyskała ponownie swe znaczenie z 1941 roku. Amerykanie musieliby upaść na głowę, aby zrezygnować z tak potężnego i skutecznego środka nacisku. I to był zasadniczy problem negocjacji. Dla Japończyków możliwy był w istocie jedynie swego rodzaju

*modus vivendi*, który pozwoli Cesarstwu zachować mocarstwową pozycję, ale Amerykanie nie byli zainteresowani rozwiązaniami tymczasowymi. Ich cele były inne a Japonia miała być tylko pionkiem w ich grze.

U steru polityki amerykańskiej znajdował się Franklin Roosevelt, najdłużej urzędujący prezydent w historii USA. Sprawował tę funkcję w latach 1933-1945. Bez wątpienia mąż stanu wielkiego formatu, co nie oznacza, że nie zdarzało mu się popełniać błędów. My w Polsce nie za bardzo za nim przepadamy w związku z przehandlowaniem nas Związkowi Radzieckiemu w Jałcie, ale Amerykanie mają całkiem słusznie inne zdanie.

27 września 1940 roku Japonia podpisała w Berlinie traktat sojuszniczy z Niemcami i Włochami zwany „Osią Tokio-Berlin-Rzym”. W ten sposób Japonia wybrała sobie sprzymierzeńców choć dodajmy, że był to formalnie traktat obronny! Mocarstwa faszystowskie dały Japonii wolną rękę w Azji Wschodniej. Zgodnie z obraną polityką zawarto w kwietniu 1941 roku pakt o neutralności ze Związkiem Radzieckim, który od Paktu Ribbentrop-Mołotow z 1939 roku wydawał się stać po tej samej stronie barykady. Niemcy bowiem nie zadbały, aby poinformować swego alianta o planach agresji na ten kraj. Jedynym liczącym się przeciwnikiem Japonii pozostawały Stany Zjednoczone, z czego nie należy wno-

sić, że marzeniem większości mieszkańców Kraju Kwitnącej Wiśni była wojna z tym krajem. W rzeczywistości było wręcz przeciwnie i dotyczyło to zarówno ogółu społeczeństwa, jak i przede wszystkim jego elit politycznych czy nawet wojskowych.

Stany Zjednoczone z niepokojem patrzyły na postępy Cesarstwa Japońskiego i jego sukcesy. Amerykańskie interesy gospodarcze w Chinach były naruszane wojną, zagrożone stawały się Filipiny i Guam, których wobec ich wysuniętej pozycji – blisko Japonii, daleko od USA – nie można było skutecznie zabezpieczyć. Dodatkowo osłabienie państw zachodnich na Dalekim Wschodzie eliminowało i ten element odstrasżający Japonię. Ale najważniejszym i decydującym czynnikiem było dążenie Franklina Roosevelta do czynnego włączenia się Stanów Zjednoczonych do II Wojny Światowej, gdyż był to jedyny sposób, aby kraj ten mógł zrealizować naszkicowaną już przez jego krewnego Theodora Roosevelta, też prezydenta w latach 1901-1909, misję USA jako głównego rozgrywającego w świecie. Poza tym wizja hitlerowskiej Europy oznaczałaby dla amerykańskiej gospodarki utratę rynków zbytu, wielokrotnie wówczas ważniejszych niż Azja Wschodnia. Faszizm, zaś jako ideologia totalitarna i z gruntu niedemokratyczna, nawet wśród większości pacyfistycznej i izolacjonistycznej części amerykańskiej opinii publicznej był uznawany za ohydny.

Roosevelt zdając sobie sprawę z niechętnego stosunku Amerykanów do udziału w wojnie, postanowił oswajać swych wyborców z tą myślą stopniowo, dodajmy – całkiem zręcznie, oraz sprowokować Niemcy do wypowiedzenia wojny lub przynajmniej takiego aktu agresji wobec obywateli USA, którego ci nie byłoby gotowi puścić płazem. Przypomnijmy sobie główne punkty realizacji tej polityki. W 1940 roku Stany Zjednoczone dostarczyły Wielkiej Brytanii 50 niszczycieli w zamian za brytyjskie bazy. W 1941 roku Kongres przyjął *Lend-Lease Act* – ustawę dającą prezydentowi prawo do faktycznego bezpłatnego dostarczania pomocy zbrojnej Brytyjczykom i ich sojusznikom. Flota amerykańska zaczęła stopniowo przejmować eskortę alianckich konwojów, a nawet zwalczać niemieckie *U-booty*. A wszystko to czynił kraj formalnie neutralny! Roosevelt liczył, że Adolf Hitler da się sprowokować, lecz nic takiego nie następowało, a początkowe klęski ZSRR w 1941 roku zdawały się dowodzić, że triumf Niemiec jest coraz bliżej. Izolacjonistyczne nastawienie obywateli amerykańskich utrudniało prezydentowi otwarte działania. W tej sytuacji Roosevelt postanowił wejść do wojny „tylnymi drzwiami”. Japonia była sojusznikiem Niemiec, w ten czy inny sposób obie wojny dałoby się w końcu połączyć. Jak się zresztą okazało nie trzeba było długo czekać, gdyż już 11 grudnia

Amerykańska flota kotwicząca u hawajskich brzegów. Na pierwszym planie lotniskowiec *Lexington*.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera





1941 roku Hitler stracił wreszcie cierpliwość i pod wrażeniem japońskiego sukcesu w Pearl Harbor wreszcie wypowiedział wojnę Stanom Zjednoczonym, likwidując fikcję pokojowych stosunków i zdejmując ciężar z serc najwybitniejszych amerykańskich mężów stanu.

### Strategia japońska

Cesarstwo Japonii decydując się na rozpoczęcie wojny na Pacyfiku stawiało sobie dwa zasadnicze cele. Najistotniejszym było zapewnienie samowystarczalności surowcowej. Co do pełnej jego realizacji nie przewidywano kompromisu. Od osiągnięcia tego celu zależało samo istnienie Imperium Wschodzącego Słońca. Embargo surowcowe, nałożone na Japonię 1 sierpnia 1941 roku jasno ukazało, że od uzyskania dostępu do ropy naftowej zależał sam jej mocarstwowy status. Choć gromadzone latami zapasy paliw płynnych mogły wydawać się ogromne, topniały odtąd w zastraszającym tempie. Jeśli wziąć pod uwagę, że należało zarezerwować na opanowanie Wysp Sundajskich około pół roku, to przed Japonią stał całkiem jednoznaczny wybór: albo wojnę rozpocznie najpóźniej w pierwszym kwartale 1942 roku albo po tej dacie nie będzie już zdolna do jej prowadzenia! Przy czym im wcześniej przystąpi do działań wojennych, tym z większą rezerwą czasu. A na wojnie różnie bywa i rzadko wszystko idzie zgodnie z oczekiwaniami.

To właśnie problemy z niedoborem surowców przesądziły o decyzji cesarza Hirohito i rządu japońskiego o przystąpieniu do wojny z Aliantami. Bez swobodnego dostępu do bogactw naturalnych, w krótkim czasie, Japonia stałaby się całkowicie zależna od USA, przekształcając się wręcz w jego satelitę. Mniej więcej tak, jak stało się to w pierwszych dziesięcioleciach po japońskiej kapitulacji. Niewiele narodów gotowych jest dobrowolnie wyrzec się pozycji mocarstwa bez walki, w zaciszu dyplomatycznych gabinetów. Jak obywatele mieliby przełknąć taką degradację? Jak przywódcy mogliby to oznajmić swemu społeczeństwu? W historii świata Japonia nie była tu wyjątkiem. Państwa i narody znajdujące się u szczytu potęgi nie mają zwyczaju rezygnować w jednej chwili z tego, co osiągnęły. Imperia załamują się na ogół stopniowo, przez długie dziesięciolecia, a nawet wieki, szybciej padają wyłącznie pod ciosami zwycięskiego i nie mniej potężnego przeciwnika.

Skoro o wojnie zdecydowano podejmując ogromne wręcz śmiertelne ryzyko, bo było pewne, że sukces będzie wymagał wielkich ofiar ludzkich i materialnych, a perspektywa zwycięstwa nie jest zbyt wielka, niejako naturalną konsekwencją było po-

większenie aspiracji. W ten sposób przyjęto drugi cel wojny, którym było rozszerzenie japońskich wpływów politycznych, gospodarczych i militarnych na całą Azję Południowo-Wschodnią i basen Pacyfiku. Można to uznać za swego rodzaju premię za ryzyko, mówiąc współczesnym językiem. Jego osiągnięcie wymagało wyparcia analogicznych wpływów państw zachodnich: Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii (z Australią i Nową Zelandią), Holandii, Francji i Portugalii. Wynikało to z prostego faktu, że fizycznie kontrolowały one swe posiadłości zamorskie w tym regionie.

Wszędzie tam, gdzie nie było władztwa kolonialnego, czyli zasadniczo w Chinach i Tajlandii, Japończycy potrafili na tyle uprzykrzyć życie obywatelom państw zachodnich, że i bez sięgania po oręż zbrojny stopniowo wycofywali się oni z interesów w tych rejonach. Dzięki zwycięstwu Niemiec nad Francją udało się co prawda Japończykom przejąć też faktyczną kontrolę nad Indochinami – jedyną kolonią w Azji Wschodniej tego dogorywającego już mocarstwa. Ale w stosunku do pozostałych państw nie można było liczyć na tak pomyślny obrót sytuacji. Przeciwnicy Japonii zaczęli bowiem łączyć swe siły, świadomi potencjalnego zagrożenia. Nawet Holandia pozbawiona metropolii od maja 1940 roku nie była już skora do ustępstw, czerpiąc swą odwagę z poparcia Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

W miejsce imperiów kolonialnych w stylu zachodnim planowano stworzyć Wielką Wschodnioazjatycką Strefę Wspólnej Pomyślności i Dobrobytu, w której czołową rolę odgrywałoby Imperium Wschodzącego Słońca. Obejmowałaby ona kompleks japońskich posiadłości kolonialnych oraz grupę państw satelickich (Birma, Tajlandia, Indochiny, Filipiny i Mandżukuo, a jak się uda to również zwasalizowane i najlepiej rozczłonkowane Chiny), z Japonią jako czynnikiem politycznym, gospodarczo i militarnie dominującym.

Dla co trzeźwiejszych japońskich polityków i wojskowych była to koncepcja sojuszu narodów azjatyckich, który miał przynajmniej częściowo zrównoważyć przewagę białych państw kolonialnych, a przede wszystkim Stanów Zjednoczonych. Było bowiem dla nich oczywiste, że Japonia ma zbyt mały potencjał gospodarczy i demograficzny, aby w dłuższej perspektywie samodzielnie prowadzić zwycięską wojnę, a następnie trwale władać ogromnymi przestrzeniami Azji Wschodniej.

Na nieszczęście dla Japonii realizację powyższej idei przeprowadzała w głównej mierze cesarska armia, której większość kadry oficerskiej była przepełniona duchem

skrajnego nacjonalizmu i wiary w absolutną wyższość Japończyków, z boskiego nadania przeznaczonych do panowania nad innymi podrzędnymi ludami. Fakt zaś, że Japonia była jedynym krajem, który nie tylko oparł się skolonizowaniu ale zdołał też w niewiarygodnie krótkim czasie doszłusować do grona mocarstw światowych miał być tego żywym i niepodważalnym dowodem.

Kierowanie siłami zbrojnymi zostało skrojone na miarę cesarza Mutsuhito, którego silna wola i ogromny autorytet, a przy tym wyczucie co do doboru odpowiednich współpracowników, uczyniły go jednym z najwybitniejszych władców Japonii. Kontrolował on ściśle podległe sobie bezpośrednio siły zbrojne i wraz zakończeniem w 1877 roku serii wojen domowych jakiejkolwiek nieposłuszeństwo wojskowych było nie do pomyślenia, a w każdym razie duszono wszelkie jego przejawy w zarodku. Armia i flota były w pełni posłusznym i lojalnym narzędziem w ręku władz cywilnych reprezentowanych przez monarchę. Gdy jednak w 1912 roku cesarz zmarł, jego następcą został syn, chory umysłowo Yoshihito. W sposób naturalny samodzielność i niezależność sił zbrojnych wzrosła. Tu należy szukać przyczyn późniejszej katastrofy. Autorytet takiego monarchy był niewielki a jego zdolność do kontroli nad wojskiem była czysto iluzoryczna. Co prawda w 1921 roku regencję przejął następca tronu książę Hirohito, który w 1926 roku objął już samoistne panowanie, lecz nie zdołał on już odzyskać tego co zaprzęcało panowanie jego ojca. Zresztą zdolności polityczne nowego władcy były mocno ograniczone. Z zamiłowania był badaczem i jak często u uczonych bywa, zapewne wołał pozostać w swoim idealnym świecie nauki – biologii, niż rozwiązywać przyziemne ludzkie problemy. Pozostawiał on swym podwładnym ogromny zakres swobody. Przypadki, w których decydował się na bezpośrednie angażowanie w spory polityczne były nieliczne. Zdecydowanie wołał rolę arbitra, tym bardziej że jako osoba świetnie wykształcona, był świadomy swoich ograniczeń intelektualnych i zapewne wołał pozostawiać sprawy, na których się nie znał, tym, którzy znać się powinni.

Proces degeneracji moralnej w siłach zbrojnych przebiegał nierównomiernie. Szybko w armii, zdecydowanie wolniej we flocie. Powód był dość oczywisty. Rodzaj służby sprawiał, że horyzonty myślowe przeciętnego marynarza były na ogół rozleglejsze od jego lądowego odpowiednika. Częściej był za granicą, nawet na innych kontynentach, był po prostu znacznie mobilniejszy i lepiej rozumiał świat. W epoce, w której nie było telewizji i Internetu mia-

to to ogromne znaczenie. Co więcej uznanie mocarstwowej pozycji Japonii opierało się w znacznej mierze na wielkości jej sił morskich, to pociągało za sobą znacznie częstsze kontakty oficerów floty ze światem zachodnim, dłuższe misje dyplomatyczne a nawet zagraniczne studia. Gdy zaś w latach trzydziestych anarchizacja armii zaczęła stanowić żywotne zagrożenie dla stabilności państwa, flota w zgodzie z tradycyjną rywalizacją rodzajów wojsk, poczuła się w misji przeciwstawienia się konkurentowi. Proces ten wspierał cesarz i jego otoczenie, gwałtownie poszukujący równowagi dla rosnącej i coraz groźniejszej pozycji armii. Dodajmy jednak, że i wśród japońskiej admiralicii, nie mówiąc o niższych szczeblach wielu było takich, którym szowinistyczna ideologia bliższa była sercu.

Cesarz, jego dwór, większość polityków cywilnych i admiralicii, a nawet bystrzejsza część generalicii, próbowali zatem stawiać skrajnym ruchom tamę. Hirohito nie nadawał się jednak na charyzmatycznego przywódcę a nikt inny nie mógł go w tej roli zastąpić. Ich działaniom brakło zaś determinacji i woli przeciwnika. Jest to nader częsta przypadłość ludzi o umiarkowanych poglądach, którzy naiwnie wierzą, że do odniesienia zwycięstwa wystarczy już sama słuszność ich zbawiennych myśli. Jakże często obserwujemy ten przerażający mechanizm w czasach nam współczesnych! Zło tryumfuje wówczas, gdy dobro nie jest gotowe mu się przeciwstawić, zaś najsluszniejsze idee polegają, jeśli nie będą miały zwolenników gotowych o nie walczyć. To bierność jest źródłem klęski, uniemożliwia działania przewencyjne. Gdy problemy nabrzmieją jest już najczęściej zbyt późno, aby je rozwiązać bez wielkich ofiar a czasem wręcz w ogóle. W tym leży najczęstsza przyczyna zwycięstw ruchów, które zdają się nam uosobieniem najgorszych stron natury ludzkiej, z komunizmem i faszyzmem na czele (choć lista ta jest znacznie dłuższa).

Ekstremiści odpowiadali za liczne akty terrorystyczne, które prześladowały Japonię w całym okresie międzywojennym a nawet za dwie próby przewrotu politycznego, które co prawda stłumiono siłą, lecz nie bez kolejnych ustępstw na rzecz armii. Największym bowiem problemem był fakt, że pozwolono tej grupie zakorzenić się w siłach zbrojnych. Pierwsza rebelia z 1932 roku skutkowałą faktyczną likwidacją rządów partyjnych a przez to znacznym ograniczeniem kształtującej się w Japonii demokracji i odsunięciem polityków cywilnych na boczny tor. Zbyt późno zorientowano się w sytuacji, dopiero akty ewidentnej niesubordynacji wojskowych w stosunku do rządu, wyrażające się we wszczynaniu działań zbrojnych na

własną rękę na terenie Chin, ujawniły groźbę sytuacji. Tym bardziej, że i część generalicii sympatyzowała z ruchami ekstremistycznymi. Pewnym punktem zwrotnym była druga rebelia z 1936 roku. Groźba anarchii przeraziła nawet najwyższych wojskowych. Przeciwdziałanie doprowadziło co prawda do ponownego zdyscyplinowania szeregów armii, lecz nie mogło zmienić mentalności ukształtowanej przez ostatnie dwie dekady. Poza tym przebiegało zbyt wolno, w efekcie wojna z Chinami, która wybuchła 7 lipca 1937 roku, była ponownie efektem niesubordynacji dowództwa Armii Chin Północnych, stawiającej rząd japoński przed faktami dokonanymi.

Wojna ma zaś niestety do siebie to, że w sposób naturalny wzmacnia pozycję wojska w życiu zaangażowanego w nią kraju. I tak wybuch wojny z Chinami wzmocnił rolę japońskich wojsk lądowych, ich znaczenie rosło odtąd stale, a wraz z tym słabł opór stawiany przez środowiska inaczej myślące. Skutkiem było szerzące się bezsensowne okrucieństwo i terror, w dłuższym okresie godzące wręcz w żywotne interesy Imperium Japońskiego. Powodowały one stałe zmniejszanie się liczby zwolenników na nowo podporządkowywanych terytoriach. I to, pomimo że w wielu rejonach Dalekiego Wschodu Japończycy byli początkowo przyjmowani niemal jak wyzwoliciele. Nawet najlepsze i najsensowniejsze pomysły Tokio były torpedowane bezmyślnym postępowaniem wielu lokalnych dowódców wojskowych. Oczywiście nie wszędzie i nie zawsze, lecz wystarczająco często, by znacznie osłabić możliwości współpracy narodów azjatyckich pod japońską egidą.

W każdym razie Wielka Wschodnioazjatycka Strefa Wspólnej Pomyślności i Dobrobytu, pomimo wyjątkowo pompatycznej nazwy, była całkiem serio traktowana przez wielu czołowych członków elit i w Japonii i w innych krajach Dalekiego Wschodu. Dotyczyło to zwłaszcza lat 1941-1942, gdy sukcesy militarne *Nipponu*, wydawały się czynić ją przedsięwzięciem realnym i perspektywicznym.

Na zachodzie zamierzano oprzeć jej granicę o Góry Zachodniobirmańskie tworzące niezwykle dogodną do obrony granicę z brytyjskimi Indiami. Japońskie siły zbrojne nie miały planów najazdu na Indie w pierwszym etapie wojny. Nie zostaną one także wprowadzone w drugim. Warunkiem inwazji na subkontynent indyjski było bowiem załamanie się Imperium Brytyjskiego. Japończycy musieli być pewni, że ludność Indii przyjmie ich z otwartymi rękami. To zaś zagwarantować mogło jedynie powstanie antybrytyjskie, które oczywiście wsparto by bronią, amunicją i instruktorami,

może oddziałami specjalnymi. Regularne wojsko mogło tam wkroczyć dopiero, gdy w Indiach powstałaby taka siła polityczna, która gwarantowałaby, że nie staną się one dla Japonii drugimi Chinami. Wojska japońskie i tak miały poważne problemy z kontrolą Azji Wschodniej, aby wpuszczać się w tak ludny i wielki kraj, od którego podporządkowania nie zależał los wojny. Ten bowiem rozstrzygał się na wschodzie w konflikcie z USA. Wojska japońskie nie były zbyt liczne. Gros sił prowadził działania wojenne na terytorium chińskim. Był to co prawda jedyny obszar, na którym Japonia zdołała utrzymać inicjatywę strategiczną niemal do końca wojny, ale po prawdzie od 1940 roku sytuacja bardziej przypominała pat. Japończycy byli w stanie przeprowadzać ofensywy, niszczyć całe chińskie armie, przesuwac chorągiewki na mapie, lecz całkowite zniszczenie regularnej chińskiej armii Czang Kaj-szeka czy pełna kontrola nad większością formalnie podporządkowanych obszarów były poza ich zasięgiem. Japończycy utrzymywali się głównie w miastach oraz nadzorowali podstawowe trakty komunikacyjne. Jednak każde miejsce, w którym chcieli mieć jakiś taki spokój wymagało ich fizycznej obecności. Kolaboracyjne władze miały niewielki autorytet u Chińczyków stąd ich wsparcie było bardzo ograniczone, tym bardziej że okupant był naprawdę głęboko znienawidzony, o co zresztą sam gorliwie zabiegał od pół wieku. *Kuomintang* (pol. Chińska Partia Narodowa) otrzymywał wsparcie zagraniczne w broni, amunicji i instruktorach. Dlatego zniszczenie jego sił zbrojnych było takie trudne. Dopiero zamknięcie drogi birmańskiej dało Japonii szansę na rozstrzygnięcie w tym względzie, jednak rosnące kłopoty na innych frontach uniemożliwiły ostateczną likwidację wojsk Czang Kaj-szeka, choć bywało, że niewiele brakowało.

Ogromna Armia Kwantuńska utrzymywana była również na granicy z ZSRR. Częściowo z nadzieją na załamanie się tego mocarstwa pod ciosami Niemiec a częściowo ze strachu przed nim. Podbój zaś wielkich obszarów Azji Południowo-Wschodniej wymuszał skierowanie i tam kolejnych setek tysięcy żołnierzy, zarówno w celach okupacji jak i obrony przed aliancką kontrofensywą. Japonia nie miała zatem wystarczającej ilości wojska, aby zaangażować się w podbój tak ogromnego obszaru jak Półwysep Indyjski. Dyplomaci Osi mogli marzyć o podaniu sobie rąk w Indiach na gruzach brytyjskiego panowania, lecz nic więcej. Wizja ta bardziej służyła do straszenia opinii publicznej w Zjednoczonym Królestwie oraz uzasadnianiu braku brytyjskich sukcesów na wielu odcinkach wojny, niż stanowiła realną



Japoński pancernik *Mutsu*. Przedwojenna duma Połączonej Floty (jap. *Rengō Kantai*). Jednostki tej klasy nie odegrały jednak żadnej istotnej roli w zmaganiach pierwszych sześciu miesięcy konfliktu, głównie zapychając bazy.  
Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

groźbę. Winston Churchill jej potrzebował, aby „walić nią w głowę” każdego, kto poddawałby w wątpliwość sposób prowadzenia przez niego wojny. Nie miała ona jednak nic wspólnego z rzeczywistością.

Na wschodzie zamierzano zatrzymać się na najbardziej wysuniętych ku Ameryce wyspach Oceanii, czyli Polinezji (Hawaje, Wyspy Liniowe, Markizy, Tuamotu). Przyjęcie tej granicy stanowiłoby najlepszą obronę przed kontrofensywą amerykańską. O ile bowiem zachodni Pacyfik jest usiany licznymi wyspami i atolami, na których można założyć bazy lotnicze, o tyle wschodni skraj Pacyfiku jest ich niemal pozbawiony. Skutkiem tego atak amerykański nie miałby żadnego oparcia lądowego i musiałby być prowadzony jedynie przez siły morskie i lotnictwo pokładowe, w dużym oddaleniu od portów wojennych. Coś takiego było oczywiście możliwe, ale horrendalnie kosztowne i wręcz hazardowo ryzykowne, a już na pewno niezwykle długotrwałe. Wydaje się jednak, że Japończycy od początku wątpili, czy uda im się osiągnąć, aż tak dogodne granice. Dlatego swoje szczegółowe kroki na wschodnim Pacyfiku pozostawiali do rozstrzygnięć późniejszych, uzależniając je od rozwoju działań wojennych.

Na północy nie zamierzano prowadzić ekspansji. Zajęcie w czerwcu 1942 roku wybranych wysp na Aleutach miało od początku charakter taktyczny i nie ulegało wątpliwości, że w razie zawarcia pokoju z USA zostałyby one w całości zwrócone. Nie brano również pod uwagę posunięć przeciw Związkowi Radzieckiemu lub jego satelicie Mongolii. I bez tego Japonia miała wystar-

czająco dużo wrogów. Armia japońska doskonale pamiętała lanie otrzymane od Armii Czerwonej w wojnie 1939 roku, gdzie od katastrofy uratował samurajów wybuch wojny w Europie i skierowanie tam uwagi Stalina. Inna sprawa, że Sowieci okupili swój sukces ogromnymi stratami, a odnieśli go jedynie dzięki przewadze liczebnej w ludziach i sprzęcie. Klęska ta skutecznie zniechęcała nawet najbardziej fanatycznych japońskich wojskowych do ekspansji w tym kierunku. Oczywiście sytuacja mogłaby się radykalnie zmienić, gdyby doszło do całkowitego rozpadu ZSRR pod ciosami hitlerowskich Niemiec, ale była to perspektywa mimo wszystko dość odległa.

Nie całkiem jasne są japońskie zamierzenia na kierunku południowym. Najbardziej oczywista byłaby granica ciągnąca się na południe od łańcucha archipelagów, którego ogniwami byłyby: Wielkie Wyspy Sundajskie, Małe Wyspy Sundajskie, Nowa Gwinea, Wyspy Salomona, Nowe Hebrydy, Fidzi, Wyspy Cooka, Wyspy Towarzystwa i Tuamotu. Japończycy brali jednak poważnie pod uwagę możliwość zajęcia Australii, choć w odległej przyszłości i przy wyjątkowo korzystnej koniunkturze wojennej. Natomiast Nowej Zelandii najazd raczej nie groził. Gospodarczo nie mogła już przynieść Japonii korzyści wartych militarne-go zaangażowania, a po upadku Australii jej strategiczna rola spadłaby niemal do zera.

Podbój kontynentu australijskiego byłby przedsięwzięciem ogromnym jak na możliwości Cesarstwa. Jego niewątpliwą zaletą byłoby zlikwidowanie południowej granicy, ale szczerze powiedziawszy już same

rozmiary tego terytorium stanowiłyby nie lada przeszkodę. Co więcej większość jego ludności stanowili biali, na których lojalność Japończycy nie mogliby liczyć w żadnym stopniu, zatem nie mieliby się na kim oprzeć w zarządzaniu krajem. W praktyce jedynym możliwym rozwiązaniem byłoby ograniczenie się do kontroli głównych portów i ośrodków miejskich, co zresztą nie byłoby aż tak różne od praktyki stosowanej przez Japończyków także na innych rozległych i ludnych obszarach, nawet w Chinach. Reasumując inwazja Australii byłaby możliwa, ale stanowiłaby niezwykle ambitne przedsięwzięcie. I mogła być brana pod uwagę wyłącznie jako ostatni etap japońskiej ofensywy, gdy pozostałe planowane obszary zostałyby już podporządkowane Cesarstwu.

Japoński plan wojny był dość szczegółowy dla pierwszego jej etapu, mgliście zdawało sobie sprawę co można osiągnąć w kolejnym. Jednak prawdziwym dylematem było co dalej a przede wszystkim, w jaki sposób doprowadzić do pokoju ze Stanami Zjednoczonymi. W każdym razie oczywistym było, że nawet przy niezwykle szczęśliwym przebiegu wojny, będzie musiał przyjść moment, w którym Japonia zaprzestanie ekspansji terytorialnej i przejdzie do strategicznej obrony. Pytaniem było tylko, czy zdoła przedtem osiągnąć najdogodniejsze do obrony granice, czy też nie będzie jej to dane.

Na czele japońskiej floty stał admirał Nagano Osami, jako szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej w latach 1941-1944. Jednak kierowanie głównymi działaniami w nadchodzącej wojnie należało do do-

wódcy Połączonej Floty w latach 1939-1943 admirała Yamamoto Isoroku. Jego grupa flot gromadziła trzon sił morskich *Nipponu* z wszystkimi lotniskowcami i pancernikami w roli głównej. Na czele japońskiej armii stał generał korpusu Sugiyama Hajime, jako szef Sztabu Wojsk Lądowych w latach 1940-1944.

## Strategia amerykańska

Druga strona konfliktu nie była wcale niewinną ofiarą idącą na rzeź. Wręcz przeciwnie, w konflikcie z Japonią upatrywała szansę na radykalny przewrót w światowym układzie sił. Dążąc do włączenia Stanów Zjednoczonych do II Wojny Światowej, prezydent Roosevelt i premier Churchill uzgodnili, że priorytetowym celem Wielkiej Koalicji będzie pokonanie Niemiec. Wynikało to z realistycznej i całkiem słusznej kalkulacji, że właśnie III Rzesza jest spośród wszystkich państw Osi najgroźniejszym wrogiem w dłuższej perspektywie. Decydował o tym zarówno poziom zdolności produkcyjnych, myśli organizacyjnej oraz rozwoju technologicznego. Było to podejście niesłychanie dalekowzroczne zwłaszcza ze strony amerykańskiej. Brytyjczykom bowiem można było zarzucić, że w takim usytuowaniu priorytetów mieli swój jednostronny, prywatny interes. Hitler był ich śmiertelnym wrogiem, zagrażającym nawet nie tyle światowej pozycji Zjednoczonego Królestwa, nie mówiąc już o jakichkolwiek mniej znaczących posiadłościach kolonialnych, ile samej metropolii, sercu Imperium Brytyjskiego i podstawom gospodarczym jego istnienia.

Od samego początku Japonia była traktowana przez Aliantów dość instrumentalnie. Nie spodziewano się po niej wiele więcej niż po Włoszech. Miała posłużyć jako polityczne alibi dla decyzji administracji Roosevelta o wejściu do wojny światowej. I należy podkreślić, że sami Japończycy idealnie się Amerykanom podłożyli, zawierając 27 września 1940 roku z Niemcami i Włochami sojusz militarny. Traktat ten, podpisany w Berlinie, miał stanowić polityczną bazę dla współpracy sygnatariuszy w walce o korzystną dla nich zmianę układu sił w świecie. To właśnie temu traktatowi tak bardzo sprzeciwiała się Japońska Marynarka Wojenna (jap. *Dai Nippon Teikoku Kaigun*; potocznie również *Nippon Kaigun*; *dai* – wielka, *Nippon* – Japonia; *teikoku* – cesarstwo; *kaigun* – marynarka wojenna), mająca całkiem niezłe rozeznanie w konsekwencjach tego kroku. Armia jednak przeforsowała swój punkt widzenia pod wrażeniem sukcesów niemieckiej wojny błyskawicznej (niem. *Blitzkrieg*) w latach 1939-1940. Sojusz ten nie oznaczał automatycznego wej-

ścia Japonii do wojny. W sensie formalnym był bowiem sojuszem obronnym! Otóż tylko wtedy, gdyby którykolwiek z uczestników paktu został zaatakowany przez mocarstwo dotąd nie uczestniczące w wojnie pozostali sygnatariusze byli zobowiązani do pospieszenia napadniętemu z pomocą. Dla europejskich stron Paktu Trzech korzyści były oczywiste. W przypadku Japonii już tak nie było. Konflikt na szczytach jej elit władzy, jaki rozgrywał się wokół traktatu, sprowadzał się do tego, że armia parła do niego ze strachu przed ZSRR, a flota broniła się przed nim ze strachu przed USA. Jednak ostatecznie do zawarcia sojuszu doszło.

W całym okresie międzywojennym amerykańskie siły zbrojne nie miały wątpliwości, że potencjalnie głównym ich przeciwnikiem będzie Cesarstwo Japońskie. I pod tym kątem wypracowywano kolejne koncepcje prowadzenia wojny. Przy czym nie stanowiło różnicy, czy Amerykanie będą stroną inicjującą konflikt czy nie. W obu wypadkach plan wojny przewidywał przejście – wcześniej czy później – do działań ofensywnych, przez środek Pacyfiku. Amerykańska Marynarka Wojenna, w oparciu o Pearl Harbor na Hawajach, miała, zdobywając kolejne wyspy Mikronezji, przybliżać swoje bazy połowe do Archipelagu Japońskiego. Dopiero po zakończeniu tych wstępnych operacji miało dojść do decydującego starcia z flotą japońską, które nieuchronnie miało zakończyć się sukcesem Stanów Zjednoczonych.

Można by zapytać, gdzie w tym miejsce dla dwóch amerykańskich posiadłości na zachodnich krańcach Oceanu Spokojnego – Filipin i Guam. Otóż wobec tej ostatniej wyspy w ogóle nie przewidywano żadnych działań obronnych, poza symbolicznymi. Położenie Guam wewnątrz japońskiej Mikronezji wykluczało utrzymanie wyspy przez okres wystarczający do nadejścia pomocy.

Sytuacja Filipin była bardziej złożona. Bezpośrednio po zajęciu tego archipelagu w 1898 roku amerykańscy sztabowcy nie mieli najmniejszych wątpliwości, że w razie wojny z Japonią jest on nie do utrzymania i poświęcanie jakichkolwiek poważniejszych środków dla jego obrony nie ma sensu. Jednak Filipiny były nieporównanie ważniejszym elementem w polityce USA niż Guam. Pozycja Amerykanów na Wyspach Filipińskich nie różniła się specjalnie od pozycji innych kolonialistów w ich posiadłościach. Ich autorytet u podporządkowanej miejscowej ludności opierał się na sile militarnej. Konieczność tłumienia filipińskich powstań zbrojnych uzmysłowiła amerykańskim elitom władzy powyższą smutną prawdę. Nie można było zresztą efektywnie kontrolować Filipin i liczyć na

lojalność tubylców, jeżeli zamierzało się ich od razu opuścić w przypadku konfliktu zbrojnego. Dlatego już za prezydentury Theodora Roosevelta koła wojskowe zaczęły mimo wszystko rozważać zaangażowanie się w obronę archipelagu. Gdy zaś Amerykanie w 1934 roku postanowili radykalnie zmienić swą politykę w odniesieniu do Filipin i przyznać im autonomię z perspektywą uzyskania niepodległości w 1946 roku stało się to jeszcze istotniejsze. Odtąd Filipinczy z poddanych stali się sojusznikami. Teraz byłoby wręcz niewyobrażalne pozostawienie ich swemu losowi w wypadku japońskiej inwazji. Aby można było liczyć na wierność Filipin, należało jasno dać do zrozumienia ich obywatelom, że Stany Zjednoczone są gotowe bronić wysp i to na poważnie. Z tym właśnie zadaniem pojawił się na Filipinach generał Douglas MacArthur. Zaczęto budować od podstaw armię filipińską, dostarczać sprzęt wojskowy, wznosić lotniska i umocnienia. Taka postawa miała przekonać lokalne elity, że warto inwestować w popieranie interesów USA. Jednak wbrew pozorom sprawa w dalszym ciągu nie była taka oczywista.

Aby zapobiec inwazji na Filipiny należało skoncentrować tam główne siły amerykańskiej floty. To jednak było nie do pomyślenia z co najmniej trzech powodów. Po pierwsze, odsłonięto by w ten sposób zupełnie Hawaje oraz zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Był to powód rozstrzygający. Po drugie, regularne zaopatrywanie ogromnych sił morskich, tak oddalonych od metropolii, było w warunkach wojennych niemożliwością. Po trzecie, zniszczenie tej floty byłoby dla Japończyków o wiele prostsze, dzięki przewadze w lotnictwie, mieli bowiem dogodne bazy na Tajwanie.

W tej sytuacji los Filipin zależał tak naprawdę od umiejętności dowódczych MacArthura oraz postawy wojsk lądowych tam skoncentrowanych. Miały one zostać wsparte liczным i potężnym lotnictwem, którego trzonem byłyby ciężkie bombowce dalekiego zasięgu. Ale gdy konflikt wybuchł daleko było do zakończenia filipińskich zbrojeń. Gdyby udało im się związać wojska inwazyjne przez kilkanaście miesięcy, potrzebnych do zmobilizowania wojsk w Stanach, wyprodukowania wystarczających ilości sprzętu i przetransportowania tego wszystkiego przez pół świata, Filipiny byłyby ocalone. Jednak nierealność tak długotrwałej obrony jest porażająco oczywista. Ostatecznie, gdy na początku 1942 roku okazało się, że postępy japońskie są bardzo szybkie, najwyższe dowództwo amerykańskich sił zbrojnych postawiło na Filipinach krzyżyk. Miały one odtąd jedynie opóźniać Japończyków, a dostawy nowych wojsk





Tak to się zaczęło. Atak na Pearl Harbor – 7 grudnia 1941 roku. Amerykański pancernik *Maryland* na tle zniszczeń dokonanych przez japońskie lotnictwo pokładowe.  
Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

i sprzętu kierowano głównie do Australii.

Stany Zjednoczone nie były w pełni przygotowane do wojny, choć z drugiej strony nie można również powiedzieć, że nic w tej sprawie nie czyniono. Produkcja przemysłowa, zwłaszcza militarna, rosła bardzo szybko w związku z projektem *Lend-Lease* ale jej owoce były kierowane głównie do Europy. Należało poczekać na osiągnięcie pełnych mocy produkcyjnych. Izolacjonistyczne nastawienie społeczeństwa amerykańskiego w latach trzydziestych wpłynęło również niekorzystnie na stan sił zbrojnych, które, poza flotą, były dość niewielkie, zwłaszcza wobec rosnących potrzeb wojennych. Należało teraz zmobilizować i wyszkolić miliony żołnierzy a następnie przerzucić ich na front. Aby amerykańska machina wojenna mogła się rozkręcić na dobre trzeba było co najmniej kilkunastu miesięcy. W tej sytuacji nie powinno dziwić, że przyjęto strategię wyrachowanej obrony. Siły do kontrofensywy zamierzano gromadzić w Australii oraz na Hawajach. Wysunięte placówki miały się bronić tak długo, jak to było możliwe dla zyskania czasu, bez realnych nadziei na zwycięstwo. Oczywiście ani żołnierze tam walczący ani tym bardziej obywatele USA nie mogli się o tym dowiedzieć!

### Kampania hawajska

Najważniejszym zadaniem dla sił zbrojnych w pierwszym półroczu wojny było za-

pewnienie Imperium Japońskiemu samowystarczalności surowcowej. Był to bowiem warunek niezbędny dla możliwości dalszego kontynuowania wojny. Jego spełnienie mogło się odbyć tylko poprzez opanowanie Wielkich Wysp Sundajskich, na których rozciąga się obecnie terytorium trzech państw: Indonezji, Malezji i Brunei. 7 grudnia 1941 roku przytłaczającą większość ich powierzchni zajmowały Holenderskie Indie Wschodnie (dokładny obszar dzisiejszej Indonezji), określane zwykle po prostu Indiami Holenderskimi, resztę zaś brytyjskie posiadłości na Borneo. Opanowanie Wysp 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. Dopiero po ich pomyślnym przeprowadzeniu można było myśleć o wyprawie po ropę naftową. Japonia przeprowadziła zatem pierwsze uderzenia równocześnie 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 dowodzonych przez wiceadmirała Nagumo Chūichi

na Oahu w Archipelagu Hawajskim, gdzie znajdowała się Pearl Harbor, główna baza Floty Pacyfiku, oraz gdzie koncentrowały się największe siły powietrzne USA w całym rejonie Azji Wschodniej i Oceanii. W efekcie Amerykanie stracili m.in. 2 pancerniki (*Arizona*, *Oklahoma*), a 6 pancerników i 3 krążowniki lekkie zostały w różnym stopniu uszkodzone. Dodatkowo ostrzelano z morza atole Midway, Johnston i Palmyra, aby wprowadzić Amerykanów w poczucie niepewności co do dalszych poczynąń Japonii i przez to skłonić ich do zatrzymania pozostałych sił morskich i powietrznych do obrony Hawajów. Także opanowanie 10 grudnia Wysp Gilberta oraz 23 grudnia atolu Wake, które były stałymi i dogodnymi punktami do obserwacji cesarskich posiadłości na centralnym Pacyfiku, miało w założeniach zwiększyć ową niepewność, utrudniając Amerykanom rozeznanie się w poczynaniach japońskich w tym rejonie. Jednocześnie zajęcie powyższych terytoriów pozwalało myśleć o dalszym pochodzie na wschód, zapewniając dogodne placówki do skoków na kolejne wyspy i atole na centralnym Pacyfiku.

Bitwa o Wake toczona od 8 do 23 grudnia 1941 roku wyróżnia się zaskakującym poziomem intensywności walk jak na taki mały obszar lądowy i skromne siły amerykańskich obrońców. Aby ów atol zdobyć Japończycy musieli zaangażować nawet lotni-



skowce. Co jeszcze bardziej niecodzienne dla tej fazy wojny utracili tam aż 4 niszczyciele (w tym 2 transportowe). Do bitwy na Morzu Koralowym były to największe straty jakie japońska flota poniosła w pojedynczej operacji.

Kłęsa na Hawajach miał bardzo poważne konsekwencje dla struktury dowodzenia Marynarką Wojenną Stanów Zjednoczonych i obsadą personalną najwyższych stanowisk we flocie. Od 1 lutego do 17 grudnia 1941 roku na czele Floty Pacyfiku stał admirał Husband Kimmel. Został on zdymisjonowany za zaniedbania, które doprowadziły do katastrofy w Pearl Harbor. Od 17 do 31 grudnia 1941 roku pełniącym obowiązki dowódcy Floty Pacyfiku był wiceadmirał William Pye. Od 31 grudnia 1941 roku do 24 listopada 1945 roku jej szefem był ostatecznie admirał Chester Nimitz. Flotą Atlantyku kierował początkowo admirał Ernest King od 1 lutego do 30 grudnia 1941 roku. A po jego życiowym awansie, od 30 grudnia 1941 roku do 15 listopada 1944 roku funkcję naczelnego dowódcy tej floty przejął admirał Royal Ingersoll.

Bardziej skomplikowana sprawa wiązała się z naczelnym dowództwem *US Navy*. Otóż do 30 grudnia 1941 roku nie było w jej strukturze takiego stanowiska. Formalnie najwyższym funkcjonariuszem floty i jej głównodowodzącym był szef operacji morskich admirał Harold Stark. Był nim od 1 sierpnia 1939 roku do 2 marca 1942 roku. Jednak popadł w niełaskę Roosevelta, który obciążył go częściową odpowiedzialnością za wydarzenia z 7 grudnia, przy czym wydaje się, że w ogóle nie najlepiej oceniał kompetencje admirała. Do zwycięstwa potrzebował kogoś znacznie większego formatu i wybór padł na Ernesta Kinga. Ponieważ jednak prezydent chciał ocalić głowę odpowiednika Starka – szefa sztabu armii generała George’a Marshalla, człowieka o bezsprzecznie rozległej wiedzy i wybitnych zdolnościach, zmiana musiała zostać rozłożona w czasie. 30 grudnia 1941 roku powstało nowe stanowisko – naczelnego dowódcy Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, które przejęło większość kompetencji szefa operacji morskich. Nową funkcję objął King. Natomiast Stark musiał się z tym pogodzić. Dopiero 2 marca 1942 roku odszedł z tej posady, której piastowanie z całą pewnością nie dawało mu już żadnej satysfakcji, i przekazał ją Kingowi. W ten sposób ten ostatni skumulował pełnię władzy nad *US Navy*. Szefem operacji morskich pozostawał do 15 grudnia 1945 roku. Dodajmy, że zgodnie z konstytucją Stanów Zjednoczonych Ameryki wszystkie powyższe decyzje dotyczące sił zbrojnych podejmowa-

ne były wyłącznie i jednoosobowo przez prezydenta Roosevelta.

## Kampania malajska

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”. W efekcie 25 stycznia 1942 roku Tajlandia wypowiedziała wojnę Stanom Zjednoczonym i Wielkiej Brytanii. W zamian otrzymała znaczny przyrost terytorialny kosztem posiadłości francuskich i brytyjskich.

Jednak głównym kierunkiem japońskiej ofensywy był Singapur. Obroną posiadłości Jego Królewskiej Mości na Malajach dowodził niezwykle nieudolnie generał Arthur Percival. 10 grudnia 1941 roku doszło do bitwy powietrzno-morskiej pod Kuantanem, która okazała się ciosem dla morale brytyjskich obrońców. W jej toku lotnictwo japońskie zatopilo pancerniki *Prince of Wales* i *Repulse*, stanowiące trzon brytyjskiej floty na Dalekim Wschodzie. Wraz z nimi zginął dowódca brytyjskiej Floty Wschodniej (ang. *Eastern Fleet*) admirał Thomas Phillips. Japońskie natarcie lądowe rozwijało się na południe wzdłuż Półwyspu Malajskiego. Pomimo że wojska cesarskie były słabsze liczebnie, sukcesywnie spychały Brytyjczyków do morza. 31 stycznia 1942 roku ostatni żołnierze Albionu musieli ewakuować się z półwyspu. 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, której położenie nie dawało najmniejszej nadziei na jej utrzymanie. Zaangażowanie się wojsk brytyjskich w tę akcję było jedynie zwykłym marnotrawstwem ludzi i sprzętu.

## Kampania filipińska

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 opowania 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. Niemal, ponieważ informacje o wybuchu wojny zdołały dotrzeć na Filipiny zanim Japończycy uderzyli i to z wielogodzinnym wyprzedzeniem. Dowodzący obroną generał Douglas MacArthur zdecydowanie się nie popisał. skutkiem jego braku zdecydowania japońskie lotnictwo pierwszego dnia wojny zdołało zaskoczyć wiele amerykańskich samolotów na ziemi. Straty były poważne i przesądziły o przejęciu panowania w powietrzu nad Filipinami przez cesarskie samoloty. Prowadzenia tego nie dały one już sobie wyrwać do końca kampanii. Inwazja na archipelag rozpoczęła się jeszcze tego samego dnia 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 rejonie miasta Aparii. W kolejnych dniach wysadzano oddziały na innych przyczółkach Luzonu jak i na dalszych wyspach. Japońskimi siłami lądowymi dowodził generał Honma Masaharu. 2 stycznia 1942 roku Japończycy zajęli Manilę stolicę Filipin. Pomimo że wojska amerykańsko-filipińskie długo posiadały przewagę liczebną nie były w stanie powstrzymać ataku. Zostały zepchnięte na półwysep Bataan, gdzie zajęły pozycję 4 stycznia. Tam walki toczyły się do 9 kwietnia 1942 roku. Wcześniej bo 11 marca, na rozkaz prezydenta USA, MacArthur zdał dowództwo i udał się do Australii, gdzie miał przygotowywać aliancką obronę i kontrofensywę. Dowództwo po nim przejął generał Jonathan Wainwright. Także po stronie japońskiej nastąpiła zmiana wodza. Podbój Filipin kończył generał Yamashita, który zdołał już zasłużyć na przydomek „Tygrys Malajów”. Ostat-

nim punktem oporu na Filipinach była wyspa Corregidor, która skapitulowała 6 maja 1942 roku. Na marginesie kampanii filipińskiej znalazło się opanowanie przez Japończyków wyspy Guam 10 grudnia 1941 roku.

### Kampania sundajska

Pomyślny przebieg wyżej wymienionych kampanii 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. Była ona prowadzona równolegle z północnego wschodu – siłami morskimi poprzednio użytymi do operacji malajskiej oraz z północnego-zachodu – siłami morskimi poprzednio użytymi do operacji filipińskiej. Opanowanie Indii Holenderskich miało dać Imperium Japońskiemu wymarzoną samowystarczalność surowcową, przede wszystkim uniezależniając kraj od impor-

tu 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. Wiązano z tym nadzieję, że japońska gospodarka będzie w ten sposób uwolniona od wszelkich ograniczeń. 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. Lotnictwo na nich bazujące miało możliwość kontrolowania północno-zachodnich wybrzeży australijskich oraz całego pasa wód składającego się na Morze Timor. Można było w ten sposób chronić dostęp do posiadłości japońskich od strony południowej oraz wspierać ewentualne operacje desantowe na brzegi tego najmniejszego z kontynentów.

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 skrócie ABDA), które miało kierować obroną na Dalekim Wschodzie. Jednak szybkość japońskiej ofensywy spowodowała jego zadanie do walki o utrzymanie Wysp Sundajskich. Naczelnym dowódcą ABDA został brytyjski marszałek Archibald Wavell. 11 stycznia japoński desant spadochronowy zainicjował inwazję na Celebes. Jednak 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, dowodzony przez holenderskiego kontradmirała Karela Doormana, przesłaniając tym samym los Jawy. Siły morskie Aliantów utraciły m.in. 2 krążowniki ciężkie (amerykański *Houston*, brytyjski *Exeter*) i 3 krążowniki lekkie (holenderskie *De Ruyter*, *Java*, australijski *Perth*), a nieco wcześniej również pancernik obrony wybrzeża (holenderski *Soerabaja*). 9 marca 1942 roku wojska alianckie na tej wyspie skapitulowały.

Holenderskie okręty manewrują podczas japońskiego nalotu. Krążowniki *De Ryuter* (od prawej) i *Tromp* w towarzystwie niszczyciela. Kampania sundajska należała do najbardziej intensywnych w działaniach morskich pierwszej fazy wojny na Pacyfiku. Dla floty niderlandzkiej była też niezwykle dramatyczna wyniszczając jej najlepsze okręty.

Fot. zbiory Roberta van Oostena



### Kampania birmańska

Operacje prowadzone na kierunku birmańskim zmierzały do osiągnięcia strategicznie najdogodniejszej granicy z Imperium Brytyjskim w Górach Zachodniobirmańskich, łączących zbocza Himalajów z Oceanem Indyjskim. Opanowanie Birmy było tego oczywistym elementem, jej warunki naturalne sprawiały zaś, że granica ta zyskiwała dodatkowe zabezpieczenie w postaci gęstej dżungli. Ewentualna kontrofensywa brytyjska z tego kierunku była by niezwykle utrudniona, bo nader ciężko przy takich uwarunkowaniach terenowych korzystać z przewagi technicznej, zwłaszcza w zakresie transportu lądowego. 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. Jak się okazało operację w Birmie wsparł rajd floty japońskiej na Cejlon i Zatokę Bengalską. Dzięki niemu planowano rozbić brytyjską Flotę Wschodnią. Akcja ta nie była pierwotnie planowana i stała się możliwa dzięki zauważalnej bierności *US Navy* na Pacyfiku. Kilka wypadów amerykańskich lotników na „japońską stronę” Oceanu Spokojnego, mogło bowiem na aktywność wyglądać tylko w alianckiej prasie.

Kampania rozpoczęła się 15 stycznia 1942 roku od wkroczenia do Birmy wojsk japońskich z terytorium Tajlandii. 8 mar-

ca Japończycy zajęli Rangun, największe miasto ówczesnej Birmy i centrum brytyjskiego władztwa w tym regionie. Ofensywę wojsk lądowych wsparł rajd floty. 5 kwietnia samoloty z japońskich lotniskowców wiceadmirała Nagumo uderzyły na Kolombo na Cejlonie, zaś 9 kwietnia przeprowadziły podobny atak na Trincomalee. Do generalnej rozprawy jednak nie doszło, przez zwykły zbieg okoliczności. Brytyjska Flota Wschodnia, dowodzona przez admirała Jamesa Somerville’a, ewidentnie szukała swego grobu w głębinach Oceanu Indyjskiego, lecz rozpoznania powietrzne obu wrogich flot zawiodły i ostatecznie do spotkania nie doszło. Biorąc pod uwagę dysproporcje w siłach powietrznych obu stron, Brytyjczycy mogą mówić o dużym szczęściu. W międzyczasie, w Zatoce Bengalskiej zespół wiceadmirała Ozawy Jisaburo pomyślnie zapolował na żeglugę aliancką. Ostatecznie rajd zakończył się 12 kwietnia wypłynięciem cesarskich okrętów w cieśninę Malakka. Brytyjczycy utracili m.in. lotniskowiec (*Hermes*) i 2 ciężkie krążowniki (*Cornwall*, *Dorsetshire*). 29 kwietnia wojska japońskie zajęły Lashio przecinając tzw. drogę birmańską, którą Alianci dostarczali zaopatrzenie Chinom. 20 maja ostatnie wojska brytyjskie opuściły Birmę 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. Podkreślimy, że wstrzy-

manie natarcia nie było związane z oporem wojsk brytyjskich, lecz z osiągnięciem przez wojska cesarskie zaplanowanych rubieży obronnych. Dalej Japończycy po prostu nie zamierzali się posuwać.

### Kampania nowobrytyjska

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 regionem południowo zachodniego Pacyfiku. Dopiero stąd zamierzano wyruszyć na podbój Wysp Salomona oraz Nowej Gwinei. Te pierwsze pozwalałyby myśleć o dalszej ekspansji na Nowe Hebrydy, Fidżi 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, bowiem Cieśnina Torresza oddzielała w najwęższym miejscu Papuę od półwyspu York, najbardziej na północ wysuniętego regionu Australii. Posiadanie Nowej Gwinei dałoby Japończykom kontrolę

Tonący brytyjski krążownik ciężki pod Cejlonem w kwietniu 1942 roku. Japońskie lotnictwo pokładowe robiło wiosną tegoż roku niemal co chciało, kiedy chciało i gdzie chciało. Nie potrafiło tylko upolować amerykańskich lotniskowców, co miało brzemienne konsekwencje dla dalszego przebiegu działań wojennych.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

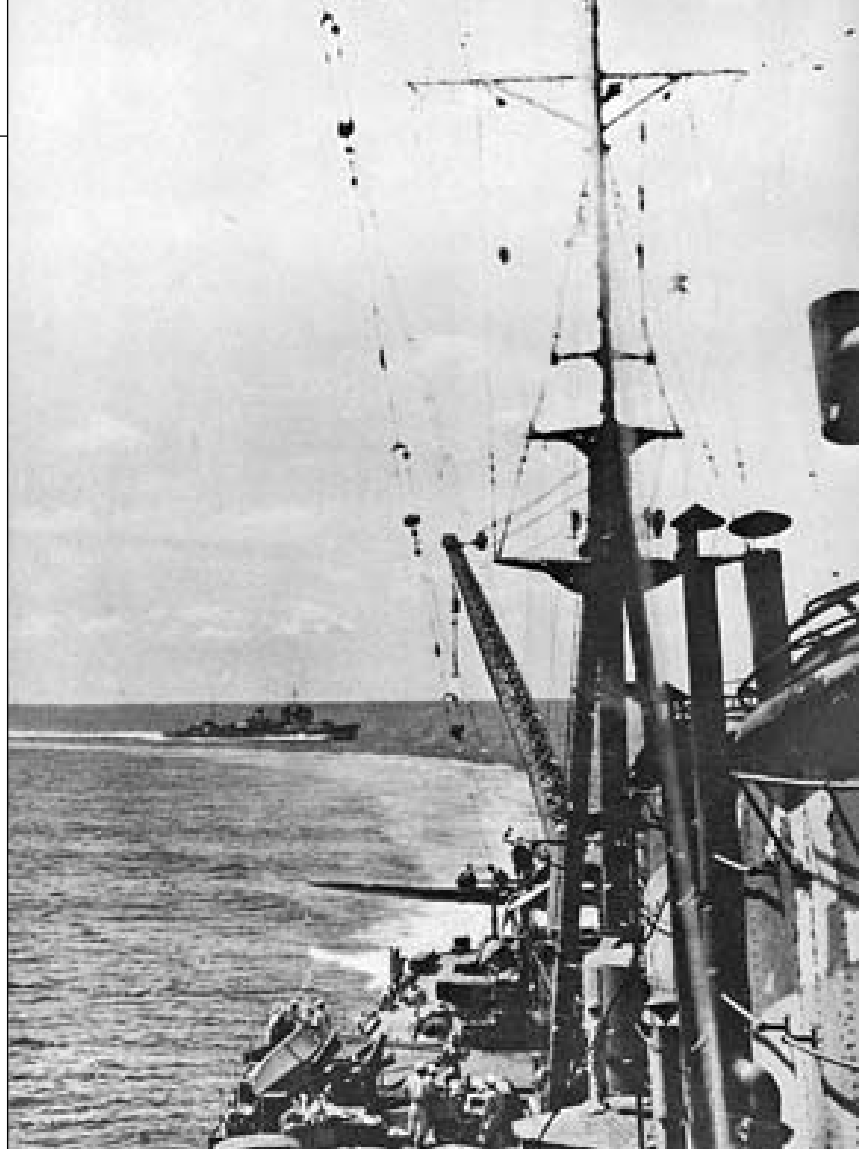


nad północną Australią i wodami oddzielającymi ją od posiadłości Cesarstwa. Panowanie w powietrzu, uniemożliwiłoby wprowadzenie zaskakującego kontruderzenia przez Aliantów, z tego najbardziej dogodnego rejonu i oddaliło ich bazy wyjściowe daleko na południe. Tym samym podniesiono by znacznie poziom bezpieczeństwa Wielkiej Wschodnioazjatyckiej Strefy Wspólnej Pomyślności i Dobrobytu. Gdyby zaś Cesarstwo zdecydowało się na inwazję Australii południowe wybrzeże Papui byłoby idealną bazą wypadową.

Operacja rozpoczęła się 6 stycznia 1942 roku od nalotów lotnictwa z Truk na pozycje australijskie w Archipelagu Bismarcka. 20 i 21 stycznia od ataków włączyło się lotnictwo pokładowe z lotniskowców wiceadmirała Nagumo Chūichi uderzając na Rabaul i Kavieng, największe porty tego archipelagu. 22 stycznia 1942 roku samoloty z lotniskowców uderzyły na Lae i Salamaua, najznaczniejsze osady północnej Papui. Dzień później wojska japońskie wylądowały na brzegach Nowej Brytanii i Nowej Irlandii, a 24 stycznia zajęły Rabaul. 5 marca Japończycy wylądowali na Nowej Gwinei i już 7 marca opanowali Lae i Salamaua. Tamtejsze lotniska miały stać się wsparciem w ataku i obronie, dla baz powietrznych Rabaulu. 13 marca zajęto wyspę Buka na zachodnich Wyspach Salomona, gdzie w przyszłości zamierzano utworzyć pomocniczą bazę lotniczą.

Podporządkowanie alianckiej części Papui sprowadzało się zasadniczo do zajęcia ich jedynej dużej bazy wojskowej na Nowej Gwinei – Port Moresby. Aby tego dokonać Japończycy mieli do wyboru dwie drogi. Lądowa, z północy na południe, pozornie krótką, lecz przebiegającą traktem przez wysokie Góry Owena Stanleya który na całej długości nadawał się jedynie dla piechoty i zwierząt jucznych, ale nie dla sprzętu motorowego. Ukształtowanie terenu i warunki komunikacyjne sprawiły, że szlak japońskiej ofensywy lądowej stanowił teren wręcz idealny do obrony a co za tym idzie straty armii cesarskiej musiałyby być bardzo znaczne. Droga morska miała w stosunku do lądowej co najmniej dwie zalety. Transport nią był z całą pewnością krótszy czasowo, zaś straty ludzkie mogły być szacowane na mniejsze. Jednak miała też jedną poważną wadę, do osłony operacji inwazyjnej musiały być użyte duże lotniskowce. Wywiad japoński, dzięki rozpoznaniu podwodnemu i powietrznemu, nie miał bowiem wątpliwości, że na południowo-zachodnim Pacyfiku znajduje się jeden, a może nawet dwa amerykańskie okręty lotnicze.

Japońskie poczynania w pobliżu wybrzeży australijskich były obserwowane przez



Japoński krążownik ciężki *Aoba*. Ta klasa okrętów była bardzo intensywnie wykorzystywana przez cesarską flotę we wszystkich kampaniach pierwszego półrocza wojny na Pacyfiku.

Fot. „Maru Special”

Amerykanów z dużym niepokojem. Wiazało się to z alianckimi planami zbudowania pozycji wyjściowych do kontrofensywy właśnie z tego rejonu. Im dalej posuwali się Japończycy, tym dalej trzeba było te pozycje ustanawiać. *US Navy* nie była jednak jeszcze gotowa do walnego starcia z przeciwnikiem. Narodziła się jednak koncepcja wykorzystania słabej gotowości bojowej świeżo pozyskanej japońskiej bazy w Rabaulu i zadania jej zaskakującego ciosu siłami lotnictwa pokładowego. Zadanie powierzono wiceadmirałowi Wilsonowi Brownowi. Trzonem jego zespołu operacyjnego był lotniskowiec *Lexington*.

Brown zbliżał się do japońskiej bazy od wschodu z zamiarem uderzenia 21 lutego z odległości około 200 mil. Jednak 20 lutego został wykryty przez japońskie samoloty rozpoznawcze w odległości około 350 mil od celu. Z Rabaulu wyruszyły japońskie bombowce. Na ich przechwycenie wyruszyły myśliwce. Zestrzeliły one część samolotów, ale nie powstrzymały ataku. Na szczęście wszystkie japońskie bomby chybiły. Ponieważ odpadł czynnik zaskoczenia Brown zarządził odwrót swych sił.

Niepowodzenie pierwotnego planu ataku na Rabaul skłoniło Amerykanów do powtórzenia operacji ale tym razem siłami dwóch lotniskowców. Do przebywającego na południowym Pacyfiku zespołu Browna, dołączył przysłany z Hawajów zespół kontradmirała Franka Fletchera z lotniskowcem *Yorktown*. Jednak informacja o tym, iż Japończycy wylądowali 8 marca w północnej Papui zmieniała plany amerykańskie. Postanowiono uderzyć z powietrza na Lae i Salamaua z nadzieją na zadanie strat jednostkom desantowym. 10 marca 1942 roku z odległości około 50 mil na południowy wschód od Nowej Gwinei Amerykanie wyrzucili w powietrze samoloty. Pokonały one przełęcz w Górach Owena Stanleya, lecąc na wysokości ponad 2 500 metrów. Japończycy zostali co prawda całkowicie zaskoczeni, lecz ich straty nie były wielkie.

Pojawienie się na południowo-zachodnim Oceanie Spokojnym amerykańskich lotniskowców wprowadziło do planów Połączonej Floty istotną korektę. Oto pojawiała się realna szansa na odstrzelenie amerykańskiej Floty Pacyfiku co najmniej jednego, a może nawet dwóch lotniskow-



ców. Taki sukces mógł mieć daleko idące konsekwencje dla kolejnych zamierzeń Połączonej Floty, tym razem na centralnym Pacyfiku. Operacje inwazyjne zostały zatem czasowo wstrzymane w oczekiwaniu na przybycie w ten rejon własnych lotniskowców floty. Te zaś miały zostać przydzielone dopiero pod koniec kwietnia 1942 roku. Wynikało to z faktu, że Japończycy zaplanowali już rajd lotniskowców wiceadmirała Nagumo na Ocean Indyjski i dopiero po ich powrocie na wody Pacyfiku można je było skierować na inne obszary. Miało to jednak swoje ujemne konsekwencje, bowiem Amerykanie i Australijczycy stale wzmacniali swoje siły lądowe i powietrzne w południowej Papui. Gdy na początku maja skierowano do ataku na Port Moresby, główną bazę aliancką na Nowej Gwinei, odpowiednie siły morskie, aliancka obrona lądowa była już bardzo mocna. Jest prawdopodobne, że nawet w przypadku całkowitego rozbicia floty amerykańsko-australijskiej na Morzu Koralowym, japoński desant mógłby nie poradzić sobie z wrogiem. Zatem, być może, strona japońska popełniła wówczas błąd nie załatwiając najpierw ostatecznie sprawy Wysp Salomona i Papui a dopiero potem kierując swą uwagę na zachód. Pamiętajmy, że zniszczenie amerykańskich lotniskowców byłoby sowitym wynagrodzeniem zwłoki w operacjach amfibijnych na kierunku nowobrytyjskim.

## Bitwa na Morzu Koralowym

Od 30 kwietnia 1942 roku zaczęły wychodzić do morze japońskie okręty wyznaczone do operacji przeciw Port Moresby. Powody, jakimi kierowali się Japończycy przystępując do tej operacji zostały już wyżej opisane. Jednak nie mówią nam one dlaczego Amerykanie zdecydowali się tak wiele zaryzykować, aby przeciwstawić się planom wroga.

Sama baza w Port Moresby nie wyjaśnia wszystkiego. Bez wątpienia była to ważna placówka. Stanowiła coś w rodzaju straży na południu. Gdyby dostała się w ręce japońskie, cała północno-wschodnia część tego kontynentu znalazłaby się w zasięgu ich lotnictwa rozpoznawczego a wybrzeża i porty znalazłby się w operacyjnym promieniu samolotów uderzeniowych. Z całą pewnością utrudniłoby to Aliantom gromadzenie w tym rejonie sił do obrony i kontrofensywy oraz wydłużyło w czasie tę ostatnią o konieczność odbijania południowej Papui. Jednak upadek nowogwinejskiej pozycji nie byłby dramatem radykalnie zmieniającym układ sił. Jedynym miejscem w Oceanii, które taką rolę mogło odegrać były Hawaje. A pomimo to Amerykanie byli gotowi zaryzykować na Morzu Koralowym wszystkimi posiadanymi na Pacyfiku lotni-

skowcami, bardziej wartościową połowę całej floty tej kategorii okrętów w *US Navy*! Co było tego rzeczywistą przyczyną?

Japońska wojna błyskawiczna wyrzuciła do góry nogami cały dotychczasowy układ sił w Azji i Oceanii. Cesarstwo znajdowało się w stanie wojny od 1937 roku, Stany Zjednoczone dopiero od kilku miesięcy. Tak naprawdę Amerykanie dopiero budowali swoją machinę wojenną. Dodatkowym zaś czynnikiem spowalniającym ten proces na froncie pacyficznym było przyjęcie zasady „najpierw Niemcy”. Choć zatem amerykańska produkcja zbrojeniowa rozkręcała się już od jesieni 1940 roku, nabrała zaś przyspieszenia w 1941 roku w efekcie przyjęcia ustawy *Lend-Lease*, to ruszyła na całego dopiero w 1942 roku, a pełne moce produkcyjne miała osiągnąć na przełomie 1943 i 1944 roku. O ile rozwój floty został zaprogramowany już w końcu lat trzydziestych i stocznie jako pierwsze będą się miały w przyszłości czym pochwalić, to wojska lądowe i powietrzne były daleko w tyle. Należało wyszkolić miliony nowych żołnierzy oraz dać im skuteczną i nowoczesną broń do ręki.

Podstawowe pytania jakie Amerykanie musieli sobie postawić brzmiały: kiedy i jak przejąć inicjatywę strategiczną? Trzeba zauważyć, że gdyby Japończykom udało się zrealizować wszystkie plany ekspansji na Oceanie Spokojnym, to ich ofensywa uległaby automatycznemu zatrzymaniu gdzieś na wschodnich wyspach Polinezji. Gdyby wszystko szło tak jak sobie wymarzyli, mogliby to osiągnąć do końca 1942 roku. Jednak, gdyby do tego doszło, koszty amerykańskiej kontrofensywy wzrosłyby wręcz gigantycznie. Możemy też bez większego ryzyka stwierdzić, że wojna w takim przypadku musiałaby się przeciągnąć przynajmniej o dwa lata i posiadanie przez USA broni atomowej nie miałoby tu znaczenia, bo trzeba by ją najpierw mieć jak zrzucić. Tak, czy owak, z amerykańskiego punktu widzenia taki przebieg zdarzeń był niedopuszczalny. Hawaje musiały być za wszelką cenę utrzymane. Nie można było zatem czekać z kontrofensywą do połowy 1943 roku aż wojska amerykańskie zdołają zgromadzić wystarczające siły i zapasy. Japończyków należało zatrzymać zdecydowanie wcześniej.

Stąd, już z początkiem 1942 roku rozpoczęto analizy możliwych przedsięwzięć. Posunięcia na centralnym Pacyfiku wymagały jednak zaangażowania wielkiej liczby okrętów, przede wszystkim lotniskowców. Nie w tym bowiem rzecz, aby gdzieś wysadzić desant, tylko by był on w stanie się tam utrzymać. Tymczasem Japończycy zdołali sobie wypracować na całym obszarze Azji Wschodniej i Oceanii zdecydowaną prze-

wagę, zwłaszcza na morzu i w powietrzu. I posiadali ją, pomimo że w żadnym momencie wojny ich flota ani przez moment nie była większa od amerykańskiej!

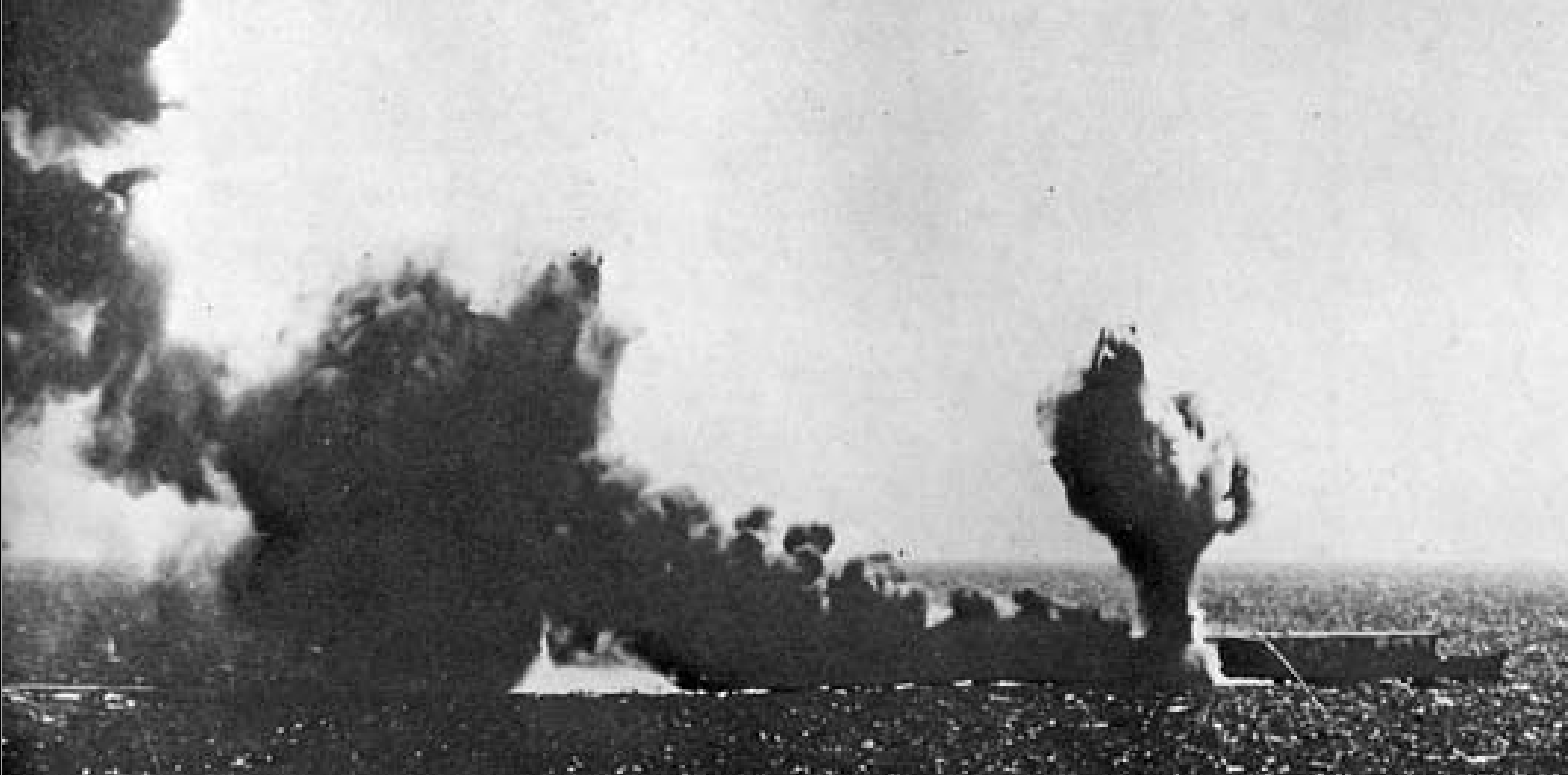
Nie znając jeszcze zamiarów japońskich w odniesieniu do Midway, Amerykanie zaplanowali, że najdogodniejszym miejscem do podjęcia próby przejęcia inicjatywy w wojnie będzie rejon Wysp Salomona. Decydowała o tym względna bliskość baz na Nowej Kaledonii i w Australii. Dawało to pewną szansę na uzyskanie dla floty wsparcia powietrznego z baz lądowych. Ponieważ wiele wskazywało, że Japończycy również w tym rejonie skoncentrują swoje dalsze wysiłki ofensywne, można było liczyć na pojawienie się na tych wodach ich lotniskowców uderzeniowych. Korzystając z przewagi jaką aliancom dawała znajomość podstawowego kodu Cesarzkiej Marynarki Wojennej *JN25*, istniała szansa na zastawienie pułapki i doprowadzenie do bitwy powietrzno-morskiej w warunkach jak najdogodniejszych dla strony amerykańskiej. Informacje wywiadu radiowego o japońskich planach na centralnym Pacyfiku wprowadziły znaczącą poprawkę w tych planach.

Zanim jednak do tego doszło w pierwszej dekadzie maja 1942 roku rozegrała się Bitwa na Morzu Koralowym. Wzięły w niej udział co prawda tylko dwa amerykańskie lotniskowce – *Yorktown* i *Lexington*, kontradmirała Franka Fletchera. Jednak już nadsłuchiwało wsparcie w postaci kolejnych dwóch lotniskowców – *Enterprise* i *Hornet*, wiceadmirała Williama Halseya. Nimitz był zdeterminowany, aby starcie na wodach Melanezji rozstrzygnąć na swoją korzyść. Halsey nie zdołał ostatecznie dotrzeć na czas. Ale gdyby strona japońska opóźniła nieco swoje działania lub gdyby Fletcher nie zdołał powstrzymać ich lotniskowców wówczas jego rola mogła urosnąć do decydującej. Podsumujmy, Flota Pacyfiku wysłała wszystkie cztery posiadane lotniskowce na południe, całkowicie odsłaniając Hawaje. Samo Port Moresby nie mogło uzasadniać tej decyzji. Powód musiał być znacznie istotniejszy i był!

Przewagę jaką zapewniała Amerykanom znajomość treści depeesz radiowych Cesarzkiej Marynarki Wojennej pozwalała orientować się zarówno w zamiarach przeciwnika jak i w siłach, które kierował na wybrane obszary. Wiedza ta nie była jeszcze ani pełna, ani niezawodna, taką miała się stać dopiero w latach 1943-1945. Dlatego rozeznanie Aliantów w japońskich poczynaniach poprawiało się stale tyle, że nieregularnie.

W każdym razie Nimitz wiedział, że Połączona Flota skierowała na południe trzy lotniskowce, choć nie wiedział jak liczne było ich lotnictwo pokładowe. Infor-





Lotniskowiec *Shōhō* pierwszy okręt tej klasy utracony przez Japonię. Bitwa na Morzu Koralowym, w której brał aktywny udział aż do swego tragicznego końca stanowiła niekwestionowany przełom w dziedzinie prowadzenia wojny na morzu. Przetestowano w niej możliwości nowych władców oceanów – lotniskowców i ich śmiercionośnego ramienia w postaci samolotów pokładowych. Fot. zbiory Shizuo Fukui

macja ta dawała mu ogromną szansę na zastawienie pułapki i podjęcie próby wyeliminowania kilku tych tak cennych jednostek z zasobów wroga. Dzięki temu, przewaga japońska na morzu uległaby znacznemu zmniejszeniu a wizja przejęcia inicjatywy znacznie by się przybliżyła. Wielkość sił japońskich co prawda wyraźnie wskazywała, że Japończycy liczą się z pojawieniem w rejonie okrętów lotniczych przeciwnika, lecz nie aż czterech. To stwarzało dużą szansę dla strony amerykańskiej, choć wiązało się ze znacznym ryzykiem.

Pamiętajmy, że działo się to wszystko jeszcze zanim Nimitz uzyskał informacje o japońskich planach wobec Midway. Te zostały ostatecznie potwierdzone dopiero 12 maja. Amerykanie mieli zatem prawo wówczas zakładać, że przeciwnik wybrał opcję południowopacyficzną i tylko tam można szukać jakiś rozstrzygnięć. A sytuacja, w której można było przechwycić odosobnioną część japońskich lotniskowców, bez ryzyka stawania oko w oko z całością sił wiceadmirała Nagumo, sprawiała wrażenie daru niebios. Taką okazję trzeba było wykorzystać i Nimitz podjął próbę. Informacje o japońskiej akcji przeciw Port Moresby dotarły jednak na tyle późno, że Halsey nie zdołał ostatecznie dotrzeć na pole bitwy. Jego lotniskowce dopiero co wróciły z rajdu na Wyspy Japońskie. Do walki musiały stanąć te siły, które akurat były w rejonie pod ręką, czyli zespół operacyjny Franka Fletchera. Jego trzonem były lotniskowce *Lexington* i *Yorktown*.

Bitwa rozpoczęła się tak naprawdę już 2 maja od nieudanego ataku amerykańskich samolotów pokładowych na japoński okręt

podwodny wchodzący w skład sił wyznaczonych do operacji zdobycia Port Moresby. 3 maja 1942 roku Japończycy zajęli bez oporu Tulagi. Poinformowany o tym Fletcher postanowił uderzyć na tę wyspę z nadzieją na zadanie poważnych strat okrętom inwazyjnym wroga. 4 maja amerykańskie samoloty zaatakowały japońskie okręty zgromadzone wokół Tulagi. Amerykański rajd ostrzegł jednak dowodzącego w tym rejonie wiceadmirała Inoue Shigeyoshi o obecności wrogich lotniskowców. Niezwłocznie też przystąpiono do ich poszukiwań. Japońskim zespołem uderzeniowym dowodził wiceadmirał Takagi Takeo, opromieniony niedawnym zwycięstwem na Morzu Jawajskim. Trzonem jego zgrupowania były lotniskowce *Zuikaku* i *Shōkaku*. Tymczasem japoński Zespół Inwazyjny zbliżył się 6 maja do wyspy Misima w archipelagu Luizjadów, obok której zamierzał się przedostać na Morze Koralowe.

Fletcher błędnie zakładał, że japoński Zespół Uderzeniowy będzie się trzymał w pobliżu Zespołu Inwazyjnego i oczekiwał w związku z tym, że wejdzie on na Morze Koralowe przez cieśninę Jomard w Luizjadach. Skierował się zatem w kierunku tego archipelagu.

7 maja Fletcher otrzymał meldunek o wykryciu japońskich okrętów na północ od wyspy Misima. Jednak rozpoznanie błędnie poinformowało o obecności aż dwóch lotniskowców. Sugerowało to wykrycie sił uderzeniowych Takagiego. Z odległości około 160 mil rozpoczął się start amerykańskich samolotów pokładowych do ataku na wykryty cel.

Gdy amerykańskie samoloty odnalazły przeciwnika mogły naocznie przekonać się

o pomyłce rozpoznania. Miał oczekiwane Zespołu Uderzeniowego natknięto się na Zespół Inwazyjny. Japończycy mieli w nim tylko jeden i to mały lotniskowiec *Shōhō*. Był on w tej sytuacji łatwym celem i został zatopiony. Pod wrażeniem utraty lotniskowca Inoue nakazał powrót Zespołu Inwazyjnego do baz i odłożenie operacji zajęcia Port Moresby. Priorytetem dla niego było zniszczenie wrogich lotniskowców.

Tymczasem Zespół Uderzeniowy wiceadmirała Takagi również intensywnie poszukiwał przeciwnika. W końcu nadeszła informacja o wykryciu wrogiego ugrupowania złożonego z lotniskowca i krążownika. Wysyłającemu ją samolotowi kończyło się paliwo i musiał szybko wracać dlatego nie przyjrzał się dokładnie zaobserwowanemu celowi. Niezwłocznie z pokładów japońskich okrętów wystartowały samoloty. Dodatkowy rekonesans szybko zorientował się w błędzie poprzednika, który w rzeczywistości pomylił zbiornikowiec *Neosho* z lotniskowcem a niszczyciel *Sims* z krążownikiem.

Japońskie samoloty uderzeniowe wiedząc już o nieporozumieniu przeczesaly okoliczne wody w nadziei wykrycia prawdziwych lotniskowców. Jednak gdy i to nie przyniosło skutku przypuściły szturm na cel, który znajdował się pod ręką. Oba amerykańskie okręty zostały zatopione. Jednak konsekwencje mylnej identyfikacji były znacznie poważniejsze. Ustalono bowiem wreszcie położenie prawdziwych amerykańskich lotniskowców. Tyle, że samoloty jeszcze nie wróciły na pokłady po nalocie na *Neosho*. Dlatego dopiero pod wieczór wystartowała niewielka grupa uderzeniowa. Nie mo-

gły one jednak odnaleźć wroga. Tymczasem radar lotniskowca *Lexington* wykrył je wyraźnie. Amerykanie przekonani, że naloć jest tylko kwestią czasu wysłali myśliwce na przechwycenie. W powietrzu rozgorzała krótka ale bardzo zacięta potyczka. Atakowani Japończycy, by ratować skórę musieli zrzucić do morza torpedy i bomby, lecz i tak ponieśli poważne straty. Noc rozdzieliła Fletchera i Takagiego, porachunki przełożyli oni na kolejny dzień.

8 maja z samego rana obie strony rozesłały samoloty rozpoznawcze, aby odnalazły przeciwnika. Niemal równocześnie doszło do wzajemnego wykrycia. Niewielkie pierwszeństwo przypadło jednak Amerykanom. Ich samoloty dokonały nalotu na *Shōkaku*. Drugi lotniskowiec *Zuikaku* nie został zauważony, gdyż skrywał go szkwiał deszczowy. *Shōkaku* został uszkodzony i wymagał poważnego remontu. *Zuikaku* przejął te jego maszyny, które znajdowały się w powietrzu.

Japoński samolot rozpoznawczy dostrzegł zespół Amerykanów niewiele później niż przeciwnik. Radar *Lexingtona* namierzył nadciągające wrogie maszyny w odległości około 68 mil. Myśliwcom nie udało się powstrzymać napastników. Najpoważniej oberwał *Lexington*. *Yorktown* został tylko lekko uszkodzony. Początkowo wydawało się, że *Lexington* wyjdzie obronną ręką, przez kilka godzin prowadził nawet operacje lotnicze, jednak ostatecznie doszło do potężnego wybuchu oparów benzyny lotniczej. Został dobity przez własny niszczyciel. Po południu 8 maja Chester Nimitz nakazał Fletcherowi wycofanie się z Morza Koralowego. Tymczasem *Zuikaku* poszukiwał przeciwnika jeszcze w dniu następnym, lecz bezskutecznie i również musiał powrócić do bazy.

Bitwa na Morzu Koralowym była pierwszą, w której doszło do wymiany ciosów pomiędzy lotniskowcami przeciwnika. Choć po prawdzie nie była wcale pierwszą bitwą lotniskowców. Nieszczęśliwym bohaterem takowej był bowiem brytyjski lotniskowiec *Hermes* pod Cejlonem. Tyle, że ponieważ nie posiadał on na pokładzie żadnych samolotów, starcie to miało wybitnie jednostronny przebieg. Tym razem było inaczej.

## Kampania środkowopacyficzna

Przez niemal dwa miesiące od nalotu na Pearl Harbor amerykańska Flota Pacyfiku trzymała się blisko Hawajów nie podejmując żadnych działań ofensywnych. Zasadniczym powodem takiego stanu rzeczy była konieczność osłony tego archipelagu przed potencjalną inwazją Japończyków. Samoloty Nagumo zadały Amerykanom poważne straty nie tylko w bazie marynarki ale

również na lotniskach Oahu. Gdy 7 grudnia 1941 roku niebo nad wyspą znów było puste, do obrony dysponowano najwyżej setką samolotów bojowych. Co prawda wiele maszyn było tylko uszkodzonych, ale na naprawę trzeba było czasu. Lżej pokiereszowane zapewne wróciły do służby jeszcze w grudniu. Realizowano również planowe dostawy maszyn na Hawaje z kontynentu. Ale jest wątpliwe, czy zdolano w ten sposób zebrać do końca roku więcej niż 250 maszyn, czyli mniej więcej połowę tego czym dysponowały japońskie lotniskowce atakując Pearl Harbor. Aby odnowić pełnię sił trzeba było jeszcze kilku tygodni. Pozwoliły one na zreperowanie także samolotów ciężiej uszkodzonych i dostarczenie na Oahu większych transportów maszyn z Zachodniego Wybrzeża.

Do czasu odtworzenia lotnictwa bazowego na Hawajach lotniskowce Floty Pacyfiku były jedyną nadzieją obrony w razie inwazji. I to był podstawowy powód owego braku aktywności ofensywnej ze strony Amerykanów. Na pokładach trzech okrętów (*Enterprise*, *Lexington*, *Saratoga*) znajdowało się ponad 200 samolotów, które w połączeniu z nielicznym lotnictwem bazy mogły stanąć do w miarę równej walki z lotniskowcami japońskimi. Dopiero pod koniec grudnia dołączył czwarty okręt tej klasy (*Yorktown*). Ponieważ jednak 11 stycznia 1942 roku lotniskowiec *Saratoga* został storpedowany przez japoński okręt podwodny i wyszedł z linii na kilka miesięcy, sytuacja nie od razu uległa zmianie. Wraz z poprawą obronności Oahu lotniskowce były wykorzystywane coraz elastyczniej, początkowo w operacjach konwojowych. Ostatecznie pod koniec stycznia lotnictwo bazowe wystarczająco okrzepło i nadszedł moment na podjęcie pierwszych akcji zaczepnych.

A był najwyższy czas, bo społeczeństwo amerykańskie zszokowane tym co wydarzyło się w Pearl Harbor, wręcz domagało się energicznych działań tym bardziej, że i na pozostałych frontach Alianci radzili sobie fatalnie. W tych warunkach prezydent Roosevelt i dowodzący *US Navy* admirał Ernest King naciskali na Flotę Pacyfiku, aby przedsięwziąć cokolwiek co by dobrze wypadło w prasie. Lotniskowce były jedynym narzędziem, którego użycie rokowało szansę na sukces.

Zakładano przy tym, że ponieważ Japończycy realizują ambitne plany ofensywne na zachodzie siły powietrzne pozostawione przez nich na wschodzie nie będą zbyt liczne a zatem zagrożenie z ich strony będzie niewielkie. Taktyka nagłego ataku i szybkiego odskoku gwarantowała zaś, że japońska flota nie zdąży nadpłynąć z kontratakami. Spodziewano się trzech korzyści z takiej

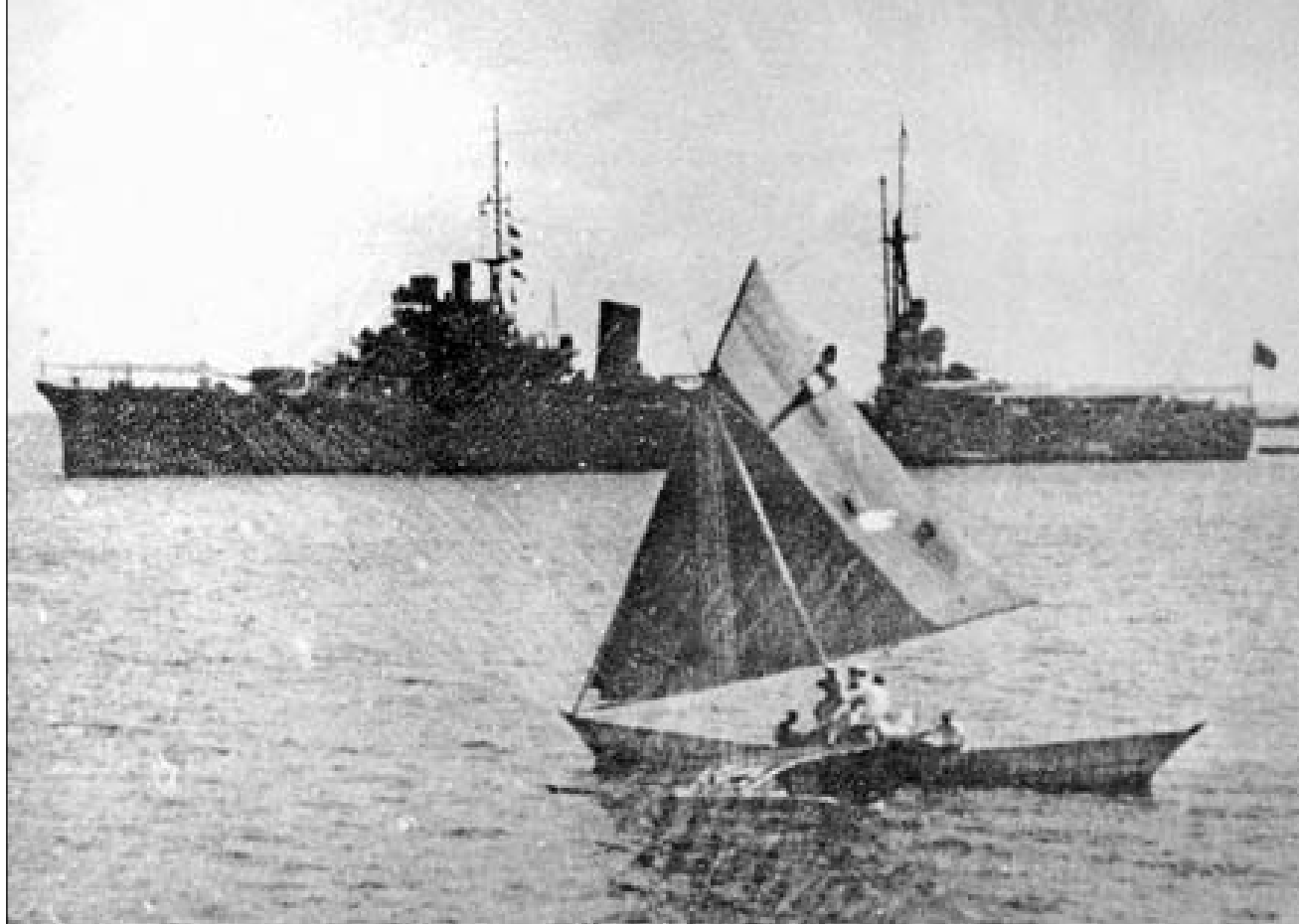
operacji. Pierwszą było uzyskanie cennych, bo niemal pionierskich doświadczeń bojowych przez lotników i marynarzy z zespołów lotniskowców. Drugą było rozpoznanie zewnętrznych rubieży obronnych Cesarstwa, stanu infrastruktury lotniczej i morskiej oraz umocnień. Japończycy w okresie międzywojennym pilnie strzegli tajemnic Karolin i Wysp Marshalla, nie miano zatem pojęcia jak w rzeczywistości wyglądał stan przygotowań wojennych na ich atolach. Gdyby znali prawdę, byłiby zapewne bardzo zdziwieni, bo Japończycy bronili dostępu do wysp mandatowych przede wszystkim z obawy, że... inni się zorientują w rzeczywistej słabości ich obrony. Krótkie rozpoznanie powietrzne oczywiście nie było w stanie dostarczyć wyczerpujących materiałów do analizy przygotowań militarnych na Wyspach Marshalla i Gilberta, ale lepsze coś niż nic. Trzecią było uzyskanie efektu propagandowego, obliczonego głównie na użytek wewnętrzny, lecz nie tylko. Stany Zjednoczone miały wreszcie pokazać, że posiadają zdolności ofensywne.

Do operacji wyznaczono dwa zespoły operacyjne. Pierwszym dowodził wiceadmirał William Halsey, a jego trzonem był lotniskowiec *Enterprise*. Drugim dowodził kontradmirał Frank Fletcher, a jego trzonem był lotniskowiec *Yorktown*. Halsey otrzymał zadanie dokonania nalotu na atole Wotje, Taroa, Maloelap i Kwajalein. Fletcher miał zaatakować Mili i Jaluit na Wyspach Marshalla i Makin na Wyspach Gilberta.

1 lutego 1942 roku z pokładu *Enterprise* rozpoczął start samoloty do ataku na Kwajalein, Roi, Wotje i Maloelap. Podjęto również akcję z morza, krążowniki ostrzelały Wotje. Straty po stronie japońskiej były symboliczne. Tego samego dnia atakował swoje cele z powietrza Fletcher.

Japońska flota szykowała przeciwdziałanie z użyciem lotniskowców. Jeszcze 1 lutego niemal natychmiast po otrzymaniu informacji o zaatakowaniu przez amerykańskie lotnictwo pokładowe atoli na Wyspach Marshalla i Gilberta wyszedł z Truk na przechwycenie doraźnie skomponowany zespół okrętów pod dowództwem wiceadmirała Nagumo. Ale Amerykanie nie zamierzali walczyć i szybko umknęli. Stało się to jasne już nazajutrz po odebraniu przez Japończyków amerykańskiego komunikatu radiowego o udanym rajdzie. Nagumo zatem zawrócił.

Pomyślny przebieg pierwszego rajdu natchnął Amerykanów do ponowienia podobnej akcji. Tym razem celem nalotu miały być atole Wake i Marcus. Podobnie jak przy operacji przeciwko Wyspom Marshalla i Gilberta także i tu głównym zadaniem było nabranie doświadczenia bojowego oraz po-



Japoński krążownik lekki (szkolny) *Katori*. Okręt flagowy 6. Floty grupującej okręty podwodne. Od zakończenia kampanii hawajskiej, aż do bitwy o Midway to właśnie one utrzymywały po stronie japońskiej ciężar walk na środkowym Pacyfiku. Siły główne Połączonej Floty zaangażowane bowiem były w działania na Dalekim Wschodzie, Oceanie Indyjskim i w Melanezji.  
Fot. „Maru Special”

prawa samopoczucia w kraju. Ale odgrywała tu pewną rolę również niepewność, jaki pożytek Japończycy sobie obiecują po niedawno opanowanym atolu Wake. Do akcji ruszył ponownie wiceadmiral Halsey z lotniskowcem *Enterprise*. 24 lutego uderzył na atol. Zarówno z powietrza, jak i z morza ostrzałem artyleryjskim. Marcus wchodziła w skład Wysp Marshalla. Na atolu tym znajdowała się baza lotnicza Japończyków. 4 marca Halsey uderzył na atol Marcus. Samoloty jednak niczego wielkiego nie dokonały. Wyspa została również zbombardowana przez amerykańskie krążowniki.

Kulminacyjnym „punktem programu” był głośny rajd na Wyspy Japońskie w kwietniu 1942 roku. Serie klęsk poniesionych przez amerykańskie siły zbrojne: Pearl Harbor, Guam, Wake, Filipiny, ugodziły mocno w dumę Amerykanów. Franklin Roosevelt musiał mieć świadomość, że część społeczeństwa jego właśnie obarcza winą za tak kompromitujące porażki pierwszego kwartału wojny. Podobnie myśleli dowódcy sił zbrojnych, którzy przecież ponosili bezpośrednią odpowiedzialność za działania wojenne. Przejście do kontrofensywy wymagało jednak czasu. Amerykańska gospodarka rozkręcała się w szybkim tempie, ale na efekty jej pracy trzeba było jeszcze poczekać. Na razie dysponowano ograniczonymi środkami. Narodziła się zatem idea zaskakującego uderzenia na stolicę Japonii – Tokio, przy użyciu lotniskowców, w stylu

przetestowanym już w czasie rajdów na Wyspy Marshalla i Gilberta.

Oczywiście nie miały on żadnego znaczenia militarnego czy gospodarczego, ale za to duże psychologiczne i polityczne. Po pierwsze byłby prestiżowym sukcesem, który podniósłby na duchu całe społeczeństwo. Po drugie unaoczniliby Amerykanom, że jego władze są zdolne do osiągania błyskotliwych sukcesów i pod ich przywództwem mogą oni być spokojni o ostateczny wynik wojny.

Tym razem Halsey prowadził 2 lotniskowce *Enterprise* i *Hornet*. Pierwotnie start miał się odbyć z odległości około 500 mil, jednak 18 kwietnia zespół amerykański wykrył radarem japońskie jednostki patrolowe. Chwilę później japoński patrolowiec pomocniczy nadał meldunek o zauważeniu przeciwnika. Postanowiono nie podejmować ryzyka dalszego zbliżenia i z odległości około 650 mil od brzegów japońskich wyrzuciła samoloty w powietrze. Nalot nastąpił około południa. Amerykańskie samoloty uderzyły na Tokio, Nagoję, Kobe i Osakę.

Przeprowadzony przez 16 bombowców średnich B-25 podpułkownika Jamesa Doolittle’a, startujących z lotniskowca *Hornet*. Amerykańska prasa była wniebowzięta, ale prawda była taka, że USA wciąż znajdowały się w strategicznej defensywie i nie widać było szans na radykalną zmianę losów wojny w najbliższym czasie. Takie akcje

były dla Japończyków jak ukąszenie komara, denerwujące i bolesne, ale nieszkodliwe i krótkotrwałe.

### Bitwa o Midway

Z perspektywy czasu Bitwa o Midway urasta do rangi przełomowej w Wojnie na Pacyfiku. Wypada jej zatem poświęcić więcej miejsca, stosownie do przypisywanej jej roli.

Rzuca się w oczy, że Cesarska Marynarka Wojenna planując posunięcia w pierwszym etapie wojny nader skromnie zaprogramowała udział najsilniejszego ramienia swej floty, czyli wielkich lotniskowców *Kidō Butai* wiceadmirala Nagumo. W zasadzie poza atakiem na Pearl Harbor oraz wspieraniem inwazji na Archipelag Bismarcka, przewidziano dla nich jedynie funkcję „odwodu naczelnego wodza”. Warto przypomnieć jakie obawy w Sztabie Generalnym Marynarki Wojennej oraz u znacznej części najwyższych oficerów flagowych wzbudziła koncepcja wysłania lotniskowców przeciw Hawajom. Obawiano się, że ich brak może mieć katastrofalne skutki dla powodzenia operacji inwazyjnych w Azji Południowo-Wschodniej, przede wszystkim na Filipinach. Admirał Yamamoto zdołał przeformować swój plan, lecz w zamian żądano pospiesznego powrotu *Kidō Butai*, tak aby zespół był pod ręką w razie kłopotów. Jednak przebieg działań wojennych zaskoczył samych Japończyków. Wsparcie lotnictwa

bazowego okazało się całkowicie wystarczające. Zdołało ono wywalczyć panowanie w powietrzu i nad Malajami i nad Filipinami, podobna sytuacja miała dotyczyć również kampanii sundajskiej.

Pod koniec stycznia 1942 roku okazało się, że główna pięść uderzeniowa japońskiej floty nie ma nic konstruktywnego do roboty. Z początkiem lutego przez chwilę wydawało się, że zadaniem godnym tej najnowocześniejszej siły mogą stać się łowy na amerykańskie lotniskowce panoszące się tu i ówdzie po centralnym Pacyfiku. Jednak szybko okazało się, że nadzieje na to są płonne. Amerykanie przyjęli bowiem taktykę „szybko uderzaj – jeszcze szybciej znikaj”, a w takich warunkach zastawienie pułapki było niemożliwe. Japończycy nie mieli zaś, w odróżnieniu od przeciwnika, dostępu do wrogich kodów i szyfrów. Postanowiono zatem przydzielać okrętom Nagumo zadania wspierające toczące się kampanie. Tak doszło do nalotów na Darwin w Australii i Tjilatjap na Jawie.

Co więcej, rozbić floty ABDA na Morzu Jawajskim, zwolniło również inne ciężkie okręty. Odtąd główne zadania cesarskiej floty sprowadzały się do eskorty przeciwpodwodnej konwojów, to zaś najskuteczniej wykonywały mniejsze okręty. Alianci nie używali nawodnych okrętów korsarskich więc lotniskowce, pancerniki i krążowniki nie były tu do niczego potrzebne. A stopień zagrożenia jaki stwarzały w 1942 roku amerykańskie okręty podwodne, ze względu na wadliwość ich torped, nie uzasadniał szerzego stosowania przeciw nim lotniskowców. Wykorzystując swobodę operacyjną większości ciężkich okrętów zorganizowano w kwietniu rajd na ocean Indyjski, który miał wesprzeć operacje w Birmie. Nie mógł on jednak odegrać większej roli, gdyż z góry założono, że będzie krótkotrwały. Po atakach na bazy na Cejlonie oraz żeglugę w Zatoce Bengalskiej Nagumo nie szukał dalej przeciwnika i wycofał się.

W końcu lutego 1942 roku dla decydentów japońskich stało się oczywiste, że niemal wszystkie cele, założone dla pierwszego etapu wojny, zostaną osiągnięte i to przed terminem. Nieuchronnie zbliżał się moment, w którym należało podjąć ostateczną decyzję, co dalej? Zarówno Sztab Generalny Marynarki Wojennej, jaki i Sztab Połączonej Floty prowadziły prace koncepcyjne już od stycznia. Po opanowaniu Archipelagu Bismarcka i północnej Papui, nikt nie miał wątpliwości, że należy zakończyć podbój Nowej Gwinei i Wysp Salomona. I to posunięcie musiało znaleźć się w planach japońskich sił zbrojnych na najbliższe miesiące. Dopiero następne posunięcia wywołały spór. Jego zaś wynik miał, jak się oka-

zało, decydujący wpływ na dalszy przebieg wojny na Pacyfiku.

Postawa armii jednoznacznie wykluczała pochód na zachód. Po opanowaniu Birmy i niezwykle wygodnych dla działań defensywnych granic na kontynencie azjatyckim, nie zamierzano tracić tego atutu uderzając na ogromne i ludne terytorium Indii. Przykład jak coś takiego mogło się skończyć miano pod ręką we wciąż trwającej wojnie w Chinach. To właśnie w tych ostatnich, wykorzystując zamknięcie drogi birmańskiej cesarska armia planowała skończyć z oporem Czang Kaj-szeka. Jak się jednak miało okazać pomimo nowych zwycięstw w bitwach i kampaniach ostateczne ich pobicie wciąż było poza zasięgiem. Zdecydował o tym przebieg wojny na Pacyfiku, który wymuszał coraz głębsze zaangażowanie się armii w Oceanii. Poza tym kierunek chiński nie miał żadnego wpływu na plany floty, która nie miała tam poważniejszych zadań.

Gdy szef Sztabu Połączonej Floty kontradmirał Ugaki Matome przedłożył w marcu 1942 roku przedstawicielom wojsk lądowych koncepcję lądowania na Cejlonie otrzymał odpowiedź, że armia nie dysponuje wystarczającymi siłami do przeprowadzenia takiej operacji. Ich reakcja była więcej niż oczywista. Yamamoto, który nie miał najwyższego zdania o swoim podwładnym zapewne z góry założył, że tak szalony pomysł polegnie, sam bowiem już obmyślał zupełnie inny scenariusz dla nowej fazy wojny.

Skoro zachód odpadł wystarczyło spojrzeć na mapę japońskich zdobyczy, aby uświadomić sobie, że istniały tak naprawdę jedynie dwa kierunki operacyjne, które rokowały dalszą poprawę strategicznego położenia Japonii w wojnie i jednocześnie znajdowały się w granicach ówczesnych japońskich możliwości. Rozpaliły one spór pomiędzy obydwoma głównymi ośrodkami planowania w cesarskiej flocie, choć jak się wydaje, z czasem co nieco wyolbrzymiony.

Sztab Generalny Marynarki Wojennej z admirałem Nagano na czele optował za skierowaniem się dalej w Melanezję, a przede wszystkim na Nową Kaledonię, Fidżi i Samoa. Sztab Połączonej Floty z admirałem Yamamoto na czele optował za skierowaniem się na Hawaje, a pierwszym krokiem miało być opanowanie atolu Midway, broniącego do nich podejścia od zachodu. Dodajmy, że oba kierunki oczywiście były również dla przeciwników Japonii. Wyjaśnia to łatwość z jaką Amerykanie byli w stanie przewidywać kolejne posunięcia wroga i to niezależnie od znajomości podstawowego kodu Cesarskiej Marynarki Wojennej, zwanego przez Amerykanów JN25,

a przez Japończyków prawdopodobnie Ro. Nie pierwszy to przypadek, że geografia determinuje posunięcia walczących stron.

Koncepcja południowopacyficzna miała tę niewątpliwą zaletę, że pozwalała wspierać kolejne operacje desantowe lotnictwem bazowym, co znacznie zmniejszało ryzyko dla lotniskowców – najważniejszej siły uderzeniowej floty. Co więcej z opanowaniem Melanezji wiązano nadzieję na znaczące utrudnienie komunikacji pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Australią. Japoński wywiad nie miał żadnych problemów z ustaleniem, że na tym małym kontynencie Alianci rozpoczęli budowę solidnej podstawy militarnej dla swych dalszych działań. Prawda na razie służących głównie wzmocnieniu australijskiej obrony, ale nie ulegało wątpliwości, że jest to teren idealny do skoncentrowania wojsk wystarczających dla podjęcia w przyszłości kontrofensywy od strony południowej. Całkowita blokada Australii była wykluczona, była ona po prostu zbyt wielka, aby można było takową skutecznie przeprowadzić. Można było jedynie wymusić na przeciwniku wydłużenie jego szlaków żeglugowych, poprzez skierowanie ich bardziej na południe Oceanu Spokojnego *via* Nowa Zelandia.

Podstawową zaletą opanowania Hawajów byłoby skokowe poprawienie strategicznego położenia Japonii w wojnie. Pod względem militarnym koncepcja środkowopacyficzna była dużo bardziej ryzykowna. Atak na Midway nie mógł bowiem liczyć na krycie powietrzne z baz lądowych. Musiał być przeprowadzony wyłącznie siłami okrętów i lotnictwa na nich stacjonującego. Dopiero usadowienie się na Midway pozwalało w dalszych operacjach realizowanych na tym kierunku korzystać z samolotów bazowych. To samo dotyczyło zaopatrzenia floty. Musiała ona przez dłuższy czas działać w dużym oddaleniu od swych portów, bazując wyłącznie na zapasach, które zabierała ze sobą w ładowniach zbiornikowców i transportowców. Co więcej uderzenie w tą stronę byłoby wykonywane pod samym nosem kwatery głównej amerykańskiej Floty Pacyfiku, która z całą pewnością nie pozwoliłaby bez żałowanej walki na wyrzucenie się z Hawajów. Ale właśnie ta spodziewana reakcja Amerykanów stanowiła w oczach twórców koncepcji jej zasadniczą zaletę.

Oba sporne kierunki działań były brane pod uwagę już przed wybuchem wojny. Pytanie brzmiało co należy zrobić najpierw. Czy zakończyć podbój Melanezji, a dopiero potem skierować się przeciw Hawajom czy też odwrotnie. Z problemem tym wiązało się również pytanie o czas, który jak wiemy, pracował zdecydowanie przeciw Japonii. A zasadniczą część owej pracy wykonywał



Japoński pokładowy samolot bombowo-torpedowy B5N, zwany w kodzie alianckim *Kate*. Najgroźniejsza broń japońskiej floty między grudniem 1941 a czerwcem 1942 roku. W owym czasie najnowocześniejsza maszyna tej klasy na świecie. Alianci mogli odczuć to boleśnie od Pearl Harbor do Midway.  
Fot. „Ships of the World”

rozpędzający się coraz szybciej przemysł Stanów Zjednoczonych Ameryki. Rozważmy zatem racje obu stron.

Nagano i jego podwładni uważali, że mniejsze ryzyko pozwoli więcej osiągnąć. Flota będzie mniej narażona na utratę dotychczas posiadanej przewagi w jednej bitwie. Spowolni się proces gromadzenia wojsk i zaopatrzenia w Australii. Istnieje również szansa, że Flota Pacyfiku uzna te rejon za wystarczająco ważne, aby zaangażować swoje lotniskowce, które, dzięki korzystaniu ze wsparcia lotnictwa z baz lądowych będzie łatwiej zniszczyć. Dopiero po zakończeniu wszystkich działań na południu, przeniesie się ciężar zainteresowań na Archipelag Hawajski i z nienaruszonymi siłami przystąpi do jego podboju. Uważano przy tym, że czasu wystarczy, zanim japońska przewaga ulegnie zniewieleniu wskutek wzmocnienia amerykańskiej floty nowymi lotniskowcami.

Yamamoto i jego współpracownicy mieli jednak inne poglądy na upływ dni. Uważali, że podjęcie ryzyka jest konieczne, bo Amerykanie umacniają nie tylko Australię, ale i same Hawaje. Siły tam koncentrowane rosną z każdym dniem. Jeśli podaruje się Stanom Zjednoczonym jeszcze więcej oddechu, to zdołają one uczynić z Wysp Hawajskich taki bastion, na którego zdobycie nie starczy już Japonii czasu, zanim nieuchronna przewaga ekonomiczna rywala da o sobie znać. Ofensywa na południu musiałaby potrwać minimum kilka miesięcy a było to dość, by Amerykanie zgro-

madzili na Hawajach taką ilość wojsk lądowych i powietrznych, że ich pobicie może okazać się już nierealne. Co więcej pierwszy element ofensywy na kierunku środkowopacyficznym – Midway, niemal gwarantował, że Flota Pacyfiku wystąpi w jego obronie swymi głównymi siłami. Przy czym stanie się to w warunkach, w których Japończycy będą dysponować przewagą na morzu i w powietrzu.

Obie strony miały zatem mocne argumenty. Pozornie mogłoby się wydawać, że Połączona Flota stała z góry na straconej pozycji w konflikcie ze swym formalnym zwierzchnikiem. Jednak przypomnijmy sobie, że jeszcze przed wybuchem wojny Yamamoto zdołał narzucić Sztabowi Generalnemu Marynarki Wojennej wprowadzenie do planów operacyjnych rajdu na Pearl Harbor. W ciągu zaś pierwszych czterech miesięcy wojny autorytet dowódcy *Rengō Kantai* (pol. Połączona Flota) wzrósł wręcz do niebotycznych rozmiarów. Yamamoto był uwielbiany przez naród. Mógł też liczyć na sympatię cesarza i jego otoczenia datującą się jeszcze z czasów jego ministerialnej kariery. Nawet armia widziała w nim wiosną 1942 roku tego, który odrodził „ducha bojowego” w zniewieściałej flocie. Choć może się to wydawać szokujące, to Nagano więcej ryzykowałby sprzeciwiając się Yamamoto niż na odwrót!

I jak zawsze w Japonii przy podobnych rozbieżnościach należało znaleźć takie wyjście z sytuacji, aby przyjmując plan jednej strony pozwolić drugiej „zachować twarz”.

Innymi słowy Połączona Flota musiała dokonać jakiejś koncesji na rzecz Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej, aby ten się ugiął. Ustępstwa były dwa. Pierwsze polegało na zaakceptowaniu równoczesnego wykonania operacji przeciw zachodnim Aleutom. Drugie polegało na podjęciu przerwanej ofensywy na południowym Pacyfiku zaraz po zakończeniu działań na centralnym. Planowano, że stanie się to w lipcu, a głównymi celami będą Nowa Kaledonia i Fidzi. Powrót na kierunek hawajski miał nastąpić w sierpniu. Choć były to założenia chyba dość optymistyczne.

Zgoda na uderzenie przeciwko Midway została udzielona 5 kwietnia 1942 roku. Jednak natychmiast rozgorzał kolejny spór o termin operacji. Połączona Flota upierała się, aby inwazja na Midway została przeprowadzona na początku czerwca. Tymczasem Sztab Generalny uważał, że należy przesunąć termin, aby zyskać trzy dodatkowe tygodnie na przygotowania logistyczne oraz powrót okrętów wysyłanych w maju do akcji przeciw Port Moresby. Chodziło przede wszystkim o uzupełnienia dla lotnictwa pokładowego, które w trakcie dotychczasowych operacji poniosło mimo wszystko znaczne straty w sprzęcie i miało stany znacznie niższe niż zakładał etat. Yamamoto był tak zapatrzon na słuszność samej idei, że nie chciał zgodzić się na żadne opóźnienia. Być może obawiał się, że przesuwanie operacji może dać naczelnemu dowództwu floty jakąś okazję do zmiany już przyjętych planów operacyjnych. Ale nie można również wykluczyć, że Yamamoto, ogarnięty słusznym strachem przed upływem czasu i rosnącymi mocami amerykańskiej gospodarki, w tym kluczowym momencie jednak ją przecenił. Uznał, że w sytuacji Japonii nawet kilka tygodni to wieczność.

Jest jednak także bardziej racjonalna możliwość wyjaśnienia uporu Połączonej Floty względem terminu operacji. Akceptacja Nagano dla kierunku środkowopacyficznego dotyczyła na razie jedynie Midway. Tymczasem Yamamoto nie zamierzał się ograniczać do zajęcia przyczółka i chciał pójść za ciosem. Opanowanie Archipelagu Hawajskiego wymagało czasu na przeprowadzenie co najmniej kilku kolejnych operacji desantowych. Samo Midway nie mogło wystarczyć, aby uderzyć w serce amerykańskich sił zbrojnych na Pacyfiku – wyspę Oahu. Garnizon hawajski wzmacniano nieustannie, z każdym tygodniem było tam więcej żołnierzy, samolotów, dział oraz wszelkiego innego sprzętu i zaopatrzenia. Nawet uzyskanie całkowitego panowania na morzu nie dawało pewności, czy wystarczy czasu na zakończenie podboju, zanim nowa amerykańska flota nie przybędzie z pomocą. Być



może brał też pod uwagę możliwość, że Flota Pacyfiku pomimo wszystko nie wystąpi od razu pod Midway i trzeba będzie ją zniszczyć dopiero w kolejnej operacji.

Szef Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej wydał oficjalny rozkaz Połączonej Flocie wykonania operacji przeciw Midway i zachodnim Aleutom dopiero 5 maja 1942 roku. Jednak było to tylko formalne potwierdzenie znacznie wcześniejszych uzgodnień.

Z powyższych rozważań wynika, że Japończycy zamierzali prowadzić działania i na południowym i na centralnym Pacyfiku naprzemiennie. Kierując wzmożony nacisk raz w jednym, raz w drugim kierunku. A były to bardzo oddalone od siebie obszary operacyjne. Gdyby mimo to zdołali utrzymać za każdym razem koncentrację głównych sił Połączonej Floty, być może przebieg późniejszych walk wyglądałby inaczej. Jednak jak się okazało było to niezmiernie trudne. A jakby tego było mało, wprowadzono do planów operacyjnych dodatkowo kierunek północny – Aleuty. I to do wykonania równocześnie z operacją midwayską!

Kluczem do zrozumienia dlaczego doszło do bitwy o Midway jest sytuacja geopolityczna, gospodarcza i militarna Japonii wiosną 1942 roku. A podstawową kwestią – odpowiedź na pytanie: w jaki sposób Cesarstwo może zawrzeć korzystny pokój ze Stanami Zjednoczonymi?

Z całą pewnością Imperium Wschodzącego Słońca nie było w stanie zmusić Ameryki do kapitulacji. Bowiem jedynym na to sposobem byłaby okupacja terytorium USA i podyktowanie warunków pokoju w Waszyngtonie. Japonia nie była do tego zdolna, ani demograficznie, ani ekonomicznie, ani militarnie. I wiedzieli o tym nawet jej najbardziej fanatyczni i nieprzejednani wojskowi czy politycy. Posiadała dużo mniej ludności niż Stany Zjednoczone, miała wielokrotnie słabiej rozwinięte możliwości produkcyjne, a co za tym idzie nie była w stanie wystawić dostatecznej ilości środków walki, aby inwazja na kontynent amerykański mogła rokować jakiegokolwiek szanse powodzenia.

Skoro nie można zmusić rywala do kapitulacji, to jedynym wyjściem, aby skłonić go do zawarcia pokoju na dogodnych dla siebie warunkach jest uczynienie wojny dla niego nieopłacalną. Pojęcie opłacalności ma zaś charakter złożony i subiektywny. Złożoność ta polega na tym, że może ona dotyczyć wielu kwestii, jak: straty demograficzne, koszty materialne, utracone możliwości, rozterki moralne, aby wymienić tylko te najistotniejsze. W odniesieniu do strat demograficznych pytanie stawiane sobie przez dany kraj brzmi: jak wielu zabitych i rannych jesteśmy w stanie zaakcepto-

wać, aby odnieść zwycięstwo? W odniesieniu do kosztów materialnych pytanie brzmi: jak wielkie nakłady jesteśmy gotowi ponieść dla wygranej? W odniesieniu do utraconych możliwości pytanie stawiane to: z czego jesteśmy gotowi zrezygnować, aby pokonać wroga? W odniesieniu do rozterek moralnych pytanie przyjmuje kształt: jak daleko jesteśmy gotowi się posunąć i po jakie środki sięgnąć, aby tryumf należał do nas?

Jak podpowiada nam historia Stanów Zjednoczonych opłacalność prowadzenia wojny ma dla tego kraju wielkie znaczenie. Wojna Wietnamska z lat 1964-1973 zakończyła się klęską, bo obawiano się z jednej strony konfliktu nuklearnego i wynikającej z niego wielkiej liczby ofiar (to uniemożliwiało radykalną rozprawę z Wietnamem Północnym – strach przez zaangażowaniem się ZSRR), z drugiej zaś część społeczeństwa, raczej mniejszość ale za to głośnie i medialna, uważała ją za niemoralną i prowadzoną w niesłusznej sprawie. Przy czym ku uciesze bloku komunistycznego potrafiła ona skutecznie narzucić ten pogląd „milczącej większości” a w konsekwencji władzom federalnym. Mamy tu zatem dowód, że Amerykanie mogli odpuścić, jeśli uznali konflikt za nieopłacalny pod względem ponoszonych strat (szereko rozumianych). Z drugiej strony wycofanie się z katastrofy wietnamskiej rozwiązało wówczas ręce Stanom Zjednoczonym i pozwoliło dekadę później rzucić wyzwanie Związkowi Radzieckiemu na polu ekonomicznym i technologicznym, na których ten ostatni był bez żadnych szans. Symbolem tego wyzwania był program tzw. Gwiezdnych Wojen, ogłoszony przez prezydenta Ronalda Reagana. To zaś uzmysławia nam, znaczenie kosztu utraconych możliwości. Jednak była to już inna epoka.

Na podobnej zasadzie udało się przecież Japonii wygrywać wojny z Chinami w latach 1894-1895 i Rosją w latach 1904-1905. Żadne z tych państw nie zostało zmiażdżone, choć oba poniosły liczne i kompromitujące klęski militarne. Zarówno Chiny, jak i Rosję skłoniła do zawarcia pokoju kwestia całkowitej nieopłacalności konfliktu z Japonią, który powodował tylko narastanie fermentu wewnętrznego i wręcz groził przewrotem politycznym. Potencjał tych państw przekraczał jednak znacznie to co Kraj Kwitnącej Wiśni mógł w długiej perspektywie wystawić do boju. I choć japońska opinia publiczna oburzała się na „niepełne” wykorzystanie tych zwycięstw, to przenikliwi politycy i wojskowi z cesarzem Mutsu-hito na czele zdawali sobie sprawę jak wiele kosztowały kraj te tryumfy i jak niewiele brakowało do katastrofy w przypadku dalszego przedłużania się walk.

Wracając zaś do tematu, jest mało prawdopodobne by Amerykanie odpuścili Japończykom. Zresztą nawet Wietnamczycy czekali na to aż 9 lat! Pomimo tego, uczynienie wojny nieopłacalną dla przeciwnika było jedyną, choć nikłą szansą Japonii. Potrzeba było jednak na to nade wszystko czasu, bardzo długiego czasu lub radykalnej zmiany w sytuacji międzynarodowej, której efektem byłaby konieczność skoncentrowania całej potęgi Stanów Zjednoczonych na innym ważniejszym celu.

W związku z tym Japończycy bardzo liczyli na sukces Niemiec i Włoch w Europie. I to wcale nie z miłości do faszyzmu ale z jak najbardziej pragmatycznego własnego mocarstwowego interesu. Gdyby udało się europejskiej Osi pokonać Związek Radziecki, Amerykanie stanęliby przed trudnym wyborem. Jeśli pozwoliliby Hitlerowi na spokojne wykorzystywanie zasobów wszystkich podbitych krajów, to w ciągu dosłownie kilku lat, III Rzesza mogłaby wyrosnąć na przeciwnika o porównywalnym z USA potencjale przemysłowym i technicznym. Przemawiałyby za tym możliwości produkcyjne, infrastrukturalne i surowcowe Europy i Afryki Północnej, lecz również niezwykle wysoki poziom wiedzy technicznej (owe współczesne *know-how*) i zdolności organizacyjnych, prezentowanych przez Niemców. Gdyby do tego doszło, być może rewizja polityki względem Japonii mogłaby okazać się konieczna. Analogii nie trzeba szukać daleko. Tak przecież stało się w latach pięćdziesiątych, gdy Wojna Koreańska skłoniła Amerykanów do radykalnej zmiany ich polityki względem okupowanej Japonii. Wobec perspektywy długotrwałej rywalizacji ze Związkiem Radzieckim Japończycy stali się ważnym i potrzebnym sojusznikiem a powojenne porachunki przestawały odgrywać rolę. Nie inaczej potoczyły się też losy Niemiec i Włoch po zakończeniu II wojny światowej.

Poza tym wbrew całej propagandzie, amerykańskie „interesy” w Chinach czy na Dalekim Wschodzie miały w latach 1900-1945 charakter bardziej wirtualny i życzeniowy niż realny i wymierny. Zupełnie inaczej było z Europą, najważniejszym partnerem gospodarczym Stanów Zjednoczonych. Faszystowski kontynent byłby równoznaczny z wyparciem stamtąd interesów amerykańskich i to jak najbardziej rzeczywistych i materialnych.

Japonia mogła co prawda w każdej chwili zaproponować Stanom Zjednoczonym pokój, rzecz jednak w tym, aby te ową ofertę przyjęły i to na strawnych warunkach. Żeby tak się stało Amerykanie musieliby uznać, że taki układ jest dla nich korzystniejszy niż perspektywa długotrwałej drogi



Japoński lotniskowiec *Kaga* – najpotężniejsza jednostka tej klasy w Japońskiej Marynarce Wojennej.

Fot. „Maru Special”

wojennej. A pamiętajmy w tym miejscu, że na jej końcu zwycięstwo USA rysowało się jako niemal przesądzone. Tak, czy owak, Japończycy musieli dążyć do maksymalnego wywindowania ceny amerykańskiego zwycięstwa i maksymalnego wydłużenie czasu potrzebnego do jego odniesienia. Na tym musiała polegać ich strategia wojenna i nikt nie nadzieje na sukces.

Najskuteczniej można było ją realizować w warunkach militarnego panowania na Oceanie Spokojnym, na wodzie i w powietrzu. Raz oddane przez Amerykanów byłoby dla nich trudne do odzyskania. Oczywiście najlepszym gwarantem takiego panowania byłoby osiągnięcie przez flotę japońską wyraźnej przewagi nad flotą amerykańską, im większej, tym trwalszej i bezpieczniejszej.

Aby osiągnąć przewagę, należy wyeliminować taką liczbę okrętów przeciwnika, aby stan marynarki własnej przewyższył stan marynarki wroga. Jednak jeśli wróg posiada większy potencjał gospodarczy to utrzymanie przewagi może okazać się znacznie trudniejsze. Należy bowiem sukcesywnie niszczyć co najmniej tyle jego okrętów, ile zdoła on wprowadzić do służby.

W odniesieniu do sytuacji Japonii w wojnie na Pacyfiku brzmi to niemal nierealnie, jeśli uświadomić sobie skalę amerykańskiej produkcji stoczniowej w okresie II wojny światowej. Ale już dużo sensowniej, gdy ograniczymy powyższy warunek tylko do jednej klasy okrętów – lotniskow-

ców, bez których żadna ze stron nie mogła nawet marzyć o pokonaniu rywala. W latach czterdziestych XX wieku strategiczne panowanie na morzu nie mogło już bowiem zostać osiągnięte bez równoczesnego panowania w powietrzu. Rozległość Oceanu Spokojnego powodowała jednak, że lotnictwo bazujące na lądzie było niezdolne do zapewnienia wystarczającego wsparcia operacjom desantowym.

Od początku wojny Japończykom udało się utrzymywać przewagę nad Amerykanami w klasie lotniskowców. Gdy rozpoczynali wojnę wzajemny stosunek liczby tych okrętów wynosił 10 do 8 na korzyść Japonii. Do bitwy na Morzu Koralowym, po wejściu do służby *Shōhō*, podniósł się na 11 do 9. Do bitwy o Midway stosunek ten był nawet jeszcze korzystniejszy bo wynosił 12 do 8, po wejściu do służby *Junyō* i *Unyō*. Od początku wojny Japończycy utracili tylko jeden lotniskowiec, ale aż 3 nowe zasilili ich flotę. Amerykanie również utracili jeden lotniskowiec (*Lexington*) i tylko jeden nowy wsparł ich flotę ( eskortowy *Charger*), choć budowa wielu była już na ukończeniu.

Wydaje się zresztą, że sztabowcy japońscy po Bitwie na Morzu Koralowym szacowali ilość dyspozycyjnych amerykańskich lotniskowców na nie więcej niż 6. *Lexington* został zatopiony a *Yorktown*, został co najmniej poważnie uszkodzony przez lotnictwo pokładowe w czasie wspomnianej bitwy, zaś *Saratoga* była storpedowana przez okręt podwodny i najprawdopodobniej za-

topiona. Przy czym z pozostałej szóstki przynajmniej trzy okręty musiały przebywać na Atlantyku (tym bardziej, że *Ranger*, *Long Island* i *Charger* kiepsko nadawały się do innych operacji niż eskortowe i szkoleniowe). Gdy domykano plan w kwietniu 1942 roku nie znano oczywiście rezultatów Bitwy na Morzu Koralowym. Ale zapewne wywiad bez większych problemów ustalił, że *Wasp* i *Ranger* znajdowały się wówczas na wodach europejskich. Wiedzano również, że co najmniej jeden z lotniskowców Nimitza przebywa na wodach na wschód od Australii. Tym samym trafnie, choć nieco przez przypadek, szacowali maksymalną ilość lotniskowców zdolnych do oporu pod Midway na nie więcej niż 3. Jednak nie ulegało wątpliwości, że stocznie amerykańskie pracują pełną parą i jest tylko kwestią miesięcy, gdy przewaga ta zacznie topnieć aż zniknie całkowicie, a później będzie już tylko gorzej.

Należało zatem jak najszybciej zatopić lotniskowce przeciwnika, aby po wejściu do służby jego nowych okrętów lotniczych wciąż dysponować bezpieczną przewagą. Problem w tym, że Amerykanie po lekcji otrzymanej w Pearl Harbor stali się dużo mniej lekkomyślni i mieli pełną świadomość znaczenia swych lotniskowców. Najlepszym tego dowodem były ich rajdy na Mikronezję z lutego 1942 roku, gdy po jednodniowych wypadach Amerykanie natychmiast się wycofywali. Aby przechwycić tak działającego przeciwnika trzeba by znać

jego plany z odpowiednim wyprzedzeniem a na to Japończycy liczyć nie mogli. Aby zatem wywabić amerykańskie lotniskowce do bitwy należało rzucić naprawdę sutą przynętę. Innymi słowy Japończycy musieli uderzyć w takie miejsce, którego Amerykanie nie mogliby oddać bez twardej walki. Z drugiej strony nie mogło to być miejsce, w którym amerykańska flota mogła otrzymać duże wsparcie ze strony lotnictwa z baz lądowych, gdyż pozbawiłoby to Japończyków przewagi w powietrzu, utrzymywanej dzięki własnym lotniskowcom i lotnictwu pokładowemu. Szczegrze powiedziałem najlepszym takim miejscem już na pierwszy rzut oka na mapę był atol Midway.

Tak się też składało, że był on idealnym punktem startowym do sukcesywnego podboju Hawajów, posuwając się wzdłuż archipelagu z północnego zachodu na południowy wschód. Zdobycie zaś tego archipelagu mogłoby wręcz horrendalnie podnieść amerykańskie koszty dalszego prowadzenia wojny pozbawiając Amerykanów znakomicie położonej bazy morskiej w Pearl Harbor, budowanej przez długie lata, olbrzymim nakładem sił i środków. Za odbicie Wysp Hawajskich Stany Zjednoczone musiałyby zapłacić niezmiernie wysoką cenę i to pod każdym względem.

Jeśli weźmiemy to wszystko pod uwagę, przestaje dziwić niezwykle wycucie Amerykanów. Gdy tylko zorientowali się, że Japończycy szykują poważniejszą operację floty natychmiast zaczęli podejrzewać iż chodzi o Midway, reszta była już tylko konsekwencją.

Jak z powyższej analizy wynika, z operacją midwayską Japończycy wiązali nadzieje na osiągnięcie dwóch celów: zajęcia Midway i zatopienia spieszących atolowi z pomocą amerykańskich lotniskowców. Przy czym ten ostatni miał charakter priorytetowy i jego osiągnięciu miały zostać podporządkowane wszelkie działania floty. Zadanie likwidacji najpoważniejszej siły Floty Pacyfiku spocząć miało na dużych lotniskowcach wiceadmirała Nagumo Chūichi. Z kolei opanowanie atolu miało dać Japończykom trzy korzyści. Doraźnie, pozwalało na rozszerzenie zasięgu rozpoznania powietrznego na rejon Hawajów, a tym samym na lepszą orientację w ruchach Floty Pacyfiku. Dalekosiężnie, dawało Japończykom wysuniętą bazę polową do dalszego pochodu wzdłuż Archipelagu Hawajskiego. Po wпадnięciu Midway w ręce Cesarstwa, samoloty bazowe mogły, w oparciu o tamtejsze lotnisko, wspierać kolejne operacje floty, a przystań mogła dać prowizoryczne oparcie dla tych okrętów Połączonej Floty, które doznałyby uszkodzeń lub potrzebowałyby zaopatrzenia. Wreszcie usadowienie się Japończy-

ków na Midway oznaczało, że Amerykanie zostaną zmuszeni do skoncentrowania w obronie Hawajów przytłaczającej większości dostępnych na Oceanie Spokojnym sił morskich i powietrznych odcinając inne fronty, przede wszystkim zaś Melanezję. To zaś ułatwiłoby ekspansję japońską także na tym kierunku.

Na genezę bitwy o Midway miała jednak znaczący wpływ także druga strona konfliktu. Dzięki osiągnięciom swoich deszyfrantów Amerykanie orientowali się coraz lepiej w zamierzeniach strony japońskiej. Na Hawajach, w strukturze Floty Pacyfiku, działało Biuro Wywiadu Bojowego Marynarki Wojennej (ang. *Navy Combat Intelligence Office*) zwane potocznie „Hypo”. Na czele tej instytucji stał komandor Joseph Rochefort, który kierował pracami nad odczytaniem kodu Cesarskiej Marynarki Wojennej, znanym jako JN25. 12 maja zostało potwierdzone, że japońskim celem będzie Midway.

Czas nagiął a wszystkie amerykańskie lotniskowce znajdowały się na południowym Pacyfiku, związane z niedawno rozegraną Bitwą na Morzu Koralowym. Zastawiona tam pułapka nie wypaliła, jednak teraz pod Midway okazja znów się pojawiała. Nimitz się nie wahał, do walki miał zamiar wystawić wszystko co miał najlepszego.

Kwestię uderzenia na Midway postawił przed Japońską Marynarką Wojenną admirał Yamamoto Isoroku. Wybór tego atolu jako kolejnego etapu japońskiej ekspansji był niezwykle przemyślany i doskonale wybrany. Uderzenie w to miejsce dawało Japończykom szansę na osiągnięcie najdalej idących korzyści na jakie mogli liczyć w tej fazie konfliktu z USA. Stwierdzenie to może na pierwszy rzut oka szokować, skoro wiemy jak Bitwa o Midway się skończyła, lecz należy pamiętać, że czym innym jest wybór właściwego celu a czym innym jest jego osiągnięcie!

Gdyby po spodziewanym triumfie w bitwie powietrzno-morskiej pod Midway, nie złamano woli walki u Amerykanów, co było niemal pewne, zdobyty przyczółek pozwalał na kontynuację hawajskiej ofensywy. Przy czym w znacznie korzystniejszych dla Japonii warunkach niż to miałyby miejsce w toku inwazji na Midway. Należy jednak podkreślić, że samo opanowanie Midway w żadnym razie nie przesądzało losu Hawajów. Uczyniłoby jedynie ich podbój realnym.

Zakończenie podboju Azji Południowo-Wschodniej oraz pokazowe uderzenia lotniskowców na Australię i Cejlon, otwierały przed flotą japońską możliwość skierowania sił na inne kierunki. Jednak pięciomiesięczne, niemal nieprzerwane sukcesy prze-

wróciły w głowie japońskim sztabowcom. Skutkiem tego było przyjęcie założenia, że cesarska marynarka jest w stanie prowadzić równoczesne operacje ofensywne na aż trzech, bardzo od siebie oddalonych frontach! Na południowym Pacyfiku, celem całkowitego opanowania Nowej Gwiney, z największym jej ośrodkiem – Port Moresby, oraz Wysp Salomona. Z perspektywą dalszego pochodu na Nowe Hebrydy, Samoa i Fidżi a kiedyś może i Australię. Na centralnym Pacyfiku, celem opanowania Midway. Z wizją dalszego pochodu wzdłuż archipelagu Hawajów. I na północnym Pacyfiku, celem opanowania zachodnich Aleutów. Bez dalszych perspektyw.

Wszystkie powyższe operacje miały być wykonywane w tak napiętym harmonogramie, że siłom skierowanym na jeden kierunek trudno było wesprzeć którykolwiek z pozostałych. Co więcej uznano, że uderzenie na Aleuty może odbywać się równocześnie z akcją przeciw Midway. Pierwszy poważny japoński błąd w bitwie o Midway został popełniony już na szczęblu planowania strategicznego, daleko wcześniej niż obie pacyficzne potęgi wyruszyły z baz, by zmierzyć się w długo wyczekiwanym boju. Błędem tym był kierunek aleucki.

Połączona Flota wystawiła do akcji pod Midway m.in. 6 lotniskowców, 3 pancerniki, 4 krążowniki liniowe, 10 krążowników ciężkich i 4 krążowniki lekkie. W operacji tej główna rola przypadła Zespołowi Uderzeniowemu wiceadmirała Nagumo, grupującemu wielkie lotniskowce *Akagi*, *Kaga*, *Hiryū* i *Sōryū*. Otrzymał on do wykonania trzy zadania. Po pierwsze, miał wyprowadzić uderzenie na atol. Jego celem było wyeliminowanie wrogiego lotnictwa, zniszczenie instalacji obronnych oraz zatopienie okrętów znajdujących się w pobliżu atolu. Po drugie, miał zniszczyć wrogie lotniskowce przeciwnika, które znalazłyby się pod Midway. Zadanie to należy uznać za priorytetowe. Zasadniczo zakładano, że przejście do jego wykonania nastąpi dopiero po zneutralizowaniu amerykańskiego lotnictwa bazowego, gdyż wówczas Zespół Uderzeniowy uzyskiwał pełną swobodę manewru. Jednak należy podkreślić, że plan nie wykluczył całkowicie napotkania amerykańskich okrętów przed wyprowadzeniem uderzenia na Midway. W razie natknięcia się na nie, najważniejszą misją Nagumo byłoby zniszczenie nieprzyjaciela. Po trzecie, ostatnim zleceniem było przerzucenie na Midway grupy samolotów myśliwskich jako powietrznego garnizonu atolu, gdy tylko pas startowy na Midway zostanie ponownie oddany do użytku.

Zespół Inwazyjny otrzymał on dwa zadania. Przed desantem na Midway planowa-



Japoński lotniskowiec *Hiryū* – do końca rozpaczliwie walczący o zmianę losów bitwy o Midway.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

no zająć wyspę Kure. Zamierzano założyć na niej bazę wodnosamolotów. Stacjonujące tam maszyny miały zapewnić, jeszcze w trakcie trwania bitwy, wzmocnienie rozpoznania powietrznego oraz wsparcie dla wojsk walczących na Midway. Zaś po jej zakończeniu wspierać obronę atolu na wypadek kontrataku Floty Pacyfiku. Jednak zasadniczą misją Zespołu Inwazyjnego było opanowanie Midway. Wojska desantowe miały zająć atol 6 czerwca, a następnie jak najszybciej doprowadzić lotnisko do stanu używalności, aby mogły na nim wylądować japońskie samoloty. Następnie należało uruchomić przystań w lagunie, tak aby była ona zdolna do obsługi 12 miniaturowych okrętów podwodnych i 5 kutrów torpedowych, które miały stanowić morski garnizon Midway.

Zespołem Odwodowym dowodził osobiście naczelny dowódca Połączonej Floty admirał Yamamoto Isoroku. Teoretycznie miał on stanowić odwód dla pozostałych zespołów operacyjnych. Jednak szczerze powiedziawszy dość trudno powiedzieć jak Japończycy wyobrażali sobie wsparcie z jego strony. Wyodrębniono również zespół okrętów podwodnych.

Wodzem całości amerykańskich sił przeznaczonych do obrony Midway był admirał Chester Nimitz. Jednak główną rolę odgrywał zespół okrętów kontradmirała Franka Fletchera, w skład którego wchodziły m.in. 3 lotniskowce, 7 krążowników ciężkich i 1 krążownik lekki.

Przed Garnizonom Midway-Kure postawiono cztery zadania. Po pierwsze, miał zadbać o jak najwcześniejsze wykrycie

nadciągającej floty cesarskiej. Po drugie, miał uderzyć na nią siłami lotnictwa bazowego. Po trzecie, miał bronić przestrzeni powietrznej nad Midway celem zminimalizowania zniszczeń ze strony wrogiego lotnictwa. Po czwarte, w razie niepowodzenia w bitwie powietrzno-morskiej, garnizon miał stawić czoło japońskiej inwazji na Midway.

Podstawowym zadaniem okrętów podwodnych miało być dostarczanie informacji o ruchach japońskiej floty na wodach otaczających Midway oraz jej atakowanie.

Zespołem Uderzeniowym dowodził kontradmirał Frank Fletcher. Jego trzoznem były lotniskowce *Yorktown*, *Enterprise* i *Hornet*. Miały one odegrać główną rolę w bitwie. Podstawowym zadaniem zespołu było zniszczenie swojego japońskiego odpowiednika. Dopiero po jego wykonaniu mógł on przejść do likwidowania pozostałych zgrupowań wroga. Od Zespołu Uderzeniowego zależał los bitwy. W razie jego klęski upadek Midway byłby wyłącznie kwestią czasu.

28 maja 1942 roku (Tokio – 29 maja) jako pierwszy wypłynął 16. Zespół Operacyjny kontradmirała Raymonda Spruance'a. Dopiero 30 maja (Tokio – 31 maja) wypłynął 17. Zespół Operacyjny kontradmirała Franka Fletchera, któremu przypadało dowodzenie w morzu całą trójką lotniskowców i ich osłoną. Oba amerykańskie zespoły operacyjne połączyły się 2 czerwca (Tokio – 3 czerwca). 3 czerwca amerykański zespół zajął pozycję wyczekiwania w odległości około 260 mil na północny wschód od tego atolu.

3 czerwca 1942 roku o godz. 09:04 odebrano na Midway meldunek z samolotu rozpoznawczego. Stało się oczywiste, że Japończycy nadciągają. Garnizon na Midway zareagował na dane swoich zwiadowców natychmiast. Wysłano bombowce, które zaatakowały nieskutecznie japońskie okręty rozpoczynając bitwę. Na wiadomość o pojawieniu się floty japońskiej kontradmirał Fletcher postanowił zbliżyć się do Midway. W nocy 4 czerwca ustawił oba amerykańskie zespoły operacyjne w odległości około 200 mil na północny wschód od atolu w oczekiwaniu na informację o japońskich lotniskowcach.

Pomimo że Amerykanie oczekiwali przeciwnika i prowadzili rozległe rozpoznanie powietrzne, *Kidō Butai* zdołał podejść pod Midway nie wykryty. Tuż przed świtem 4 czerwca 1942 roku z pokładu jego lotniskowców rozpoczął się start samolotów do ataku na atol. Nieco wcześniej wysłano również samoloty rozpoznawcze na poszukiwanie lotniskowców *US Navy*. Nagumo wysłał jedynie część posiadanych sił powietrznych, pozostawiając odwód na wypadek wykrycia nieprzyjacielskich okrętów. Nalot okazał się niepełnym sukcesem i konieczne było jego powtórzenie nim ruszy desant. Tymczasem wciąż nie było wieści z rozpoznania o wykryciu amerykańskiej floty. Nagumo nakazał więc przebrojenie maszyn odwodowych, które zamierzał wysłać jako drugą falę ataku na Midway. Jednak niedługo później nadszedł meldunek z rozpoznania o dostrzeżeniu amerykańskich okrętów. Nagumo zdecydował o ponownym przebrojeniu i zaatakowaniu

wykrytego przeciwnika. Długo jednak rekonesans nie zawiadamiał o obecności lotniskowców w amerykańskim zespole i japoński dowódca wahał się z decyzją. Gdy w końcu otrzymał potwierdzenie najgorszych obaw popełnił swój największy błąd zawieszając wyrzucenie samolotów uderzeniowych do czasu sprowadzenia na pokłady maszyn powracających z Midway.

Amerykanie wykryli położenie *Kidō Butai* niedługo przed japońskim nalotem na Midway. Jako pierwsze uderzyły samoloty z atolu. Ich pięć kolejnych fal przypuściło nieskuteczny atak okupiony ogromnymi stratami. Podobny los spotkał trzy następne fale złożone z samolotów torpedowych z lotniskowców Fletchera. Walka z tymi ostatnimi na tyle jednak zaabsorbowała japońskie myśliwce, że otwarła się droga do ataku dla pokładowych bombowców nurkujących.

Tymczasem kończono przygotowania do kontruderzenia na amerykańskie lotniskowce, gdy w japońskim zespole rozpętało się piekło. Przełom w bitwie zapewniły bombowce nurkujące z lotniskowców *Enterprise* i *Yorktown*. Zatopiły one trzy japońskie lotniskowce *Akagi*, *Kaga* i *Sōryū*. Jedynym ocalałym lotniskowcem był *Hiryū*. Walka nie została jednak doprowadzona do końca. Ruch należał do Japończyków. Ocalały okręt lotniczy wysłał dwie fale samolotów przeciw zespołowi Fletchera. Uszkodziły one ciężko lotniskowiec *Yorktown*, który został następnie dobity przez japoński okręt podwodny. Fletcher również nie odpuszczał i gdy *Hiryū* właśnie kończył przygotowania do wysłania trzeciej fali ataku, amerykańskie bombowce przypuściły szturm, który zakończył się zatopieniem cesarskiego lotniskowca, w praktyce unicestwiając trzon zespołu Nagumo. Japończycy liczyli jeszcze

na błąd wroga szykując się do nocnej bitwy przy użyciu torped i artylerii, lecz Amerykanie nie dali się na to złapać. Yamamoto był zmuszony nakazać odwrót.

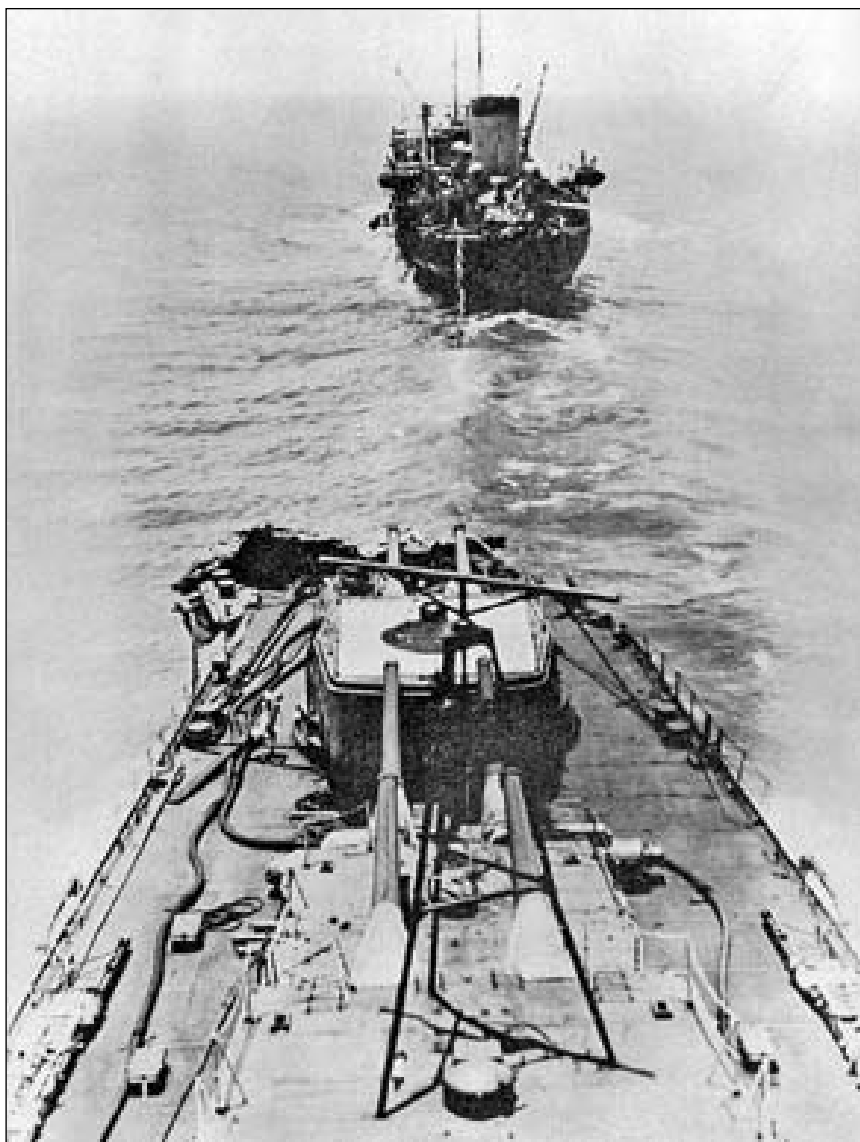
5 czerwca 1942 roku był najbardziej ponurym dniem w dziejach Japońskiej Marynarki Wojennej. Zdarzały się co prawda Flocie Wschodzącego Słońca odwroty taktyczne, jakichś drobnych i drugoplanowych sił, ale jak dotąd nigdy nie spotkało to sił głównych Połączonej Floty. Dla ludzi wychowanych na samurajskim etosie i kodeksu *Bushidō*, każdy odwrót, nawet najmniejszy, powodował uczucie wstydu i wyrzuty sumienia, w natężeniu trudnym do pojęcia dla „ludzi zachodu”. A skala tej rejterady była ogromna, zatem i upokorzenie było nie mniejsze.

Tymczasem Amerykanie przeszli do fazy pościgu. Był on jednak prowadzony mało zdecydowanie i udało się im ostatecznie zatopić jeszcze tylko krążownik ciężki *Mikuma* oraz uszkodzono inny okręt tej klasy. 6 czerwca Nimitz uznał, że kontynuacja pościgu nie rokuje dalszych sukcesów i zakończył bitwę.

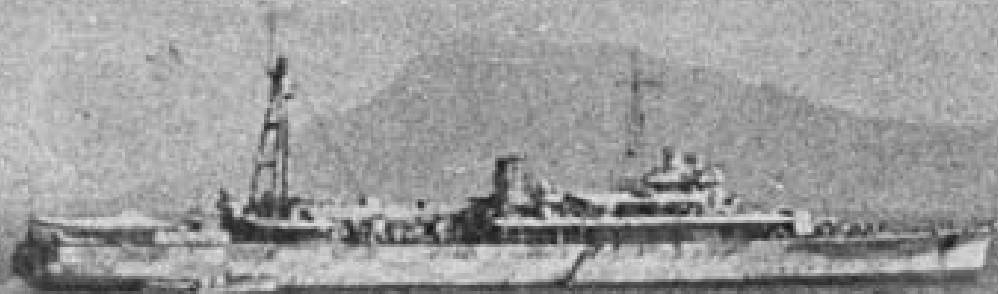
### Podsumowanie

Sukcesy japońskiego oręża w pierwszym półroczu Wojny na Pacyfiku były ogromne i wręcz zaskakujące. Pod względem zajętych obszarów Imperium Wschodzącego Słońca przewyższyło znacznie swego niemieckiego sojusznika. W czerwcu 1942 roku jego granice rozciągały się od Birmy na zachodzie do Wysp Gilberta na wschodzie i od Aleutów na północy do Wysp Salomona na południu. Jednak choć zadano Aliantom poważne straty, nie zdołano złamać ich sił zbrojnych. Japońska Marynarka Wojenna nie wykorzystwała ani rajdu na Oceanie Indyjskim do zniszczenia brytyjskiej Floty Wschodniej, ani Bitwy na Morzu Koralowym dla pognębienia amerykańskiej Floty Pacyfiku. Tymczasem warunkiem powodzenia japońskiej strategii wojennej było zniszczenie wrogich lotniskowców i opanowanie Hawajów. Bitwa o Midway miała tu przełomowe znaczenie. Jej najistotniejszym efektem było zatopienie 4 wielkich cesarskich lotniskowców, które stanowiły o względnej przewadze Japonii na Oceanie Spokojnym. Rozmiar tej klęski miał daleko idące skutki dla dalszego przebiegu konfliktu. Japończycy co prawda nie planowali jeszcze przechodzić do obrony, lecz Amerykanie nie zamierzali dać im czasu na przygotowanie kolejnej ofensywy. Sami rozpoczęli kontratak lądując w sierpniu 1942 roku na Guadalcanalu, gdzie przez kolejne pół roku miała rozegrać się batalia o przejęcie inicjatywy. To już jednak temat na inną opowieść.

Japoński krążownik ciężki *Mogami* holowany po ciężkich uszkodzeniach doznanych pod Midway. Dość symboliczny wyraz tego co stało się między 3 a 6 czerwca 1942 roku. Fot. „Maru Special”







# Nieznany epizod wojny na Pacyfiku

## Zajęcie Tulagi oraz Guadalcanalu przez Japończyków w maju-czerwcu 1942 roku

### Wojna na Pacyfiku

Gdy w 1926 roku zmarł cesarz Yoshihito, japońscy militaryści-nacjoniści, skupieni wokół młodszych oficerów Cesarskiej Armii Japońskiej, w krótkim czasie wykorzystali kryzys rodzimej demokracji do uzyskania znaczących wpływów w rządzie. Już w połowie lat trzydziestych XX wieku polityka wewnętrzna oraz zewnętrzna Tokio została podporządkowana jednemu nadrzędnemu celowi – osiągnięciu całkowitej dominacji Cesarstwa Japonii w Azji Południowo-Wschodniej. Na wzór nazistowskiej ideologii „rasy panów”, Japończycy uznali, iż mają prawo do zagarnięcia cudzych ziem oraz eksploatacji z nich surowców naturalnych, które były niezbędne dla japońskiego przemysłu.

Zagarniając Mandżurię oraz atakując kilka lat później Chiny, Japonia przewidywała, iż jej podboje nie zostaną zaakceptowane przez społeczność międzynarodową. Agresywne kroki wobec Chińczyków szczególnie potępiły Stany Zjednoczone, Wielka Brytania oraz Holandia, które posiadały własne interesy w Azji Południowo-Wschodniej. Gdy w lecie 1940 roku Japonia wymusiła na marionetkowym rządzie Vichy „przekazanie” kluczowych baz w Indochinach Francuskich, Amerykanie zrozumieli, iż razem z Brytyjczykami oraz Holendrami muszą działać bardziej sta-

nowczo, aby zapobiec niepokonanej ekspansji Kraju Kwitnącej Wiśni.

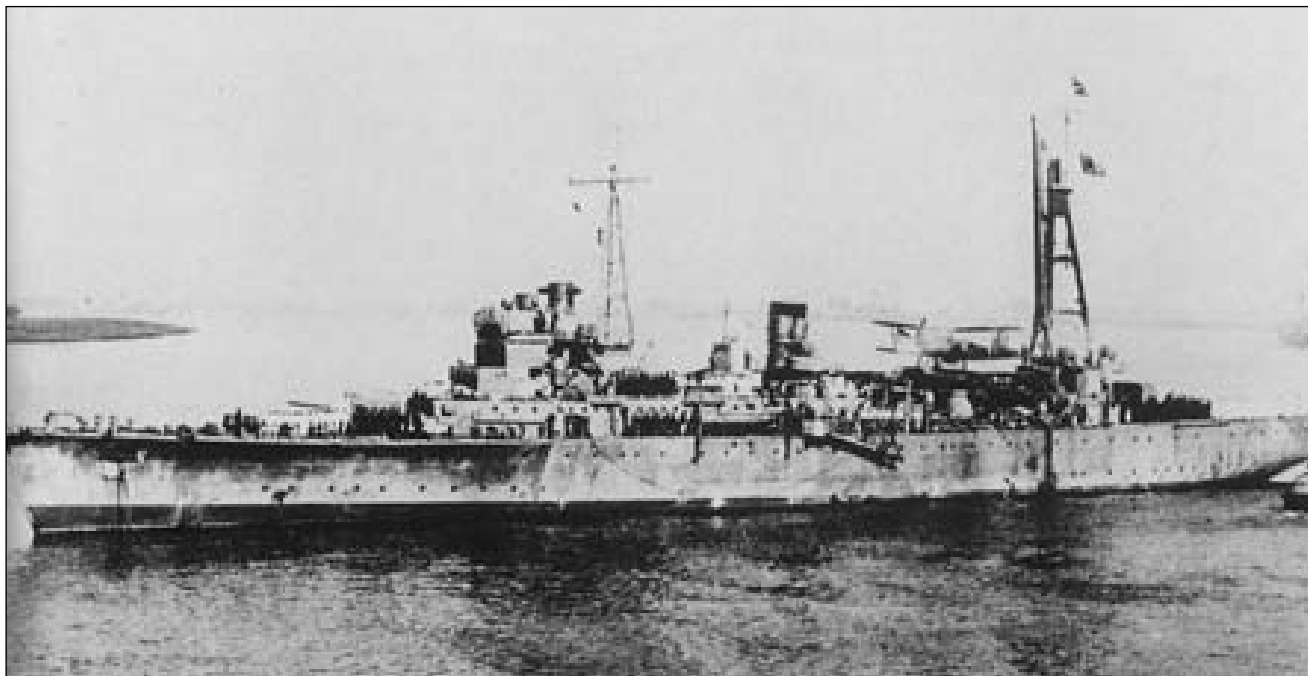
Japończycy, znając stanowisko Waszyngtonu, nie zamierzali zrezygnować z realizacji własnych planów, tj. „zebrania ośmiu rogów świata pod jednym dachem”. Pod koniec lipca 1941 roku Stany Zjednoczone w porozumieniu z Wielką Brytanią oraz Holenderskimi Indiami Wschodnimi zamroziły wszelkie aktywa Japonii, co w praktyce oznaczało embargo handlowe na wszystkie surowce naturalne. Japońskim siłom zbrojnym i gospodarce, uzależnionym w prawie 90% od amerykańskich i holenderskich dostaw ropy naftowej, w ciągu dwóch lat groziła tragiczna zapaść. Tokio, aby nie dopuścić do takiego scenariusza, postanowiło zaatakować demokratyczne mocarstwa i raz na zawsze ustanowić japoński ład w Azji Południowo-Wschodniej.

### Generalny kierunek południowy

Choć Japończycy dążyli do wywołania kolejnej wojny, przeprowadzone przez nich analizy już w 1939 roku wykazały, iż w perspektywie kolejnej dekady ich państwo nie będzie zdolne podjąć równorzędnej walki ze Stanami Zjednoczonymi i ich potencjalnymi sojusznikami. Jeżeli istniała okazja na zwycięstwo, to tylko w najbliższych latach, kiedy amerykański przemysł nie był jeszcze przygotowany do wojny. W sierpniu 1940

roku sytuacja geopolityczna wydawała się być dla Tokio bardzo korzystna. W związku z wybuchem wojny w Europie, klęską Holandii oraz zaangażowaniem Wielkiej Brytanii w obronę macierzystych wysp, sztab Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej stwierdził, iż obok koniecznego uderzenia we *U.S. Navy* na Pacyfiku, należy jednocześnie zaatakować najsłabsze ogniwa wrogiego sojuszu, czyli brytyjskie posiadłości oraz Holenderskie Indie Wschodnie. Bez znaczącej pomocy Amerykanów oba europejskie państwa miały być skazane na porażkę.

Jednym z najważniejszych punktów japońskiego planu wojny z Stanami Zjednoczonymi, Wielką Brytanią oraz Holenderskimi Indiami Wschodnimi było założenie, iż *Royal Navy* oraz przede wszystkim *U.S. Navy* będą prowadzić działania na Atlantyku. Dzięki zaangażowaniu Anglosasów na dwóch teatrach wojennych Japońska Cesarska Marynarka Wojenna miała w ciągu pięciu miesięcy zająć obszar od Gangesu aż po Hawaje, który byłby ograniczony od południa przez Australię oraz Nową Zelandię. Po zdobyciu tak rozległych terenów Japończycy zamierzali przejść do defensywy i wydać Amerykanom walną bitwę morską, w której słabsza liczebnie Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych na Pacyfiku miała zostać zniszczona, a Waszyngton, Londyn i Haga zmuszone do uznania



Dzięki dużej przestrzeni ładunkowej wykorzystywano stawiacz min *Okinoshima* jako transportowiec.

Fot. „Ships of the World”

japońskiej strefy wpływów w Azji Południowo-Wschodniej.

Pierwszym japońskim ruchem przeciwko Stanom Zjednoczonym był niespodziewany atak na Pearl Harbor, który skutkowało zneutralizowaniem większości stacjonujących tam pancerników *U.S. Navy*. Japończycy zakładali, iż podczas powietrznego uderzenia uda się im zniszczyć również część amerykańskich lotniskowców, lecz w chwili wybuchu wojny *Lexington* i *Enterprise*, o czym dowiedziała japońska admiralicja w trakcie operacji, nie znajdowały się na Hawajach. Samoloty Zespołu Uderzeniowego (jap. *Kidō Butai*) wiceadmirała Nagumo Chūichi nie zniszczyły także instalacji bazowych oraz miejscowej stoczni. Japoński atak z 7 grudnia (czasu hawajskiego), choć znacząco osłabił siły morskie i powietrzne Stanów Zjednoczonych na Pacyfiku, sprawił, iż Amerykanie zostali wciągnięci w wojnę, która zmobilizowała ich do realizacji jednego celu – definitywnego pokonania Japonii.

Równolegle do ataku na Pearl Harbor japońskie wojska rozpoczęły operacje mające na celu opanowanie Wake, Guam, Tajlandii, północnej części Półwyspu Malajskiego, Filipin oraz brytyjskiej części Borneo. Po zdobyciu wymienionych obszarów Tokio zamierzało przystąpić do drugiej fazy podbojów, która obejmowała resztę Malajów, Singapur, część Holenderskich Indii Wschodnich oraz archipeląg Wysp Bismarcka. W ostatniej kolejności w japońskich rękach miała znaleźć się Sumatra, Jawa oraz reszta Nowej Gwiney, które powinny skutecznie odizolować Australię oraz Nową Zelandię (ostatnie bastiony aliantów

na Południowym Pacyfiku) od reszty sojuszników oraz wyeliminować je z dalszych działań wojennych.

Wykorzystując zaskoczenie aliantów oraz ich czasową niemoc, do końca kwietnia 1942 roku Japończycy zrealizowali większość zaplanowanych na I etap wojny zadań. Największą wartość dla Tokio przedstawiały podbite Holenderskie Indie Wschodnie, dzięki którym japoński przemysł uzyskał dostęp do upragnionych ropośnych pól naftowych. Choć Amerykanie bronili się jeszcze na Corredigorze, kwestią czasu pozostał fakt, kiedy także całe Filipiny znajdą się w rękach Japonii. Kolejnym celem postawionym przez Japońską Marynarkę Wojenną miało być całkowite opanowanie Nowej Gwiney, a w szczególności stolicy jej australijskiej części – Port Moresby. Japończycy zakładali, iż dzięki przejściu tego miasta-portu uzyskają bezpośredni dostęp do Australii, którą będą w stanie zneutralizować za pomocą nieustannych nalotów bombowych. Inwazja na północne wybrzeże nie była poważnie brana pod uwagę.

Sztab Cesarskiej Marynarki Wojennej powierzył zdobycie Port Moresby, Lae, Salamaua (Nowa Gwinea) dowódcy 4. Floty, wiceadmirałowi Inoue Shigeyoshiemu. Japończycy, mając pod swoją komendą większość dostępnych jednostek na Południowym Pacyfiku, otrzymał również zadanie opanowania Tulagi – wysepki o powierzchni niespełna 6 km<sup>2</sup>, leżącej w centrum archipelagu Wysp Salomona. Wybór tego miejsca nie był jednak przypadkowy. Przy Tulagi znajdowała się jedyna w regionie głębokowodna zatoka, którą Japończycy zamierza-

li wykorzystać do wybudowania tam bazy wodnosamolotów oraz przystani dla okrętów. Z racji na swe położenie, opanowanie Tulagi mogło przyczynić się do oflankowania alianckich pozycji na Nowej Gwinei od wschodu, co zdaniem japońskiej admiralicji powinno znacznie ułatwić zdobycie Port Moresby. W razie zwycięstwa Inoue nad *U.S. Navy*, Japończycy planowali również, iż dzięki Tulagi zdobędą na przełomie maja i czerwca resztę Wysp Salomona, a w dalszej kolejności Fidżi, Nową Kaledonię oraz Samoa. Linia zaopatrzeniowa, która łączyła Australię i Nową Zelandię ze Stanami Zjednoczonymi miała zostać przerwana.

Od końca XIX wieku wschodnia część archipelagu Wysp Salomona, w tym Tulagi (jako stolica protektoratu) znajdowała się pod zarządem Wielkiej Brytanii. Londyn, pomimo stopniowo rosnącego zagrożenia ze strony Japonii, przez całe lata dwudzieste i trzydzieste XX wieku nie podjął żadnych starań, aby umocnić swoją kolonię. W 1939 roku rezydentem Brytyjskiego Protektoratu Wysp Salomona mianowano Williama S. Marchanta, który trzy miesiące po wybuchu wojny na Pacyfiku zarządził ewakuację brytyjskiego personelu z Tulagi do Australii. W związku z groźbą japońskiej inwazji na wyspę, kilka tygodni później także Marchant wraz ze swoim sztabem został przeniesiony na Malaitę.

W chwili gdy Japończycy parli na południe, zdobywając kolejne terytoria, siły obronne Tulagi składały się zaledwie z 21 australijskich komandosów kapitana A. Goode'a z 2/1 Samodzielnej Kompanii oraz 25 ludzi z personelu lotniczego 11. Eskadry



Frachtowiec *Azumasen Maru* na przedwojennej fotografii w barwach Mitsui Line.

Fot. „Ships of the World”

RAAF (Królewskich Australijskich Sił Powietrznych) pod komendą F/O<sup>1</sup> R. Peagama. Australijczycy dysponowali na miejscu 4 łodziami latającymi PBY *Catalina*.

Już na początku kwietnia Tulagi stało się obiektem regularnych japońskich nalotów bombowych z Rabaulu (Nowa Brytania)<sup>2</sup>. Choć obrońcy posiadali zaledwie kilka karabinów maszynowych i żadnego działła przeciwlotniczego, japońskie bomby nie zdołały wyrządzić większych strat. O nadchodzących maszynach wroga Australijczycy dowiadywali się zwykle od bratnich obserwatorów wybrzeża na Guadalcanalu.

Począwszy od trzeciej dekady kwietnia Japończycy, szykując się do inwazji na Port Moresby i Tulagi, zintensyfikowali powietrzne rajdy na Wyspy Salomona. Dnia 25 kwietnia grupa uderzeniowa złożona z 8 bombowców pojawiła się nad Tulagi, lecz zrzucone przez nią ładunki okazały się niecelne. Sześć dni później japońskie samoloty ponownie zaatakowały wyspę, tym razem jednak zdołały poważnie uszkodzić jedną z *Catalin*. Pozostałe alianckie łodzie latające zostały jeszcze tego samego dnia przeniesione do Australii.

Zamiary Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej wobec Port Moresby oraz Tulagi, znane powszechnie pod kryptonimem Operacja „MO” (jap. *MO Sakusen*), zostały przejrane przez aliancki wywiad w trzeciej dekadzie kwietnia. Amerykanie, broniąc Australii w ramach obszaru ANZAC, do zatrzymania Japończyków wyznaczili *Task Force 17* i *Task Force 11*, utworzone odpowiednio wokół lotniskowców *Yorktown* i *Lexington*. Komendę nad amerykańskimi siła-

mi objął kontradmirał Frank Fletcher. Oba zespoły wypłynęły do boju dnia 27 kwietnia i cztery dni później połączyły się ze sobą na Morzu Koralowym, gdzie spodziewano się napotkać jednostki nieprzyjaciela.

### Inwazja na Tulagi

Dnia 30 kwietnia japoński zespół przeznaczony do zajęcia Tulagi opuścił Rabaul. Około 400 ludzi, w większości pochodzących z 3. Specjalnego Oddziału Desantowego „Kure” oraz Batalionu Konstrukcyjnego, załadowano na transportowce *Azumasen*

*Maru*, *Hagoromo Maru*, *Noshiro Maru* Nr 2 i *Tama Maru*, które razem z niszczycielami *Kikuzuki* i *Yūzuki*; stawiaczami min *Okino-shima*<sup>3</sup>, *Kōei Maru*; trałowcami *Wa 1*, *Wa 2*;

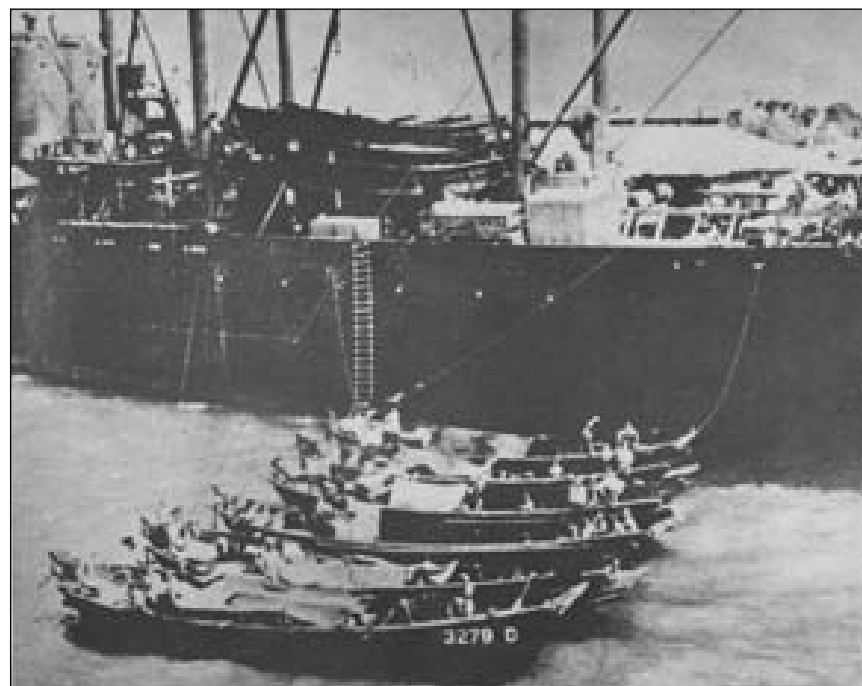
1. Flying Officer – pol. latający oficer stopień utworzony w RAF oraz przyjęty przez brytyjskie dominia. Jego odpowiednikiem w armii lądowej był stopień podporucznika.

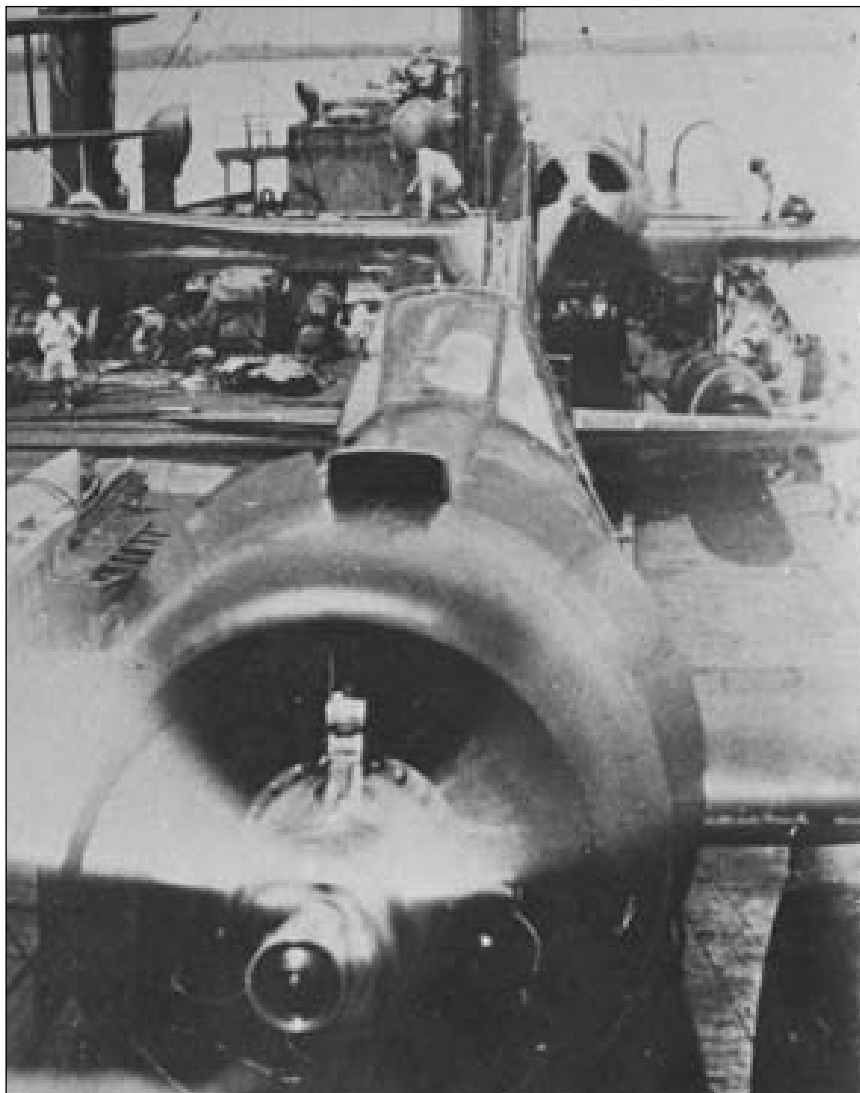
2. Pierwszy japoński nalot na Tulagi miał miejsce 22 stycznia, kiedy to pojedyncza maszyna zrzuciła swoje bomby na pozycje obrońców, lecz nie wyrządziła żadnych szkód.

3. *Okino-shima* została wykorzystana przez Japończyków w operacji zajęcia Tulagi jako transportowiec piechoty.

Wyładunek desantu z transportowca na barki typu „Daihatsu”.

Fot. „Maru Special”





Wodnosamoloty Aichi E13 A1 „Jake” na pokładzie transportowca wodnosamolotów *Kamikawa Maru*.  
Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

Lekki krążownik *Yubari* wchodził w skład Grupy Wsparcia kontradmirała Marumo.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



a także ścigaczami okrętów podwodnych *Toshi Maru* Nr 3 i *Tama Maru* Nr 8 utworzyły trzon sił inwazyjnych. Komendę nad zespołem objął kontradmirał Shima Kiyohida. Japończycy, aby zapewnić konwojowi należyłą eskortę, zaangażowali do misji Grupę Osłonową kontradmirała Aritomo Gotō złożoną z lotniskowca lekkiego *Shōhō*, krążowników ciężkich *Aoba*, *Kako*, *Furutaka*, *Kinugasa* oraz niszczyciela *Sazanami*, które w chwili ataku na Tulagi miały znajdować się na zachód od Wysp Salomona. Do grupy Gotō, z identyczną misją osłaniania zespołu inwazyjnego, przydzielono wkrótce także Grupę Wsparcia kontradmirała Kuninoriego Marumo złożoną z krążowników lekkich *Tenryū*, *Tatsuta*, tendra wodnosamolotów *Kamikawa Maru* oraz trzech kanonierek. Zaraz po zdobyciu Tulagi siły Gotō oraz Marumo miały dołączyć do zespołu Inoue i wziąć udział w głównej operacji – ataku na Port Moresby.

Płynący na południowy-wschód ku wschodowi konwój Shimy został dnia 2 maja zauważony przez jednego z alianckich obserwatorów wybrzeża na Bougainville, a kilka godzin później także przez kolejnego, znajdującego się na Nowej Georgii. Obaj „zwiadowcy” poinformowali o swym odkryciu odpowiednie jednostki, które w ekspresowym tempie zarządziły ewakuację całego garnizonu Tulagi. Wczesnym rankiem dnia 3 maja australijscy komandosi oraz personel lotniczy RAAF opuścili wyspę na dwóch łodziach i odpłynęli na wschód, w stronę Nowych Hebrydów. Od tej pory Tulagi całkowicie już stało otworem przed Japończykami.

\* \* \*

W chwili, gdy Australijczycy oddalali się od Tulagi przez Kanał Lengo, obok wyspy Savo przepłynęły japońskie siły inwazyjne, które niebawem znalazły się w Cieśninie i zbliżyły się do Tulagi. Transportowce zrzuciły swoje kotwice, a żołnierze stopniowo zapelniali barki desantowe. Lądowanie przebiegło bez komplikacji i kilka godzin po pojawieniu się na lądzie Japończycy rozpoczęli budowę przystani w Tulagi oraz schronów na sąsiednich wysepkach Gavutu i Tanambogo. W godzinach wieczornych na miejscu wylądowało kilka łodzi latających, a Gotō, pewny, iż operacja zajęcia Tulagi zakończyła się sukcesem, nakazał wszystkim samolotom powrócić na *Shōhō*, po czym wycofał swój zespół na zachód, aby wziąć udział w bitwie o Port Moresby.

O zajęciu Tulagi przez Japończyków jeszcze tego samego dnia dowiedział się Fletcher, którego *Task Force 17* oraz *11* znajdowały się na południe od japońskich pozycji na Tulagi. Amerykanin, uznając, iż tego dnia nie nastąpi atak na Port Moresby, nakazał, aby *Yorktown* odłączył się od *Lexingtona* i wziął kurs na Guadalcanal. Do godz. 07:02 dnia 4 maja z pokładu *Yorktowna* wystartowała grupa uderzeniowa złożona z 12 bombowców torpedowych Douglas TBD-1 *Devastator* (5. Eskadra Bombowców Torpedowych pod komendą komandora porucznika Taylora) oraz 28 bombowców nurkujących Douglas SBD-3 *Dauntless* (5. Eskadra Zwiadowcza pod komendą komandora podporucznika Burcha, 5. Eskadra Bombowców Nurkujących pod komendą podporucznika Shorta). Po prawie



Amerykański bombowiec nurkujący Douglas „Dauntless” na pokładzie lotniskowca.

Fot. zbiory Seweryna Fleischera

dwugodzinnym locie maszyny znalazły się nad Tulagi. Jako pierwsze zaatakowały *Devastatory*, które obrały za ofiary niszczyciele, jak się wydawało pilotom, wrogi krążownik lekki oraz transportowce. Około 1000 jardów od celu lotnicy wypuścili do wody torpedy i po chwili zanotowali łącznie pięć trafień. Do akcji przeciwko Japończykom niebawem przystąpiły z kolei *Dauntlessy*, które ze zmiennym szczęściem zrzuciły swoje bomby. Wykorzystawszy wszystkie dostępne środki, Amerykanie zawrócili na *Yorktowna*. W wyniku nalotu znacząco ucierpiał niszczyciel *Kikuzuki*, który wkrótce został wyrzucony przez Japończyków na brzeg Gavutu. Japońskie straty obejmowa-

ły również lekko pokiereszowaną *Okino-shimę*. Reszta sił Shimy kontynuowała swoje zdania.

Brak znaczących sukcesów w pierwszym uderzeniu sprawił, iż Amerykanie postanowili ponownie posłać nad Tulagi eskadry Taylora, Burcha oraz Shorta (bez jednego *Devastatora* oraz *Dauntlessa* z 5. Eskadry Bombowej). Około godz. 12:00 maszyny nadleciały nad wyspę i tym razem atakujące maszyny zatopiły wszystkie trzy kanonierki, oba trałowce oraz ścigacz okrętów podwodnych *Tama Maru* Nr 8. W przeciągu kilkunastu minut nad polem walki pojawiły się również cztery myśliwce Grumman F4F *Wildcat*, które w powietrznych poje-

Wrak niszczyciela *Kikuzuki* u brzegu Tulagi. Fotografia pochodzi z 1944 roku, kiedy to wrak został podniesiony przez 34th Construction Battalion U.S. Navy.

Fot. „Warship International”







Baza wodnosamolotów (tutaj widoczne Mitsubishi F1M „Pete”) na Tulagi była często atakowana przez amerykańskie lotnictwo.  
Fot. „Famous Airplanes of the World”

dynek strąciły trzy pływakowe samoloty wroga. Maszyny po chwili zwróciły w stronę niszczyciela *Yūzuki*, którego ostrzelano z karabinów maszynowych, zabijając dziesięciu członków załogi, w tym dowódcę jednostki. Amerykańscy piloci, zadowoleni z wyników nalotu, powrócili na *Yorktown* do godz. 13:30.

Za namową jednego z dowódców grup lotniczych, który zamierzał dobić Japończyków przy Tulagi, Fletcher zdecydował się zezwolić na start trzeciej fali samolotów. Około 14:00 *Yorktown* posłał do boju swoich lotników, którzy znaleźli się nad wyspą półtorej godziny później. Bombowce nurkujące oraz torpedowe zaatakowały pozostałe na miejscu okręty i po chwili uszkodziły transportowce *Azumasen Maru* oraz *Okinoshima*. Podczas nalotu Amerykanie utracili jednego *Devastatora* oraz dwa *Wildcaty*, które zostały zmuszone do awaryjnego lądowania na Guadalcanalu. Zestrzelonych pilotów zabrały z wyspy przysłane przez Fletchera niszczyciele *Perkins* oraz *Hammann*. Jeszcze w godzinach popołudniowych amerykańsko-japońskie zmagania o Tulagi dobiegły końca.

Dnia 7 i 8 maja na Morzu Koralowym rozegrała się pierwsza w historii bitwa lotniskowców. W przeciągu dwóch dni intensywnych poszukiwań i uderzeń grup lotniczych obu stron Japończycy zatopili *Lexingtona*, niszczyciel *Sims* oraz tankowiec *Neosho*. Straty *U.S. Navy* obejmowały również poważnie uszkodzonego *Yorktowna*, który na polecenie admirała Chestera Nimitza – dowódcy Floty Pacyfiku Stanów Zjednoczonych, miał powrócić do Pearl Harbor. Amerykanie, pomimo taktycznej

klęski, zdołali posłać na dno *Shōhō* oraz poważnie uszkodzić lotniskowiec *Shōkaku*. Z powodu ciężkiego stanu technicznego niektórych okrętów oraz dużych strat w lotnictwie pokładowym Inoue został zmuszony do odstąpienia od misji zdobycia Port Moresby. Po raz pierwszy w wojnie na Pacyfiku Japończycy zostali powstrzymani i musieli zrewidować swoją dotychczasową strategię, aby pokonać Aliantów.

### Zajęcie Guadalcanalu

Za niepowodzenie w Operacji „MO” Japończycy próbowali zrewanżować się Amerykanom poprzez wydanie im walnej bitwy morskiej, która skutkowałaby zatopieniem ostatnich lotniskowców *U.S. Navy* na Pacyfiku. Dowódca Połączonej Floty, admirał Yamamoto Isoroku, postanowił, iż zaatakuje Midway i prawdopodobnie zmusi Stany Zjednoczone do kontrataku. Amerykanie,

znając także tym razem plany wroga, zdecydowali się przyjąć wyzwanie Japończyków i nie dopuścić do przejęcia „strażnika Hawajów”. Trwająca między 3 a 6 czerwca 1942 roku bitwa o Midway skończyła się druzgocącą klęską Połączonej Floty, która utraciła lotniskowce *Kaga*, *Akagi*, *Hiryū*, *Sōryū* oraz krążownik ciężki *Mikuma*. Ceną za zwycięstwo był dla *U.S. Navy* lotniskowiec *Yorktown* oraz niszczyciel *Hammann*.

Chociaż może wydawać się inaczej, porażka Połączonej Floty nie sprawiła, iż Japonia utraciła inicjatywę strategiczną w wojnie na Pacyfiku. Bitwa o Midway dała Stanom Zjednoczonym jedynie czas na rozpędzenie przemysłu wojennego. Dnia 11 czerwca Yamamoto odwołał plan zdobycia Nowej Kaledonii, Wypł Fidzi oraz Samoa. Uwagę Japończyków od końca drugiej dekady maja przyciągnął za to opuszczony przez Brytyjczyków Guadalcanal, który obok Tulagi mógł stanowić punkt wypadowy na Nową Gwineę, gdzie od miesięcy Cesarska Armia Japońska usiłowała zdobyć od lądu Port Moresby. Japończycy zakładali, iż przejęcie Guadalcanalu i wybudowanie na nim nowego lotniska wystarczy do oflankowania i zdobycia alianckich pozycji na południowo-wschodniej części Nowej Gwinei. Już na pierwszy rzut oka widać, iż Tokio zamierzało traktować planowane przedsięwzięcie jako zmodyfikowaną Operację „MO”, która tym razem miała pozwolić na opanowanie Port Moresby, a następnie na dalszą ekspansję na południe oraz na południowy-wschód.

Do końca czerwca Japończycy znacząco rozbudowali przystań w Tulagi oraz otworzyli sprawnie funkcjonującą bazę dla wodnosamolotów. Po tych udanych doświadczeniach, dnia 13 czerwca japoński Sztab Generalny ostatecznie zdecydował się wybrać Guadalcanal na miejsce budowy nowego lotniska. Pierwsi Japończycy pojawili się na północnej części wyspy już dnia

Japońska barka z żołnierzami, możliwe iż z Jednostki Konstrukcyjnej.

Fot. „Maru Special”



28 maja, kiedy to rozpoczęto poszukiwania odpowiedniego miejsca do konstrukcji pasów startowych. Część zwiadowców udała się w okolice „Galopującego Konia”, inni zaś złożyli wizytę na plantacji kokosów braci Lever, gdzie zniszczyli kilka budynków. Póki co Japończycy nie chcieli sugerować alian-  
tom, iż są zainteresowani przejęciem wyspy.

Dnia 8 czerwca na Guadalcanal przerzucano garstkę robotników, którzy założyli w okolicach Lunga Point małe obozowisko. W przeciągu kolejnych dwóch tygodni z Rabaulu w dwóch rzutach dowieziono tam grupę kilkudziesięciu osób oraz zaopatrzenie. Dnia 20 czerwca Japończycy rozpoczęli wypalanie roślin pod budowę nowego lotniska. Aktywność wroga przy Lunga Point od początku zaniepokoiła czterech australijskich obserwatorów wybrzeża na Guadalcanalu (Clemens, MacFarland, Hay oraz Rhoades), którzy poinformowali aliantów o pracach nad budową nowego lotniska. W odpowiedzi na ostrzeżenia, alian-  
ci kilkakrotnie posłali nad wyspę *Latające Fortce* oraz *Cataliny*, które poza zniszczeniem jednego pływakowego nie wyrządziły jednak Japończykom żadnych strat.

Początkowo eksperymentalne prace budowlane Japończycy postanowili przyspieszyć w związku z coraz częstszymi lotami alianckich zwiadowców. Dnia 6 lipca do brzegu Guadalcanalu dobiło dwanaście transportowców. Na swych pokładach jednostki przewoziły 11. Jednostką Konstrukcyjną (1221 ludzi pod komendą komandora podporucznika Okumy Tokunagi) oraz 13. Jednostką Konstrukcyjną (1350 ludzi pod komendą komandora Monzena Kanae). Od tej pory budowa nowego lotniska mogła ruszyć z wielkim rozmachem.

### Koniec japońskiego panowania na Guadalcanal i Tulagi

Do końca czerwca przygotowujący się do pierwszej ofensywy w wojnie na Pacyfiku (operacja „Watchtower”) Amerykanie lekceważyli obecność grupki Japończyków na Guadalcanalu. Sytuację tę nagle zmienił meldunek wywiadu z dnia 10 lipca, który wstrząsnął wiceadmirałem Robertem Ghormleyem, niedawno mianowanym dowódcą Sił Południowego Pacyfiku (SoPac) oraz admirałem Ernestem Kingiem, szefem operacji morskich Stanów Zjednoczonych. Depesza szczegółowo opisywała japońskie przygotowania do ofensywy przeciwko aliantom. Szczególną uwagę wywiad zwrócił na wrogich saperów i energicznie konstruowane przez nich pasy startowe przy Lunga Point. Amerykanie nie mieli wątpliwości, iż japońska dominacja w przestworzach nad Wyspami Salomona mogła oznaczać dla nich:

1. Przecięcie linii komunikacyjnych łączących Stany Zjednoczone z Australią i Nową Zelandią;

2. Zablockowanie tras przepływowych do wielkich stoczni remontowych na Hawajach oraz w Sydney;

3. Nieustanne zagrożenie dla niedawno założonych baz lotniczych w Espiritu Santo oraz na Ndeni;

4. Uciążliwe rajdy powietrzne przeciwko sojusznicznym jednostkom w zatoce Milne.

W celu udaremnienia planów Japończyków, King i Nimitz jednomyślnie zmodyfikowali pierwotne założenia operacji „Watchtower”, tak iż na pierwszy plan wysunięto zajęcie Guadalcanalu wraz z budowanym przez wroga lotniskiem. Planowana przez aliantów dalsza rozbudowa infrastruktury lotniczej na Wyspach Santa Cruz została przesunięta na następne miesiące.

Dnia 31 lipca aliancka flota inwazyjna przeznaczona do zajęcia Guadalcanalu oraz Tulagi odbiła Wyspę Fidzi i wzięła kurs na zachód. Po prawie czterech dobach spokojnego rejsu działający w pobliżu Sił Ekspedycyjnych niszczyciel Tucker niespostrzeżenie wszedł na amerykańską minę morską w okolicach Espiritu Santo i zatonął dzień później. Jednym z trudniejszych momentów dla alianckiego transportu okazało się 5 sierpnia omijanie płycizn wokół Wysp Russell, gdzie zespół zmniejszył prędkość do zaledwie 13 węzłów. Wczesnym rankiem 6 sierpnia lotniskowce Fletchera zerwały kontakt wzrokowy z konwojem i odszedł na południe. Zaraz po północy dnia 7 sierpnia osamotniony zespół desantowy wpłynął do Cieśniny, licząc do ostatniej chwili, iż zaskoczy Japończyków.

Około godz. 01:00 lekka mgła okalająca Guadalcanal i Tulagi rozeszła się. Widoczność łądu poprawiła się znacząco. Gdy nadszedł czas na realizację założeń taktycznych, grupy desantowe oddzieliły się od siebie i w zależności od miejsca lądowania przepłynęły na północ lub na południe od wyspy Savo. Jako pierwsza odbiła Grupa Transportowa „Yoke”, która wraz z przydzieloną jej osłoną udała się w rejon Tulagi, o godz. 08:00 miała rozpocząć desant. Grupa „X-Ray” wzięła kurs na piaszczystą plażę Guadalcanalu, leżącą 7 km na wschód od Lunga Point i 10 km od budowanego lotniska. Akcja lądowania została ustalona tutaj na 08:30.

Płynąc wprost na Tulagi, o godz. 05:07 załoga transportowca *Neville* z grupy „Yoke” oznajmiła, iż w Cieśninie nie znajdują się żadne nieprzyjacielskie jednostki nawodne. Godzinę i sześć minut później na japońskie pozycje na Guadalcanalu spadły pierwsze pociski z trzech krążowników oraz czterech niszczycieli. Ostrzał wkrótce rozpoczę-

ły także okręty towarzyszące Grupie Transportowej „Yoke”, które pokryły południowy brzeg Tulagi ogniem zaporowym. Gdy obsługi dział wstrzeliwały się w konkretne obiekty, grupa trałowców rozpoczęła żmudne zadanie polegające na oczyszczeniu nieprzyjaznych wód z min morskich.

Od początkowych minut operacji „Watchtower” Japończycy nie potrafili zorientować się w zaistniałej sytuacji. Kompletnie zaskoczony garnizon Tulagi nadał o godz. 06:52 radiogram, w którym informował o „dostrzeżeniu zespołu operacyjnego wroga”. Idąca daleko w eter wiadomość momentalnie dotarła do części japońskich krążowników przebywających ówczesnie w rejonie archipelagu Wysp Bismarcka. Początkowo Japończycy nie chcieli uwierzyć, że Amerykanie mogli zaatakować. Czasu na zastanawianie się nie było, gdyż o godz. 07:25 Tulagi ponownie zaalarmowało, iż: „Zespół operacyjny wroga złożony z dwudziestu okrętów uderza w Tulagi. Jesteśmy atakowani z powietrza. Nieprzyjacieli przygotowuje się do desantu. Potrzebna pomoc”.

Operacja „Watchtower” całkowicie przekreśliła japońskie plany zdobycia Port Moresby. Tulagi, Gavutu oraz Tanambogo zostało odbite przez Amerykanów do trzeciego dnia po lądowaniu. Ostatni żołnierz 17. Armii generała porucznika Hyakutake Harukichi opuścili Guadalcanal w lutym 1943 roku, przegrywając tym samym jedną z najważniejszych kampanii w wojnie na Pacyfiku.

### Bibliografia

- M. Clemens, *Alone on Guadalcanal: A Coastwatcher's Story*, Annapolis 2004.  
K. V. Dillon, D. M. Goldstein, *Fading Victory: The Diary of Ugaki Matome, 1941-1945*, Annapolis 2008.  
P. S. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945*, Annapolis 1978.  
R. Frank, *Guadalcanal: The Definitive Account of the Landmark Battle*, New York 1992.  
J. D. Hornfischer, *Neptune's Inferno The U.S. Navy at Guadalcanal*, New York 2011.  
S. Ineaga, *Pacific War 1931-1945*, New York 1978.  
J. B. Lundstrom, *Black Shoe Carrier Admiral: Frank Jack Fletcher at Coral Sea, Midway & Guadalcanal*, Annapolis 2006.  
J. B. Lundstrom, *The First Team: Pacific Naval Air Combat from Pearl Harbor to Midway*, Annapolis 2005.  
S. E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. 04: *Coral Sea, Midway And Submarine Actions, May 1942 – August 1942*, Annapolis 2010.  
S. E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, vol. 05: *The Struggle for Guadalcanal August 1942 – February 1943*, Annapolis 2010.  
G. L. Rottman, *Japanese Army in World War II The South Pacific and New Guinea 1942-1943*, Oxford 2005.  
USS Yorktown, US Aircraft Action with Enemy, Report of: 2-8 May.

Ciekawe ujęcie pokładu rufowego na I 68.  
Fot. „Maru Special”

### Japońska flota podwodna – silne punkty...

Sam potencjał japońskich sił podwodnych możemy ocenić opisując ich liczebność, jakość zastosowanej technologii, oraz poziom wyszkolenia i morale ludzi obsługujących to narzędzie walki. Nie można pominąć organizacji i efektywności dowodzenia tym rodzajem sił zbrojnych Japonii oraz koncepcji użycia broni podwodnej.

Jeżeli chodzi o liczebność, to w momencie wybuchu wojny na Pacyfiku flota podwodna Japonii nie odstawała liczbą okrętów od swojego głównego przeciwnika, czyli *US Navy*. Przedstawia to tabela nr 1. Wynika, że Japonia w momencie przystąpienia do wojny dysponowała znaczną ilością okrętów podwodnych, stanowiących na papierze znaczący potencjał. Dodatkowo atutem Japończyków było to, że ich flota podwodna nie składała się z leciwych i przardzewiałych jednostek, które najlepsze lata miały już za sobą. Pomijając okręty *Typ L4* (9 jednostek), przesunięte zresztą do zadań szkoleniowych po kilku miesiącach walk, cztery stawiacze min *KRS* oraz kilka bardziej wiekowych „I-bootów” (wg Marka Stille z 64 okrętów podwodnych Japonii 21 można określić jako przestarzałe), większość okrętów podwodnych Cesarstwa została wcielona do służby w drugiej połowie lat 30-tych i na początku lat 40-tych, co podnosiło ich wartość bojową, zwłaszcza że były to stosunkowo udane konstrukcje. Biorąc pod uwagę tylko ten czynnik Japonia prezentowała się na tle pozostałych krajów całkiem przyzwoicie.

Ale przecież sama ilość nie przesądza o sile lub słabości danej broni. Należy też – co zostało poniekąd już wymienione – zapytać o ich jakość. Na tym polu Japonia także nie ustępowała swoim przeciwnikom (oraz sojusznikom). Okręty japońskie posiadały kilka atutów (o których za chwilę), ale także swoje słabości, w tym dwie charakterystyczne dla wszystkich okrętów podwodnych tamtych czasów. Na tym etapie technologicznego rozwoju okrętów podwodnych jednostki te miały ograniczone możliwości długotrwałego przebywania w zanurzeniu. Dodatkowo w położeniu podwodnym ówczesne okręty podwodne były wolniejsze niż na powierzchni, a ich zasięg był bardzo ograniczony, co miało bezpośredni związek z pojemnością i jakością ówczesnych akumulatorów. Zgromadzonej w nich energii należało używać bardzo oszczędnie, aby zbyt szybko nie wyczerpać jej zapasów, ponieważ wtedy okręt

## Zmarnowany potencjał?

### Przyczyny niskiej skuteczności japońskiej floty podwodnej w trakcie walk na Pacyfiku

#### Wstęp

27 sierpnia 1945 roku grupa abordażowa z amerykańskiego niszczyciela *Blue* przejęła kontrolę nad okrętem podwodnym *I 400*, należącym do marynarki wojennej kapitulującego Cesarstwa Japonii. Amerykańscy marynarze, zarówno ci obserwujący to wydarzenie z pokładu niszczyciela, jak też wchodzący na pokład wrogiej jednostki mieli okazję przypatrzeć się jednemu z największych okrętów podwodnych owych czasów, mogącym w dodatku przenosić trzy wodnosamoloty, co było swoistym ewenementem. To podwodne monstrum (122 metry długości, wyporność maksymalna na powierzchni 5223 t, w zanurzeniu 6560 t) samymi swymi rozmiarami mogło budzić respekt. Jed-

nak ta jednostka (tak samo jak i pozostałe dwa okręty tej klasy w służbie), w które zainwestowano tak wiele czasu projektantów, inżynierów i stoczniovców oraz cennych surowców, nie zadała żadnych strat siłom przeciwnika. W tym momencie był to jeden z nielicznych dużych okrętów, jakie jeszcze pozostały na stanie floty podwodnej Japonii. Było to swoiste epitafium dla floty podwodnej, która okupiła swój udział w drugiej wojnie światowej ciężkimi stratami, a do tego (według części Autorów) osiągnęła niewiele w porównaniu do Niemców, Brytyjczyków czy Amerykanów. Czy naprawdę tak było? A jeżeli tak, to co stanęło na przeszkodzie w lepszym wykorzystaniu potencjału japońskich sił podwodnych?

Tabela nr 1. Liczebność flot podwodnych głównych mocarstw w momencie ich przystąpienia do II wojny światowej

Państwo:	USA	Japonia	Francja	Niemcy	Wielka Brytania	Włochy
Ilość okrętów podwodnych	69*	64**	77	57	57	115

\* Z czego 50 znajdowało się na Pacyfiku.  
 \*\* Bez uwzględnienia liczby miniaturowych okrętów podwodnych.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: C. Blair, *Hitlera wojna U-bootów. Myśliwi 1939 – 1942*; C. Blair, *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*; W. A. Patterson, *Victory Enabled. The United States Submarine Force from December 1941 – September 1943*; <http://www.combinedfleet.com/ss.htm> Oczywiście powyższe liczby nie przedstawiają pełnego potencjału floty podwodnej każdego z państw. Część okrętów znajdujących się w służbie przeznaczona była do szkolenia, znajdowała się w remoncie lub posiadała wady poważnie ograniczające ich zdolność bojową. Przykładowo, z 54 okrętów brytyjskich zaledwie 24 konstrukcje można było uznać za nowoczesne, pozostałe Clair Blair określił jako *stare i niebezpieczne łajby*. Włosi posiadali 84 jednostki gotowe do działań, ale o ich jakości świadczy fakt, że z 54 rzuconych od razu do walki jednostek aż 28 musiało przerwać działania w wyniku różnorodnych awarii. Natomiast w 1939 roku flota 57 niemieckich U-bootów składała się z zaledwie 20 gotowych do działań nowoczesnych, oceanicznych okrętów podwodnych, a jej gros stanowiło 30 niewielkich, używanych do szkolenia i działań na Morzu Północnym okrętów typu II. Francuzi natomiast dysponowali ponad czterdziestoma nowoczesnymi okrętami, ale ich flotę trapiły problemy organizacyjne i logistyczne. Amerykańskie i niemieckie okręty podwodne borykały się dodatkowo z wadami torped, głównie ich niedoskonałymi zapalniki kontaktowymi i – przede wszystkim – magnetycznymi.

podwodny musiał się wynurzyć, aby za pomocą silników diesla naładować ponownie akumulatory. Oczywiście, w położeniu nawodnym był bardziej narażony na wykrycie i zniszczenie. Drugim poważnym ograniczeniem wszystkich okrętów był problem zapasów powietrza. Po pewnym czasie (z reguły limitem było kilkadziesiąt godzin) ówczesny okręt podwodny musiał się wynurzyć, aby najzwyczajniej załoga się nie podusiła z braku tlenu. Poza tym sprężone powietrze było wręcz na wagę złota, ponieważ to za jego pomocą okręt podwodny mógł się wynurzyć. Zbyt długie przebywanie pod wodą było więc w ówczesnych warunkach bardzo problematyczne. Słabość ta trapiła wszystkie podwodne floty II wojny światowej i Japonia nie była tu wyjątkiem. *De facto* ogromna większość okrętów podwodnych walczących w trakcie II wojny światowej była jednostkami nawodnymi z możliwością zanurzenia się, przy czym długotrwałe przebywanie pod wodą było dla jednostki i załogi bardzo ryzykowne. Oczywiście, okręty poszczególnych flot różniły się nieco swymi możliwościami w tych aspektach, ale praktycznie

wszystkie borykały się z opisanymi problemami. Okazało się to niezwykle istotne dla prowadzenia wojny podwodnej.

O ile opisane powyżej problemy trapiły wszystkie floty podwodne tamtego okresu, to japońskie okręty wyróżniały się spośród innych kilkoma charakterystycznymi cechami. Były to: zasięg, wielkość, torpedy i wodnosamoloty. Miało to związek z zadaniami, jakie japońskie dowództwo wyznaczyło siłom podwodnym. Początkowo japońskie okręty podwodne miały być bronią defensywną, służącą do obrony wybrzeża, jednakże odkąd japońscy planiści zaczęli postrzegać *US Navy* jako potencjalnego przeciwnika, w świadomości japońskiego dowództwa zaszczepiała się idea wykorzystania jednostek podwodnych do osłabienia floty amerykańskiej przed *decydującą bitwą*. Czym miało być to decydujące starcie? W przypadku konfliktu z Stanami Zjednoczonymi zadaniem japońskiej floty było wyeliminowanie amerykańskiej floty, aby wspólnie z armią opanować Filipiny i Guam, co pozwoliłoby wyprzeć Stany Zjednoczone z rejonu Dalekiego Wschodu. Japończycy uważali, że gdy ich

siły zbrojne ruszą na południe w kierunku Guam i Filipin, to *US Navy* popłynie na odsiecz zagrożonym garnizonom i gdzieś na bezmiarze wód Centralnego Pacyfiku dojdzie do decydującego starcia obu flot, w którym decydującą rolę odegrają działa wielkich okrętów. W tym starciu artyleryjskim na modłę *Cushimy* okręty japońskie miały zadać śmiertelny cios amerykańskiej Flocie Pacyfiku. Japończycy w swoim planie przewidywali takie działania jak:

1. Rozmieszczenie łodzi podwodnych w rejonie koncentracji floty amerykańskiej, które miały śledzić jej ruchy, podążać za nią oraz dokonywać ciągłych ataków na jednostki *US Navy*, po to, aby zmniejszyć jej siłę.

2. Rozmieszczenie samolotów dalekiego zasięgu na wyspach Pacyfiku, które przypadły Japonii po I wojnie światowej. Samoloty te – we współpracy z lotnictwem pokładowym – miały zaatakować okręty amerykańskie, jak tylko znajdą się one w ich zasięgu, po to aby znowu osłabić siłę wroga.

3. W momencie, gdy flota amerykańska miała dotrzeć do rejonu planowanej

/ 16 należał do udanego oceanicznego typu C. Tutaj w 1940 roku, krótko po wejściu do służby.

Fot. „Ships of the World”



decydującej bitwy, japońskie krążowniki i niszczyciele (stanowiące awangardę sił japońskich), wspierane przez szybkie pancerniki, miały przypuścić nocne ataki na okręty US Navy, aby zadać jej jak największe straty. Następnie, już w świetle dnia, miało dojść do generalnego starcia, w którym to cała skoncentrowana flota japońska miała unicestwić siły amerykańskie.

Jak widać w powyżej naszkicowanym ja-

pońskim planie batalii z flotą USA okręty podwodne miały do odegrania istotną rolę. Wynikająca z niego konieczność prowadzenia dalekiego rozpoznania oraz atakowania okrętów floty USA na bezmiarze wód Pacyfiku zdeterminowały kształt i koncepcję użycia tej broni. Położono bowiem duży nacisk na zasięg i prędkość jednostek podwodnych. W japońskiej flocie pojawiły się krążowniki podwodne

(w nomenklaturze japońskiej *Kaigun-dai*, w skrócie *Kaidai*), cechujące się znacznymi rozmiarami, dużą prędkością nawodną, sporą dzielnością morską oraz oczywiście ogromnym zasięgiem. Jeżeli chodzi o znaczne rozmiary trend ten został w dużej mierze utrzymany w trakcie II wojny światowej. Japończycy zbudowali największy okręt podwodny II wojny światowej, którego rozmiary przekroczyły dopiero

**Tabela numer 2. Dane techniczne wybranych okrętów podwodnych**

<b>Okręt podwodny Typ B1 (Japonia)</b>	
Wyporność:	nawodna 2584 ton / podwodna 3654 ton
Długość	108,7 m
Szerokość	9,3 m
Zanurzenie	5,1 m
Napęd	dwa silniki diesla o mocy 12 400 KM, silniki elektryczne o mocy 2000 KM
Prędkość maksymalna	w położeniu nawodnym 23,5 węzła, pod wodą 8 węzłów
Zasięg	na powierzchni – 14 000 Mm (przy prędkości 16 węzłów) w zanurzeniu – 96 Mm (przy prędkości 3 węzłów)
Załoga	94 osoby
Głębokość zanurzenia	100 m
Uzbrojenie	6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm z zapasem 17 torped, 1x140 mm, wodnosamolot E14Y1 Glen
<b>Okręt podwodny Typ IXC (Niemcy)</b>	
Wyporność:	nawodna 1120 ton / podwodna 1232 tony
Długość	76,7 m
Szerokość	6,76 m
Zanurzenie	4,7 m
Napęd	dwa silniki diesla o mocy 4000 KM, silniki elektryczne o mocy 1000 KM
Prędkość maksymalna	w położeniu nawodnym 18,5 węzła, pod wodą 7,25 węzła
Zasięg	na powierzchni – 13 450 Mm (przy prędkości 10 węzłów) w zanurzeniu – 64 Mm (przy prędkości 3 węzłów)
Załoga	48-56 osób
Głębokość zanurzenia	230 m
Uzbrojenie	6 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm z zapasem 22 torped, możliwość zabierania 44 min 1x105 mm, 1x 20 mm. W trakcie wojny uzbrojenie przeciwlotnicze wzmacniano, instalując m.in. działka kalibru 37 mm czy poczwórnie sprzężone działka kal. 20 mm.
<b>Okręty podwodne typu Balao/Gato (USA)</b>	
Wyporność:	nawodna 1526 ton / podwodna 2414 ton
Długość	95 m
Szerokość	8,3 m
Zanurzenie	5,2 m
Napęd	cztery silniki diesla o mocy 5400 KM, silniki elektryczne o mocy 2740 KM
Prędkość maksymalna	w położeniu nawodnym 20,25 węzła, pod wodą 8,75 węzła
Zasięg	na powierzchni – 11 000 Mm (przy prędkości 10 węzłów) w zanurzeniu – 60 Mm (przy prędkości 3 węzłów)
Załoga	70 (Balao), 60 (Gato)
Głębokość zanurzenia	120 m (Balao) 90 m (Gato)
Uzbrojenie	10 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm z zapasem 24 torped, 1x127 mm (Balao), 1x76 mm (Gato), natomiast przeciwlotnicze zmieniało się w trakcie wojny, w jego skład wchodziły działka plot 40 mm, 20 mm oraz karabiny maszynowe 12,5 mm i 7,62 mm w różnych konfiguracjach.
<b>Źródło:</b> Opracowanie własne na podstawie C. Blair, <i>Hitlera wojna U-bootów. Myśliwi 1939-1942</i> ; C. Blair, <i>Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii</i> ; Internet	





I 57 należał do starszego typu dużych okrętów podwodnych. Tutaj widoczny na ujęciu wykonanym po kapitulacji Japonii.

Fot. U.S. Navy

jednostki z napędem nuklearnym wyposażone w rakiety balistyczne, co nastąpiło w latach 60-tych XX wieku. Warto wspomnieć, że podczas II wojny światowej zbudowano 56 okrętów podwodnych o wyporności powyżej 3000 ton, przy czym 52 z nich zbudowali Japończycy. W tabeli nr 2 znajdują się podstawowe dane techniczne niemieckich *U-bootów* klasy IXC (uważanych w *Kriegsmarine* za duże jednostki), amerykańskich *Balao/Gato* oraz zbudowanych w liczbie 20 jednostek japońskich okrętów typu B1.

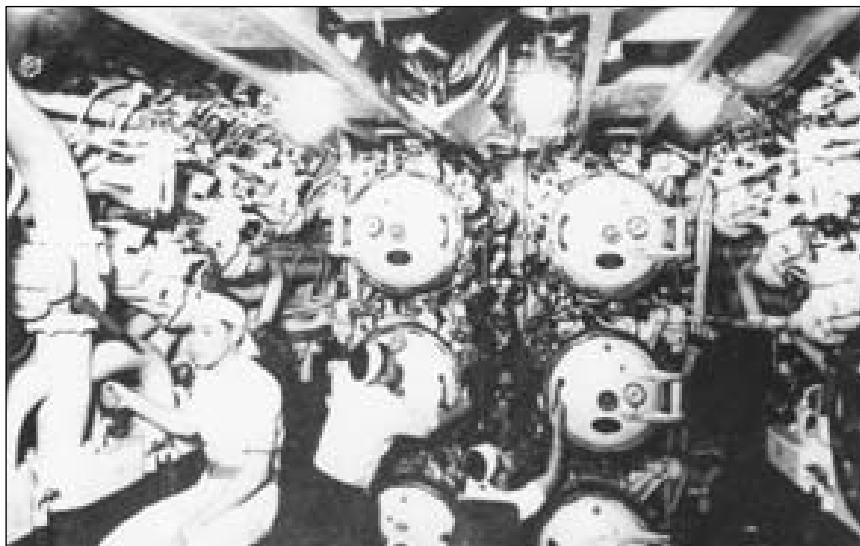
Jak widać, okręty japońskie zdecydowanie przewyższały rozmiarami niemieckie duże *U-booty* Typ IXC, a także nieco górowały rozmiarami nad ich amerykańskimi „konkurentami”. W istocie, japońskie jednostki klasy B1 i B2 uważane były za jedno z większych w Cesarzkiej Flocie, ale nie zmienia to faktu, że dużą część japońskich okrętów podwodnych była najzwyczajniej słusznych rozmiarów. Jak to już zostało stwierdzone, nie wynikało to z jakiegokolwiek fanaberii istniejącej w japońskim budownictwie okrętowym, ale z przyjętych założeń co do zadań tego rodzaju broni. Amerykanie również budowali w znacznych ilościach duże okręty podwodne, zdolne do pomieszczenia takiej ilości paliwa, aby wystarczyło go na odbycie patrolu z Hawajów do Japonii i szczęśliwy powrót. Najzwyczajniej była to kwestia zasięgu i w tej dziedzinie Japonia wiodła prym. Japończycy zbudowali łącznie aż 65 okrętów podwodnych o zasięgu przekraczającym 20 000 Mm (przy prędkości 10 węzłów), podczas gdy we flocie Aliantów nie znajdowała się żadna takowa jednostka. *Summa summarum*, od japońskich okrętów podwodnych wymagano dużego zasięgu, prędkości i dobrej dzielności morskiej, co w dużej mierze zostało osiągnięte.

Jeżeli chodzi o prędkość, ale przede wszystkim zasięg, japońskie okręty zaliczane były do światowej czołówki. Dodatkowo, część dużych okrętów podwodnych była wyposażona w wodnosamolot rozpoznawczy, co powodowało konieczność pomieszczenia dużych zbiorników paliwa, a czasami wodoszczelnego hangaru dla wodnopłata i katapult startowej. Tego typu podejście miało swoje plusy, ale i minusy. Plusami – o których już wspomniano – były dobre własności morskie oraz znaczny zasięg, przydatny na rozległych wodach Pacyfiku, natomiast słabymi punktami dużych okrętów podwodnych był ich czas zanurzenia oraz generalnie kiepskie właściwości manewrowe w położeniu podwodnym. Długi czas zanurzenia wynikał nie tylko z znacznych rozmiarów tego typu jednostek. Problem ten był bowiem potęgowany przez kłopotliwy system napędowy. Silniki diesla oraz silniki elektryczne były połączone w taki sposób, że przełączenie pracy z diesla na napęd elektryczny zajmowało nieco czasu. A w trakcie wojny, w warunkach zanurzenia alarmowego dosłownie każda sekunda była cenna. Duży rozmiar czynił okręty podwodne Cesarstwa podatnymi do wykrycia przez sonar oraz radar, a do tego w trakcie działań wojennych okazało się, że są one najzwyczajniej hałaśliwe, co jeszcze bardziej ułatwiało ich lokalizację i zniszczenie. Uniknięcia zagłady nie ułatwiał fakt, że przeciętna głębokość zanurzenia japońskich okrętów podwodnych oscylowała wokół granicy 90-100 metrów, co nie pozwalało zanurzyć się na tyle głęboko, aby uniknąć skutków wybuchu alianckich bomb głębinowych. Pod tym względem okręty japońskie ustępowały znacznie niemieckim *U-bootom*.

Wracając do rozmiarów – flota podwodna cesarstwa składała się nie tylko z dużych

jednostek klasy I. Jej kolejną cechą było duże zróżnicowanie typów używanych jednostek. W przedwojennej flocie Japonii można było znaleźć wielkie „I-booty”, ale także małe miniaturowe okręciaki typu *Ha*. Jednostki te przeznaczone były do penetrowania wrogich portów, w których rejon miały być dostarczone przez duże okręty podwodne. Koncepcja ta – na pierwszy rzut oka kusząca – okazała się nietrafiona, a sukcesy odniesione przez załogi miniaturowych okręciaków były sporadyczne, a w dodatku okupione poważnymi stratami. Misje te były dla ich załóg bardzo ryzykowne – wręcz samobójcze. Na marginesie warto tu dodać, że jednostki o podobnym przeznaczeniu znajdowały się również we flocie włoskiej oraz brytyjskiej. Pod koniec wojny – o czym będzie jeszcze mowa w artykule – Japończycy wyprodukowali wiele miniaturowych okrętów podwodnych, które miały pomóc odeprzeć amerykańską flotę inwazyjną. Warto zaznaczyć, że od roku 1924 wprowadzono w japońskiej flocie podwodnej nowy podział jednostek na klasy. I tak – duże podwodne okręty floty zostały oznaczone jako jednostki typu I, nieco mniejsze okręty *Ro*, natomiast miniaturowe okręty podwodne oraz „drobniaczka” przeznaczona do obrony wybrzeża, stały się znane jako *Ha*.

Silną stroną japońskich okrętów podwodnych było ich uzbrojenie torpedowe. Japońskie torpedy okazały się bardzo groźną bronią ze względu na ich dużą prędkość, zasięg i siłę rażenia. Zarówno japońskie torpedy lotnicze, jak i te używane przez okręty nawodne (słynne *długie lance*) przysporzyły Aliantom wielu strat. Podobnie potencjalnie groźną bronią były torpedy używane przez jednostki podwodne. Uważa się, że japońskie okręty podwodne dysponowały najlepszymi torpedami uży-



Ujęcie dziobowych wyrzutni torped na I 53.

Fot. „Ships of the World”

wanymi w trakcie drugiej wojny światowej. Torpeda *Typ 95* była podwodnym odpowiednikiem torpedy *Typ 93*, słynnej *długiej lancy* przeznaczonej dla okrętów nawodnych. Zaprojektowana w 1935 roku, weszła do użycia trzy lata później. Torpeda *Typ 95* była napędzana tlenem co zapewniało jej duży zasięg oraz znaczną prędkość. Jej wielkim atutem było to, że dzięki jej na-

pędowi nie pozostawiała – w przeciwieństwie do torped parogazowych – dużego śladu torowego z resztek gazów spalanych w jej napędzie. Czyniło to torpedę *Typ 95* trudniejszą do zauważenia dla potencjalnej ofiary i nie zdradzało pozycji okrętu, z której została wystrzelona. Imponująca była ilość przenoszonego ładunku wybuchowego – głowica zawierająca 405 kg mate-

riału wybuchowego była dużo silniejsza niż w torpedach używanych przez okręty podwodne USA. Dodatkowo, w 1943 pojawiła się torpeda *Typ 95 Model 2*, dysponująca jeszcze silniejszą głowicą bojową, zawierającą aż 550 kilogramów mieszaniny TNT i heksylu, przy zasięgu maksymalnym zmniejszonym do 7500 metrów. Japończycy dysponowali też starszymi torpedami *Typ 89*, z napędem parogazowym. Używano ich w starszych modelach okrętów podwodnych. Używano również torped z napędem elektrycznym *Typ 92*, ale ich osiągi były dużo gorsze niż torpedy *Typ 95*. Jednakże napęd elektryczny sprawiał, że za taką torpedą nie powstawał żaden ślad torowy (dane torped patrz tabela nr 3).

Jak widać, w porównaniu z bronią torpedową *made in USA* czy tych używanych przez *U-bootwaffe*, japońskie torpedy wypadły najlepiej (podobnie zresztą wyglądała sytuacja w odniesieniu do torped używanych w innych flotach tamtego okresu). Stanowiły one bardzo dobre połączenie dużej siły rażenia, prędkości, zasięgu i niezawodności. Należy tu podkreślić, że japońskie torpedy – w przeciwieństwie do amerykańskich *Mark XIV* czy niemieckich – generalnie nie borykały się z problemem zawodnych zapalników. Wynikało to z faktu, że ich kontaktowy zapalnik był dużo lepszy niż jego amerykańskie odpowiedniki, a w dodatku Japończycy przed wojną przeprowadzili liczne testy w strzelaniu torpedami do okrętów-celów. Swoją drogą, Amerykanie podobne testy przeprowadzili dopiero w sierpniu 1943 roku, mimo, że już od początku wojny na Pacyfiku pojawiało się sporo meldunków ze strony załóg, że najzwyczajniej coś jest nie tak z zapalnikami. Jak widać, błędy i zaniedbania były udziałem każdej strony konfliktu.

Elementem charakterystycznym tylko dla japońskiej floty podwodnej, było szerokie zastosowanie jednostek wyposażonych w pokładowy wodnosamolot. Prace teoretyczne i praktyczne eksperymenty z wykorzystaniem tego typu broni miały miejsce już w 1923 roku, a w 1925 z pokładu okrętu podwodnego typu *KRS* wystartował pierwszy wodnosamolot. Co stało za taką ideą? Żadna flota okresu II wojny światowej nie budowała całych serii okrętów przystosowanych do takiej formy działania, jedynie Niemcy wyposażyli – na niewielką zresztą skalę – część swoich *U-bootów* w rozpoznawczy wiatrakowiec. Niewątpliwie w założeniu wodnosamolot miał być efektywnym narzędziem rozpoznania nieprzyjacielskich kotwicowisk czy zespołów floty, które znajdowały się już na morzu. Dzięki dużemu zasięgowi i skrytości działania okrętu podwodnego mógł pojawić się tam,

Tabela nr 3. Dane techniczne wybranych torped używanych przez flotę USA, Japonii oraz Niemiec

Torpeda Typ 95 model 1	Kraj	Japonia
	Ciężar torpedy	1665 kg
	Długość	7150 mm
	Kaliber	533 mm
	Zasięg	9000 m przy prędkości 49-51 węzłów 12 000 m przy prędkości 45-47 węzłów
	Masa głowicy bojowej	405 kg
	Napęd	tlenowy
Torpeda Mk XIV	Kraj	USA
	Ciężar torpedy	1488 kg
	Długość	6248 mm
	Kaliber	533 mm
	Zasięg	4500 metrów przy prędkości 46 węzłów 9000 metrów przy prędkości 31,5 węzła
	Masa głowicy bojowej	220 kg
	Napęd	parogazowy
Torpeda G7a	Kraj	Niemcy
	Ciężar torpedy	1538 kg
	Długość	7163 mm
	Kaliber	533 mm
	Zasięg	14 000 metrów przy prędkości 30 węzłów 8000 metrów przy prędkości 40 węzłów 6000 metrów przy prędkości 44 węzłów
	Masa głowicy bojowej	280 kg
	Napęd	parogazowy

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: C. Blair, *Hitlera wojna U-bootów. Myśliwi 1939-1942*; C. Blair, *Giche zwycięstwa. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*; M. Stille, *Imperial Japanese Navy Submarines 1941-1945*; <http://www.combinedfleet.com/ss.htm>; [www.navweaps.com/sitemap.htm](http://www.navweaps.com/sitemap.htm)

gdzie nie spodziewano się takowego intruza. A przecież jednym z głównych zadań japońskich okrętów podwodnych w starciu z flotą USA w *decydującej bitwie* miało być rozpoznanie. Posiadanie wodnosamolotu, przynajmniej teoretycznie, znacząco poszerzało możliwości rozpoznania. Pamiętać należy, że pływający w położeniu nawodnym nawet duży okręt podwodny to tylko kawałek pokładu i niewysoki kiosk wystający nad powierzchnię morza. Nawet przy wykorzystaniu bardzo dobrych japońskich przyrządów optycznych zasięg rozpoznania z takiej platformy był niewielki. Przy braku radaru użycie wodnosamolotu znakomicie poprawiało możliwości rozpoznania. Faktem jest, że w początkowej fazie wojny na Pacyfiku samolotki te wykonywały szereg uwieńczonych sukcesem misji. Jednakże koncepcja ta miała swoje wady – prowadzenie rozpoznania lotniczego narażało okręt podwodny na wykrycie i zniszczenie, a najbardziej było to widoczne w trakcie przygotowania do startu, lub demontowania wodnosamolotu po wykonaniu misji. Wydaje się, że Japonia początkowo zlekceważyła możliwości wykrycia wodnosamolotu przez urządzenia radarowe, co zdecydowanie utrudniało możliwości rozpoznawcze tego praktycznie bezbronego w konfrontacji z myśliwcami przeciwnika samolotu. Oczywiście, w warunkach słabej obrony czy luk w systemie radarowym takie użycie wodnosamolotu mogło przynieść – i przynosiło – pewne rezultaty, ale generalnie już pod koniec 1942 roku stało się jasnym, że w związku z nasileniem obrony przeciwnika, prowadzenie tego typu działań jest bardzo ryzykowne.

Z drugiej strony jednak idea wodnosamolotu działającego z pokładu okrętu podwodnego nie umarła, a jej owocem stało się zaprojektowanie maszyny o charakterze uderzeniowym, działającej z specjalnie wybudowanych w tym celu jednostek. Faktem jest, że Japończycy zbudowali ponad 40 okrętów mogących przenosić wodnosamoloty. Do tego podjęli uwieńczony sukcesem wysiłek zaprojekto-

wania specjalnych maszyn, mogących operować z ich pokładu. Najpopularniejszym z nich był *Kugisho E14Y1 Glen*. Maszyna ta okazała się udaną konstrukcją i w początkowym okresie wojny przeprowadzono przy jej pomocy szereg misji rozpoznawczych, poczynawszy od oceny szkód po nalocie na Pearl Harbor, misje nad Sydney, Melbourne, Auckland czy wyspami Fidżi, aż do rekonesansów dokonywanych na wodach Oceanu Indyjskiego. Najsłynniejszą akcją z udziałem tej maszyny, stały się naloty na USA, dokonane 9 i 29 września 1942 roku. Z pokładu okrętu *I 25* wystartował maszyną pilotowaną przez Nobuo Fujitą (obserwator Shoji Okida), której zadaniem było zrzuć bomb zapalających na lasy Oregonu, aby wywołać gwałtowny pożar. Obie misje zakończyły się fiaskiem (po okresie ulewnych deszczów lasy były mało podatne na piromanię w wersji japońskiej), ale faktem jest, że Japończycy nie ponieśli w nich strat, a bomby zrzucone z *E14Y* były jedynymi, które spadły na teren USA w trakcie całej II wojny światowej. Początkowe sukcesy tych maszyn wynikały jednak ze słabości obrony Aliantów i praktycznie po 1943 ich działalność została wstrzymana, tak samo jak produkcja tego wodnosamolotu.

W obliczu narastającej skuteczności sił przeciwpodwodnych pozostawanie na powierzchni na tyle długo, aby załoga mogła przygotować wodnopląt do startu (oraz złożyć go po lądowaniu, w dodatku start wymagał prawie bezwietrznej pogody), wystawiało „podwodny mini-lotni-

skowiec” na poważne ryzyko. Jednak sama idea powietrznego uderzenia spod wody nie została przez japońskie dowództwo porzucona, o czym będzie jeszcze mowa.

Jeżeli chodzi o takie kwestie techniczne jak: napęd, łączność, kalkulatory torpedowe czy jakość przyrządów optycznych Japonia nie odstawała od poziomu reprezentowanego w latach 30-tych przez pozostałe floty. W okresie międzywojennym japońskie siły podwodne systematycznie rozwijały się, stając się istotną częścią Cesarskiej Floty. Japończycy dokładali starań, aby ich poziom techniki stał na potencjalnie najlepszym poziomie. W przededniu wojny na Pacyfiku można było stwierdzić, że japońskie okręty podwodne były wyposażone w liczne i prezentujące dobry poziom odbiorniki i nadajniki radiowe, zarówno niskiej, jak i średniej częstotliwości. W trakcie wojny sprzęt ten był udoskonalany, ale nie udało się dokonać jakichś przełomowych zmian. Pewnym problemem była też komunikacja pomiędzy wybrzeżem a okrętami znajdującymi się na odległych patrolach, ale starano się zapobiegać sytuacjom, w których jednostki nie odebrałyby rozkazów, powtarzając je w wyznaczonych godzinach. Jeżeli chodzi o napęd, silniki diesla były (jak na tamte czasy) zaawansowane technicznie, a ich cechami charakterystycznymi cechami były: duża moc, podwójne działanie czy wtrysk paliwa bez mieszanki powietrza. Silniki elektryczne również stały na dobrym poziomie, problemem było – wspomniane już wcześniej – przełączanie pra-

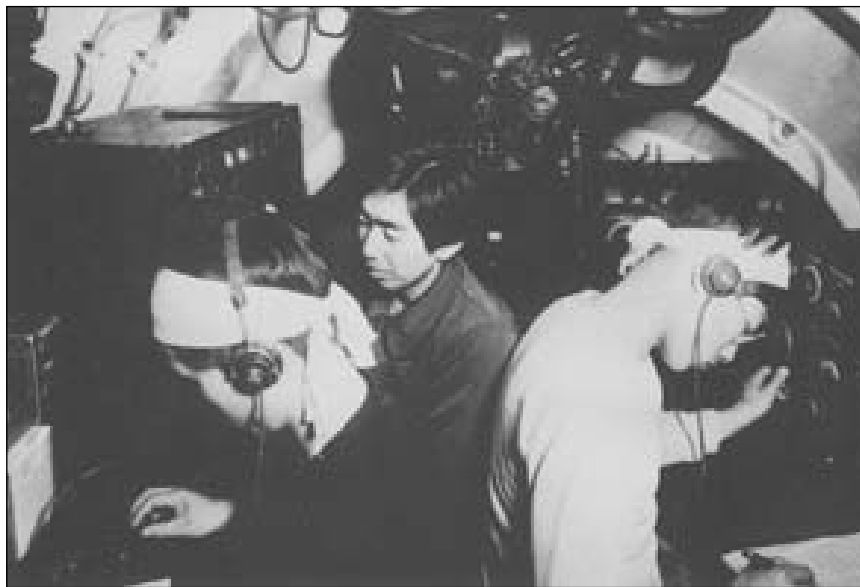
Ciekawe ujęcie rufy *I 18* z katapultą. Na pierwszym planie żuraw okrętowy, za nim na wodzie wodnosamolot Yokosuka *E14Y Glen*. Wyprodukowano 126 sztuk tych maszyn rozpoznawczych, będących wyposażeniem wielu japońskich okrętów podwodnych.

Fot. „Maru Special”



cy z silników diesla na silniki elektryczne. C. Boyd i A. Yoshida opisują je jako *wyjątkowo kłopotliwe*. Natomiast używane przez Kraj Kwitnącej Wiśni kalkulatory torpedowe opisywane są przez tych autorów jako *niezawodne*, ale podobnie jak w przypadku ich amerykańskich odpowiedników z lat 30-tych, ich skuteczność zależała od dokładności wprowadzonych danych. Ocena prędkości i odległości od celu zależała już od *dobrego oka marynarza*<sup>1</sup>. Warto tu dodać, że jakość używanych przez Japończyków przyrządów optycznych była wysoka, co udowodniły zwłaszcza nocne starcia jednostek nawodnych. Jednakże przewaga Japończyków w tej dziedzinie została zniwelowana dzięki zastosowaniu przez Aliantów radaru, a w tej dziedzinie Japonia była wyraźnie zapóźniona w stosunku do Brytyjczyków, Amerykanów czy swoich niemieckich sojuszników. Brak radaru był jednym z głównych czynników osłabiających skuteczność japońskich okrętów podwodnych, a generalnie rzecz ujmując braki w tej dziedzinie rzutowały negatywnie na efekty działania całej floty.

Praktycznie do kwietnia 1944 roku japońskie okręty podwodne nie dysponowały urządzeniami radarowymi. Próbowano temu zaradzić poprzez stosowanie pasywnych urządzeń wykrywających emisję radarów przeciwnika (podobnie robili Niemcy, używając detektorów *Metox* czy *Naxos*), ale używany w Cesarzkiej Flocie od 1944 roku (od tego roku zaczęto stosować go na szerszą skalę, wcześniej wyposażono w to urządzenie kilka jednostek) detektor *E27/Typ 3* był postrzegany jako zawodny. W praktyce oznaczało to, że duże i stosunkowo powoli się zanurzające okręty podwodne cesarstwa były wystawione na zaskakujące ataki alianckich sił Zwalczania Okrętów Podwodnych (ZOP), a zwłaszcza nieprzyjacielskiego lotnictwa, które przecież mogło operować w nocy. Należy też pamiętać, że samoloty alianckie szybko wyposażono w skuteczne radary. O ile w dzień czujna wachta mogła z wyprzedzeniem spostrzec nadlatujące lub nadpływające niebezpieczeństwo, to w nocy możliwości te były bardzo poważnie ograniczone. Dla jednostki, której czas zanurzenia był stosunkowo długi, stanowiło to śmiertelne zagrożenie. Tymczasem Alianci nie mieli tego typu dylematów. W trakcie walk na Pacyfiku przewaga w dziedzinie technologii radarowej okazała się być istotnym atutem w ich rękach. Dzięki temu podczas bitew powietrzno-morskich mogli sprawnie koordynować działania lotnictwa, Japończykom trudniej było ich zaskoczyć, nie mówiąc już o tym, że początkowa przewaga floty Cesarstwa w nocnych star-



Radiotelegrafści na I 47. Łączność jest niezastąpiona na morzu, lecz zbyt długie seanse radiowe pozwalały przeciwnikowi namierzać jego źródło pochodzenia. Fot. „Ships of the World”

ciach nawodnych szybko poszła w zapomnienie, kiedy *US Navy* na szeroką skalę zaczęła stosować coraz to doskonalsze radary. Jak pokazał przebieg starć w trakcie II wojny światowej, radar okazał się śmiertelnym zagrożeniem dla okrętów podwodnych wszystkich państw Osi, nie tylko japońskich. W dodatku Alianci dysponowali jeszcze jednym atutem, o którego to istnieniu Japończycy nie mieli najmniejszego pojęcia.

### ... kryptografia i radionamiar ...

W trakcie II wojny światowej na działania całej japońskiej floty, w tym też okrętów podwodnych, ogromny wpływ miał jeszcze jeden czynnik, o którym Japończycy nie mieli żadnej wiedzy. Do końca II wojny światowej dowództwo japońskie nie zorientowało się, że używane przez nie szyfry zostały w dużej mierze złamane przez wywiad USA. Prace nad złamaniem japońskich szyfrów prowadzono ze zmiennym szczęściem już od lat 20-tych, rozbudowywano również zasoby kadrowe instytucji zajmujących się kryptografią. Do początku lat 30-tych szkołę kryptologiczną marynarki USA ukończyło 24 słuchaczy, a kolejny tuzin miał za sobą szkołę językową i trzyletni staż w Tokio. Stacje nasłuchowe zbierały dane przez całą dobę, co dostarczało kryptologom dużej ilości materiału i pozwalało odczytywać japońskie depeche. W 1938 roku udało się Amerykanom zbudować tzw. Maszynę Czerwoną, która automatycznie czytała prostszy japoński szyfr używany przez attachaty morskie. Dodatkowo, z przechwyconych depech Amerykanie dowiedzieli się, że Japończycy dzięki posiadaniu sieci radionamierników potrafią z dużą precyzją śledzić miejsca pobytu

jednostek amerykańskich. Okazało się, że Amerykanie są w tej dziedzinie znacznie zapóźnieni, jednakże podjęto energiczne kroki aby zmienić ten stan rzeczy, chociażby poprzez rozbudowę sieci radionamierników, co potem okazało się ogromnie przydatne w działaniach Zwalczania Okrętów Podwodnych (ZOP). Pojawienie się nowego japońskiego kodu, zwanego przez Amerykanów Kodem Purpurowym spowodowało utratę wglądu w część japońskich depech, a wszelkie próby odczytania powyższego szyfru spaliły na panewce, do momentu gdy – w rzadkim przypadku harmonijnej współpracy pomiędzy wywiadem marynarki USA a tajnymi służbami amerykańskiej armii – do pracy zabrał się zespół kierowany przez Williama F. Friedmana z *Army Signal Corps*. Marynarka dostarczyła im wzorce kluczy do używanego przez Japończyków poprzednio Kodu Czerwonego oraz maszynę dostosowaną do odczytywania depech. Intensywne prace zespołu kryptologów trwały aż 19 miesięcy, a ich efektem było zbudowanie labiryntu przewodów, przełączników, wirników z klawiaturą przypominającą maszynę do pisania. W dodatku po włączeniu urządzenia to buczało, śmierdziało i strzelało snopami iskier, ale co najważniejsze – działało i odczytywało japońskie depeche. Sam Friedman pracował w stanie tak wielkiego napięcia, że po zakończeniu prac przeżył złamanie nerwowe i na trzy miesiące znalazł się w szpitalu. Zorganizowano również jednostki kryptologiczne *Hypo* (znajdujący się na Hawajach), *Cast* (mieszczący się na Filipinach) oraz *Negat* (zlokalizowany w Wa-

1. C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War Two*, Annapolis 2002, s. 38.

szyngonie). Na czele ośrodka *Hypo* stanął Joseph John Rochefort – jeden z najbardziej utalentowanych amerykańskich kryptologów. W tym samym roku japońska marynarka wprowadziła do użycia dwa nowe kody. Jeden z nich, zwany *JN-25* okazał się relatywnie prosty do odcyfrowania, natomiast drugi – tzw. *Kod Admiratów Japońskich* był niezwykle zaawansowany i trudny do złamania, między innymi dlatego, że Japończycy używali go rzadko, co powodowało brak materiałów do porównania. Jak pokazała przyszłość, działalność amerykańskich specjalistów od dekryptażu miała ogromne znaczenie dla zahamowania japońskiej ofensywy na Pacyfiku i złamania potęgi japońskiej floty, w tym jej podwodnego ramienia.

W starciu z japońską flotą podwodną Amerykanie posiadali jeszcze jeden atut – radionamiar. W tej dziedzinie uzyskano pomoc Brytyjczyków, którzy w zamian za część wiedzy dotyczącej japońskich szyfrów przekazali Amerykanom zaawansowany technicznie radionamiernik. Jeżeli chodzi o lokalizację japońskich okrętów podwodnych przy pomocy stacji namiarowych, przechwyconych depeš i ruchu w eterze, według Claya Blaira zadanie to okazało się znacznie łatwiejsze niż Amerykanie mogli przypuszczać. Autor ten twierdzi, że japońscy dowódcy okrętów podwodnych zachowywali się nieodpowiedzialnie, często kontaktowali się z dowództwem, macierzystą bazą, pomiędzy sobą, używając przy tym łatwego do dekryptażu szyfru. Dodatkowo rozkazy przesyłane od dowództwa były bardzo szczegółowe, zawierały bowiem daty wypłynięcia i osiągnięcia rejonu patrolowego, zalecaną prędkość marszową, trasę rejsu, a nawet pozycje, które należało osiągnąć danego dnia. Jak widać, obraz nakreślony przez Claya Blaira przedstawia dowództwo japońskiej floty podwodnej jako organizację, która nie brała pod uwagę możliwości złamania używanego przez nią szyfru, nie przywiązując wagi do zachowania dyscypliny w eterze. Takie postępowanie ułatwiałoby tylko pracę amerykańskiego wywiadu i placówek radionamiaru. Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że istnieją i odrębne opinie. Carl Boyd i Akihiko Yoshida stwierdzają, że rygory nałożone na komunikowania się okrętów podwodnych były tak ścisłe, że czasami wręcz utrudniało to prowadzenie operacji z ich udziałem. Powodem takiej postawy była chęć uniknięcia namierzania przez systemy HF/DF. Okręty podwodne mogły w trakcie transmisji wysyłać komunikaty radiowe nie dłużej niż pięć minut. Instrukcje dla dowódców okrętów podwodnych nakazywały także szybkie od-

płynięcie z rejonu transmisji. Bardziej prawdopodobna wydaje się wersja przedstawiona przez autorów *The Japanese Submarine Force and World War II*, ponieważ sami Japończycy posiadali swoje służby radionamiaru i świetnie zdawali sobie sprawę z faktu, że lokalizacja okrętów za pomocą prowadzonej przez nie transmisji radiowej jest możliwa. Taką opinię potwierdza również raport *Operational History of Naval Communications. December 1941 – August 1945*, gdzie możemy znaleźć stwierdzenia, że Japończycy starali się zminimalizować ryzyko wykrycia ich jednostek przez służby radionamiaru (s. 228-229). Na marginesie warto zaznaczyć, że niemieckie *U-booty*, na które dowództwo także nakładało rygory w komunikacji radiowej, były również namierzane przez Aliantów.

Podsumowując, dzięki kombinacji pracy służby wywiadu i radionamiaru, lokalizacja wrogich okrętów podwodnych była prostsza, co pozwalało Amerykanom omijać rejon ich patrolowania oraz ułatwiała ich zwalczanie. Przełożyło się to na generalnie niską skuteczność działań okrętów podwodnych Cesarstwa i na ich wysokie straty. Przykładem tego był spektakularny sukces odniesiony przez niszczyciel eskortowy *England*, który w przeciągu 12 dni drugiej połowy maja 1944 roku zatopił aż 6 okrętów podwodnych Kraju Kwitnącej Wiśni<sup>2</sup>. Bynajmniej nie było to zasługą li tylko umiejętności załogi połączonych z wojennym szczęściem. Okręty japońskie zostały po prostu „wystawione” przez amerykański wywiad zespołowi, w skład którego wchodził *England*, dzięki czemu załoga niszczyciela mogła wykazać się tak znakomitą osiągnięciem. Poniżej warto podkreślić, że załogi niemieckich *U-bootów* również borykały się z problemami wyni-

kającymi z bardzo dobrej pracy alianckich kryptografów i służb radionamiaru. Złamanie morskiej wersji Enigmy oraz skuteczna praca systemu radionamiaru HF/DF (*Huff Duff*) w ogromnym stopniu ułatwiły złamanie kręgosłupa niemieckiej *U-bootwaffe*, zamieniając te okręty w – jak ujął to Werner Herbert – *żelazne trumny*.

### ... ludzie ...

Technika techniką, ale o skuteczności danej broni decydują ludzie, którzy ją obsługują. Trywialnym będzie stwierdzenie, że nowicjusze, którzy dostaną do ręki bardzo dobre narzędzie walki, niekoniecznie pokonają weterana, dysponującego gorszej jakości uzbrojeniem. Historia wojen dowodzi, że (o ile dysproporcja w jakości i ilości uzbrojenia nie jest ogromna) jest ono prawdziwe. Generalnie możemy uznać, że załogi okrętów podwodnych Cesarstwa mogły być postrzegane jako dobrze wyszkolone i niezłe dowodzone, a ich morale stało na wysokim poziomie. Według Karola Lipińskiego i Andrzeja Worony *Żałogi składały się ze ścisłej elity w Cesarskiej Marynarce Wojennej. Prawie wszyscy oficerowie mieli za sobą ukończony podstawowy kurs w szkole marynarki w Etajima. Przed przydzieleniem na pokład okrętu podwodnego, oficerowie musieli odsłużyć przynajmniej dwa lata na okrętach nawodnych, aż do osiągnięcia stopnia porucznika. Później mogli rozpocząć edukację w szkole dla załóg okrętów pod-*

2. Szerzej o tym wydarzeniu [por.:] R. M. Kaczmarek, *Pogromca podwodnych korsarzy*, „Militaria”, nr 2(35), marzec-kwiecień 2010, s. 44-54; [także:] M. Kopacz, *Działalność operacyjna japońskich okrętów podwodnych w Bitwie na Morzu Filipińskim*, „Morze, statki i okręty”, nr specjalny 5 (1/2010), s. 26-30.

3. K. Lipiński, A. Worona, *Geneza, rozwój i doktryna wykorzystania japońskich okrętów podwodnych*, „Okręty Wojenne”, nr 6 (98), listopad-grudzień 2009, s. 33.

Żałoga / 58, widoczny oficer, zapewne dowódca okrętu, przy peryskopie. Fot. „Ships of the World”





wodnych na Kursie Podstawowym<sup>3</sup>. Samo szkolenie miało miejsce w Szkole Okrętów Podwodnych mieszczącej się w Kure. Sama służba postrzegana była jako jedna z najcięższych w Cesarskich Siłach Zbrojnych, stąd też ludzie, którzy do niej trafiali musieli przejść bardzo rygorystyczne badania medyczne i testy psychologiczne. Należy tu także zaznaczyć, że warunki socjalne na okrętach podwodnych były spartańskie. Życie w szczelnie wypełnionej torpedami, akumulatorami, silnikami, paliwem i licznymi urządzeniami stalowej rurze było co najmniej surowe. Ciasnota, skromne wyposażenie sanitarne, zakaz palenia czy świadomość mizernych szans na ratunek w razie awarii nie wpływały jednak na obniżenie morale załóg. Ludzie ci zdawali sobie sprawę gdzie trafili i czego mogą się spodziewać. Te czynniki nie wpływały więc negatywnie na morale załóg, które w początkowej fazie wojny było bardzo wysokie<sup>4</sup>. Autorzy książki *The Japanese Submarine Force and World War II* podkreślają, że pomimo straszliwych strat morale i duch bojowy japońskich oficerów z sił podwodnych nie osłabło w trakcie tej wyniszczającej wojny (s. 43). Z drugiej strony, autorzy [www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com) podkreślają, że w obliczu narastających strat morale w japońskich siłach podwodnych spadało. Znajduje to odbicie w powojennych amerykańskich i brytyjskich raportach, w których znajdujemy takie stwierdzenia jak: *Niemożliwym jest, że łodzie podwodne mogły spędzić tygodnie w u Zachodniego Wybrzeża USA bez kontaktu, lub przebywać ponad 40 dni na patrolu w rejonie Wysp Salomona w trakcie kampanii o Guadalcanal i meldować o tym, że nie spostrzegło się żadnych celów. Nawet japońscy oficerowie dowodzący nie mogli ukryć swego zaskoczenia gdy opowiadali takie historie. Dalsze dochodzenie wskazywało, że w bardzo dużej ilości przypadków meldowano, że cel był zbyt daleko, aby go atakować*<sup>5</sup>. Kwestia morale jest dosyć istotna, a tej rozbieżności Autor tekstu nie jest w stanie przekonująco rozstrzygnąć na korzyść jednej z hipotez. Faktem jest jednak, że morale, duch bojowy oraz pogarda wobec śmierci (niektórzy stwierdziliby: *fanatyzm*) w japońskich siłach zbrojnych były wysokie praktycznie do końca wojny o czym świadczy zaciekleść japońskiego oporu w trakcie kolejnych bitew na Pacyfiku. Nie ulega jednak wątpliwości, że w początkowej fazie wojny na Pacyfiku morale w siłach podwodnych było bardzo wysokie.

Podsumowując tą część, trudno jest uznać japońską flotę podwodną A.D. 1941 za technicznie przestarzałą czy obciążoną istotnymi wadami posiadanych okrętów.

Swoje pewne słabości (np. zapóźnienie w technologii radarowej) rekompensowała ona posiadaniem atutów w pewnych aspektach, co czyniło z niej zaawansowaną technicznie i potencjalnie groźną broń. Również ludzie obsługujący to narzędzie walki byli dobrze wyszkoleni, a ich morale i duch bojowy były wysokie. Problemy tkwiły gdzieś indziej.

### ... słabości

Paradoksalnie słabą stroną japońskich okrętów podwodnych była doktryna ich użycia. Jak już zostało to nadmienione, japoński plan wojny z USA zakładał stoczenie *decydującej bitwy* stoczonej przez pancerniki na wodach Pacyfiku. Jako że flota USA była silniejsza od japońskiej, ważną rolę w planach Japonii było zredukowanie siły *US Navy*, zwłaszcza potencjału jej pancerników, w trakcie gdy będzie ona płynąć w rejon bitwy. Mając to na uwadze, starano się wypracować szeroko zakrojony plan nękania floty amerykańskiej, w którym ważną rolę miały do spełnienia okręty podwodne. Ich zadaniem stało się rozpoznanie baz i kotwicowisk wroga, śledzenie ruchów jego floty, oraz atakowanie zespołów okrętów wojennych płynących w rejon *decydującej bitwy*.

Według japońskich sztabowców to właśnie zwalczanie dużych okrętów wojennych miało być głównym zadaniem okrętów podwodnych. W tej koncepcji była jednak pewna luka – Japończycy zaniedbali kwestię atakowania nieprzyjacielskich linii zaopatrzeniowych i żeglugi handlowej. Uznano, że okręty podwodne nie powinny mieć problemu z ewentualnym wypełnieniem tego – w oczach japońskich strategów – drugorzędnego zadania. Stąd też problem ten pomijano w planowaniu oraz w praktycznych manewrach. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy też szukać w poglądach części japońskiej admiralicji, zapatrzonej w starcia pancernych gigantów mających miejsce w bitwie pod Cushimą oraz w trakcie I wojny światowej. W takim kontekście okrętom podwodnym przypisano rolę pomocniczych jednostek, współpracujących i działających na rzecz głównych sił floty – czyli pancerników. Według Marka Stille, w latach 30-tych ta doktryna urosła do rangi dogmatu.

Dogmaty dogmatami, natomiast na początku 1938 roku Cesarska Flota w końcu zdecydowała się sprawdzić, na ile jej okręty podwodne są w stanie wypełnić zadania stawiane przed nimi. Przeprowadzone ćwiczenia ukazały jak niepraktyczna jest dotychczasowa doktryna użycia okrętów podwodnych. Główną lekcją płynącą z przeprowadzonych manewrów było

to, że bardzo trudno jest prowadzić rozpoznanie silnie bronionych zespołów floty wojennej, a okręty podwodne wykonujące takie zadania są bardzo podatne na wykrycie. W dodatku przepływ informacji pomiędzy okrętami podwodnymi a własną flotą też napotykał na problemy. Kolejną lekcją było odkrycie, że niezwykle trudnym zadaniem jest atakowanie wykrytych już okrętów wojennych przeciwnika. Japończycy uważali, że najlepszą odległością do przeprowadzenia ataku torpedowego jest dystans 1372 metrów. Aby wyjść na taką pozycję okręt podwodny musiałby poznać pozycję celu, następnie płynąć – najczęściej z pełną prędkością w położeniu nawodnym – aby znaleźć się w punkcie przecinającym trasę zespołu przeciwnika. Jeżeli niemożliwe byłoby precyzyjne wytyczenie przewidywanej trasy rejsu wrogiego zespołu (czego w warunkach bojowych należało się spodziewać) to okręty podwodne miały formować linie doзору wzdłuż przewidywanej trasy wrogiej floty. Tyle tylko, że w trakcie manewrów przeprowadzonych w 1939 i w 1940 roku okazało się, że siły przeciwnika zazwyczaj przenikają rejon operowania okrętów podwodnych nietknięte, ponieważ podtrzymywanie kontaktu z wrogimi siłami jest bardzo trudne, a jeszcze większe problemy pojawiają się, gdy trzeba popłynąć w położeniu nawodnym w rejon, gdzie już w zanurzeniu należy czekać na pojawienie się sił przeciwnika. Natomiast atak na zespół okrętów wojennych wroga w położeniu nawodnym był ryzykowny, ponieważ prawdopodobieństwo wykrycia było bardzo duże. Wszystkie te wnioski wskazywały, że doktryna użycia japońskich okrętów podwodnych jest niepraktyczna. Tyle tylko, że Japończycy postanowili raz jeszcze przerobić w praktyce jej założenia. W warunkach wojennych odbyło się to już kosztem wysokich strat, a sam dogmat o pierwszoplanowym znaczeniu atakowania zespołów wojennych przeciwnika nie został zrewidowany pod wpływem doświadczeń płynących z manewrów. Co ciekawe, gdy w trakcie ćwiczeń japońskie okręty podwodne miały ze cele statki han-

4. Swoją drogą, warunki bytowe na okrętach nawodnych Cesarstwa również nie były komfortowe, przykładowo, warunki bytowe załogi na zwodowanym w 1943 dużym lotniskowcu *Taiho* zostały opisane przez jednego z japońskich marynarzy jako skromne. Trzeba też dodać, że Japończycy – często wywodzący się ze środowisk wiejskich – byli przyzwyczajeni do różnego rodzaju niewygód, które dla mieszkańca Zachodu byłyby poważną przeszkodą. Wytrzymałość na trudy japońskich żołnierzy i marynarzy była często podkreślana przez dowódców i żołnierzy, którzy zetknęli się z nimi w trakcie tej wojny. Poniżej warunki bytowe na niemieckich *U-bootach* wcale nie należały do wysokich.

5. <http://www.combinedfleet.com/ss.htm>

Tabela na 4. Produkcja wybranych rodzajów sprzętu bojowego w Stanach Zjednoczonych oraz Japonii, w latach 1940-1945

Japonia:	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Czołgi i działa pancerne	1000	1000	1200	800	400	200
Samoloty	4768	5088	8861	16 693	28 180	11 066
Działa	3000	7000	13 000	28 000	84 000	23000
Stany Zjednoczone:	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Czołgi i działa pancerne	400	900	27 000	38 500	20 500	12 600
Samoloty	4768	5088	8861	16 693	28 180	11 066
Działa	1800	3000	188 000	221 000	103 000	34 000

Źródło: Tablice historyczne, s. 110

dłowe, okazało się, że mogą być efektywne w ich zwalczaniu. Nie wpłynęło to jednak na założenia japońskich strategów. Co prawda zwalczanie żegluga handlowej miało być jednym z zadań okrętów podwodnych, o ile nie przeszkadzało w realizacji głównego ich zadania – walki z dużymi okrętami wojennymi wroga. Co gorsza, japońskie dowództwo nie doceniło faktu, że wrogi okręty podwodne mogą być użyte przeciwko japońskim liniom komunikacyjnym i zaopatrzeniowym. W warunkach, gdy japońska gospodarka była zależna od importu surowców strategicznych było to bardzo poważne przeoczenie, które przyniosło dla wysiłku wojennego Japonii dewastujące rezultaty.

Należy dodać, że sama koncepcja *decydującej bitwy* była całkowicie przestarzała, ponieważ nadchodząca wojna miała mieć charakter wojny na wyniszczenie, prowadzonej do momentu, gdy jedna ze stron wyczerpie swoje zasoby i ulegnie. Wyrażnie widać było, że część dowództwa japońskiego nie wyciągnęła wniosków z nie tylko I wojny światowej, ale nawet z wojny rosyjsko-japońskiej. Wiktoria odniesiona

na wodach Cushimy przysłoniła fakt, że w dużej mierze to dzięki wybuchowi rewolucji w Rosji Cesarstwo uniknęło porażki w tej wojnie, ponieważ Japonia znajdowała się na granicy swoich możliwości finansowych i ludzkich. Również I wojna światowa nie zakończyła się klęską państw centralnych w wyniku jednej, decydującej bitwy, ale była efektem wyczerpania prowadzoną wojną, które stało się pożywką dla rewolucyjnych rozruchów w Niemczech. Tymczasem w wojnie na wyniszczenie prowadzonej ze Stanami Zjednoczonymi, Japonia po prostu nie miała żadnych szans. Widać to wyraźnie porównując potencjał przemysłowy i militarny tych dwóch stron. Według opracowania *Tablice Historyczne* (s. 101) stosunek względnego poziomu potencjału militarnego USA do Japonii wynosił 290 do 24.

Przewagę USA ilustruje również porównanie produkcji sprzętu wojskowego Japonii i Stanów Zjednoczonych w tabeli nr 4.

Również potencjał stoczniowy USA zdecydowanie górował nad adekwatnymi możliwościami Kraju Kwitnącej Wiśni, co pokazuje tabela nr 5.

Jak uzupełnienie powyższych danych warto dodać, że Amerykanie zwodowali statki handlowe o łącznym tonażu prawie 34 mln BRT, gdy tymczasem Japonia zwodowała jednostki o tonażu przekraczającym zaledwie nieco ponad 4,1 mln BRT. Dodatkowo Amerykanie szybciej budowali swoje okręty (patrz tabela nr 6).

Jak widać, potencjał przemysłowy Stanów Zjednoczonych zdecydowanie górował nad adekwatnymi możliwościami Cesarstwa Japonii. W najbardziej interesującym nas aspekcie wojny morskiej widać wręcz druzgocącą przewagę USA, zarówno w produkcji samolotów (a w trakcie tej wojny to przecież samolot stał się największym wrogiem okrętów) jak i okrętów wojennych oraz statków handlowych. Zwłaszcza wydajność przemysłu stoczniowego USA w dziedzinie produkcji jednostek handlowych pozwalała na kompensację poniesionych na Atlantyku i Pacyfiku strat. Tymczasem Japonia produkowała swoje frachtowce powoli, co niosło dla niej śmiertelne zagrożenie, ponieważ jej gospodarka była całkowicie uzależniona od importu su-

Tabela nr 5. Produkcja najważniejszych okrętów wojennych w II wojnie światowej – Japonia versus Stany Zjednoczone:

Japonia					
Rok	lotniskowce (w tym lekkie i eskortowe)	Pancerniki	krążowniki (w tym lekkie)	niszczyciele	okręty podwodne
1941	6	1	–	–	–
1942	4	1	4	10	61
1943	2	–	3	12	37
1944	5	–	2	24	39
1945	–	–	–	17	30
Razem:	17	2	9	63	167 (111)
Stany Zjednoczone					
Rok	lotniskowce (w tym lekkie i eskortowe)	pancerniki	krążowniki (w tym lekkie)	niszczyciele	okręty podwodne
1941	–	2	1	2	2
1942	18	4	8	82	34
1943	65	2	11	128	55
1944	45	2	14	74	81
1945	13	–	14	63	31
Razem:	141	10	48	349	203

Tabela nr 6. Średni czas budowy okrętów w miesiącach

Kategoria	Przed wojną		W czasie wojny	
	USA	Japonia	USA	Japonia
pancernik	35-42	53-61	32	---
lotniskowiec	32-34	36-44	15-20	22-24
ciężki krążownik	32-38	40-50	20-30	---
lekki krążownik	32-38	40-50	20-30	19-24
Niszczyciel	13-14	24-30	5	12
Okręt podwodny	14-15	24-36	7	15
Statek typu <i>Liberty</i>	12-14	20-30	1	18-24

Źródło: J.F. Dunnigan, A. Nofi, *Wojna na Pacyfiku*. Encyklopedia, Warszawa 2000 [za:] J. Solarz, *Doktryny militarne XX wieku*, Kraków 2009, s. 351.

rowców naturalnych, a od 1943 roku amerykańskie okręty podwodne zaczęły zbierać swoje krwawe żniwo wśród japońskiej floty handlowej. To ogromna przewaga przemysłowa (a jak się później okazało surowcowa i technologiczna) spowodowała *de facto*, że decyzja o ataku na Pearl Harbor była dla Japonii decyzją samobójczą. Co ciekawe, duża część japońskiej admiralicji zdawała sobie sprawę z tej ogromnej przewagi USA, ale nie potrafiła przeciwstawić prowojnemu tendencjom istniejącym wśród części japońskich wojskowych<sup>6</sup>.

Problemem była również pozycja japońskich sił podwodnych w całej strukturze dowodzenia Cesarskiej Marynarki Wojennej. Do 1941 roku największą jednostką organizacyjną w japońskiej flocie podwodnej była flotylla, która była częścią floty – np. Pierwsza Flotylla Okrętów Podwodnych była częścią Pierwszej Floty. W 1941 powołano do życia Szóstą Flotę, co oznaczało powstanie samodzielnej jednostki organizacyjnej dla sił podwodnych. Nie rozwiązywało to jednak wszystkich kłopotów. Okazało się bowiem, że w najważniejszych gremiach decyzyjnych japońskiej floty znajdowało się niewielu oficerów reprezentujących siły podwodne, a do tego rzadko posiadali oni stopień wyższy niż komandor. Z tego też tytułu ich wpływ na naczelne dowództwo był niewielki: *Oficerowie ci byli postrzegani tylko w roli łączników, których głównym obowiązkiem były działania dostosowujące rozwój taktyki działania okrętów podwodnych na rzecz floty nawodnej*<sup>7</sup>. W takiej atmosferze trudno było więc oczekiwać, aby przeforsować zmiany dotyczące chociażby zmiany dotychczasowej nieefektywnej taktyki walki. „Pancernik rządzi falami”, tak wydawało się myśleć wielu admirałów Cesarskiej Floty, stąd też wszystkie siły miały być podporządkowane temu, aby przygotować grunt do *decydującej bitwy*, w której to ciężkie działa pancernych kolosów zapewnią Japonii zwycięstwo. Nie trzeba dodawać, że myślenie takie było w tym okresie już zupełnie anachroniczne. Jego skutki

odbiły się także na japońskiej flocie podwodnej. Dodatkowo, warto też zaznaczyć, że dowódca Szóstej Floty nie posiadał tak szerokich prerogatyw, jakie przysługiwały dowódcom innych flot, w dodatku nie sprawował pieczy nad wszystkimi okrętami podwodnymi. Oczywiście, część japońskich dowódców apelowała o reformy, ale skończyło się tylko na dobrych intencjach. W maju 1943 powstało Biuro ds. Okrętów Podwodnych, które miało być odpowiedzialne za okręty podwodne, badania nad udoskonaleniami technicznymi i taktyką ich rozwoju, a także za komunikację z wyższym dowództwem. W założeniu reforma ta była dobrym posunięciem, jednakże praktyka pokazała, że instytucja ta miała zbyt małe wpływy, aby wprowadzić w życie niezbędne, korzystne dla sił podwodnych rozwiązania. Dodatkowo, w miarę pogarszania się sytuacji wojennej, biuro to nie mogło skutecznie rywalizować z innymi o dostęp do coraz bardziej limitowanych materiałów wojennych. Spychało to flotę podwodną na koniec listy żądań dostępu do surowców, mocy produkcyjnych czy paliw. Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące badań nad nowymi technologiami w zakresie sił podwodnych, system działający w Japonii można określić mianem chaotycznego. Nad rozwojem technologicznym okrętów podwodnych nie czuwała jedna instytucja, ale szereg z nich o podobnych kompetencjach, odpowiedzialnych za poszczególne dziedziny, takie jak: kadłuby, napęd, uzbrojenie, lotnictwo. Cytowani już C. Boyd i A. Yoshida określili go jako *skomplikowany i ciężko sterowny*<sup>8</sup>. W tym wypadku typowe słabości administracyjne przekładały się bezpośrednio na efektywność działań japońskich okrętów podwodnych, w dodatku wyższe dowództwo nie dokonało w tym zakresie niezbędnych korekt.

Jeżeli chodzi o kwestie logistyczne, do wybuchu wojny japońskie siły podwodne korzystały z istniejącego na Wyspach Macierzystych zaplecza, bazując w Yokosuce, Kure, Sasebo i Maizuru. Przedwojenny rozrost sił podwodnych spowodował ko-

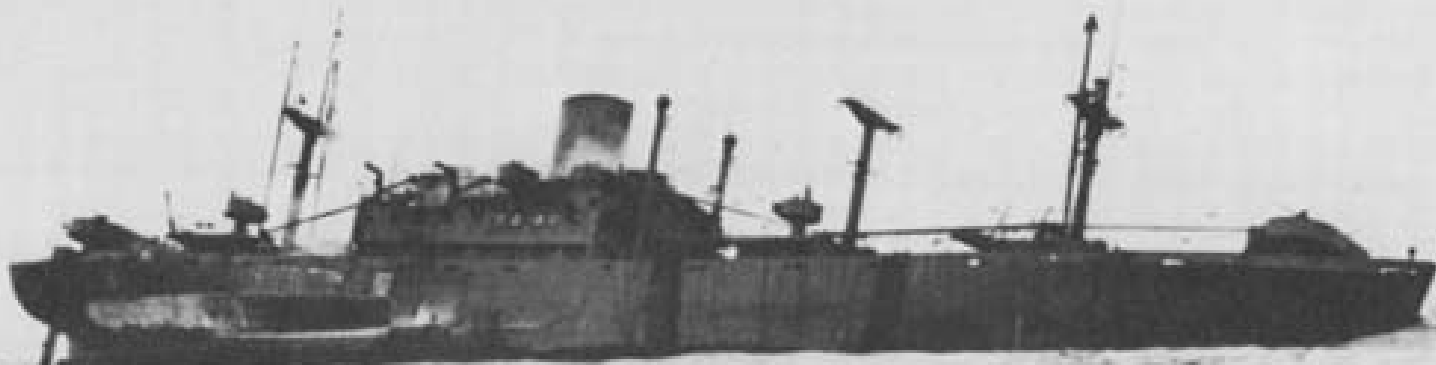
nieczność utworzenia specjalnego systemu zaopatrzenia, dedykowanego siłom podwodnym. W 1941 utworzono jednostkę do Wspierania Baz Okrętów Podwodnych, działającą w Ominato, Kwajalein, a potem – wraz z postępem japońskich zdobyczy – Rabaul, Penang, Surabaji, Palau, Cebu oraz na archipelagu Truk. Wsparcie logistyczne obejmowało naprawy, przegląd techniczny, serwisowanie okrętów podwodnych i zaopatrzenie ich w części zamienne. Do tego dochodziło zaopatrzenie w niezbędne towary i żywność, obsługę administracyjną oraz zapewnienie opieki medycznej dla członków ich załóg. Jednakże w miarę postępów alianckiej ofensywy, japoński system logistyczny zaczął się załamywać, problemy w tym zakresie dotknęły również i siły podwodne. Flota podwodna zaczęła borykać się z niedoborem paliwa, części zamiennych, pomijając fakt, że odcięte garnizony w Rabaul czy Truk nie mogły już efektywnie pełnić roli baz zaopatrzeniowych.

Jak widać, na początku wojny technologia, liczebność, poziom wykształcenia, jak i morale stanowiły mocną stronę japońskich sił podwodnych. Nie ustępowały one pod tym względem siłom Aliantów, a w kilku parametrach nawet je przewyższały. Problemami były natomiast: nieefektywna doktryna użycia tego rodzaju broni, bezwład administracyjny oraz niedoreprezentowanie przedstawicieli sił podwodnych w najwyższym dowództwie. Oczywiście największą słabością Japonii był jej potencjał przemysłowy i badawczy, co ujawniło się z całą siłą już po roku walk na Pacyfiku. Ofiarą tego padły też okręty podwodne Cesarstwa. O ile pierwszy rok działań na Pacyfiku można ocenić jako efektywny, czego dowodem było m.in. zatopienie lotniskowca *Wasp* (kampania na Guadalcanal), dobiecie uszkodzonego pod Midway

6. Szerzej na ten temat [por:] J. Polit, *Admirałowie i marynarka wojenna a japońska polityka zagraniczna w latach 1921-1941*, [w:] *Z dziejów floty japońskiej*, „Okręty wojenne”, nr specjalny 37, 2011, s. 67-78.

7. C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II*, Annapolis 2002, s. 49.

8. C. Boyd, A. Yoshida, *The...*, s. 50.



Błędem japońskiego dowództwa było nieatakowanie amerykańskich szlaków zaopatrzeniowych. Tutaj widoczny transportowiec wojska *Cape San Juan* storpedowany przez I 21 w dniu 11 listopada 1943 roku (statek został później dobity przez samoloty z lotniskowca eskortowego *Chenango*).  
Fot. U.S. Navy via „Warship International”

lotniskowca *Yorktown*, oraz zapewnienie innemu lotniskowcowi floty USA – *Saratoga* dwukrotnego pobytu w stoczni remontowej, nie licząc posłania na dno mniejszych okrętów wojennych, a także znacznej liczby frachtowców, to już 1943 rok okazał się dla japońskich podwodników fatalny. Zapóźnienia w technologii radarowej, uporczywe trzymanie się nieefektywnej doktryny ich użycia, rzucenie sił podwodnych do zaopatrywania garnizonów lub ich ewakuacji, ale przede wszystkim rosnąca potęga Ameryki, spowodowały, że osiągnięcia japońskich podwodników gwałtownie spadły. W 1943 roku zdołali oni zatopić jedynie trzy amerykańskie okręty wojenne (w tym lotniskowiec eskortowy *Lincombe Bay*) oraz pewną liczbę frachtowców (około 45 statków), głównie na Oceanie Indyjskim. Straty własne gwałtownie wzrosły, o ile w latach 1941-1942 Japończycy utracili 23 okręty podwodne, to w 1943 liczba wzrosła do 27, przy wspomnianym już, gwałtownym spadku osiągnięć. Rok 1944 śmiało nazwać można „czarnym rokiem” japońskiej floty podwodnej, natomiast w roku 1945 siły podwodne Cesarstwa mogły już tylko rozpaczliwie przedłużać agonię upadającego imperium, co zresztą czyniły, płacąc za to cenę w postaci topionych jednostek i ginących na ich pokładach marynarzy. Należy tu odnotować pewną zbieżność z losem *U-bootwaffe*, która opromieniona sukcesami pierwszych lat wojny,

w pierwszej połowie 1943 roku została solidnie zmaltretowana, ponosząc niezwykle ciężkie straty, przy załamaniu się jej osiągnięć. Warto tu zaznaczyć, że początkowe sukcesy Niemców oraz Japończyków wynikały nie tyle z zaawansowania technologicznego ich okrętów podwodnych z dobrze przemyślanej taktyki użycia oraz słabości obrony przeciwnika. W momencie kiedy siły zwalczania okrętów podwodnych Stanów Zjednoczonych oraz Wielkiej Brytanii okrzepły jednostki niemieckie i japońskie zaczęły ponosić ogromne straty (podwodna flota Włoch doświadczyła tego już wcześniej). Należy tu wyraźnie podkreślić, że nawet *U-bootwaffe*, która do tej pory zadała ciężkie straty flocie handlowej Aiantów, w momencie zwiększenia efektywności sił ZOP zaczęła ponosić bardzo poważne straty (w maju 1943 Niemcy utracili 41 *U-bootów*) i dla niemieckich sił podwodnych okres pomyślnych łowów na Północnym Atlantyku czy Wschodnim Wybrzeżu Stanów Zjednoczonych pozostał od tej pory jedynie odległym wspomnieniem. Do tego dramatycznie spadła efektywność działania jednostek, które admirał Karl Dönitz wysyłał do coraz bardziej beznadziejnej walki. Tendencję tą ilustruje tabela nr 7.

Podobnie stało się z flotą podwodną Cesarstwa. Jak już zostało to podkreślone, sam spadek efektywności był spowodowany nie tylko rosnącą przewagą sił zwalczania

okrętów podwodnych USA, ale przesunięciem części okrętów Cesarstwa do zadań transportowych czy ewakuacyjnych. Z drugiej strony należy jednak wątpić, czy okręty, które zaczęły zaopatrywać rozsiadane po Pacyfiku japońskie garnizony byłyby w stanie cokolwiek zmienić, poza hipotetycznym zadaniem nieco większych strat siłom USA. W obliczu alianckich sił ZOP okręty japońskie, podobnie zresztą jak włoskie czy niemieckie, stały się po prostu przestarzałymi konstrukcjami. Co ciekawe, w tym okresie flota podwodna USA zaczęła odnosić coraz większe sukcesy, pomimo że osiągi amerykańskich okrętów typu *Balao* czy *Gato* wcale nie przewyższały ich japońskich odpowiedników. Co prawda jednostki te wyposażone były w radar, ale głównym czynnikiem sprzyjającym rosnącej efektywności amerykańskich podwodników była słabość japońskich sił zwalczania okrętów podwodnych. Jak ujął to jeden z amerykańskich autorów – po ataku torpedowym Amerykanów Japończycy nie potrafili rozwiązać matematycznego problemu, gdzie zrzucić bomby głębinowe, które w dodatku nie funkcjonowały zbyt skutecznie, ani nie mogły wybuchać dostatecznie głęboko<sup>9</sup>. Rok 1944 jedynie pogłębił dysproporcje pomię-

9. S. Morison, *History of United States Naval Operations in World War*, [cyt. za:] Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, część VI, Warszawa 1997, s. 97.

**Tabela nr 7: Liczba niemieckich *U-bootów* zatopionych w trakcie II wojny światowej (1939-1945) oraz straty zadane przez *U-booty* żegludze aliantów**

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Liczba zatopionych <i>U-bootów</i> :	9	24	35	87	237	242	151
Statki alianckie zatopione na Atlantyku:	212	999	846	1097	309	108	92

Źródło: *Tabelle Historische*, Warszawa 1996, s. 110

Tabela nr 8. Dane techniczne okrętów Typ XXI, Sen Taka i Sen Taka Shō

	Typ XXI	Sen Taka	Sen Taka Shō
<b>Wyporność</b> – nawodna: – podwodna:	1621 t 1819 t	1070 t 1503 t	325 t 440 t
<b>Wymiary (metry)</b>			
długość x szerokość x wysokość	76,9 x 6,6 x 11,34	79 x 5,80 x	53x4x7,1
<b>Osiągi</b> Prędkość: maks. na powierzchni: maks. pod wodą: maks. zanurzenie Zasięg nawodny: Zasięg podwodny	18,08 w. 17,2 w. 330 m 15 500 Mm/10 w. 340 Mm/5 w. 110 Mm/10 w. 30 Mm/15 w.	15,3 w. 16,3 w. 121 m (operacyjne) 7800 Mm/11 w. 100 Mm/5 w. 16 Mm/16 w.	10,5 w. 13,9 w. 160 m 3000 Mm/10 w. b.d.
<b>Napęd</b>	2 x silniki wysokoprężne MAN o mocy 2000 KM 2 x silniki elektryczne o mocy 2100 KM każdy 2 silniki ekonomicznego ruchu po 113 KM	2 x silniki wysokoprężne o mocy 1500 KM 2 x silniki elektryczne o mocy 1250 KM (możliwość osiągnięcia łącznej mocy 5000 KM)	1 x silnik wysokoprężny o mocy 400 KM 1 x silnik elektryczny o mocy 1250 KM
<b>Uzbrojenie:</b>	6 x wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm z zapasem maks. 20 torped 2x2 20 mm. działka plot.	4 x wyrzutnie torped kal. 533 mm z zapasem maks. 10 torped 2x1 25 mm. działka plot	2 x wyrzutnie torped kal. 533 mm z zapasem maks. 4 torped 1 x 7,7 km.
<b>Załoga:</b>	57-58 osób		21
<b>Źródło:</b> Opracowanie własne na podstawie: A. Śmigiełski, <i>SEN TAKA – japońska podwodna „Wunderwaffe”</i> , s. 54-55; A. Worona, K. Lipiński, <i>Japońskie okręty podwodne typu „Sen Taka Shō”</i> , s. 86; M. Westphal, <i>U-booty typu XXI</i> , s. 58; www.combinefleet.com			

dzy siłami podwodnymi i możliwościami ZOP Japonii i USA. Należy tu podkreślić, że ten rok obnażył wszelkie słabości japońskiej floty podwodnej w konfrontacji z potęgą floty alianckiej, przede wszystkim amerykańskiej. Japońskie okręty podwodne, nadal w dużej mierze odsunięte od zadań bojowych do zaopatrzenia, działały nieskutecznie ponosząc przy tym wielkie straty. Podczas misji zaopatrzeniowych oraz w rozpaczliwych próbach zatrzymania amerykańskich inwazji na Wyspy Marshalla, Mariany, Wyspy Palau i Filipiny, a także w walkach na Oceanie Indyjskim Japończycy stracili aż 56 okrętów podwodnych. Był to wynik katastrofalny. Tymczasem w 1944 roku amerykańskie okręty podwodne praktycznie złamały kręgosłup japońskiej floty handlowej i zadały ciężkie straty jej flocie wojennej. Symbolem tej dysproporcji w sukcesach i stratach stała się Bitwa na Morzu Filipińskim (czerwiec 1944 roku), w której to trakcie amerykańskie okręty podwodne zdołały wykryć nadpływającą flotę japońską i uszczuplić jej skład o dwa wielkie lotniskowce (*Taihō* i *Shōkaku*), natomiast ich japońscy koledzy po fachu nie dość, że nie zadali żadnych strat amerykańskiej flocie wojennej, to nie zdołali też przesłać żadnych wartościowych meldunków o jej ruchach, dodatkowo ponosząc ogromne straty. Z 29 użytych jednostek aż 17 nie wróciło do baz. Jedynym ich sukcesem była ewakuacja części odciętego na Marianach japońskiego personelu la-

tającego<sup>10</sup>. Warto wyraźnie zaznaczyć, że zarówno w przypadku Niemiec jak i Japonii, przewaga alianckich sił ZOP rosła z miesiąca na miesiąc i jasnym się stało, że aby zmienić tę niekorzystną tendencję potrzebny jest przełom technologiczny. Prawdziwy przełom technologiczny, a nie tylko udoskonalanie istniejących typów okrętów poprzez wyposażenie ich w takie nowinki techniczne jak wykrywacze emisji radarowej, radary czy chrapy. W konfrontacji z coraz liczniejszymi samolotami i okrętami eskorty wyposażonymi w coraz doskonalsze radary, boje hydroakustyczne, miotacze *Hedgehog* czy *Squid*, lub też samonaprowadzające się torpedy *Fido* (a wszystko to wspierane przez efektywną pracę kryptologów i służby radionamiaru) japońscy podwodnicy mieli coraz mniejsze szanse na szczęśliwy powrót do bazy (podobnie zresztą jak ich niemieccy sojusznicy). Prawdziwym przełomem miało być opracowanie całkiem nowego typu okrętu podwodnego, zdolnego do osiągnięcia dużej prędkości podwodnej i mogącego przebywać w zanurzeniu przez dłuższy niż do tej pory czas.

### Za mało, za późno – czyli japońska podwodna *Wunderwaffe*

Tylko taki radykalny skok technologiczny mógł nieść szanse na odwrócenie niekorzystnego przebiegu wojny podwodnej, zarówno dla Niemców, jak i Japończyków. Faktem jest, że oba kraje podjęły próbę skonstruowania okrętów podwodnych

nowej generacji. W Niemczech opracowano i podjęto masową produkcję tzw. „elektrycznych okrętów podwodnych” (*U-booty* typ XXI i XXIII), natomiast Japonia zaprojektowała i również rozpoczęła produkcję dwóch typów okrętów nowej generacji – *Sen Taka* oraz *Sen Taka Shō*. Jednostki te miały odwrócić losy wojny podwodnej m.in. dzięki możliwości uzyskiwania znacznej prędkości w zanurzeniu. W tabeli nr 8 podano dane techniczne okrętów tych typów.

Wątpić jednak należy, aby okręty te mogły cokolwiek zmienić, poza prawdopodobnym zadaniem dodatkowych strat Aliantom. Faktem jest, że prędkość podwodna okrętów typu *Sen Taka* oraz *Sen Taka Shō* robiła wrażenie, jednakże nawet gdyby okręty te weszły do służby to najpewniej podzieliłyby los innych „cudownych broni” II wojny światowej, który można określić zdaniem „za mało i za późno”. Po pierwsze – liczebność. Aby okręty te mogły odegrać jakąkolwiek istotną rolę w walkach (pomijając zatopienie pewnej liczby transportowców, okrętów desantowych czy nawet okrętów wojennych, które to straty przemysł stoczniowy USA wyrównałby bez najmniejszego problemu) musiały wejść do boju w znacznej liczbie. Jak tymczasem wyglądały japońskie plany ich produkcji? Na papierze prezentowały się

10. Szerzej na ten temat [por:] M. Kopacz, *Działalność operacyjna japońskich okrętów podwodnych w Bitwie na Morzu Filipińskim*, [w:] „Morze, statki i okręty”, nr specjalny 5, 1/2010.



one całkiem nieźle. Japończycy zakładali zbudowanie w latach 1944-1945 dwudziestu trzech okrętów podwodnych *Sen Taka* oraz trzydziestu ośmiu *Sen Taka Shō*. Dalekosiężne plany przewidywały zbudowanie siedemdziesięciu sześciu okrętów *Sen Taka* oraz dziewięćdziesięciu ośmiu *Sen Taka Shō*. Plany planami, a rzeczywistość okazała się dużo bardziej brutalna dla nowej japońskiej broni. W sumie rozpoczęto budowę ośmiu okrętów *Sen Taka*, a do służby weszły trzy tego typu jednostki (pod resztę nawet nie położono stępek). Natomiast w lecie 1945 roku gotowych było, lub też znajdowało się w zaawansowanym stadium budowy około czterdziestu jednostek *Sen Taka Shō* (zwodowano dwadzieścia dwa okręty tego typu, a dziewięć wcieleno do służby). Łącznie więc przed kapitulacją do służby weszło 12 okrętów nowej generacji, a dalszych kilkadziesiąt znajdowało się w budowie. Nie jest to liczba imponująca, pomimo że Japończycy zastosowali w produkcji tych okrętów seryjną metodę ich budowy, polegającą na składaniu w kadłub przeznaczony do zwodowania poszczególnych, osobno prefabrykowanych sekcji (technologia ta została użyta przez Niemców w budowie jednostek Typ XXI). Do tego dochodziły problemy z niską jakością wykonania, szkoleniem załóg czy paliwem.

Nawet gdyby optymistycznie zakładać, że Japonia zdołałaby wcielić do służby nawet kilkadziesiąt tego typu okrętów ich wpływ na dalsze działania bojowe byłby minimalny. Po prostu – pojawiły się za późno. Oczywiście należy tu wyraźnie

podkreślić, że dysproporcja pomiędzy potęgą gospodarki USA a Japonii wykluczała możliwość nawiązania równorzędnej walki pomiędzy tymi krajami, Japonia mogła po prostu przedłużyć tylko wojnę i zwiększyć straty zadane wojskom USA. Nie mogła liczyć na żaden kompromisowy pokój, ponieważ Amerykanie byli zdecydowani rzucić Japonię na kolana (choćby w ramach rewanżu za Pearl Harbor) i nawet poważniejsze straty nie spowodowałyby, że zasiedli by oni do stołu rokowań z Cesarstwem.

Wracając do kwestii łodzi typu *Sen Taka* i *Sen Taka Shō*, miały one szanse na poprawienie relacji sukcesy – straty dla japońskich podwodników, jednakże wymagało to zastosowania ich większej liczby i to wcześniej niż miało to miejsce. W momencie, kiedy te okręty wchodziły do służby Cesarstwo Japonii dogorywało, powolne klęskami w kolejnych bitwach, odcięte od dostaw strategicznych surowców i z wypalonymi przez amerykańskie samoloty B-29 miastami oraz przemysłem. Jedynie wcześniejsze wejście do akcji nowej generacji okrętów podwodnych mogło przynieść Japonii pewnie, umiarkowane zresztą, sukcesy w postaci zwiększenia strat Amerykanów. Wymagało to jednak skoncentrowania się na opracowaniu i produkcji tych okrętów, które powinny otrzymać najwyższy priorytet. Jednakże okazało się, że było to niemożliwe. Nie pozwalał na to ograniczony potencjał przemysłowy (w tym stoczniowy) Japonii. Już od końca 1942 roku japoński przemysł z najwyższym wysiłkiem zaspokajał potrzeby armii i floty, będąc napiętym do granic możliwo-

ści. Tracony sprzęt bojowy co prawda zastępowano, ale z rosnącą trudnością. Jednakże napięcia rosły, a Japonia po prostu nie mogła jednocześnie zwodować lotniskowców, które zastąpiłyby te utracone pod Midway, wybudować wystarczająco liczne jednostki do ich eskorty, wdując przy tym setki transportowców i tankowców (wraz z okrętami do ich konwojowania), które były niezbędne do zapewnienia dostaw surowców i pokrycia strat powodowanych przez okręty podwodne USA, a do tego masowo produkować okręty podwodne nowej generacji. Potencjał stoczniowy Cesarstwa był na taki wysiłek po prostu zbyt słaby, a w dodatku okręty podwodne wcale nie znajdowały się na liście priorytetów. Warto też podkreślić, że z punktu widzenia efektywności, w przypadku okrętów podwodnych marnowano nawet ten ograniczony potencjał.

W momencie, kiedy japońskie okręty podwodne szły na dno w coraz większej ilości, a wojska inwazyjne USA – które to te okręty miały niszczyć – odbijały jeden archipelag po drugim, Japonia poświęciła pewne zasoby projektowe i moce stoczniowe na gigantyczne podwodne lotniskowce typu *Sen Toka*, zamiast skoncentrować się na rozwoju dużo bardziej perspektywicznej broni, jaką były okręty *Sen Taka* i *Sen Taka Shō*. Do tych ograniczonych mocy produkcyjnych, nie zawsze wykorzystywanych najefektywniej, doszedł jeszcze jeden czynnik – upojenie pierwszymi sukcesami. Sama technologia okrętu podwodnego o dużej prędkości nie była odkryciem lat wojny. Już w roku 1938 rozpoczęto pró-

Japońska „Wunderwaffe”, czyli okręt podwodny I 203 typu *Sen Taka*. Okręty te osiągały w zanurzeniu prędkość przeszło 16 węzłów.

Fot. U.S. Navy



by eksperymentalnego okrętu Nr 71, które trwały do 1940 roku. Osiągnął on prędkość podwodną rzędu 25 węzłów, a jak na tamte lata stanowiło to znakomity wynik. Co prawda prędkość taka mogła być utrzymana tylko przez krótki okres, ale jednostka ta dawała szansę na przełom, jakim byłoby skonstruowanie bojowego okrętu podwodnego o dużej prędkości. Jednakże dowództwo podeszło do tej kwestii lekceważąco i w maju 1940 roku okręt ten został zezłomowany, a o samym projekcie zapomniano. Jak widać w dowództwie japońskim zabrakło dalekowzrocznego podejścia, ale – jak to określił Jakub Polit – część wpływowych admirałów japońskich pieściła w tym okresie zupełnie anachroniczną wizję konfliktu, obsesyjnie stawiając na coraz większe pancerze i działa, podziеляjąc przy tym przekonanie, że Amerykanie są dekadency i rozmiłowani w wygodach, co ogranicza ich zdolność do ciężkiej służby, w tym na okrętach podwodnych. Przy takim stylu myślenia (praktycznym tego miarąrem była budowa pancernych i średnio przydatnych w nowoczesnej wojnie mastodontów typu *Yamato*) trudno było przebić się z innowacyjnymi projektami.

Początkowy okres wojny też nie sprzyjał forsowaniu budowy okrętów podwodnych nowej generacji, ponieważ to, czym dysponowała flota podwodna Cesarstwa okazało się całkiem niezłą bronią. Do czasu... Poniekąd, podobnie zachowali się zresztą Niemcy. Niemiecki Minister ds. Uzbrojenia Albert Speer w swych wspomnieniach, wyraźnie stwierdza, że *Wspólnie z Dönitzem zastanawialiśmy się wtedy [początek 1945 roku – przyp. Ł.S] często, co nas powstrzymywało, że nie zaczęliśmy wcześniej budować nowych rodzajów okrętów podwodnych. Przecież obecnie nie zastosowaliśmy żadnych nowości technicznych, znaliśmy też od lat zasady konstrukcyjne. Jak zapewniali fachowcy, nowe okręty zapoczątkowałyby serię sukcesów w wojnie podwodnej*<sup>11</sup>. Faktycznie, to dobre pytanie, co powstrzymało Niemców (i Japończyków) przed wcześniejszym wprowadzeniem do produkcji nowej broni. To prawda, że początkowe sukcesy nie sprzyjały wdrożeniu do produkcji nowej technologii, ponieważ istniejąca wydawała się wystarczająco dobra. Jak pokazały wydarzenia na froncie, było to złudne przekonanie, o czym upojeńni sukcesami z pierwszej połowy 1942 roku Japończycy, jak też i odnoszący znaczne sukcesy w Bitwie o Atlantyk Niemcy, przekonał się niebawem. Na usprawiedliwienie tej krótkowzroczności można jedynie podnieść fakt, że zasoby ludzkie, surowcowe i militarne zarówno Niemiec jak i (przede wszystkim) Japonii były ograni-

czone. W sytuacji kiedy okręty podwodne tych państw (zwłaszcza Niemiec) odnosiły spektakularne sukcesy przy umiarkowanych stratach, a przemysł z ogromnym wysiłkiem zaspokajał potrzeby rozsianych na szerokich frontach wojsk i walczących z nawałą alianckiego lotnictwa sił powietrznych Niemiec i Japonii, po prostu istniejące moce wykorzystywano do pokrycia potrzeb, które wydawały się najpilniejsze, chociaż – jak pokazała to działalność Alberta Speera w Niemczech – istniały jeszcze poważne rezerwy, które można było wykorzystać. Jeżeli chodzi o broń podwodną decydenci z obydwu państw Osi przegapili po prostu wielką szansę wdrożenia do produkcji istniejącej już technologii. Wątpić należy, czy w wypadku Japonii ocaliłaby ona ten kraj od klęski, ale z pewnością wprowadzenie do służby w roku 1943 okrętów podwodnych odpowiadających możliwościami jednostkom *Sen Taka* i ich mniejszym kuzynom było możliwe. Przecież od złożenia wymagań do położenia stępki pod budowę *I 201* (pierwszy okręt klasy *Sen Taka*) upłynęły nieco ponad cztery miesiące (koniec października 1943 – początek marca 1944, a *I 201* wszedł do służby w lutym 1945 roku). Jak stwierdza Adam Smigielski, było to możliwe dzięki wykorzystaniu doświadczenia nabytego przy eksploatacji okrętu Nr 71 i miniaturowych okrętów podwodnych napędzanych jedynie silnikiem elektrycznym. Gdyby na początku lat 40-stych prowadzono dalsze prace nad okrętem Nr 71, w warunkach jeszcze pokojowych, z dostępem do niezbędnych surowców, bez pośpiechu wywołanego naporem wojsk USA, efektem tego mogłoby być stworzenie groźnego narzędzia walki, które co prawda nie odmieniłoby losów wojny, ale mogłoby przysporzyć pewnych kłopotów siłom ZOP. Przy tym Japonia uniknęłaby ogromnego pośpiechu, związanej z nim niedokładności w wykonaniu jednostek oraz mogłaby usunąć wszelkie zauważone usterki i „choroby wieku dziecięcego” i wprowadzić do walki jednostki, w chwili, kiedy militarna sytuacja Japonii nie była jeszcze tak dramatyczna jak na przełomie 1944 i 1945 roku. Mogłaby, ale tak się nie stało. Warto też pamiętać, że okręty te wcale nie były aż tak „cudowną bronią”. Wspomniano już problem „chorób wieku dziecięcego” trapiących każdą nową konstrukcję, czy usterek związanych z pośpieszonym montażem, należało także pamiętać o niskiej jakości stosowanych w ich budowie materiałów, która to była pochodną kryzysu surowcowego, z jakim borykała się Japonia. Dodatkowo, jednostki te wcale nie były pozbawione słabostek. Pomijając kwestie związane

z pośpiesznym wcielaniem ich do służby, należy podkreślić, że duża prędkość podwodna gwałtownie skracala czas przebywania w zanurzeniu, co wystawiało te okręty na kontrakcję sił ZOP. Oczywiście, można było zmniejszyć prędkość podwodną, ale wtedy okręty te traciły swój główny atut. Raz jeszcze można tu podkreślić, że wczesne rozpoczęcie badań nad okrętami o dużej prędkości mogłoby wyeliminować część tych niedomagań. Tak się jednak nie stało, a siły podwodne Cesarstwa zapłaciły za to wysoką cenę. Zabrakło tu wizji rozwoju sił podwodnych.

### Podwodni samobójcy

Japonia próbowała także odwrócić kołaje wojny podwodnej stosując bardziej konwencjonalną technologię połączoną z mniej konwencjonalnym podejściem do życia swych marynarzy, którzy mieli je poświęcić atakując wykryte okręty USA przy pomocy kierowanych przez nich torped. Ten swoisty podwodny odpowiednik *kamikaze* znany jest jako *Kaiten*. Broń ta bazowała na bardzo skutecznej torpedzie Typ 93. O ile w na początku wojny torpedy te zadały siłom Aliantów spore straty, to później ich skuteczność spadła. Dysponujące skutecznymi radarami okręty USA uzyskały przewagę w walkach nocnych, a poza tym już od 1943 roku na niebie panowało lotnictwo amerykańskie. Co ciekawe, pierwsze plany miniaturowego okrętu podwodnego, który przekształcił się w *Kaitena* opracowano już w 1942 roku, a na początku 1943 roku był gotowy prototypowy egzemplarz. Jednakże ta broń o ewidentnie samobójczym charakterze została odrzucona przez dowództwo. Jednakże pogarszająca się sytuacja wojenna Japonii spowodowała, że na tego typu uzbrojenie zaczęto patrzeć przychylnym okiem. W lutym 1944 roku zaakceptowano *Kaiten I*, który wszedł do produkcji. Pilotowana przez człowieka wydłużona (14,75 m) *Długa Lanca*, posiadała ponadto pomieszczenie dla sternika, peryskop oraz wzmocnioną głowicę bojową o masie 1550 kg, co zapewniało ogromną siłę niszczenia. Od jesieni 1944 do wiosny 1945 roku na nosicieli tej broni przystosowano 23 okręty podwodne, w tym transportowe. Liczono, że kierowane przez człowieka torpedy okazywały się skuteczną bronią. Co prawda było on zbyt wielki, aby wystrzeliwać go z wyrzutni torped, ale pilot miał możliwość wejścia na pokład *Kaitena*, kiedy okręt-nosiciel znajdował się w zanurzeniu. Co prawda na nosicieli japońskiej odmiany „żywych torped” przebudowano też jednostki na-

11. A. Speer, *Wspomnienia*, Warszawa 1990, s. 330



Jeden z Kaitenów w trakcie opuszczania na wodę.

Fot. „Ships of the World”

wodne, ale przy supremacji lotnictwa amerykańskiego ich misje były z góry skazane na niepowodzenie. Sami piloci Kaitenów byli starannie selekcyjonowani i szkoleni, co ciekawe, teoretycznie mieli szansę na przeżycie misji, ponieważ posiadali możliwość opuszczenia pływającej do celu torpedy przez właz. Jednakże była to możliwość czysto teoretyczna. Generalnie liczone, że te kierowane torpedy będą efektywną bronią. Rzeczywistość okazała się jednak inna. Kaiteny i ich nosiciele rzucono do walki z flotą wojenną Amerykanów, a pierwsza misja skierowana była przeciwko kotwiczowisku floty USA na atolu Ulithi. 20 listopada 1944 roku jeden z Kaitenów zatopił zbiornikowiec floty *Mississinewa*, chociaż należy podkreślić, że trafienie zbiornikowca w atolu pełnym lotniskowców i innych, dużych okrętów wojennych, było umiarkowanym sukcesem. Wkrótce okazało się, że i ten ograniczony sukces był jednym z naprawdę niewielu. Do końca wojny Kaiteny zatopiły jeden niszczyciel eskortowy i wspomniany tankowiec (być może także okręt desantowy), do tego uszkodzając kilka jednostek. Za te skromne sukcesy zapłacono wysoką cenę – do baz nie wróciło osiem okrętów podwodnych nosicieli i 80 pilotów Kaitenów, nie licząc tych, którzy zginęli w trakcie szkolenia.

Zaważyła na tym głównie błędna taktyka ich użycia. Sam plan ataków na silnie bronione kotwiczowiska narażał nosicieli Kaitenów

na wykrycie i zniszczenie. Natomiast atak na szybkie i zwrotne okręty wojenne znajdujące się na morzu był bardzo trudny. Samo przeprowadzenie ataku wcale też nie było łatwe. Aby ocenić odległość od celu czy ewentualną prędkość pilot musiał podnieść peryskop, co narażało go na wykrycie i zniszczenie. *Aby uniknąć wykrycia i prawdopodobieństwa zniszczenia przez pociski z dział nieprzyjaciela, piloci mieli zakaz wynurzenia peryskopu do ostatnich 15 sekund przed uderzeniem. Do tego momentu Kaiten miał już zostać naprowadzony na cel z maksymalną prędkością 40 węzłów (74 km/h) i jedynie niewielkie korekty położenia steru były możliwe, żeby torpeda trafiła dokładnie w śródkreście ofiary. To*

była jednak tylko teoria. W rzeczywistości namiary podane przez dowódcę okrętu-bazy, obserwującego rejon celu z dużej odległości przez peryskop, przy słabym oświetleniu – często nie były wystarczające by umożliwić pilotowi Kaitena sterowanie do celu bez kontaktu wzrokowego. Według amerykańskich raportów z pola bitwy, piloci Kaitenów po dotarciu do w pobliże okrętów nierzadko byli zmuszeni zdradzić swoją obecność przez podniesienie peryskopu by zlokalizować cel przed rozpoczęciem ostatecznego ataku z maksymalną prędkością<sup>12</sup>. Do tego dochodziły problemy natury nawigacyjnej i mała autonomiczność „żywej torpedy”. W tej sytuacji środki przeznaczone na projekt, budowę około 400 Kaitenów, przebudowę ich nosicieli oraz szkolenie można uznać za zmarnowane. Jednakże liczone, że ataki samobójcze powstrzymają ofensywę Amerykanów, a przynajmniej skumulują straty przeciwnika. Była to jednak błędna kalkulacja.

Nie tylko Kaiten miał być samobójczą bronią, która miała na celu zadanie ciężkich strat flocie USA. Stojąca w obliczu inwazji USA Japonia miała bronić się do upadłego, a w myśl planu *Kestu-go* obrona tam miała mieć charakter masowego wykorzystania oddziałów samobójców. Jedną z „broni ostatniej szansy”, która teoretycznie dawała szansę na przeżycie ataku, ale (choćby wg Richarda O’Neila) miała znamiona samobójczej, były miniaturo-

12. R. O’Neill, *Samobójcze oddziały*, Warszawa 1999, s. 270.

Jeden z okrętów podwodnych w czasie misji z Kaitenami. Z przepaskami widoczni ich operatorzy. Zwraca uwagę sposób mocowania Kaitenów.

Fot. zbiory Łukasza Stacha



we okręty podwodne, które produkowano z jedną myślą – odparcia amerykańskiej inwazji na „świątą ziemię japońską”. Japończycy od początku wojny posiadali flotę miniaturowych okręciaków podwodnych (*Typ A*, wyprodukowano łącznie 62 jednostki), jednakże ich sukcesy były nader ograniczone. Pod koniec wojny, kiedy groźba inwazji zastukała do bram Japonii, liczone, że flota miniaturowych okrętów podwodnych zada siłom desantowym wroga poważne straty. Do tego produkcja masowa małych, przeciwinwazyjnych okrętów podwodnych była dużo tańsza niż inwestowanie w konwencjonalne okręty. Można przy tym było wykorzystać wcześniejsze doświadczenia z wspomnianymi okrętami *Typ A* i ich wersją rozwojową *Typ B*, opracowaną w 1945 roku (zbudowano 15 sztuk). Już na początku 1944 opracowano pięcioosobowy miniaturowy okręt *Typ D* o wyporności około 60 ton, którego masową produkcję rozpoczęto jeszcze w tym samym roku. Planowano, że do września 1945 roku ukończonych zostanie 540 takich jednostek, ale do kapitulacji Japonii udało się zbudować tylko 115, a dalszych 496 znajdowało się w różnym

stadium budowy. Okręty te mogły być wodowane z pokładów specjalnych okrętów transportowo-desantowych, jak też bezpośrednio z umieszczonych na brzegu szyn lub dźwigu.

Kolejnym projektem był dwuosobowy *Kairyu*, wyposażony w dwie torpedy oraz głowicę o masie 600 kilogramów. Do września 1945 planowano zbudowanie 760 jednostek, ale ukończono ich tylko 215. Do tego Japończycy zaprojektowali kilka innych jednostek, takich jak bardzo prymitywny okręciak *U-Kanamon*, (zbudowano prawdopodobnie 14 okrętów) czy *Shinkai*, typowo samobójczy miniaturowy okręt podwodny uzbrojony w głowicę o masie 900 kilogramów. Żadna z tych jednostek nie wzięła udziału w boju. Nawet gdyby udało się rzucić te okręty do walki, to najpewniej w starciu z amerykańskimi siłami ZOP ewentualne sukcesy okazałyby się umiarkowane. Przykładowo, Niemcy opracowali szereg przeciwinwazyjnych, miniaturowych okrętów podwodnych (*Hecht*, *Seehund*, *Biber*, *Molch*) i kierowanych przez człowieka „żywych torped” (*Neger*, *Marder*), które wzięły udział w walce. Małe okręciaki

*Biber* (wyprodukowano 324) i *Molch* (383 sztuki) zostały użyte w walkach na Kana-  
le La Manche, Norwegii oraz na Morzu Śródziemnym. Okręty te odniosły niewielkie sukcesy kosztem strat sięgających 70-80% atakujących jednostek. *Hecht* (wyprodukowano 53) oraz *Seehund* (zwdowano 285) okazały się mało skuteczną bronią, pewne sukcesy bojowe odnotowały głównie jednostki typu *Seehund*, topiąc dziewięć jednostek wroga (najpewniej jest to liczba zaniżona), przy stratach (według raportów brytyjskich) wynoszących około 50 okręciaków. Warto też dodać, że Alianci musieli przeznaczyć dodatkowe siły do walki z tego typu zagrożeniem. Gdyby doszło do inwazji Japonii przebieg starć prawdopodobnie wyglądałby podobnie. Znaczne straty miniaturowych obrońców przy umiarkowanych stratach floty inwazyjnej. Można przypuszczać, że gdyby Japończycy środki przeznaczone na wdrożenie do produkcji tych miniaturowych okrętów przeznaczyliby chociażby na pracę nad konstrukcją niewielkiego przeciwokrętu *Sen Taka Shō*, efekty mogłyby być lepsze. Tym razem zawiniło – nie po raz pierwszy – planowanie.

Podwodny mastodont / 400 był dowodem na rozproszenie sił i błędną doktrynę czasu wojny.

Fot. U.S. Navy via „Warship International”



### Powietrzne uderzenie spod wody

Do tej listy niekonwencjonalnych posunięć, które miały powstrzymać napierające siły USA, należy dodać jeszcze jeden, ściśle związany z siłami podwodnymi. Japońskie dowództwo marynarki wojennej uznało bowiem, że można zaatakować USA przy pomocy startujących z okrętów podwodnych samolotów, czego zresztą dokonano już w 1942 roku (chodzi o wspomniany wcześniej atak przeprowadzony z okrętu). Jednakże, zadane straty były praktycznie żadne, stąd też zakłady *Aichi* otrzymały zlecenie budowy samolotu uderzeniowego, mogącego operować z okrętów podwodnych. Jednocześnie podjęto decyzję o budowie 18 (*sic!*) ogromnych (maksymalna wyporność ponad 6500 ton) okrętów podwodnych mogących przenosić po 2-3 tego typu wodnosamoloty. Faktem jest, że plany te zmaterializowały się w postaci samolotu *M6A1 Seiran* oraz wcielenie do służby trzech okrętów typu *Sen Toku* (*I 400*, *I 401*, *I 402*).

Początkowo planowano wykorzystać je do uderzenia na Kanał Panamski, jednakże potem zmieniono cel na atol Ulithi, gdzie kotwiczyły amerykańskie lotniskowce. Jednakże okręty te nie wykonały już tego zadania, wojna dobiegła końca. Należy tu wyraźnie podkreślić, że tego typu projekty można było określić jedynie jako ekstrawagancję. Plany budowy floty oceanicznych podwodnych lotniskowców były w sytuacji Japonii po prostu kosztowną pomyłką, tak samo jak cały wysiłek włożony w zaprojektowanie i produkcję przeznaczonych dla nich samolotów. Japonia potrzebowała nie podwodnych lotniskowców (o wątpliwej zresztą skuteczności), ale eskortowców i statków, które przewiozłyby niezbędne dla wysiłku wojennego surowce z opanowanych przez Japonię terenów na Wyspy Macierzyste. Projekt te był tylko rozproszaniem skromnych sił Cesarstwa na cele, które nie mogły dać długodystansowych korzyści. Nawet uszkodzenie Kanału Panamskiego w 1945 roku nie zmieniłoby losów wojny, ponieważ o tego typu ataki można było (przy pewnej dozie wyobraźni) pokusić się nieco wcześniej, przykładowo wysyłając na pokładzie kilku okrętów podwodnych grupę dywersyjną. W szeregach sił desantowych marynarki wojennej zapewne nie zabrakłoby ochotników do tego typu misji. Abstrahując od analiz „co by było gdyby” raz jeszcze warto zaznaczyć, że tego typu projekty były dla Japonii zwykłym marnotrawstwem i tylko przyspieszały jej upadek. Siły i środki włożone w budowę okrętów typu *Sen Toku* należało przeznaczyć na inne cele, chociażby na budowę nowej generacji okrętów pod-

wodnych. Pomyłek popełniono zresztą dużo więcej, a najważniejszą z nich był sam atak na USA, co okazało się fatalnym błędem strategicznym, zważając na potencjał obu krajów.

### Podsumowanie

Reasumując, należy podkreślić, że japońskie okręty podwodne – pomimo wszystkich swoich wad – dysponowały dużym potencjałem bojowym. Ich zasięg, prędkość, uzbrojenie torpedowe i duża dzielność morską predestynowały je do dużych osiągnięć wojennych i odniosły one kilka spektakularnych sukcesów. Jednakże w porównaniu do *U-bootwaffe* czy floty podwodnej USA japońskie okręty podwodne osiągnęły zaskakująco niewiele. Erminio Bagnasco przyznaje im zatopienie 184 statków handlowych o tonażu 907 000 BRT. To niedużo, zwłaszcza w porównaniu z wynikami osiągniętymi przez Niemców (2840 statków o tonażu 14,3 mln BRT), Amerykanów (1097 statków o tonażu 4,65 mln BRT) czy Brytyjczyków (493 statki o tonażu 1,52 mln BRT). Do tego dochodzi kilkadziesiąt zatopionych (oraz uszkodzonych) okrętów wojennych przeciwnika, w tym zatopione dwa lotniskowce floty oraz jeden lotniskowiec eskortowy. Na konto zasług japońskich podwodniaków można również zapisać przeprowadzone misje rozpoznawcze czy zaopatrzeniowe. Należy raz jeszcze zadać pytanie – jakie czynniki wpłynęły na ten – generalnie słabe wyniki japońskich sił podwodnych? O części z nich była już mowa wcześniej. Jednym z nich była sama koncepcja prowadzenia wojny. Cesarska Kwatery Główna uparcie trzymała się przestarzałej koncepcji wojny, licząc na rozstrzygnięcie jej w jednej, decydującej bitwie. Tymczasem wojna ta była walką na wyniszczenie, w której Japonia praktycznie nie miała szans pokonać przemysłowego giganta zza oceanu. Jak już zostało to nadmienione wcześniej potencjał gospodarki USA zdecydowanie przewyższał możliwości przemysłowe, techniczne i ludzkie Japonii. Stany Zjednoczone mogły pozwolić sobie na przegranie *decydującej bitwy*, ponieważ potężna gospodarka amerykańska mogła szybko pokryć poniesione w niej straty. Przykładem niech będzie stoczona w 1942 roku bitwa pod Midway, uważana za przełomową na Pacyfiku. Teoretycznie – jak wynika z analizy zamieszczonej na stronie <http://www.combinedfleet.com/economic.htm> – nawet całkowita klęska USA pod Midway (utrata trzech lotniskowców, przy praktycznie nierealnym założeniu, że Japończycy nie tracą żadnego) nie przechyliłaby szali zwycięstwa w wojnie na korzyść Japonii. Już w połowie 1943 roku po-

tencjał floty USA pozwoliłby na podjęcie działań ofensywnych. Jedynie zmęczenie społeczeństwa amerykańskiego przedłużającą się wojną mogło nieść jakieś nadzieje dla Japończyków na podpisanie korzystnego dla nich pokoju. Jednakże w atmosferze *Pamiętaj!* [i pomści!] – przyp. Ł. S.] *Pearl Harbor!* były to nadzieje cokolwiek iluzoryczne. Jak widać ewentualne zwycięstwo Japonii w decydującej bitwie nie oznaczało zwycięstwa w wojnie, wojnie totalnej, prowadzonej do całkowitego wyniszczenia sił przeciwnika.

Tymczasem działania japońskich sił podwodnych podporządkowano doktrynie stoczenia jednej, decydującej bitwy. Okręty podwodne Cesarstwa miały osłabić główne siły floty USA przed jej stoczeniem, co zakładało atakowanie silnie bronionych dużych okrętów wojennych. Wystawiało to japońskich podwodników na kontratak bardzo skutecznych sił zwalczania okrętów podwodnych i niosło ryzyko ponoszenia ciężkich strat. Poniekąd japońskie okręty podwodne w większości słabo nadawały się do tego celu. Okręty typu *I* były dużymi jednostkami, przez co relatywnie łatwo można było je wykryć przy użyciu radaru lub sonaru. Zanurzały się powoli, głębokość ich maksymalnego zanurzenia była niewielka, a pod wodą ich manewrowość pozostawiała dużo do życzenia. W sytuacji, gdy amerykańskie siły zwalczania okrętów podwodnych otrzymywały nowoczesne wyposażenie do walki z jednostkami wroga rezultat starć był coraz częściej tragiczny dla japońskiej floty podwodnej. W 1943 roku stało się jasnym, że używana zarówno przez Niemców jak i Japończyków technologia jest przestarzała w konfrontacji z alianckimi siłami ZOP. Sytuację mogłoby odmienić szerokie zastosowanie radaru, który pozwoliłby wcześniej wykrywać wroga samoloty, okręty i statki (zwłaszcza w nocy oraz przy złej pogodzie) oraz zbudowanie nowego typu okrętu podwodnego, zdolnego do dłuższego przebywania w zanurzeniu i rozwijającego większą prędkość w położeniu podwodnym, mogącego schodzić na większą głębokość. O ile w przypadku Niemiec istniał potencjał stoczeniowy do relatywnie szybkiej i masowej budowy tego typu jednostek, to Japonia znajdowała się w gorszej sytuacji. Jej przemysł stoczeniowy był i tak przeciążony, a budowa okrętów podwodnych nie należała do jego zadań priorytetowych. Generalnie, w zderzeniu z dobrze funkcjonującymi siłami ZOP Aliantów, kraje Osi (w tym Japonia) poniosły poważne straty w okrętach podwodnych, co ilustruje tabela nr 9.

Dużo bardziej sensownym zastosowaniem dla – wcale zresztą niemałego,



Tabela nr 9. Straty okrętów podwodnych krajów osi, Wielkiej Brytanii i USA

Japonia	Niemcy	USA	Wielka Brytania	Włochy
133*	785**	52	75	116

\* Według innych źródeł ([www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com) oraz *German-Japanese Naval Relation in World War II*, s. 78) Japończycy stracili 128 okrętów podwodnych.

\*\* [Za:] *Tablice Historyczne*, Warszawa 1996, s. 110

Źródło: R. Brown, *Warship Losses of World War Two* [za:] J. Solarz, *Doktryny militarne XX wieku*, Kraków 2009, Wydawnictwo Avalon, s. 351.

zwłaszcza na początku wojny – potencjału japońskich okrętów podwodnych byłoby wykorzystanie ich do atakowania alianckiej żeglugi. Pozwoliłoby to odnieść większe sukcesy kosztem mniejszych strat, a poprzez zmuszenie Aliantów, przede wszystkim USA, do zapewnienia silnej eskorty dla statków handlowych rozproszyłoby siły marynarki amerykańskiej. Tępienie frachtowców przewożących zaopatrzenie dla sił walczących z Japończykami miałooby oczywiście bezpośrednie przełożenie na ich siłę i skuteczność. Walki na Pacyfiku pokazały, że kiedy japońscy podwodniacy zostali rzućni do walki z okrętami handlowymi, osiągalni (przynajmniej do czasu) nieźle efekty. Poza tym Japończycy – korzystając z wielkiego zasięgu swoich jednostek podwodnych – mogli atakować w różnych, odległych od Wysp Macierzystych punktach. Bardziej konsekwentne ostrzeliwanie wybrzeża USA z dział pokładowych, czy ataki wodnosamolotów stacjonujących na okrętach podwodnych miałyby oczywiście znikome znaczenie militarne, ale ich wpływ na morale społeczeństwa amerykańskiego i odniesione przy tym korzyści propagandowe byłyby najpewniej niemałe. Oczywiście tego typu ataki byłyby możliwe tylko w początkowej fazie wojny. Niezrozumiałym wydaje się fakt tak późno podjętej próby ataku na strategicznie ważny punkt, jakim był dla USA Kanał Panamski. Niektórzy uważają, że Japończycy osiągnęliby znacznie lepsze rezultaty prowadząc nieograniczoną wojnę podwodną u zachodnich wybrzeży USA, w pobliżu Kanału Panamskiego oraz szlaków komunikacyjnych w rejonie Hawajów, Australii, Nowej Zelandii i Oceanu Indyjskiego. Taki scenariusz byłby możliwy do przeprowadzenia, ponieważ – jak to zostało już wielokrotnie tu powtórzone – znaczna liczba okrętów podwodnych Cesarstwa dysponowała bardzo dużym zasięgiem działania. Nie są to tylko czcze domysły – należy odnotować, że japońskie działania przeciwko żegludze handlowej prowadzone na Oceanie Indyjskim przyniosły lepsze efekty przy niższych stratach. Do działań na Oceanie Indyjskim Japończycy wykorzystali trzydzieści osiem okrętów podwodnych, które przeprowadziły 105 patroli. W ich trakcie zatopiły 118 statków handlowych o łącznym tonażu 600 057 BRT, a uszkodziły piętnaście jed-

nostek handlowych o tonażu 95 754 BRT. Straty japońskie na tym akwenie wyniosły tylko cztery okręty podwodne.

W trakcie walk o Holenderskie Indie Wschodnie Japończycy rzucili do boju 25 okrętów podwodnych, których głównym zadaniem stało się zwalczanie szlaków komunikacyjnych. Te dwadzieścia pięć okrętów działało aktywnie, odnosząc znaczące sukcesy. Historycy japońscy przypisują im zatopienie około czterdziestu jednostek wroga, chociaż nie wszystkie zgłoszenia znalazły swoje potwierdzenie po wojnie. Jak widać w trakcie walk o Holenderskie Indie Wschodnie japońskie okręty podwodne działały aktywnie i skutecznie. Jak już wspominałem historycy japońscy przypisują im około 40 zatopień. Autorzy pracy *The Japanese Submarine Force and World War II* w zasadzie potwierdzają te dane przyznając japońskim podwodnikom odpowiednio 42 zatopienia, natomiast według strony [www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com) ich ofiarą padło około 32 jednostek. Dane zebrane przez J. Rohwera wskazują, że liczba zatopień oscyluje wokół czterdziestu jednostek. Abstrahując od tych ustaleń należy podkreślić, że atakując słabo bronione jednostki handlowe japońskie okręty podwodne były w stanie zadać im stosunkowo duże straty przy niewielkich kosztach. Niszcząc od 32 do 42 alianckich statków Japończycy stracili zaledwie dwa okręty podwodne, co stanowiło bardzo korzystny kurs wymiany.

Gorzej wypadają statystyki zatopień przypadających na pojedyncze okręty – średnio każdy z dwudziestu operujących okrętów japońskich zatopił w tej operacji około 1,6-2 statków, w zależności od wysokości strat, które przyjmujemy jako podstawę wyliczenia. Ten uśredniony wynik nie jest już może porywający, ale i tak był to niezły rezultat, o którego powtórzeniu japońscy podwodnicy mogli potem tylko pomarzyć, zwłaszcza w starciu z flotą amerykańską. Wystarczy powiedzieć, że na Pacyfiku japońskie jednostki podwodne zatopiły sześćdziesiąt siedem statków handlowych o łącznym tonażu 375 715 BRT oraz uszkodziły czterdzieści jeden dalszych, o tonażu 321 428 BRT. Łupem japońskich podwodniaków padły też dwadzieścia trzy okręty wojenne. Jednakże w trakcie tych walk Japończycy stracili aż 111 okrętów podwodnych, w tym osiem-

dziesiąt osiem w trakcie walki z dobrze bronionymi okrętami wojennymi i flotą inwazyjną. Z tych danych wyraźnie wynika, że wojna przeciwko żegludze handlowej byłaby bardziej opłacalna dla Cesarstwa. Uparte trzymanie się nieefektywnej doktryny działania okrętów podwodnych zaprzęcało jednak taką możliwość.

Jak wielokrotnie to zostało podkreślone, błędem było również wykorzystanie okrętów podwodnych do transportu zaopatrzenia dla odciętych przez Amerykanów garnizonów. Faktem jest, że perspektywa pozostawienia japońskich oddziałów odciętych przez bezmiar dżungli i oceanu, skazanych na nędzną roślinność, głód i choroby była mało kusząca, ale niewielkie przecież ładunki dostarczane przez okręty podwodne mogły co najwyżej przedłużyć ich trwanie. Co prawda większość misji transportowych zakończyła się sukcesem, ale Japonia utraciła w nich najprawdopodobniej 19 okrętów podwodnych (według części źródeł było to aż 25 jednostek), a ilość dostarczonego ładunku miała niewielkie znaczenie dla odciętych garnizonów. Okręty te mogły zostać wykorzystane lepiej, chociaż z drugiej strony i tak pewnie rzucono by je do walki z okrętami wojennymi i flotą inwazyjną USA. Do tego Japonia przeznaczyła do zadań transportowych liczne okręty podwodne. Dla okrętów bojowych oznaczało to ograniczenie ich możliwości walki, ponieważ często demontowano ich uzbrojenie, a obciążone dodatkowym ładunkiem stanowiły jeszcze łatwiejszy cel, ponieważ ograniczał on ich możliwości manewrowe. Natomiast okręty budowane od początku jako transportowe były praktycznie nieuzbrojone – wyjąwszy lekką broń przeciwlotniczą – a przecież ich konstrukcja pochłaniała tak potrzebne Cesarstwu surowce. Oczywiście liczone na to, że zanurzony okręt podwodny ma większe szanse przetrwać misję zaopatrzeniową niż frachtowiec, ale taka kalkulacja była tylko pozornie trafna. Należy przecież pamiętać, że nawet duży podwodny okręt zaopatrzeniowy mógł przewieźć tylko część ładunku mieszczącą się w ładowni średniej wielkości frachtowca, a poza tym okręty podwodne nie przebywały większości rejsu w zanurzeniu. Musiały ładować swoje baterie przebywając na powierzchni, gdzie to narażone były na wykrycie i atak ze strony sił alianckich.

Tabela nr 10. Ilość misji transportowych wykonanych przez japońskie okręty podwodne:

Rejon	Zakończone powodzeniem	Nieudane	Łącznie	Straty*
Południowy Pacyfik	200	14	214	8
Północny Pacyfik	42	4	46	3
Środkowy Pacyfik	38	7	45	8
Łącznie	280	25	305	19

\* Według Karola Lipińskiego i Arkadiusza Worony w trakcie misji zaopatrzeniowych Japończycy utracili co najmniej 25 okrętów podwodnych.

Źródło: Hans-Joachim Krug, Yoichi Hiram, Berthold J. Sander-Nagashima, Axel Niestlé, *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Naval Institute Press Annapolis 2001, s. 77.

Nie można też zapominać, że kody japońskie zostały złamane i Amerykanie mogli pokusić się o zostawianie zasadzek na tego typu jednostki. Poza tym koncepcja transportowania surowców naturalnych na Wyspy Macierzyste z wykorzystaniem okrętów podwodnych była raczej odbiciem rozpaczliwej sytuacji militarnej i gospodarczej Japonii, niż dobrze przemyślaną ideą. Japończycy zaniedbali ochronę własnych szlaków zaopatrzeniowych, którymi dostarczano do ich ojczyzny surowce strategiczne, niezbędne dla funkcjonowania przemysłu. Zapłacili za to dewastacją własnej gospodarki, borykającej się z narastającym kryzysem paliwowym i surowcowym. Flota podwodnych transportowców nie mogła zastąpić dobrze chronionych frachtowców, stąd też już lepszym rozwiązaniem byłaby budowa efektywnych i dobrze wyposażonych sił zwalczania okrętów podwodnych. Na to zabrakło jednak czasu i środków, a także właściwej kalkulacji strategicznej.

Faktem jest, że nie tylko misje zaopatrzeniowe były mało efektywne (patrz tabela nr 10), ale podczas ich wykonywania Japończycy ponieśli znaczne straty, a do tego w krytycznych momentach brakowało jednostek, które mogłyby walczyć. *Uważa się, na podstawie powojennych obliczeń, że nawet w krytycznym, schyłkowym okresie wojny (podczas operacji na Marianach) 1/3 wszystkich okrętów dalej pełniła funkcje transportowców do zaopatrywania bez nie związanych bezpośrednio z operacją<sup>13</sup>. Jedynymi działaniami transportowymi, które mogły mieć wymierny rezultat dla japońskiego wysiłku wojennego były misje transportowe do Niemiec, których głównym celem było podtrzymanie współpracy pomiędzy obydwojema krajami. Do tego celu Japończycy wyznaczili pięć dużych*

okrętów podwodnych, ale tylko jedna misja zakończyła się pełnym sukcesem (misja I 8), a dwie jednostki dotarła do Singapuru (I 29 i I 30), po czym zostały zatopione z większością cennego ładunku. Te próby współpracy było o tyle racjonalne, że mogły stać się źródłem nowoczesnych technologii (np. silniki rakietowe i odrzutowe, radary), których tak bardzo brakowało Japonii w końcowej fazie wojny. Faktem jest, że japońskie okręty podwodne podjęły wysiłek podtrzymania współpracy pomiędzy państwami Osi – głównie Niemcami i Japonią. Z przyczyn geograficznych, kulturowych (choćby bariera językowa) oraz politycznych współpraca ta nigdy nie przybrała szerszego wymiaru, tak jak stało się to w przypadku Aliantów, zwłaszcza zachodnich.

Państwa Osi nie podjęły próby stworzenia wspólnej, spójnej strategii co nie pomogło ich wysiłkowi wojennemu. Współpraca pomiędzy nimi dotyczyła głównie kwestii technologicznych i surowcowych, czego przykładem były próby łamania alianckiej blokady przez jednostki niemieckie i japońskie. Japońskie okręty podwodne wzięły aktywny udział w tej współpracy jednakże dzięki złamaniu niemieckich i japońskich kodów Alianci wiedzieli o kursowaniu podwodnych łamaczy blokady. Wskazuje na to m.in. raport z sierpnia 1944 roku: *w ciągu ostatniego roku, lub wcześniej, Niemcy i Japonia podjęły wysiłek transportu surowców strategicznych, technologii i personelu technicznego pomiędzy Europą a Azją używając do tego celu podwodnych łamaczy blokady. W dużej mierze dzięki wywiadowi radiowemu rezultaty tych wysiłków były relatywnie niewielkie, a perspektywy ich kontynuowania są pogarszającą się<sup>14</sup>. Raport ten praktycznie całkowicie wyjaśnia problem niewielkiej skuteczności*

prób podwodnej komunikacji pomiędzy krajami Osi. Idea była słuszna, jednakże nikt z dowództwa niemieckiego i japońskiego nie mógł przewidzieć jednego – że Alianci mogą na bieżąco odcyfrowywać ich korespondencję radiową. Zaważyło to nie tylko na efektywności podwodnych łamaczy blokady, ale też na całej podwodnej batalii, która miała miejsce w trakcie II wojny światowej.

Japońskie okręty podwodne wykorzystano też do innych celów, takich jak rozpoznanie – w tym lotnicze – czy ostrzeliwanie instalacji ziemnych. Miały one pewne znaczenie, zarówno militarne jak i propagandowe, jednakże odciągały one okręty podwodne od podstawowego zadania – walki z wrogią flotą. Liczba wykonanych tego typu misji znajduje się w tabeli nr 11.

Wymienione powyżej technicznych słabości, anachroniczna doktryna wojenna, zapóźnienie technologiczne czy problemy administracyjne odegrały swoją rolę przyczyniając się do klęski japońskich sił podwodnych w wojnie na Pacyfiku. Najpoważniejszym czynnikiem w tym konflikcie był jednak potencjał przemysłowy Japonii i USA. Szans na wygranie wojny tocznej latami z amerykańskim przemysłowym gigantem Japonia praktycznie nie miała. Tymczasem przygotowała ona plan podboju Filipin, Malajów oraz Holenderskich Indii Wschodnich, zrealizowała go w sposób błyskotliwy i skuteczny, ale nie poddano głębszej analizie tego, co będzie potem. Liczenie na to, że USA wykrwawia się w trakcie odbijania terenów zajętych przez Cesarstwo okazały się iluzoryczne, a Japonia

13. K. Lipiński, A. Worona, *Geneza, rozwój i doktryna wykorzystania japońskich okrętów podwodnych*, cz. 2, „Okręty Wojenne”, nr 1 (99), styczeń 2010, s. 46.

14. C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine...*, s. 131.

Tabela nr 11. Liczba misji rozpoznawczych oraz związanych z ostrzałem artyleryjskim celów lądowych wykonanych przez japońskie siły podwodne

Rejon	Rozpoznanie lotnicze*	Rozpoznanie peryskopowe	Ostrzał artyleryjski
Wschodni Pacyfik	7	17	19
Południowy Pacyfik	33	41	10
Północny Pacyfik	6	17	---
Ocean Indyjski	10	15	1
Łącznie	56	90	30

\* W książce *The Japanese Submarine Force and World War II* na stronach 198 – 199 znajdujemy informację, że liczba wykonanych misji rozpoznawczych wyniosła 34.

Źródło: Hans-Joachim Krug, Yoichi Hiram, Berthold J. Sander-Nagashima, Axel Niestlé, *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Annapolis 2001, s. 76.

nie była przygotowana do przewlekłej wojny. Przełożyło się to także na siły podwodne. Według Karola Lipińskiego i Arkadiusza Worony, brak przygotowania Japonii do prowadzenia wojny na wyniszczenie skutkowało tym, że Cesarska Marynarka Wojenna jako całość podlegała ograniczeniom, co oczywiście odbijało się na jej efektywności. *Było to odczuwalne zarówno w ilości produkowanych okrętów podwodnych, ale także w przypadku rozwoju, produkcji i montowaniu zestawów radarowych, sonarowych, łącznościowych i innego wyposażenia*<sup>15</sup>. W sytuacji gdzie wojna podwodna przybrała charakter wyścigu technologicznego i produkcyjnego, dla załóg podwodnych Cesarstwa oznaczało to *de facto* anihilację w starciu z coraz liczniejszym i coraz lepiej wyposażonym przeciwnikiem. Co prawda gdyby nawet wprowadzono do boju okręty nowej generacji, wyposażone w systemy radarowe i rzucono by je do walki z żeglugą handlową najprawdopodobniej spowodowałyby to tylko wzrost strat USA, ale nie zatrzymałyby amerykańskiej ofensywy. Najpewniej gdyby taki scenariusz się ziszczył i Japończycy przejęli od Niemców sposób prowadzenia wojny podwodnej, to dziś wielu autorów pewnie pisałoby o okrętach, które zadały przeciwnikowi poważne straty, chociaż biegu wydarzeń zmienić by nie mogły. Historia potoczyła się jednak według scenariusza, który znamy i który mo-

żemy tylko komentować i opisywać. W tym przypadku możemy pisać o w dużej części potencjale zmarnowanym.

***W tekście wykorzystano fragmenty przygotowywanej większej publikacji dotyczącej działań japońskich okrętów podwodnych w trakcie II wojny światowej.***

### Bibliografia

- C. Blair, *Hitlera wojna U-bootów. Myśliwi 1939-1942*, Warszawa 1998;  
C. Blair, *Hitlera wojna U-bootów. Ścigani 1939-1942*, Warszawa 1999;  
C. Blair, *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Warszawa 2001;  
C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War Two*, Annapolis 2002;  
G. Bułaka, *Podwodne łamacze blokady Cesarskiej Marynarki Japońskiej*, [w:] „Morze, statki i okręty”, nr 7/2008;  
R. Kaczmarek, *Pogromca podwodnych korsarzy*, [w:] „Militaria”, 3/2010;  
M. Kopacz, *Działalność operacyjna japońskich okrętów podwodnych w Bitwie na Morzu Filipińskim*, [w:] „Morze, statki i okręty”, nr specjalny 5, 1/2010;  
Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, część VI, Warszawa 1997;  
H. J. Krug, Y. Hiram, B. J. Sander-Nagashima, A. Niestlé, *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Annapolis 2001;  
W. A. Patterson, *Victory Enabled. The United States Submarine Force from December 1941 – September 1943*, praca dyplomowa, Maxwell Air Force Base, Alabama, marzec 2006;

- J. Polit, *Admirałowie i marynarka wojenna a japońska polityka zagraniczna w latach 1921-1941*, [w:] *Z dziejów floty japońskiej*, „Okręty Wojenne”, nr specjalny 37, 2011;  
J. Rohwer, *Axis submarine successes, 1939-1945*, Annapolis 1983;  
J. Solarz, *Doktryny militarne XX wieku*, Kraków 2009;  
A. Speer, *Wspomnienia*, Warszawa 1990;  
M. Stille, *Imperial Japanese Navy Submarines 1941-45*, Osprey Publishing Ltd. 2007;  
A. Śmigielski, *SEN TAKA – japońska podwodna „Wunderwaffe”*, „Morze, statki i okręty”, nr 6/2006;  
M. Westphal, *U-booty typu XXI*, „Morze, statki i okręty”, nr 3/2007;  
A. Worona, K. Lipiński, *Japońskie okręty podwodne typu „Sen Taka Shō”*, [w:] *Z dziejów floty japońskiej*, „Okręty Wojenne”, nr specjalny 37, 2011;  
A. Worona, K. Lipiński, *Geneza, rozwój i doktryna wykorzystania japońskich okrętów podwodnych*, cz.1 „Okręty Wojenne”, nr 6/2009;  
A. Worona, K. Lipiński, *Geneza, rozwój i doktryna wykorzystania japońskich okrętów podwodnych*, cz. 2, „Okręty Wojenne”, nr 1/2010;  
K. Zalewski, *Operacja Hikari – niedoszły odwet*, „Lotnictwo”, nr 8/2005;  
*Tablice Historyczne*, Warszawa 1996;  
*Operational History of Naval Communications. December 1941 – August 1945* [w:] <http://cgsc.cdmhost.com/cdm/compoundobject/collection/p4013coll8/id/2434/rec/4>  
[www.combinefleet.com](http://www.combinefleet.com)

<sup>15</sup> K. Lipiński, A. Worona, *Geneza, rozwój i doktryna wykorzystania japońskich okrętów podwodnych*, cz. 2, „Okręty Wojenne”, nr 1/2010, s. 46.

## FOTOCIEKAWOSTKA

Ciężki krążownik *Myōkō* w bazie Seletar (Singapur), wrzesień-październik 1945 roku. Przy burcie krążownika zacumowane okręty podwodne / 501 (eks-niemiecki *U 181*) oraz 502 (eks-*U 862*).  
Fot. zbiory Siegfrieda Breyera





# Bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty 2 listopada 1943 roku

## Sytuacja strategiczna na Południowym Pacyfiku do listopada 1943 roku

Operacja „Watchtower” była już przeszłością. Wprawdzie sześciomiesięczne walki o Guadalcanal i Tulagi zakończyły się definitywnym zwycięstwem Stanów Zjednoczonych i ich sojuszników, jednak to Japończycy byli tymi, którzy w dalszym ciągu kontrolowali większą część Nowej Gwinei oraz archipelagu Wysp Salomona. Chociaż obie strony wydawały się wyczerpane niedawną kampanią, przełom zimy i wiosny 1943 roku przyniósł ze sobą nową ofensywę Aliantów na Południowym Pacyfiku. Celem finalnym, niejako wyznaczonym już w pierwszej połowie 1942 roku, miała być redukcja największej japońskiej bazy lotniczej i morskiej w tej części teatru wojennego – Rabaulu na Nowej Brytanii.

Dyrektywą z dnia 29 marca 1943 roku Kolegium Szefów Połączonych Sztabów Stanów Zjednoczonych ustanowiło operację „Cartwheel” (pol. wózek), której główne założenia przewidywały:

- 1) wybudowanie lotnisk na Kiriwina oraz na Wyspach Woodlark;
- 2) przechwycenie Lae, Salamaua, Finschhafen, obszaru Madang oraz okupację zachodniej części Nowej Brytanii;
- 3) przechwycenie Wysp Salomona, łącznie z południową częścią Bougainville.

Już na pierwszy rzut oka było widać, iż przyszłe przedsięwzięcie Aliantów miało odbyć się wzdłuż dwóch głównych osi natarcia. Na południowej flance (Nowa Gwinea) operację „Cartwheel” powierzono generałowi Douglasowi MacArthurowi – Głównodowodzącemu Południowo-Zachodniego Obszaru Pacyfiku. Komenda nad południowo-wschodnią flanką (archipelag Wysp Salomona) przypadła admirałowi Williamowi Halseyowi – Głównodowodzącemu Południowego Pacyfiku. Decyzją Kolegium Szefów Połączonych Sztabów strategiczne dowództwo nad akcją ofensywną przydzielono MacArthurowi, zachowując względną niezależność Halseya w jego obszarze operacyjnym.

Zanim jeszcze wytyczne operacji „Cartwheel” ujrzały światło dzienne, rozkazem

admirała Ernesta Kinga z 15 marca 1943 roku zreorganizowano system numeracji wszelkich sił nawodnych *US Navy*, tak iż poszczególne duże zespoły Floty Pacyfiku zostały oznaczone jako nieparzyste. Interesujące nas Siły Południowego Pacyfiku oraz tzw. „Siły MacArthura” przemianowano odpowiednio na 3. i 7. Flotę. Każdej z nich podlegał analogicznie oznaczony Zespół Desantowy. Organizację *US Navy* przedstawia tabela nr 1.

Do częściowej realizacji wytycznych operacji „Cartwheel” (choć ta była dopiero w fazie projektu) Alianci przyczynili się już we wrześniu 1942 roku, kiedy to definitywnie zahamowano japońskie postępy wzdłuż „Szłaku Kokody” na Nowej Gwinei. Odzyskawszy inicjatywę na tym odcinku frontu, w okresie między listopadem a styczniem

**Tabela 1. Organizacja *US Navy* od 15 marca 1943 roku**

Numer Floty oraz Zespołu Desantowego	Dowódca Floty oraz Zespołu Desantowego
3. Flota III. Zespół Desantowy	admiral William Halsey konradmiral Richmond Turner (do 15 VII 1943) konradmiral Theodore Wilkinson (od 15 VII 1943)
5. Flota (działalność od sierpnia) V. Zespół Desantowy	konradmiral Raymond Spruance konradmiral Richmond Turner (od 25 VIII 1943)
7. Flota VII. Zespół Desantowy	wiceadmiral Arthur Carpender (do 26 XI 1943) wiceadmiral Thomas Kinkaid (od 26 XI 1943) konradmiral Daniel Barbey

amerykańsko-australijskie oddziały przeprowadziły skuteczną ofensywę na istotny dla Japończyków rejon Buna-Gona. Udana operacja zachęcała Aliantów do coraz odważniejszych kroków, które w przyszłości powinny pozwolić na wyparcie przeciwnika także ze wschodniej części Nowej Gwinei.

Za pozytywnym przykładem danym przez MacArthura wkrótce poszedł i Halsey, który po zabezpieczeniu obszaru Guadalcanalu-Tulagi i zajęciu Wysp Russell, szykował się do inwazji na Nową Georgię. Potencjalnym działaniom Aliantów w pierwszych dwóch dekadach kwietnia próbował zagrozić admirał Yamamoto, posyłając nad amerykańskie bazy coraz to nowsze grupy uderzeniowe, złożone czasami nawet z ponad dwustu japońskich samolotów.

Taktyka zmasowanego powietrznego wyniszczenia nie była bynajmniej dla Amerykanów niczym nowym, toteż jak można się spodziewać, nie zdała ona egzaminu. Zamiast osłabić wroga, 18 kwietnia 1943 roku Japończycy sami doznali wyjątkowo bolesnej straty. Po uprzednim przechwyceniu przez Jankesów radiogramu o podróży Yamamoto oraz jego sztabu do Buin, sześćnaście *Lightningów* (Lockheed P-38) dopadło dwie wyjątkowe *Betty* (Mitsubishi G4M) w eskorcie sześciu *Zer* (Mitsubishi A6M *Reisen*). Po krótkiej i jednostronnej walce oba bombowce zostały zestrzelone. Samolot Yamamoto spadł bezpośrednio do dżungli, drugi zaś rozbił się o powierzchnię wody. Pierwsza z kraks pociągnęła za sobą śmierć nie tylko Dowódcy Połączonej Floty, lecz także trzech innych członków sztabu. Dużo więcej szczęścia posiadało dwóch spośród pasażerów znajdujących się w drugiej maszynie. Jednym z nich był Szef Sztabu Połączonej Floty – wiceadmirał Ugaki Matome, który ze skomplikowanym złamaniem ramienia, ranami prawego bicepsa, obfitymi krwawieniami z obu podudzi i prawego oka trafił do szpitala na kilka miesięcy. Przeżycie dwóch osób nie zmieniało jednakże faktu, iż 18 kwietnia 1943 roku Połączona Flota straciła swojego marynarza numer jeden – admirała Yamamoto Isoroku.

Koniec czerwca oraz początek lipca przyniósł ze sobą amerykańską inwazję na Nową Georgię oraz otaczające ją mniejsze wysepki. Po ciężkich, ponad trzymiesięcznych walkach, podjętych równoległe na płaszczyźnie lądowej, morskiej oraz powietrznej, Japończycy musieli uznać wyższość przeciwnika i wraz z niedobitkami żołnierzy opuścić Nową Georgię, Kolombangarę oraz Vella LaVellę. Przewlekła kampania w Środkowych Salomonach kosztowała Aliantów sporo środków i nerwów, stanowiąc dla *US Navy* pewne *novum*. Bitwy w zatoce Kula oraz pod Kolomban-

garą dobitnie wykazały, iż wróg dysponuje niezwykle skuteczną bronią. Była nią do tychczas niedoceniana torpeda Typu 93, zwana popularnie Długą Lancą.

Jak to bywa na wojnie, Japończycy dla odmiany zostali zaskoczeni przez niekonwencjonalną amerykańską taktykę „żabich skoków”, zakładając celowe omijanie umocnionych punktów oporu Cesarskiej Armii Japońskiej. Od tej pory uderzenia desantowe Amerykanów miały przebiegać wzdłuż niebronionych pozycji, dążąc do odizolowania rzeczywistego źródła zagrożenia. Taktyka „żabich skoków” wydawała się być kluczem do szybszych postępów w stronę Rabaulu.

Na południowej flance operacji „Cartwheel” nie małe sukcesy odnosił także MacArthur. Między czerwcem a październikiem oddziały Południowo-Zachodniego Obszaru Pacyfiku odbiły Lae, Salamaua oraz Finschhafen na półwyspie Huon. Od listopada stan japońskiego posiadania na Nowej Gwinei kurczył się w coraz szybszym tempie.

Po opanowaniu Nowej Georgii, Kolombangary oraz Vella LaVella, górna część archipelagu Wysp Salomona stała otworem przed admirałem Halseym. Dzięki przejęciu i rozbudowie lotniska w Munda, bombardowanie Rabaulu z pomocą cięższych bombowców wydawało się być teraz na wyciągnięcie ręki. Aby zapewnić Mundzie odpowiednie wsparcie lżejszych bombowców oraz dostateczną eskortę myśliwców, Amerykanie postanowili wykonać następny „żabi skok”. Tym razem wybór padł na największy z obiektów na Salomonach – wyspę Bougainville.

Organizatorzy przyszłego desantu mieli przed sobą niełatwe zadanie. Na samym Bougainville i jego okolicach Japończycy posiadali pięć aktywnych lotnisk (Buka, Bonis

– w północnej części; Kara, Kahili, Ballale – w południowej), a także dwa rozbudowane porty (Buka i Shortland). W razie potrzeby miejscowe garnizony wroga mogły zostać wsparte przez posiłki znajdujące się na pobliskim Choiseulu. Za dodatkową trudność przy planowaniu przyszłej operacji można uznać fakt, iż na Bougainville Alianci wyjątkowo nie posiadali żadnego informatora w postaci australijskiego obserwatora wybrzeża. Przyczyny takiego stanu rzeczy należy szukać w zdecydowanej kontrakcji japońskich patroli na wiosnę 1943 roku, które zmusiły Amerykanów do potajemnej ewakuacji sojusznicznego personelu armijnego.

Według ostrożnych obliczeń wywiadu Stanów Zjednoczonych na Bougainville i przylegających do niej mniejszych wysepkach Japończycy zgromadzili około 40 000 żołnierzy oraz 20 000 personelu marynarki wojennej. Kolejnych 6000 żołnierzy rzekomo znajdowało się na wyspie Buka, 5000 lub więcej na Shortland. Jednym z mniej obsadzonych odcinków wydawała się Zatoeka Cesarzowej Augusty, kryjąca od 2000 do 3000 Japończyków. To właśnie tam, w okolicach środkowej części Bougainville, miały rozegrać się główne akordy operacji „Cherryblossom” (pol. kwiat wiśni), będącej zaledwie jednym z elementów całej operacji „Cartwheel”.

Pod wpływem doświadczeń z lądowania na Nowej Georgii, admirał Halsey oraz jego współpracownicy zdecydowali, iż desant na Bougainville odbędzie się w rejonie przylądka Torokina – północnego punktu granicznego Zatoki Cesarzowej Augusty. Na wybór Amerykanów w znacznym stopniu wpłynął raport specjalnie posłanego zwiadu, który w ostatnim tygodniu września pojawił się na wyspie. Analiza warunków terenowych jednoznacznie wykazała, iż miejsco-

Japończycy stale wzmacniali swoje siły lotnicze. Tutaj myśliwiec Mitsubishi A6M3 *Reisen* w bazie lotniczej Lakunai (Rabaul), 1943 rok. Fot. zbiory Seweryna Fleischera





we grunty nadają do budowy lotniska. Niezwiązany dotąd problemem pozostała kwestia bliskiego sąsiedztwa japońskich lotnisk, w szczególności na wyspie Buka, Shortland oraz w samym Rabaulu.

Zabezpieczając swoje flanki przed planowanym desantem na Bougainville, 27 października Amerykanie wylądowali na Wyspach Skarbu. Tego samego dnia 2. Batalion Spadochroniarzy rozpoczął rajd na wyspę Choiseul, częściowo odwracając uwagę Japończyków od prawdziwego zagrożenia.

Aby osłabić Rabaul przed wyznaczonym na 1 listopada początkiem operacji „Cherryblossom”, do gry po stronie Halseya włączyło się również lotnictwo MacArthura, a konkretniej jego podwładnego – generała George’a Kenney’a. Przepuściwszy w drugiej połowie października szereg zmasowanych rajdów na japońską bazę na Nowej Brytanii, Kenney liczył, iż uda mu się całkowicie zneutralizować kluczowe lotnisko wroga. Jego wysiłki nie przyniosły oczekiwanych efektów, a Rabaul ciągle stanowił dla Halseya duże zagrożenie.

Przejmując schedę po tragicznie zmarłym Yamamoto, nowy głównodowodzący Połączonej Floty – admirał Koga Mineichi nie spodziewał się, iż Amerykanie mogą zaatakować Bougainville. Za sprawą śmiałego rajdu lotniskowców admirała Chestera Nimitza na Wake na początku października, Koga całkowicie zwrócił swoją uwagę na Środkowy Pacyfik, gdzie jego zadaniem miała odegrać się decydująca bitwa morska z *US Navy*. Z Truk pospiesznie wyruszyły główne siły Połączonej Floty (w tym lotniskowce), przenosząc się na Eniwetok. Pomimo mijających dni, przeciwnik nie podejmował się żadnych agresywnych kroków. 24 października zrezygnowany Koga odbił z powrotem do Truk, wspierając Rabaul osiem dni później 173 maszynami pokładowymi. Owe samoloty nie były jednakże jedynym wzmocnieniem dla Południowo-Wschodniego Obszaru wiceadmirała Kusaki. Rozumiejąc powagę sytuacji na Wyspach Salomona oraz wyczuwając ostatnią szansę na zadanie Amerykanom decydującego ciosu na tym teatrze wojennym, dowódca Połączonej Floty już w połowie października oddelegował do Rabaulu (8. Flota wiceadmirała Samejimy Tomoshige) 5. Floty krążowników kontradmirała Ōmori Sentarō oraz 10. Dywizjon Niszczycieli. Przez decydującym starciem Japończycy mogli czuć się zatem zdecydowanie wzmocnieni, zdolni do zwycięstwa nad Amerykanami.

### Bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty

Głównym wykonawcą amerykańskiego lądowania na Bougainville mianowa-

no kontradmirała Theodore’a Wilkinsona – od 15 lipca także dowódcę III Zespołu Desantowego. Gdy nadszedł 1 listopada jego transportowce wraz z osłoną zbliżyły się do brzegu wyspy, rozpoczynając operację „Cherryblossom”. Zgodnie z przypuszczeniami Amerykanów, sam desant na plażę w okolicach przylądka Torokina odbył się bez większych zakłóceń. Napotymano opór jedynie nielicznej grupy Japończyków. Do godz. 17:30 osiem z tuzina transportowców Wilkinsona całkowicie opróżniło swoje pokłady, wysadzając na brzeg około 14 000 żołnierzy (głównie z 3. Dywizji Piechoty Morskiej) oraz 6200 ton zaopatrzenia. Dopiero nadchodzący zmierzch zmusił Amerykanów do wycofania wrażliwych jednostek z Zatoki Cesarzowej Augusty. Powszecznie znana i bolesna lekcja kontradmirała Turnera, wyniesiona spod wyspy Savo, dawała o sobie znać...

Sukces Wilkinsona w znacznej mierze zależny był nie tylko od wzorowego rozładowania transportowców, lecz od zdecydowanego działania Halseya, który na dzień przed rozpoczęciem operacji „Cherryblossom” polecił ostrzelać japońskie pozycje na północy i południu Bougainville. Zaraz po północy 1 listopada wyznaczony do tego zadania TF-39 kontradmirała Aarona Merrilla dotarł na zachodni skraj Wysp Salomona po prawie dobowej podróży z zatoki Purvis. O godz. 00:21 amerykańskie jednostki otworzyły ogień, celując we wrogie bazy na wyspie Buka oraz w okolicach Bonis. Po zużyciu 301 ton pocisków, Merrill w drodze powrotnej skierował się na Shortland, gdzie wystrzelił kolejne 292 tony śmiercionośnych ładunków.

Tej samej nocy na wodach Bougainville pojawił się również kontradmirał Ōmori, który wypływając z Rabaulu z dwoma krążownikami ciężkimi, dwoma krążownikami lekkimi oraz dwoma niszczycielami, liczył na nawiązanie kontaktu z Amerykanami. Tym razem Japończyk miał więcej pecha niż szczęścia i minął się z okrętami Merrilla o kilkadziesiąt mil. Zawiedziony Ōmori zwrócił do bazy o godz. 02:30.

Świt 1 listopada przywitał Japończyków w Rabaulu informacją o nieprzyjacielskiej inwazji w Zatoce Cesarzowej Augusty. O godz. 11:00 wiceadmirał Samejima zdecydował, iż jego oddziały przeprowadzą kontrdesant. 930 żołnierzy stopniowo zapelniało pokłady pięciu niszczycieli-transportowców, szykując się do podróży razem z kontradmirałem Ōmori. Gdy jednakże po sześciu godzinach okazało się, że transportowce nie były jeszcze gotowe do akcji, zniecierpliwiony Japończyk opuścił wewnętrzne wody Rabaulu i skierował się w stronę kanału Św. Jerzego. Spóźnione jednostki do-

łączyły do niego dopiero o godz. 20:30, lecz wtedy wyszło na jaw, iż okręty transportujące desant nie mogą płynąć z prędkością większą niż 26 węzłów.

Zmierzający na wschód Japończycy nie ustrzegli się przed śledzącym ich amerykańskim samolotem obserwacyjnym. O godz. 21:20 ciekawski pilot zaatakował krążownik lekki *Sendai*, zrzucając na niego bombę, która o mały włos nie ugodziła pokładu jednostki. Teraz było już oczywiste, iż kontradmirał Ōmori nie może liczyć na osiągnięcie zaskoczenia operacyjnego.

Według porannego raportu dotyczącego ostrzelania Shortland Japończycy spodziewali się zastać w pobliżu Zatoki Cesarzowej Augusty trzy pancerniki, wiele krążowników oraz niszczycieli. Ponieważ jednoczesna walka z rozbudowanymi siłami przeciwnika i przeprowadzenie udanego kontrdesantu wydawały się na dany moment nadzwyczaj trudne, Ōmori za zgodą Samejimy zwrócił do Rabaulu wszystkie niszczyciele-transportowce.

Zmodyfikowana misja Ōmori polegała teraz na „priorytetowym znalezieniu oraz zniszczeniu nieprzyjacielskiej floty”, w tym jak największej liczby amerykańskich transportowców, które, jak wierzono, znajdowały się ciągle w Zatoce Cesarzowej Augusty. Bez jakiegokolwiek szczegółowego planu działania, Japończycy liczyli na powtórzenie tryumfu Mikawy sprzed ponad roku, nie zapominając jednakże o kompletnej destrukcji wrogiego zespołu desantowego.

W czasie, gdy przez całe popołudnie Japończycy przygotowywali się do przeprowadzenia kontrlądowania na Bougainville, amerykański 46. Dywizjon Niszczycieli komandora porucznika Bernarda Austina spędzał dzień koło Vella LaVella, odpoczywając po nocnych bombardowaniach Buka i Shortland. Pozostałe dostępne niszczyciele pod komendą komandora Arleigha Burke’a znajdowały się ówczesnie w drodze do cieśniny Hathorn przy Zatoce Kula, wysłane tam w celu uzupełnienia zapasów benzyny.

Spokojne dla Amerykanów chwile przerwała informacja z samolotu zwiadowczego, który wykrył ruchy japońskiej floty, wyraźnie wysłanej do ofensywnej akcji. Ponieważ lotniskowce *Saratoga* i *Princeton* znajdowały się daleko na południu – poza skutecznym zasięgiem lotnictwa pokładowego – do osłony Zatoki Cesarzowej Augusty przez najbliższą noc admirał Halsey oddelegował sprawdzony TF-39.

Skończywszy tankowanie własnych okrętów o godz. 16:30, komandor Burke zarządził kurs na zachód od Zatoki Cesarzowej Augusty, gdzie jego przełożony – kontradmirał Merril – ustanowił miejsce spotkania.



Amerykański lekki krążownik *Cleveland* z 12. Dywizjon Krążowników, kontradmirała Merrilla.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

Do godz. 23:15 doszło do połączenia sił dwóch dywizjonów niszczycieli (Austin, Burke) oraz dywizjonu krążowników lekkich (Merrill). Całość amerykańskich sił kontynuowała swoją podróż na północ. Dzięki raportom dwóch samolotów obserwacyjnych kontradmirał Merrill znał już ruchy przeciwnika. Bitwa wydawała się nieunikniona.

Na wieść o stopniowym zbliżaniu się Japończyków TF-39 przyjął formację bitewną. Trzon zespołu Merrilla utworzyły cztery krążowniki lekkie, które płynąc w kolumnie o kolejności *Montpelier*, *Cleveland*, *Columbia*, *Denver*, zachowały między sobą mniej więcej tysiąc jardowy odstęp<sup>1</sup>. Pozycje na prawo od dziobowej części *Montpelier* zajęła kolumna straży przedniej komandora Burke'a, dysponującego niszczycielami *Charles Ausburne*, *Dyson*, *Stanly* oraz *Claxton*. Ostatnią kolumnę, również utworzoną z czterech niszczycieli, poprowadził komandor porucznik Austin, sytuując swój okręt flagowy się na lewo od burty *Cleveland*. Kolejność jednostek dla straży tylnej to: *Spence*, *Thatcher*, *Converse* oraz *Foote*. Schemat nr 2 przedstawia organizację oraz skład Task Force 39 (TF-39).

Dużą innowacją w amerykańskim planie bitwy miała być rola niszczycieli na wypadek spotkania z wrogiem. W odróżnieniu

#### Organizacja i skład Task Force 39

**Task Force 39**, dowódca: kontradmirał Aaron Stanton Merrill na *Montpelier*

12. Dywizjon Krążowników, kontradmirał Aaron Stanton Merrill

*Montpelier* – wyporność pełna: 14 131 ton; maks. prędkość: 32 węzły; działa: 12×152 mm, 12×127 mm

*Cleveland* – wyporność pełna: 14 131 ton; maks. prędkość: 32 węzły; działa: 12×152 mm, 12×127 mm

*Columbia* – wyporność pełna: 14 131 ton; maks. prędkość: 32 węzły; działa: 12×152 mm, 12×127 mm

*Denver* – wyporność pełna: 14 131 ton; maks. prędkość: 32 węzły; działa: 12×152 mm, 12×127 mm

45. Dywizjon Niszczycieli (straż przednia), komandor Arleigh Albert Burke na *Charles Ausburne*

*Charles Ausburne* – wyporność pełna: 2 924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

*Dyson* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

*Stanly* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

*Claxton* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

46. Dywizjon Niszczycieli (straż tylna), komandor por. Bernard Lige Austin na *Spence*

*Spence* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

*Thatcher* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

*Converse* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

*Foote* – wyporność pełna: 2924 ton; maks. prędkość: 39 węzłów; działa: 5×127 mm, torpedy: 10

1. 1 jard (yard) = 0,9155 metra

od tradycyjnej doktryny, Burke i Austin nie zostali „przywiązani” do głównej kolumny, otrzymując zezwolenie na indywidualne działanie przeciwko Japończykom. W takim wariantcie niszczyciele stanowiły wyraźnie ofensywną broń, która pozbawiona uciążliwego obowiązku osłony krążowników, mogła efektywniej torpedować i ścigać zaskoczonego przeciwnika.

Od co najmniej kilku godzin słońce znajdowało się za horyzontem, ustępując miejsca gęstemu mrokowi. W tą gwiaździstą i spokojną na morzu noc, całkowitą ciszę zakłócił deszczowy szkwiał, spośród którego wyłonił się amerykański samolot obserwacyjny, lokalizując starannie japońskie okręty. Sami Japończycy, niejako rozkojarzeni przez emocje związane z nadchodzącą bitwą, pozwolili na przeniknięcie pojedynczej maszyny przez ich system obronny. Ośmielony lotnik postanowił spróbować swojego szczęścia i o godz. 01.20 zaatakował samodzielnie *Haguro*. Częściowo celna bomba lotnicza zniszczyła kawałek burtownego pancerza japońskiego krążownika, zmuszając go do zredukowania prędkości do 30 węzłów.

Wyrwany ze swych rozmyślań kontradmirał Ōmori nie miał nawet czasu szukać winnych tego wydarzenia. 10 minut później japoński dowódca otrzymał informacje od własnego zwiadu lotniczego posłanego z *Haguro* jakiś czas wcześniej. Według pilotów namierzali oni jeden krążownik oraz trzy niszczyciele wroga, około 20 mil na południe od obecnej pozycji swojego zespołu. Pragnąc dowiedzieć się więcej o sile i dyslokacji przeciwni-

ka, Ōmori nakazał zwrot o 180°. Do godz. 02.00 maszyny zwiadowcze spełniły swe zadania i zapewniły Japończyka, niestety nieprawdziwie, o tłoczących się amerykańskich transportowcach w Zatoce Cesarzowej Augusty. Zachęcony Ōmori nie miał teraz wątpliwości, iż należy wydać Amerykanom bitwę. O godz. 02:25 Zespół Przechwytyjący Torokina skręcił ponownie o 180°, ustawiając swój szczyk do nadchodzącego starcia.

Cztery okręty, które napotkali japońscy piloci podczas swojej misji zwiadowczej były w rzeczywistości uchodzącymi na południe stawiaczami min *Sicard*, *Gamble* oraz *Breese* w eskorcie niszczyciela *Renshaw*. To właśnie pod te jednostki Ōmori przybrał formację bitewną, dzieląc swój zespół na trzon, prawą oraz lewą flankę.

Ścisłe centrum w całym japońskim szyku zajęły krążowniki ciężkie *Myōkō* oraz *Haguro* pod komendą samego kontradmirała Ōmori. Trochę ponad 9000 metrów na północ od okrętu flagowego Zespołu Przechwytyjącego Torokina płynęło lewe skrzydło kontradmirała Ijuina Matsujiego z krążownikiem lekkim *Sendai* oraz niszczycielami *Shigure*, *Samidare* oraz *Shiratsuyu*. Prawe skrzydło zajęł odpowiednio kontradmirał Osugi Morikazu na krążowniku lekkim *Agano*, po którym następowały niszczyciele *Naganami*, *Hatsukaze* oraz *Wakatsuki*. Dla odmiany odległość między prawym skrzydłem a trzonem była mniejsza niż w przypadku sił Ijuina i wynosiła niecałe 5000 metrów. Schemat nr 3 przedstawia organizację oraz skład Zespołu Przechwytyjącego Torokina.

Na podstawie informacji z godz. 23:50 kontradmirał Merrill błędnie osądził, iż jego przeciwnik nie zmieni kursu i zaraz po przybyciu na miejsce zechce podjąć walkę nieopodal linii brzegowej Zatoki Cesarzowej Augusty. TF-39 płynął na północ ze stałą, zredukowaną prędkością 20 węzłów, nie pozostawiając po sobie śladów torowych. W zamierzeniach Merrilla Amerykanie mieli utrzymać kurs własnych krążowników w poprzek Zatoki Cesarzowej Augusty w taki sposób, aby uniemożliwić przeciwnikowi wejście do niej.

W celu uzyskania miejsca do działania dla amerykańskich okrętów, Japończycy winni być wpierw odepchnięci na zachód. Sama bitwa miała rozstrzygnąć się na maksymalnym zasięgu od 16 000 do 20 000 jardów, czyli odległości, która pozwalała na uniknięcie śmiertelnych Długich Lanc. Jak już wcześniej wspomniano, Merrill planował również wydzielić obie grupy niszczycieli (po odłączeniu miały operować niezależnie) do storpedowania przeciwnika. Cztery krążowniki lekkie powinny do tego czasu powstrzymać się z otwarciem ognia, czekając na rezultaty pierwszych salw torpedowych.

Zaledwie dwie minuty od zmiany przez Japończyków kursu na południowo-wschodni, radar *Montpelier* zanotował obecność nieprzyjacielskiej grupy okrętów (lewe skrzydło Ijuina) w odległości 36 000 jardów na północny zachód. Poruszający się z prędkością 28 węzłów na kursie 345° i znajdujący się około 20 mil od przylądka Torokina Amerykanie mieli niewątpliwie dużo szczęścia. Gdyby Ōmori nie zdecydował się zawrócić na jakiś czas, na pewno

Amerykański niszczyciel *Chevalier* typu „Fletcher”, identycznie wyglądały wszystkie biorące udział w bitwie amerykańskie jednostki tej klasy. Dobrze widoczne radary okrętu.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III



**Tabela 2. Organizacja i skład Zespołu Przechwytyjącego Torokina**

<b>Zespół Przechwytyjący Torokina</b> , dowódca: kontradmirał Ōmori Sentarō na <i>Myōkō</i>	
5. Flotylla Krążowników, kontradmirał Ōmori Sentarō	
<i>Myōkō</i> – wyporność pełna: 14 980 ton; maks. prędkość: 33 węzły; działa: 10×203 mm, 8×127 mm; torped: 16	
<i>Haguro</i> – wyporność pełna: 14 980 ton; maks. prędkość: 30 węzłów; działa: 10×203 mm, 8×127 mm; torped: 16	
3. flotylla niszczycieli (lewa flank), kontradmirał Ijuin Matsuji na <i>Sendai</i>	
<i>Sendai</i> – wyporność pełna: 7100 ton; maks. prędkość: 35 węzłów; działa: 7×140 mm, 2×127 mm; torped: 8	
<i>Shigure</i> – wyporność pełna: 1950 ton; maks. prędkość: 33 węzły; działa: 5×127 mm; torped: 8	
<i>Samidare</i> – wyporność pełna: 1950 ton; maks. prędkość: 33 węzły; działa: 5×127 mm; torped: 8	
<i>Shiratsuyu</i> – pełna wyporność: 1950 ton; maks. prędkość: 33 węzły; działa: 5×127 mm; torped: 8	
10. flotylla niszczycieli (prawa flank), kontradmirał Osugi Morikazu na <i>Agano</i>	
<i>Agano</i> – wyporność pełna: 8534 ton; maks. prędkość: 35 węzłów; działa: 6×155 mm, 4×75 mm; torped: 8	
<i>Naganami</i> – wyporność pełna: 2480 ton; maks. prędkość: 35 węzłów; działa: 6×127 mm; torped: 8	
<i>Hatsukaze</i> – wyporność pełna: 2450 ton; maks. prędkość: 35 węzłów; działa: 6×127 mm; torped: 8	
<i>Wakatsuki</i> – wyporność pełna: 3700 ton; maks. prędkość: 33 węzły; działa: 8×100 mm; torped: 4	

dotarliby na miejsce bitwy jako pierwszy, zaskakując amerykańskie stawiacze min i niszczyciel. Tym razem jednak fortuna uśmiechała się do Merrilla, który zaraz po uzyskaniu namiaru Japończyków, nakazał

zmienić kurs na północny. O godz. 02:31, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, niszczyciele Burke'a odłączyły się od trzonu TF-39, celując w atak torpedowy na japońskie lewe skrzydło.

Nie minęło więcej jak osiem minut, gdy Merrill zorientował się, iż ma naprzeciw siebie trzy wrogie kolumny. Ponieważ najważniejsza wydawała się ta znajdująca się w centrum, dowódca TF-39 nakazał wszystkim krążownikom jednoczesny zwrot o 180° na prawą burtę. Kolejność krążowników lekkich w kolumnie uległa odwróceniu. Manewr kontrmarszu został powtórzony również przez niszczyciele Austina, które skręcając jeden za drugim, zajęły wysuniętą pozycję i przygotowywały się do ataku torpedowego na japońskie prawe skrzydło oraz zgrupowanie centralne. Z całego sztyku 46. Dywizjonu Niszczycieli przypadkowo wyłamał się *Foote*, którego dowódca – komandor porucznik A. Rasmsay – nieco pospieszył się ze zwrotem i nieoczekiwanie wylądował daleko przed pierwszym w kolumnie *Spence*.

Mijały kolejne minuty. Póki co, Amerykanie spokojnie, bez nacisku niezaalarmowanego przeciwnika przeprowadzali własne ruchy. Taka sytuacja nie mogła oczywiście trwać wiecznie. Gdy o godz. 02:45 Austin nakazał swoim trzem niszczycielom zmianę kursu wprost na zachód, Ōmori otrzymał dwa raporty zawierające informacje o pozycji amerykańskiego zespołu, a jeden z japońskich samolotów zwiadowczych rzucił nad siłami Merrilla flarę, którą momentalnie zauważyła załoga na *Sendai*. Zanim jed-

Japoński ciężki krążownik *Myōkō* na portretowej fotografii.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Japoński niszczyciel *Nagami* na fotografii z 1942 roku. W bitwie okręt uniknął szczęśliwie większych uszkodzeń.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

nakże Japończycy zdążyli cokolwiek uczynić, ukryta do tej pory grupa komandora Burke'a zbliżyła się wystarczająco do japońskiego prawego skrzydła. Nadeszła pora na wielkie otwarcie bitwy.

Idąc za rozkazem Burke'a, który nakazał każdej jednostce posłać do wody po pięć „ryb”, 45. Dywizjon Niszczycieli do godz. 02:46 wystrzelił w stronę grupy *Sendai* łącznie 25 torped. Z dyspozycji swojego przełożonego wyłamał się dowódca *Claxtona*, wykorzystując komplet torped. Dodając do tego wcześniejszą pomyłkę *Stanly'a* i kolejne pięć zmarnowanych przezeń „ryb”, Burke pozostawał na placu boju jedynie z dziesięcioma torpedami.

Tak czy inaczej, Amerykanin doskonale rozumiał, iż bitwa może rozstrzygnąć się już na samym wstępie. Oczekując z niecierpliwością na efekty swojego ataku torpedowego, 45. Dywizjon Niszczycieli skrzył o godz. 02:46 na prawą burtę. Kolumnę Burke'a opuściły *Stanly* i *Claxton*, manewrując po mniejszym łuku. Podobnie zresztą postąpił *Dyson*, wracając jednakże kilka minut później za *Charlesa Ausburne'a*.

Zdecydowane manewry 45. Dywizjonu Niszczycieli nie umknęły uwadze *Shigure*, który widząc w oddali sylwetki amerykańskich jednostek, zaalarmował resztę grupy i godz. 02:38 oddał w kierunku kolumny Burke'a salwę złożoną z ośmiu torped. Na wieść o amerykańskich jednostkach i na widok pierwszych wystrzałów, obudzony jakby z głębokiego snu *Sendai*, wykonał o godz. 02:50 gwałtowny zwrot na prawą burtę, cudem unikając zderzenia z jednocześnie skręcającym *Shigure*. Nie czekając na dalszy bieg wydarzeń, między godz. 02:50 a 02:52

grupa *Sendai* wystrzeliła w stronę ledwo widocznych krążowników *Merrilla* szesnaście torped. Szybko i chaotycznie działający Japończycy wiedzieli już, że zostali zaskoczeni przez Amerykanów.

Minęły trzy i pół minuty od chwili kiedy niszczyciele Burke'a wystrzeliły swoje torpedy. Zniecierpliwiony i pozbawiony nadziei na to, iż chociaż jedna z „ryb” ugodzi przeciwnika, kontradmirał *Merrill* nakazał swoim krążownikom rozpocząć ostrzał. Jako pierwszy odezwał się o godz. 02:49 *Montpellier*, biorąc na cel jeden z największych obiektów na ekranie radaru FC – okręt flagowy kontradmirała Ijuina. W ślad za *Montpellier* w przeciągu dwóch minut poszły również pozostałe krążowniki lekkie TF-39, koncentrując swój ogień na oddalonym o 19 000 jardów *Sendai*.

Chociaż, jak już wiadomo, Japończycy z północnej grupy błyskawicznie skryli na prawą burtę, usiłując uniknąć bolesnych trafień, amerykańskie 6-calowe pociski skutecznie penetrowały pokład *Sendai*. Już w pierwszych minutach akcji artyleryjskiej japoński krążownik lekki zakwitł wściekłym pomarańczowym płomieniem, który częściowo oświetlił pole bitwy i wyjaśnił Amerykanom pozycję Ijuina. W wyniku następujących po sobie ciosów, ster *Sendai* został zablokowany a jego kotłownia uległa poważnemu uszkodzeniu. Jakkolwiek japoński krążownik lekki dalej próbował uciec spod gradu nieprzyjacielskich pocisków; pierwsze trzy minuty bitwy wystarczyły, aby zamienił się w żywą pochodnię.

Sytuacja w zespole Ijuina, ogólnie rzecz biorąc, nie wyglądała zbyt dobrze. Gdy

o godz. 02:52 manewrujący *Samidare* wystrzelił osiem torped w kierunku sił *Merrilla*, przypadkowo zderzył się z ostatnim w kolumnie *Shiratsuyu*. Jakby tego było mało, zaraz po niefortunnej kolizji, na pokład *Samidare* spadły dwa lub trzy 5-calowe pociski z amerykańskich krążowników, które tym razem nie wyrządziły Japończykom większej krzywdy. Przed obrażeniami jako jedyny uchronił się *Shigure*, lecz nie był to w żadnym wypadku powód do chwały. Zamiast wykonać rozkaz Ijuina i zbliżyć się do *Sendai*, japoński niszczyciel oddalił się na południe, aby nie powiększać celu dla amerykańskiej artylerii. Gdy zmasowany ostrzał *Jankesów* stracił na swej mocy – niezbędna pomoc dla *Sendai* przyszła ostatecznie od *Samidare* oraz *Shiratsuyu*.

Na widok upadających na grupę *Sendai* nieprzyjacielskich pocisków, kontradmirał Ōmori nakazał o godz. 02:50 wykonać *Myōkō* i *Haguro* zwrot na południe. Oba japońskie krążowniki ciężkie bynajmniej nie potrzebowały już zaproszenia do bitwy, gdyż momentalnie odpowiedziały Amerykanom ze swoich dział, wyraźnie wstrzeliwując się w kolumnę *Merrilla*. Do bezzwłocznego natarcia ruszyła także prawa flanką kontradmirała Osugi, który zarządzając całą naprzód, liczył, że torpeduje część sił wroga.

Pomimo tego, iż pierwsze pociski z *Myōkō* i *Haguro* spadły od 2000 do 5000 jardów za blisko, Japończycy częściowo oświetlili amerykańskie krążowniki. Odpowiedź *Merrilla* na wysoce prawdopodobne namierzenie trzonu TF-39 była jeszcze szybsza. Za poleceniem dowódcy grupy, *Montpelier*, *Columbia*, *Cleveland* oraz *De-*





Lekkim krążownikiem *Montpelier* był jednym z aktywniejszych amerykańskich okrętów biorących udział w bitwie.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

ner położyły zasłonę dymną, po czym o godz. 02:51 równocześnie zmieniły kurs na 200°, utrzymując stały dystans przed japońskimi torpedami.

Półtorej minuty po otwarciu ognia przez *Montpelier*, do ostrzału Japończyków włączył się również 45. Dywizjon Niszczycieli, a konkretnie *Charles Ausburne*, obierając sobie za cel okręty kontradmirała Ijuina. Spośród amerykańskich jednostek w akcji artyleryjskiej w danej chwili nie brał udziału jedynie 46. Dywizjon Niszczycieli, który po zmianie kursu na południowy o godz. 02:53, niefortunnie znalazł się na linii ostrzału. Ponieważ storpedowanie przeciwnika przy przelatujących nad głowami pociskami wydawało się szaleńczym posunięciem, Austin skorygował o godz. 03:00 kurs na zachodni. W stronę sił Austina po dłuższej przerwie zmierzał także zagubiony niszczyciel *Foote*, którego pochód został niespodziewanie zatrzymany o godz. 03:01.

Po obraniu przez *Myōkō* i *Haguro* południowego kursu Japończycy ciągle nie potrafili określić dokładnych pozycji Amerykanów. Załoga pierwszego z krążowników podejrzewała, zresztą niesłusznie, iż ich pociski oświetlające okazały się wadliwe. Prawdziwym winowajcą ograniczonej widoczności miała okazać się mgła panująca w Zatoce Cesarzowej Augusty. Nawet bez szczegółowych informacji na temat dyslokacji Merrilla, Zespół Przechwytyjący Torokina zdołał zaskoczyć przeciwnika swoją unikalną bronią. O godz. 03:01 jedna

z Długich Lanc, wystrzelona prawie dziesięć minut wcześniej przez *Samidare*, uderzyła w *Foote*, odrąbując kawał rufy oraz deformując część pokładu amerykańskiego niszczyciela. Dziewiętnastu jankeskich marynarzy poniosło śmierć na miejscu. Sam niszczyciel, stopniowo przechylający się na lewą burtę, został niespodziewanie i gwałtownie wyłączony z bitwy.

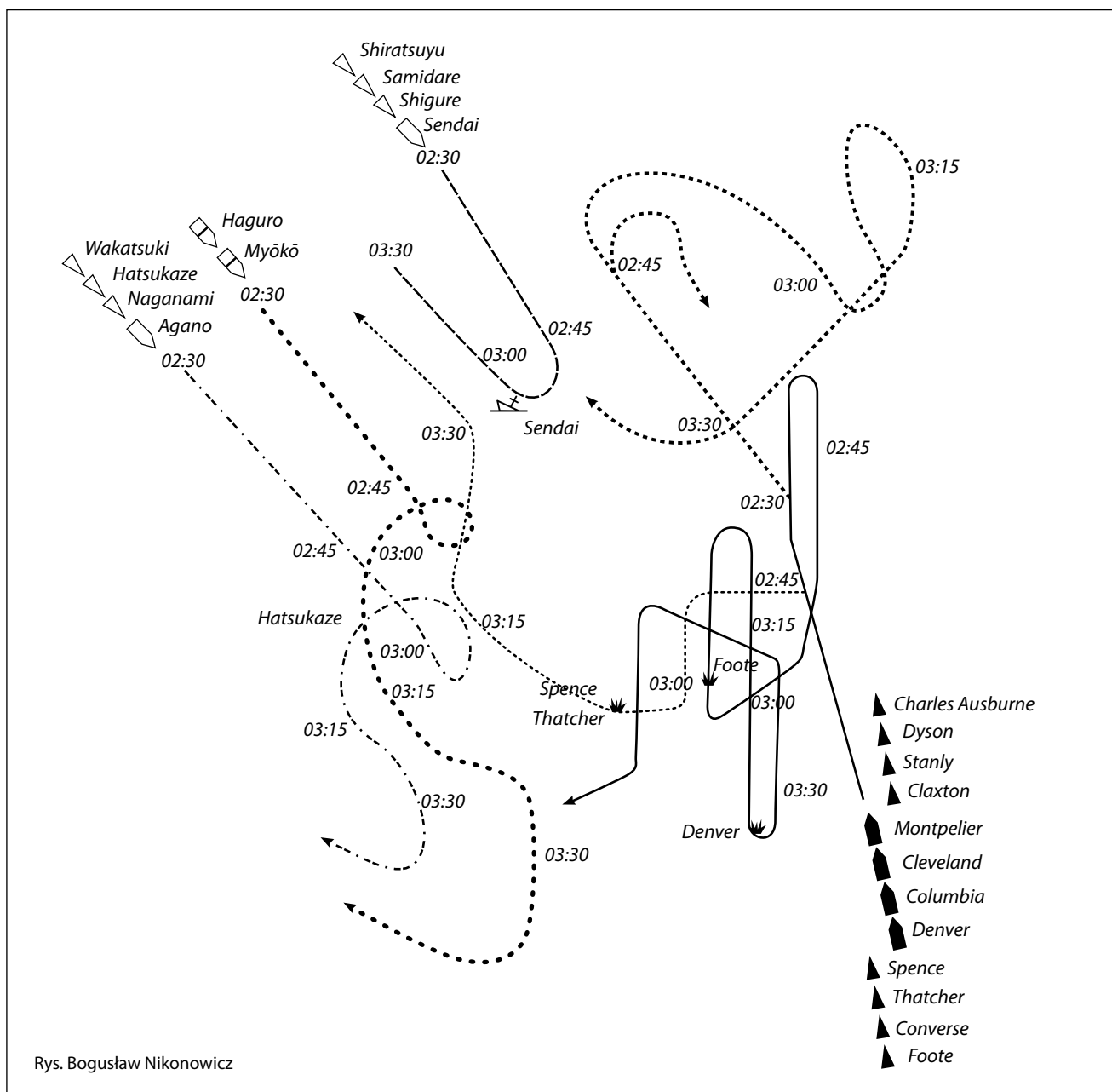
Tragedię *Foote* momentalnie spostrzegł *Montpelier*, lokalizując bratni okręt dokładnie na wprost. Obawiając się, że po zwrocie na kurs 0° z godz. 03:01 któryś z krążowników lekkich może wpaść na uszkodzony niszczyciel, Merrill nadał do pozostałych jednostek ostrzeżenie przez radio TBS. Przez zamieszanie spowodowane toczącą się bitwą komunikat nie został jednakże odebrany na *Cleveland*, który o mały włos nie wpadł na bezbronnego *Foote*.

Krążowniki Merrilla, płynące dokładnie na północ i stale utrzymujące bezpieczny dystans, nie poprzestały bynajmniej na rozbiciu grupy *Sendai*. Za kolejną ofiarę amerykańskie działa obrały sobie grupy kontradmirałów Ōmori i Osugi. To właśnie ten drugi stał się obiektem natężonej kanonady, która zmusiła go o godz. 03:05 do pospiesznej zmiany kursu na północny. Ponieważ amerykański ostrzał nie zmałał ani trochę, chwilę później Osugi postanowił skierować się na wschód, ostatecznie uchodząc na południe. Jak się nieszczęśliwie dla Japończyków złożyło, Osugi nieумыślnie przeciął trasę kontradmirałowi

Ōmori, który poczynawszy od godz. 03:01 także zmierzał na południe. Marynarze na *Myōkō* i *Haguro* zrobili wszystko co w ich mocy, aby uniknąć kolizji. O ile *Haguro* minął się z *Wakatsuki* o kilkanaście metrów, to o godz. 03:07 *Myōkō* dosłownie przeciął część prawej burty oraz dziobu *Hatsukaze*, odrąbując dwie wyrzutnie torped. Co więcej, okręt flagowy Zespołu Przechwytyjącego Torokina pociągnął za sobą do Rabaulu kawał kadłuba pechowego niszczyciela. Sam Ōmori, jak później potwierdził, był przekonany, iż zatopił na miejscu bratnią jednostkę. Uniknęła ona jednak natychmiastowej zagłady.

Zamieszanie spowodowane zderzeniem *Myōkō* i *Hatsukaze* szczęśliwie nie skończyło dla Japończyków dalszymi negatywnymi konsekwencjami. Chwile słabości Zespołu Przechwytyjącego Torokina w żaden sposób nie zostały wykorzystane przez Amerykanów, którzy sami borykali się z brakiem koordynacji działań w TF-39.

O godz. 03:06 niszczyciele *Claxton* oraz *Stanly* z rozczłonkowanych sił Burke'a obrały południowo-wschodni kurs, kierując się na sojusznice krążowniki lekkie. *Charles Ausburne* i *Dyson* dla odmiany wzięły te same jednostki za japońskie, toteż o godz. 03:08 pospiesznie popłynęły w ich stronę, aby te nie zdołały wpłynąć do Zatoki Cesarzowej Augusty. Ponieważ Burke szybko zorientował się w swoim błędnym osądzie, 45. Dywizjon Niszczycieli wykonał szereg manewrów mających na celu powtórne zebranie wszyst-



kich niszczycieli w jednej kolumnie i ruszenie naprzeciw rozbitej grupy *Sendai*.

Możliwość zaatakowania zdeorganizowanych Japończyków została zmarnowana także przez Austina, który w bitewnym chaosie źle zrozumiał rozkaz Merrilla i polecił swoim niszczycielom „oczekiwać na przeprowadzenie” zwrotu. Od tej chwili kolejne błędy potoczyły się już lawinowo, bowiem *Thatcher* nieprawidłowo odczytał intencje Austina, gwałtownie skręcając na jedną z burt. Jego ruch powtórzył wkrótce i *Spence*, tyle że w przeciwnym kierunku. Tak oto, nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności, *Spence* wpadł na *Thatchera*, eliminując prawoburtową śrubę oraz uszkadzając nadbudówki. Jedyным okrętem Austina, który mógł pochwalić się brakiem jakichkolwiek uszkodzeń pozostał teraz *Converse*.

Pomimo pewnych niepowodzeń w tej fazie bitwy, Amerykanie nie musieli obawiać się o utratę inicjatywy. Plan utrzymania przeciwnika na dystans całkowicie zdawał swój egzamin. Żaden z krążowników Merrilla nie zaznał ani jednego japońskiego pocisku, nie mówiąc już o trafieniu przez jakąkolwiek Długą Lancę. Dobra passa trzonu TF-39 została przerwana dopiero o godz. 03:13, wtedy też Ōmori w końcu zlokalizował amerykańskie siły główne i nakazał zmienić kurs na 160°, aby „nakarmić przeciwnika rybami”. Nie minęło więcej jak dwie minuty, gdy do akcji włączyły się również działa *Myōkō* i *Haguro*, koncertując się na obiektach na lewej burcie. Już na samym wstępie akcji artyleryjskiej niektóre pociski upadały tak blisko amerykańskich jednostek, iż załoga *Cleveland* odnotowała: „nie-

przyjacielskie odchylenie [pocisków] było tak nieznaczne, iż... okręt płynął przez rozpryskującą się wodę, zanim ta jeszcze zdążyła opaść”. Po stronie japońskiej w ruch tradycyjnie poszły także Długie Lance. O godz. 03:18 *Myōkō* odpalił cztery z nich, a *Haguro* sześć, licząc na storpedowanie wrogiej kolumny krążowników.

Do godz. 03:20 Amerykanie odpowiedzieli Japończykom, a konkretnie *Haguro*, sześcioma 5- i 6-calowymi pociskami, spośród których jedynie dwa okazały się nieważdliwe. Wskutek nieznacznych trafień liczba zabitych i rannych na japońskim krążowniku ciężkim wynosiła sześciu ludzi.

Czego japońskim artylerzystom nie udało się dokonać z razu na krążownikach Merrilla, dopięto na niszczycielach Austina, które zaraz po kolizji obrały północno-za-

chodnią trasę. Po początkowych dwóch bliskich pudłach, *Spence* nie zdołał uchronić się przed trzecim, tym razem celnym ciosem *Myōkō*. Siła samego impetu pocisku wybiła w kadłubie ofiary pokątną dziurę. Wlewająca się do środka okrętu woda błyskawicznie zniszczyła znajdujące się tam zapasy paliwa. Załoga *Spence* nie miała teraz większego wyboru jak załatać od wewnątrz kadłub dostępnymi pod ręką workami fasoli. Prowizoryczna naprawa, dokonana w przeciągu kilku minut, nie zmieniła i tak faktu, że amerykański niszczyciel mimowolnie zwalniał, z trudem utrzymując swą pozycję w szyku.

Niezależnie od problemów na *Spence*, 46. Dywizjon Niszczycieli zbliżył się do Japończyków na zaledwie 6000 jardów, szykując się do odpalenia torped. Gdy wydawało się, że nadeszła odpowiednia chwila na pograżenie przeciwnika, jeden z oficerów Centrum Informacji Bojowej nagle uprzedził Austina, że znajdujące się na wprost jednostki są sojusznice. Nie mając w takim wypadku większego wyboru, 46. Dywizjon Niszczycieli skręcił na północ i skierował się na strzelającą w jego stronę grupę kontradmirała Ijuina. Kolejny już raz Amerykanie popełniali fatalny błąd, dając nieświadomie *Myōkō* i *Haguro* szansę na oddalenie się od śmiertelnego zagrożenia.

Wykorzystawszy chwilową przewagę, dwa japońskie krążowniki ciężkie wstrzeliły się w kolumnę Merrilla. Między godz. 03:20 a 03:25 *Denver* otrzymał trzy bezpośrednie 8-calowe granaty, które szczęśliwie dla załogi nie eksplodowały. Wadliwe pociski wystarczyły jednakże całkowicie, aby amery-

kańska jednostka spowolniła do 28 węzłów i przy okazji wypadła z formacji. Dwa pociski napotkały na swojej drodze również *Columbię*, uszkadzając jej schowek żeglarski oraz przecinając antenę radaru. Ogień Zespołu Przechwytyjącego Torokina był zdecydowanie intensywniejszy niż ktokolwiek mógł się tego spodziewać. Gdyby Japończycy posiadali ówczesnie więcej szczęścia – jak później napisał Merrill: „straty w zespole [w 12. Dywizjonie Krążowników] byłyby nadzwyczaj poważne”.

Z racji tego, iż dystans pomiędzy amerykańskim 12. Dywizjonem Krążowników a japońską 5. Flotyllą Krążowników spadł do 13 000 jardów, co ewidentnie narażało Merrilla na nieprzyjacielskie torpedy – dowódca TF-39 postanowił o godz. 03:26 położyć zasłonę dymną i wykonać zwrot o 180° na lewą burtę, wprost na kurs północny. Gdy minutę później Amerykanie wpływali we własną zasłonę z poczuciem bezpieczeństwa, Japończycy odliczali sekundy do uderzenia *Długich Lanc*. Wskutek manewru nieprzyjaciela jednakże wszystkie torpedy chybiły, a eksplozje niektórych z nich zmyliły japońskich obserwatorów co do faktycznych wydarzeń po drugiej stronie gęstego mroku. Jak można się domyślić, kontradmirał Ōmori odebrał wiadomości o wybuchach i niebawem stwierdził, że *Długie Lance* ugodziły krążowniki i niszczyciele Merrilla. Jakby tego było mało, krążowniki TF-39, które zginęły w dymie zostały uznane przez japońskiego głównodowodzącego za definitywnie zatopione.

Uznawszy, iż odniósł nad Amerykanami zwycięstwo, o godz. 03:29 kontradmi-

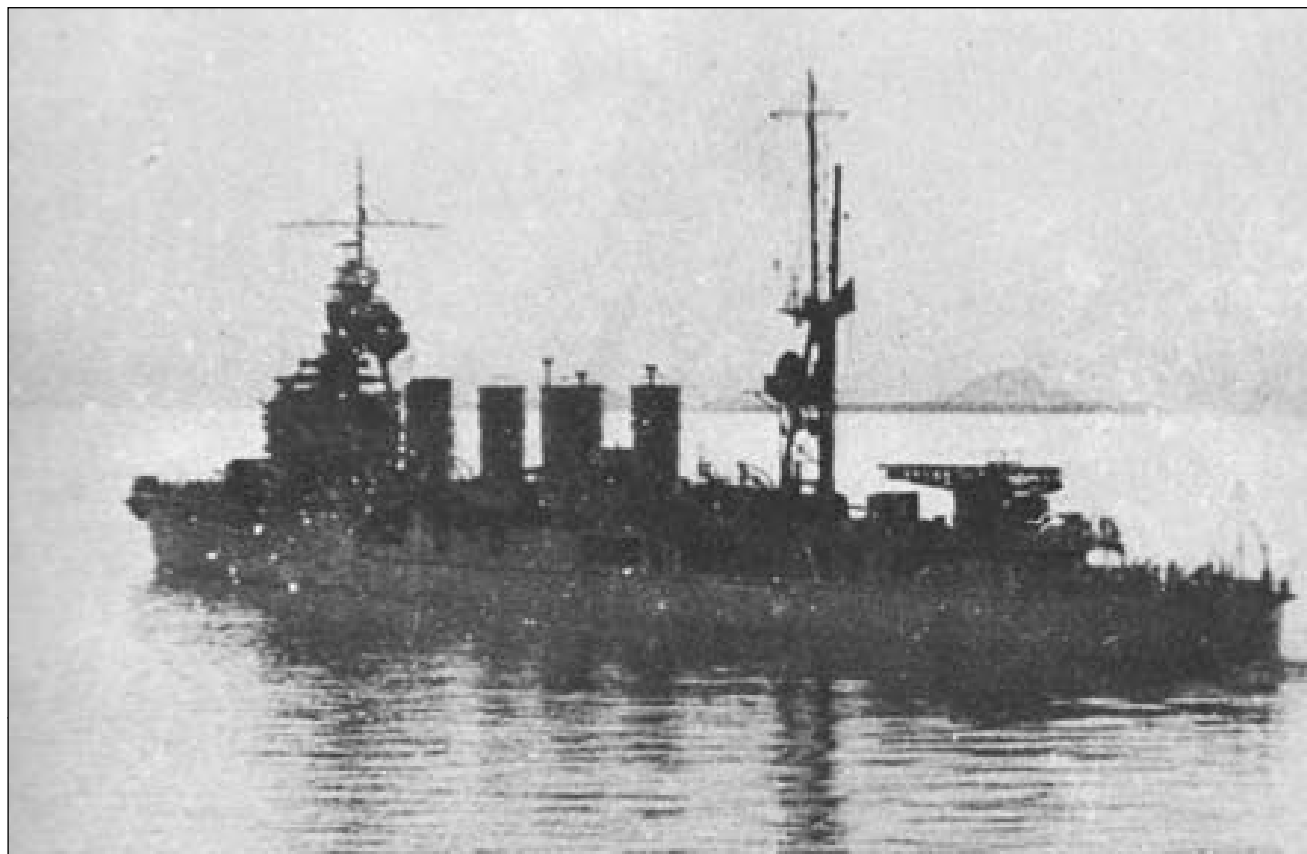
rał Ōmori nakazał 5. Flotylli Krążowników wstrzymać ogień. Cztery minuty później *Myōkō* oraz *Haguro* zawróciły na zachód, kończąc swój występ w bitwie w Zatoce Cesarzowej Augusty. Niebawem identycznie postąpiła i grupa *Agano*, skręcając na zachód zaraz po godz. 03:34. Dyspozycja polecająca generalny odwrót Zespołu Przechwytyjącego Torokina nadeszła z okrętu flagowego w przeciągu trzech minut. Na odchodne grupa *Agano* wystrzeliła jeszcze w stronę krążowników Merrilla osiem torped. Chociaż żadna z nich nie trafiła w cel, Japończycy przypisali sobie zatopienie jednej wrogiej jednostki. Ōmori wierzył, iż jego zespół wykonał swoje zadanie bez zastrzeżeń, pokonując amerykańskie siły złożone z aż siedmiu krążowników ciężkich oraz dwunastu niszczycieli.

### Pościg za Zespołem Przechwytyjącym Torokina

Zanim jeszcze Japończycy podjęli decyzję o wycofaniu się z bitwy, płynący na północ 46. Dywizjon Niszczycieli otrzymał niepowtarzalną szansę na przełamanie dotychczasowego impasu ze swojej strony. Zaraz przed godz. 03:28 obserwatorzy Austina zlokalizowali poważnie uszkodzony krążownik *Sendai*. Nie minęło więcej niż kilkadziesiąt sekund, gdy do wody wpadło osiem amerykańskich „ryb”. Dwie z nich bezpośrednio ugodziły swoją ofiarę, lecz nie zdołały jej zatopić. Ledwo poruszając się i kręcąc się w kółko *Sendai* próbował jeszcze odpowiedzieć ze swoich dział, ale ostrzał okazał się kompletnie niecelny. Z racji tego, że stan japońskiego krążownika i tak prze-

Niestety lekki krążownik *Sendai* (tutaj podobno na przedostatniej znanej fotografii) nie miał szczęścia w bitwie.

Fot. „Maru Special”



stawiał się fatalnie, Austin postanowił skoncentrować się na uchodzących na północny zachód niszczycielach *Shiratsuyu* i *Samidare*, w stronę których nakazał wystrzelić o godz. 03:52 aż dziewiętnaście torped. Już po niespełna trzech minutach wyszło na jaw, iż wszystkie „ryby” chybiły. Niewiele lepsze wyniki odnosili artylerzyści Austina, usiłując począwszy od godz. 03:58 dobrać odpowiedni kąt oraz odległość. Wraz z gwałtownym oddaleniem się 46. Dywizjonu Niszczycieli za zachód, osamotniony *Sendai* bynajmniej nie mógł liczyć na łaskę Amerykanów.

Wykonawszy szereg rozmaitych manewrów, niszczyciele Burke’a po niespełna godzinie od otwarcia bitwy powrócili do pierwotnej kolumny. Na swojej drodze 45. Dywizjon Niszczycieli napotkał pokiereszowanego *Sendai*, do którego o godz. 03:49 otworzono ogień. Jak można się spodziewać, zdemolowany japoński krążownik nie miał najmniejszych szans na podjęcie równorzędnej walki i w krótkim czasie otrzymał kilka dodatkowych trafień. Po takich cięgach *Sendai* miał już wyraźnie dość i około godz. 04:00 zniknął w głębinach Pacyfiku.

Niemalże sekundy po rozpoczęciu kano-nady w stronę *Sendai*, ekran radaru 45. Dywizjonu Niszczycieli wyjawiał pozycje kolejnych jednostek. Ponieważ stan japońskiego krążownika nie rokował dla niego dobrze, Burke odpuścił po kilku minutach martwy wrak i podjął się pościgu za tajemniczymi okrętami. Stosunkowo szybko, bo zaraz przed godz. 04:00, Amerykanie wypatrzyli dymiącą sylwetkę okrętu, wyraźnie zmieniającą kurs na północny. Jednakże gdy Burke próbował porozumieć się z Austinem w kwestii natychmiastowego otwarcia ognia w kierunku podejrzanego obiektu, nagle wyszło na jaw, iż obiektem tym jest uszkodzony *Spence* – okręt flagowy 46. Dywizjonu Niszczycieli.

Po faktycznym rozpoznaniu bratnich jednostek, do akcji pościgowej za *Shiratsuyu* i *Samidare* włączył się również 45. Dywizjon Niszczycieli, zmieniając o godz. 04:13 kurs na zachodni ku południu. Oddalony o kilkanaście mil Austin postanowił tymczasem odłączyć *Spence* od kolumny i zatoczyć z nim szeroki łuk za zachód. W przeciągu następnego kwadransa okręt flagowy Austina nieświadomie wystawił się na *friendly fire* ze strony Burke’a. Można z całą pewnością stwierdzić, iż jedynie dramatyczne uniki *Spence* uratowały go przed bezpośrednimi trafieniami. Te zapewne okazałyby się tragiczne w skutkach.

Niewyobrażalny chaos po amerykańskiej stronie pozwolił *Shiratsuyu* i *Samidare* na bezpieczną ucieczkę. Japońskimi okrętami teoretycznie mogły zająć się jeszcze *That-*

*cher* i *Converse*, lecz począwszy od godz. 04:15 obrały one wschodnią trasę, kończąc tym samym swój udział w bitwie koło Zatok Cesarzowej Augusty. Także krążowniki lekkie *Merrilla* (płynące już teraz wprost na zachód w poszukiwaniu niedobitków), znajdowały się zbyt daleko, aby zagrozić uchodzącym okrętom kontradmirała Ijuina.

Jednym okrętem Zespołu Przechwytyjącego Torokina, który nie zdołał w porę ewakuować się z pola bitwy, okazał się poważnie pokiereszowany niszczyciel *Hatsukaze*. Jego położenie było o tyle tragiczne, iż Amerykanie stosunkowo szybko wykryli obecność wrogiej jednostki na własnych radarach. Przysłowiowy „gwóźdź do trumny” *Hatsukaze* mógł wbić już *Spence*, lecz z racji niemal wyczerpanych zapasów amunicji, „przyjemność” ta została oddana komandorowi Burke’owi.

Kilka minut przed godz. 05:00 w stronę *Hatsukaze* ogień otworzyła kolumna *Merrilla*, nie posyłając póki co jednostki na dno. Sprawy w swoje ręce niebawem wziął komandor Burke, który oddając w *Hatsukaze* pierwszą salwę o godz. 05:18, dokładnie zadbał o to, aby wroga jednostka już nigdy nie ujrzała światła dziennego. Jego starania przyniosły wymierny efekt dwadzieścia jeden minut później, kiedy to nieprzyjacielski niszczyciel bezwładnie przewrócił się, ginąc ostatecznie w cichej głębi oceanu. To właśnie tym udanym akordem TF-39 zakończył działania ofensywne w bitwie w Zatoce Cesarzowej Augusty, odnosząc niekwestionowane zwycięstwo. Na ironię, przegrany w osobie kontradmirała Ōmori również czuł się usatysfakcjonowany wynikiem nocnego starcia. Niczym nieuzasadniony optymistyczny osąd Japończyka zostanie jednakże wkrótce brutalnie zweryfikowany przez jego przełożonych.

### Krajobraz po bitwie

Chociaż Zespół Przechwytyjący Torokina został pokonany (z czego wówczas japońscy marynarze nie zdawali sobie sprawy) i wycofywał się na zachód, tego dnia Japończycy bynajmniej nie powiedzieli ostatniego słowa. Już o godz. 05:05, a więc gdy *Hatsukaze* unosił się jeszcze na wodzie, japońska maszyna obserwacyjna spostrzegła kilka amerykańskich okrętów z TF-39. Rzecz jasna, pilna wiadomość z wynikami zwiadu szybko znalazła się w Rabaulu, skąd w przeciągu kilkunastu minut w powietrze wzniosło się aż 18 bombowców nurkujących *Val* (Aichi D3A) oraz ponad 80 myśliwców *Zero*.

Oczekując z niepokojem na wschód słońca, kontradmirał *Merrill* niejako prawidłowo wyczuł, iż jego zespół może spodziewać się wizyty japońskich samolotów. Ponie-

waż minuty przed godz. 05:00 bitwa wydawała się rozstrzygnięta, dowódca TF-39 nakazał wszystkim niszczycielom skierować się w stronę okrętu flagowego. Jak już wiemy, napotkanie i zatopienie *Hatsukaze* nieco wydłużyło planową koncentrację, toteż TF-39 począł wycofywać się na wschód dopiero na kwadrans przed godz. 06:00. Na rozkaz *Merrilla* poważnie uszkodzonym *Footte* zajęły się niszczyciele Burke’a. Tak oto *Claxton* wziął storpedowaną jednostkę na hol, eskortę zapewniły zaś *Charles Ausburne* oraz *Thatcher*.

Kontradmirał *Merrill* bynajmniej nie miał dużo czasu na uporządkowanie sytuacji we własnym zespole. W przeciągu niecałej godziny od zebrania TF-39 w całość, ekrany amerykańskich radarów wyświetliły niepokojącą informację o wrogich samolotach zbliżających się w stronę Zatok Cesarzowej Augusty. Teoretycznie Amerykanie poprosili od razu o wsparcie lotnicze dla holowanego *Footte* jak i całego zespołu jednakże z powodu złych warunków atmosferycznych nad wskazane miejsce zdołało polecieć jedynie osiem *Hellcatów* (Grumman F6F), trzy *Lightningi* wojsk lądowych, jeden *Corsair* (Vought F4U) piechoty morskiej oraz cztery nowozelandzkie *Warhawki* (Curtiss P-40). Szczupłe siły lotnicze i tak częściowo spełniły swoją powinność, zestrzeliwując osiem nieprzyjacielskich maszyn, zanim te zdołały osiągnąć krążowniki lekkie TF-39.

Pomimo ofiarności amerykańskich lotników, kilka minut przed godz. 08:00 gros atakujących samolotów powoli osiągał pozycje *Merrilla*. Szykując się do odparcia fali uderzeniowej, poszczególne okręty utworzyły przeciwlotniczy okrąg, po czym skorygowały kurs o 90°. O godz. 08:05 5-calowe, a po chwili także 6-calowe, 40 mm i 20 mm działka TF-39 rozpoczęły ostrzał w kierunku zbliżających się maszyn. Ogień ten okazał się na tyle skuteczny, iż Amerykanie doliczyli się siedemnastu strąconych samolotów wroga. Kolejni Japończycy atakowali jednakże z wielką wściekłością.

Wykorzystawszy ogromne zamieszanie, ponad dziesięć bombowców nurkujących przeniknęło przez gęstą zaporę przeciwlotniczą i o godz. 08:07 znalazło się nad kołującymi okrętami *Merrilla*. Atakując w kilku *shōtai* (każdy złożonych z trzech *Vali*), japońscy lotnicy usiłowali za wszelką cenę uzyskać chociaż jedno trafienie. Część pilotów nie zdążyła nawet wyjść z lotu nurkowego i zwołnić ładunek, otrzymując w decydującej chwili bezpośrednie trafienie pociskiem przeciwlotniczym.

Po wielu nieudanych próbach i poświęceniach, Japończycy wreszcie dopięli swego,

dwukrotnie ugadzając *Montpellier* w kaptułę na prawej burcie. Jakkolwiek rzeczywiście trafiony, amerykański krążownik nie odnotował jednakże większych szkód poza dziewięcioma rannymi marynarzem (w tym jednym ciężko). Patrząc ogólnie na liczbę zaangażowanych samolotów po stronie nacierających, japoński nalot można uznać za kompletnie nieudany.

Mijały kolejne minuty, a napór ewidentnie słabł. Bez większych perspektyw na zatopienie nieprzyjacielskich jednostek, Japończycy postanowili wycofać się z placu boju o godz. 08:12. Pościg za uchodzącą grupą uderzeniową podjęli za to amerykańscy piloci, zestrzelując osiem wrogich maszyn.

Widząc niepowodzenie pierwszej fali, kontradmirał Kusaka przygotowywał się na posłanie drugiej. Start kolejnej porcji samolotów przypadkowo uderzył tymczasem generał Kenney, który równolegle do opisywanych wydarzeń w okolicach Bougainville, zarządził powietrzny rajd nad Rabaul. Zarządzając się własnymi problemami, Japończycy porzucili dalsze próby zaatakowania sił Merrilla. TF-39 został uratowany.

Wszystko wskazywało na to, iż dnia 2 listopada kontradmirał Merrill wreszcie odpłyne po zwycięskiej bitwie do zatoki Purvis. Ze swej pospiesznej drogi na wschód TF-39 został tymczasem zawrócony przez admirała Halseya, który polecił zespołowi udać się ponownie do Zatoki Cesarzowej Augusty w celu osłony czterech sojuszników transportowców. Noc z 2 na 3 listopada okazała się jednakże nadzwyczaj spokojna, a Merrill bez żadnych niespodzianek wypełnił swoją dodatkową misję i dopiero teraz mógł udać się na odpoczynek. Po 63 godzinach nieustannej akcji o godz. 17:45 dnia 3 listopada siły główne TF-39 przybyły do Zatoki Purvis. Holowany przez *Sioux* *Foot* w eskorcie *Claxtona* dotarł na miejsce następnego poranka.

### Bilans bitwy z Zatoce Cesarzowej Augusty

Dotarłszy z powrotem do Rabaulu, kontradmirał Ōmori ogłosił się niekwestionowanym zwycięzcą nocnej bitwy w Zatoce Cesarzowej Augusty. Według Japończyka Zespół Przechwytyjący Torokina powinien zatopić przynajmniej kilka wrogich krążowników ciężkich oraz niszczycieli. Jak wiemy doskonale, Amerykanie nie utracili ani jednego okrętu. Oprócz storpedowanego *Foot*, który istotnie znajdował się w ciężkim stanie, Japończycy ugodzili ze swoich dział: *Denver* – trzy razy, *Columbię* – dwa razy, *Spence* – raz. Żaden z pocisków jednakże nie eksplodował, pozostawiając Amerykanów jedynie z 19 zabitymi i 17 rannymi

marynarzami na *Foot*. W wyniku porannego nalotu i dwóch bezpośrednich trafień w *Montpelier* liczba rannych w TF-39 podniosła się o dziewięciu ludzi.

W przeciwieństwie do wielu poprzednich morskich bitew z *US Navy*, mało który z japońskich oficerów w Rabaulu uwierzył w spektakularny sukces Ōmori. Świadczenie jego klęski dawała chociażby utrata cennego krążownika lekkiego *Sendai* oraz niszczyciela *Hatsukaze*. Oprócz wymienionych powyżej jednostek, do dwudziestu bezpośrednich trafień otrzymały również oba krążowniki ciężkie oraz okręty kontradmirała Osugi. Przykładowo na *Myōkō* spadły dwa 6-calowe pociski; na *Haguro* sześć identycznych, tyle że w drugim przypadku co najmniej cztery ładunki okazały się wadliwe. Grupa *Agano* nie odnotowała większych uszkodzeń, co generalnie znaczyło, iż amerykański ogień – kontrolowany przez radar, nie był póki co wcale a wcale efektywniejszy od konwencjonalnej japońskiej szkoły prowadzenia akcji artylerijskiej w gęstym mroku.

Co się tyczy zaś strat osobowych w Zespole Przechwytyjącym Torokina – były one niewspółmiernie większe od tych, które udało się zadać TF-39. Chociaż kontradmirał Ōmori posłał na ratunek osieroconym załogom *Sendai* i *Hatsukaze* okręt podwodny, lista zmarłych Japończyków wyniosła aż 320 marynarzy, wliczając w to załogę *Hatsukaze*<sup>2</sup>. Wśród nielicznej garstki ocalałych znajdował się między innymi kontradmirał Ijuin.

Poza własnymi stratami, Japończycy w żadnym wypadku nie zamierzali darować Ōmori słabego dowodzenia w nocnej bitwie, która powinna zakończyć się zatopieniem amerykańskich transportowców. Te natomiast miały się doskonale, dowożąc regularnie zaopatrzenie na Bougainville.

Przez wzgląd na powtórkę z historii, połączoną z ewidentną klęską taktyczną Zespołu Przechwytyjącego Torokina, kontradmirałowie Ōmori i Osugi zostali odsunięci od dowodzenia. Pierwszy z nich wylądował w szkole torpedowej, skąd udało mu się wydostać dopiero pod koniec 1944 roku ze stopniem wiceadmirała. Drugi Japończyk otrzymał przydział do bazy marynarki wojennej w Makassar. Uratowany przez okręt podwodny kontradmirał Ijuin zginął niecałe pół roku później, kiedy to jego eskortowiec *Iki* został storpedowany na wschód od Singapuru. Śmierć Ijuina została uznana przez dowództwo Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej za poświęcenie dla dobra narodu. Były dowódca grupy *Sendai* został pośmiertnie awansowany na stopień wiceadmirała.

Jak to się zwykle mawiać o tryumfie – w przypadku Amerykanów miał on rze-

czywiście wielu ojców. Na pierwszym miejscu należy przede wszystkim wymienić kontradmirała Merrilla, który dobierając odpowiednią taktykę oraz sumienie ją realizując, nie dopuścił Japończyków do skutecznego użycia ich najgroźniejszej broni – Długiej Lancy. Nawet pomimo kilku nieporozumień w TF-39 oraz momentami zwykłego łutu szczęścia, Merrill poprowadził swój zespół do pewnego zwycięstwa.

Przewodnictwo Amerykanina nie byłoby oczywiście tak skuteczne, gdyby nie dobra postawa Burke'a oraz trochę gorszy, ale także solidny, występ Austina. To właśnie dowódcy obu dywizjonów niszczycieli, nie bacząc na zagrożenia i przeciwieństwa losu, w dużym stopniu przyczynili się do zatopienia *Sendai* i *Hatsukaze*.

Na samym końcu, lecz bynajmniej nie z najmniejszymi zasługami, należy wspomnieć o zwykłych oficerach i marynarzach, którzy swoją zdyscyplinowaną postawą oraz wysokim morale dali TF-39 prawdziwą siłę do działania.

Jakkolwiek efektowne, amerykańskie zwycięstwo w Zatoce Cesarzowej Augusty naturalnie nie przyniosło ze sobą zakończenia operacji „Cherryblossom” oraz okupacji całej Bougainville. Japończycy w Rabaulu i na Truk ciągle posiadali wystarczające siły, aby poważnie zagrozić *US Navy* jak i znajdującej się na wyspie piechocie. Sytuację tę zdawał się doskonale rozumieć admirał Halsey. Niezależnie od zwycięstwa Merrilla, w głowie dowódcy 3. Floty zapewne tlił się już kolejny pomysł na akcję przeciw Japończykom...

### Bibliografia

- R. S. Jr. Crenshaw, *South Pacific Destroyer. The Battle for the Solomons from Savo Island to Vella Gulf*, Annapolis 2009.
- P. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 2007.
- Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, T.2., Poznań 1987.
- T. Hara, *Dowódca niszczyciela*, Gdańsk 2003.
- A. Hiroyuki, *Yamamoto*, Gdańsk 2005.
- E. Lacroix, Wells Linton II, *Japanese Cruisers of the Pacific War*, London 1997.
- S. E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, Vol. 6. *Breaking the Bismarcks Barrier 22 July 1942-1 May 1944*, Annapolis 2010.
- V. O'Hara, *The U.S. Navy against the Axis. Surface Combat 1941-1945*, Annapolis 2007.
- T. Roscoe, *United States Destroyer Operations in World War Two*, Annapolis 1953.
- Deck Log Book&War Diary, USS Denver (CL-58) November 1, 1943 to November 30, 1943.

2. Większość historyków przyjmuje, iż zginęła prawie cała załoga *Hatsukaze*. Jedynie P. Dull podaje inną wersję, jakoby mieli przeżyć wszyscy poza ośmioma marynarzami.





# Ocalał tylko jeden

## Okręty podwodne typu „K6” w walkach na Pacyfiku

Działania japońskich okrętów podwodnych w trakcie II wojny światowej są mało znanym epizodem wojny morskiej na Pacyfiku. Kilka wydarzeń, takich jak zatopienie lotniskowca *Wasp* (CV-7) przez *I 19*, dobiecie uszkodzonego *Yorktowna* (CV-5), który padł ofiarą *I 168* czy posłanie na dno ciężkiego krążownika *Indianapolis* (CA-35) przez *I 58* są najbardziej rozpoznawalnymi osiągnięciami japońskich sił podwodnych. Jednakże w przekroju całego konfliktu można stwierdzić, że siły podwodne Cesarstwa osiągnęły zaskakująco niewiele, ponosząc do tego wysokie straty. Jednym z symboli porażki japońskiej floty podwodnej są wojenne losy jednostek typu „K6”, o których traktuje poniższy artykuł.

Przed wybuchem walk na Pacyfiku Japończycy inwestowali głównie w duże okręty podwodne, czasem określane w literaturze mianem „*I-bootów*”. Wynikało to z przyjętej przez japońskie dowództwo doktryny, która zakładała stoczenie decydującej bitwy gdzieś na bezmiarze wód Pacyfiku z siłami *U.S. Navy*. Wedle wyobrażeń większości japońskich strategów główną rolę w tym spektaklu miały odegrać działa ciężkich okrętów. Pozostała część floty miała do spełnienia głównie zadania pomocnicze, takie jak rozpoznanie czy osłabienie amerykańskich sił głównych przed nadchodzącym starciem. Również siły podwodne wpisane zostały w ten schemat. Wedle założeń dowództwa miały one działać na rzecz głównych sił Cesarskiej Floty poprzez rozpoznanie i atakowanie amerykańskiej floty wojennej zmierzającej do rejonu decydują-

cej bitwy. Zaowocowało to powstaniem dużych, oceanicznych okrętów podwodnych, których głównymi zaletami był ogromny zasięg, dobra dzielność morską, silne uzbrojenie i niezła prędkość nawodna. Część z tych jednostek wyposażono nawet w wodnosamolot, tak aby zwiększyć ich możliwości rozpoznania.

Japończycy budowali także mniejsze okręty podwodne, przeznaczone do obrony wybrzeża, a nawet lilipucie jednostki zaprojektowane m.in. do penetracji wrogich portów. Jednakże w latach 30-tych, w dziedzinie rozwoju średniej wielkości okrętów podwodnych zapanował zastój. Okręty, które w japońskiej nomenklaturze zapisywano jako *Ro*<sup>1</sup>, nie przyciągały nadmiernej uwagi

japońskich admirałów. Spowodowało to, że na początku lat 40-tych praktycznie cała japońska flota okrętów podwodnych średniej wielkości były przestarzała. Jednymi wyjątkami były dwie jednostki klasy „K5” (*Ro 33* i *Ro 34*), ukończone odpowiednio w 1935 i 1937 roku. Okręty te (o standardowej wyporności 700 ton) były *de facto* prototypami, których celem było uzyskanie doświadczenia niezbędnego do masowej produkcji podobnych okrętów w trakcie wojny. Takie były założenia 1-go Morskiego Programu Uzupełnień Zbrojeń Morskich.

1. Średniej wielkości okręty podwodne Cesarstwa określano także *Kaichū-gata*, co oznacza właśnie tego typu jednostki.

Tabela nr 1. Dane techniczne okrętów podwodnych typu „K6”

Wyporność:	standardowa 960 ton / nawodna 1115 ton / podwodna 1447 ton
Długość	80,50 m
Szerokość	7,00 m
Zanurzenie	4,05 m
Napęd	dwa silniki diesla o mocy 4200 KM, silniki elektryczne o mocy 1200 KM
Prędkość maksymalna	w położeniu nawodnym 19,5 węzła, pod wodą 8 węzłów
Zasięg	na powierzchni – 11 000 Mm (przy prędkości 12 węzłów) w zanurzeniu – 45 Mm (przy prędkości 5 węzłów)
Załoga	61
Głębokość zanurzenia	80 m
Uzbrojenie	4 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm z zapasem 10 torped 1 działo kal. 80 mm, podwójne działko przeciwlotnicze 25 mm
Źródło: M. Stille, <i>Imperial Japanese Navy Submarines 1941-45</i> ; <a href="http://www.combinedfleet.com/type_kaichu.htm">http://www.combinedfleet.com/type_kaichu.htm</a>	

**Tabela nr 2. Harmonogram wprowadzania do służby poszczególnych jednostek typu „K6”, liczba odbytych patroli bojowych data oraz przyczyna zatopienia**

Nazwa okrętu	Wcielenie do służby	Liczba odbytych patroli bojowych	Data zatopienia	Przyczyna utraty
Ro 35	marzec 1943	1	25 sierpień 1943	atak niszczyciela
Ro 36	maj 1943	4	13 czerwiec 1944	atak niszczyciela
Ro 37	czerwiec 1943	2	22 styczeń 1944	atak niszczyciela
Ro 38	lipiec 1943	1	listopad 1943	nieznana
Ro 39	wrzesień 1943	1	1 luty 1944	atak niszczyciela
Ro 40	wrzesień 1943	1	15 luty 1944	atak niszczyciela
Ro 41	listopad 1943	7	23 marzec 1945	atak niszczyciela
Ro 42	sierpień 1943	3	10 czerwiec 1944	atak niszczyciela
Ro 43	grudzień 1943	5	26 luty 1945	atak lotniczy
Ro 44	wrzesień 1943	4	16 czerwiec 1944	atak niszczyciela
Ro 45	styczeń 1944	1	30 kwiecień 1944	atak lotniczy*
Ro 46	luty 1944	5	18 kwiecień 1945	atak lotniczy**
Ro 47	styczeń 1944	1	26 wrzesień 1944	atak niszczyciela
Ro 48	marzec 1944	1	19 lipiec 1944	atak niszczyciela
Ro 49	maj 1944	3	5 kwiecień 1945	atak niszczyciela
Ro 50	lipiec 1944	3	---	---
Ro 55	wrzesień 1944	1	7 luty 1945	atak niszczyciela
Ro 56	listopad 1944	1	9 kwiecień 1945	atak niszczyciela

\* Część źródeł podaje, że przyczyną zatopienia Ro 45 był atak okrętu podwodnego

\*\* Część źródeł podaje, że przyczyną zatopienia Ro 46 był atak okrętu nawodnego

**Opracowano na podstawie:** C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II*;

<http://www.history.navy.mil/library/online/japaneseshiploss.htm>; [www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com)

**Uwaga:** Jeżeli chodzi o przyczynę straty okrętów typu „K6”, to Mark Stille podaje, że 13 okrętów zostało zatopionych przez okręty nawodne, dwa w wyniku ataku lotniczego, a przyczyny utraty dwóch kolejnych pozostają nieznane.

Jednakże dopiero w marcu 1942 roku (wedle niektórych źródeł w październiku 1941) zwodowano pierwszy okręt typu „K6”<sup>2</sup>, który w dużej mierze bazował na jednostkach „K5”. Był to Ro 35. Jednostki typu „K6” wchodziły do służby w latach 1943 (10 sztuk) i 1944 (8 okrętów) – por: tabela nr 2. Mark Stille określił ją jako „*dobrze zaprojektowane okręty, z niezłymi właściwościami manewrowymi, które mogą być zaliczone jako jedne z najlepszych projektów wśród japońskich okrętów podwodnych*”<sup>3</sup>.

W porównaniu do „K5”, jednostki te były nieco większe (większe były ich zasięg i głębokość zanurzenia), posiadały także silniejszy napęd. Do tego otrzymały one zabójczo

skuteczne napędzane tlenem torpedy Typ 95. Dane techniczne okrętów podwodnych typu „K6” prezentuje tabela nr 1.

Okręty podwodne typu „K6” wzięły aktywny udział w walkach toczonych na Pacyfiku w latach 1943-1945. Jak widać w tabeli nr 2, amerykańskie siły Zwalczenia Okrętów Podwodnych dokonały wręcz eksterminacji jednostek tego typu, a prym w dziele ich niszczenia wiodły amerykańskie niszczyciele. Dodatkowo straty zadane flocie USA przez okręty podwodne opisywanej tu klasy można określić jako symboliczne. Lista ich sukcesów jest niezwykle krótka:

- 14 stycznia 1944 roku, 200 Mm na wschód od Espiritu Santo, dowodzony

przez kmr ppor. Wada Mutsuo Ro 42 zatopił barkę paliwową Yo-159 o wyporności 800 ton. Ten skromny łup urósł w oczach japońskiego dowódcy do zbiornikowca floty o wyporności 10 000 ton.

Na tym wojenne sukcesy tego okrętu zakończyły się. Amerykanie posłali Ro 42 na dno w trakcie walki o Mariany, kiedy to niszczyciel *Bangust* (DE-739) przyłapał Japończyka na powierzchni 40 Mm na

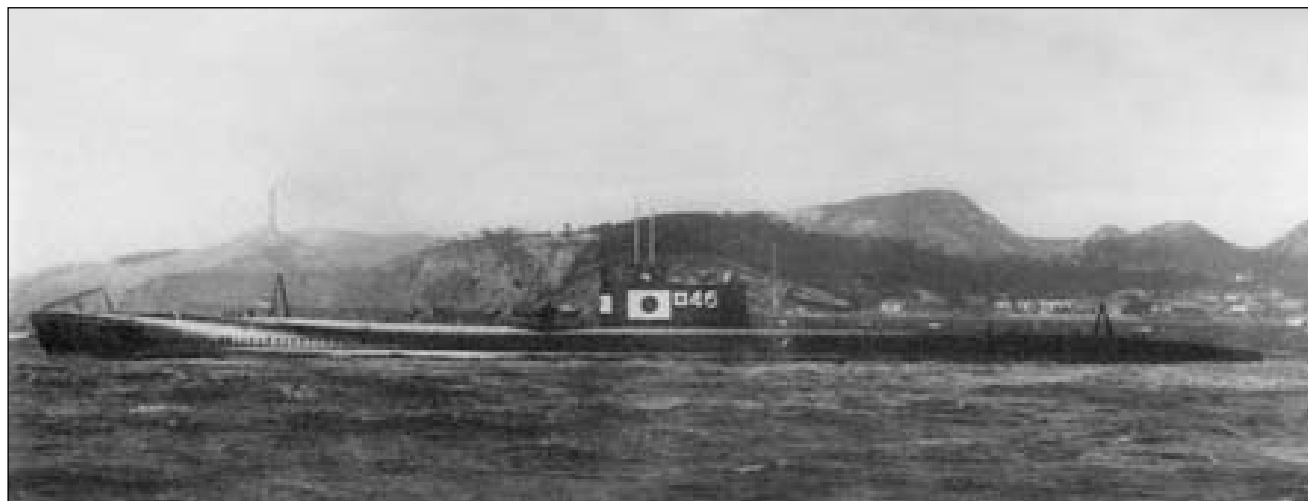
2. Zbudowano je w ramach Tymczasowego Programu Uzupelnienia Zbrojeń Morskich (od Ro 35 do Ro 43) oraz Pilnego Programu Uzupelniającego Zbrojeń Morskich (pozostałe jednostki)

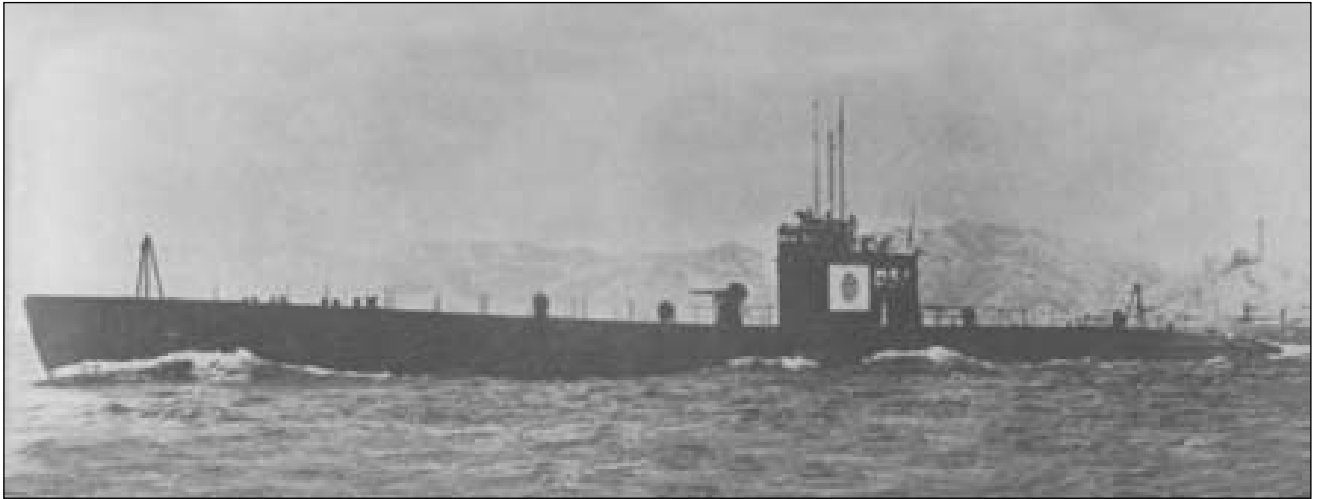
3. M. Stille, *Imperial Japanese Navy Submarines 1941-45*, s. 43

4. Miotacz rakietowych bomb głębinowych.

Tym razem bliźniaczy Ro 46 w burtowym ujęciu.

Fot. „Ships of the World”





Szczęśliwiec, czyli Ro 50 - jedyny ocalały okręt z całej serii.

Fot. „Ships of the World”

wschód od wyspy Roi. Jeden z ataków wykonanych za pomocą „jeża”<sup>4</sup> przyniósł sukces w postaci silnej podwodnej eksplozji, która oznaczała koniec Ro 42.

• Rankiem 3 października 1944 roku, 35 Mm na wschód do wyspy Morotai, Ro 41 zaatakował grupę amerykańskich lotniskowców eskortowych (TG 77.1.2). Dowodzący jednostką porucznik Shizuoka Mitsuo wystrzelił cztery torpedy w kierunku lotniskowców St. Lo (CVE-63) oraz Fanshaw Bay (CVE-70). Co prawda torpedy chybiły tych wartościowych celów, ale jedna z nich trafiła w rufę niszczyciela eskortowego Shelton (DE-407). Por. Shizuoka usłyszał trzy eksplozje i zameldował zatopienie jednego lotniskowca oraz uszkodzenie drugiego. Przenieśli on skuteczność swego ataku, ale próba odholowania uszkodzonego niszczyciela zakończyła się niepowodzeniem i Shelton zatonął. Dodatkowo, jeden z amerykańskich samolotów spostrzegł okręt podwodny i oznaczył jego pozycję. Atak niszczyciela eskorty okazał się zabójczo skuteczny, tyle tylko, że jego ofiarą padł amerykański okręt Seawolf (SS-197)<sup>5</sup>. Tymczasem Ro 41 uciekł nieuszkodzony. Jego los dopełnił się dopiero w marcu 1945 roku, kiedy to został zatopiony w rejonie Okinawy przez niszczyciel Haggard (DD-555), który najpierw celnie obrzucił Japończyka bombami głębinowymi, potem zasypał go ogniem broni przeciwlotniczej, a w końcu staranował.

• 22 stycznia 1944, w pobliżu wyspy Makira (dawniej San Cristobal), Ro 37 wykrył i storpedował amerykański zbiornikowiec floty Cache (AO-67) płynący w kierunku Espiritu Santo. Nie dość jednak, że zbiornikowiec został jedynie uszkodzony, to wezwany na pomoc niszczyciel Buchanan (DD-484) namierzył sonarem Ro-37 i po dwóch godzinach ataków za pomocą bomb głębinowych posłał go na dno wraz z całą załogą liczącą 61 osób.

• 25 listopada 1944 roku radar Ro 50 wykrył samolot, najpewniej pochodzący z lotniskowca. Okręt dowodzony przez kmr ppor. Kimurę Masao rozpoczął pościg, a po pięciu godzinach usłyszano szumy śrub dużych jednostek. Spostrzeżono 3 lotniskowce w eskorcie 4 niszczycieli. W kierunku jednostki rozpoznanej jako lotniskowiec klasy Wasp wystrzelono 4 torpedy, po czym Ro 50 zanurzył się na głębokość 80 metrów. Głośna eksplozja i meldowane odgłosy rozpadania się kadłuba świadczyć miały o odniesieniu ogromnego sukcesu. Po wojnie okazało się, że Amerykanie nie utracili w tym rejonie żadnego lotniskowca, chociaż wedle części źródeł załoga pancernika Washington (BB-56) spostrzegła w tym czasie ślady dwóch torped. Można przypuszczać, że japońskie torpedy eksplodowały przedwcześnie lub też w momencie, kiedy skończył się ich bieg.

Żałodze Ro 50 lepiej poszło na jej drugim wojennym patrolu, kiedy to 10 lutego 1945 roku jedna z wystrzelonych w kierunku konwoju płynącego na Filipiny torped sięgnęła celu. Jej ofiarą padł okręt desantowy LST-577, który został tak ciężko uszkodzony w wyniku eksplozji, że jeden z okrętów eskorty zatopił go na wschód od Mindanao. W dodatku Ro 50 zdołał przetrwać zacięty atak eskorty. Okręt ten miał sporo wojennego szczęścia. Po wynurzeniu załoga Ro 50 znalazła na pokładzie fragment bomby głębinowej. Swoją drogą, Ro 50 okazał się jednym okrętem typu „K6”, który przeżył wojnę.

• W styczniu 1945 roku Ro 49 wysłał meldunek o ataku i zatopieniu pancernika klasy Idaho. Okazało się to jednak fikcją. Być może także ta jednostka 26 marca 1945 roku zaatakowała amerykański ciężki krążownik Wichita (CA-45), ale dzięki gwałtownemu zwrotowi okręt ten uniknął trafienia<sup>6</sup>.

Do sukcesów tego jednostek klasy „K6” można także zaliczyć kilka udanych misji zaopatrzeniowych (o ile realnym sukcesem można nazwać dostarczenie niewielkich ilości zaopatrzenia do odciętych garnizonów) oraz zadań rozpoznania. Przykładowo, w marcu 1944 roku Ro 44 dokonał udanej misji rezonansu atolu Majuro, gdzie spostrzeżono „pełno pancerników i innych ważnych okrętów”<sup>7</sup>, natomiast w październiku Ro 46 rozpoznał atol Ulithi, co stanowiło część przygotowań do pierwszego ataku samobójczych kaitenów na flotę USA<sup>8</sup>.

Przyczyny tak wysokich strat i słabych osiągnięć udanych konstrukcyjne okrętów typu „K6” leżały przede wszystkim w niewłaściwej taktyce ich użycia. Co najmniej połowę z nich utracono, kiedy rzucono je do walki z siłami inwazyjnymi USA, szturmującymi poszczególne archipelagi broniące przez Japończyków. Próba odparcia inwazji na Wyspy Gilberta najprawdopodobniej kosztowała Japończyków Ro 38, na Wyspy Marshalla Ro 39 i Ro 40, Mariany pochłonęły Ro 36, Ro 37, Ro 42, Ro 44 i Ro 48, Palau Ro 47, Iwo Jima Ro 43, a Okinawa Ro 56. Do tego kilka dalszych okrętów zostało zatopionych (choćby Ro 46, Ro 55), kiedy operowały w rejonie Filipin czy Okinawy próbując zatrzymać strumień zaopatrzenia płynący na te wyspy. Ro 45 poszedł na dno w rejonie Truk, kiedy rzucono go do walki z flotą wojenną USA<sup>9</sup>.

Jednostki typu „K6” miałyby szansę odnieść większe sukcesy, gdyby skie-

5. Szerzej o tym przypadku friendly fire por: C. Blair, Ciche zwycięstwo, Warszawa 2001, s. 621-622.

6. Część źródeł podaje, że atak ten był dziełem jednej z miniaturowych łodzi podwodnych.

7. <http://www.combinedfleet.com/RO-44.htm> (25.11.2012)

8. Ro 46 ewakuował także w trakcie walk o Filipiny z tego straconego archipelagu kilkudziesięciu japońskich lotników.

9. Losy poszczególnych jednostek obrazuje tabela nr 3.



Niszczyciel *Patterson*, który zatopił prototypowy *Ro 35*.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

rowane je do walki z żeglugą Aliantów, chociażby na Oceanie Indyjskim. Operujące tam okręty podwodne Cesarstwa odniosły relatywnie spore sukcesy kosztem mniejszych strat. W przeciągu lat 1941-1945 trzydzieści osiem japońskich okrętów podwodnych zdołało zatopić w tym rejonie 118 statków alianckich o łącznym tonażu 600 057 BRT, tracąc w zamian tylko cztery jednostki. O ile część tej zdobyczy przypadła na rok 1942, to nawet w latach 1943-1944 Japończycy na operujący na Oceanie Indyjskim zdołali posłać na dno odpowiednio 24 i 13 frachtowców, ponosząc przy tym niewielkie stra-

ty<sup>10</sup>. Tymczasem pacyficzny teatr działań wojennych był dużo bardziej wymagający dla japońskich sił podwodnych. Wystarczy stwierdzić, że w trakcie całej Wojny na Pacyfiku walczący z siłami USA japońscy podwodnicy zatopili 67 statków handlowych o łącznym tonażu 357 715 BRT oraz 23 okręty wojenne, płacąc za to wysoką cenę 111 utraconych okrętów podwodnych. Z drugiej strony walki na Oceanie Indyjskim miały dla Japończyków drugorzędne znaczenie wobec zagrożenia płynącego ze strony USA. Jednakże w tym wypadku Japonia nie użyła masowo swych okrętów podwodnych do walki

z żeglugą amerykańską, trwoniąc ich potencjał w misjach zaopatrzeniowych, czy rzucając je do walki z siłami inwazyjnymi.

Jednostki typu „K6” nie miały okazji wziąć udziału w walkach na Oceanie Indyjskim, a większość ich misji na Pacyfiku była obarczona zbyt dużym ryzykiem. Symptomatyczne jest to, że prawie 40% jednostek tego typu została zniszczona w trakcie swego pierwszego patrolu bojowego. Świadczy to o efektywności amerykańskich sił ZOP. Ataki na dobrze chronione siły inwa-

10. Część źródeł podaje, że Japończycy w 1943 zatopili na Oceanie Indyjskim 23 frachtowce, a w okresie 1943-1944 39 jednostek Aliantów.

**Tabela nr 3. Okoliczności utraty wybranych jednostek typu „K6”**

Jednostka	Okoliczności utraty
<i>Ro 35</i>	Zatopiony 170 Mm na wschód od wysp Santa Cruz (Wyspy Salomona) przez niszczyciel <i>Patterson</i> (DD-392) w trakcie próby ataku na konwój zaopatrzeniowy.
<i>Ro 36</i>	Skierowany w rejon Marianów do odparcia inwazji sił USA. Zatopiony w pobliżu wyspy Saipan przez niszczyciel <i>Melvin</i> (DD-680).
<i>Ro 38</i>	Utracony z nieznanych przyczyn w listopadzie 1943 roku, najprawdopodobniej w rejonie Wysp Gilberta.
<i>Ro 39</i>	Zatopiony przez niszczyciel <i>Walker</i> (DD-517) w pobliżu wyspy Wotje podczas próby odparcia inwazji na Wyspy Marshalla.
<i>Ro 40</i>	Utracony w rejonie atolu Kwajalein w wyniku ataku niszczyciela <i>Phelps</i> (DD-360) oraz stawiacza min <i>Sage</i> (AM-111) podczas próby ataku na amerykański konwój.
<i>Ro 43</i>	Zatopiony przez samolot <i>Avenger</i> z lotniskowca <i>Anzio</i> (CVE-57) podczas amerykańskiej inwazji na wyspę Iwo Jima.
<i>Ro 44</i>	Posłano na dno przez niszczyciel eskortowy <i>Burden R. Hastings</i> (DE-19) 110 Mm na wschód od atolu Eniwetok w trakcie misji rozpoznawczej. Skierowany przez dowództwo w rejon Saipanu, w celu odparcia inwazji, został zniszczony w drodze.
<i>Ro 45</i>	Wysłany do przechwycenia lotniskowców USA atakujących bazę floty w Truk. <i>Ro 45</i> był jednym okrętem podwodnym Cesarstwa, który nawiązał kontakt z siłami <i>U.S. Navy</i> , co zakończyło się jego unicestwieniem przez niszczyciele <i>MacDonough</i> (DD-351) oraz <i>Stephen Potter</i> (DD-538).
<i>Ro 46</i>	Zatopiony w rejonie Wysp Ryukyu najprawdopodobniej przez samolot z amerykańskiego lotniskowca <i>Tulagi</i> (CVE-72)
<i>Ro 47</i>	Zniszczony przez amerykański niszczyciel <i>McCoy Reynolds</i> (DE-440) w trakcie próby odparcia inwazji na Wyspy Palau, na północny-wschód od archipelagu.
<i>Ro 48</i>	Zatopiony 300 Mm na wschód od wyspy Saipan przez niszczyciel <i>Wyman</i> (DE-38)*
<i>Ro 49</i>	Posłany na dno w rejonie Okinawy przez niszczyciel <i>Hudson</i> (DD-475).
<i>Ro 55</i>	Zatopiony przez niszczyciel eskortowy <i>Thomason</i> (DE-203) w pobliżu wyspy Mindoro (Filipiny), podczas próby ataku na konwój zaopatrzeniowy.
<i>Ro 56</i>	Zatopiony w rejonie Okinawy przez niszczyciele <i>Monssen</i> (DD-798) oraz <i>Mertz</i> (DD-691).

\* Autorzy pracy *The Japanese Submarine Force and World War II* podają, że stało się to 14 lipca 1944, a do zagłady *Ro 48* przyczynił się niszczyciel *William C. Miller* (DE-259)

Opracowano na podstawie: M. Kopacz, *Działalność operacyjna okrętów podwodnych w Bitwie na Morzu Filipińskim*; C. Boyd, A. Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II*; <http://www.combinedfleet.com/sensuikan.htm#tromsro>

zyjne były dla okrętów podwodnych budowanych wedle założeń *de facto* przedwojennych niebezpieczne, co dowiodły działania zarówno na Pacyfiku, jak też na Atlantyku (wystarczy popatrzeć na losy niemieckich *U-bootów* rzuconych do walki z siłami inwazyjnymi, co wnikliwie opisał C. Blair w pracy *Hitlera wojna U-bootów. Scigani*). Również patrole przeprowadzane w rejonach nasyconych siłami ZOP były dla załóg jednostek typu „K6” wielce ryzykowne.

Warto to dodać, że pomimo iż okręty te były dobrze zaprojektowane i posiadały niezłe osiągi, to w połowie II wojny światowej tego typu koncepcja była już przestarzała i nieskuteczna w walkach z dobrze wyposażonymi siłami ZOP. Ogromna większość ówczesnych okrętów podwodnych była faktycznie okrętami nawodnymi z możliwością zanurzenia się, przy czym czas przebywania pod wodą był ograniczony. Okręty typu „K6” nie stanowiły tu wyjątku, były po prostu dobrze zaprojektowanymi jednostkami, jednakże zbudowano je w myśl koncepcji, która w drugiej połowie II wojny światowej owocowała poważnymi stratami w starciu z dobrze wyposażonymi siłami ZOP.

Doświadczyli tego Niemcy (tak skuteczne w okresie wrzesień 1939 – pierwsza po-

łowa 1943 roku słynne *U-booty* typu VII zostały wręcz zmasakrowane w okresie od maja 1943 do maja 1945), Włosi oraz Japończycy. Ówczesne okręty podwodne miały szanse na sukces, kiedy walczyły z żegluga na słabiej bronionych akwenach, czego dowiodły chociażby działania Niemców na Południowym Atlantyku i Oceanie Indyjskim, czy wspomniane działania Japończyków na Oceanie Indyjskim. Do skutecznej walki z dobrze chronionymi konwojami czy siłami inwazyjnymi potrzebny był skok technologiczny w konstrukcji okrętów podwodnych. Taką próbę podjęli Niemcy (*U-booty* typ XXI i XXIII) oraz Japończycy (jednostki typu *Sen-Taka* i *Sen-Taka Shō*).

Dodatkową słabością okrętów podwodnych „K6” było zapóźnienie Japonii w dziedzinie technologii radarowej. Ogromna większość tych okrętów nie została wyposażona w radar, co zdecydowanie zmniejszało ich szanse na przetrwanie. Losy *Ro 50*, który posiadał radar *Typ 13* wskazują, jak ważna było to urządzenie w ówczesnych walkach na morzu.

Na zakończenie tego tekstu można postawić tezę, że jednostki typu „K6” pojawiły się po prostu zbyt późno, weszły bowiem do służby w latach 1943-1944, kiedy to były

już przestarzałe. Gdyby wprowadzono je do walki rok-dwa lata wcześniej (co patrząc na lukę czasową pomiędzy jednostkami „K5” a „K6” nie wydaje się tak bardzo nieprawdopodobne) mogłyby osiągnąć dużo większe sukcesy, chociaż oczywiście nie miałyby szansy na wpłynięcie na przebieg wojny na Pacyfiku.

## Bibliografia

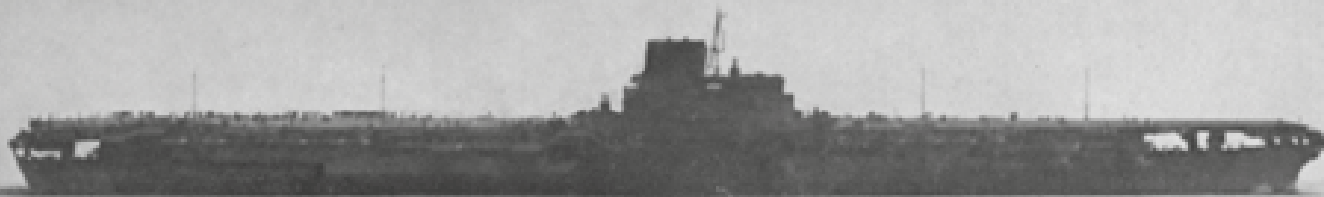
- C. Blair, *Ciche zwycięstwo*, Warszawa 2001.  
 C. Boyd, A. Yoshida,  
 J. F. O'Connel, *Submarine Operation Effectiveness in the 20th Century. Part Two (1939-1945)*, iUniverse Inc, Bloomington 2011.  
 M. Kopacz, *Działalność operacyjna okrętów podwodnych w Bitwie na Morzu Filipińskim*, „Morze, statki i okręty”, nr specjalny 5, 1/2010.  
 Hans-Joachim Krug, Yoichi Hiram, Berthold J. Sander-Nagashima, Axel Niestlé, *Reluctant Allies. German-Japanese Naval Relations in World War II*, Naval Institute Press Annapolis 2001.  
 W. Markowski, *Rozwój japońskiej floty podwodnej w latach 1905-1945*, cz.3, „Okręty” 9/2012.  
 M. Stille, *Imperial Japanese Navy Submarines 1941-45*, Osprey Publishing Ltd 2007.  
<http://www.history.navy.mil/library/online/japaneseshi-ploss.htm>  
<http://www.combinedfleet.com/sensuikan.htm#tromsro>

Samolotom z lotniskowca eskortowego *Tulagi* przypadł zaszczyt zatopienia *Ro 46*.

Fot. zbiory Leo van Ginderena







# Shinano

## Od superpancernika do superlotniskowca

### Geneza okrętu

I wojna światowa, która wzmocniła pozycję Japonii jako mocarstwa światowego, ogromnie pobudziła wojennomorskie ambicje polityków i admirałów Imperium Wschodzącego Słońca. Cesarscy planiści morscy rzucili hasło budowy nowej potężnej floty liniowej. Plan ów określany potocznie jako Osiem-Osiem (jap. *Hachi-Hachi*) przewidywał budowę 8 potężnych pancerników oraz 8 olbrzymich i szybkich krążowników liniowych. Choć program ten nie był skierowany formalnie przeciw jakimkolwiek państwom, to było coraz bardziej oczywiste, że do grona potencjalnych przeciwników Tokio awansowały USA, a także dotychczasowy sojusznik cesarstwa na Dalekim Wschodzie – Wielka Brytania<sup>1</sup>.

Eskałacji nowego wyścigu zbrojeń morskich zapobiegało podpisanie traktatu waszyngtońskiego, który dawał Japonii pozycję trzeciej floty świata i prawo do posiadania 10 okrętów liniowych, 4 lotniskowców oraz 12 krążowników ciężkich. W sumie traktat ten był dla Japonii wielce korzystny, bo gwarantował jej ową pozycję na liście flot bez przystępowania do kosztownego wyścigu zbrojeń, którego Japonia i tak nie byłaby w stanie wygrać w dłuższym okresie, ani z USA ani nawet z Wielką Brytanią ze względu na ograniczone moce produkcyjne. Przyznanie Japonii prawa do 60% tonażu *Royal Navy* czy *United States Navy* było tylko pozornie niekorzystne. Flota amerykańska była podzielona między dwa duże akweny oceaniczne, zaś Kró-

lewska Marynarka Wojenna musiała chronić brytyjskie interesy w różnych zakątkach globu. Fakty te stawiały Japońską Marynarkę Wojenną na uprzywilejowanej pozycji w rejonie Dalekiego Wschodu, nawet jeśli liczbowo ustępowała ona siłom morskim Imperium Brytyjskiego i USA<sup>2</sup>.

Zaostrzająca się sytuacja na Dalekim Wschodzie i wypowiedzenie przez Tokio 29 grudnia 1934 roku morskich traktatów: waszyngtońskiego (z 1922 roku) i londyńskiego (z 1930 roku) otworzyło możliwość niekontrolowanego rozwoju floty cesarskiej. Japońscy planiści prowadzili już pewne prace studyjne nad rozbudową marynarki od początku lat 30. Nie mieli złudzeń, że głównym przeciwnikiem na morzu będą dla Japonii USA i Wielka Brytania. Admirałowie japońscy zakładali, że w starciu generalnym (marzono o drugiej Cuszimie) cesarska flota rozbije na nieodległych od wysp macierzystych akwenach pancerne eskadry *Royal* bądź *US Navy* w walnej bitwie. Aby zwycięstwo to było pewne i bezapelacyjne postanowiono wdrożyć plan budowy olbrzymich okrętów liniowych górujących wszystkimi parametrami taktyczno-technicznymi nad amerykańskimi czy brytyjskimi odpowiednikami.

Pomysł ten poczęto od 1934 roku wcielać w życie, choć japoński wywiad zdobył pewne elementy amerykańskiego planu *Rainbow 5*, w którym nakreślono zasady prowadzenia wojny USA z Japonią. Przewidywał on rozciągnięcie konfliktu w czasie i taktykę „zabich skoków” – powolnego zbliża-

nia się amerykańskiej maszyny wojennej do macierzystych wysp japońskich. Informacje te poddawały w wątpliwość sens budowy takich jednostek, mało przydatnych do działań manewrowych na odległych od Japonii morzach. Ale grono japońskich admirałów kwestionujących sens budowy olbrzymich (o wyporności 72 000 ton) i wyposażonych w działa niespotykanego dotąd potężnego kalibru (9×460 mm) było bardzo nieliczne. Najwybitniejszy jego przedstawiciel admirał Yamamoto Isoroku kwitował te plany z dużą dozą ironii: „wojskowi noszą przy sobie pamiątki dawnych bitew jak np. samurajskie miecze. Te okręty przydadzą się Japonii w kolejnej wojnie tak jak owe miecze”. Lub też: „Pancerniki przypominają skomplikowane, wykaligrafowane zwoje modlitewne jakie ludzie zawieszają w domach. Są kwestią wiary, a nie realnego świata”<sup>3</sup>.

Początek wojny na Pacyfiku potwierdził słuszność słów dowodzącego od 1939

1. S. Asada, *From Mahan to Pearl Harbor. The Imperial Japanese Navy and the United States*, Annapolis 2006, s. 57 i n.

2. J. Jastrzębski, *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7-23 XII 1941 roku*, Kraków 2010, s. 38 i n.

3. Cyt. za.: Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t.1, Poznań 1986, s. 56.

*Yamato* i *Musashi* nigdy nie zmierzyły się z okrętami liniowymi *US Navy*. Obydwa zatopiło lotnictwo amerykańskie, *Musashi* podczas bitwy o Leyte a *Yamato* w czasie samobójczego rajdu pod Okinawę. Poza *Yamato*, *Musashi* i *Shinano* w budowie znajdował się jeszcze czwarty superpancernik, którego nazwy jeszcze nie ustalono. Został on po wybuchu wojny na Pacyfiku zezłomowany, bowiem gotowy był zaledwie w 30%, a szanse na dokończenie jego budowy były (w warunkach wojennych) nikłe. Budowy piętego okrętu typu *Yamato* w ogóle nie rozpoczęto.

roku Połączoną Flotę (jap. *Rengō Kantai*) admirała Yamamoto. W walkach na Dalekim Wschodzie aktywnie uczestniczyły tylko okręty 3. Floty – krążowniki liniowe: *Hiei*, *Kirishima*, *Kongō* i *Haruna*. Pozostałe jednostki spędzały czas głównie na kotwicach w bazach na wyspach macierzystych. Wcielone do służby: 16 grudnia 1941 roku *Yamato* oraz 5 sierpnia 1942 roku *Musashi*, pełniły tyleż zaszczytną, co i bezproduktywną służbę w charakterze luksusowych hoteli dla admirała Yamamoto i jego sztabu. Głównodowodzący tak dalece nie doceniał tych olbrzymich jednostek, że nie korzystał z ich potencjału także tam gdzie mogło to okazać się uzasadnione militarne np. do ostrzału amerykańskich pozycji na Guadalcanalu, zwłaszcza słynnego Lotniska Hendersona.

Główny ciężar walki spoczywał na flocie japońskich lotniskowców, osławionej *Kidō Butai*, która od ataku na Pearl Harbor wydawała się być nie do pokonania. Nie dezawuuując ani poziomu wyszkolenia weteranów spod Pearl Harbor ani klasy japońskich samolotów, zwłaszcza słynnego A6M2 *Reisen*, zwanym popularnie *Zero*, aż do bitwy na Morzu Koralowym w maju 1942 roku *Kidō Butai* nie napotkała na równorzędny przeciwnik. Rajd floty lotniskowców wiceadmirała Nagumo Chūichi na Ocean Indyjski na przełomie kwietnia i maja 1942 roku nic tu nie zmienił, ani przestarzały stojący na kotwicy w Colombo lotniskowiec *Hermes*, ani dwa płynące bez eskorty lotniczej ciężkie krążowniki *Cornwall* i *Dorsetshire* nie

były dla lotników Nagumy równorzędnym przeciwnikiem<sup>4</sup>.

Karta odwróciła się w bitwie o Midway 4 czerwca 1942 roku. Utracono tam 4 z 6 podstawowych lotniskowców uderzeniowych cesarskiej marynarki – *Akagi*, *Kaga*, *Hiryū* i *Sōryū*. Warto w tym miejscu przypomnieć, że dwie pierwsze z wymienionych jednostek były budowane początkowo jako odpowiednio – krążownik liniowy (*Akagi*) i pancernik (*Kaga*) w ramach wspomnianego programu 8-8. Pozwoliło je Japonii zachować pod warunkiem przebudowy na okręty lotnicze, co wynikało z traktatu waszyngtońskiego. Wedle niektórych amerykańskich opinii ta przebudowa miała podstawowe znaczenie dla zrozumienia przyczyn zatopienia tych jednostek w bitwie o Midway. *Akagi* został trafiony trzema, a *Kaga* czterema bombami lotniczymi<sup>5</sup>.

Dla „normalnego” lotniskowca takie trafienia nie powinny być zabójcze. Warto w tym miejscu powiedzieć, że brytyjski lotniskowiec *Illustrious* 16 stycznia 1941 roku w wyniku ataku samolotów *Luftwaffe* na Morzu Śródziemnym otrzymał aż 8 (!) bezpośrednich trafień bombami a mimo to (choć podczas postoju na Malcie okręt został trafiony kolejną bombą) lotniskowiec udało się Brytyjczykom uratować. Burty *Akagi* i *Kaga* były wyjątkowo odporne na ostrzał, ale nie da się tego powiedzieć o pokładzie budowanym na podstawie doświadczeń I wojny światowej i to w dodatku z przeznaczeniem początkowo jako osłona dla okrętu liniowego bu-

dowanego z myślą o klasycznych pojedynkach artyleryjskich<sup>6</sup>.

Fakty te nie zniechęciły Japończyków do przebudowy na lotniskowiec trzeciego z budowanych okrętów typu *Yamato* – *Shinano*. Bo też cesarska flota była w przymusowej sytuacji. Po stratach z 4 czerwca 1942 roku w budowie znajdował się zaledwie 1 lotniskowiec uderzeniowy *Taihō*, a lotniskowce typu *Unryū* znajdowały się dopiero na etapie zamawiania. 30 czerwca 1942 roku zatwierdzono wojenny program rozbudowy floty cesarskiej. Nie ulega wątpliwości, że powstał on pod wpływem następstw klęski w bitwie u Midway. Dawał on zdecydowany priorytet budowie pływających lotnisk.

Budowa *Shinano* w stoczni w Jokosuce już na etapie podstawowym, jeszcze jako okrętu liniowego, natrafiła na liczne przeszkody. Braki surowcowe pod koniec 1940 roku sprawiły, że budowę na parę miesięcy przerwano. Nim jeszcze doszło do katastrofy pod Midway, doświadczenia z Tarentu, Pearl Harbor, a przede wszystkim spod Kuantanu – zagłada *Prince of Wales* i *Repulse*, stawiały pod znakiem zapytania przyszłość pancernych olbrzymów.

Stąd decyzja o przebudowie trzeciego superpancernika na lotniskowiec była w pełni

4. G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii*, Warszawa 2010, s. 221-223.

5. P. Degan, *Flattop fighting in World War II. The Battles Between American and Japanese Aircraft Carriers*, Jefferson 2003, s. 91-94.

6. J. Pershall and A. Tilly, *Shattered Sword. The Untold Story of The Battle of Midway*, Washington DC 2007, s. 244-260.

Japoński superpancernik *Yamato* niemal bliźniak *Shinano*. Aż do połowy 1944 roku jego głównym zajęciem w wojnie była funkcja luksusowego hotelu dla naczelnego dowódcy Połączonej Floty i jego sztabu, którą to dzielił ze swym bliźniakiem – pancernikiem *Musashi*. Fot. zbiory Shizuo Fukui



racjonalna. Inna rzecz, że owa przebudowa stawiała przed japońskimi konstruktorami i technikami stocznioowymi poważne wyzwania. Poza tym wiadome było, że *Shinano* będzie pojedynczym okrętem w swej klasie. Teoretycznie możliwa była podobna przebudowa jego dwu starszych braci – *Yamato* i *Musashi*. Jednak z wielu względów, tak logistycznych jak i prestiżowych, opcja taka była praktycznie wykluczona. Inną rzeczą byłoby wykorzystanie tych jednostek jako bazy surowcowej do budowy zupełnie nowych konstrukcji. Obydwa pancerne mastodonty Cesarskiej Floty do 1944 roku nie uczestniczyły praktycznie w akcjach bojowych. Trudno jednak sobie wyobrazić by komukolwiek – admirała Yamamoto nie wyłączając – udało się przekonać konserwatywne skrzydło japońskiej admiralicji do tak radykalnych działań.

Zaawansowana, mimo trudności, budowa *Shinano* w lecie 1942 roku postawiła przed stoczniowcami i konstruktorami floty cesarskiej poważne pytania. W jakim kierunku ma iść przebudowa tego okrętu? Czy *Shinano* ma być klasycznym lotniskowcem czy też jednostką pełniącą także inne, dodatkowe funkcje? Jak najlepiej wykorzystać jego ogromne rozmiary?

Podstawowym parametrem, którego zmienić się nie dało była jednostka napędowa *Shinano*. Potężne maszyny o mocy 150 000 KM miały zapewnić okrętowi jako pancernikowi prędkość 27 węzłów i było mało prawdopodobne by mogło to ulec zmianie w wypadku przebudowy na lotniskowiec i stosunkowo niedużej zmianie łącznego ciężaru okrętu. 27 węzłów nie było prędkością imponującą, gdy idzie o lotniskowce. Budowany *Taihō* osiągnąć miał nieco powyżej 33 węzłów, a projektowana na okrętach typu *Unryū* prędkość maksymalna wynosiła aż 34 węzły<sup>7</sup>.

Fakty te były nieubłagane. *Shinano* nie byłby w stanie dorównać kroku najnowszemu budowanemu lotniskowcom uderzeniowym, które po stratach zadanych siłom *Kidō Butai* w 1942 roku miały posłużyć do ich odtworzenia w 1944 roku. Przy ograniczonej prędkości *Shinano* byłby po prostu przysłowiowa kulą u nogi zespołu szybkich lotniskowców.

Po przebudowie *Shinano* byłby w stanie zabierać na pokład do 120, a może nawet 150 samolotów. Jednak ważniejszym parametrem niż ilość przewożonych samolotów był czas ich startu. Gdyby nawet *Shinano* wyposażono na trzy windy lotnicze (ostatecznie miał dwie) to czas startu 120 samolotów wynosiłby około 3 godzin. Doświadczenia spod Midway wskazywały że w realiach walki lotniskowców to zbyt długo. Trzecia grupa samolotów (licząc po

40 w każdej) po prostu mogłaby nie zdążyć wystartować w przypadku skutecznego ataku powietrznego przeciwnika. Fakty te wywarły decydujący wpływ na ostateczny kształt i przeznaczenie przebudowywanego okrętu. Powstała unikatowa w swym wymiarze konstrukcja, będąca swoistą hybrydą lotniskowca, okrętu wsparcia, a nawet – w pewnym sensie – jednostki ratunkowej.

*Shinano* pozostając najsilniej opancerzonym z lotniskowców japońskich (pancerz pokładowy o grubości 300 mm, na *Taihō* wynosił on raptem 225 mm) był – przynajmniej teoretycznie – najbardziej odpornym na uderzenia lotnicze. I to właśnie wyznaczało przyszłą rolę największego z japońskich lotniskowców.

*Shinano* mając na swym pokładzie stosunkowo niewielką liczbę samolotów bojowych (45-54) miał dodatkowo pełnić rolę zaopatrzeniowca. Komory amunicyjne dział 460 mm przebudowano na zbiorniki paliwa i magazyny amunicji oraz części zamienne. W jednokondygnacyjnym hangarze część dziobową zajmowały samoloty przeznaczone do działań bojowych, w części tylnej można było przewozić maszyny zapasowe w liczbie od 60 do 80.

Okręt miał płynąć w wysuniętej szpicie zespołu uderzeniowego japońskich lotniskowców, około 60-80 mil przed głównymi siłami zespołu lotniskowców. Silne opancerzenie i liczna artyleria przeciwlotnicza miała mu zapewnić ochronę przed atakami nieprzyjacielskiego lotnictwa. Wysunięta pozycja *Shinano* miała na względzie także inny, bardzo ważny cel. Na okręcie miały lądować uszkodzone w walce samoloty, które nie byłyby w stanie dolecieć na macierzyste pokłady sił głównych. W ten sposób ograniczono by tak fatalne w skutkach dla *Kidō Butai* straty w personelu lotniczym. Rozważano także taki układ działań, w którym lotniskowce głównego zespołu uderzeniowego znajdowałyby się poza zasięgiem nieprzyjacielskiego lotnictwa a samoloty z akcji miały na pokładach swych macierzystych okrętów lądowałyby właśnie na pokładzie *Shinano*. Pomysł ten był dość ryzykowny, gdyż trudno wyobrazić sobie by na pokładzie tego okrętu mogło lądować więcej niż 50-60 maszyn w ciągu godziny.

Pozornie taki pomysł wykorzystania lotniskowca wydawał się bardzo racjonalny. Jednakże od 1943 roku realia wojny na Pacyfiku zmieniły się. Wchodzące kolejno do służby lotniskowce uderzeniowe typu *Essex* zapewniały *US Navy* coraz większą przewagę w powietrzu. Brak ASDIC-u na japońskich niszczycielach sprawiał, że amerykańskie okręty podwodne działały wręcz bezkarnie. To one zadawały japońskim

lotniskowcom w 1944 roku najcięższe straty by wspomnieć los *Taihō*, *Shōkaku* i samego *Shinano*.

Konkludując, Japończycy planowali użyć *Shinano* w realiach, które od czasów bitwy o Midway uległy zmianie. Lotniskowce cesarskiej floty musiały liczyć się z pewnym przeciwdziałaniem nieprzyjaciela już na podejściach w rejon działań bojowych. I to stawiało pod dużym znakiem zapytania rolę *Shinano* w takim wymiarze w jakim ją planowano. Ponadto zastanawia fakt dla czego okręt ten, który miał jako pierwszy brać na siebie ciężar uderzeń powietrznych przeciwnika został wyposażony w liczną ale w istocie dość kiepską artylerię przeciwlotniczą i to nawet jak na ówczesne standardy japońskie.

Część przyczyn miała obiektywny charakter, cesarska marynarka miała średniej jakości podstawowe działka przeciwlotnicze kalibru 25 mm. Brakowało jej skutecznych dział przeciwlotniczych średniego kalibru (40-76 mm), natomiast Japończycy posiadali znakomite działka uniwersalne kalibru 100 mm, stanowiące największe osiągnięcie w dziedzinie artylerii przemysłu zbrojeniowego Kraju Kwitnącej Wiśni.

Skonstruowane tuż przed wybuchem II wojny światowej działko L/65 typ 98/1938 wystrzeliwało pocisk ważący 13,2 kg na wysokość 13 000 m, przekraczając zasięgiem pułap osiągnięty przez ówczesne samoloty. Kąt podniesienia wynosił 90°, a szybkostrzelność praktyczna zautomatyzowanego działka wynosiła 15 strzałów na minutę. Porównywalne działka kalibru 102-114 mm państw alianckich miały zdecydowanie gorsze parametry. W działka te został wyposażony lotniskowiec *Taihō*. Dlaczego nie otrzymał ich *Shinano*? Odpowiedź jest prozaiczna. Wież z działkami kalibru 100 mm brakowało w związku z ograniczonymi mocami produkcyjnymi przemysłu japońskiego, a te które były montowane przede wszystkim na nowoczesnych niszczycielach typu *Akizuki*<sup>8</sup>. Aczkolwiek 16 dział kalibru 127 mm, w które wyposażono lotniskowiec były najnowszej konstrukcji (Typ 89/L40), to jednak ustępowały one wspomnianym wyżej „setkom” pomimo większego kalibru. Dokładne dane dwu głównych typów dział na *Shinano* były następujące:

### Działo 127 mm

Konstrukcja podstawowa działka 127 mm L50. 3L sięga 1914 roku. W 1926 roku opracowano na jego podstawie zupełnie nową

7. G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii...*op. cit., s. 80-81.

8. R. Kochnowski, *Akizuki niezwykły typ niszczyciela*, „Okręty Wojenne” 2010, Nr spec. 37Z dziejów floty japońskiej, s. 80.

armatę, która stała się standardowym uzbrojeniem na wszystkich (z wyjątkiem typu *Akizuki*) niszczycielach japońskich od typu *Fubuki* poczynając. Zazwyczaj umieszczano je w podwójnych, bardzo lekko opancerzonych wieżach. Pojedyncze działo jak w przypadku typów *Hatsuharu* i *Shiratsuyu* było wyjątkiem.

Podstawowy model wieży typu „A” montowany był ma typie *Fubuki*, a maksymalny kąt podniesienia horyzontalnego wynosił 55°. Typ B montowany na niszczycielach typu *Hatsuharu* miał kąt podniesienia 75°, co umożliwiało prowadzenie ognia przeciwlotniczego. Zasięg poziomy działa 127 mm wynosił 18 400 m, a pionowy 12 200 m, choć w praktyce ten drugi sięgał ledwo 10 000 m, co przy ówczesnym pułapie samolotów było i tak wystarczające. Szybkostrzelność teoretyczna wynosiła 10-12 strzałów na minutę, jeżeli ustawienie działa nie przekraczało 45°. Przy dobrze wyszkolonej obsłudze (ładowanie ręczne) osiągnąć można wynik 8-10 strzałów na minutę. Przy ogniu przeciwlotniczym ładowanie było bardziej skomplikowane i w praktyce nie przekraczało 4 strzałów na minutę, co czyniło owe działo problematycznym w skuteczności. Pocisk podstawowy ważył 23 kg, prędkość początkowa wynosiła 915 m/s, a żywotność lufy sięgała od 550 do 700 wystrzałów. Wieża podwójna w gotowości bojowej ważyła 32,5 tony.

#### Działo plot 25 mm

Działo 25 mm L/60 Typ 96 skonstruowane w 1936 roku stało się podstawowym rodzajem małokalibrowego uzbrojenia przeciwlotniczego na okrętach cesarskiej floty tuż przed wybuchem II wojny światowej. Położenie horyzontalne wynosiło 85°. Zasięg teoretyczny wynosił w pionie 5000 m, praktyczny 3000 m, pocisk ważył 25 kg, a jego prędkość początkowa wynosiła 900 m/s, żywotność lufy, teoretyczna to 12 000 wystrzałów, w praktyce o 1000-1500 niższa. Szybkostrzelność teoretyczna wynosiła 200 strzałów na minutę, praktyczna 110-120. Działka montowane były na pojedynczych, podwójnych oraz potrójnych podstawach. Ich liczba na niszczycielach typu *Hatsuharu* pod koniec wojny wynosiła nawet 21 luf. Na okrętach tej klasy zdjęto nawet (z wyjątkiem *Nenohi*) działo pojedyncze 127 mm montując w to miejsce dwa potrójnie sprzężone zestawy działek 25 mm.

\* \* \*

Braki zaopatrzeniowe oraz zbyt małe moce produkcyjne sprawiły, że budowa okrętu przedłużała się. Planowane na wiosnę 1944 roku oddanie *Shinano* do służ-

by przeciągnęło się aż do jesieni, kiedy po bitwie na Morzu Filipińskim i samobójczym rejsie eskadry lotniskowców admirała Ozawy Jisoburō *Kidō Butai* przestała praktycznie istnieć. Na pytanie, czy obecność *Shinano* w tych bitwach mogła mieć wpływ na ich przebieg należy odpowiedzieć przecząco.

Obecność tego okrętu (czy nawet 2-3 kolejnych lotniskowców klasy *Unryū*) nie mogła zasadniczo zmienić sytuacji w tych starciach, gdyż wyszkolenie japońskiego personelu lotniczego było katastrofalnie niskie. Flota cesarska w przeciwieństwie do *US Navy* nie miała opracowanego kompleksowego programu szkoleń i uzupełniania strat. Drugim mankamentem był sprzęt lotniczy. Podstawowy myśliwiec japońskiego lotnictwa morskiego Mitsubishi A6M2 model 21, w momencie wprowadzania do służby wydawał się tak idealny, że zaniedbano prace nad jego następcą. Kolejne mutacje słynnego *Zero* nie były w stanie walczyć jak równy z równym z najnowszymi konstrukcjami amerykańskimi.

Warto w tym kontekście nadmienić, że aby *Shinano* mógł skutecznie operować jako „wysunięty” lotniskowiec, to jego grupa lotnicza powinna była składać się wyłącznie z myśliwców. Inna rzecz czy – biorąc pod uwagę realne osiągi japońskich maszyn w 1944 roku mogło to mieć większy wpływ na przebieg walk, gdyby nawet *Shinano* wcześniej wszedł do służby. Sytuacja mogłaby wyglądać inaczej gdyby... jeszcze przed wybuchem wojny na Pacyfiku zdecydowano się na przebudowę *Yamato* i *Musashi*. Nalot na Tarent, który wywarł tak znaczny wpływ na japońskie koncepcje strategiczne<sup>9</sup> mógł stanowić pretekst do takiej przebudowy. Inna rzecz – o czym już wspomniano, że dla japońskich konserwatystów z admirałskimi epoletami tego rodzaju krok byłby nie do pomyślenia.

Zespół dwóch superlotniskowców u progu wojny na Dalekim Wschodzie mógł dać cesarskiej flocie absolutną przewagę strategiczną. Co więcej – w tym czasie było możliwe wydzielenie odpowiedniej eskorty. Ze względu bowiem na ograniczoną prędkość (27 węzłów) lotniskowce te musiałyby posiadać silne wsparcie dużych okrętów artyleryjskich – 2 krążowników liniowych typu *Kongō*, 2-4 ciężkich krążowników oraz flotylli niszczycieli (1 lekki krążownik plus 8-12 niszczycieli). Taka eskadra dawałaby potężne wsparcie zasadniczemu człono-wi *Kidō Butai*. Samotny superlotniskowiec u schyłku 1944 roku niewiele w położeniu militarnym Japonii mógł zmienić.

Wielkość *Shinano* była imponująca, w momencie wejścia do służby był największym lotniskowcem na świecie. Pal-

mę pierwszeństwa odebrał mu dopiero w 11 lat później amerykański lotniskowiec *Forrestal*<sup>10</sup>.

Jednak poza wypornością pozostałe dane taktyczno-techniczne *Shinano* nie były imponujące.

- Wyporność – standardowa 62 000 ton, bojowa 70 755 ton
- Długość – 266 m
- Szerokość – 38,9 m
- Wysokość – 24,8 m
- Zanurzenie – normalne 10,28 m, maksymalne 11,67 m
- Moc układu napędowego – 152 000 KM
- Zasięg – 7200 Mm przy prędkości ekonomicznej 16 w
- Załoga – 2400 ludzi
- Opancerzenie – pokład 76-300 mm, burty: 150-398 mm
- Uzbrojenie – 16 dział uniwersalnych 127 mm, 145 działek 25 mm, 22 najcięższe karabiny maszynowe 13 mm, 12 wyrzutni niekierowanych pocisków rakietowych 120 mm.

Grupa lotnicza – 20 myśliwców Mitsubishi A6M (w tym 2 w rezerwie), 20 samolotów torpedowych *Aichi B7A Ryūsei* (w tym 2 w rezerwie), 7 samolotów rozpoznawczych *Nakajima C6N Saiun* (w tym 1 rezerwowo). Okręt mógł poza tym przewozić około 70-80 samolotów w hangarach jako rezerwę dla pozostałych lotniskowców grupy uderzeniowej. Warto nadmienić, że Crawford podaje jako prędkość maksymalną *Shinano* 28 węzłów, choć zasadniczo przyjmuje się 27. Można jednak przyjąć że *Shinano* nieco lżejszy od swych pancernych braci – *Yamato* i *Musashi* był także odrobinę szybszy. Wynikało to także ze względu na bardziej opływową sylwetkę *Shinano* jako lotniskowca niż jego dwu starszych braci jako pancerników<sup>11</sup>.

Oczywiście liczba samolotów jesienią 1944 roku oznaczała tylko i wyłącznie statystykę. Po fatalnie przegranych przez cesarską flotę bitwach na Morzu Filipińskim i pod Leyte (w czerwcu i październiku 1944 roku) japońskie lotnictwo morskie praktycznie przestało istnieć. Brakowało po prostu personelu latającego a nieliczni już wyszkoleni piloci *Kidō Butai* zajmowali się uczeniem pilotów „jednorazowego użytku” czyli kandydatów na *kamikaze*. Poza tym wiele do życzenia pozostawiało wyszkolenie załóg pokładowych, nie wyłączając oficerów. Dowiodła tego w szczególny sposób utrata lotniskowca *Taihō* w drodze ku Morzu Filipińskiemu po trafieniu załed-

9. J. Jastrzębski, *Pearl Harbor 1941*, Warszawa 2011, s. 92-95.

10. S. Crawford, *Pancerniki i lotniskowce*, Warszawa 2010, s. 130.

11. Ibidem, s. 130,



Myśliwiec Mitsubishi A6M5 Reisen w locie.

Fot. U.S. Navy



Samolot torpedowo-bombowy Aichi B7A Ryusei należał do udanych wielozadaniowych maszyn. Fot. „Ships of the World”



Samolot rozpoznawczy Nakajima C6N Saiun dzięki dużej prędkości był praktycznie nieosiągalny dla samolotów myśliwskich wroga. Fot. „Ships of the World”

wie jedną torpedą przez amerykański okręt podwodny *Albacore*<sup>12</sup>. Wprawdzie trzon załogi nowych lotniskowców stanowili doświadczeni marynarze z innych jednostek tego typu, ale brakowało czasu, a także – w coraz większym stopniu bezpiecznych

akwenów, na którym mogłoby się odbywać zgrywanie całej załogi w praktyce.

\* \* \*

Wspomniane już trudności logistyczno-materiałowe przedłużały się i dopie-

ro 8 października 1944 roku okręt został zwodowany. Wprawdzie większość japońskich lotniskowców posiadała nazwy mityczne lub w poetycki sposób nawiązujący do latania (np. *Hiryū* – pol. *Latający Smok*; *Shōkaku* – pol. *Wzlatujący Żuraw*)<sup>13</sup>. Jednak na nowym lotniskowcu, zgodnie z tradycją japońską, wedle której przy zmianie klasyfikacji jednostki bojowej pozostawiono dotychczasowe imię. *Shinano* to dawna nazwa jednej z japońskich prowincji jakie funkcjonowały przed podziałem kraju na prefektury.

Końcowe wyposażenie okrętu przedłużało się. Tak jak podczas jego budowy główną przyczyną były problemy z zaopatrzeniem. Nie miało to zresztą żadnego znaczenia. Po klęsce w bitwie pod Egnano flota japońskich lotniskowców przestała *de facto* istnieć. I aczkolwiek obok *Shinano* na ukończeniu były 3 lotniskowce typu *Unryū*, to widoki na odtworzenie zespołu uderzeniowego na miarę *Kidō Butai* z przełomu lat 1941-1942 były żadne. 19 listopada 1944 roku w stoczni Yokosuka odbyło się uroczyste wcielenie okrętu do służby, jakkolwiek prace wykończeniowe trwały nadal. Pierwszym i jak się okazało ostatnim dowódcą nowego lotniskowca cesarskiej floty został komandor Abe Toisho. Dowódcą grupy lotniskowca dowodził weteran z Pearl Harbor komandor podporucznik Shiga Yoshio<sup>14</sup>.

W celu dokończenia prac (m.in. zainstalowania grodzi wodoszczelnych) *Shinano* miał przyjąć do stoczni w Kure. Datę wyjścia wyznaczono na 29 listopada 1944 roku. Komandor Abe bezskutecznie zabiegał o przesunięcie tego terminu dowodząc, że okręt nie jest jeszcze gotowy nawet do próbnego rejsu. Uwagi dowódcy lotniskowca nie zostały uwzględnione i okręt 28 listopada 1944 roku wyszedł w morze. Towarzyszyła mu eskorta 3 niszczycieli – *Isokaze*, *Yukikaze*, *Hamakaze*. Liczba eskortowców uwzględniając bardzo duże zagrożenie ze strony amerykańskich okrętów podwodnych była zbyt mała choć nie kwestie ilościowe były tu najważniejsze. Japońskie niszczyciele pozbawione ASDIC-u były w zasadzie głuche na zagrożenie spod wody. Ich hydrofony przy prędkości wyższej niż 18 węzłów stawały się praktycznie głuche na dźwięki dochodzące spod wody. Powyżej tej wartości stawały się absolutnie bezskuteczne.

Tymczasem wody na południu od Nagoya patrolował amerykański okręt pod-

12. G. Nowak, *Japoński lotniskowiec Taiho*, „Okręty” 2011, nr 4, s. 47-48.

13. J. Jastrzębski, *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7-23.XII. 1941 roku*, Kraków 2010, s. 110-111.

14. J. Enright, J.W. Ryan, *Shinano!* New York 1987, s. 88.





Japońskie niszczyciele, z powodu braku nowoczesnych systemów wykrywania okrętów podwodnych, słabo radziły sobie z ich zwalczaniem. Na fotografii *Yukikaze*, jeden z niszczycieli eskortujących lotniskowiec *Shinano* w jego ostatnim rejsie. Fot. zbiory Shizuo Fukui

wodny *Archerfish* dowodzony przez komandora podporucznika (ang. *lieutenant commander*) Josepha Ennigha. *Archerfish* pełnił bardziej samarytańską niż bojową funkcję. Miał ratować zastrzelonych nad morzem amerykańskich pilotów, których samoloty uczestniczyły w nalotach na Tokio i okolice<sup>15</sup>.

Okręt amerykański został zauważony przez japoński samolot i meldunek o jego obecności przekazano dowódcy *Shinano* przed wyjściem w morze. Komandor Abe był zaniepokojony. Jedyną skuteczną metodą pozwalającą uniknąć ataku byłoby podniesienie prędkości *Shinano* i jego grupy eskortowej znacznie powyżej 21 węzłów. Problem w tym, że w maszynowni lotniskowca nie ukończono wszystkich prac i mógł on rozwijać prędkość w granicach

20-21 węzłów, a poza tym – jak już wspomniano – po przekroczeniu progu 18 węzłów hydrofony niszczycieli stawały się bezużyteczne. Błędne koło kiepskiej ochrony przeciwpodwodnej cesarskiej marynarki zamykało się.

Poza tym na japońskich wyspach mierzystych dotkliwie odczuwano brak materiałów pędnych, co sprawiało, że oszczędności szukano wszędzie, dlatego też *Shinano* i jego eskorta pływały z ekonomiczną prędkością w granicach 18 węzłów. 28 listopada 1944 roku, około godziny 21:00 radar *Archerfisha* wykrył japoński zespół. O możliwości pojawienia się lotniskowca wraz z eskortą komandor podporucznik Enright był poinformowany drogą radiową. Okręt, którym dowodził był duża, nowoczesna jednostka zdolna w położe-

niu nawodnym osiągnąć prędkość 21 węzłów. *Archerfish* wyprzedził więc japoński

15. Dowódca *Archerfisha* uchodził za jednego z bardziej doświadczonych, mimo dość młodego wieku (urodził się w 1910 roku) dowódców floty podwodnej *US Navy*. Jego powojenna kariera potoczyła się natomiast absolutnie wyjątkowo. Enright awansowany kolejno do stopnia komandora porucznika i pełnego komandora pełnił funkcje sztabowe we flotyllach amerykańskich okrętów podwodnych. Gdy wydawało się, że zostanie dowódcą jednej z nich, został w 1959 roku mianowany „pierwszym po Bogu” na... ciężkim krążowniku *Boston*. W tej nietypowej dla niego funkcji sprawdził się doskonale, co docenili przełożeni, gdyż dowodził *Bostonem* ponad 4 lata, a to jak na warunki amerykańskie było ewenementem (przeciętny czas pełnienia funkcji dowódcy jednego okrętu wynosił niespełna 2 lata). Spensjonowany w 1964 roku w stopniu kontradmirała dożył sędziwego wieku. Zmarł w 2000 roku.

A. Wilson, J. F. Callo, *Who is who in naval history*, Routledge 2004, s. 98.

Zastępcą komandora Enrighta był Polak z pochodzenia kapitan marynarki. Zygmunt Bobczyński – Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2., Poznań 1989, s. 586.

Amerykański okręt podwodny *Robalo*, identycznie wyglądał *Archerfish* – pogromca *Musashi*.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III



zespół czekając na dogodny moment do ataku na okręt lotniczy, który szedł zmien-  
nym kursem.

Dopiero około godz. 03:00 nad ranem *Shinano* wszedł na kurs, który wprowadził go wprost pod wyrzutnie torpedowe amerykańskiego okrętu, który o godz. 03:05 zanurzył się. Wobec zbliżających się niszczycieli eskorty, komandor Enright wydał rozkaz odpalenia 6 torped z dość bliskiej odległości 1000-1500 m nim okręt w alarmowym zanurzeniu zszedł na głębokość 120 metrów.

Z 6 wystrzelonych niemal na ślepo torped 4 trafiły w prawą burtę lotniskowca. Uszkodzona została kotłownia nr 3, której załoga zginęła, zniszczeniu uległy wały napędowe prawych śrub. Ale pomimo wszystko okręt w „normalnych warunkach” tzn. gdyby miał w pełni wyszkoloną załogę i kompletny system przeciwwawaryjny mógł być uratowany. Jednak załoga nie była w pełni zgrana, a kilkudziesięciu robotników stocznio-  
wych wpadło po eksplozji torped w panikę, która niestety udzieliła się części załogi. W tej sytuacji (dopóki okręt zachowywał jeszcze resztki pływalności i mógł iść z prędkością 7-8 węzłów) należało go osadzić na jednej z pobliskich mie-  
lizn. Jednak akcja ratownicza prowadzo-

na była bardzo chaotycznie. Gdy o godz. 07:45, 29 listopada 1944 roku na okręcie skończyło się zasilanie, jego los był przesądzony. O godz. 10:18 komandor Abe wydał ostatni rozkaz opuszczenia okrętu. Rozkaz ten padł zbyt późno. Już godzinę wcześniej lotniskowiec miał ponad 20° przechyłu na prawą burtę i nie można było mieć wątpliwości co do jego ostatecznego losu. O godz. 10:57 *Shinano* poszedł na dno w pozycji 32°07' szerokości północnej oraz 137°04' długości wschodniej. Pociągnął za sobą na dno 1435 oficerów i marynarzy łącznie z dowódcą. Towarzyszące *Shinano* niszczyciele uratowały 55 oficerów, 993 podoficerów i marynarzy oraz 32 pracowników cywilnych stoczn<sup>16</sup>.

Koniec trzech gigantów typu *Yamato* – *Musashi* (zatopiony podczas bitwy pod Leyte 24 października 1944 roku), *Yamato* (poszedł na dno 7 kwietnia 1945 roku podczas rajdu pod Okinawą) oraz właśnie *Shinano* wyznaczał symbolicznie zmierzch potęgi Japońskiej Floty Cesarskiej.

Równie symboliczny wymiar miała przebudowa trzeciego z superpancerników na lotniskowiec. Japońska admiralicja (choć były tu wyjątki jak admirał Yamamoto) zbyt późno zorientowała się w ewolucji strategii wojennomorskiej. Choć z drugiej

strony do końca II wojny światowej Japonia ukończyła budowę tylko 2 pancerników, Francja 4, Niemcy 4, USA 12, Wielka Brytania 5, a Włochy 3... Zmiana w sposobie myślenia nastąpiła zbyt późno, ale trudno oskarżać japońskich admirałów o zbyt wolną ewolucję poglądów. Wszak Tarent miał miejsce dopiero w listopadzie 1940 roku, o Pearl Harbor i Kuantanie nie wspominając. Można natomiast zastanawiać się jaki byłby przebieg wojny na Pacyfiku gdyby w miejsce superpancerników weszły na przełomie lat 1941/42 do służby 3-4 dalsze lotniskowce typu *Zuikaku* lub *Hiryū*.

### Bibliografia

- Borciszewski G., *Okręty lotnicze Japonii*, Warszawa 2010.  
Chant Ch., Bishop Ch., *Flugzeugsträger. Geschichte – Klasen – Flugzeuge*, Zürich – Stuttgart 2005.  
Crawford S., *Pancerniki i lotniskowce*, Warszawa 2010.  
Enright J., Ryan J.W., *Shinano!* New York 1987.  
Höfling R., *Japanische Flugzeugträger. Teil 1 – von Tsingtau bis zum Vorabend des Pazifikkrieges*, Stengelheim 2011.  
Skwiot M., *Japońskie pancerniki (1913-1942)*, Tom II, Lublin 2011.

16. [www.combinedfleet.com/shinano.htm](http://www.combinedfleet.com/shinano.htm) dostęp z 18.04.2012.

## SUPLEMENT

Jedna z piękniejszych fotografii pancernika *Yamato* wykonana podczas ostatnich prób odbiorczych.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





## Japońskie eskortowce Zimnej Wojny

Niszczyciel eskortowy *Mogami* typu *Isuzu* w 1961 roku w trakcie prób, na pełnej ekspresji fotografii.

Fot. „Ships of the World”

Choć wojna pomiędzy Japonią a Stanami Zjednoczonymi i ich sojusznikami rozpoczęła się od spektakularnego sukcesu tej pierwszej w dniu 7 grudnia 1941 w Pearl Harbor, to jednak w miarę upływu czasu szala zwycięstwa przechylała się stopniowo na korzyść Amerykanów. Wyrazem totalnej klęski była podpisana w dniu 2 września 1945 na pokładzie stojącego na wodach Zatoki Tokijskiej okrętu liniowego *Missouri* bezwarunkowa kapitulacja Japonii. Zniszczenia dotknęły całości sił zbrojnych, choć w głównej mierze dotyczyły lotnictwa i marynarki wojennej, a w mniejszym wojsk lądowych, co jednak biorąc pod uwagę wyspiarskie położenie Japonii i tak naprawdę przesądziło o braku możliwości skutecznego kontynuowania oporu.

W momencie kapitulacji z potężnej ongiś Cesarskiej Marynarki Wojennej (IJN) pozostały tak na dobrą sprawę jedynie mizerne resztki<sup>1</sup>, w dodatku gnębione permanentnymi brakami paliwa i możliwości remontowych. Zgodnie z warunkami kapitulacji miały one zostać rozbrojone i zdemobilizowane.

Nieliczne ocalałe okręty, oczywiście po wcześniejszym rozbrojeniu, były w latach 1945-1947 wykorzystywane jako trans-

portowce w procesie repatriacji do ojczyzny licznych japońskich zdemobilizowanych oddziałów porzucanych na obszarze Pacyfiku i Dalekiego Wschodu. Zakończenie tej misji oznaczało złomowanie dla większości uczestniczących w niej okrętów, zaś pozostałe, zachowane w najlepszym stanie technicznym, zostały rozdzielone pomiędzy zwycięskie państwa alianckie uczestniczące w antyjapońskiej koalicji tytułem reparacji wojennych. Stany Zjednoczone i Wielka Brytania otrzymały jednostki złomowały bądź wykorzystwały do różnorodnych prób i testów, natomiast Związek Radziecki i Chiny wcieliły je w skład własnych sił morskich<sup>2</sup>.

Zakończenie II wojny światowej, za które uważa się powszechnie właśnie kapitulację Japonii, zapoczątkowało otwartą rywalizację między dwoma zwycięskimi mocarstwami – Stanami Zjednoczonymi i Związkiem Radzieckim, przy czym przebiegała ona równolegle na wielu płaszczyznach, poczynając od ideologicznej, poprzez gospodarczą, a kończąc niestety na militarnej. Poza tradycyjną już w tej mierze areną, jaką była dotąd Europa, na przełomie lat 40 i 50-tych XX stulecia, do ostrej rywalizacji doszło również w rejonie Da-

lekiego Wschodu, w czym niewątpliwie istotną rolę odegrało powstanie w roku 1949 Chińskiej Republiki Ludowej.

Bardzo szybko rywalizacja przekształciła się w otwarty konflikt zbrojny na Półwyspie Koreańskim, a zatem niemal w bezpośrednim sąsiedztwie Wysp Japońskich, co spowodowało, że ze względów czysto pragmatycznych trzeba było odstąpić od realizacji „szlachetnej” idei całkowitej demilitaryzacji i przymusowej demokratyzacji pokonanej Japonii, zakładanej w planach bezpośrednio po wojnie. Dość powiedzieć, że w czasie wojny koreańskiej utworzono w Kraju Kwitnącej Wiśni Narodową Rezerwę Policji, której liczebność określono na 75 tys. funkcjonariuszy. Równocześnie w dniu 8 września 1951 USA i Japonia podpisały Traktat o wzajemnym bezpieczeństwie.

Jeszcze przed wybuchem konfliktu koreańskiego alianci powołali japońską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (*Kaijō Hoanchō* – *Maritime Safety Agency*), której głównym

1. Interesujące informacje w tej kwestii – Fukui S. *Japanese naval vessels at the end of World War II*, London 1992.

2. wg Sobański MS. *Zapomniane niszczyciele Zimnej Wojny*, „OW” nr spec. 37 – „Z dziejów floty japońskiej”, 2011.

zadaniem było oczyszczenie z min zagrożających żegludze wód wokół Japonii. Już na pierwszy rzut oka można dostrzec czytelne analogie z organizowanymi w zachodniej strefie okupacyjnej Niemiec – *GMSA (German Mine-Sweeping Administration)* czy *Labor Service Unit*. Trzeba wspomnieć, że obsadzone japońskimi „cywilnymi” załogami trałowce i okręty desantowe Agencji zostały podporządkowane siłom ONZ i wzięły udział w działaniach wojennych w Korei<sup>3</sup>.

Narodowa Rezerwa Policji została w roku 1952 przeformowana w japońskie Siły Bezpieczeństwa Narodowego, co tak naprawdę otwarło drogę do odbudowy własnych sił zbrojnych, obojętnie pod jak eufemistycznie brzmiącą nazwą.

W dniu 8 marca 1954 USA i Japonia zawarły *Mutual Defence Assistance Agreement*, który wszedł w życie 1 maja tego roku, nakładający większą odpowiedzialność za własne bezpieczeństwo bezpośrednio na Japonię, tym bardziej, że formalnie przestała ona stanowić terytorium okupowane przez amerykańskie siły zbrojne. W rezultacie już w dniu 1 lipca 1954 powstały Japońskie Siły Samoobrony, stanowiące *de facto* klasyczne siły zbrojne, tyle tylko, że pod świadomie mylącą nazwą.

Jednym z elementów składowych tej formacji zostały Japońskie Morskie Siły Samoobrony (*Kaijō Jieitai – Japan Maritime Self-Defence Force – JMSDF*), które przyszło tworzyć niemal od podstaw, bowiem w dotychczasowej służbie pozostało już naprawdę niewiele, pamiętających jeszcze czasy wojny światowej, jednostek dawnej Cesarskiej Floty. Zgodnie ze swą nazwą

oraz formalną doktryną siły nowej marynarki wojennej miały posiadać wybitnie defensywny charakter.

Sojusz militarny ze Stanami Zjednoczonymi spowodował, że w gorącym czasie Zimnej Wojny, która chwilowo nie przybierała formy bezpośredniego konfliktu zbrojnego, Japonia znalazła się na celowniku Związku Radzieckiego, posiadającego wcale pokątną Flotę Oceanu Spokojnego, dysponującą rozbudowanym systemem baz, z których część jeszcze niewiele lat wcześniej służyła Cesarskiej Flocie (nie wspominamy już o potencjale wojsk lądowych i lotnictwa). Biorąc pod uwagę fakt, że w owym czasie główną siłą ofensywną radzieckiej marynarki wojennej stanowiły liczne okręty podwodne, Japończycy świadomości zagrożenia, jakie mogły one stanowić dla normalnego funkcjonowania bądź co bądź wyspiarskiego kraju, postanowili skoncentrować się na rozbudowie sił floty służących do ich zwalczania. Problem jednak w tym, że wyniszczona wojną, ale także decyzjami amerykańskich władz okupacyjnych, japońska gospodarka połowy lat pięćdziesiątych nie dysponowała jeszcze potencjałem pozwalającym na szybką budowę własnych jednostek przeznaczonych do zwalczania zagrożenia ze strony nieprzyjacielskich okrętów podwodnych (czytaj radzieckich, bo o chińskich, a już tym bardziej północnokoreańskich, trudno mówić). Poza tym budowa całkowicie nowych okrętów wymagała przeprowadzenia pewnych prac badawczo-konstrukcyjnych, co nawet uwzględniając wcześniejsze, wojenne i jeszcze starsze, doświadczenia Japończyków i tak wyma-

gało czasu. Tymczasem nowo formowana flota potrzebowała jednostek od zaraz. Przyszło zatem sięgnąć do innych dostępnych źródeł, w czym z pomocą pośpieszyli amerykańscy sojusznicy.

Bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej Stany Zjednoczone drastycznie zredukowały stan liczebny swoich sił zbrojnych. Proces ten objął również U.S. Navy, która w latach 1945-1947 większość okrętów wojennej budowy odstawiła do rezerwy i zakonserwowała. Wśród licznych oczekujących na „lepsze czasy” i ewentualną reaktywację jednostek znajdowały się również okręty przeznaczone do zwalczania zagrożenia ze strony nieprzyjaciela operującego z pod wody, które jak dowiodła „Bitwa o Atlantyk” było całkiem realne.

Już w roku 1953, a więc jeszcze przed formalnym utworzeniem własnych sił zbrojnych pod eufemistyczną nazwą Japońskie Siły Samoobrony, pod nową banderę trafiło bagatel 18 fregat wojennej budowy typu „Tacoma”, które przez nowych użytkowników zostały określone mianem typu „Kusu”. Jednostki te pozostawały we flocie japońskiej aż do połowy lat 70-tych, choć wówczas pełniły już wyłącznie funkcje pomocnicze<sup>4</sup>.

Na swego rodzaju ironię losu zakrawa fakt, że wcześniej wszystkie przekazane przez U.S. Navy w 1953 Japonii okręty pełniły służbę w radzieckiej Flocie Oceanu Spokojnego, do której trafiły w roku

3. wg Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53 działania morskie*, Gdańsk 2000.

4. jako ostatni w roku 1977 został wycofany ze służby YAC-23 (eks-Kaya), a rok wcześniej w 1976 – YAC-22 (eks-Kusu) oraz Keyaki.

Fregata *Kusu* typu *Tacoma* krótko po przejściu od U.S. Navy.

Fot. „Ships of the World”





Fregata *Keyaki* w ujęciu z 1956 roku, uwagę zwraca nowa podwyższona kapa komina.

Fot. „Ships of the World”

Fregata *Sugi* w czasie manewrów w 1960 roku.  
Fot. „Ships of the World”

1945 w ramach programu pomocy Lend-Lease. Strona radziecka zwróciła jednostki Amerykanom, w latach 1949-1950, a ich formalne przekazywanie w wielu przypadkach miało miejsce właśnie w portach Japonii.

Wyporność standardowa fregat typu „Tacoma” wynosiła 1453 t, a pełna 2454 t przy długości kadłuba 92,63 m, szerokości 11,56 i zanurzeniu 4,17 m. Napęd stanowiły 2 maszyny parowe o mocy 5500 KM, zasilane w parę przez zespół 3 kotłów parowych. Maszyny poruszały 2 śruby napędowe, które zapewniały fregatom maksymalną prędkość 20 węzłów. Wynoszący 645 t zapas paliwa pozwalał na maksymalny zasięg 9000 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie okrętów w chwili przekazania ich Japonii składało się z 3 pojedynczych dział kal. 76,2 mm L/50, 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm Bofors oraz 9 pojedynczych dział plot. kal. 20 mm Oerlikon. Do zwalczania okrętów podwodnych służył rakietowy miotacz pop „Hedgehog”, 8 miotaczy burtowych oraz 2 rufowe zrzutnie bomb głębinowych.

5. wg Marczak J. *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970 oraz Kowalenko WA, Ostroumow MN, „Spawocznik po inostranym flotam”, Moskwa 1971, liczebność załogi fregat wynosiła 172 ludzi.





Nazwa	Stocznia	Data				Dalsze losy
		Położenia stępki	wodowania	Wejścia do służby	Przekazania Japonii	
<i>Nire</i> PF-287 eks- <i>Sandusky</i> PF-54	Froemming Broth Milwaukee	08.07.1943	05.10.1943	11.04.1944	26.02.1953	Zwrot do USA 31.03.1970
<i>Sugi</i> PF-285 eks- <i>Coronado</i> PF-38	CSC, Wilmington	06.05.1943	17.06.1943	17.11.1943	14.01.1953	Zwrot do USA 09.07.1971
<i>Shii</i> PF-297 eks- <i>Long Beach</i> PF-34	Globe Shipbuilding, Superior	19.03.1943	05.05.1943	08.09.1943	30.11.1953	Złomowanie 1967
<i>Sakura</i> PF-290 eks- <i>Carson City</i> PF-50	CSC, Wilmington	28.09.1943	13.11.1943	24.03.1944	30.04.1953	Zwrot do USA 06.08.1971
<i>Tochi</i> PF-296 eks- <i>Albuquerque</i> PF-7	Kaiser, Richmond	20.07.1943	14.09.1943	20.12.1943	30.11.1953	Zatopiony jako cel 1968
<i>Matsu</i> PF-286 eks- <i>Charlottesville</i> PF-25	Walter Butler Shipbuilding, Superior	12.05.1943	30.07.1943	10.04.1944	14.01.1953	Zwrot do USA 12.07.1972
<i>Nara</i> PF-2 eks- <i>Machias</i> PF-53	Froemming Broth Milwaukee	08.05.1943	22.08.1943	29.03.1944	14.01.1953	Złomowanie 1969
<i>Tsuge</i> PF-292 eks- <i>Gloucester</i> PF-22	Walter Butler Shipbuilding, Superior	04.03.1943	12.07.1943	10.12.1943	01.10.1953	Zwrot do USA 31.03.1969
<i>Ume</i> PF-289 eks- <i>Allentown</i> PF-52	Froemming Broth Milwaukee	23.03.1943	03.07.1943	24.03.1944	02.04.1953	Zwrot do USA 12.07.1971
<i>Kusu</i> PF-281 eks- <i>Ogden</i> PF-39	CSC, Wilmington	21.05.1943	23.06.1943	20.12.1943	14.01.1953	Zwrot do USA 28.06.1977
<i>Kashi</i> PF-283 eks- <i>Pasco</i> PF-6	Kaiser, Richmond	07.07.1943	17.08.1943	15.04.1944	1953	Zwrot do USA 18.03.1968
<i>Kaya</i> PF-288 eks- <i>San Pedro</i> PF-37	CSC, Wilmington	17.04.1943	11.06.1943	23.10.1943	02.08.1953	Zwrot do USA 26.07.1978
<i>Keyaki</i> PF-295 eks- <i>Evansville</i> PF-70	Leatham Shipyard Sturgeon Bay	28.09.1943	27.11.1943	04.12.1944	31.10.1953	Zwrot do USA 15.10.1976
<i>Kiri</i> PF-291 eks- <i>Everett</i> PF-8	Kaiser, Richmond	31.07.1943	29.09.1943	22.01.1944	Marzec 1953	Zwrot do USA 22.01.1976
<i>Maki</i> PF-298 eks- <i>Bath</i> PF-55	Froemming Broth Milwaukee	23.08.1943	14.11.1943	09.09.1944	13.12.1953	Złomowanie 13.12.1971
<i>Buma</i> PF-294 eks- <i>Bayonne</i> PF-21	ASB Co., Lorain	06.05.1943	11.09.1943	22.09.1944	31.01.1953	Zwrot do USA 27.06.1967
<i>Kaede</i> PF-13 eks- <i>Newport</i> PF-27	Walter Butler Shipbuilding, Superior	08.06.1943	15.08.1943	08.09.1944	01.10.1953	Zwrot do USA 20.05.1975
<i>Momi</i> PF-284 eks- <i>Poughkeepsie</i> PF-26	Walter Butler Shipbuilding, Superior	03.06.1943	12.08.1943	06.09.1944	14.01.1953	Wycofany 01.04.1965 1969 przekazany Korei Południowej

Załoga fregat liczyła 190 marynarzy i oficerów<sup>5</sup>.

Po zakończeniu służby w japońskiej flocie większość jednostek typu „Taco-ma” została zwrócona Stanom Zjednoczonym, zaś pozostałe złomowano na miejscu bądź zatopiono w charakterze celów (*Buma* i *Tochi*).

W dniu 14 lipca 1955 r. w skład japońskich sił morskich trafiły dwa prawdziwe niszczyciele eskortowe typu „Cannon” – DE-168 *Amick* oraz DE-169 *Atherton*, którym nadano odpowiednio nowe nazwy *Asahi* (DE-262) i *Hatsumi* (DE-269).

Wyporność standardowa niszczycieli eskortowych typu „Cannon” wynosiła 1260 t, a pełna odpowiednio 1646 t przy długości kadłuba 93 m, szerokości 11,23 m i zanurzeniu 3,55 m. napęd (diesel-elektrycz-

ny) stanowiły 4 silniki wysokoprężne GM Mod. 16-278A z silnikiem elektrycznym o łącznej mocy 6000 KM, które pracując na 2 śruby napędowe zapewniały maksymalną prędkość 21 węzłów (niektóre źródła mówią o jedynie 20 węzłach). Zasięg wynosił 10 800 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie jednostek typu „Cannon” obejmowało 3 pojedyncze działa kal. 76,2 mm L/50 Mk 22, podwójnie sprzężone działa plot. kal. 40 mm Mk I Bofors<sup>6</sup> oraz 8 dział plot. kal. 20 mm Mk 4 Oerlikon. Do zwalczania okrętów podwodnych służył raketowy miotacz pop „Hedgehog” Mk 10 z zapasem 144 pocisków, 2 miotacze burtowe oraz 2 rufowe zrzutnie bomb głębinowych.

W skład pierwotnego uzbrojenia wchodziła również potrójna wyrzutnia tor-

pedowa kal. 533 mm, jednak źródła nie odnotowują jej obecności na pokładzie jednostki w czasie służby pod japońską banderą.

Załoga okrętów liczyła 216 osób, w tym 16 oficerów, choć istnieją również informacje, że była nieco wyższa i wynosiła 220 ludzi.

Po zakończeniu służby w JMSDF okręty w początkach stycznia 1975 zostały zwrócone U.S. Navy, która następnie sprzedała je w roku 1976 Filipinom. Wg posiadanych informacji eks-*Hatsugi*, po

6. istnieją rozbieżności, co do liczby dział plot. kal. 40 mm, część źródeł mówi o 1 zestawie podwójnie sprzężonym, Kowalenko WA, Ostroumow MN, „Sprawocznik... o 2 zestawach podwójnie sprzężonych dział, a Marczak J., „Współczesne... – nawet o 3 takich zestawach.



Niszczyciel eskortowy *Asahi* typu *Cannon* w początkach swojej służby pod japońską banderą.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa	Stocznia	Data				Dalsze losy
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby	Przekazania	
<i>Asahi</i> eks – <i>Amick</i>	Federal, Newark	07.01.1943	27.05.1943	26.07.1943	14.07.1955	Zwrot USA 1975
<i>Hatsugi</i> eks- <i>Atherton</i>	jak wyżej	14.01.1943	27.05.1943	29.08.1943	14.07.1975	Zwrot USA 1975

przeprowadzonej w Korei Południowej modernizacji, nadal pozostaje w służbie jako *Rajah Humabon* (PF-11).

W dniu 31 maja 1956 roku Japońskie Morskie Siły Samoobrony zasilił, co prawda zrazu bez uzbrojenia, niszczyciel bliźniaczy *Hatsuhi* w burtowym ujęciu.

ciel eskortowy *Wakaba* (DE-261), który pochodził jeszcze z Cesarskiej Floty. Należąca do niszczycieli eskortowych typu „Tachibana” nosząca wówczas nazwę *Nashi*, zbudowane przez stocznnię Kawasaki w Kobe w latach 1944-1945, weszła do

służby 15 marca 1945. Aktywność okrętu nie trwała jednak długo, bowiem w dniu 28 lipca 1945 samoloty TF 38 zatopiły niszczyciel w pobliżu Kobe powodując śmierć 17, a kontuzje dalszych 21 członków załogi.

Fot. „Ships of the World”



Na przełomie lat 1954-1955 wydobyto spoczywający na dnie wrak i skierowano do Kure, gdzie dokonano jego odbudowy, pozwalającej na ponowne wcielenie do służby jako jedynego w JMSDF okrętu pochodzącego z Cesarskiej Floty.

Wyporność standardowa *Wakaba* wynosiła 1250 t, a pełna 1500 t przy długości kadłuba 100 m, szerokości 9,35 m i zanurzeniu 3,28 m. Napęd stanowiły 2 turbiny parowe Kampon Type 3 mod. C o łącznej mocy 15 000 KM, zasilna w parę przez 2 kotły parowe Kampon Type 3 mod. B2. Turbiny poruszały 2 śruby napędowe zapewniające maksymalną prędkość w przedziale 24-25 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 395 t zapewniał zasięg 4680 Mm przy prędkości 16 węzłów.

W roku 1958 na pokładzie niszczyciela zamontowano uzbrojenie w postaci 2 dział kal. 76,2 mm L/50 Type 68 Mk 33 oraz raketowego miotacza pop „Hedgehog” Mk 10, 4 burtowych miotaczy bomb głębinowych Typ 54 Mk 6 oraz 2 rufowych zrzutni bomb głębinowych Typ 54.

Równocześnie jednostka otrzymała, bogate jak na swoje czasy, wyposażenie elektroniczne obejmujące radar kierowania ogniem Mk 34 oraz radary AN SPS-5B C, AN SPS-12L, które w roku 1960 uzupełnił jeszcze AN SPS-8b S. W tym samym roku okręt wyposażono również w sonary AN SQR-SQA-4 i AN SQS 11A. Załoga jednostki liczyła 175 marynarzy i oficerów<sup>7</sup>.

Z uwagi na swe bogate wyposażenie elektroniczne *Wakaba* była od 1960 używana jako jednostka próbna do testów z urządzeniami radarowymi, choć określa-

no ją również jako fregatę dozoru radiolokacyjnego. Okręt został wycofany ze służby z dniem 31 marca 19712, a w latach 1972-1973 złomowany.

W roku 1953 władze Japonii autoryzowały budowę 3 nowych eskortowców określonych jako „typ B”, wzorowanych jak się później okazało w głównej mierze na niszczycielach eskortowych typu „Canon”. Jednostki te postanowiono wykonać w 2 wariantach różniących się od siebie zastosowanym napędem – turbinowej i z silnikami wysokoprężnymi.

Stępkę pod budowę jedynego turbinoowego niszczyciela eskortowego, któremu nadano nazwę *Akebono* (DE 201), położono w stoczni Ishikawajima w Tokio w dniu 10 grudnia 1954. Jednostka spłynęła na wodę 30 października 1955, a do służby weszła 20 marca 1956 jako pierwsza większa japońska jednostka zbudowana po zakończeniu II wojny światowej.

Wyporność standardowa *Akebono* wynosiła 1092 t, a pełna odpowiednio 1372 t przy długości kadłuba 91,8 m, szerokości 8,5 m i zanurzeniu 3,4 m<sup>8</sup>. Napęd jednostki stanowiły 2 turbiny parowe Ishikawajima z przekładniami redukcyjnymi o łącznej mocy 18 000 KM, zasilane w parę przez 2 kotły Ishikawajima Foster Wheeler. Turbiny za pośrednictwem przekładni poruszały 2 śruby napędowe zapewniające maksymalną prędkość 28 węzłów.

Uzbrojenie niszczyciela składało się z 2 pojedynczych dział kal. 76,2 mm L/50 oraz 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm. Do zwalczania okrętów podwodnych służył raketowy miotacz pop

„Hedgehog” Mk 10, 8 burtowych miotaczy Mk 6 bomb głębinowych i 2 rufowe zrzutnie Mk 9 bomb głębinowych. Załoga jednostki liczyła 193 marynarzy i oficerów, choć wg części źródeł jedynie 180 ludzi.

W marcu 1958 *Akebono* poddano przebrojeniu wymieniając oryginalne działa kal. 76 mm na nowszy model, usunięto wówczas także 1 podwójnie sprzężone działo plot. kal. 40 mm oraz 4 burtowe miotacze bomb głębinowych.

Służbę w charakterze eskortowca okręt zakończył z dniem 31 marca 1976. Następnie został przebudowany na jednostkę szkolno-treningową. Ostatecznie został wycofany ze służby w roku 1981, a w 1983 złomowany.

Dwie pozostałe jednostki „typu B” zostały wykonane wg nieco zmienionego projektu już z napędem wysokoprężnym.

Wyporność niszczycieli eskortowych typu *Ikazuchi*, określanych także jako fregaty, wynosiła 1097 t, a pełna 1300 t przy długości kadłuba 87,5 m, szerokości 8,7 m i zanurzeniu 3,1 m (wymiary nieco mniejsze od *Akebono*). Napęd jednostki stanowiły 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 12 000 KM. Silniki poruszały 2 śruby napędowe zapewniając maksymalną prędkość 25 węzłów. Zasięg wynosił 5500 Mm przy prędkości 15 węzłów.

Uzbrojenie niszczycieli było w zasadzie analogiczne jak w przypadku *Akebono* i obejmowało 2 pojedyncze działa

7. wg Marczak J, *Współczesne...* Załoga jednostki liczyła 205 marynarzy i oficerów.

8. niektóre źródła podają, że długość kadłuba wynosiła 91,7 m bądź 92 m, szerokość 8,7 m, a zanurzenie 3,2 m.





Niszczyciel eskortowy *Akebono* był pierwszą opracowaną i zbudowaną jednostką tej klasy w Japonii od zakończenia wojny. Fot. „Ships of the World”

Nazwa	Stocznia	Data			Dalsze losy
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby	
<i>Ikazuchi</i> DE 202	Mitsui, Tamano	18.12.1954	06.09.1955	29.05.1956	wycofany ze służby 1976
<i>Inazuma</i> DE 203	Mitsui, Tamano	25.12.1954	04.08.1955	01.04.1956	wycofany ze służby 1977

kal. 76 mm L/50, 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 40 mm, miotacz rakietowy pop „Hedgehog” Mk 10, 8 burtowych miotaczy Mk 6 bomb głębinowych oraz pojedynczą zrzutnię rufową Mk 9 bomb głębinowych.

Istnieją spore rozbieżności w kwestii liczebności załóg jednostek typu *Ikazuchi*,

wiadomo, że nie przekraczała 160 marynarzy i oficerów (źródła podają 145 bądź 157 osób).

Po wycofaniu z czynnej służby niszczycieli eskortowych, co nastąpiło w latach 1976 i 1977, jednostki odstawiono do rezerwy, a następnie w roku 1983 złomowano.

Całkowicie nowym jakościowo rozwinięciem jednostek typu *Ikazuchi* były cztery niszczyciele eskortowe typu „Isuzu” zbudowane w latach 1961-1964. Poza tym trzeba również zaznaczyć, że były to pierwsze w dziejach powojennych morskich sił Japonii większe okręty nawodne uzbrojone w torpedy.

Jeszcze jedno ujęcie *Akebono* z lat 60. XX wieku. Dobrze widoczne rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie.

Fot. „Ships of the World”





Kolejnym typem eskortowca był *Ikazuchi*. Tutaj prototyp w czasie prób morskich w 1956 roku.

Fot. „Ships of the World”

Wyporność standardowa niszczycieli eskortowych typu „Isuzu” wynosiła 1490 t, a pełna odpowiednio 1700 t przy długości kadłuba 94 m, szerokości 10,4 m i zanurzeniu 3,5 m<sup>9</sup>. Napęd okrętów stanowiły 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 16 000 KM (na *Ōi* i *Isuzu* produkcji firmy Mitsui, a na pozostałych jednostkach serii firmy Mitsubishi). Silniki poruszały 2 śruby napędowe zapewniając maksymalną prędkość 26 węzłów. Zasięg wynosił 13 000 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie niszczycieli składało się z 2 podwójnych dział kal. 76,2 mm L/50

Mk 33. Zwalczanie celów podwodnych umożliwiał raketowy miotacz pocisków pop „Weapon Alfa” Mk 108 kal. 375 mm, 2 potrójne wyrzutnie Mk 32 torped pop kal. 324 mm, miotacz Mk 6 bomb głębinowych oraz rufowa zrzutnia Mk 9 bomb głębinowych. Jednostki uzbrojono również w poczwórną wyrzutnię torped kal. 533 mm.

Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar nawigacyjny ORD 1, dozoru powietrznego OPS 1, dozoru nawodnego OPS 16 oraz kierowania ogniem US Mk 34, a także sonar kadłubowy SQS-29.

Załoga jednostek liczyła do 183 marynarzy i oficerów.

W wyniku modernizacji w latach 1966 i 1968 z *Mogami* i *Kitakami* usunięto miotacz Mk 6 oraz rufową zrzutnię Mk 9 bomb głębinowych. W latach 1970-1972 na *Isuzu* i *Mogami* usunięto raketowy miotacz pocisków pop „Weapon Alfa” montując w zamian nowocześniejszy czterolufowy raketowy miotacz pocisków pop kal. 375 mm Bofors M/50. Na pozostałych okrętach se-

9. wg Kowalenko WA, Ostroumow MN, „Sprawoznik... wymiary jednostek to 97,0 m długość, 10,1 m szerokość i 3,4 m zanurzenie.

*Inazuma* – bliźniaczy okręt *Ikazuchi* – sfotografowany w latach 60. XX wieku.

Fot. „Ships of the World”







Niszczyciel eskortowy Ōi, tutaj na fotografii z lat 70. XX wieku, był reprezentantem typu *Isuzu*.

Fot. „Ships of the World”

Nazwa	Stocznia	Data			
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby	Wycofania ze służby
<i>Isuzu</i> DE 211	Mitsui, Tamano	16.04.1960	17.01.1961	29.07.1961	25.03.1992
<i>Mogami</i> DE 212	Mitsubishi, Nagasaki	04.08.1960	07.03.1961	28.09.1961	20.07.1991
<i>Kitakami</i> DE 213	Ishikawajima, Tokio*	07.06.1962	21.06.1964	27.02.1964	16.11.1993
Ōi DE 214	Maizuru, Maizuru	10.06.1962	15.06.1963	22.01.1964	05.02.1993

\* wg „Jane’s Fighting Ships 1986-87”, London 1986, natomiast niektóre źródła podają, że jednostka powstała w stoczni IHI Marine United w Jokohamie

rii modernizacja ta została dokonana w latach 1974-1976.

Po zakończeniu aktywnej służby w charakterze jednostek eskortowych okrę-

ty typu „Isuzu” przesunięto do realizacji zadań pomocniczych. I tak z dniem 8 kwietnia 1988 *Isuzu* został jednostką pomocniczą ASU-7015. Ten sam los spo-

tkał z dniem 31 stycznia 1990 Ōi, a od 31 marca 1990 także *Kitakami*, które stały się odpowiednio ASU-7017 i ASU-7016. *Mogami* z dniem 1 lipca 1987 przeklasyfi-

*Kitakami* typu *Isuzu* w ujęciu z 1974 roku. Ta fotografia w dobry sposób ukazuje nam rozmieszczenie systemów uzbrojenia i elektroniki na okręcie.

Fot. „Ships of the World”





Najliczniejszą serią japońskich eskortowców były jednostki typu *Chikugo* będące udoskonaloną wersją poprzedniego typu *Isuzu*. Na fotografii *Niyodo* w 1988 roku. Fot. „Ships of the World”

kowano na jednostkę szkolno-treningową *TV-3505*. Wszystkie okręty typu „Isuzu” definitywnie wycofano ze służby w latach 1991-1993.

Twórczym rozwinięciem jednostek typu „Isuzu” była duża, bo licząca 11 okrętów seria niszczycieli eskortowych typu „Chikugo”, określanych również jako fregaty, zbudowana w latach 1968-1977. Były to również pierwsze powojenne japońskie jednostki eskortowe wyposażone w wyrzutnie rakietotorped ASROC (anti-submarine rockers).

Wyporność standardowa niszczycieli eskortowych typu „Chikugo” była zróżnicowana, pierwszych 5 jednostek serii wynosiła 1470 t, dla kolejnych 2 odpowiednio 1480 t, dla 4 ostatnich – 1500 t. Wyporność pełna wahała się w przedziale między 1727 a 1829 t. Wymiary kadłuba to długość 93,0 m, szerokość 10,8 m i zanurzenie 3,5 m, a więc nie odbiegały w zasadniczy sposób od gabarytów typu „Isuzu”.

Napęd stanowiły 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 16 000 KM<sup>10</sup>, które poru-

szając 2 śruby napędowe zapewniały maksymalną prędkość 25 węzłów, choć niektóre źródła mówią o 26 węzłach. Zasięg 5500 Mm przy 20 węzłach względnie 10 700 Mm przy 12 węzłach<sup>11</sup>.

Uzbrojenie artyleryjskie jednostek obejmowało podwójne działo kal. 76,2 mm L/50 Mk 33 oraz podwójnie sprzężone działo plot. kal. 40 mm L/60 Mk 1 Bofors. Do zwalczania okrętów podwodnych służyła ośmioprowadnicowa wyrzutnia kontenerowa Mk 16 rakietotorped ASROC (RUR-5A)<sup>12</sup> oraz 2 potrójne wyrzutnie Type 68 (Mk 32) torped pop kal. 324 mm Mk 46.

Wyposażenie elektroniczne niszczycieli obejmowało system wskazywania celów TDS 1, radar nawigacyjny OPS 16, dozoru powietrznego OPS 14, dozoru nawodnego OPS 17 oraz kierowania ogniem artyleryjskim FCS 18. Dziobowy sonar OQS-3A współpracował z rakietotorpedami ASROC, a uzupełniał go sonar SQS-35(J) VDS.

Liczebność załóg jednostek źródła określają na przedział między 160 a 183 marynarzy i oficerów.

Niszczyciele eskortowe typu „Chikugo” dysponowały znacznym potencjałem do walk z okrętami podwodnymi na poziomie odpowiadającym jednostkom głównych światowych flot. Nie można było już tego powiedzieć o środkach obrony plot., zwłaszcza, gdy ze względów oszczędnościowych zrezygnowano z wymiany podwójnie sprzężonego działka plot. kal. 40 mm Bofors na nowocześniejsze podwójnie sprzężone działo Oerlikon kal. 35 mm, które miało również pełnić funkcję broni „ostatniej szansy” przy zwalczaniu rakietowych pocisków przeciwookrętowych.

Jednostki typu „Chikugo” pełniące służbę w JMSDF od roku 1971, zostały wycofane z linii w okresie lat 1996-2003.

10. 7 okrętów (*DE 216, 217, 218, 219, 221, 223 i 225*) było wyposażone w diesle f-my Mitsui- Burmeister & Wain, a pozostałe w 4 silniki f-my Mitsubishi UEV 30/40 N.

11. wg „Weyers Flotten Taschenbuch 2002/2004” pod red. W. Globke, Bonn 2002.

12. ASROC (RUR-5A) – rakietotorpeda (rakietowy nośnik) torped pop kal. 324 mm Mk 44 lub Mk 46, waga 434/487 kg, w tym głowica bojowa 192,8/230,4 kg, prędkość 0,8 M, zasięg od 1,8 do 11,1 km wg Krzemiński J. *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1993.

Nazwa	Stocznia	Data			
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby	Wycofania ze służby
<i>Chikugo</i> DE 215	Mitsui, Tamano	09.12.1968	13.01.1970	31.07.1971	15.04.1996
<i>Ayase</i> DE 216	Ishikawajima	05.12.1969	16.09.1970	20.07.1971	01.08.1996
<i>Mikumo</i> DE 217	Mitsui, Tamano	17.03.1970	16.02.1971	26.08.1971	06.07.1997
<i>Tokachi</i> DE 218	Mitsui, Tamano	11.12.1970	25.11.1971	17.05.1972	15.04.1998
<i>Iwase</i> DE 219	Mitsui, Tamano	06.08.1971	29.06.1972	12.12.1972	16.10.1998
<i>Chitose</i> DE 220	Hitachi, Maizuru	07.10.1971	25.01.1973	21.08.1973	13.04.1999
<i>Niyodo</i> DE 221	Mitsui, Tamano	20.09.1972	28.08.1973	08.02.1974	24.06.1999
<i>Teshio</i> DE 222	Hitachi, Maizuru	11.07.1973	29.05.1974	10.01.1975	27.06.2000
<i>Yoshino</i> DE 223	Mitsui, Tamano	28.09.1973	22.08.1974	06.02.1975	15.05.2001
<i>Kumano</i> DE 224	Hitachi, Maizuru	20.05.1974	24.02.1975	19.11.1975	18.05.2001
<i>Noshiro</i> DE 225	Mitsui, Tamano	27.01.1976	23.12.1976	31.08.1977	13.03.2003



Ciekawe ujęcie bliźniaczego *Kumano* z 1989 roku. Dobrze widoczny rufowy sonar holowany oraz wyrzutnia ASROC.

Fot. „Ships of the World”

Po zakończeniu budowy serii okrętów typu „Chikugo” japońskie siły morskie zasilili pojedynczy niszczyciel eskortowy *Ishikari* (DE 226), zbudowany w latach 1979-1981 przez stocznie Mitsui w Tama-no (położenie stępki 17.05.1979, wodowanie 18.03.1980, wejście do służby 28.03.1981).

Teoretycznie jednostka miała być sukcesorem wcześniejszego typu „Chikugo”, jednak w praktyce okazała się w istotnym stopniu jakościowo nowa, bowiem była pierwszym okrętem JMSFD tej klasy uzbrojonym w pociski rakietowe typu „Harpoon”, a poza tym posiadającym na-

pęd systemu CODOG (Combined Diesel or Gas Turbine).

Wyporność standardowa *Ishikari* wynosiła 1290 t, a pełna 1450 t przy długości kadłuba 85,0 m, szerokości 10,8 m i zanurzeniu 3,6 m.

Układ napędowy w systemie CODOG obejmował turbinę gazową Rolls-Royce Olympus TM3B o mocy 24 700 KM (wg innych źródeł 22 500 KM), wykonaną na licencji przez firmę Kawasaki Heavy Industries oraz marszowy silnik wysokoprężny Kawasaki 6DRV 35/44 o mocy 4650 KM. Układ napędowy poruszał śruby o zmiennym skoku, zapewniając maksymalną prędkość 25 węzłów.

Głębokie zmiany zaszły również w uzbrojeniu okrętu, które nabrało zdecydowanie ofensywnego charakteru, czego wyrazem była instalacja na pokładzie 2 poczwórnych wyrzutni Mk 114 z łącznie 8<sup>13</sup> pociskami rakietowymi RGM-84 „Harpoon”<sup>14</sup>. Uzbrojenie artyleryjskie reprezentowało nowoczesne pojedyncze działo OTO-

13. wg „Weyers Flotten Taschenbuch 2002/2004” w skład uzbrojenia *Ishikari* wchodziły jedynie 4 pociski rakietowe.

14. Boeing „Harpoon” RGM-84 – pocisk rakietowy do zwalczania celów nawodnych i naziemnych, dł. 4,6 m, średnica 0,343 m, waga 681 kg, w tym głowica bojowa 237 kg, prędkość 0,85 M, zasięg 130-180 km, wg Krzemiński J. *Okręty...*

Całkowitym novum był niszczyciel eskortowy *Ishikari*, zbudowany w pojedynczym egzemplarzu. Tutaj okręt w ciekawym ujęciu z 1982 roku u ośnierzonych wybrzeży Hokkaido.

Fot. „Ships of the World”





Niszczyciel eskortowy *Yūbari* (w ujęciu z 2004 roku) był udoskonaloną wersją *Ishikari*.

Fot. „Ships of the World”

-Melara 76 mm L/62 Super Rapid, którego automatyzacja pozwoliła na redukcję liczebności załogi. Skromniejsze niż to miało miejsce w przypadku wcześniejszych modeli typowych jednostek eskortowych było uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych. Obejmowało ono czteroprowadnicowy rakietowy miotacz pocisków pop Bofors M/50 kal. 375 mm oraz 2 potrójne wyrzutnie HOS-301 torped pop kal. 324 mm Mk 46.

W skład wyposażenia elektronicznego wchodził radar nawigacyjny OPS 19 oraz dozoru nawodnego OPS 28, a także system kierowania ogniem artyleryjskim FCS-2.

Żałoga okrętu liczyła 90 marynarzy i oficerów.

Po wejściu do służby *Ishikari* został przydzielony do sił Okręgu Morskich Ōminato z bazą Aomori na Mutsu, które stanowiły najbardziej na północ wysuniętą część JMSDF. Z tego też względu okręt miał częsty bezpośredni kontakt z jednostkami radzieckiej Floty Oceanu Spokojnego. Właśnie te praktyczne działania wykazały, że okręt nie wyróżniał się szczególnie dobrą dzielnością morską (co zapewne wynikała z innego niż to miała miejsce w przypadku wcześniejszych modeli eskortowców ukształtowania kadłuba) oraz był po prostu zbyt mały do realizacji postawionych przed nim zadań.

*Ishikari* został wycofany ze służby w JMSDF z dniem 17 października 2007 roku.

Pewnym rozwinięciem pojedynczego *Ishikari* był zbudowany w latach 1981-1984 był typ „Yūbari”, który dzięki drobnemu zwiększeniu wyporności zdołał wyeliminować większość mankamentów swego poprzednika.

Wyporność standardowa niszczycieli eskortowych typu „Yūbari” wynosiła 1470 t, a pełna odpowiednio 1690 t<sup>15</sup> przy długości kadłuba 91,0 m, szerokości 10,8 m i zanurzeniu 3,6 m. Zachowano przy tym wcześniejszą konfigurację kształtu kadłuba.

Układ napędowy w systemie CODOG stanowił w zasadzie powtórzenie rozwiązania z *Ishikari*. Obejmował on turbinę gazową Rolls-Royce Olympus TM 3B o mocy 24 700 KM, wykonaną na licencji przez firmę Kawasaki Heavy Industries oraz marszowy silnik wysokoprężny Kawasaki 6DRV 35/44 o mocy 4650 KM<sup>16</sup>. Układ napędowy poruszając 2 śruby o zmiennym skoku zapewniał maksymalną prędkość 25 węzłów.

Uzbrojenie jednostek serii stanowiło w zasadzie powtórzenie tego, co otrzymał *Ishikari*. Artylerię reprezentowało pojedyncze uniwersalne zautomatyzowane działo OTO-Melara kal. 76 mm L/62 Super Rapid. Niszczyciele wyposażono rów-

nież w 2 wyrzutnie Mk 141 z 8 lub 6, jak chce tego część źródeł<sup>17</sup>, Boeing RGM-84C „Harpoon” oraz 2 potrójne wyrzutnie torpedowe Typ 68 kal. 324 mm z torpedami pop Mk 46 Mod 5. Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych służył także czterolufowy rakietowy miotacz pocisków pop kal. 375 mm Typ 71 (Bofors M/50 Erika).

Wyposażenie elektroniczne obejmowało bojowy system informacyjny OYQ-5, radar nawigacyjny Fujitsu OPS 19B, dozoru powietrznego i nawodnego JBC OPS-28C oraz kierowania ogniem artyleryjskim FCS-2-21, a także kadłubowy sonar OQS-4.

Liczebność załogi okrętów wynosiła 95 marynarzy i oficerów, choć część źródeł mówi o 98 osobach.

Oba niszczyciele eskortowe typu „Yūbari” po wejściu do służby w latach 1983-1984, podobnie jak ich poprzednik, trafiły do sił Okręgu Morskiego Ōminato,

15. wg Hurs IK *Wojenno-morskie siły inostrannych gosudarstw. Sprawocznik*, Moskwa 1988, wyporność standardowa okrętu wynosiła jedynie 1400 t, natomiast wg „Combat Fleets of the World. 15th Edition” pod red. E. Wartheim, Annapolis 2007, wyporność wynosiła odpowiednio 1470/1760 t.

16. wg „Combat Fleets of the World. 15th Edition” maksymalna moc turbiny gazowej wynosiła 28 390 KM, a silnika wysokoprężnego 6000 KM.

17. między innymi „Combat Fleets of the World. 15th Edition”.

Nazwa	Stocznia	Data			
		położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	wycofania ze służby
<i>Yūbari</i> DE 227	Sumitomo, Uraga	09.02.1981	22.02.1982	18.03.1983	25.06.2010
<i>Yūbetsu</i> DE 228	Hitachi, Maizuru	14.01.1982	25.01.1983	14.02.1984	25.06.2010



Jeszcze jedna, tym razem kolorowa, fotografia *Yūbari*, wykonana 27 października 2006 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

gdzie weszły w skład 27. Dywizjonu Eskortowego, operującego na wodach oblewających od północy Wyspy Japońskie. Również w tym przypadku praktyka wykazała, że okręty są zbyt małe do wykonywania powierzonych im zadań. Ze względów oszczędnościowych na pokładach jednostek nie zamontowano planowanego zestawu artyleryjskiego kal. 20 mm Mk 15 „Phalanx” CIWS. W końcowym okresie służby ograniczono do 4 liczbę pokładowych pocisków rakietowych RGM-84C „Harpoon”.

Oba niszczyciele eskortowe typu „Yūbari” zostały wycofane ze służby w JMSDF z dniem 25 czerwca 2010 r.

Na kolejne nowe duże jednostki eskortowe, jak się później miało okazać ostatnie w dobie Zimnej Wojny, przyszło japońskim siłom morskim poczekać ponad pięć lat. Tym razem były to jednak okręty nowego pokolenia, większe, i lepiej uzbrojone, a co ważniejsze bardziej przystosowane do operowania w warunkach północnego Pacyfiku.

Z pierwotnie planowanych 11 okrętów typu określonego jako „Abukuma” w la-

tach 1988-1993 w japońskich stocznjach powstała seria licząca 6 jednostek.

Wyporność standardowa nowych niszczycieli wynosiła 2050 t, a pełna 2550 t przy długości kadłuba 109,0 m, szerokości 13,4 m i zanurzeniu 3,8 m. Okręty typu „Abukuma” oznaczały powrót do koncepcji jednostek gładkopokładowych. Były również pierwszymi w JMSDF w których budowie zastosowano elementy zmniejszającej odbicie radarowe technologii stealth.

Siłownia w systemie CODOG składała się z 2 turbin gazowych Kawasaki-Rolls-

Niszczyciel eskortowy *Tone* reprezentuje kolejny, odmienny nowoczesny typ *Abukuma*, 1993 rok.

Fot. „Ships of the World”





Nazwa	Stocznia	Data		
		położenia stępki	wodowania	wejścia do służby
<i>Abukuma</i> DE 229	Mitsui, Tamano	17.03.1988	21.12.1988	12.12.1989
<i>Jintsū</i> DE 230	Hitachi, Kanegawa	14.04.1988	31.01.1989	28.02.1990
<i>Ōyodo</i> DE 231	Mitsui, Tamano	08.03.1989	19.12.1989	23.01.1991
<i>Sendai</i> DE 232	Sumitomo, Uruga	14.04.1989	26.01.1990	15.03.1991
<i>Chikuma</i> DE 233	Hitachi, Maizuru	14.02.1991	25.01.1992	24.02.1993
<i>Tone</i> DE 234	Sumitomo, Uruga	08.02.1991	06.12.1991	08.02.1993

-Royce Spey SM-1C (wg innych źródeł model SM1A), każda o mocy 13 500 KM oraz 2 marszowych silników wysokoprężnych Mitsubishi S12U MTK 8200, każdy o mocy maksymalnej 5000 KM, a stałej 3000 KM. Konsekwencją takiego układu była dwu kominowa sylwetka jednostek. Siłownia poruszała 2 śruby napędowe o zmiennym skoku, zapewniając maksymalną prędkość 27 węzłów.

Uzbrojenie artyleryjskie obejmowało pojedyncze działo uniwersalne OTO-Melara Compact kal. 76 mm L/62 oraz zestaw artyleryjski kal. 20 mm Mk 15 Phalanx CIWS. Broń rakietową reprezentowały 2 wyrzutnie Mk 141 dla maksymalnie 8 pocisków rakietowych RGM-84C „Harpoon”<sup>18</sup>. Do zwalczania okrętów podwodnych służyła ośmioprowadnicowa kontenerowa wyrzutnia Typ 74 (licencyjna amerykańska wyrzutnia Mk 16 GMLS, a wg innych źródeł Mk 112) rakietotorped RUR-5 ASROC oraz 2 potrójne wyrzutnie torpedowe Typ 58 (Mk 32) torped pop kal. 324 mm Mk 46 lub Typ 93.

*Jintsū*, kolejna jednostka typu *Abukuma* w ujęciu z 2007 roku.

Wyposażenie elektroniczne obejmowało bojowy system informacyjny OYQ-5, radar dozoru powietrznego i nawodnego JBC OPS-28 oraz dozoru powietrznego Malco OPS-14C. Do kierowania ogniem artyleryjskim służył radar FCS-2-21A oraz General Dynamics Mk 90 Phalanx. Okręty posiadały także kadłubowy sonar dziołbowy OQS-8.

Jednostki nie posiadały na rufie lądowiska na rufie, jednak zostały wyposażone w system VERTREP, umożliwiający uzupełnianie paliwa przez znajdujące się w powietrzu maszyny.

Załoga okrętów liczyła 120 marynarzy i oficerów.

Po wejściu do służby niszczyciele eskortowe typu „Abukuma” zostały przydzielone do zespołów floty. *Abukuma* i *Jintsū* trafiły do 31. Dywizjonu Eskortowego sił Okręgu Morskiego Maizuru, *Chikuma* do 25. Dywizjonu Eskortowego sił Okręgu Morskiego Ōminato, gdzie pełniły już służbę bezpośredni poprzednicy – *Ishikari*, *Yūbari* i *Yūbetsu*. Pozostałe jednostki serii zostały przydzielone do składu 26.

Dywizjonu Eskortowego sił Okręgu Morskiego Sasebo.

\* \* \*

Okres 40 lat służby dużych eskortowców w japońskich siłach morskich, bo właśnie tyle minęło od wejścia do służby fregat typu „Tacoma” do wprowadzenia ostatniego niszczyciela eskortowego typu „Abukuma”, stanowił czas w którym zaszły ogromne zmiany, tak w samej konstrukcji jak i uzbrojeniu jednostek tej klasy. Było to zresztą zgodne z ogólnymi trendami w światowym budownictwie okrętowym. Wystarczy powiedzieć, że pierwsze japońskie powojenne eskortowce były typowymi okrętami czasów II wojny światowej zarówno pod względem swych parametrów technicznych jak i uzbrojenia, ale odpowiadały pod tym względem potencjalnym radzieckim przeciwnikom. Postęp technolo-

18. wg „Combat Fleets of the World. 15th Edition” w skład uzbrojenia wchodziły jedyne 4 pociski „Harpoon”, co zdaniem autorów tej publikacji mogło wynikać z konieczności odciążenia okrętów.

Fot. „Ships of the World”





Na zakończenie przeglądu japońskich eskortowców fotografia *Chikuma* z 2011 roku.

Fot. „Ships of the World”

giczny zmusił Japończyków do sprostania jego nowym wyzwaniom, zwłaszcza od czasu, gdy sami przystąpili do budowy dużych eskortowców. Kolejne modele stawały się coraz doskonalsze, a począwszy od *Ishikari*, dzięki ich uzbrojeniu w pociski rakietowe typu „Harpoon”, nabrały również ofensywnego charakteru. Ta ewolucja eskortowców od okrętów czysto defensywnych do uniwersalnych, a nawet ofensywnych, stanowiła wyraz zmian, jakim podlegały w tym czasie całe

JMSDF. Proces ten trwa zresztą nadal, choć japońskie siły morskie wciąż posługują się z uporem swą eufemistyczną nazwą, w żadnym stopniu nie odzwierciedlającą stanu faktycznego.

### Bibliografia

„Combat Fleets of the World. 15.Edition” pod red. E. Wertheim, Annapolis 2007.  
Fukui S. *Japanese naval vessels of the end of World War II*, London 1992.  
Hurs I.K. *Wojenno-morskie siły inostrandnych gosudarstw*. Sprawoznik, Moskwa 1988.

Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., „Sprawoznik po inostrannym flotam”, Moskwa 1971.

Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53 dzialania morskie*, Gdańsk 2000.

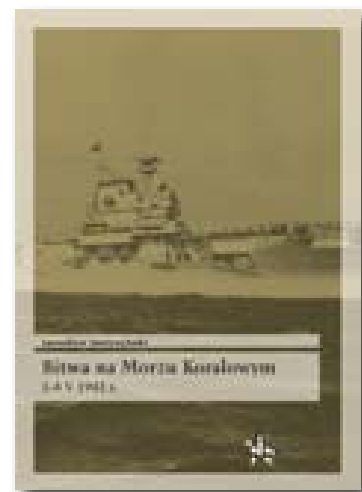
Marczak J., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970.

Sobański M.S., *Zapomniane niszczyciele Zimnej Wojny*, „OW” nr spec. 37/ 2011 – Z dziejów floty japońskiej.

„Weyers Flotten Taschenbuch 2002/ 2004” pod red. W. Globke, Bonn 2002.  
Internet

## POD NASZYM PATRONATEM

**Bitwa na Morzu Koralowym** jest jednym z najistotniejszych wydarzeń w rozwoju morskiej sztuki wojennej. Ta kilkudniowa batalia, stoczona w maju 1942 roku, przez siły morskie Japonii i Stanów Zjednoczonych Ameryki, zakończyła się zwycięstwem Kraju Kwitnącej Wiśni. W jej trakcie doszło do pierwszego w historii starcia lotniskowców połączonego z wymianą uderzeń przy użyciu bazujących na nich samolotów pokładowych. Dla kształtującej się doktryny użycia tej klasy okrętów bitwa na Morzu Koralowym miała znaczenie ogromne i bezprecedensowe, przewyższające o miesiąc późniejszą bitwę o Midway. Ta ostatnia przyćmiła ją jednak w historiografii swymi rozmiarami i znaczeniem strategicznym dla przebiegu wojny na Pacyfiku. A jednak, to właśnie na Morzu Koralowym po raz pierwszy w dziejach wszechstronnie sprawdzono przedwojenne teorie dotyczące operacji lotniczych i użycia lotniskowców oraz skonfrontowano ich treść z praktyką bojową. Zaskakujący i obfitujący w wiele zwrotów akcji przebieg bitwy pozwolił na wypracowanie optymalnych metod działania lotniskowców, zarówno poprzez analizę popełnionych przez obie strony błędów, jak i potwierdzenie, a czasem zakwestionowanie, przedwojennych prognoz. Książka niniejsza ma za zadanie odświeżyć pamięć o tej niezwykłej bitwie i przedstawić jej rzeczywisty przebieg dotąd dość bałamutnie opisywany przez większość polskiej literatury historycznej i marynistycznej.





# Niszczyciele rakietowe typu „Akizuki”

## Japońskie Morskie Siły Samoobrony i jej siły eskortowe

Od samego początku swego istnienia, czyli połowy lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku<sup>1</sup>, Japońskie Morskie Siły Samoobrony (*Kaijō Jieitai* – 海上自衛隊, ang. *Japan Maritime Self Defence Force* – JMSDF) koncentrowały się na budowie sił okrętowych zdolnych do zabezpieczenia szlaków żeglugowych do i z Japonii, ochrony strefy wyłączności gospodarczej o powierzchni blisko 4,5 mln km<sup>2</sup> (siódma pod względem wielkości na świecie) oraz nadzoru nad własnymi wodami terytorialnymi. Wynikało to zarówno z położenia geograficznego na czterech dużych wyspach jak i z tego, że rozwój ekonomiczny Kraju Wschodzącego Słońca opiera się na przetwarzaniu surowców i półproduktów na bardziej wyrafinowane wytwory w zakładach rozmieszczonych głównie w nadmorskich aglomeracjach. Determinuje to jednoznacznie sposób zaopatrywania poszczególnych gałęzi przemysłu prawie bez wyjątku drogą morską.

Dlatego też największy wysiłek skoncentrowano na budowie sił eskortowych, a w mniejszym nieco stopniu sił obrony wybrzeża, składających z jednostek przeciwminowych oraz zwiększającej się, z biegiem czasu, liczby okrętów podwodnych. Wynikało to z tego, że bazując na doświad-

czeniu z czasów drugiej wojny światowej jako główne zagrożenie dla swobody żeglugi widziano w okrętach podwodnych i minach morskich przeciwnika. Siły eskortowe wraz z lotnictwem patrolowym odpowiadały za zabezpieczenie szlaków żeglugowych do i z Japonii, zaś siły obrony wybrzeża miały za zadanie ochronę własnych baz, a we współdziałaniu z siłami powietrznymi i lądowymi uniemożliwienie desantu morskiego na wyspy japońskie.

Siły eskortowe składały się początkowo z niszczycieli i fregat, przy czym okręty pochodzenia amerykańskiego stosunkowo szybko zostały wyparte przez jednostki budowane w rodzimych stocznich według własnych projektów<sup>2</sup>. I tak od początku lat 70-tych japońska flota składa się wyłącznie z okrętów stworzonych przez rodzimy przemysł stoczniowy. Zaś w składzie sił eskortowych pojawiały się okręty coraz większe, które prawie bez wyjątku można zaliczyć do klasy niszczycieli. Kamieniami milowymi w rozwoju tych sił było wprowadzenie do służby w latach 60-tych niszczyciela rakietowego *Amatsukaze*<sup>3</sup>, w latach 70-tych niszczycieli śmigłowcowych typów *Haruna* i *Shirane*<sup>4</sup>, w latach 90-tych niszczycieli rakietowych typu *Kongō*<sup>5</sup> z systemem Aegis, zaś ostatnio śmigłowcowców typu *Hyūga*<sup>6</sup>.

Już w latach 70-tych ubiegłego wieku ukształtowała się utrzymująca się do dziś

struktura japońskich sił eskortowych, na które składają się cztery autonomiczne flotylle eskortowe z podlegającymi im dywizjonami eskortowymi a stacjonujące w bazach Jokosuka, Sasebo, Maizuru i Kure. Obecnie w ich składzie występują okręty trzech podstawowych klas. Największymi są niszczyciele śmigłowcowe typu *Shirane* i śmigłowcowce (oficjalnie również klasyfikowane jako niszczyciele śmigłowcowe) typu *Hyūga*. Jednostki te rozdzielone są między poszczególne flotylle, w których pełnią funkcje okrętów flagowych i dowodzenia zespołami okrętowymi, ponadto dzięki możliwości zaokrętowania większej liczby śmigłowców wspierają inne jednostki głównie w działaniach zop. Drugą klasą okrętów są niszczyciele rakietowe wyposażone w pociski przeciwlotnicze średniego i dalekiego zasięgu. Są to niszczyciele typu *Hatakaze*<sup>7</sup>, *Kongō* i *Atago*<sup>8</sup>. Przeznaczone są

1. Japońskie Siły Samoobrony zostały utworzone 1 lipca 1954 r.

2. Czytaj więcej: „Okręty Wojenne” Numer specjalny 37 – *Z dziejów japońskiej floty*.

3. *Amatsukaze* (DD 163) niszczyciel rakietowy, wszedł do służby 15 lutego 1965 r., wycofany został 29 listopada 1995 r.

4. Patrz „Okręty Wojenne” Nr 3/2009.

5. Cztery jednostki w służbie 1993-1998.

6. Patrz „Okręty Wojenne” Numer specjalny 37 – *Z dziejów japońskiej floty*.

7. Dwie jednostki w służbie od 1986 i 1988 r.

8. Dwie jednostki w służbie 2007-2008. Rozwinięcie okrętów typu *Kongō*.

one przede wszystkim do obrony przeciwlotniczej, a dzięki możliwościom systemu Aegis zamontowanego na dwóch ostatnich typach również obrony przeciwrakietowej zespołów floty. Trzecią i najliczniejszą grupę stanowią uniwersalne niszczyciele rakietowe typów: *Hatsuyuki*<sup>9</sup>, *Asagiri*<sup>10</sup>, *Murasame*<sup>11</sup> i *Takanami*<sup>12</sup>. Dzięki swojemu uniwersalnemu uzbrojeniu są one prawdziwymi końmi roboczymi sił eskortowych, przeznaczonymi głównie do zwalczania okrętów podwodnych oraz obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej na bliższych dystansach.

### Projektowanie i budowa

Uzależnienie japońskiej gospodarki od dostaw drogą morską, sąsiedztwo nieobliczalnych krajów takich jak Korea Północna czy też spór o wyspy Senkaku z aspirującą do roli mocarstwa nie tylko lokalnego Chińską Republiką Ludową powodują, że Japonia zmuszona jest do stałego unowocześniania swoich sił zbrojnych w tym również własnej marynarki wojennej. Proces ten nie ominął oczywiście sił eskortowych czego przejawem jest pojawianie się kolejnych generacji okrętów eskortowych. Szczególnie widoczne jest w przypadku niszczycieli uniwersalnych, które mimo dążenia do ograniczenia ich liczebności, wymagają wprowadzenia największej liczby okrętów mających zastąpić w służbie jednostki poprzednich generacji. Można powiedzieć, że w tej klasie okrętów wymiana pokoleniowa następuje permanentnie.

Niszczyciele typu *Akizuki* są najnowszym wcieleniem okrętów tej klasy zapoczątkowanych przez okręty typu *Murasame* i kon-

tinuowanym przez nieco zmodyfikowane jednostki typu *Takanami*.

Pierwsze wizje nowo projektowanych niszczycieli pojawiły się na łamach japońskiego czasopisma „Ships of the Word” w grudniu 2003 roku. Przedstawiały one dwie całkowicie odmienne koncepcje. Pierwsza prezentowała jednostkę bardzo zaawansowaną technicznie, a co się z tym wiąże drogą i skomplikowaną w budowie. Projektu ten zakładał wykorzystanie na niepotykana dotychczas w japońskiej flocie skalę technik *stealth*. Założono w nim między innymi instalację masztu zintegrowanego a także odwrotnie pochylonej dziobnicy (podobne rozwiązanie zastosowano na budowanych obecnie amerykańskich niszczycielach typu *Zumwalt*)<sup>13</sup>. Dla zmniejszenia skutecznej powierzchni odbicia radiolokacyjnego (SPO) a także widma w podczerwieni, komin nowych okrętów miał zostać zintegrowany z nadbudówką oraz zaopatrzony w nowoczesne systemy chłodzenia spalin. Natomiast w konstrukcji kadłuba jak i nadbudówek zamierzano wykorzystać w bardzo dużym stopniu materiały kompozytowe na bazie włókien węglowych.

Druga przedstawiana koncepcja charakteryzowała się bardziej klasycznymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, jak np. tradycyjną dziobnicą. Nadal jednak zakładano instalację masztu zintegrowanego oraz zastosowanie rozwiązań mających zapewnić znaczną redukcję pól fizycznych okrętu. Żadna z powyższych wizji nie znalazła jednak zwolenników w dowództwie JMSDF.

Temat nowych jednostek eskortowych powrócił dwa lata później w listopadzie 2005 roku, kiedy zaprezentowano kolejne

dwie wizualizacje nieco mniej awangardowe. W pierwszej z nich pozostawiono maszt zintegrowany, zaś jej uzbrojenie składać miało się m.in. z armaty kal. 155 mm systemu AGS (*Advanced Gun System*) takiej jaka trafi na pokłady budowanych w USA niszczycieli typu *Zumwalt* oraz dwóch systemów obrony bezpośredniej Sea RAM. Podobnie jak w przypadku wcześniejszych koncepcji, tak i tym razem poza odmianą awangardową zaprezentowano projekt bardziej klasyczny. Jako jego uzbrojenie przewidziano sprawdzoną na niszczycielach typu *Afago* amerykańską armatę Mk 45 Mod 4, zaś obronę bezpośrednią miałyby zapewnić standardowe dla japońskich okrętów systemu Vulcan-Phalanx.

W tym przypadku nie skończyło się tylko na komputerowych wizjach. W budżecie na rok finansowy 2006 zarezerwowano 64,8 mld jenów na rozpoczęcie prac nad nową generacją niszczycieli uniwersalnych oznaczonych jako 18DD<sup>14</sup>. Początkowo planowano, że zbudowanych zostanie aż 19 okrętów tego typu. Jednak niedługo później poinformowano o redukcji zamówienia do

9. 12 jednostek w służbie 1982-1987, trzy z nich służyły jako okręty szkolne, dwa skreślono w 2010 i 2012 r.

10. Osiem jednostek w służbie 1988-1991, dwa z nich przejściowo eksploatowane były jako okręty szkolne.

11. Dziewięć jednostek w służbie 1996-2002.

12. Pięć jednostek w służbie 2003-2006. Rozwinięcie okrętów typu *Murasame*.

13. Patrz „Okręty Wojenne” Numer specjalny 41 – *Z dziejów niszczycieli*.

14. 18DD – 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. Litera DD to angielski akronim oficjalnej klasy okrętu Destroyer (Niszczyciel).

Niszczyciel *Oonami* typu *Takanami* na portretowej fotografii wykonanej 27 października 2006 roku. Jednostki tego typu, z wykorzystaniem powiększonego kadłuba i siłowni, stały się podstawą do opracowania nowego typu niszczyciela rakietowego.

Fot. zbiory Leo van Ginderena







Efektowne i widowiskowe wodowanie prototypowego Akizuki. Fot. „Ships of the World”

który otrzymał oznaczenie FCS-3A. Według opinii specjalistów japoński system jest zdecydowanie nowocześniejszy pod względem technicznym, jednak nadal nie jest konstrukcją dopracowaną i może być źródłem przyszłych problemów.

Ostatecznie liczba okrętów została ograniczona do zaledwie czterech. Plan budowy prototypowej jednostki rząd Japonii za potwierdził w lutym 2007 roku, zakładając jednocześnie koszt jednostkowy na poziomie 74,97 mld jenów (około 717 mln USD). Na potrzeby budowy drugiej jednostki wyasygnowano kwotę w wysokości 86,89 mld jenów. Według założeń budowa ostatniej dwójki pochłonie 145,55 mld jenów, i taka kwota zostać zabezpieczona w budżecie na lata 2013 i 2014. Konsekwencją finansowania budowy prototypu z budżetu na rok 2007 było też zmiana nazwy projektu z 18DD na 19DD.

14 września 2007 roku japońskie ministerstwo obrony (do 9 stycznia 2007 roku noszące nazwę Agencji Obrony) poinformowało o ostatecznej rezygnacji z większości awangardowych rozwiązań tak konstrukcyjnych jak i dotyczących napędu (napęd elektryczny), jak też o wyborze systemu radiolokacyjnego FCS-3A jako rdzenia systemu bojowego nowych okrętów. W tym czasie też dokonano też wyboru docelowego zestawu uzbrojenia. Aby zredukować koszty, projekt nowych niszczycieli postanowiono oprzeć na sprawdzonych jednostkach

Fot. „Ships of the World”

13 okrętów. W lipcu 2006 roku rozpoczęto studia dotyczące wyboru najważniejszego elementu systemu bojowego przyszłych okrętów a mianowicie – systemu radiolokacyjnego. Rozważano dwie opcje, pierwszą

był zakup amerykańskiej lekkiej wersji systemu AN/SPY-1F(V), drugą był radar krajowej produkcji, będący modyfikacją zainstalowanego na pokładzie śmigłowców typu *Hyūga* systemu radarowego FCS-3,

Akizuki w czasie uroczystej ceremonii wcielenia do służby.







*Teruzuki*, drugi okręt serii, przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni Mitsubishi, 22 kwietnia 2012 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

Nazwa	Numer taktyczny	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Podniesienie bandery
<i>Akizuki</i>	DD 115	Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki	17.07.2009	13.10.2010	14.03.2012
<i>Teruzuki</i>	DD 116	Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki	09.07.2010	15.09.2011	2013
<i>Suzutsuki</i>	DD 117	Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki	18.05.2011	17.10.2012	2014
<i>Fuyuzuki</i>	DD 118	Mitsui Engineering & Shipbuilding, Tamano	14.06.2011	22.08.2012	2014

typu *Takanami*. Ich kadłub został nieco powiększony, zaś przy konstruowaniu nadbudówek starano się ograniczyć skuteczną powierzchnię odbicia radiolokacyjnego.

Budowa nowych niszczycieli realizowana jest przez dwie stocznie. Mitsubishi Heavy Industries (MHI) z Nagasaki zbuduje trzy okręty, zaś Mitsui Engineering & Shipbuilding z Tamano jeden. Kontrakt na budowę dwóch pierwszych jednostek został podpisany ze stoczną MHI w lutym 2009 roku. Stępkę pod prototypowy

niszczyciel, który otrzymał nazwę *Akizuki* (DD 115) położono 17 lipca 2009 roku, zwodowano go 13 października 2010 roku, zaś do służby wszedł on 14 marca 2012 roku. Prace przy drugiej jednostce, która otrzymała nazwę *Teruzuki* (DD 116) rozpoczęto w 9 lipca 2010 roku, zwodowano ją 15 września 2011 roku, według planów ma ona wejść do służby w 2013 roku. Stępkę pod trzeci niszczyciel powstający w tej stoczni *Suzutsuki* (DD 117) położono 18 maja 2011 roku, wodowano

go 17 października 2012 roku, zaś wejście do służby zaplanowano na 2014 roku. Jednostka budowana w stoczni w Tamano otrzymała nazwę *Fuyuzuki* (DD 118), jej budowę rozpoczęto 14 czerwca 2011 roku, zwodowano 22 sierpnia 2012 roku, do służby ma wejść również w 2014 roku. Szacuje się że na chwilę obecną realizacja programu budowy tych niszczycieli jest opóźniona o rok. Mimo to koszty z nim związane nie odbiegają zbytnio od założeń, np. koszt budowy prototypu wyniósł

Trzeci niszczyciel – *Suzutsuki* na pochylni stoczni Mitsubishi, 22 kwietnia 2012 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderena





Ta fotografia w dobry sposób ukazuje nam linię kadłuba oraz architekturę typu *Akizuki*.

Fot. „Ships of the World”

wg. oficjalnych źródeł wyniósł 84,4 mld jenów (około 893 mln USD).

### Kadłub

Jak już wspomniano, podstawą do opracowania projektu niszczycieli typu *Akizuki* były jednostki poprzedniej generacji, czyli typu *Takanami*. Podczas projektowania nowych okrętów ich konstruktorzy starali się mając na uwadze założony budżet ograniczyć w jak największym stopniu pola fizyczne a szczególnie SPO. Aby tego dokonać sięgnięto po rozwiązania zastosowane na jednostkach służących już w JMSDF. I tak nadbudówki dziobowych nowych jednostek przypominają te, które można zobaczyć na pokładach zdecydowanie większych niszczycieli typów *Kongō* i *Atago*. Podobnie ma się sprawa głównego masztu, którego deltoidalny przekrój zbliżony jest do tego zastosowanego na niszczycielach typu *Atago*. Zastosowanie takiego masztu zamiast ażurowej konstrukcji zastosowanej na niszczycielu typu *Takanami* pozwoliło na zmniejszenie echa radiolokacyjne nowych okrętów.

Sylwetkę nowych japońskich jednostek eskortowych nie sposób pomylić z jakimkolwiek innym okrętem na świecie. Spowodowane jest to unikalnym umiejscowieniem ścianowych anten stacji radiolokacyjnych, które na innych konstrukcjach są umieszczane zwykle albo na bokach nadbudówek albo na płaszczyznach masztu. Japończycy po przeprowadzeniu wielu prób z wykorzystaniem jednostki doświadczalnej *Asuka*<sup>15</sup>, jako najbardziej optymalną lokalizację dziobowego zespołu antenowego uznali dach GSD, zaś w przypadku rufowego zespołu dach hangaru. Reszta konstrukcji tych okrę-

tów jest raczej klasyczna można w niej wyróżnić dwie bryły: dziobową nadbudówkę wraz z głównym masztem i przednim kominem oraz nadbudówkę rufową mieszczącą m.in. hangar z tylnym kominem.

W stosunku do niszczycieli typu *Takanami* długość kadłubów nie uległa zmianie, zwiększono za to jego szerokość o około 1 m, oraz zanurzenie 1 m na dziobie i 20 cm na śródokręciu. W konsekwencji wymiary jednostek typu *Akizuki* kształtują następująco, długość 150,5 m, szerokość 18,5 m i zanurzenie 5,4 m. W czasie projektowania zdecydowano o podniesieniu odporności kadłuba na uszkodzenia. Osiągnięto to poprzez zwiększenie grubości grodzi wodoszczelnych oraz zastosowaniu podwójne dna na 3/4 długości kadłuba.

Doprowadziło to do wzrostu wyporności standardowej nowych niszczycieli o około 350 ton w porównaniu do poprzedników i wynosi ona 5000 ton, natomiast wyporność pełna to 6800 ton.

### Siłownia

Jak wspomniano powyżej na etapie koncepcyjnym rozważano zastosowanie zintegrowanego napędu elektrycznego w tym nowoczesnych turbin gazowych Rolls-Royce WR-21. Jednak w związku z dużej ryzykiem związanym z nowym napędem pomysł ten zarzucono na rzecz sprawdzonych rozwiązań nieco jednak zmodyfikowanych.

<sup>15</sup>. *Asuka* (ASE 6102) położenie stępki 21 kwietnia 1993 roku, wodowanie 21 czerwca 1994 roku, w służbie 22 marca 1995 roku.

Sterownia siłowni *Akizuki* robi duże wrażenia, nawet na specjalistach.

Fot. „Ships of the World”



Na niszczycielach typów *Murasame* i *Takanami* siłownia składała się z turbin gazowych Kawasaki Heavy Industries/Rolls Royce Spey SM 1C oraz Ishikawajima-Harima/General Electric LM2500. Co zdecydowanie zwiększało koszt siłowni oraz utrudniało jej obsługę jak i logistykę. Powodem zastosowania takiego rozwiązania była niedostateczna moc uzyskiwana przez pierwsze generacje turbin Spey SM 1C wynoszącą 13 500 KM. Tak więc aby uzyskać wymaganą moc siłowni trzeba było je uzupełnić turbinami z rodziny LM2500. Dopiero dostępne od początku 2000 roku zmodyfikowane Speye, dysponowały wystarczającą mocą (16 000 KM).

Siłownia niszczycieli typu *Akizuki* składa się z czterech turbin gazowych Kawasaki Heavy Industries/Rolls Royce Spey SM 1C (w układzie COGAG) o łącznej mocy 64 000 KM, która przenoszona jest na dwa wały napędowe poprzez oddzielne na każdego wału przekładnie redukcyjne. W celu zmniejszenia wrażliwości na uszkodzenia bojowe turbiny zostały rozmieszczone w osobnych przedziałach po dwie w każdym. Zainstalowane w dziobowej siłowni napędzają wał lewoburtowy, a te z siłowni rufowej pracują na wał prawoburtowy. Okręty te posiadają dwie pięciopłatowe śruby nastawne o dużym zakrzywieniu łopatek oraz umieszczone w ich strumieniach zaśrubowych dwa sterki podwieszane. Tak skonfigurowany układ napędowy umożliwia uzyskanie prędkości maksymalnej wynoszącej 30 węzłów. Energii elektryczną dla urządzeń pokładowych zapewniają trzy generatory prądu trójfazowego o mocy 2400 kW każdy.

### Uzbrojenie

Na uzbrojeniu tych jednostek znajduje się zainstalowana na dziobie przed nadbudówką 32-komorowa pionowa wyrzutnia rakiet typu Mk 41 VLS (*Vertical Launching System*). Jednostkę ognia stanowi kombinacja 64 pocisków przeciwlotniczych/przeciwrakietowych RIM-162 ESSM (*Evolved Sea Sparrow Missile*) umieszczonych w 16 komorach wyrzutni VLS po cztery w każdej, oraz 16 rakietotorped typu RUM-139 VL-ASROC w pozostałych komorach (począwszy od niszczyciela *Terezuki* amerykańskie pociski zastąpione zostaną japońskimi rakietotorpedami Typ 07, których część bojową stanowi lekka torpeda Typ 97).

Podstawowym orężem tych okrętów w zwalczaniu celów nawodnych są pociski przeciwokrętowe Typ 90 (SSM-1B), których dwie poczwórne wyrzutnie zainstalowano przed rufowym kominem i skierowano na przeciwległe burty przez co nie ma konieczności instalowania rozpraszaczy płomieni.

Historia produkowanych przez koncern Mitsubishi Heavy Industries rakiet sięga roku 1982, kiedy to do służby w Japońskich Siłach Powietrznych weszły pociski przeciwokrętowe Typ 80 (ASM-1). W oparciu o nie pod koniec lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku opracowano bazujące na lądzie i służące do obrony wybrzeża rakiet Typ 88 (SSM-1) wyposażone w dwa przyspieszacze startowe na paliwo stałe. W 1990 roku Japończycy zaczęli opracowywać ich wersję okrętową oznaczoną jako Typ 90 (SSM-1B) posiadającą bardziej zaawansowany system radarowy oraz nowocześniejsze wyposażenie elektroniczne. Do służby weszła ona w 1992 roku. Wykazujące duże podobieństwo do amerykańskich *Harpoonów* pociski napędzane są przez silnik turboodrzutowy

Mitsubishi TJM-2, który pozwala na osiągnięcie zasięgu wynoszącego 81 Mm (150 km). Mają one masę 660 kg (z czego 270 kg to głowica bojowa), długość 5,1 m i średnicę 0,35 m. Do celu zmierzają na wysokości 5-6 m z prędkością poddźwiękową. W początkowej fazie lotu naprowadzane są na cel za pomocą systemu inercyjnego, a w fazie ataku aktywnie za pomocą pokładowej stacji radiolokacyjnej.

Uzbrojenie artyleryjskie składa się z zainstalowanej na pokładzie dziobowym przed wyrzutnią rakiet armaty *United Defence Mk 45 Mod 4* kal. 127 mm L/62, oraz dwóch artyleryjskich zestawów obrony bezpośredniej (CIWS) *Raytheon Vulcan-Phalanx Mk 15 Block 1B* kal. 20 mm, umieszczonych w linii symetrii okrętu, przed mostkiem

Rzut z pomostu *Akizuki* na dziobowe wyrzutnie VLS oraz dział Mk 45. Fot. „Ships of the World”





Tym razem ujęcie z dziobu w kierunku pomostu *Akizuki*. Uwagę zwraca długość lufy działa Mk 45 oraz płaskie anteny radarów FCS-3A na ścianach pomostu. Fot. „Ships of the World”

oraz na dachu hangaru. Natomiast do wymuszania posłuszeństwa lub niszczenia małych jednostek pływających będą służyć karabiny maszynowe kaliber 12,7 mm w ilości co najmniej dwóch.

Do zwalczania okrętów podwodnych służy przede wszystkim pokładowy śmigłowiec zop Mitsubishi/Sikorsky SH-60K produkowany w Japonii na licencji, dla którego przewidziano duże lądowisko i hangar na pokładzie rufowym. Aby ułatwić bezpieczne prowadzenie operacji lotniczych w trudnych warunkach hydrometeorologicznych, okręt wyposażono w system wspomagania lądowania (*Recovery Assist, Secure and Traverse* – RAST) Mk VI firmy Curtiss-Wright Corporation. Do naprowadzania śmigłowca służy system TACAN – typu ORN-6E, którego antenę w kształcie dysku zamontowano na szczycie masztu. Uzupełnieniem uzbrojenia zop przenoszonego przez śmigłowiec są dwie potrójne wyrzutnie lekkich torped kal. 324 mm typu HOS-303 z których odpalane mogą być amerykańskie torpedy typu Mk 46 lub krajowe Typ 97. Zainstalowane na pokładzie głównym wyrzutnie są zasłonięte otwieranymi na czas strzelania pokrywami.

### Wyposażenie elektroniczne

Podstawowym źródłem informacji o sytuacji powietrznej jest aktywny radar ze

skanowaniem fazowym Mitsubishi Electric Corporation (Melco) FCS-3A, którego płaskie anteny ścienne w liczbie ośmiu zostały wkomponowane w ściany specjalnie zaprojektowanych nadbudów zlokalizowanych na dachu GSD oraz na dachu hangaru. Anteny zblokowane są po dwie w czterech grupach (każda taka grupa składa się z anteny dużej i małej). Dzięki odpowiedniemu rozmieszczeniu pokrywają one swoim zasięgiem cały horyzont. Jej głównym zadaniem poza wykrywaniem celów powietrznych jest kierowanie ogniem rakietowym jak i artyleryjskim. Niszczyciele omawianego typu są jak dotąd jedynymi okrętami tej klasy na świecie, które posiadają tylko jeden, uniwersalny system kierowania ogniem.

Radar FCS-3A powstał w wyniku modyfikacji starszego systemu FCS-3, zainstalowanego na pokładach śmigłowcowców typu *Hyūga*. W porównaniu z protoplastą charakteryzuje się między innymi trzykrotnie większą liczbą modułów nadawczo-odbiorczych. Prace nad radarem FCS-3 rozpoczęto na początku lat 80-tych i trwały do 1987 roku. W 1986 roku prototyp został zainstalowany na brzegowym posterunku eksperymentalnym. W roku 1990 rozpoczęto prace nad wersją przystosowaną do pracy na pokładach okrętów. W latach 1995-2000 pro-

wadzone były jego testy na pokładzie okrętu doświadczalnego *Asuka*.

Większe anteny radaru FCS-3A mają wymiary 1,6 x 1,6 m, pracują w paśmie C (0,5-1 GHz) i składają się z 1600 elementów nadawczo-odbiorczych. Ich możliwości pozwalają na wykrywanie celów powietrznych w odległościach do 200 km i śledzeniu do 300 celów jednocześnie. Mniejsze anteny pracują w paśmie I (8-10 GHz) i przeznaczone są do naprowadzania uzbrojenia. Są one pochodnymi radaru o skanowaniu fazowym J/APG-1 z samolotu wielozadaniowego F-2. Zbudowana są one z 1200 (wg. innych źródeł 800) elementów nadawczo-odbiorczych i charakteryzują się zasięgiem do 65 km. W konstrukcji modułów nadawczo-odbiorczych wykorzystano azotek galu, który w porównaniu do stosowanego w poprzedniej generacji urządzeń radiolokacyjnych krzemu charakteryzuje się znacznie mniejszym zapotrzebowaniem na energię posiadając jednocześnie zdecydowanie większą wydajność. W 2005 roku system FCS-3A zintegrowany został z opracowanym przez Thalesa Nederland modułem ICWI (*Interrupted Continuous Wave Illumination*), który zdecydowanie zwiększył liczbę kanałów tego systemu. Uzupełnieniem tego systemu radiolokacyjnego jest radar nawigacyjny i dozoru nawodnego JRC





Główne centrum dowodzenia.

Fot. „Ships of the World”

OPS-20C oraz radar nawigacyjny nieznanego typu, których anteny szczelinowe zostały umieszczone na maszcie.

Na niszczycielach typu *Akizuki* zainstalowany został system kierowania walką z okrętami podwodnymi typu OQQ-22, będący odpowiednikiem amerykańskiego systemu AN/SQQ-89. Spływają do nie-

go dane z zamontowanego w gruszcze dziobowej sonaru pasywnego o nieznanym dotąd oznaczeniu, zainstalowanego na ruście pracującego na niskiej częstotliwości sonaru holowanego typu OQR-3 a także systemów śmigłowca pokładowego, z którego dane przesyłane są z wykorzystaniem systemu transmisji danych ORQ-1C.

Co zrozumiale japońskie okręty posiadają liczne urządzenia łączności radiowej, satelitarnej oraz łączą wymiany danych Link 11/14/16. Urządzenia łączności satelitarnej umożliwiają połączenie z komercyjnymi satelitami Superbird B2 i D a także Inmarsat. Natomiast wojskowy system NORC-4B umożliwia łączność z systemem dowodzenia japońskiej floty MOF (*Maritime Operation Force*), zaś dzięki terminalom utajnionej łączności satelitarnej AN/USC-42 DAMA, umożliwia połączenie z amerykańskim globalnym systemem dowodzenia siłami morskimi (GCCS-M).

Jednostki te co oczywiste wyposażono w urządzenia walki elektronicznej oraz systemy mylenia wystrzelonych pocisków rakietowych i torped. Zainstalowany na okrętach system walki elektronicznej nosi oznaczenie NOLQ-3D i został opracowany przez firmę Mitsubishi Electric Corporation (Melco). Jest to ucyfrowiona wersja systemu NOLQ-3, dzięki zastosowaniu cyfrowej obróbki sygnałów sondujących, zwiększona została jego czułość oraz zasięg wykrywania emisji. Anteny odpowiedzialne za przechwytywanie emisji (ESM – *Electronic Support Measures*) zainstalowane zostały na stengach masztu głównego powyżej anteny radaru

Ostatnie ujęcie *Akizuki*, które w dobry sposób ukazuje nam rozmieszczenie systemów elektronicznych na okręcie.

Fot. „Ships of the World”







Wieżowa wyrzutnia pływających akustycznych celów pozornych typu FAJ.  
Fot. „Ships of the World”

Poczwórna wyrzutnia kal. 324 mm dla celów pozornych typu MOD.  
Fot. „Ships of the World”



OPS-20C, natomiast anteny przeznaczone do ich zakłócania (ECM – *Electronic Counter Measures*) zainstalowano u jego podstawy. W celu mylenia pocisków przeciwrakietowych niszczyciele te wyposażono w cztery sześciolufowe wyrzutnie celów pozornych Mk 137 wchodzące w skład systemu Mk 36 Mod. 12 SRBOC. Natomiast na maszcie zamontowano kolistą antenę systemu identyfikacji „swój-obcy” typu AN/UPX-29.

Najwięcej jednak innowacji wprowadzono w dziedzinie zabezpieczenia przed atakiem spod wody. O ile standardem na okrętach Kraju Kwitnącej Wiśni jest holowana pułapka przeciwtorpedowa Typ 4 (licencyjna wersja szeroko stosowanej na świecie pułapki AN/SLQ-25A Nixie), to nowością jest wyrzutnia pływających akustycznych celów pozornych typu FAJ (*Floating Acoustic Jammer*). Każdy z niszczycieli otrzyma po jednej czteroprowadnicowej wieżowej wyrzutni tego rodzaju celów, zainstalowanej na spardecku przed wyrzutniami pocisków przeciwrakietowych Typ 90. Wyrzutnia ta ma możliwość obrotu w poziomie w zakresie  $\pm 130^\circ$  od płaszczyzny symetrii ka-

dłub oraz w zakresie od  $-5^\circ$  do  $+85^\circ$  w elevacji i umożliwia wystrzeliwanie celów pozornych na maksymalną odległość około 1000 m. Uzupełnieniem systemu FAJ są dwie poczwórne wyrzutnie kal. 324 mm, przeznaczone do wystrzeliwania mobilnych celów pozornych typu MOD (*MOBILE Decoy*). Wyrzutnie te umiejscowione są na pokładzie głównym, za wyrzutniami torped i wraz z nimi są zasłonięte otwieranymi na czas strzelania pokrywami.

Integracje wszystkich urządzeń elektronicznych oraz wzorów uzbrojenia zapewnia bojowy system dowodzenia OYQ-11 ACDS (*Advanced Combat Direction System*). W porównaniu do poprzedniej jego wersji (OYQ-10), ma on możliwość zwalczania celów lądowych. Wszelkie informacje pochodzące z urządzeń radiolokacyjnych, łączności, systemów walki elektronicznej a także zwalczania okrętów podwodnych są przesyłane do konsol operatorskich typu AN/UYQ-70 bojowego systemu bojowego za pomocą sieci światłowodowej NOYQ-1B. Z ACDS zintegrowany jest też system kierowania ogniem Typ 00.

## Żałoga

Żałogę niszczycieli typu *Akizuki* stanowi 200 oficerów i marynarzy, z czego 12 osób to kobiety.

**Autor składa na ręce pana Marcina Chały serdeczne podziękowania za udostępnienie materiałów na potrzeby tego artykułu.**

## Źródła

- Chala M., Powrót „księżycowych niszczycieli”. *Akizuki i spółka*, „Morze Statki i Okręty” 10/2012  
 Bojko J., Pod banderą wschodzącego Marsa. Zmiany w japońskiej polityce militarnej i jej siłach morskich, „Armia” 2/2008  
 Kubiak K., Japońskie Morskie Siły Samoobrony, „Morze Statki i Okręty” 4/2010  
**Strony internetowe:**  
 Global Security – <http://www.globalsecurity.org/>  
 Japan Maritime Self Defence Force – <http://www.mod.go.jp/msdf/>  
 Naval Technology – <http://www.naval-technology.com>  
 Wikipedia – <http://en.wikipedia.org/>

Dane taktyczno-techniczne niszczycieli rakietowych typu Akizuki	
Wyporność	5000 t (standard), 6800 t (pełna)
Wymiary	(dł. x szer. x zan.) 150,5 x 18,5 x 5,4 m
Napęd	system COGAG, 4 turbiny gazowa Kawasaki Heavy Industries/Rolls Royce Spey SM 1C o łącznej mocy 64 000 KM, 2 śruby nastawne
Osiągi	prędkość maksymalna 30 w.
Uzbrojenie	32-komorowa wyrzutnia VLS Mk 41 dla 64 rakiet plot./prak. RIM-162 ESSM i 16 rakietotorped RUM-139 VL-ASROC (od DD 116 Typ 07), 2 x IV wyrzutnie pokr Typ 90 (SSM-1B), 1 armata Mk 45 Mod 4 kal. 127 mm L/62, 2 zestawy obrony bezpośredniej Vulcan-Phalanx Mk 15 Block 1B kal. 20 mm, wkm kal. 12,7 mm, 2 x III wyrzutnie torped HOS-303 kal. 324 mm
Wyposażenie lotnicze	1 śmigłowiec Mitsubishi/Sikorsky SH-60K
Wyposażenie przeciwdziałania	system przeciwdziałania Melco NOLQ-3D, 4 wyrzutnie celów pozornych Mk 137 SRBOC, holowana pułapka przeciwtorpedowa Typ 4, 1 wyrzutnia pływających akustycznych celów pozornych typu FAJ, 2 wyrzutnie mobilnych celów pozornych typu MOD kal. 324 mm
Wyposażenie radiolokacyjne	aktywny radar ze skanowaniem fazowym Melco FCS-3A, radar nawigacyjny JRC OPS-20 C, radar nawigacyjny nieznanego typu
System dowodzenia	bojowy system dowodzenia OYQ-11 ACDS
Wyposażenie hydroakustyczne	kadłubowa stacja hydrolokacyjna, sonar holowany typu OQR-3
Żałoga	200 ludzi